



Kampfjets finden Platz auf der Autobahn

Die F/A-18 wurden auf der Autobahn betankt.
Bild: VBS

Die Luftwaffe kann es noch: Flugbewegungen von Kampfjets ausserhalb von Basen sind machbar. Die Dezentralisierungsübung ALPHA UNO war jedoch geprägt von hohen logistischen Anforderungen.

Hans Tschirren

«In der Realität war es einfacher als im Simulator», meinte der Kommandant der Fliegerstaffel 17, Alain von Büren, genannt «Fondue», nach seiner Landung. Am 5. Juni landeten nach über 30 Jahren wieder Kampfflugzeuge der Schweizer Luftwaffe auf einer Autobahn. Für die Fähigkeitsüberprüfung ALPHA UNO wurde eigens ein Stück der Nationalstrasse A1 in der Nähe des Militärflugplatzes Payerne gesperrt und über Nacht zur improvisierten Piste umfunktioniert. Es handelt sich um die erste Übung dieser Art mit Kampfflugzeugen des Typs F/A-18. Acht Jets der Fliegerstaffel 17 landeten und starteten problemlos bei bestem Wetter.

Mit rund 15 Tonnen Landegewicht waren die F/A-18 leicht, was Landung und Start vereinfachte. Im Unterschied zu zivilen Flugzeugen sind die Fahrwerke der Kampfjets auch für harte Landungen ausgelegt,

was ein Aufsetzen auf einer Autobahn überhaupt erst ermöglicht. Für die Piloten waren die Landungen und Starts auf der Autobahn keine besondere Herausforderung. In einem modernen Flugsimulator können sie virtuell auf allen in Frage kommenden Strassenabschnitten Landungen üben. Somit war ALPHA UNO für sie mehr eine spannende Abwechslung. Das entspannte Grinsen des Staffelkommandanten nach der Landung war unübersehbar, gleich wie der eigens für den Anlass angefertigte Vignetten-Badge. Dieser dürfte wohl eines Tages ein gesuchtes Sammelobjekt werden.

Historisch gewachsen

Die Luftwaffe hat seit 1991 erstmals wieder das Worst-Case-Szenario geübt. Wenn zivile und militärische Flugplätze nicht mehr benutzbar sind, muss sie in der Lage sein, dezentrale Standorte zu beziehen. Mögliche Pisten auf Autobahnen sind in der Schweiz in genügender Anzahl vorhanden. Wer hierzulande eine gerade Strecke von gut zwei Kilometern Länge findet, rollt wohl über eine mögliche Ausweichpiste.

In den 1970er- und 1980er-Jahren wurden mehrfach solche Tests auf Autobahnen durchgeführt. So wurde etwa für STRADA die damalige N1 komplett gesperrt. Flug-

zeugtypen des Typs Venom wurden eingesetzt. Nach dem ersten Test 1970 in Oensingen folgten insgesamt neun weitere Übungen in der ganzen Schweiz. In Münsingen bei Bern landeten 1974 erstmals Hunter-Kampfflugzeuge auf der A6. Letztmals übten vor 33 Jahren Hunter und Tiger auf Schweizer Autobahnen.

Für ALPHA UNO wurde eine Strecke ausgewählt, die zuvor noch nie benutzt worden war. Anfang der 1990er-Jahre entstand diese Autobahnstrecke zwischen Payerne und Avenches parallel zum Militärflugplatz Payerne mit dem Bau der A1 in jener Gegend. Von Anfang an wurde hier ein Rollweg ab der Luftwaffenbasis Payerne via Ruag-Gelände direkt auf die Autobahn eingeplant und gebaut.

Mit der Übung sollte geprüft werden, ob die Luftwaffe weiterhin in der Lage ist, zu dezentralisieren. Knackpunkt ist dabei vor allem die Logistik. Wie der stellvertretende Kommandant der Luftwaffe, Brigadier Christian Oppliger, selbst F/A-18-Pilot, und der Projektleiter Oberst i GSt Rolf Imoberdorf ausführten, können Militärflugplätze – aus welchen Gründen auch immer – stark eingeschränkt oder nicht mehr operationell sein. Im Ernstfall müsse davon ausgegangen werden, dass Jetflugplätze Ziel eines Gegners seien. Für solche Fälle gelte es Alterna-

tiven bereitzuhalten. So muss die Luftwaffe den Aufbau und Betrieb eines dem Gegner noch nicht bekannten Standortes in Friedenszeiten rekognoszieren und dort Vorberreitungen treffen. Damit dies Sinn mache, brauche es viele Ausweichplätze.

Gerade und ohne Hindernisse

Was muss eine Strecke vorweisen, um als Jetflugplatz in Frage zu kommen? Ohne Anspruch auf Vollständigkeit lässt sich sagen, dass dafür eine gerade Strecke von mindestens 2200 Meter Länge benötigt wird. Diese darf im Flugbereich keine Überführungen aufweisen und auch Hochspannungsleitungen über der Landebahn sind tabu. Ausserdem dürfen die Mittelleitplanken nicht fest verbaut sein oder feste Pfosten aufweisen. Zudem darf der Mittelstreifen nicht bepflanzt sein. Ideal ist ein weitläufiges, nicht stark überbautes Gebiet.

Der ganze Bereich muss grossräumig, aber auch im Nahbereich durch Polizei, Militärpolizei, die Flugplatzsicherungskompanie sowie mit Flieger- und Drohnenabwehr gesichert werden können. Von Vorteil wäre ein Tunnel, in welchem die Jets als Shelter untergebracht werden könnten. Schliesslich ist auch ein Lastwagenparkplatz dienlich, der an die Autobahn anschliesst.

Die Breite der Schweizer Autobahnen beträgt 25 Meter. Die F/A-18 hat eine Flügelspannweite von 12,4 Meter. Die Jets müssen auf der Fläche wenden können, was auf der A1 in diesem Falle möglich war. Die F-35 A, die die Schweizer Luftwaffe beschafft, werden mit 10,7 Meter schlanker sein, können langsamer aufsetzen und werden deshalb weniger Pistenlänge beanspruchen. Ein Vorteil für die Zukunft.

Aufwendige Übung

In näherer Zukunft will die Luftwaffe weitere solche Dezentralisierungsübungen durchführen. Mit welchem Aufwand das verbunden ist, zeigte sich bei ALPHA UNO. Über 36 Stunden wurde der A1-Abschnitt zwischen den Zufahrten Avenches und Payerne komplett gesperrt. Der Verkehr wurde durch das Astra und die Kantonspolizei geregelt. An den neuralgischen Kreuzungen und Abzweigungen stand Personal, auch von der Truppe, im Einsatz.

Wie Jérôme Jacky, Bereichsleiter Information des Astra, erklärte, habe die Verkehrsmanagementzentrale eine regionale

Umleitung geschaltet. So wurden Fahrzeuglenker, die auf der A1 verkehrten, gebeten, die A12 oder A5 zu benutzen. Das Verkehrsaufkommen im gesperrten Abschnitt beträgt an Werktagen rund 23 500 Fahrzeuge. Im Vergleich zu anderen Abschnitten der A1 ist es damit eher gering. Der am stärksten befahrene Autobahnabschnitt der Schweiz ist die A1 bei Wallisellen. Dort rollen täglich rund 140 000 Autos.

Solche Übungen sind auch nicht gerade günstig. So rechnet das Astra mit Personalkosten und allfälligen Reparaturkosten von maximal 100 000 Franken. Die Kosten für die Belagsreparaturen können erst nach dem Test ermittelt werden und gehen grundsätzlich zulasten des VBS. Der Zustand der Fahrbahn wurde vor, während und nach der Übung kontrolliert. Die Aufwendungen der Kantonspolizeien Freiburg und Waadt gehen ebenfalls zulasten des VBS. Sämtliche Armeeangehörige, die im Einsatz standen, waren im Wiederholungskurs. Dies betraf insbesondere das Flugplatzkommando 11. Somit fielen keine zusätzlichen Kosten an.

Um die Übung auf die Beine zu stellen, benötigte die Luftwaffe mehrere Monate. Kein einfaches Unterfangen, mussten doch die betroffenen Gemeinden sowie die Kantone Waadt und Freiburg von Anfang mit an Bord sein. Und schliesslich musste das Ganze auch noch durch den Bundesrat abgesehnet werden.

Logistik als echte Herausforderung

Die Knochenarbeit machte die Truppe unter der Leitung von Oberstleutnant Julien Morat, Kommandant der Flpl Abt 11. Er musste seine Leute auf die Aufgabe vorbereiten und ausbilden. Dazu gehörte auch das Demontieren der Leitplanken. Dieses musste sehr zügig ablaufen. Das Problem war, dass man nicht genau wusste, wie gut sich die Metallteile voneinander trennen lassen und wie fest die T-förmigen Träger in der Verankerung stecken.

Damit durch die Truppe keine Verzögerungen durch falsche Manipulationen oder gar Defekte entstanden, wurde für diesen Zweck eigens ein Modell hergestellt, an welchem das Lösen und Demontieren der Leitplanken geübt wurde. Dank der Unterstützung durch das Astra konnte die Equipe in einer Nacht den Streckenabschnitt speditiv und ohne Zwischenfälle von den Leitplanken befreien. Die Elemente wurden auf Lastwagen verladen und gesichert.



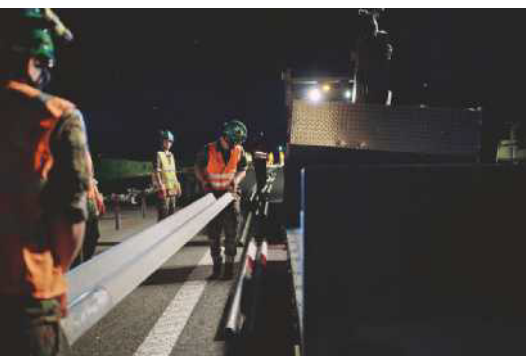
▲ Nach 33 Jahren hoben erstmals wieder Kampffjets von einer Schweizer Autobahn ab. Bild: VBS

► Der ganze Autobahnabschnitt musste vom Bodenpersonal abgescritten und allfällige Schmutzteile entfernt werden. Bild: VBS

► Der effiziente Abbau der Leitplanken war zuvor geübt worden. Bild: VBS

▼ Die Köpfe hinter ALPHA UNO: Brigadier Christian Opplinger, selbst F/A-18-Pilot (links), und Projektleiter Oberst i Gst Rolf Imoberdorf. Bild: Hans Tschirren





Verzugslos musste der Landebereich sowohl maschinell und anschliessend von Hand auf der gesamten Strecke von über 2000 Meter von Schmutz und Kleinteilen befreit werden. Jettriebwerke saugen alles auf, was nicht niet- und nagelfest ist. Steine im Triebwerk können zu dessen Ausfall und somit zu sehr teuren Schäden führen. Wo nötig wurden sogar Markierungen entfernt oder brachte man eigens neue Markierungen an. Dazu gehörte etwa eine Marke, welche den Aufsetzpunkt für die Jets kennzeichnet. Ebenso wurden die Parkpositionen und der Bereich, wo sich die Mannschaft während der Vorbereitungen des Ausschaltens oder Startens der Triebwerke aufhalten darf, am Boden aufgetragen.

Die Barriere an der Autobahn

Beim Bau der A1 zwischen Payerne und Avenches, die parallel zur Luftwaffenbasis Payerne verläuft, hat das Astra damals in Zusammenarbeit mit dem VBS eine Barriere zum Rollfeld via dem Ruag-Gelände vorbereitet. Aufmerksame Automobilisten können diese und den Rollweg, welcher von der Basis Payerne direkt auf die Autobahn führt, bestens erkennen. Diese «Einfahrt» konnte die Truppe verwenden. Somit mussten die schweren Fahrzeuge, die Feuerwehr und alle übrigen Fahrzeuge nicht über die offizielle Zufahrt verschoben werden. Wäre das hinzugekommen, wäre der Zeitaufwand deutlich höher ausgefallen.

Zu den Vorbereitungen gehörte die Definition des zwingenden Aufsetzpunktes auf der Landebahn. Auch die Koordination via Funk innerhalb der Bodentruppen musste aufgebaut und getestet werden. Die Koordination des Flugbetriebes wurde einerseits durch den Tower Payerne, andererseits durch einen mobilen Tower vor Ort sichergestellt. Die Bodentruppen waren für die Versorgung der Jets mit Treibstoff besorgt und mussten für Notfallszenarien vorbereitet und eingespielt sein. So wurde im Rahmen der Übung eine Pneupanne simuliert. Die Bodenmannschaft konnte hier ihr Können auf ungewohntem Terrain unter Beweis stellen.

Gesperzte Zone für Zivile

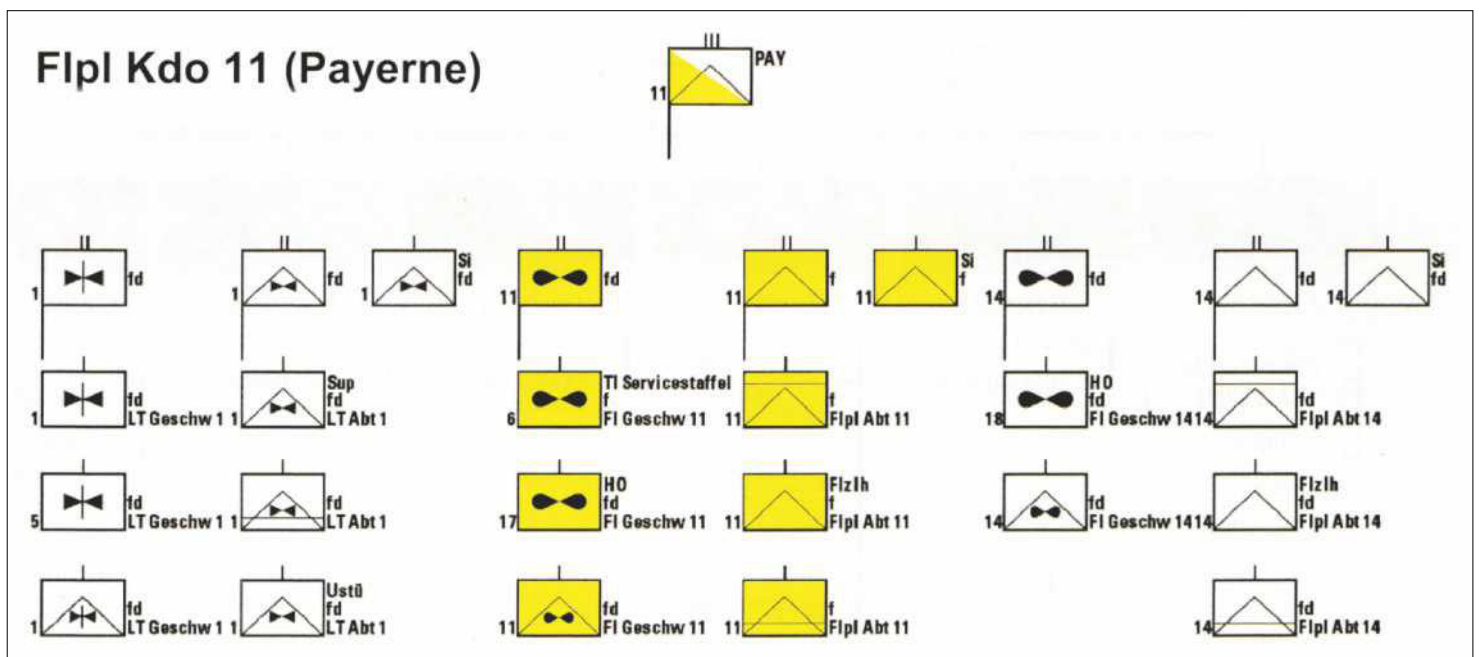
Der Bereich um den Flugplatz Payerne, im Fliegerjargon CTR (controlled region) genannt, war für die Zeitspanne der Übung für den zivilen Verkehr gesperrt. Doch nicht alle zivilen Flugzeuge halten sich an die Vorschriften. Funken sie auf einer falschen Frequenz, können sie leicht ohne Bewilligung in die Kontrollzone einfliegen. Erinnerung sei an den damaligen Bundesrat und Hobby-piloten Alain Berset, der in Frankreich von der französischen Luftwaffe abgefangen werden musste, weil er auf einer falschen Funkfrequenz war und in ein Sperrgebiet einflog. Der Tower Payerne funkt sowohl auf den militärischen Frequenzen als auch auf der zivilen Frequenz 128.675 MHz.

Ein F/A-18-Pilot hört nicht auf beiden Frequenzen gleichzeitig und bekommt so nicht mit, wenn sich eine zivile Maschine in diesem Luftraum bewegt. Der Tower muss zwischen beiden Frequenzen abwechselnd den Flugverkehr koordinieren. Das hat auch schon in Payerne zu gefährlichen Annäherungen zwischen Kampffjets und zivilen Flugzeugen geführt. Unter anderem kreiste aus diesem Grund während der Übung ständig ein Heli der Luftwaffe um die Autobahn. Dabei konnte er die Gegend gegen illegal eindringende Zivilisten schützen, aber auch den Luftraum zusätzlich kontrollieren.

Die zweimal vier F/A-18 wurden in einem Warteraum in der Region Schifenen für den Anflug eingewiesen. Von hier aus musste ein An- und Abflugverfahren und auch ein Verfahren eines Go-around definiert werden.



Oberstlt Hans Tschirren
Redaktor ASMZ
hans.tschirren@asmz.ch
3006 Bern



Die Ordre de bataille des Flpl Kdo 11. Bild: VBS