

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 183 (2017)

Heft: 1-2

Artikel: F/A-18 Hornet zeigen ihre Muskeln

Autor: Müller, Rolf

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-681569>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 02.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

F/A-18 Hornet zeigten ihre Muskeln

Die Schweizer Luftwaffe nahm vom 23. September bis 7. Oktober mit F/A-18 Hornet am multinationalen Tactical Leadership Programme (TLP) in Albacete teil. Die Übung diente dem Schweizer Detachement als Ergänzung des Luftverteidigungstrainings, das hierzulande nur eingeschränkt durchgeführt werden kann. Das TLP ist eine eigenständige Organisation, die von zehn Nationen getragen wird und in Spanien auf der Airbase Albacete stationiert ist.

Gern gesehene Gäste in Albacete: drei F/A-18 Hornet aus Payerne.

Rolf Müller

Die Schweiz wird seit 2010 regelmässig als Gastnation nach Albacete eingeladen. Dazu beigetragen haben sicher der gute Ausbildungsstand der Schweizer Piloten sowie die hervorragende Arbeit des technischen Personals. Während zweier Wochen waren drei F/A-18 Hornet in Albacete, 200 Kilometer südlich von Madrid, stationiert. Teilgenommen haben fünf Piloten aus Payerne und ein Boden-Detachement aus Sion, verstärkt durch Vertreter aus Payerne (35 Personen).

Beeindruckende Flightline

Am diesjährigen TLP zu sehen waren F/A-18 (Schweiz), F-15 E Eagle (USA-FE), Eurofighter (Deutschland, Spanien, Italien), F-16 (Griechenland, Holland), F-5 (Spanien), Mirage 2000 (Frankreich), Hawk (England) und M346 (Italien). Des Weiteren nahmen in Unterstützungsrollen (jeweils Blue und/oder Red) erstmals zwei MV-22-Osprey teil, ferner ein SA330 Puma Helikopter, eine ESP Beechcraft C90 King Air und eine E-3A NATO Awacs.

Im Gespräch mit Thomas Peier, Einsatzleiter auf dem TLP

ASMZ: Herr Peier, Sie waren schon früher am TLP in Albacete, dieses Jahr zum ersten Mal als Détachements-Kommandant. Welche Ziele setzten Sie Ihren Piloten? Konnten diese voll erreicht werden?

Oberstlt Thomas Peier: Am TLP geht es besonders um die Planung und Durchführung komplexer multinationaler Übungen. In der Rolle der «Red Air» müssen wir zusätzlich eng mit der Übungsleitung in der Planungsphase zusammenarbeiten. Es war eines unserer Ziele, Erfahrungen in der Planung solcher Übungen zu sammeln. Bereits heute kann ich sagen, dass wir dieses Ziel erreichen konnten. Trotzdem arbeiten wir noch immer daran, dass dieser Planungsprozess möglichst effizient durchgeführt werden kann.

Fliegerisch geht es mir darum, dass wir die «fremden» Procedures in unseren Ablauf integrieren können und taktisch unsere Verfahren, welche wir in der Schweiz anwenden, auch gegen andere Flugzeuge und Waffensysteme validieren können.

Messen und vergleichen: Wie fiel das «Benchmarking» nach Ihren Einschätzungen aus?

Gut. Unsere Erfahrungen aus den vorherigen TLP helfen uns, auch jüngere Piloten gut darauf vorzubereiten. Überraschungen gibt es in diesem Bereich keine.

Welches waren aus Ihrer Sicht die Höhepunkte des TLP-Kurses?

Mein Highlight des Kurses ist der Erfahrungsaustausch mit anderen Piloten. Für unsere jüngeren Piloten, welche das erste Mal an einem TLP eingesetzt werden, sind sicherlich die «Begegnungen» mit anderen Plattformen ein Highlight. Am TLP wird oft «Beyond Visual Range», also ausserhalb der Sichtweite, gearbeitet und die «Begegnung» findet meistens nur mit Radarstrahlen statt. Wir haben dann entsprechend unserer taktischen Vorgabe auf diese Systeme zu reagieren. Ein typischer Luftkampf, wie man ihn aus dem Fernsehen kennt, wird am TLP nicht trainiert.

Erstmals standen zwei MV-22 Osprey im Einsatz. Wie beurteilen Sie dieses Kipprotor-Wandelflugzeug mit seinen vertikalen Start- und Landefähigkeiten (VTOL)?

Beeindruckend – vor allem die Kombination aus schneller Reisegeschwindigkeit (Anm. d.



Oben: Erstmals im Einsatz in Albacete und im Einsatz mit den F/A-18: MV-22 Osprey der US-Marines.

Unten links: Die F/A-18 Hornet flogen mit drei Aussentanks.

Unten rechts: Mirage 2000RDI der Armée de l'Air.

Bilder: Autor



Thomas Peier

Seit 1998 flog der 43-jährige Thomas Peier auf der F/A-18 Hornet bei der Fliegerstaffel 18 in Payerne, heute ist er im Luftwaffenstab eingeteilt. Das Fliegen erlernte er auf dem Flugplatz Schupfart. Bei der Luftwaffe erfolgte seine Ausbildung auf den Typen PC-7, Hawk und F-5 Tiger. Dann trat er als Berufspilot ins Überwachungsgeschwader (UeG) in Dübendorf ein. In den Jahren 2000 bis 2005 war er Mitglied der Patrouille Suisse. Nach der Umschulung auf den F/A-18 Hornet im Jahr 1998 wechselte Peier zur Fliegerstaffel 18 in Payerne und war 2007 bis 2009 erfolgreicher F/A-18 Hornet-Solo-Display-Pilot. Er wurde mit zwei Auszeichnungen «Paul Bowen Solo Jet Aerobatic Trophy» in Fairford geehrt. Aktuell weist er eine Flugerfahrung von 3330 Flugstunden auf, wovon 1900 auf der F/A-18. Heute ist er Fluglehrer F/A-18 Hornet.

Air Base in Albacete

Red.: ca. 220 bis 250 Knoten) und der Möglichkeit, wie ein Hubschrauber zu landen, faszinierten mich. Die Osprey wurde in den Missionen als Slow Mover, also ein langsam fliegendes Flugzeug, das es «von oben» zu beschützen gilt, eingesetzt. Durch eben diese schnellere Reisegeschwindigkeit verweilt es natürlich weniger lange in der gefährdeten Zone als ein Hubschrauber und kann so «leichter» geschützt werden. Trotzdem kann die Osprey aber alle Vorteile eines Hubschraubers ausspielen, wie etwa die Landung im Gelände zur Aufnahme von Personen.

Konnte die Kompatibilität mit anderen Luftwaffen bezüglich Prozessen, Verfahren und Abläufen in Krisen- und Katastrophenfällen erfolgreich trainiert werden?

Wir nennen das Interoperabilität. Das heisst, dass wir unsere Verfahren in einem internationalen Umfeld einsetzen können. Sprache (englisch), der Planungsprozess, die Briefings haben wir soweit «internationalisiert», dass wir mit unseren Partnern nahtlos zusammenarbeiten können. Wir verwenden die gleichen Begriffe und sprechen alle vom gleichen, wenn es um so komplexe Luftoperationen geht.

Das erste Briefing begann für die Besatzungen um 10 Uhr. Die fünf Schweizer Piloten standen diesmal unter dem Kommando von Oberstlt Thomas Peier. Ein Mitglied des TLP-Kaders erklärte die Details über die aktuelle Mission, dann erläuterte ein Nachrichtenoffizier die fiktive politische und militärische Lage, worauf der Meteorologe anschliessend die Wetterkarten in den Trainingsräumen und Zielgebieten zeigte. Schliesslich erhielten die Besatzungen detaillierte Informationen über die entsprechenden Missionsziele und Einsätze ausgehändigt.

F/A-18 in der Rolle der «Roten»

Den Piloten standen für die intensive Vorbereitung drei Stunden zur Verfügung. Die drei F/A-18 (J-5005, J-5008 und J-5020) waren diesmal den «Roten»

zugeteilt und stellten damit – unter dem Rufnamen «Demon» – einen fiktiven Feind dar.

Um 15 Uhr erfolgten die Starts und in-nerhalb einer halben Stunde war die Luftflotte *airborne*. Gut vorbereitet, musste nun die Theorie in die Praxis umgesetzt werden. Unterschiedliche Waffensysteme mussten in der Luft koordiniert, effektiv und effizient eingesetzt werden. Keine leichte Aufgabe, aber genau dies ist die Kernausbildung des TLP. ■



Rolf Müller
Redaktor
Cockpit, Aero Revue
8114 Dänikon