

Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

1990 gegründeter unabhängiger Verein, dessen Mitglieder sich zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung und effizienten Luftwaffe bekennen

Postfach 1085, 8600 Dübendorf 1, Postkonto: 80-47799-0 / Internet: <http://www.forum-flugplatz.com> / E-Mail: vorstand@forum-flugplatz.com

Liebe Mitglieder

Liebe Interessenten

Anlässlich der Dübendorfer Gemeinderats-sitzung vom 7. Juni verlangten die Sozialdemokratische Ortspartei und die Grünen mit einer Motion und einem Postulat die Einsetzung einer Kommission mit dem Ziel, Planungsszenarien für den Militärflugplatz zu entwickeln. Soweit so gut, oder auch nicht: Die verdeckte Absicht, (Bedingung) bestand nämlich darin, dieser Kommission gleich ein enges Korsett zu verpassen, indem diese ausschliesslich nichtaviatische Szenarien zu entwickeln hätte. FDP-Gemeinderat Martin Schwyzer entdeckte diesen hintergründigen Pferdefuss und brachte damit die einseitigen Vorstösse in weiser Voraussicht zu Fall.

Mittlerweile haben die Gemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen erkannt, dass das Verbleiben in «Schützengräben» keinen Beitrag für eine sachliche Auseinandersetzung über die langfristige Zukunft des Flugplatzes darstellt. Man plant jetzt, zusammen mit dem Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW), langfristige Visionen anzugehen. Dies widerspricht zwar den unisono vorgebrachten Eingaben der Anrainergemeinden, den Flugplatz nicht in den Sachplan Infrastruktur Luftfahrt aufzunehmen. Trotzdem bedeutet diese Initiative der Gemeinden nun einen Schritt in die richtige Richtung.

Die damit eingeleitete Entkrampfung wird nun den Weg öffnen für eine umfassende Gesamtbetrachtung. Es sind die Rahmenbedingungen für Varianten einer aviatischen Nutzung festzulegen, die auf einer fundierten Nutzwertanalyse basieren. Die wirtschaftlichen Auswirkungen sind den ökologischen Aspekten rein sachlich gegenüber zu stellen. Die politischen Entscheide könnten danach in Kenntnis der Auswirkungen gefällt werden.

Liebe Mitglieder, ich bin überzeugt, dass ein solches Vorgehen im volkswirtschaftlichen Interesse der Region notwendig ist. Das Forum ist als politische Kraft zu Gunsten unseres Flugplatzes gewillt, einen konstruktiven Beitrag für die fernere Zukunft zu leisten, nicht zuletzt aus Sorge um die zahlreichen wertvollen Arbeitsplätze!

Ich wünsche Ihnen recht schöne Weihnachten, einen guten Übertritt ins neue Millennium und ein gesegnetes, glückliches Jahr 2000.
Ihr Peter Bosshard

Neuer Direktor des BABLW

Der Bundesrat hat am 1. Dezember Manfred Hildebrand zum neuen Direktor des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) ernannt. Er wird somit Nachfolger von Hanspeter Fankhauser, der nach vier Jahren und drei Monaten an der Spitze des BABLW per Ende März 2000 in den Ruhestand treten wird.

Nach seinen Studien an der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich (ETHZ) als Maschinen-Ingenieur trat er 1969 als Instruktions-Offizier der Fliegertruppen bei. Bis 1981, als er Chef des Direktionsstabes des BAMF wurde, bekleidete er verschiedene Ämter vor allem im Bereich der Schulen der Luftwaffe. Von 1982 bis 1989 amtierte er als Personalchef des BAMF und bis 1995 als Chef Sektion Flugbetrieb. Mit der Geburt des BABLW per 1. Januar 1996 wurde er zum Vizedirektor ernannt.

Militärisch ist Manfred Hildebrand stellvertretender Kommandant der Flugplatzbrigade 32 im Range eines Obersten im Generalstab.

Neuer Chef der Luftwaffe

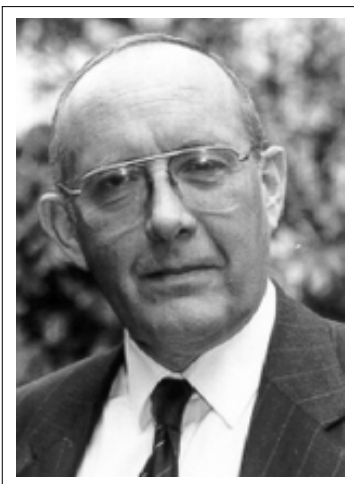
Der Bundesrat hat auf den 1. Januar 2000 Divisionär Hansrudolf Fehrlin zum neuen Kommandanten der Luftwaffe ernannt. Damit verbunden ist gleichzeitig die Beförderung zum Korpskommandanten. Hansrudolf Fehrlin löst Korpskommandant Fernand Carrel ab, welcher nach fast acht Jahren als Chef der Luftwaffe in den Ruhestand tritt.

KKdt Hansrudolf Fehrlin, 1943, wirkte nach seinem Studium an der Universität Zürich als Sekundarlehrer, bis er 1968 Instruktor der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wurde. Von 1981 bis 1985 war er Chef der Sektion Elektronische Kriegsführung im (damaligen) Kdo der Fliegertruppen (KFLF). Zurück nach einem Studium am Air Command and Staff College der US Air Force Univ., übernahm er das Kdo der Flieger- und Fliegerabwehr-Nachrichten-Übermittlungsschulen. Von 1989 bis 1991 waren ihm die Flieger- und Fliegerabwehroffizierschulen in Dübendorf unterstellt. Per 1.1.91 wurde er Direktor des BA für Übermittlungstruppen unter gleichzeitiger Beförderung zum Divisionär und am 1. Juni 1992 Chef Führung und Einsatz beim KFLF. Seit Januar 1996 ist er Stellvertretender Kommandant der Luftwaffe.



Wir heissen F/A-18 Staffelkommandant Major Werner Hoffmann (im Cockpit) und seine Mannschaft auf dem Flugplatz Dübendorf ganz herzlich willkommen!

Vorstellung der Fliegerstaffel 11 auf Seite 4 und 5



Dominique Brunner
Oberst i Gst

Wirrwarr um die Armee. Worauf wartet man in Bern?

2000 wird bezüglich wichtiger Entscheidungen zur künftigen Sicherheitspolitik der Schweiz ein sehr befruchtetes Jahr werden. Zwei dieser Entscheidungen stehen in einer inneren Verbindung zueinander: der neue Bericht über die Sicherheitspolitik - Sicherheit durch Kooperation - und die vom Bundesrat eben beantragte Revision des Militärgesetzes. Diese soll die rechtlichen Voraussetzungen dafür schaffen, dass ins Ausland zur Friedenssicherung und Krisenbewältigung entsandte Kontingente schweizerischer Freiwilliger zur Selbstverteidigung bewaffnet werden können.

Man begrüsst die Einsätze schweizerischer Rettungstruppen, Genietruppen, Sanitätstruppen und Versorgungstruppen gerade seit der erfolgreichen Mission schweizerischer Helikopter in Albanien auf dem Höhepunkt des Kosovo-Konfliktes. Aber sie sollen sich selber schützen können. Die Groteske, dass etwa österreichische Soldaten für die Sicherheit der Schweizer sorgen müssen, soll ein Ende nehmen. Der Sicherheitsbericht geht davon aus, dass die Schweiz in der Lage sein müsse, auf Grund von Mandaten internationaler Organisationen wie etwa der OSZE, der wir angehören, Hilfe im Ausland zu gewähren, wenn sie es für richtig hält. Wird die Bewaffnung der Schweizer Kontingente abgelehnt, so steht die Konzeption in bezug auf solche direkte Beiträge zur Friedensförderung auf schwachen Füßen. Nun hat die «AUNS», die sich zur Gralshüterin einer sehr engen, auf veränderte Bedingungen nicht mehr passenden Interpretation der Neutralität gemacht hat, das Referendum gegen die Gesetzesrevision in Aussicht gestellt. Das Volk hätte nächstes Jahr zu entscheiden.

Während sich diese Koinzidenz rechtfertigen lässt, ist die Kollision mit einem weiteren obligatorischen Volksentscheid nicht glücklich. Es geht um die Frage, die mit der SP-Initiative für Umverteilung der Militärausgaben, das heisst deren Halbierung innerhalb von maximal zehn Jahren aufgeworfen

wird. Die Umverteilungsinitiative, Ausdruck der Bereitschaft der Linken zu sicherheitspolitischem «Vabanque»-Spiel, würde im Fall der Annahme jede seriöse Sicherheitspolitik auf weite Sicht in Frage stellen. Denn erstens bleibt die Armee ein wichtiges Instrument, das je nach Umständen zum entscheidenden Faktor wird. Und zweitens würde ein entsprechender Verfassungsartikel die Handlungsfreiheit des Landes in unerträglicher Weise einengen. Wer würde es wagen zu behaupten, er wisse genau, dass die Schweiz im Jahre 2010 nur noch die Hälfte der Mittel für die Verteidigung benötigen werde? Die Initianten, die Sozialdemokraten, tun es implizit. Haben sie denn vor zehn Jahren vorausgesagt, dass die Sowjetunion demnächst auseinanderbrechen würde, dass ab 1991 ein mörderischer innerstaatlicher Krieg in Jugoslawien wüten würde, dass mehrfach Krieg auf dem Gebiet der ehemaligen Sowjetunion herrschen würde?

Während die Diskussion über die neue sicherheitspolitische Konzeption sehr wohl zur Diskussion über die Umverteilungsinitiative passt, gilt das nun weit weniger für die Revision des Militärgesetzes. Das kann grösste Verwirrung stiften und insbesondere die notwendige nüchterne Urteils- und Willensbildung in der Frage der Verteidigungsausgaben erschweren. Konkrete Massnahmen, wie sie das Rüstungsprogramm vorschlagen wird, drohen damit in den Strudel einer wirren Diskussion zu geraten. Gewisse Linke werden dartun, neue Schützenpanzer, deren Beschaffung vorgesehen und nötig ist, brauche es gar nicht, wir sollten ja «vor Ort» humanitäre Hilfe leisten. Und gewisse Rechte werden einwerfen, wir hätten ja genug Kampfpanser, wir hätten auch Schützenpanzer und den neuen Schützenpanzer wolle man offensichtlich, wie die Bewaffnung von SFOR und KFOR im ehemaligen Jugoslawien zeige, im Ausland einsetzen. Die Kumulation unterschiedlich motivierter Gegnerschaften hat schon mehr als einmal notwendige, wohl begründete Massnahmen gefährdet.

Die Situation ist ziemlich verwerkt. Es gilt, nun endlich - soweit es noch möglich ist - die richtigen Prioritäten zu setzen. Das heisst, dass das Parlament die Umverteilungsinitiative umgehend behandeln sollte, der Nationalrat hätte, das nach dem klaren Entscheid seiner sicherheitspolitischen Kommission vom August, im September tun können und müssen.

Und das heisst, dass die Initiative Volk und Ständen rasch im Jahre 2000, vor einem allfälligen Referendumskampf um die Revision des Militärgesetzes unterbreitet werden müsste.

Vom Fliegermuseum zum Museum der schweizerischen Luftwaffe

Der Verein der Freunde der Luftwaffe (VFL) zählt heute mehr als 4000 Mitglieder. Er ist die Trägerschaft des Betriebs der JU-AIR und des Fliegermuseum mit Restaurant Hol-

ding in Dübendorf. Die Stiftung für das Museum der schweizerische Luftwaffe ist Eigentümerin der Museumshalle und der Halle 9 als Unterkunft der Ju-52-Flugzeuge.

Beim geplanten «Museumsausbau 2002» nimmt sie die Bauherrschafsfunktion wahr. Zwischen der schweizerischen Eidgenossenschaft (Luftwaffe), dem VFL und der Stiftung besteht ein Zusammenarbeitsvertrag. Die Stiftung finanziert und erstellt die Bauten, die Luftwaffe und ihr Konservator stellen das historische Material aus und der VFL betreibt Museum, Ju-Air und Restaurant Holding mit einer kompetenten Geschäftsleitung, einigen engagierten Berufsleuten und 150 motivierten Freiwilligen. Der Jahresumsatz der VFL-Betriebe beträgt rund 3.3 Millionen Franken.

Die Haupttätigkeit des VFL besteht zur Zeit in der Realisierung eines Entwicklungskonzepts. Dieses hat zum Ziel, im April 2002 das erneuerte «Museum der Luftwaffe» in Betrieb zu nehmen.

Das Programm sieht den Ersatz der alten Hangars durch eine neue Museumshalle vor. Die Ausstellungsfläche wird damit von bisher 4600 m² auf 6400 m² vergrössert. Nach eingehender Vorprüfung wurde entschieden, den Hallenneubau an eine Generalunternehmung in Auftrag zu geben.

Das neue Ausstellungskonzept ist in zeitliche und thematische Bereiche gegliedert. Die Geschichte der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen in der Zeit des zu Ende gehenden 20. Jahrhunderts soll damit auf attraktive und leicht fassbare Weise zur Darstellung kommen.

Für die Finanzierung des Projekts verfügt die Stiftung über ein solides Startkapital. Das bewährte Konzept von zinsfreien Darlehen, die durch den Nettoertrag der Ju-Air amortisiert werden, liegt auch der aktuellen Ausbaustufe zu Grunde. Ein neu gegründeter Sponsorenclub trägt ebenfalls zur Finanzierung bei. Stiftung und VFL sehen zudem in den Jahren 2000 und 2001 Sammelaktionen bei den Vereinsmitgliedern, der Wirtschaft und den öffentlichen Institutionen vor.

Mit dem Museumsausbau verbunden ist eine neue Erschliessung. Die Hauptzufahrt für den Bau und für die Museumsbesucher wird von der Kreuzung Schossacher aus mit Parkierungsflächen im südlichen Museumsareal erfolgen. Ein Teil der notwendigen Rohbauarbeiten wurden bereits ausgeführt.

Die Möglichkeiten zur Durchführung von Veranstaltungen jeder Grössenordnung werden mit dem Museumsausbau verbessert. Das neue Erschliessungskonzept spielt dabei eine wichtige Rolle.

Die Zukunft des Museums der Luftwaffe ist mit dem Flugbetrieb der Ju-Air eng verknüpft. Es ist deshalb notwendig, die in den VFL-Statuten vorgesehene Durchführung von «Demonstrations- und Nostalgieflügen mit historischen Luftfahrzeugen» mit Ausgangspunkt Dübendorf langfristig sicherzustellen. VFL.

Vorabklärungen über Beschaffbarkeit zusätzlicher F/A-18-Kampfflugzeuge

Die Gruppe Rüstung wird bis Ende 1999 mit der US-Navy und der Herstellerfirma Boeing Vorabklärungen über die Beschaffbarkeit zusätzlicher F/A-18C/D-Kampfflugzeuge durchführen.

Aus einer Konzeptionsstudie des Generalstabes ergibt sich das Bedürfnis nach einer Beschaffung von acht bis elf zusätzlichen Kampfflugzeugen F/A-18. Sie sollen die veralteten, über 30-jährigen 16 Aufklärer Mirage III RS ersetzen. Die 29 Jäger Mirage IIIS werden auf Ende 1999 ausser Dienst gestellt.

Eine solche Beschaffung müsste vom Bundesrat beschlossen und vom Parlament im Rahmen einer Rüstungsvorlage bewilligt werden.

Mit den jetzt eingeleiteten Vorabklärungen sollen die produktionstechnischen und finanziellen Rahmenbedingungen einer solchen Beschaffung zwecks Konkretisierung der Rüstungsplanung abgeklärt werden. Die Schweizer Armee führt zur Zeit die F/A-18-Typen C (Einsitzer) und D (Doppelsitzer) ein. Nach vorliegenden Informationen wird es in den USA im Herbst des nächsten Jahres zu einem Produktionsunterbruch dieser beiden Typen kommen, weil gegenwärtig keine weiteren Bestellungen dafür vorliegen. Für eine wirtschaftliche Wiederaufnahme der Produktion prüft der Hersteller Boeing das Zusammenlegen von Bestellungen mehrerer interessierter Länder.

Die Vorabklärungen der Gruppe Rüstung werden auch die Erhältlichkeit gebrauchter C/D-Flugzeuge einschliessen.

Über das weitere Vorgehen wird das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport im Rahmen der Rüstungsplanung nach Vorliegen des Berichtes der Gruppe Rüstung zu entscheiden haben.

Weltweit wurden bisher rund 1500 F/A-18 Kampfflugzeuge hergestellt. Von den älteren Typen A und B wurden rund 700 Flugzeuge produziert, von den neueren Versionen C und D rund 770 Maschinen. Seit 1997 stehen die Typen E und F in Produktion. Gegenüber der unter anderem von Finnland und der Schweiz beschafften C/D-Version verfügt dieser neuste, teurere „Super Hornet“ insbesondere über eine grössere Reichweite und eine erhöhte Waffenzuladung; Leistungsmerkmale, welche von der US-Navy für ihre Einsätze ab Flugzeugträger gefordert wurden.

Achtung:

Für die Mitglieder liegt diesem Info das Protokoll der Generalversammlung vom April 99 bei.

Für die Mitglieder, die den Jahresbeitrag noch nicht beglichen haben, liegt ein Einzahlungsschein bei. Unsere Kassierin ist für eine umgehende Einzahlung natürlich sehr dankbar.

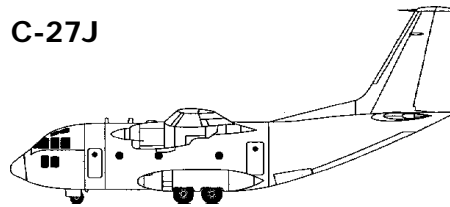
Evaluation militärischer Transportflugzeuge

Die Gruppe Rüstung evaluiert Transportflugzeuge der 10-t-Nutzlastklasse. In der Schweiz finden demnächst Erprobungen am Boden statt. Anschliessend erfolgen Flugerprobungen im Ausland.

Für die Friedensförderung und die Katastrophenhilfe im Ausland benötigt die Armee Transportflugzeuge. Die Bedürfnisabklärungen des Generalstabes haben ergeben, dass in erster Priorität zwei Flugzeuge kleiner Kapazität erforderlich sind; später soll noch eine Maschine mittlerer Grösse dazu kommen. Unter kleinen Transportflugzeugen wird die Nutzlastklasse von rund 10 Tonnen verstanden, die mittlere Klasse transportiert rund 20. Eine Beschaffung von grossen Transportflugzeugen ist nicht vorgesehen.

Die Vorabklärungen der Gruppe Rüstung haben ergeben, dass in der Klasse der kleinen Flugzeuge die Typen C-27J und C-295 in Frage kommen. Bei der C-27J handelt es sich um eine Weiterentwicklung der italienischen G-222 der Firma Alenia.

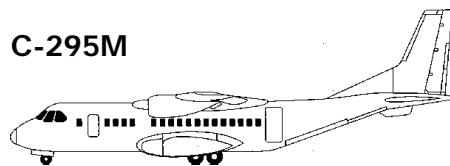
C-27J



Dieser Typ wird vom italienisch-amerikanischen Konsortium Lockheed Martin Alenia Tactical Transport Systems (LMATTS) angeboten und verfügt über leistungsfähigere Motoren und eine moderne Avionik. Die C-27J befindet sich zur Zeit in der Flugerprobung. Der Erstflug erfolgte im September 1999.

Bei der C-295 der spanischen Firma Casa handelt es sich um eine Weiterentwicklung der C-235, welche anlässlich der Operation Alba von der Schweiz bei der spanischen Luftwaffe gemietet wurde.

C-295M



Sie verfügt über einen um rund drei Meter längeren Rumpf, eine höhere Nutzlast und ist ebenfalls mit modernster Avionik ausgestattet. Dieser Flugzeugtyp befindet sich zur Zeit in der Zertifizierungsphase. Der Erstflug erfolgte im Dezember 1998.

Eine zukunftsgerichtete Avionik ist wesentlich. Sie gibt einem Flugzeug die Möglichkeit, sowohl nach militärischen als auch zivilen Verfahren zu fliegen und damit alle Destinationen sicher anzusteuern.

Die Evaluation durch die Gruppe Rüstung erfolgt nach einem sehr gedrängten Zeitplan. Da beide Konkurrenten noch nicht zugelassen sind, kann keine Flugerprobung in der Schweiz stattfinden. Von beiden Typen wurden umfangreiche Dokumentatio-

nen angefordert. Diese werden nun ausgewertet. In der Woche vom 8.-12. November finden mit einem Flugzeug des Typs C-235, das über den gleichen Rumpffquerschnitt wie die gestreckte Version C-295 verfügt, Abklärungen über verschiedene Beladungsmöglichkeiten in Emmen statt. Analoge Tests erfolgen mit einem Flugzeug des Typs G-222 in der anschliessenden Woche ebenfalls in Emmen. Eine fliegerische Kurzerprobung des C-295 ist für Ende November in Spanien geplant; der C-27J soll im Januar 2000 in Italien geflogen werden.

Im Gang sind auch die kommerziellen Abklärungen. Die Gruppe Rüstung erwartet im November Offerten der beiden Konkurrenten mit den Preisangaben für den Kauf. Sie haben die Lieferanten auch gebeten, Möglichkeiten für die Miete von Transportflugzeugen zur Überbrückung der rund zwei Jahre von der Bestellung bis zur Ablieferung der Flugzeug sowie zur Miete eines mittleren Transportflugzeuges zur Abdeckung von Spitzenbedürfnissen aufzuzeigen.

Bis Februar 2000 soll das Ergebnis aller Abklärungen vorliegen. Anschliessend erfolgen die Typenwahl und die Erarbeitung der Botschaftsunterlagen.

Transportflugzeuge sind für die Schweizer Armee nicht völlig neu. Von 1939 bis 1982 verfügte die Armee über drei Transportflugzeuge Ju-52. Sie wurden ursprünglich für die Beobachterausbildung gekauft und später für den Transport von Personen und Material sowie für die Ausbildung der Fallschirmspringer eingesetzt.

Öffentlicher Versuchsballon

Der «Glattaler» vom 26. November bezieht sich auf die letzte Vereinsmitteilung der Bürgerinnen und Bürger gegen den Fluglärm «BgF». Darin schlägt der Vorstand vor, den Verein vor allem aufgrund der mangelnden aktiven Mitglieder aufzulösen.



Diese Nachricht kann nicht überraschen, denn neu ist die Diskussion über die Auflösung im Vorstand - auch als dieser noch mehr Mitglieder als heute (2) zählte, keineswegs. Ein Kommentar unsererseits erübrigt sich bis zur definitiven Verabschiedung. Sicher ist, dass sich aufgrund der personellen und politischen «Nähe» der «BgF»-Exponenten zur SP Dübendorf nicht viel ändern wird. Und zudem ist der Gründer der «BgF» Vorstandsmitglied derselben Partei. PB

Die Fliegerstaffel 11 auf F



Hptm Peter Bruns
2000 Flugstunden



Hptm Patrick Dähler
1400 Flugstunden



Hptm Jascha Haller
1400 Flugstunden



Hptm Nils Hämmerli
1500 Flugstunden



Hptm Daniel Siegenthaler
1500 Flugstunden



Hptm Patrik Stähli
1900 Flugstunden



Lt Sven Decurtins
Nachrichten-Offizier



Major Werner Hoffmann, Ko
2900 Flug



Hptm Peter Merz Kom
2000 Flug

Die Schweizer Luftwaffe verfügt ab Beginn 2000 über drei F/A-18 Staffeln, die Fliegerstaffel 17, 18 + 11. Während die Fliegerstaffel 17 ab Payerne und die Fliegerstaffel 18 zusätzlich ab Sion im Einsatz stehen, wird die Fliegerstaffel 11 nebst Meiringen als Truppenstandort hauptsächlich ab Dübendorf eingesetzt.

Das Jahr 1999 war für die Fliegerstaffel 11 vor allem ein Jahr der Umstrukturierung und Neuorientierung. Es bedeutete nämlich für die Piloten, vom F-5 TIGER Abschied zu nehmen und auf die F/A-18

HORNET umzusteigen. Während die modernen Kampfflugzeuge ausschliesslich von Berufsmilitärpiloten pilotiert werden, sind der Einsatzoffizier und die beiden Nachrichtenoffiziere der Fliegerstaffel 11 als Milizoffiziere beruflich noch als Swissairpiloten engagiert oder befinden sich in der Ausbildung dazu. Das militärische Bereitstellungspersonal der Fliegerstaffel 11 wurde bis Ende 1999 erfolgreich auf den neuen Flugzeugtyp umgeschult. Somit wird die Fliegerstaffel 11 im kommenden Jahr zum ersten Mal einen Truppendienst mit der F/A-18 durchführen. Bis die bodenseitigen Installationen und Ausbauten auf dem Flugplatz Meiringen vollendet sind, finden die WK's vorerst in Payerne statt.

Anfangs 1999 waren erst die bereits in den USA umgeschulten Piloten Werner Hoffmann und Gerhardt Krähenbühl (Testpilot der Gruppe Rüstung) und Patrik Stähli (Umschulung 1997 in der Schweiz) auf der HORNET einsatzbereit. Im Sommer dieses Jahres beendeten auch die

Piloten Nils Hämmerli, Peter Merz, Reto Koepfli und Daniel Stämpfli den Umschulungskurs (UK) auf das neue Kampfflugzeug. Im März des nächsten Jahres werden die Piloten Peter Bruns und Patrick Dähler den UK ebenfalls abgeschlossen haben. Die Piloten Patrick Gruber, Jascha Haller sowie Heinz Fierz, Daniel Siegenthaler und Michael Reiner werden im Oktober 2000 den intensiven Umschulungskurs absolviert haben. Im rund 7-monatigen UK, welcher in Pay-

/A-18 Hornet ab 1.1.2000



Commandant Fliegerstaffel 11
1800 Flugstunden



Commandant Stellvertreter
1800 Flugstunden

erne stattfindet, erfolgen speziell die technische Umschulung und die Ausbildung in den neuen Verfahren. Weiter werden die Grundübungen im Luftkampf und Interzeptionen trainiert. Anschliessend benötigen die Piloten eine mehrjährige intensive Weiterausbildung (WAU), bis das hochleistungsfähige und komplexe Kampfflugzeug voll ausgenutzt und in allen Bereichen als Gesamtsystem von den Piloten optimal eingesetzt werden kann. Während die WAU für die Piloten der

Ohne Bild:

Hptm Heinz Fierz
1800 Flugstunden

Hptm Gerhardt Krähenbühl
2400 Flugstunden
(noch bis 1.4.2000 in FI St 11 eingeteilt)



Hptm Reto Koepfli
1800 Flugstunden



Hptm Daniel Stämpfli
1700 Flugstunden

Fliegerstaffel 17 + 18 vorwiegend in Payerne stattfindet, durchlaufen die Piloten der Fliegerstaffel 11 die WAU in Dübendorf.

Sehr oft werden die zu absolvierenden Übungen aber gemeinsam mit Verbänden ab dem Flugplatz Payerne durchgeführt. Ein spezielles Debriefingsystem erlaubt ein synchrones Auswerten des gesamten Einsatzes ab Payerne und Dübendorf. Diese Möglichkeit gestattet eine schonungslose und exakte Analyse der durchgeführten Arbeit jeder einzelnen Besatzung. Entsprechend gross ist deshalb auch der Lerneffekt.

Normalerweise führen die Piloten pro Tag zwei Einsätze durch. Ein Einsatz bedeutet mit der Vorbereitung, dem Briefing, dem effektivem Einsatz und anschliessenden Debriefing bis zu 5 Stunden konzentrierte Arbeit. Auslandeinsätze komplexerer Art, wie sie zum Beispiel auch während der Kampagne über der Nordsee (NORKA) stattfinden, beanspruchen die Piloten einen vollen Tag.



Hptm Patrick Gruber
1300 Flugstunden



Hptm Michael Reiner
1500 Flugstunden



Oblt Roman Signer
Einsatz-Offizier



Lt Marc Steiner
Nachrichten-Offizier

Auch nach abgeschlossenem Umschulungskurs müssen die Piloten der Fliegerstaffel 11 weiterhin in regelmässigen Abständen nach Payerne reisen, um die jährlich vorgeschriebenen Übungen im Simulator absolvieren und die Systemkenntnisse überprüfen zu können.

Alle Piloten sind sich der besonderen räumlichen Verhältnisse in Dübendorf bewusst und versuchen soweit möglich, mittels lärmindernden Start- und Landeverfahren den Lärm in Grenzen zu halten.

Major Werner Hoffmann, Kdt FI St 11



Rolf A. Siegenthaler
Major i Gst

Der Fall «Bellasi»

Der Ballon ist geplatzt, die Blase aufgestochen. Eine intensive Befragung des Hochstaplers Dino Bellasi hat die Wahrheit an den Tag gebracht. Die zu Unrecht verdächtigten Beamten sind mindestens teilweise rehabilitiert. Die Administrativuntersuchung läuft weiter und soll die Fehlleistungen bezüglich Veruntreuung aufdecken.

Es ist also nichts geworden aus der neuen Geheimarmee, die der SP und den Grünen neuen Elan im Wahlkampf hätte geben sollen. Eine PUK dürfte unter diesen Umständen nicht mehr aktuell sein, obschon die Rhetorik noch nicht überall geändert hat. Der Fall Bellasi reduziert sich auf die kriminellen Handlungen eines Einzeltäters. Auch wenn nicht mehr viel Spannendes dran bleibt, kann die Sache als Anschauungsbeispiel für die Funktionsweise unseres Systems dienen. Dino Bellasi wurde durch seinen Anwalt Seydoux, einem SP und GSoA Mitglied, in die Rolle des braven Befehlsempfängers geschwafelt, der die «Machenschaften» eines bösen «Geheimdienstes» aufdeckt. Und alle haben es ihm bereitwillig abgekauft. Der «Blick» steigerte während einigen Ausgaben seinen Umsatz, die Linke übte sich im empörten Aufschrei und das Schweizer Fernsehen konnte sich mit der Arena Sendung und Interviews in Szene setzen. Zum Glück ist das Ganze eine Ente.

Abgesehen davon, ist die Sache an sich schlimm genug. Es war Herrn Bellasi möglich, auch nach seinem Ausscheiden aus dem Bundesdienst, bei der Nationalbank Bargeld in rauen Mengen abzuholen, ohne dass dies jemand gestört hätte. Sein ausschweifender Lebenswandel hat niemanden stutzig gemacht. Leider hat Frau Koch nicht ganz unrecht, wenn sie sagt, dass die unterschlagenen 8,9 Mio. Franken beim nächsten Militärbudget eingespart werden könnten, da sie bisher niemandem gefehlt hätten.

Ein weiterer Punkt ist fast noch betrüblicher: seit Jahren scheint es nicht mehr möglich, wichtige Informationen vertraulich zu behandeln. Der Bericht des «Sonntagsblick» über das Waffenlager war derart detailliert, dass eine Indiskretion als Quelle angenommen

werden muss. Obschon solche «Leaks» inzwischen allgemein üblich sind, ist es für das VBS peinlich. Der Bürger muss den Eindruck haben, dass es mit der Geheimhaltung nicht weit her ist. Das verträgt sich nicht mit der von der Armee erstrebten Professionalität. Wenn die Bürgerlichen im Parlament zusammenhalten, könnten jetzt frühere Fehlentscheide revidiert werden. Es scheint, dass eine vertiefte Sicherheitsüberprüfung der betreffenden Person den Skandal hätte verhindern können. In sensiblen Bereichen ist eine periodische Durchleuchtung der Mitarbeiter notwendig. Dass dies nicht mehr möglich ist, muss den übertriebenen Eingriffen der letzten «PUK EMD» und dem Datenschutz angelastet werden. Auch sind die Vorteile, die eine Entlastung des VBS vom Strategischen Nachrichtendienst bringen könnten, nicht von der Hand zu weisen. Diese Aufgabe erledigte die Untergruppe Nachrichtendienst trotz bescheidener Mittel anerkanntermassen gut. Sie sollte sich aber wieder vermehrt dem militärischen Nachrichtendienst zuwenden dürfen. Die strategische Nachrichtenauswertung für den Gesamtbundesrat müsste von einem departementsübergreifenden Organismus übernommen werden. So würde die Information - ebenso wie die Verantwortung - breiter abgestützt.

Rega Heli-Basis nach Dübendorf

Ende September hat der Gemeinderat von Wangen-Brüttsellen nach langem Ringen der Verlegung der Rega-Basis nach Dübendorf zugestimmt. Nun ist auch noch Dietlikon als letzte Flugplatz-Nachbargemeinde gefolgt. Die Rega, die sämtliche Unterlagen griffbereit hat, rechnet mit einer Betriebsaufnahme in zwei Jahren - sofern das Bewilligungsverfahren ohne Friktionen abläuft. Damit hat das leidige Seilziehen endlich ein gutes Ende gefunden!



Daniel Knecht

Wir gratulieren Daniel Knecht zu seiner neuen Aufgabe als Leiter Flugunfalluntersuchungen des Eidgenössischen Departementes für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation und wünschen ihm für die neue Herausforderung alles Gute!

Daniel Knecht ist begeisterter Millizpilot und angehender Kommandant der Fliegerstaffel 19 auf F-5 TIGER.

Gut zu wissen

Das Schweizerische Arbeiterhilfswerk SAH und Terre des Hommes leisten Unterstützungsbeiträge für den «Friedens-Kalender» der Organisation «Schweizerischer Friedensrat». Bekanntlich eine Vereinigung, die unsere Landesverteidigung bei jeder sich bietenden Gelegenheit attackiert! PB.

Unter Vorsitz von alt Staatssekretär Edouard Brunner hat Bundesrat Ogi eine Studienkommission (SUN) beauftragt, die nachrichtendienstlichen Bedürfnisse und die Organisation der betreffenden Dienste zu untersuchen. Bis zum 15. Februar 2000 wird diese Kommission dem Vorsteher des VBS einen Bericht unterbreiten.

Die SUN erhält Zugang zu den Informationen, die für die Erfüllung ihres Auftrages erforderlich sind.

Unter den 9 Mitgliedern befinden sich u.a. ein Fürsprecher und Wirtschaftskonsulent, ein Journalist, eine Raumplanerin und Umweltberaterin, ein Agro-Ingenieur HTL und Landwirt, sowie ein Botschafter. Im Gremium sitzt auch Nationalrätin Barbara Haering-Binder. Über den tieferen Einblick in den militärischen Nachrichtendienst wird sich die passionierte Armeegegnerin zweifellos sehr freuen - gegen Entgelt, versteht sich! PB.

Peter Hug, federführende Figur der Arme-Umverteilungsinitiative wurde zum VBS-Experten zwecks Erstellung einer «Vollkostenrechnung der schweizerischen Landesverteidigung» ernannt.

Der Zivilschutz sei überflüssig, die Feuerwehren könnten Schadenfälle allein meistern, schreibt Historiker Peter Hug nun in einem im Auftrag des Generalstabs erstellten Konzepts und stellt den Zivilschutz gleich als kostspielige, ineffiziente, überflüssige Organisation dar.

Weshalb das VBS ausgerechnet Peter Hug damit beauftragt hat, ist schleierhaft. Der Hang zum Masochismus hat kein Ende! PB.

Pro Memoria: Im Rahmen des «Runden Tisches» wurde damals das VBS mit dem Begriff «Globalbudget» zwecks Abringung von Zugeständnissen geködert. Nachdem der Raubzug auf das VBS-Budget munter weitergeht, dient dieser Begriff allen Gutgläubigen nur noch der «Psychohygiene». Von Globalbudget weit und breit nichts mehr zu hören. Somit müssen Rüstungsvorhaben weiterhin einzeln abgesegnet werden! PB.

Besuchen Sie uns im Internet: 100 Seiten interessante Infos über den Flugplatz, unsere Luftwaffe, Landesverteidigung und Sicherheitspolitik.
<http://www.forum-flugplatz.com>

Forum Flugplatz Dübendorf

Präsident: Peter Bosshard

Vizepräsident: Robert Steiner

Beisitzer: Aldo Wicki

Kassierin: Heidi Knecht

Besuch des F/A-18 Flugsimulators in Payerne



Die Besichtigung in Payerne war der erste Anlass dieser Art des Forums Flugplatz Dübendorf. Da wir im Car noch über freie Plätze verfügten, nutzen auch mehrere Gäste die Chance, den eindrücklichen Simulator der F/A-18 Hornet unserer Schweizer Luftwaffe in Payerne zu besuchen. Bei diesem handelt es sich 1:1 um ein originalgetreues Cockpit des Doppelsitzers F/A-18D.

Im Gegensatz z.B. zu Swissair Simulatoren ist der F/A-18 Simulator nicht beweglich, sondern starr im Zentrum eines kugelförmigen Doms aufgestellt.

Mehrere Projektoren «beamen» ein überraschend unscharfes, aber detailliertes Bild im gesamten Sichtbereich, d.h. 360° um das Cockpit. Dorthin wo der Pilot jeweils gerade hinblickt, die sog. „Area of interest“, wird in einem Bereich von ca. 3m Durchmesser das Bild speziell über einen Laserprojektor scharf gezeichnet. Gesteuert wird dies durch einen speziellen Sensor auf dem Pilotenhelm. Die Bildauflösung ist bei weitem nicht das, was man sich von modernen Airline Simulatoren her gewohnt ist, oder selbst von allerneuesten PC-Flightsimulatoren. Aber dies ist auch nicht nötig, dient der F/A-18 Simulator doch etwas anderen Zwecken als bei Airline-Simulatoren oder Spielen. Im Vordergrund steht u.a. zum einen das Erlernen der äusserst komplexen Bedienung dieses modernen Fighters, zum andern das Training unterschiedlichster taktischer Missionen etc. und nicht das eigentliche Flugtraining wie im Passagierjet. Das gesamte Spektrum von F/A-18 Einsätzen, alle erdenklichen Extremsituationen und Notfallverfahren können hier geübt werden.

Dominiert wird das F/A-18 Cockpit von drei grossen Multi-Funktions-Displays, auf je 20 rund um die Displays angeordneten Tasten können über 250 Menüs zu allen möglichen Zwecken abgerufen werden. Das muss in- und auswendig sitzen, wenn man mit Geschwindigkeiten bis zu Mach 1,8 durch die Lüfte flitzt oder im Dogfight herumkurvt! Da bleibt kaum Zeit zum Nachdenken, nicht

daran zu denken gar eine Checkliste durchzublätern oder sich kurz mal durch alles «duretöggele». Bei bis zu 1800 km/h = fast 30km/Min bzw. 500m/Sek liegt das nicht mehr drin!

Von aussen überwacht und gesteuert wird der Simulator von einer grossen Operatorkonsole aus. Fünf Bildschirme und Eingabeinheiten ermöglichen ein vollständiges Programmieren und Führen einer Übung und geben den Überblick über das Geschehen im Cockpit. Als Partner oder Gegner können verschiedenste Arten von Luft- und Bodenzielen sowie alle bekannten Flugzeuge programmiert werden.

Kurz nach dem take-off in Payerne erfolgte erst die Identifikation eines Eindringlings und anschliessend begegneten wir hintereinander unterschiedlichsten Flugzeugtypen und hingen sogar plötzlich hinter den zwei Tankerschläuchen eines KC-10 Tankers. Weiter ging es im atemberaubenden Stechflug, «versüsst» durch Rollen, Steilkurven und andere Manöver, teils im Rückenflug tief durch ein paar Bergtäler hinunter zum Thuner- und Brienersee. Nach dem Überflug des Flugplatzes Meiringen mit fast 1000 km/h und einem zweiten Anflug mit anschliessender Landung war die eindrückliche Demonstration leider viel zu rasch zu Ende. Einige Gesichter schienen mir etwas bleicher als zuvor und der Gang war auch etwas eigenartig! Ein Zeichen dafür, wie realitätsnah und die Sinne täuschend das ganze ist, selbst wenn sich der Simulator gar nicht bewegt.

Anschliessend durften wir dann noch je eine Hornet F/A-18, Tiger F5E, Mirage IIIS und einen Hunter auf Tuchfühlung bewundern. Nebst der äusseren Form der Flugzeuge fallen einem sofort die unterschiedlichen Cockpits auf. Im Tiger ein vollgestopfter, klassischer «Uhrenladen», in der Hornet dominant die drei grossen Displays des Glascockpits, das HOTAS Layout (Hands on Throttle and Stick) und das HUD (Head-up Display). Hier sieht man die grossen Unterschiede der diversen Flugzeuggenerationen auffällig.

Im Gegensatz zu unseren bisherigen Kampfflugzeugen wird die Hornet F/A-18 nur noch von Berufspiloten des UeG geflogen. Der Milizpilot hat hier ausgedient. Das Flugzeug ist dazu viel zu komplex und erfordert jährlich auch ca. 180 Trainingseinsätze. Ein Pensum also, das für Milizpiloten unmöglich ist.

Der Schweizer Luftwaffe in Payerne als Gastgeber und Oberstlt Jürg Witschi sei an dieser Stelle für den eindrücklichen Anlass nochmals gedankt, es war faszinierend, die Reise hat sich wirklich gelohnt! Ein Dankeschön auch an unseren Car-Chauffeur und Mitglied Gery Koller, der uns dank seinem Fachwissen ebenfalls viele Fragen rund um die F/A-18 beantworten konnte. *Peter A. Jost*

Tag der offenen Türe auf dem Flugplatz Dübendorf

Trotz Regenwetter strömten am 24. September über 10'000 Besucher auf das Dübendorfer Flugplatzgelände um sich von ausgewiesenen Fachleuten aus erster Hand informieren zu lassen.

Flugverkehrsleiterin Daniela Dendena zahlreich über die Schultern geschaut



Der erfolgreiche Anlass machte wieder einmal deutlich, dass in der Bevölkerung ein grosses Bedürfnis nach Informationen über unsere Luftwaffe vor Ort besteht.



Solche Präsentationen stärken und festigen das Vertrauen des Bürgers in unsere Armee und tragen dazu bei, einerseits Abstimmungen über Beschaffungsvorhaben zum Erfolg zu führen und andererseits, Attacken linksgrüner Kreise auf das VBS-Budget besser abzuwehren. Eine zurückhaltende Praxis arbeitet nur Armeegegnern in die Hände und das kann, nicht zuletzt im Hinblick auf die Arbeitsplatzsicherung böse Folgen haben!

Den Angestellten des Betriebes Dübendorf, die ihren freien Samstag für den «TOT» opferten, ist für die ausgezeichnete Präsentation ganz herzlich zu danken! Sie haben einen sehr wichtigen Beitrag zu Gunsten unserer Luftwaffe geleistet! PB.

Verabschiedung der Mirage IIIS und Flugvorführung

Zwischen 15'000 bis 20'000 Besucher fanden am Freitag den 22. Okt. 1999 den Weg nach Buochs zur offiziellen Verabschiedung der Mirage IIIS aus der Schweizer Luftwaffe. Bemerkenswert, dass selbst an einem Wochentag ein so grosser Aufmarsch zu verzeichnen war! Einmal mehr ein Zeichen dafür, dass die Luftwaffe im speziellen, aber auch die Armee im allgemeinen nach wie vor in unserer Bevölkerung fest verankert ist.

Und der Besuch hat sich gelohnt. Bei herrlichem mildem Herbstwetter wurde am Boden und in der Luft ein in jeder Hinsicht perfektes Programm geboten, welches mancher Airshow zur Ehre gereicht hätte. So konnten im Static Display am Boden eine stattliche Anzahl von Flugzeugen hautnah bewundert werden, u.a. natürlich unsere Mirage IIIS und RS sowie eine F/A-18, aus Frankreich waren ferner mehrere Mirage 2000 zu Gast. Ein spezielles Prunkstück und einmaliger Anblick war die extra für diesen Anlass golden bemalte Mirage IIIS J-2311 «surprise».

Die Flugvorführungen am Nachmittag be-

gannen punkt 1400 mit einem Überflug von 2 Mirage IIIRS Photoaufklärern, gefolgt vom Start von 12 Mirage IIIS die später im engen Verband den Platz überflogen. Mit spektakulären und eindrucklichen Flugvorführungen der französischen Mirage 2000 und dem Überflug der Fliegerstaffel 19 auf F-5 Tiger ging es Schlag auf Schlag weiter. Ja und dann kam die Flugvorführung der goldenen Mirage IIIS, mit der die eindrucklichen Flugeigenschaften dieses Flugzeugs nochmals so richtig voll zur Geltung kamen (es fehlte nur der Überschallknall). Und noch während sie zum Abschied senkrecht in den Himmel stieg, erschien urplötzlich im Tiefflug ihr Nachfolger die neue F/A-18 über dem Platz. Auf imposante und gekonnte Weise wurden uns zum Abschluss die fliegerischen Möglichkeiten unseres neuen Kampffl. einträglich vor Augen geführt.

Mit einer Ansprache von KKdt Fernand Carrel wurde die Mirage IIIS offiziell verabschiedet und der Anlass beendet. Nach 35 Jahren erfolgreichen Einsatzes ging damit die Ära auch dieses Flugzeugtyps zu Ende. Trotz

skandalträchtigem Beginn in den 60er Jahren war die Mirage ein zuverlässiges und vielseitiges Kampfflugzeug und bildete während vieler Jahre das Rückgrat unserer Luftverteidigung. Es wäre schön, wenn auch die verbleibende Aufklärerversion Mirage IIIRS offiziell - nicht klammheimlich - ab ihrer Heimatbasis in Dübendorf verabschiedet würde.

Weiter bleibt zu hoffen, dass der Flugplatz Buochs für eine sinnvolle Nutzung und "last but not least" vor allem die Pilatus Flugzeugwerke auch in Zukunft erhalten bleiben. Die vielseitigen und hochwertigen Anlagen und Arbeitsplätze mit ihren hohen beruflichen Anforderungen sind weit über den Kanton Nidwalden hinaus auch von grosser volkswirtschaftlicher Bedeutung. Das langjährige grosse Know How im High Tech Bereich der Fliegerei darf nicht verloren gehen. Leider widersetzen sich aber auch in der Region Buochs / Kriens gewisse Kreise einer vernünftigen Öffnung des Flugplatzes Buochs für zivile Benutzer und zivile Kunden.

Peter A. Jost

Der Verein Forum Flugplatz Dübendorf

Unter diesem Namen wurde Anfang November 1990 in Dübendorf ein unabhängiger Verein im Sinne von Art.60/ ZGB gegründet mit dem Zweck, die immer wiederkehrende Frage des Militärlärms auf einer sachlichen Basis zu diskutieren. Wir bekennen uns zur Notwendigkeit einer glaubwürdigen Landesverteidigung, welche auch eine effiziente Luftwaffe beinhaltet. Die damit verbundene Lärmbelastung erscheint uns als ein Teil des Preises, den wir zur Erhaltung dieser Glaubwürdigkeit zu bezahlen haben.

Auch wir treten für Lebensqualität im Raum Dübendorf ein. Wir unterstützen Anstrengungen, die unternommen werden, um den Militärlärm so gering wie möglich zu halten. Das notwendige Training der Luftwaffe zur Erfüllung ihrer Aufgabe darf aber dadurch nicht beeinträchtigt werden. Niemand kann für Lärm sein, aber im Gegensatz zum Verein "Bürger und Bürgerinnen gegen den Fluglärm" betrachten wir die Fluglärm-Problematik in einem grösseren Zusammenhang.

Wir sind weder ein kultureller Verein mit regelmässigen Zusammenkünften und Mitgliederversammlungen noch eine Konkurrenz zu Parteien. Wir können aber mit unserer Arbeit politische Parteien, die ebenfalls zu einer glaubwürdigen Landesverteidigung stehen, unterstützen oder ergänzen.

Es freut uns sehr, wenn Sie unserem Verein beitreten und danken für Ihre Unterstützung.



Beitrittserklärung

Anmeldung:

Hiermit beantrage ich, dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten und bestätige gleichzeitig, nicht Mitglied der GSoA, des Vereins «Bürger und Bürgerinnen gegen den Fluglärm» oder einer ähnlichen, gegen unsere Luftwaffe oder Landesverteidigung gerichteten Organisation zu sein. Bitte senden Sie diese Anmeldung an nachstehende Adresse (mit gleichzeitiger Einzahlung des Mitglieder-Jahresbeitrages von Fr. 25.-- auf unser Postkonto).

Adresse:

Name:
Strasse:
Telefon P:
Unterschrift:

Vorname:
PLZ / Ort:
Telefon G:
Datum:

Postfach 1085, 8600 Dübendorf, Postkonto: 80-47799-0