



Die Schweizer Luftwaffe trainiert ihre F/A-18-Piloten jedes Jahr auch in Norwegen auf dem Nato-Stützpunkt.
KARIN HUBER

Einsam in der Hornet durch die stockfinstere Nacht

Die Schweizer Luftwaffe trainiert ihre F/A-18-Piloten in Norwegen

Andri Gaudenz aus Igis trainierte während zwei Wochen mit Piloten aus Payerne auf dem norwegischen Militärflughafen Ørland Nachtflüge und Flüge für den Luftpolizeidienst der Schweizer Luftwaffe. Wir haben ihn begleitet.

VON KARIN HUBER

Es ist zappenduster. Kein Mond, kein Stern, keine Lichter, nicht einmal ein Schimmer aus dem nahen Städtchen Brekstad mit seinen weniger als 2000 Einwohnern. Und es ist eiskalt. Der Wind fegt immer wieder mit bis zu 70 Stundenkilometern über den norwegischen Militärflugplatz in Ørland. Den Schnee hat es erst vor wenigen Tagen von den Pisten geblasen. Dafür wechseln sich Hagel, Regenschauer und Windböen ab. Das Wetter ändert sich im Minutentakt. Andri Gaudenz aus Igis, mit 26 jüngster F/A-18-Pilot der Schweizer Luftwaffe, absolviert im 1900 Kilometer entfernten Ørland auf der Nato-Kriegsbasis sein zweiwöchiges Nachtflugtraining auf dem F/A-18-Kampffjet.

Über 100 Flugstunden hat er seit Februar auf der hochkomplexen F/A-18 absolviert. Es ist nun das erste Mal, dass er auf seiner Hornet nachts über fremdem Territorium trainiert. Der Tiger am Heck seiner Hornet, Wahrzeichen der Fliegerstaffel 11, zieht jeden Blick auf sich. «Der steht für Schläuheit, Kampfgeist und Einsatzwillen», sagt Andri.

Der Jungpilot, im Status eines Wingman, hat sich im Vorfeld der diesjährigen Luftwaffen-Kampagne «Nightway» viele Gedanken darüber gemacht, wie es denn in Norwegen sein möge, in

völliger Dunkelheit bei Wind und Wetter zu fliegen. Dort ist es schon Mitte November während fast 16 Stunden dunkel. «Oft gibt es Nebel, Schneestürme auch. Du sitzt dann in deiner Hornet, fliegst teilweise mit über 1000 Stundenkilometern durch die unbekannte Nacht über das unbekannte Meer und siehst nichts. Aber ich weiss: Da muss ich durch. Ausserdem sind wir für Notfälle gut gerüstet: Im Schleudersitz ist auch ein Gummiboot integriert und wir tragen einen feuerfesten warmen Neoprenanzug für den Fall aller Fälle, denn das Wasser ist eiskalt. Der Haken ist: Wir benötigen an die 20 Minuten, um uns für den Flug anzuziehen. Steckst du dann endlich im Anzug, fühlst du dich mehr wie ein Michelinmännchen als ein Pilot...».

AM 1. DEZEMBER BEGEGNEN wir uns in Ørland. Andri steht neben seinem 17,07 Meter langen und 1,8 Mach schnellen Kampffjet, simulierte Lenk Waffen an den Flügeln, die Kanone (ungeladen) an Bord. «Es war fast alles so, wie ich dachte», lächelt er in die feuchte, windige, fingersteifige Dunkelheit hinein. Und er wiederholt, was er zuvor schon in der Schweiz sagte: «Du siehst tatsächlich einfach nichts, da helfen nur noch die Instrumente, der Radar und die blinkenden grünen Positionslämpchen meiner Hornet-Kollegen, sofern sie nahe genug fliegen».

Ein bisschen stressig gewesen ist sein erster Flug. Das Neue, das nicht Vorhersehbare, der starke Wind, die schlechte Sicht. Und dann waren auch noch die G-Hosen zu eng eingestellt. «Ich schwitzte zum ersten Mal, obwohl es bitterkalt war», grinst Andri in der Erinnerung. «Ausserdem packte ich meine Papiere auf dem Weg zum Flieger nicht vollständig wasserdicht ein, sodass ich sie im Cockpit nicht mehr so gut lesen konnte. Denn solange das Triebwerk nicht läuft, gibt es ja keinen

Strom und damit keine Beleuchtung. Du brauchst eine Taschenlampe, um die Instrumente zu erkennen.

ANDRI GAUDENZ HAT TROTZ allem Unvertrauten seinen ersten und alle weiteren insgesamt sieben Nachtflüge gut hingekriegt. Die Angst ist nie mitgeflogen, auch nicht, als er überschallmässig im Tiefflug über die ruppige See donnert. «Ein bisschen nervös war ich schon», räumt Andri ein. «Auf Meereshöhe hat die Hornet viel mehr Power als in 10000 Meter Höhe, wo sie trotz ihrer 60000 PS fast still steht. Und sie verhält sich viel agiler. Je mehr ich am Stick ziehe, desto mehr G habe ich. Die Grenze liegt bei 7,5 G, ab dann wird die Flugsteuerung abgeriegelt.»

«Vor den Flügen gibt es immer Briefings», erzählt Andri. «Dabei musst du die Ohren spitzen. Denn jedem Piloten muss in der Luft alles klar sein, danach kannst du nicht mehr fragen». Er weiss: «Die Missionen sind komplex, die Technik auch. Darum werden im Flieger die einfachen Dinge schwierig». Nach dem gut einstündigen Flug durch norwegische Schwärze kommt das Debriefing.

Pilot werden wollte Andri schon immer, machte darum noch während der Matura in der Mittelschule Schiers eine Segelflugausbildung in Bad Ragaz. Dann meldete er sich bei der VBS-Organisation SPHAIR für die weitere fliegerische Ausbildung an. An der ZHAW in Winterthur absolvierte er das Aviatik-Studium, das er mit der Linienspilotenlizenz verknüpfen konnte. Zwischen Januar und Sommer 2015 erfolgte der Umschulungskurs auf die F/A-18, gleich danach kam die Weiterbildung Taktik. Und jetzt ist Andri ausgebildeter Wingman. In zwei Jahren geht's zur Unterleader-Ausbildung (Section Lead).

DIE SCHWEIZER LUFTWAFFE hat mit Norwegen vor über 17 Jahren ein Abkommen für vierwöchige Flugtrainings im



Andri Gaudenz aus Igis ist zum ersten Mal während seiner F/A-18-Ausbildung nachts geflogen.
HANSJÖRG EGGER

« Du siehst tatsächlich einfach nichts.»

ANDRI GAUDENZ

ALS PILOT DER LUFTWAFFE

Jungen Leuten fehlt oft der Mut, sich für eine Pilotenausbildung anzumelden, klagt Brigadier Peter Soller, Kommandant des Lehrverbandes Flieger der Luftwaffe. Viele glaubten zu Unrecht, sie müssten «Superman» sein, um das zu schaffen. Ausbildung und Beruf seien attraktiv und gut machbar, so Soller. Erste Anlaufstelle für junge Leute ist SPHAIR. Die Eignung kann man selbst mittels Fragebogen abklären. www.sphair.ch

November/Dezember für Ørland, Teil des Nato-Infrastrukturprogramms, getroffen. Denn in der Schweiz ist es den Piloten und Nachwuchspiloten wie Andri schon aus Gründen der Lärmschutzregeln nicht möglich, solche intensiven Trainings zu absolvieren. Und Tiefflugmanöver im Überschall sind auch aus topografischen Gründen ein Ding der Unmöglichkeit.

Jeden Tag stehen für Andri und seine Kollegen Trainings für den Luftpolizeidienst an; nach 15 Uhr, dann wenn es eindunkelt, die Nachtflüge. Acht F/A-18 sind in Ørland für 16 bis 20 ausgebildete und ebenso viele Nachwuchspiloten einsatzbereit. Dieses Mal war bei den Norwegern manches etwas anders, geheimer, abgeschotteter, da neue Aktivitäten der Nato-Verbündeten im Gange sind und die Air Force gerade eine neue Base aufbaut, um Platz zu schaffen für bis zu 45 neue F-35 A.

NEUE FLIEGER HÄTTE DIE Schweizer Luftwaffe auch gerne gehabt. Weil sie nach dem Gripen-Grounding immer noch nicht weiss, wie es genau weiter geht, besteht nun ein strategisches Loch, «eine Sicherheitslücke der dritten Dimension», formulierte es Luftwaffenkommandant Aldo C. Schellenberg kürzlich in Ørland bei seinem jährlichen Truppenbesuch. «Wir können mit unseren F/A-18 in der Schweiz den Luftpolizeidienst machen, viel mehr aber nicht. Es fehlen uns genügend Kampffjets. Bis zu einem parlamentarischen Entscheid bleibt uns nichts anderes übrig, als die Lebensdauer unserer F/A-18 zu verlängern».

Es fehlt aber auch bald einmal an Pilotennachwuchs. Die Schweizer Luftwaffe ist darum froh über Jungpiloten wie Andri Gaudenz, die den Flugvirus in sich tragen. Weil sich zusehends ein Mangel an Piloten abzeichnet, wurde nun das Ausbildungskonzept angepasst.