

Information

des Forums Flugplatz Dübendorf

Im Jahr 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, sehr geehrte Interessenten

Als Georg Bush 1991 während des Golfkrieges eine neue Weltordnung in Aussicht stellte, konnte er nicht ahnen, dass sein Sohn dieser Vorstellung - wenn auch in gänzlich anderer Form - dereinst näher kommen sollte, als er selbst. Jedoch, am Zenith ihrer Macht angelangt, gebärden sich die USA selbstherrlich und arrogant wie nie zuvor. Sie nehmen in Kauf, auch bisherige Freunde vor den Kopf zu stossen und es scheint, als habe Amerika vom 11. September nichts Wesentliches gelernt. Die Weltmacht ist leider weniger den je geneigt, den unsäglichen Konflikt zwischen Israel und den Palästinensern einer nachhaltigen Lösung zuzuführen.

Und wie steht es um die Schweiz? Bundespräsident Pascal Couchepin erwartet von der Schweiz mehr Mut in wichtigen Entscheidungen.

Wer hier angesprochen werden soll, ist mir allerdings schleierhaft. Das gemeine Volk kann damit unmöglich gemeint sein, liess es doch vorallem unser Bundesrat oft am gewünschten Mut fehlen!

Ich denke dabei an die verpatzte Parierung der massiven Vorwürfe gegenüber unserem Land und der damit verbundenen Erpressung von Milliarden von Franken, nachdem sich unser Bundesrat, trotz wiederholten Warnungen unseres damaligen Botschafters in Washington, Carlo Jagmetti, regelrecht überfahren liess.

Ich denke auch an den 22 Millionen teuren Bergier-Bericht, bei dem der Bundesrat es offensichtlich zuliess, auf die Anhörung von Zeitzeugen zu verzichten. Alt Staatssekretär Paul Jolles meinte bezeichnenderweise dazu: Die Bergier-Kommission «wollte nicht erfahren, sondern bestimmen, wie es gewesen ist».

Oder wie mutig war damals Bundesrat Joseph Deiss, der auf Druck von primitiven journalistischen Entgleisungen und Falschmeldungen Botschafter Borer entliess? Ausgerechnet jenen Botschafter, dem Dank seinen guten Kontakten zur deutschen Politprominenz die Fähigkeit nachgesagt wurde, dem völlig missglückten Staatsvertrag noch einige wichtigen Korrekturen für die Schweiz abringen zu können. Wie selbstherrlich wurden die Verhandlungen von unserem SP Bundesrat Moritz Leuenberger mit seinem damaligen

deutschen Parteikollegen Bodewig geführt, nachdem bekannt ist, dass Deutschland in die Schweiz drei Mal mehr Güter exportiert als nach Russland oder mehr als nach China und Japan zusammen?

Persönlich bezweifle ich, dass unser Bundesrat künftig mutiger die Stimme des Volkes umsetzen wird. Eher befürchte ich, dass wir uns weiterhin à la Eizenstat an's Bein pinkeln lassen müssen, der sich damals für die aus der Schweiz geflossenen Milliarden mit einem Tritt in den Hintern bedankt hat. Der bundesrätliche Protest gegen die ungeheuerliche Verunglimpfung unseres Hoheitszeichens droht bereits in Schall und Rauch unterzugehen.

Rechtsanwalt Werner Stauffacher hat nun persönlich Strafanzeige gegen Eizenstat eingereicht mit der Bemerkung, «der Bundesrat liess sich von schwachen Juristen ängstlich beraten».

Oder war der Bundesrat gut beraten, einen Professor für eine Untersuchung zu engagieren, der erstens keine Ahnung vom Nachrichtendienst hat, zweitens peinlichst Fragebogen an falsche Adressaten herumreicht und drittens mit persönlichen Vorverurteilungen gegenüber dem damaligen Geheimdienstchef Peter Regli aufwartete? Mir scheint, als wären hier Leute am Werk, die krampfhaft nach Rache dürsten. Dies zu untersuchen wäre fürwahr auch eine Abklärung wert!



Und wie steht es heute um die Mittel für unsere Landesverteidigung nachdem es die Schweiz geschafft hat, die Schulden innerhalb 20 Jahren auf über 105 Milliarden zu vervielfachen? Vermag die Armee XXI den verfassungsmässigen Auftrag, «unser Land und dessen Bevölkerung gegen mögliche und nicht auszuschliessende militärische Bedrohungen zu schützen», noch zu erfüllen? Ich kann es nur erhoffen. Die «Kröte» Armee XXI wird wohl mangels Alternativen zu schlucken sein, indessen nur mit sich aufdrängenden Korrekturen.

Sollte das VBS-Budget weitere Einschränkungen erfahren und der vielzitierten «ausgepressten Zitrone» infolge der «Asyl- und Expo-02- Milliarden» noch das Fruchtfleisch abhanden kommen, ist Widerstand angesagt. Zum «Affen» wurden wir an einem «Expo-Event» schon gemacht. Aber wir lassen nicht zu, auch noch vorgeführt zu werden! Ich wünsche Ihnen von Herzen ein erfolgreiches, gutes neues Jahr. Ihr Peter Bosshard

Wir gratulieren

Das Forum Flugplatz Dübendorf gratuliert dem neuen Generalstabschef KKdt Christoph Keckeis und Unterstabschef Operationen der Luftwaffe, Div Markus Gygax ganz herzlich zur Beförderung und wünscht für die neue, anspruchsvolle Herausforderung viel Erfolg, alles Gute und das nötige Quentchen Glück!



**Korpskommandant
Christoph Keckeis**

Ab 1.1.2003 Generalstabschef und
designierter Chef der Armee

Nachfolgend ein Auszug aus einer Pressekonferenz vom 30.10.02 von Bundesrat Samuel Schmid:

«So sind es drei Gründe, die mich schliesslich nach Würdigung aller Umstände dazu führten - und den Bundesrat dazu führen - Herrn Divisionär Keckeis für diesen Posten vorzuschlagen. Es sind dies die Integrität und die menschlichen Eigenschaften, die wir auch aus seiner langjährigen Tätigkeit als Berufspilot und Armeeingehöriger sehen konnten und bewiesen erhalten haben. Es ist sodann die Fähigkeit, kommunizieren zu können. Und schliesslich sind es auch die Fähigkeiten, die eigentlich einem Piloten nicht abgehen sollten - nämlich selbst in nebligen Lagen ruhig und richtig zu navigieren. Und das sind immer wieder Anforderungen, die nicht nur in der Armee und nicht nur in der Luftwaffe, sondern eigentlich auch in der Politik von hoher Priorität sind.»



**Divisionär
Markus Gygax**

Ab 1.1.2003 Unterstabschef
Operationen der Luftwaffe und
designierter Chef Einsatzstab
Luftwaffe Armee XXI

Markus Gygax, bis Ende des vergangenen Jahres Kommandant der Fliegerbrigade 31, wird unter gleichzeitiger Beförderung zum Divisionär Unterstabschef Operationen der Luftwaffe. In dieser Funktion löst er Divisionär Christophe Keckeis ab. Markus Gygax ist designierter Chef Einsatzstab Luftwaffe Armee XXI. Kommandant der Fliegerbrigade 31 wird in Vertretung Oberst im Generalstab Peter Egger, Chef Abteilung Operationen der Luftwaffe. Die Stelle des Kommandanten Fliegerbrigade 31 wird im Laufe dieses Jahres ausgeschrieben. Divisionär Markus Gygax hat sich im Abstimmungskampf um die Modernisierung unserer Luftwaffe an vorderster Front auch in den Milizverbänden eingesetzt und war für die erfolgreiche Einführung des F/A-18 verantwortlich.

Gedanken - Sprünge

Mit der seinerzeitigen Ausmusterung des Hunters wurde gleichzeitig das Kapitel Erdkampf der Schweizer Luftwaffe abgeschlossen. Kritiker dieses Beschlusses wurden allesamt in die Wüste geschickt, als entsprächen ihre Argumente anachronistischen Relikten verstaubter Kriegsführung.

Mittlerweile hat sich in zahlreichen Konflikten jedoch gezeigt, dass der erfolgreiche Ausgang oft von einer effizienten Luftwaffe mit Erdkampffähigkeiten entschieden wurde. Diese Tatsache ist mit ein Grund, weshalb Luft-Boden-Einsätze auch in der Schweiz erneut diskutiert werden. Da der aktuelle Stand der Wissenschaft auf dem momentanen Irrtum beruht, sehen sich die damaligen Kritiker heute, wohl nicht zu Un-

recht, in einem anderen Licht. Was heute richtig erscheint, kann übermorgen bereits überholt sein. Kritische Stimmen zur Armee reform sollten deshalb ernst genommen werden.

Der aktuelle Stand der Wissenschaft basiert auf dem momentanen Irrtum.

Die Wahrung der Sicherheit nach innen und aussen gehört zu unseren fundamentalen Staatsaufgaben. Dafür sind finanzielle Mittel in ausreichendem Rahmen zur Verfügung zu stellen. Heute entspricht das VBS-Budget etwa jener Grösse, die vom Volk in der Abstimmung vom 26. November 2000

(Umverteilungsinitiative) abgelehnt wurde. Ebenso hat der Stimmbürger am 2. November 2002 die GSoA-II Initiative mit einer schallenden Ohrfeige nach ab geschickt. Handelt nun unser Bundesrat nach dem Willen des Volkes, wenn immer es um's Sparen geht, zuerst in die VBS-Schatulle gegriffen wird?

Als es im Abstimmungskampf um die Modernisierung (F/A-18) unserer Luftwaffe ging, bediente man sich den Argumenten einer ungewissen Zukunft, die niemand voraussagen kann. Weiss man diese heute etwa besser und wenn ja, weshalb?

Konzentration auf drei Kriegsflugplätze

Das vom Rapport der Armeeführung (RAF), unter Leitung von Bundesrat Samuel Schmid genehmigte Stationierungskonzept (V NEWS XXI) sieht vor, die Kampfflugzeuge ab 1.1.2004 auf die drei Einsatzflugplätze **Payerne**, **Meiringen** und **Sion** (Ausweichflugplatz **Emmen**) zu konzentrieren. Diese, für wenig Interpretationsspielraum sorgende Nachricht, hat für entsprechende Aufregung gesorgt, denn so klar liess sich die Luftwaffe, im Zusammenhang mit den Sparmassnahmen, über die Zukunft der Schweizerischen Militärflugplätze öffentlich noch nie vernehmen. Das Ende des Jetbetriebes in Dübendorf bereits ab kommenden Jahr schien sakrosankt, wurde aber inzwischen vom Kommandanten der Luftwaffe (Hans-Rudolf Fehlrlin), in einem Interview vom «Zürcher Oberländer» (25.1.03) mit Ergänzungen, «wohltuend» dementiert.

Die Armee unterstellt sich dem Primat der Politik. Nun hat sich das Volk an der Urne bereits mehrmals für eine glaubwürdige Landesverteidigung ausgesprochen!

Status Quo bewahren

Der definitive Entscheid über das Stationierungskonzept wird demnach von den Standortgemeinden rund um die Flugplätze Meiringen und Sion mitentschieden, was Anlass zur Hoffnung darstellt. Diese müssten, wie bereits früher erwähnt, durch die Umverteilung von Kampfflugzeugen mehr Fluglärm akzeptieren.

Für die Anwohnergemeinden vom Flugplatz Dübendorf ist die Beibehaltung des Status Quo aber von grosser Wichtigkeit. Dafür zu kämpfen es sich zweifellos lohnt, denn der Flugplatz ist, so wie er heute betrieben wird, mit allen Arbeitsplätzen zu einem wesentlichen Wirtschaftsfaktor für die Region gewachsen. Ein Kapital von unschätzbarem Wert, das nicht geopfert werden sollte. Zudem hat sich die Bevölkerung mit der Luftwaffe arrangiert und sieht darin auch ein Bollwerk gegenüber jenen, die einer demokratischen Verteilung des zivilaviatischen Fluglärms das Wort reden. PB

Für eine glaubwürdige Sicherheitspolitik

Sehr geehrter Herr Bundespräsident

Mit grosser Besorgnis müssen wir feststellen, dass die Sicherheitspolitik in unserem Land zunehmend nur noch vom Portemonnaie diktiert wird.

Nachdem der Souverän am 2. Dezember des vergangenen Jahres sich unmissverständlich und wiederholt zu Gunsten unserer Landesverteidigung ausgesprochen hat, kommt diese Sicherheitspolitik einer Missachtung des Volkswillens gleich. Das Departement Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS), das im Gegensatz zu anderen Departementen, seit Jahren den Sparbemühungen des Bundes nachkommt, wird weiterhin von Ihrem und anderen Departementen massiv unter Druck gesetzt. Das VBS, dem Sie früher auch einmal vorgestanden haben, verkommt zum Selbstbedienungsladen für allerlei Begehrlichkeiten, ein Umstand, der nach dem zwei Milliardenzuschuss an die SWISS und den 800 Millionen für die EXPO 02 nicht hingenommen werden kann.

Die Armee braucht eine moderne Ausrüstung. Dazu gehören ausreichende Finanzen im Rahmen der geplanten Militärausgaben von 4.3 Milliarden Franken pro Jahr. Budgetsistierungen oder -kürzungen, wie sie in diversen Verzichtsplanungen herumgeboten werden, untergraben die Vorstellungen für eine glaubwürdige Landesverteidigung. Das Vertrauen des Bürgers in unserer Armee würde zu Recht in Zweifel gezogen.

Wir bitten Sie, diesen Intentionen entgegenzuwirken. Eine Armee, die nur noch in der Lage ist, «Erste Hilfe» zu leisten, wie das derzeit u.a. mit den vorhandenen Mitteln der Luftwaffe der Fall ist, kann keine glaubwürdige Armee sein! Wir danken für Ihre Stellungnahme.

Antwort von Bundespräsident Kaspar Villiger

Ich freue mich immer wieder, wenn Bürger mir ihr Interesse an unserer Politik kundtun sowie ihre Bedenken mitteilen. Gerne nehme ich zu Ihren Befürchtungen Stellung und möchte versuchen, die Situation zu erläutern.

Nach dem Ende des Kalten Krieges haben sich die Bedrohungslage und damit die militärischen Herausforderungen für die Schweiz geändert. Mit dem Armeeleitbild XXI will das VBS der neuen sicherheitspolitischen Lage der Schweiz gerecht werden. Es sollen die gesellschaftlichen, demographischen und finanziellen Rahmenbedingungen berücksichtigt werden. Die Armee soll verkleinert, dafür aber modernisiert werden. Die Armeeaufträge lauten „Raumsicherung und Verteidigung“, „subsidiäre Einsätze zur Prävention und Bewältigung existenzieller Gefahren“ sowie „Beiträge zur internationalen Friedensunterstützung und Krisenbewältigung“. Damit soll ein wesentlicher Beitrag zur Sicherheit der Schweiz, zum Schutz ihrer Bevölkerung und zur Stabilität ihres strategischen Umfelds geleistet werden. Zentrale Aufgabe der Armee bleibt aber die Verteidigung des Landes gegen militärische Bedrohungen. Die Armee hat die von ihr geforderten Leistungen möglichst kostengünstig zu erbringen. Modernisierung, Ausrüstung und Betrieb einer glaubwürdigen Armee, die dem Auftrag, der Lage und der Doktrin entsprechend sowie mit dem technologischen Fortschritt Schritt halten, sind aber mit erheblichen Kosten verbunden. Der Bundesrat hat, gestützt auf die in der Bundesverfassung und im Sicherheitspolitischen Bericht 2000 der Armee zugewiesenen Aufgaben, die Leistungen der Armee definiert und einen entsprechenden Finanzrahmen abgesteckt. So werden im Armeeleitbild XXI sowie in mehreren vorgelagerten Entscheidungen des Bundesrates dem VBS für die

Realisierung der Armee XXI jährlich rund 4.3 Milliarden Franken in Aussicht gestellt. Die Armee hat Nachholbedarf bei den Investitionen, insbesondere bei der Rüstung, weil die Budgetkürzungen im vergangenen Jahrzehnt schneller erfolgten, als sie betrieblich umgesetzt werden konnten. Dies hatte zur Folge, dass der Anteil der Betriebsausgaben im Verteidigungsbudget zulasten der Rüstungsausgaben zunahm. In den nächsten Jahren geht es nun unter anderem darum, dieses strukturelle Ungleichgewicht zu beheben und den Anteil der militärischen Investitionen an den Gesamtausgaben deutlich zu steigern. Bei einer realen Plafonierung der verfügbaren Mittel setzt das eine Senkung der Betriebsausgaben voraus. Schlüsselfaktoren sind dabei die Senkung der Personalkosten und der Unterhalts- und Betriebskosten von Waffensystemen. Am Schluss wird ein Gesamt-Massnahmenpaket geschnürt, das neben rein militärischen Aspekten der Auftragserfüllung auch die Anliegen aus anderen Politikbereichen, wie zum Beispiel der Sozial-, Umwelt- und Regionalpolitik, berücksichtigt.

Die finanzielle Lage des Bundes (Per Ende 2001 resultierte ein Defizit von 1.3 Milliarden Franken, die Schulden des Bundes belaufen sich seit einigen Jahren auf gut 100 Milliarden Franken), aber auch der Wille des Stimmvolkes, den es mit überwiegender Annahme der Schuldenbremse (2.12.2001; 85% Zustimmung) zum Ausdruck gebracht hat, verlangen nun nach erheblichen Sparanstrengungen des Bundes. Von diesen sind alle Departemente verhältnismässig gleichermaßen betroffen, nicht nur das VBS.

Die ab 2003 zur Verfügung stehenden Mittel liegen tiefer als sämtliche Begehren der Departemente für die kommenden Jahre. Es ist in der Folge politisch zu entscheiden, in welchen Bereichen der öffentlichen Hand Schwerpunkte zu setzen sind und welche öffentlichen Aufgaben zur Zeit nicht als prioritär gelten können. Das VBS konnte den verlangten Sparforderungen bisher nachkommen, ohne dass dabei die Wahrung der Sicherheit unseres Landes gelitten hätte. In anderen Politikbereichen würden grössere Einsparungen für das Schweizer Volk spürbar zu einem Leistungsabbau führen. Je nach Bereich besteht sogar der klare politische Willen für einen Ausbau desselben (insbes. Bildung und Forschung, soziale Wohlfahrt, innere Sicherheit), wie mehrere parlamentarische Vorstösse wie auch Beschlüsse von Parlament und Regierung in letzter Zeit immer wieder zeigten. Wie die vorhandenen Mittel in Zukunft verteilt werden sollen, muss daher unter Berücksichtigung der politischen und gesellschaftlichen Gegebenheiten entschieden werden.

Ich hoffe, Ihnen den Stand der Dinge sachlich dargelegt zu haben, und dass Sie das Vorgehen des Bundesrates - in Umsetzung des Volkswillens - nachvollziehen und verstehen können. Für Ihre Zukunft wünsche ich Ihnen alles Gute.

Luftkampf gegen MiG-29

Exklusive Premiere am Schweizer Himmel! Vom 17. April bis zum 3. Mai waren auf dem Militärflugplatz Dübendorf acht MiG-29G/GT und rund 100 Mann Personal des Jagdgeschwaders 73 der Deutschen Luftwaffe für die gemeinsame Luftkampfkampagne „FULCA“ stationiert. Zum ersten Mal traten die Schweizer Hornet-Piloten live gegen den gefürchteten Gegner des Kalten Krieges an. Dabei konnte der eigene Trainingsstand überprüft sowie wertvolle Erkenntnisse über Stärken und Schwächen beider Waffensysteme gesammelt werden. Bericht von Aldo Wicki.

Lehrreiche Erkenntnisse

Die Kampagne in der Schweiz begann mit Theorien und gegenseitigen Briefings. Ab Freitag 19. April absolvierte jeder deutsche MiG-Pilot in Begleitung einer Hornet einen Angewöhnungsflug „Familiarization Hop“, um die schweizerischen Procedures und die Anflugverfahren auf die Flugplätze Dübendorf, Meiringen, Sion und Payerne kennen zu lernen. Anschliessend standen eine Woche lang schwergewichtig Luftkampfübungen „one-versus-one“ (Basic Fighter Manoeuvres oder Close Combat) und „two-versus-two“-Einsätze mit visueller Identifikation VID des Gegners auf dem Flugprogramm. In der zweiten Trainingswoche flogen die beiden Luftwaffen vorwiegend Einsätze „four-versus-four“ in grossräumigen Radarlenk Waffen-Szenarien „beyond-visual-range, BVR“.

In der Phase der Sichtluftkämpfe konnten die deutschen Piloten Dank des Helmvisiers und der hervorragenden Dogfight-Lenk Waffe AA-11 Archer trotz bescheidener Endurance die Stärken ihres Waffensystems weitgehend ausspielen. Zwar sind sich die beiden Maschinen von den Flugleistungen sehr ähnlich, doch die AA-11 mit ihrem auslenkbaren Suchkopf und das Helmvisier machten die Fulcrums für die schweizer Hornets im Close Combat zu ernsthaften Knacknüssen. Die Avionik der MiG-29G ist jedoch noch weitgehend auf sowjetischem Originalstand. Radar, Head-up-Display, Infra-Red-Search-and Track-System IRST und Helmvisier sind für den Waffeneinsatz miteinander verbunden.

Als grundsätzlich überlegen erwies sich hingegen die Waffenplattform F/A-18C/D während den BVR-Luftkampfübungen. (BVR: beyond visual range, ausserhalb Sichtbereich) Schwächen der MiG-29 sind die begrenzte Leistungsfähigkeit der Elektronik und Avionik, das N-019A „Rubin“ Pulse-Doppler-Radar ohne Mehrfachzielbekämpfungsfähigkeit sowie die halbaktive Radarlenkwaffe mittlerer Reichweite R-27/AA-10 Alamo, welche im Gegensatz zur AIM-120 AMRAAM bis in Zielnähe eine Beleuchtung durch das Bordradar benötigt. Diese Erfahrungen unterstreichen nachhaltig die Wichtigkeit des Programmes „Ergänzung der Ausrüstung der F/A-18 Kampfflugzeuge“, worin die Hornets bis 2008 unter anderem auch mit einem modernen Helmvisier und einer neuen High-Off-Boresight Infrarotlenkwaffe für eine hohe Ersttrefferwahrscheinlichkeit im Sichtluftkampf ausgerüstet werden sollen.



Günstiger Kauf, teurer Unterhalt

Im Vergleich zu westlichen Kampfflugzeugen lässt sich die russische MiG-29 zu deutlich günstigeren Preisen beschaffen. Die Kosten für Betrieb und Unterhalt während der gesamten Lebensdauer des Systems (Life-cycle-cost) liegen aber um ein Vielfaches über denjenigen westlicher Waffensysteme. Die FULCA-Kampagne bestätigte auch in diesem Bereich bereits bekannte Informationen. Der logistische und personelle Aufwand für den Betrieb einer MiG-29-Flotte ist gewaltig. So benötigt eine MiG-29 pro Flugstunde rund achtzig Mannstunden Wartung am Boden während bei der F/A-18C/D 25 Stunden genügen.

Am Wochenende des 12. August 1990 präsentierte der sowjetische Flugzeughersteller als Schweizer Premiere während der laufenden Evaluation für ein neues Kampfflugzeug NKF am Flugmeeting in Yverdon erstmals die MiG-29. Trotz gegenteiliger Bemühungen linker Parlamentarier war der Einbezug dieses flugleistungsmässig hervorragenden Kampffjets in eine Nachevaluation für die damalige Luftwaffenführung kein Thema. Was damals bei objektiver Beurteilung schon klar war, zeigt sich heute nach der FULCA-Kampagne noch pointierter: die MiG-29 ist ein auf Kurzlebigkeit und Verschleiss hochgetrimmtes Top-Kampfflugzeug für den Sichtluftkampf, ein mittelmässiges Waffensystem im Einsatz in BVR-Radarlenk Waffen-Szenarien und vor allem ein wirtschaftlich-logistisches Fiasko.

Erbe aus der DDR

Bis 1989 besass die ehemalige Nationale Volksarmee NVA in der DDR rund 380

Kampfflugzeuge und etwa 100 Helikopter. 1987/88 erhielt das in Preschen stationierte Jagdfliegergeschwader 3 „Wladimir Komarov“ 24 Maschinen des modernsten russischen Kampfflugzeuges, die MiG-29. Nach der Deutschen Wiedervereinigung vom 3. Oktober 1990 wurde die Bundeswehr über Nacht Besitzerin dieser Fulcrum-Flotte und betrat damit völliges Neuland. Als einziges Kampfflugzeug wurden die Fulcrums und 35 Piloten der ehemaligen NVA in die Luftwaffe integriert, weil es sich bei diesem im Westen gefürchteten russischen Kampffjet mit seinen Radarlenk Waffen AA-10 Alamo um ein BVR-fähiges Waffensystem handelt. Am 19. Oktober 1990 startete die erste MiG-29 mit deutschen Hoheitszeichen. Die Anfang Oktober 1990 im Erprobungsgeschwader in Preschen zusammengefassten MiG's wurden im Februar 1993 mit einer Staffel F-4F als 1. Jagdstaffel ins JG-73 einverleibt. Der Verband erhielt die Bezeichnung Jagdgeschwader 73 „Steinhoff“. Neuer Stützpunkt wurde der 1978 von der NVA angelegte Fliegerhorst Laage in Mecklenburg-Vorpommern. 2003-04 sollen die legendären MiGs für den symbolischen Betrag von einem Euro an Polen verkauft werden. Die deutschen MiG-29 sind für Polen besonders interessant, weil sie bereits an Nato-Standards angepasst sind und so der polnischen Luftwaffe die teure Nato-Standardisierung etwas erleichtert. Laage wurde mittlerweile zum modernsten Luftstützpunkt der deutschen Luftwaffe ausgebaut. Das JG-73 wird ab 2003 als erster Verband mit der Umrüstung auf den Eurofighter beginnen.

Sowjetisches Spitzenprodukt

Die Fulcrum A ist die einsitzige Grundversion, die weltweit den grössten Teil der MiG-29 Flotten ausmacht. Auch die ehemaligen Warschauer-Pakt-Staaten erhielten die Exportversion MiG-29A. Die zweiseitzige Trainerversion MiG-29UB besitzt kein Radar. Bei der deutschen Luftwaffe tragen die Fulcrums A/UB nach der West-Standardisierung die Bezeichnung MiG-29G/GT. Insgesamt wurden über 1300 MiG-29 in den Versionen Fulcrum A, B und C (MiG-29A, UB, K, KVP, S, SD, SE, SM, EM, MR, UM) gebaut. Die Fulcrum C (ca. 200 produzierte Exemplare) gingen wegen eines geheimen Radarstörers ausschliesslich an die Sowjetunion. Verschiedene modernisierte Varianten sind jedoch nicht über das Prototypenstadium hinaus gekommen. Der Erstflug einer MiG-29 erfolgte am 6. Okt. 1977. Das Konzept war die Reaktion auf das amerikanische FX-

Programm, aus welchem 1974 die F-15A/B Eagle für die US Air Force hervorging. Das sowjetische Programm wurde 1971 in das „TPFI“ für ein schweres und das „LPFI“ für leichtes neues Kampfflugzeug getrennt. Aus dem TPFI entstand in der Folge die Sukhoi Su-27 Flanker und aus dem LPFI wurde die MiG-29 geboren. Die Serienproduktion der MiG-29 lief 1982 an, und die erste Staffel der sowjetischen Luftwaffe wurde 1985-86 operationell. Das neue Kampfflugzeug erhielt die Nato-Bezeichnung „Fulcrum A“. Die MiG-29 sollte von Behelfsflugplätzen operieren, durch hohe Manövrierfähigkeit und Waffenleistung die Luftüberlegenheit über dem Gefechtsfeld erkämpfen können sowie begrenzt Luftnahunterstützung für die Bodentruppen leisten.



Identifikation, Datalink und Helmvisier

Mit dem Programm „Ergänzung der Ausrüstung der F/A-18 Kampfflugzeuge“ wird die Hornet-Flotte bis 2008 in zwei Phasen für rund 420 Millionen Franken für die Zukunft fit getrimmt. In der Zeit seit der Beschaffung der Hornissen mit dem Rüstungsprogramm 1992 (RP 92) ist das Waffensystem F/A-18 in den USA in verschiedenen Bereichen schrittweise weiter entwickelt worden. Auf allen Maschinen wird ein neues, aktives Freund-Feind-Erkennungssystem, IFF eingebaut. Aeusserlich ist es an fünf Antennen vor dem Cockpit erkennbar. Das „Combined Interrogator Transponder, CIT“ genannte Gerät erlaubt dem Piloten, Ziele unabhängig von Informationen aus der Einsatzzentrale am Boden selbständig elektronisch zu identifizieren. Damit kann aber auch der irrtümliche Beschuss eigener oder befreundeter Flugzeuge weitgehend ausgeschlossen werden.

Mit dem MIDS-Link16-Datalink (Multifunctional Information Distribution System) können zwischen den einzelnen F/A-18 einer Formation sowie zwischen der Einsatzzentrale und den Hornets in der Luft eine Fülle von Daten ausgetauscht werden. Damit ist

es möglich, eigene Flugzeugzeuge ohne den auf elektronische Störungen anfälligen Sprechfunk abhörsicher und verschlüsselt zu führen.

Eine neue High-Off-Boresight-System (HOBS) Infrarotlenkwafe soll die AIM-9P-5 Sidewinder ersetzen und auf allen 33 Flugzeugen das Helmvisiersystem integriert werden. Mit diesem neuartigen Helmvisier erhält der Pilot sämtliche bisher auf dem Head-Up-Display im Cockpit dargestellten Daten im Blick nach draussen direkt in den Helm projiziert. Dieses System erlaubt dem Piloten, ein Ziel visuell in einem Sichtbereich von nahezu 350 Grad zu erfassen und die-

ses dann über das Helmvisier in einem Sichtbereich von etwa 180 Grad anzusteuern und aufzuschalten. Mit der Realisierung dieses zweiteiligen Ergänzungsprogramms ist gewährleistet, dass die Hornet-Flotte auf einem aktuellen technischen Stand gehalten werden kann. Alle modernen europäischen Luftwaffen haben nämlich für ihre Kampfflugzeugflotten ähnliche Retrofit-Programme initialisiert oder bereits vollzogen. Die Schweizer F/A-18C/D können dank dieses Ergänzungsprogrammes bis weit ins nächste Jahrzehnt mit hoher Effektivität für die anspruchsvollen Aufgaben in der Luftverteidigung eingesetzt werden. AW

Die Reisespesen von Nationalrat Andreas Gross

Als es seinerzeit um Armeeabschaffungsinitiativen ging, pflegte GSoA-Gründungsmitglied Andreas Gross fleissig mitzumischen. Das war auch 1993 nicht anders, als unter seiner Federführung die «Gruppe Schweiz ohne Armee» die Modernisierung unserer Luftwaffe vehement bekämpft wurde. Es ging ihm damals auch darum, den notwendigen Kredit für eine glaubwürdige Landesverteidigung zu verhindern.

Inzwischen hat sich einiges geändert - auch die Position von Andreas Gross. Und die Landesverteidigung ist sowieso dabei, sich den Zielen der «GSoA» anzunähern. Nein, es ist keinesfalls so, dass allein ein ehemaliger Bundesrat von der UNO zu einem Internationalen Amt, auf Steuerzahlers Kosten natürlich, berufen wird. Ähnliches wiederholt auch Andreas Gross als SP-Nationalrat, wenn auch in anderer Mission.

Der «Schweizerzeit» vom 4. Oktober ist unter dem Titel «Tagebuch eines Berufspolitikers» zu entnehmen, dass genannter Parlamentarier es fertig brachte, innert zweieinhalb Jahren sage und schreibe knapp 300'000 Franken Spesen für Auslandsreisen auszugeben! Darin eingeschlossen satte

164'000 Franken für «Taggeld und Berichte». «Wahlbeobachtungen in fernen Ländern, so ist weiter nachzulesen, sind attraktive - manchmal gar mit einem Hauch von Abenteuer angereicherte - Reisegelegenheiten auf Kosten der Steuerzahler.»

Dem Artikel ist noch fragend beizufügen, ob sich denn diese Investitionen aus der Sicht von Andreas Gross für unser Land mehr lohnen als jene in unsere Landesverteidigung? Und ob sein Mandat als Nationalrat im Ausland mehr gefragt ist als seine Mitarbeit in der grossen Kammer?

Jedenfalls, so steht weiter geschrieben: «Wer über eine Reise einen Bericht zu verfassen hat, kann sich die höhere Weihe «nationaler Interessenvertretung» am einfachsten attestieren. Zumal "Berichterstattung" das Konto der Entschädigungs-Guthaben meistens markant aufbessert. Dass viele, wenn nicht die meisten dieser Berichte Alibi-Charakter haben und bloss in Schubladen verschwinden, also kaum je irgendwelche Wirkung zeitigen, wird im Rahmen schönfärberischer Selbstrechtfertigung fast immer verschwiegen.»

Erfolgreicher Flugtag in Mollis



Der bereits zur Tradition mutierte Flugtag in Mollis vermochte bei besten Wetterbedingungen wieder Zehntausende von Flugfans anzulocken. Die ausserordentlich breite Palette von modernsten Flugzeugen (F/A-18) und einzigartigen Jet- und Propeller-Oldtimern bis zur Patrouille Suisse begeisterten gleichermassen einmal mehr jung und alt. Prominenz und Bekannte, wohin



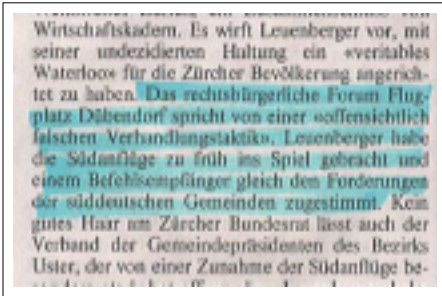
man blickte, gaben sich ein Stelldichein und hüben wie drüben wurden zahlreiche Erinnerung aus vergangenen Zeiten ausgetauscht.

An der Flugschau wurden gesehen: unsere beiden Vereinsmitglieder Max Vogelsang (Mustang P-51) und Ueli Häusermann (Vampire-Trainer) als tollkühne Piloten vor und in ihren «Fliegenden Kisten».

Staatsvertrag

Ständerätliches Lavieren

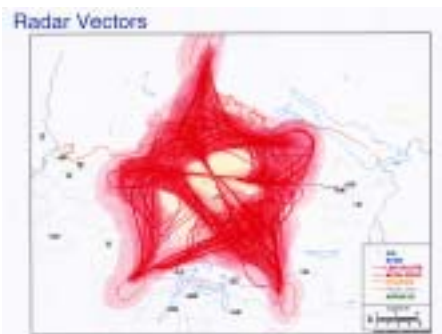
Als eine der ersten Organisationen haben wir uns sofort nach Bekanntwerden der Verhandlungsergebnisse kritisch und ablehnend zum unseligen Staatsvertrag geäußert.



Ein Vertrag, dessen vorgezogene Massnahmen mit einer nicht zu überbietenden Arroganz und unter Aushebelung des Parlamentes, bereits eingeführt wurden, hat im Nationalrat eine deutliche Abfuhr erfahren. Nicht so beim Ständerat. Dort dauert das Seilziehen um «Pro und Kontra» an.

Statt ebenfalls abzulehnen und Neuverhandlungen anzustreben hat die Verkehrskommission des Ständerates, unter der Regie von Ernst Leuenberger (SP), einen spitzfindigen Winkelzug in der kleinen Kammer durchgebracht. Bundesrat Moritz Leuenberger (SP), der Hals über Kopf am 7. Dezember mit seinem deutschen Amtskollegen Vorgespräche geführt hat, soll einem absurden Bittgang gleich und «contre-coeur», Nachbesserungen für die Schweiz ausloten. Die Bemerkung sei erlaubt, dass keine Firma einen Vertreter auf die Kundschaft loslassen würde, der nicht 100% vom Produkt überzeugt ist.

Nun verpasst die Schweiz mit dem ständerätlichen Lavieren einmal mehr, gegen aussen ein klares Zeichen zu setzen, um die vitalen Interessen unseres Landes zu verteidigen. Obendrein kommt der Verdacht auf, der eine Leuenberger könnte dem anderen zwecks Verteidigung der eigenen Position und drohendem Gesichtverlust eine goldene Brücke gebaut haben.



Wie auch immer der Staatsvertrag in der endgültigen Form realisiert wird, er hat Konsequenzen für die Luftraumstruktur über unserem Land. Sei es durch die Verlegung von Warteräumen in die Zentralschweiz als auch durch veränderte An- und Abflugverfahren von und nach Kloten.

Während einige Fachleute der Skyguide ein koordiniertes nebeneinander von militärischem und zivilen Flugverkehr im Einzugsgebiet des Flugplatzes Dübendorf durchaus positiv beantworten, gibt es auch andere Stimmen.

Position beziehen?

Die Luftwaffe gibt sich über die Auswirkungen des vorliegenden Staatsvertrages - auch was mögliche Südanflüge betrifft - bedeckt und lässt sich öffentlich nicht vernehmen. Engagieren kann sich aber nur, wer die Fakten und Absichten, zumindest in den wichtigsten Zügen, kennt. Fehlen diese, ist ein klarer Positionsbezug schwierig, wenn nicht gar ausgeschlossen. Das gilt auch für unseren Verein, der sich schlussendlich als eine Milizorganisation zu Gunsten des hiesigen Militärflugplatzes versteht.

Nachdem nun das kürzlich publizierte Luftwaffen-Konzept bereits ab 1.1.2004 keinen Jetbetrieb in Dübendorf mehr vorsieht, werden in unserer Region wohl dunklere Wolken am Horizont aufziehen.

Demokratische Fluglärmverteilung?

Die Situation hat sich nach der jüngsten Stellungnahme des Regierungsrates etwas geklärt. Nämlich der Unsinn, den Fluglärm zu verteilen als wie bisher zu kanalisieren. Das hat mit St. Florian nichts zu tun, sondern schlicht mit der raumplanerischen und städtebaulichen Praxis in den vergangenen Jahren.

Dass in keinem öffentlichen Szenario das kumulierte Lärmmodell von zivilem- und militärischen Luftverkehr - obwohl vorhanden - die Runde gemacht hat, lässt allerdings Raum für allerlei Vermutungen. Eine davon ist die Unsicherheit betreffend Zukunft Flugplatz Dübendorf und die Verlautbarungen über den Jetflugbetrieb. Unlauter ist jedoch, wenn die Gemeinden im Nordosten - in Verkennung der Fakten - so argumentieren, als wäre der Süden von Fluglärm verschont. Das ist im Einzugsgebiet des Militärflugplatzes Dübendorf schlicht nicht der Fall!

Die Anwohnergemeinden haben sich positiv zu einer REGA-Basis bekannt, und zwar im Wissen, dass auch zur Nachtzeit Helikopterbewegungen zur Rettung von Menschenleben notwendig sein werden. Der Süden ist bereit, Opfer zu erbringen, aber sicher nicht jedes. PB

www.forum-flugplatz.com
gibt Auskunft über den Wortwechsel der ständerätlichen Verkehrskommission im Parlament

Forum Flugplatz Dübendorf Vorstand:

- Präsident: Peter Bosshard (PB)**
- Vizepräsident: Robert Steiner (RS)**
- Kassierin: Annelies Schwarz (AS)**
- Beisitzer: Peter Jost (PJ)**
- Beisitzer: Aldo Wicki (AW)**

Mirage-Versteigerung



Dem Schreiberling war der langgehegte Wunsch vergönnt, an der offiziellen Versteigerung in Meiringen ein Mirage-Cockpit zu erwerben. Und das nicht allein der Preise sondern mehr des fehlenden Inhalts wegen. Bis auf eine Ausnahme gleichen nämlich die in Reih und Glied feilgebotenen Panels mehr dem bekanntesten aller Schweizerkäse als einer Instrumentenplattform für angehende «Bodenpiloten».



Einzig eines von sechs Cockpits war bis auf wenige sensible Instrumente vollständig, jedoch für das vorgesehene «Museum» um mehr als einen Meter zu lang. Die RUAG, als für die Versteigerung verantwortliche Firma hat ausgerechnet das begehrteste aller Cockpits weit hinter dem Pilotensitz vom Rumpf getrennt. Trotzdem ging es für 5600 Franken an den Mann.

Aber kaum war das letzte Cockpit verkauft, nahm das Schicksal seinen weiteren Lauf. Und weil ein Cockpit ohne Spitz nur ein halbes Cockpit ist, folgte was folgen musste, das Gerangel um die Rarität. Im Zentrum des Geschehens stand, man mochte es nicht glauben, ein einziger Spitz! Auf dass sich die Gebote überschlagen, startete der Auktionator mit 700 Franken zum erwarteten Höhenflug. «Unfair», war als zahmes Wort nicht ganz unbegründet in der Runde zu vernehmen, denn immerhin wechselte die begehrte Mirage-Nase für gut 2000 Franken den halbglücklichen Besitzer. Das nur deshalb, weil er im Nachhinein erfuhr, dass einige dieser Radom's - unter dem sich früher der Radar befand - an der ersten Versteigerung für SFr. 100 über den Ladentisch gingen. Nun freue ich mich auf die nächste Chance, die Versteigerung der Mirage III RS, sollte diese denn stattfinden. PB

Besuch beim Einführungskurs SE-235 in Bülach

Einer Einladung von Oberst i Gst Werner Heeb (Kdt EinfK Fk Syst) folgend, nahm ich die Gelegenheit wahr, Einblick in die beeindruckende Kaderausbildung am neuen taktischen Funksystem SE-235 zu nehmen. Seit Herbst 1999 wurden in der Kaserne Bülach zentral für alle Truppengattungen gegen 17'000 Mann mit dem neuen Funksystem vertraut gemacht. Anfangs Dezember 2002 fanden die letzten Kurse statt. Damit ist die Einführung Funksystem SE-235 abgeschlossen, die Verantwortung für die weitere Ausbildung liegt nun bei der Truppe.



Oberst i Gst Werner Heeb

Die Kurse sind konsequent bedürfnisorientiert auf das Wesentliche konzentriert, es wird zwischen 3-Tages Kursen für Bediener und 2-Tages Kursen für Benutzer unterschieden, für Unwichtiges oder „nice to know“ ist kein Platz. Entsprechend intensiv und effizient ist die professionelle und anspruchsvolle Ausbildung. Eine gut durchdachte Infrastruktur mit modernsten Multimedia-Hilfsmitteln findet Anwendung. Jeder Teilnehmer hat einen eigenen Arbeitsplatz mit eigenem Funkgerät. Vor Ort finden sich auch sämtliche Fahrzeuge der Schweizer Armee die mit dem neuen Funkgerät ausgerüstet sind, einschliesslich dem allerneuesten RAP Radschützenpanzer. So können sämtliche Kurs Teilnehmer unter Echtzeitbedingungen live am entsprechenden Fahrzeug ausgebildet werden.

Oberst Heeb betrachtet die Kursteilnehmer als Kunden „sie sind ja auch Steuerzahler“ und er stellt den Menschen in den Vordergrund. Er erwartet aber auch vollen Einsatz und überdurchschnittliche Leistungen, Ordnung und Disziplin. Halbe Sachen mag er gar nicht „man kann auch nicht halbschwanger sein“ – eine seiner vielen kernigen Aussagen die auch auf einen guten Humor schliessen lassen.

Die VHF Funkgeräte Familie SE-235/SE-435 ist Teil der neuen Telematik Systeme der Armee. Es handelt sich um ein störresistentes (EKF resistent) und kryptologisch geschütztes, datentaugliches Funksystem. Dieses erlaubt die abhörsichere, digitale Übertragung von Sprache und Daten. Im Wechselsprechverkehr sind Datenraten bis maximal 16 kbit/s möglich. Die integrierte Verschlüsselung sowie die Betriebsart

FHOP „frequency hopping (Frequenzhüpfen) erfüllt höchste Anforderungen. In dieser Betriebsart wechselt die Frequenz mehrere hundert Mal / Sekunde. In der tragbaren Version haben die Geräte max. 5 W Sendeleistung, die Fahrzeugversion verfügt über 50 W. Die Geräte sind kompatibel zum SE-435 und SE-135. Für die Verbindung zur Luftwaffe werden in den Super Puma und Cougar Helikoptern Funkgeräte SE-035 eingesetzt. Damit und mit dem Richtstrahlssystem R-905 verfügen Heer und Luftwaffe endlich über ein einheitliches und vollständig kompatibles System.

Ein RAP Radio Access Point bzw. Funkanschluss stellt mittels eines CNRI (Combat Net Radio Interface) die Verbindungen zwischen mobilen Funkteilnehmern und dem IMFS (Integriertes Militärisches Fernmelde System) und umgekehrt sicher, d.h. es sind Verbindungen Funk-IMFS-Funk oder beispielsweise Telefon-IMFS-Funk möglich. Ein RAP kann in verschiedensten Fahrzeugen eingebaut sein, vom Puch Geländefahrzeug bis hin zum RAP Panzer, basierend auf dem Piranha IIC 8x8 von Mowag.

Das Integriertes Militärisches Fernmelde System IMFS ist ein autonomes, flexibles Telekommunikations-System und besteht im Wesentlichen aus Kommunikationsrechnern, Richtstrahlverbindungen sowie Endgeräten. Es integriert Sprach- und Datenkommunikation in ein leistungsfähiges System. Eine automatische Vermittlung und Wertsuche ermöglicht Verbindungen selbst bei einem Teilausfall im Netz. Kommunikation mit anderen Netzen, wie beispielsweise dem öffentlichen Wählnetz ist möglich. Das System eignet sich daher auch hervorragend für subsidiäre Einsätze, z.B. bei Katastrophen wie kürzlich in Graubünden.

Die digitale Zukunft der Schweizer Armee hat damit begonnen. Im privaten Leben benutzen wir wie selbstverständlich Telefon, Fax oder Handy, kommunizieren per E-Mail oder surfen im Internet. Dieselben Ansprüche werden (unter weit schwierigeren Voraussetzungen) auch an die militärische Kommunikation gestellt. Die neuen Systeme erlauben dies, so einfach wie im zivilen Alltag: Hörer abheben, Nummer wählen und man wird automatisch mit dem gewünschten Teilnehmer verbunden.



Zurück zu meinem Besuch in Bülach: Nach kurzer Begrüssung wurden uns die wesentlichsten, prägnanten Punkte des Funksys-

tems SE-235 erläutert. Ein Rundgang auf dem Kasernenareal erlaubte hautnahen An- und Einblick in alle mit diesen Funkgeräten ausgestatteten Fahrzeuge, so z.B. dem Eagle III 4x4 (Schweizer Version von Mowag des bekannten Hummer der US Streitkräfte), den Radschützenpanzer Piranha 8x8 bis zum Leopard Panzer.



Weiter ging es in eine völlig verdunkelte Halle, in der wir in einer bühnenreifen Live-show die vielseitigen Möglichkeiten des neuen Funk-Systems im Verbund mit IMFS in Echtzeit vorgeführt erhielten. Spotscheinwerfer erhellten die jeweils beteiligten Akteure und deren Ausrüstung, sei es der Benutzer eines Telefons oder eines Funkgeräts, Funkantennen eines RAP Radio Access Points leuchteten wie Laserstrahlen auf. Und dass die Verbindung von einem SE-235 via RAP und IMFS wirklich auch ins zivile Netz klappt wurde bewiesen, indem willkürlich auf das Handy eines der Gäste angerufen wurde.

Nach einem ausgezeichneten Mittagessen (Tagesmenu der Truppe) bot sich denjenigen die Lust hatten zum Abschluss („und zur Verdauung“) noch ein etwas spezielles Abenteuer: Mit einem Piranha Schützenpanzer ab ins vom Regen aufgeweichte, morastige Übungsgelände in der Nähe des Flughafens, über Naturstrassen, steile Borden hinauf und hinunter (der Piranha schafft problemlos Steigungen bis zu 60 % sowie Hindernisse bis 60cm Höhe), mitten durch kleinere und grosse Pfützen sowie einen kleinen Baggersee, dessen extrem steile und hohe Böschung wir erst im zweiten Anlauf schafften. Auf der Strasse ist der Piranha übrigens bis zu 100km/h schnell.

Viel zu schnell war der eindruckliche Anlass wieder zu Ende. Oberst Heeb und sein Team verstanden es eine spannende Atmosphäre zu schaffen, die den Kurzbesuch in Bülach zu einem echten Erlebnis werden liess. Vielen Dank für das Gebotene.
Peter Jost

Der Artikel vom 3. Mai im Dietlikon - Kurier

«Militärjets sollte man abschaffen!», ärgerte ich mich am letzten Donnerstag, denn ich habe mich soeben auf dem Liegestuhl breit gemacht und schmierte mir den Bauch mit Sonnencreme ein. Ein Buch lag griffbereit auf dem Boden, ebenso der kühle Drink. Der Lärm war so beängstigend, dass er mich aus der Liege riss. Gefechtsmässig donnernten Jets übers untere Glatttal. Sie hinterliessen einen blaugrauen Nebel, der so intensiv war, dass ich von Wangen die Häuser in Dübendorf nicht sehen konnte. Später peilte eine Staffel im Sturzflug den Bahnhof Dübendorf an. Im letzten Moment drehte sie ab und legte sich an die Wälder des Zürichbergs. Bilder von der Tagesschau zuckten mir durch den Kopf: World Trade Center, Afghanistan, Palästina.

Diese Flieger haben aber einen roten Bauch mit einem weissen Kreuz, und die Menschen fliehen nicht, im Gegenteil, sie drücken ihre Nasen an den Drahtzaun oder legen den Kopf in den Nacken. Die Patrouille Suisse absolvierte ein Vorbereitungstraining. Es sollte von 14.00 Uhr bis 14.15 Uhr dauern. Es war eine lange Viertelstunde! Erst nach einer Stunde, als es ruhiger am Himmel wurde, liess ich mich wieder auf den Liegestuhl fallen.

Kurze Zeit später erneuter Krach! Ich war dem Verzweifeln nahe. Ein zweites Mal stemmte ich mich aus den Kissen.

Wieder ein weisses Kreuz auf rotem Hintergrund über meinem Kopf. Aber dieses Mal auf dem Seitenleitwerk. Ich war mir nicht ganz sicher, ob sich das weisse Kreuz vom Metall löste. Es handelte sich wohl um eine Swiss.

.... und unsere Antwort

Der hinter dem Kürzel «bf» versteckte redaktionelle Mitarbeiter Bruno Fuchs liess seiner Kritik in der Rubrik «TAGEbuch» vom 3. Mai über die Luftwaffe freien emotionalen Lauf.

Als zweifellos eine die Minderheit repräsentierender Bürger, der an einem normalen Wochentag seinen Body der Sonne feilhalten kann, fühlte er sich von der Trainingsviertelstunde der Patrouille Suisse in seiner Ruhe arg gestört. Offensichtlich waren die zahlreichen Zaungäste rund um den Flugplatz, die aus der ganzen Schweiz angereist waren, weitaus besser informiert als der Schreiberling, der sich just zu dieser Zeit den Bauch unter freiem Himmel einschmieren wollte. Es ist zu hoffen, dass der zur Schau getragene Body einem eingölteten «Waschbrettbauch» gleichkommt, ansonsten sich womöglich ein der Toleranz abholder Bürger finden liesse, der wegen «Erregung eines öffentlichen Är-

gernisses» ebenfalls publizistisch in die Tasten greifen könnte.

Den Gipfel der emotionalen Verwirrung stellen seine «zitierten Zuckungen im Kopf» mit dem geistigen Link zum World Trade Center, Afghanistan und Palästina dar.

Doch sein einleitender Untertitel «Militärjets sollte man abschaffen» verrät etwas über seine Grundhaltung gegenüber einem Teil unserer Landesverteidigung, die auch die Patrouille Suisse anerkanntermassen repräsentiert. Und die N.B. seit rund einem Jahrzehnt in der Region in dieser Form nicht mehr in Erscheinung getreten ist. PB.

Die nächste Ausgabe befasst im Wesentlichen mit den Kantonsratswahlen.



Für die Mitglieder liegt diesem Forum-Info das Protokoll der 11. Generalversammlung vom 2. Mai 2002 bei.

Unter dem Namen Forum Flugplatz Dübendorf wurde Anfang November 1990 in Dübendorf ein unabhängiger Verein im Sinne von Art.60/ZGB gegründet mit dem Zweck, die immer wiederkehrende Frage des Militärlärmes 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 zu Flugplatzgegnern wie der SP und Grünen Partei von Dübendorf 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 würde uns freuen, wenn auch Sie unserem Verein beitreten würden und danken für Ihre Unterstützung.



Beitrittserklärung

Anmeldung:

Hiermit beantrage ich, dem Verein Forum Flugplatz Dübendorf beizutreten und bestätige gleichzeitig, nicht Mitglied der GSoA 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 1, Postkonto: 80-47799-0