

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 140 (1974)

Heft: 8

Artikel: Werdegang eines Kampfpiloten der schweizerischen Luftwaffe

Autor: Kuster, Ernst

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-48823>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 19.03.2025

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

rüstungstechnischen Entwicklung erneuert werden, der unterschätzt unsere Truppen und deren zivilberufliche Voraussetzungen sowie die Anpassungsfähigkeit der für den Unterhalt verantwortlichen Abteilung der Militärflugplätze.

Vielmehr ist die Forderung realistisch und berechtigt, daß die Rüstung einer Nation minimal dem allgemeinen technischen Entwicklungsniveau im Lande entsprechen sollte. Ist dies nicht der Fall, so empfinden die eigenen Soldaten sowie die ausländischen Beobachter diesen Zustand als Vernachlässigung, als lauen Willen zur Verteidigung sowie als mangelnde politische Entschlossenheit, die Unabhängigkeit mit zäher Gewalt zu verteidigen. Dabei besteht ein Teufelskreis zwischen den bestimmenden Kräften: Ungenügende, veraltete Rüstung zersetzt den Glauben an die Verteidigungsmöglichkeit. Dieser Glaubensschwund macht den Kampf um Militärkredite zum politischen «Nonvaleur». Mit dem dadurch bedingten Schrumpfen der Militärausgaben schrumpft die Abwehrkraft weiter und als Folge der Glaube an die Möglichkeit der Verteidigung und damit die politische Opportunität der Militärausgaben und so fort.

Israel hat mehrmals, zuletzt im Jom-Kippur-Krieg, demonstriert, was ein starker Wehrwille, eine gute militärische Ausbildung und eine moderne Rüstung besonders im Luftkrieg einem Angreifer an Verlusten beizubringen vermögen. Die zweihundert Überschalljäger mit dem Davidstern vermochten bei einigen wenigen eigenen Verlusten dem an modernen Flugzeugen zahlenmäßig weit überlegenen Gegner um vierhundert Verluste in Luftkämpfen zuzufügen. Selbst in den Bestandesbilanzen einer Großmacht wäre dies ein gewichtiger Posten in der Gesamtrechnung und ein hoher Preis zur Bezwingung eines kleinen Gegners.

Einem potentiellen Angreifer muß sein Verlustrisiko schon im Frieden überzeugend deutlich gemacht werden. Das kann nicht durch einstimmige Deklarationen des Parlaments für eine Konzeption der Landesverteidigung oder für die Grundsätze der Sicherheitspolitik geschehen. Diese Deklarationen erhalten ihr «Dissuasionsgewicht» erst und nur mit der Bewilligung großer Militärkredite, besonders für international respektierte Waffensysteme.

«Das Schwergewicht unserer Sicherheitspolitik und unserer strategischen Maßnahmen muß bei der Kriegsverhinderung liegen. Kriegsverhinderung ist das strategische Verhalten, das einen potentiellen Gegner veranlassen soll, auf die Auslösung einer bewaffneten Auseinandersetzung zu verzichten. Er soll zur Überzeugung gebracht werden, daß ein Mißverhältnis besteht zwischen dem von ihm erstrebten Vorteil und dem einzugehenden Risiko.

Das Risiko, das ihm dabei vor Augen geführt werden muß, besteht im Verlust an Prestige, Streitkräften, Kriegspotential und Zeit ...»

«Der Aufrechterhaltung und Steigerung einer auch nach heutigen Maßstäben respektgebietenden militärischen Abwehrkraft kommt deshalb größte Bedeutung zu. Die Armee als unser einziger Machtfaktor hat für die Dissuasion das relativ größte Gewicht. Hier lohnen sich große Investitionen.»

(Bericht des Bundesrates über die Sicherheitspolitik der Schweiz, Seite 14 und 32.)

Genau diese Zusammenhänge machen deshalb politische «Übungen», die auf Verzögerung und Nichtbeschaffung hinauslaufen, so verunsichernd für das Vertrauen der Bürger in die Landesverteidigung und so bedenklich für die Einschätzung unseres Verteidigungswillens im Ausland. Diese Erosion kann weder durch beschwichtigende Begründungen noch durch Vertröstungen auf die Zukunft verhindert werden.

Respektgebietende militärische Abwehrkraft muß als solche für das Ausland sichtbar, verständlich und überzeugend sein. So nötig neue Schlafsäcke oder militärische Friedensbauten sind, sie haben kaum Gewicht in der Dissuasion. Beschaffungen von

weltweit respektierten Flugzeugen oder Flabsystemen sind dagegen geeignet, Dissuasionswirkung nach außen und Glauben an unsere Möglichkeiten bei Truppe und Bevölkerung zu erzeugen.

Wehranstrengungen und Wehrwille der Nationen werden – ob es uns paßt oder nicht – maßgeblich gemessen am Anteil des Sozialproduktes, das eine Nation dafür auszugeben gewillt ist. Bekanntlich rangiert die Schweiz diesbezüglich auf einem der hintersten Plätze in Europa! Gewiß, hohe ausländische Besucher unserer Armee staunen immer wieder über positive Dinge, wie den großen inner- und außerdienstlichen Einsatz der Offiziere, das strikte Ausrichten aller Vorkehren auf die Kriegstauglichkeit, die hohe Effektivität unserer Ausbildung und die liebevolle, aufwendige Pflege unzähliger Details. Aber sie wundern sich ebenso sehr darüber, warum man diesem währschaften Speerschaft im Bereiche der Flugwaffe keine angemessene, schärfere Spitze verschaffe.

Werdegang eines Kampfpiloten der schweizerischen Flugwaffe

Hauptmann i Gst Ernst Kuster

Am 1. August 1914 wurde, man höre und staune, durch eine freiwillige Nationalspende der Grundstein für die schweizerische Militäraviatik gelegt.

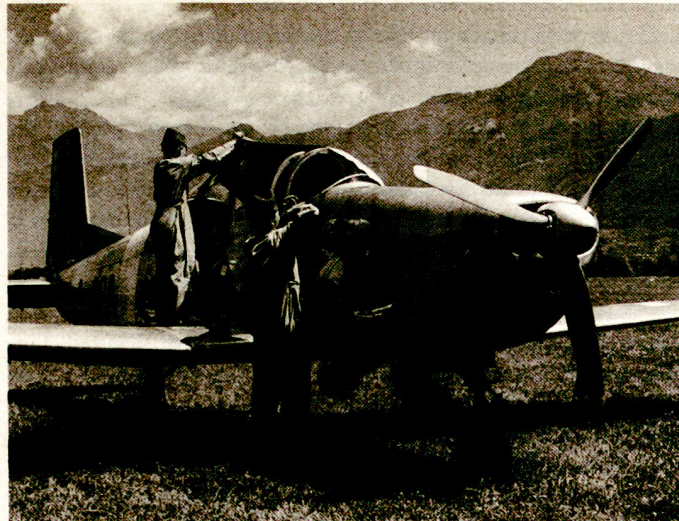
Pilatus-P3-Schulflugzeuge auf dem Flugplatz Locarno. Dieses Flugzeug wird bereits seit über fünfzehn Jahren für die Schulung und das Training unserer Militärpiloten eingesetzt.



Aus Anlaß zu diesem Sechzig-Jahr-Jubiläum möchte ich den heutigen Ausbildungsgang des schweizerischen Militärpiloten näher umschreiben, um dadurch bei allen Truppengattungen das Verständnis für unsere Nachwuchsprobleme etwas zu wecken. Um es vorwegzunehmen: Die in den letzten Jahren neugestaltete Ausbildung steht in keinem Zusammenhang mit der eventuellen Erneuerung unserer veralteten «Venom»-Flotte ...

Durch das Ausscheiden des bisherigen Grundschulflugzeuges «Bücker-Jungmann» mußten wir neue Wege suchen, um im Anschluß an die Kurse der fliegerischen Vorschulung (FVS) die Grundausbildung in den militärischen Pilotenschulen zu optimieren und den neuesten Erkenntnissen anzupassen. Diese Ausgangslage führte im Jahre 1971, teilweise in Zusammenarbeit mit der Schweizerischen Luftverkehrsschule (SLS), zur Bearbeitung eines Programms für eine Selektionsphase, welches unter der Projektbezeichnung «Ticino» dem Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen unterbreitet werden konnte. Dieses Projekt sah während der Rekrutenschule eine Selektion im fliegerischen Bereich auf dem bisher nach dem «Bücker» verwendeten Pilatus P3 vor (zwanzig Einsätze), während für die Überprüfung der Fähigkeiten im Instrumentenflug (Linkstrainer) einige fest programmierte Übungen vorgeschlagen wurden. Für die Beurteilung der geistigen, sportlichen und allgemeinen Fähigkeiten waren mehrere Prüfungen vorgesehen.

Im Frühjahr 1972 wurde auf dem Flugplatz Locarno, wo bereits seit Jahren die Grundschulung durchgeführt wird, diese Selektionsphase erstmals praktisch erprobt und als erfolgreich befunden, sowohl vom Lehrpersonal wie auch von den Pilotanwärtern selbst. Seither werden zu dieser Selektion pro Fliegerrekrutenschule zwischen zwanzig und dreißig Pilotanwärter in der fünften Woche der Rekrutenschule aufgebildet. Bedingung für die Teilnahme ist das erfolgreiche Bestehen der fliegerischen Vorschulung, welche in zwei zweiwöchigen Kursen im achtzehnten und neunzehnten Altersjahr durchgeführt wird, die positive Beurteilung an den Eignungsprüfungen des Fliegerärztlichen Institutes (FAI) sowie der Vorschlag zum Unteroffiziersanwärter.

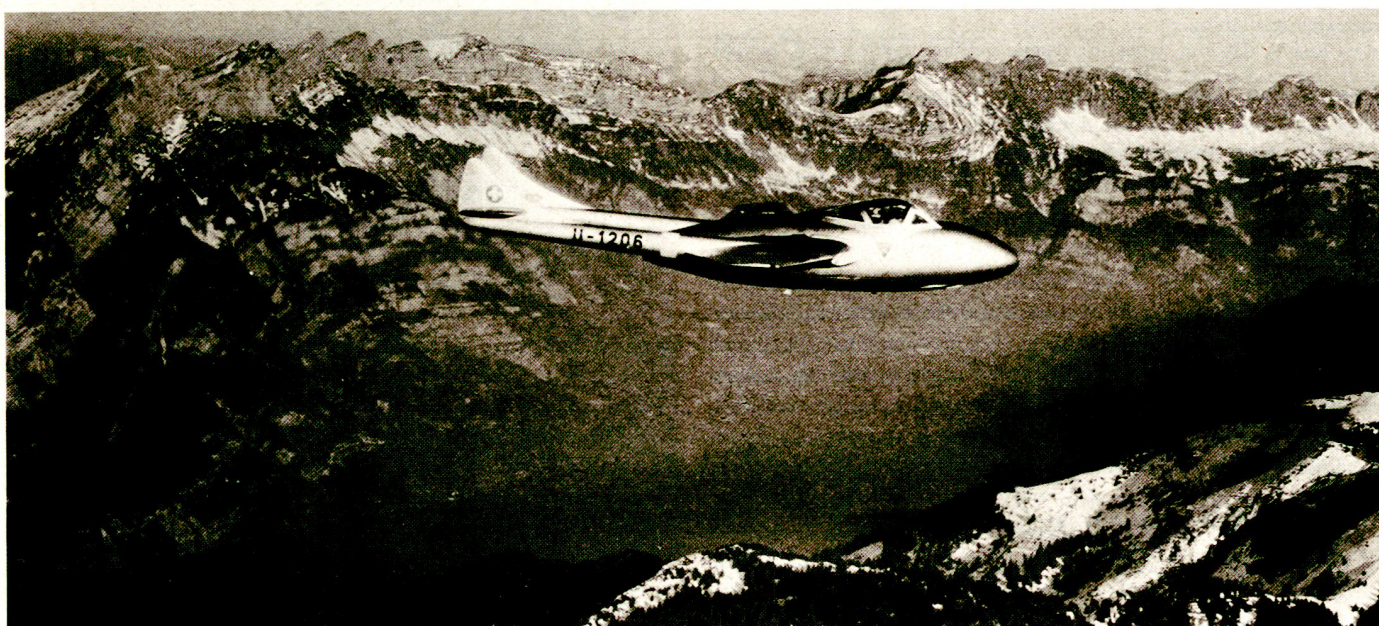


Vorbereitung für einen Einsatz mit dem Grundschulflugzeug Pilatus P3. Das Flugzeug ist zweisitzig und hat einen Motor von 260 PS.

Während vier Wochen werden im Tessin die zukünftigen Militärpiloten in charakterlicher, geistiger und fliegerischer Hinsicht eingehend überprüft (ohne die militärische Einstellung zu vergessen), so daß am Schluß dieser Selektionsphase mit großer Wahrscheinlichkeit beurteilt werden kann, ob der Kandidat die gestellten Anforderungen später einmal erfüllen werde. An einem Selektionsrapport unter dem Vorsitz des Kreisinstruktors der Fliegertruppen wird denn auch entschieden, welche PA diese Kriterien erfüllen. Rund ein Drittel bis die Hälfte erfüllen in der Regel diese Kriterien nicht und kehren zur Vervollständigung ihrer Ausbildung als Angehörige der Fliegerbodentruppe zur Rekrutenschule zurück.

Für die verbliebenen Kandidaten, pro Schule in der Regel

«Vampire»-Trainer auf einem Schulungsflug über dem Glarnerland. Im Hintergrund der Walensee und die Churfürsten.



zehn bis fünfzehn an der Zahl, beginnt nun die harte Schule des Militärpiloten. Während weiterer vier Wochen haben sie am Doppelsteuer des P 3 dem mitfliegenden Fluglehrer ihr Können zu beweisen, bevor sie erstmals den ersten Alleinflug mit einem Militärflugzeug erleben dürfen. Die restlichen fünf bis sechs Wochen bis zum Schluß der Rekrutenschule werden für den Abschluß der Grundausbildung auf dem P 3, der Ausbildung im Instrumentenflug sowie der theoretischen und der militärischen Ausbildung gewidmet. Pro Jahr werden zwei solche Vorschulungsperioden (VSP) durchgeführt, wobei deren Absolvierung der Rekrutenschule gleichgestellt ist. Die Pilotanwärter dieser beiden Schulen werden in der Regel Mitte November in einer Unteroffizierschule für Pilotanwärter zusammengefaßt.

In dieser Schule wird neben der Grundausbildung auf Düsenflugzeug «Vampire»-Trainer die militärische und die allgemeine Ausbildung vertieft. Mitte Januar des darauffolgenden Jahres beginnt die Fliegerschule, erster Teil (siebzehn Wochen), welche anfänglich dem Abschluß der Doppelsteuerausbildung auf Jet dient. Anschließend wird die technische Umschulung auf den «Vampire» durchgeführt, und es folgt die formelle Verbandsflug- und Schießausbildung. Der «Vampire» wird für diese Ausbildung noch auf Jahre hinaus gute Dienste leisten müssen, obschon diese Flugzeuge in den Jahren 1948 bis 1953 (!) gebaut worden sind. Neben Kanonen-, Raketen- und Bombenschießflügen wird der Fliegerschüler (nun Korporal) in die hohe Schule des Verbandsfluges eingeführt; anfänglich im Patrouillenverband (zwei Flugzeuge), später im Doppelpatrouillenverband (vier Flugzeuge) wird er auf seine zukünftigen Kampfeinsätze vorbereitet. Die «Vampire» werden momentan sogar mit einer teilweise neuen Instrumentierung ausgerüstet, damit in Zukunft auch die Blindflugausbildung auf diesem nach heutigen Begriffen «kostensparenden» Flugzeug durchgeführt werden kann.

Im Monat Juli des gleichen Jahres wird als Abschluß der Grundausbildung zum Militärpiloten mit der ebenfalls siebzehnwöchigen Fliegerschule, zweiter Teil, begonnen. Hier werden im Rahmen von Schulstaffeln taktische Erdkampfeinsätze durchgeführt, defensive Luftkampfmanöver trainiert und in einem vielseitigen praktischen wie theoretischen Programm, wie zum Beispiel Überlebensübungen usw., die Grundlagen für einen frontstaffelreifen Kampfpiloten geschaffen. Den Abschluß dieser Ausbildung bildet normalerweise die Umschulung auf den immer noch das Rückgrat der schweizerischen Flugwaffe bildenden «Venom», ein Erdkampfflugzeug aus den frühen fünfziger Jahren ...

Wenn die jungen Wehrmänner nun nach fünfundfünfzig Wochen Ausbildung, unter gleichzeitiger Beförderung zum Wachtmeister, zum Militärpiloten brevetiert werden, so dürfen sie mit einigem Stolz an die vergangenen harten Wochen zurückdenken. Jedoch werden sie noch während Jahren keine Zeit finden, auf den Lorbeeren auszuruhen. Denn schon ungefähr ein Jahr später werden sie in die Offiziersschule einberufen, um dort selbst als Verbandsführer ausgebildet zu werden und kurze Zeit darauf in einer Fliegerschule ihre Sporen als Patrouillenführer zu verdienen. Somit müssen weitere vierunddreißig Wochen aufgewendet werden, bis die Kampftüchtigkeit als Frontpilot erreicht ist.

Ob nun dieser Militärpilot seinen Dienst als Milizpilot oder als Militärberufspilot im Überwachungsgeschwader (UeG) zur Verfügung stellt, sicher kann er mit Genugtuung auf seine bisher erbrachten Leistungen zurückblicken. Er hat sich für eine Aufgabe verpflichtet, welche von ihm teils über die Norm hinaus viel Einsatz, eine große Energie und persönliche Aufopferung verlangt. Eine Aufgabe, welche unsere Verfassung von jedem einzelnen Wehrmann zur Aufrechterhaltung unserer Neutralität fordert ...

Das neueste Kampfflugzeug der «Viggen»-Baureihe, die Jägerversion JA 37 «Viggen»

Major Paul Küng

Die Saab Ja 37 «Viggen» ist das jüngste Baumuster dieser Serie von Waffensystemen für die Luftwaffe Schwedens. Sie ist in ihrer äußeren Form durch ihren gedrungenen Rumpf mit dem stumpfen Kanzelbug und den beiden Deltaflügeln gekennzeichnet und ist mit 17 t Abfluggewicht und ihrer Ausrüstung an Waffen und Elektronikgeräten eines der modernsten und technologisch in die Zukunft weisenden Erzeugnisse der Flugzeugindustrie überhaupt. Die «Viggen» soll nicht nur die gegenwärtig in der schwedischen Luftwaffe verwendeten Flugzeuge der Typen «Lansen» und «Draken» ersetzen, sondern sie ist ganz eigentlich das Flugzeug für die achtziger und neunziger Jahre.

Der Grundtyp der «Viggen» ist so ausgelegt worden, daß sich davon mehrere Waffensysteme für entsprechende Einsatzaufgaben entwickeln lassen. So wurden die folgenden Systeme abgeleitet und entsprechend bezeichnet (Bild 1):

