

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 178 (2012)

Heft: 11

Artikel: Die Ausbildung zum Militärpiloten. Teil 2, Helikopterpilot

Autor: Genna, Gian Sandro

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-309691>

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 02.04.2025

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

Die Ausbildung zum Militärpiloten: Teil 2 – Helikopterpilot

Die angehenden Helikopterpiloten der Luftwaffe durchlaufen den gleichen Selektionsprozess und den identischen Studienlehrgang wie die Jetpiloten, also eine aviatische Ausbildung auf europäischem Spitzenniveau. Die Unterschiede zeigen sich in der Pilotenschule, wo nach Jet und Helikopter getrennt ausgebildet wird. Im vorliegenden zweiten Teil dieser Artikelserie werden die Ausbildung der Helikopterpiloten und das Aviatikstudium näher beleuchtet.

Gian Sandro Genna

Flugplatz Alpnach, Grundausbildung der Pilotenschule: Helikopterpilotenanwärter Roman «Sputnik» Berli geht zügigen Schrittes in Richtung Flugfeld. Unter Begleitung von Cheffluglehrer Beat Schöni steht ein Gebirgsflug mit einer Gletscherlandung auf dem Programm. Helikopterpiloten der Luftwaffe müssen in der Lage sein, Landungen für Personen- und Materialtransporte auch im alpinen Gelände sicher vorzunehmen.

Der EC635-Helikopter mit seinen fast drei Tonnen Abfluggewicht ist startklar, die Cockpit-Preparation beginnt. Berli arbeitet sich durch verschiedene Checklisten, bis er die Startfreigabe erhält. Mit seiner linken Hand zieht er nun am Hebel für die kollektive Blattverstellung des Hauptrotors – der Helikopter erhebt

sich langsam vom Boden. Durch feine Bewegungen mit den Fusspedalen erreicht Berli den richtigen Einstellwinkel für den Heckrotor, so dass der Helikopter ruhig über Boden schwebt. Der Flugschüler erhöht nun die Leistung und bringt den EC635 in den Steigflug. Ziel ist ein Gletscher beim Titlis, welcher mit 120 km/h angefliegen wird. Der Landeplatz auf Eis wird zuerst zwecks Rekonoszierung überflogen. Das anschließende Landemanöver von Berli gelingt, der EC635 steht stabil auf dem Eis. Nach eineinhalb Flugstunden steigt Berli, zurück in Alpnach, aus dem Cockpit. Landungen im Gebirge seien sehr anstren-

Helikopterpilotenanwärter Roman «Sputnik» Berli am Steuer des EC635.

Bilder: Hptm D. Achermann,
Fachdienst Luftaufklärung



gend, meint er nach dem erfolgreichen Ausbildungsflug.

Studienlehrgang ist Pflicht

Wie die künftigen Jet-Piloten haben auch Berli und seine Mitbewerber vor Eintritt in die Pilotenschule den Studienlehrgang Aviatik an der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften (ZHAW) in Winterthur besucht. Dieses in der Schweiz einzigartige Bachelorstudium bietet den Absolventen eine interdisziplinäre Ausbildung zum Generalisten der Luftfahrt. Zum Studium gehören, nebst Grundlagen in Mathematik und Physik, auch spezifische Unterrichtsstoffe wie Luftrecht, Meteorologie, Flugzeugsysteme, Aerodynamik und Navigation. Der Lehrgang ist modular aufgebaut, so dass die Interessen der Studierenden berücksichtigt werden können.

Im zweiten Jahr absolvieren die angehenden Aviatikingenieure ein wissenschaftliches Praktikum, in welchem Konzepte für Testflüge entwickelt werden. Nach drei Jahren wird das Studium mit einer praxisnahen Bachelorarbeit abgeschlossen. Für die angehenden Militärpiloten ist zudem die Lizenz zum Verkehrsflug an der «Swiss Aviation Training», der Pilotenausbildung der «Swiss», in das Vollzeitstudium eingebunden. Danach wären die künftigen Piloten der Luftwaffe in der Lage, auch in der zivilen Fliegerei zu arbeiten.

Bereits während des Studiums sind die Bewerber bei der Luftwaffe angestellt, so dass sie nach dem Bachelor nahtlos in die Grundausbildung der Pilotenschule übertreten können. Auf entsprechend hohem Niveau beginnt diese: Flugstunden auf dem EC635-Helikopter sind von Anfang

an wichtigster Bestandteil. Zwei Mal täglich steigen die Anwärter in die Lüfte. Ergänzt wird das Programm durch Theorien, Sport und Überlebenstrainings.

Nur für Profis

Die Ausbildung der Militärpiloten wurde vor rund drei Jahren grundlegend geändert. Seither werden die Anwärter von Anfang an zum Jet- oder zum Helipiloten selektioniert, weil für beide Flugzeugtypen unterschiedliche Anforderungsprofile gefragt sind. Aufgrund der Komplexität der Kampfhets und der Militärhelikopter kommen dafür nur noch Profis in Frage. «Merkmale der Pilotenschule sind eine flache Hierarchie und eine offene Feedbackkultur», erklärt Daniel Pfiffner, Kommandant der Grundausbildung. Er betont, dass die Anwärter aufgrund ihrer Persönlichkeit zur Luftwaffe passen müssen. Das bestätigt Anwärter Daniel «Schniggi» Stettler: «Eigentlich wollte ich zuerst Jetpilot werden, doch ich merkte bald, dass das Berufsbild des Helikopterpiloten meiner Persönlichkeit mehr entspricht.»

Nach der einjährigen Grundausbildung auf EC635 transferieren die Helikopterpilotenanwärter in die gleichlange Weiterausbildung, welche in Dübendorf und Payerne beheimatet ist. «Es geht jetzt darum, den Heli so zu beherrschen, dass er in einem taktischen Szenario eingesetzt werden kann, etwa im Verbandsflug oder in der Tiefstflugnavigation», erklärt Stéphane Rapaz, Kommandant der Weiterausbildung. Die Anforderungen an die Anwärter seien hoch. Das Selektions-



Zwei EC635 im Formationsflug.

system der Luftwaffe führe jedoch dazu, dass nur die Besten den Sprung in die Pilotenschule schaffen. «Die Qualität unserer Ausbildung befindet sich auf europäischem Spitzenniveau», ist Rapaz überzeugt.

Umschulung auf Super Puma/Cougar

Flugplatz Dübendorf, Weiterausbildung der Pilotenschule: Der EC635 von Pilotenanwärter Berli ist mit 500 Kilogramm Kerosin vollbetankt klar zum

Ein EC635 der Pilotenschule der Luftwaffe kurz nach dem Start in Dübendorf.



Start. Angesagt ist ein Formationsflug mit zwei Helikoptern. Der zweite EC635 wird von Anwärter Tobias «Uli» Müller gesteuert. Berli ist «Leader», Müller «Wingman». Die Augen von Müller werden während des Fluges nur auf den Helikopter von Berli gerichtet sein, damit er dessen Flugbewegungen zeitverzugslos nachsteuern kann. «Als Wingman muss ich mich auf den Leader verlassen können», erklärt Müller das Prinzip des Verbandsfluges.

Formationsflüge mit bis zu vier Helikoptern sind eines der wichtigsten Elemente der Weiterausbildung. Daneben üben die Pilotenanwärter die Handhabung der Seilwinde, Löschflüge sowie Spezialeinsätze zugunsten von Polizei und Grenzwachkorps. Ziel ist, dass die Militärpiloten direkt nach der Pilotenschule während nur eines halben Jahres auf Super Puma/Cougar umgeschult werden können. Abschluss der Weiterausbildung bildet die Brevetierung im Dezember. Auf diesen Moment haben die jungen Militärpiloten während rund sechs Jahren ab der fliegerischen Selektion (SPHAIR) unermüdlich hingearbeitet. ■



Gian Sandro Genna
Dr. iur., Rechtsanwalt
Kommunikationsoffizier
Fachstab Luftwaffe
3000 Bern 7