

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 78 (2003)  
**Heft:** 12

**Artikel:** Ausbildung der Schweizer Kampfpiloten muss optimiert werden  
**Autor:** Richner, Andreas  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-716883>

### **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:** 29.03.2025

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

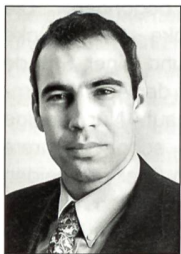
# Ausbildung der Schweizer Kampfpiloten muss optimiert werden

*Budgetgeplagte Luftwaffe XXI im Kooperationsdruck*

Die Armee XXI steht nach dem Volksentscheid vom 18. Mai vor der Umsetzung. Die sich laufend verschlechternde Finanzlage des Bundes trifft aber auch das VBS und die Luftwaffe, die einen zentralen Pfeiler der Schweizer Verteidigungsfähigkeit stellt und jederzeit unseren Luftraum nachhaltig zu sichern und zu verteidigen hat. Bei der Luftwaffe stellen sich neben dem Betrieb auch Kosten- und Effizienzfragen im Ausbildungsbereich. Ausbildungskooperationen mit dem befreundeten Ausland bieten sich deshalb für das aufwändige Jetpilotentraining als neue und innovative Lösung an.

## Spannungsfeld: Zunehmende Bedeutung der Luftwaffe bei schwindenden Finanzen

Der Feldzug in Afghanistan und der zweite Irakkrieg zeigen zusammen mit anderen militärischen Konflikten der letzten Jahr-



Major Andreas Richner, Zürich

zehnte sehr deutlich, dass der adäquate Einsatz der Luftwaffe einen entscheidenden Faktor für die Erfolgchancen der Bodentruppen darstellt. Diese Erkenntnis teilt auch das neue Armeeleitbild XXI, und es trägt ihr mit der Schaffung der Teilstreitkraft Luftwaffe Rechnung.

Ein moderner konventioneller Krieg in Mitteleuropa bleibt auf absehbare Zeit nicht ausgeschlossen, aber glücklicherweise wenig wahrscheinlich. Doch für die Luftwaffe beginnt der Ernsteinsatz nicht erst, wenn gegnerische Panzerbataillone die Schweizer Grenze zu überschreiten drohen. In bester Erinnerung sind die Einsätze der Luftwaffe zum Schutz der internationalen Konferenzen in Davos und im Umfeld des G8-Gipfels in Evian. Von luftpolizeilichen Identifikationsaufträgen bis hin zum politisch hochbrisanten Abschuss reicht die Palette der möglichen Aufträge, die sowohl den Flugzeugen wie auch den Piloten Multifunktionalität abverlangen. Die Luftwaffe bleibt die Frontwaffe der ersten

Stunde und die anspruchsvolle und vielseitige Ausbildung der Militärpiloten eine Aufgabe von höchster Priorität.

## Zunehmend schwierige Aufrechterhaltung einer ausreichend qualifizierten Luftverteidigungsfähigkeit

Am 18. Mai 2003 hat das Schweizer Stimmvolk das Konzept für die Armee-reform «Armee XXI» mit überwältigendem Mehr bestätigt. Heer und Luftwaffe erhalten dadurch eine neue Grundlage nach dem Grundsatz «Sicherheit durch Kooperation». Trotzdem kann sich das VBS der veränderten politischen und finanziellen Bedingungen nicht entziehen. Aus Kostengründen wurden bei der Luftwaffe bereits ein Grossteil der F-5 Tiger-Flotte und die Bloodhound-Lenk Waffen ganz stillgelegt. Auch die letzten Mirages III RS werden auf Ende 2003 ausser Dienst gestellt, wodurch die Aufklärungsfähigkeit der Luftwaffe vorübergehend aufgegeben wird.

Eine einschneidende Veränderung erfährt auch die Ausbildung der Luftwaffe. Während die Armee 95 zirka 20 Piloten pro Jahr ausbildete, benötigt die Armee XXI voraussichtlich jährlich gerade noch vier bis sechs Jetpiloten. Diese drastische Reduktion des Jetpilotenbestandes ist eine Folge der Elimination der Mirages III und der Halbierung der Tiger-Flotte. Die ange-

spannte Situation der Bundesfinanzen und damit der Spardruck im VBS führten auch zur Stilllegung der 19 Hawk-Trainingsjets Ende 2002.

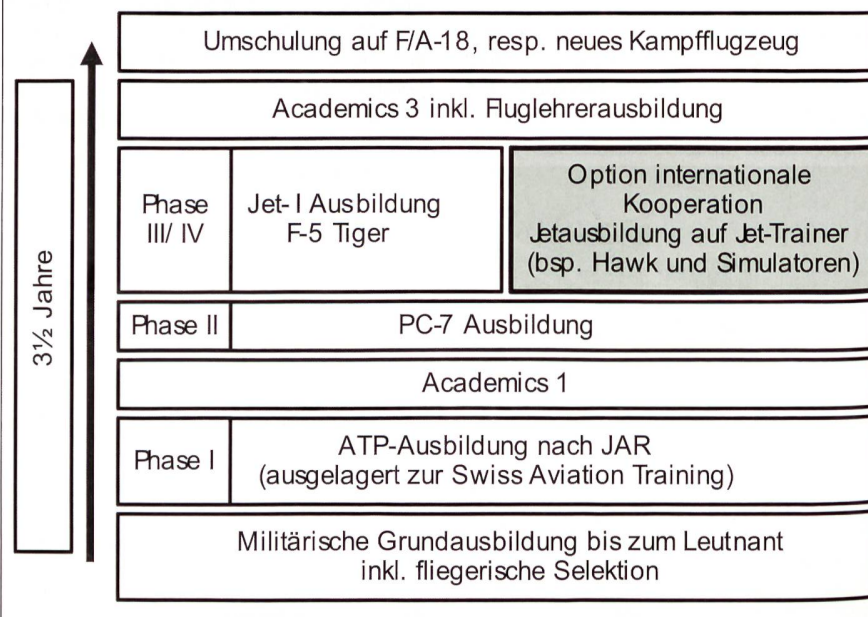
Durch die Ausmusterung gerade dieser Hawk-Trainingsflugzeuge klappt gegenwärtig in der Ausbildung für die Jetpiloten zwischen der Grundschulung auf den PC-7 und der Umschulung auf das Hochleistungskampfflugzeug F/A-18 eine Lücke. Behelfsmässig wird diese momentan mit der Verwendung von Doppelsitzern der F-5 Raumschutzbjäger-Flotte überbrückt. Mittelfristig könnten die betreffenden Ausbildungsabschnitte möglicherweise mit dem in Entwicklung stehenden Pilatus PC-21 abgedeckt werden. Doch ist es nach wie vor ungewiss, wann der PC-21 die erforderliche Beschaffungsreife erreicht und einen Teil der teuren Trainingsstunden auf den F-5 Tigern übernehmen könnte – sofern er tatsächlich beschafft werden kann.

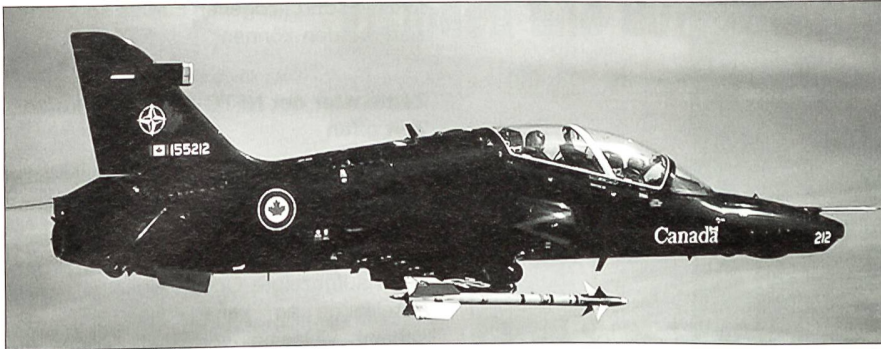
## Schweizer Ausbildungskooperation bereits Realität

Unbestritten ist deshalb in Fachkreisen und bei der Führung von Luftwaffe und VBS, dass für eine ausreichende und kostengerechte Ausbildung der Schweizer Jetpiloten die Kooperation mit ausländischen Luftstreitkräften unumgänglich ist.

## Ausbildung Militärjetpiloten in Armee XXI

(vor einem möglichen Ersatz der PC-7 durch den PC-21)





Beim NFTC in Kanada haben die Kampfpilotenanwärter mit ihren Hawks der neuesten Generation einen riesigen Luftraum zur freien Verfügung.

Die Armee reform XXI sieht die Ausbildungskooperation mit dem neutralen oder befreundeten Ausland ausdrücklich vor. Schweizerisches Berufsmilitär nimmt an ausländischen Lehrgängen teil, und im Gegenzug besuchen ausländische Militärangehörige Lehrgänge der Schweizer Armee. Die so erworbenen Erfahrungen fliessen in die eigenen Lehrgänge ein und dienen der Weiterentwicklung von Heer und Luftwaffe.

Die Ausbildung im Ausland ist im Übrigen gerade auch für die Schweizer Luftwaffe kein Neuland. Luftkampftrainings in Norwegen und in Grossbritannien sind schon beinahe regelmässige Normalität. In Zukunft wird der Schritt ins Ausland jedoch bereits während der Grundausbildung stattfinden. Die Ausbildung zum Schweizer Militärpiloten beinhaltet nämlich das Erlangen der Lizenz «frozen ATPL» nach den Bestimmungen der JAR (Joint Aviation Requirements)-Normen. Aufgrund der angespannten personellen Situation bei den F/A-18-Fluglehrern befinden sich gegenwärtig zudem sechs Schweizer Militärpiloten für ein Jahr in den USA zur Ausbildung zum F/A-18-Piloten.

## Ausbildung mit F-5 Tigern nicht optimal

Die behelfsweise Überbrückung der durch die Ausmusterung der Hawk-Jet-Trainer entstandenen Ausbildungslücke mit F-5 lässt aus verschiedenen Gründen zu wünschen übrig. So ist der Tiger ein Kampfflugzeug und kein Schulflugzeug. Entsprechend den deutlich höheren Anforderungen ist der Betrieb eines Kampffjets aufwändiger als der eines Trainingsflugzeugs. Und obwohl der Tiger seine Aufgabe als leicht bewaffneter Raumschützjäger insbesondere im Verbund mit dem F/A-18 erfüllen kann, gehört der F-5 einer anderen Generation der Kampfflugzeugen an. Das fällt besonders bei der Cockpittechnologie ins Gewicht. Aufgrund der mehr als einer Generation älteren Cockpittechnologie sind F-5 und F/A-18 sowohl in der Ausbildung als auch im Kampf zwei völlig unterschiedlich zu fliegende Jets. Die Eliminierung der Hawks brachte auch den Verlust

der ausbildungstechnisch wertvollen, aber kostengünstigen Hawk-Flugsimulatoren mit sich.

Die frühzeitige Schulung auf einem mit Bordradar ausgerüsteten Jet ermöglicht eine andere taktische Schulung, doch überwiegen für die Ausbildung die Nachteile. Erstens ist die Schulung auf den F-5 Tigern an sich mit deutlich höheren Betriebskosten verbunden als die Schulung auf einem Jet-Trainer. Dazu kommt, dass die beschränkten technologischen Möglichkeiten die Kampfpilotenausbildung limitieren. Das hat zur Folge, dass diese Flugstunden auf den F/A-18 absolviert werden müssten, die aber mit dem Überwachungsgeschwader im Einsatz stehen und zu unnötigen Ausbildungszwecken viel zu teuer sind. Als letzte Konsequenz droht damit ein Sinken des Ausbildungsniveaus unserer Piloten im internationalen Vergleich. Und gerade dies kann bei der Luftwaffe, die von erster Stunde an eingesetzt werden können muss und angesichts der grossen damit verbundenen Investitionen, auf keinen Fall hingenommen werden. Einige Probleme der Pilotenausbildung könnten möglicherweise durch das bei den Pilatus Flugwerken in Stans in Entwicklung stehende PC-21-Trainingsflugzeug gelöst werden. Dieses zeichnet sich vor allem durch sein modernes Glascockpit und sein leistungsfähiges Triebwerk aus, womit der propellergetriebene PC-21 seine Flugleistungen denen kleiner Jet-Trainer anzunähern vermag. Bis heute wurde jedoch noch kein einziger Kaufvertrag unterzeichnet, und so bleibt ungewiss, ob und wann der PC-21 je in Serie gehen wird. Drei mögliche Ansätze einer Schweizer Kooperation bei der Militärjetpilotausbildung versprechen kurz- oder mittelfristig eine Verbesserung der Situation.

## 1. Option: Anschluss an bestehende nationale Ausbildung

Eine einfache und relativ kostengünstige Lösung für das Ausbildungsproblem von Jetpiloten bietet sich mit einem Anschluss an eine bestehende Ausbildungsstruktur einer befreundeten Nation. Doch welche

Nationen kämen für eine solche Kooperation in Frage?

Wer sich bei den grösseren Nationen umsieht, wird feststellen, dass in Europa nur Frankreich ein eigenständiges und ausreichendes Ausbildungsprogramm für ihre Militärpiloten betreibt. Grossbritannien und Deutschland sind bereits in eine Ausbildungskooperation eingebunden. Interessant wäre ein Anschluss an die Pilotenausbildung mit den USA. Innenpolitische Differenzen wären damit jedoch wohl gewiss, zumal eine langfristige Partnerschaft mit der Supermacht dem schweizerischen Streben nach grösstmöglicher Unabhängigkeit zuwiderlaufen würde.

## 2. Option: Anschluss an eine gemeinsame europäische Ausbildung

Eine gemeinsame europäische Ausbildung ist in fortgeschrittenem Planungsstadium aber im Moment ebenfalls noch ungewiss. Zurzeit streben zwölf europäische Länder eine gemeinsame Ausbildungslösung an. Unter dem Titel Advanced European Jets Pilots Training (AEJPT) wollen diese Staaten die Grundausbildung für Militärjetpiloten gemeinsam durchführen und einen neuen Jet-Trainer gemeinsam entwickeln. Beides, der Trainingsjet und das Ausbildungsprogramm, stehen aber erst auf dem Papier. Die Realisierung ab 2012 und die Kosten sind noch kaum abzuschätzen, doch das Problem der Schweiz gilt es möglichst bald zu lösen.

## Option Anschluss an bestehende Ausbildungskooperationen NFTC

Eine Schweizer Teilnahme am Advanced Jet Pilot Training AJPT oder Fighter Lead-In Training (FLIT) im Rahmen des kanadischen NFTC-Programms bietet sich dafür an. Neben den Piloten für die kanadische Luftwaffe werden im NFTC-Programm Pilotenanwärter aus den NATO-Staaten Grossbritannien, Italien, Ungarn und Dänemark auch Piloten aus Singapur ausgebildet. Die Instrukturen stammen aus den Teilnehmerländern und garantieren für alle Teilnehmer den Austausch von Kampfeinsatz- und Ausbildungserfahrung, die der Schweiz bisher weitgehend fehlen. Finnland, Schweden und neuerdings Frankreich stellen bis zur umfassenden Teilnahme am Programm ebenfalls Instrukturen zur Verfügung.

Kanada bildet seine Kampfpiloten in vier Ausbildungsmodulen aus, wobei die Module III und IV den nach der Ausmusterung der Hawks für die Ausbildung der Schweizer Militärpiloten zur Diskussion stehenden Bereich betreffen. Hawk-Trainingsjets der neuesten Generation mit Glascockpit sowie die weltweit modernsten Simulatoren und eine hochprofessionelle Lehrgangsgestaltung ermöglichen den denkbar besten Übertritt der neuen Piloten auf Kampfflug-



**Moderne Simulatoren für Flug- und Kampft Trainings steigern die Ausbildungsqualität enorm und sparen teure Flugstunden ein.**

zeuge der F/A-18-Generation. Das NFTC-Programm ermöglicht aufgrund einer engen Zusammenarbeit zwischen der kanadischen Regierung und einem Industriekonsortium eine höchst flexible Teilnahme. In den nächsten Jahren wäre die Teilnahme von Schweizer Piloten in den Phasen III und IV sinnvoll, doch könnte die Teilnahmedauer nach einer eventuellen Einführung des PC-21 in der Schweiz flexibel neu angepasst werden. Ein allfälliger Rückzug aus dem Programm ist relativ einfach zu bewerkstelligen, da abgesehen

von den Ausbildungsverträgen keine längerfristigen Verpflichtungen eingegangen werden müssen.

Ein weiterer nicht ausser Acht zu lassender Aspekt ist der riesige reservierte Luftraum, der im Rahmen des NFTC für die Kampfpilotenausbildung genutzt werden kann. Er ist beinahe so gross wie Westeuropa, kaum besiedelt und dank seiner Lage inmitten des Kontinents auch sehr wetterbeständig. Das sind Bonusfaktoren, die von keinem Ausbildungsprogramm über dem dicht besiedelten und von zivilen Luft-

strassen durchzogenen Europa konkurrenziiert werden können.

#### **Zeitfenster der NFTC-Option für kurze Zeit offen**

Der Handlungsbedarf bei der Schweizer Militärjetausbildung ist aus fachtechnischen, sicherheitspolitischen und finanziellen Gründen offensichtlich. Die vorstehend aufgezeigte Option einer Schweizer Beteiligung am kanadischen NFTC erscheint vielseitig vorteilhaft. Nicht nur offeriert sie eine kosteneffiziente, (neutralitäts-)politisch unbedenkliche Lösung, sie ist aufgrund des fachtechnischen Niveaus der NFTC-Instruktoren, des zu erwartenden Erfahrungsgewinns des internationalen Austausches, des Einsatzes modernster Jet-Trainer und Simulatoren und angesichts der einzigartigen Flug- und Trainingsbedingungen im weitläufigen, aber auch topografisch vielseitigen kanadischen Luftraum an Ausbildungsqualität kaum zu übertreffen. Die Ausbildungsplätze bei NFTC sind limitiert und entsprechend begehrt. Ein rascher Entscheid für das Programm könnte die Ausbildungsqualität der Schweizer Jetpiloten kurz- und mittelfristig oder mindestens, bis ein vergleichbares europäisches Programm realisiert wird, garantieren. ☒

## Sammelmappen



Preis inkl. Porto und Verpackung Fr. 24.– (inkl. 7,6% MWSt.)

#### **Bestellung**

Ich bestelle \_\_\_\_\_ Ex. Sammelmappe(n) zu Fr. 24.–

Name: \_\_\_\_\_

Vorname: \_\_\_\_\_

Strasse: \_\_\_\_\_

PLZ/Ort: \_\_\_\_\_

Datum: \_\_\_\_\_

Unterschrift: \_\_\_\_\_

Einsenden an:

**Huber & Co. AG**  
**Schweizer Soldat**  
z.Hd. Frau Th. Oderbolz  
Postfach  
8501 Frauenfeld

## Marktplatz

### **Zu kaufen gesucht**

**Badges, zahle Fr. 50.–/Stück**, für Stab PzHb Abt 7, Fest Pi Bat 36 EM rgt 14, Cp EM rgt ter 14, **Fr. 20.–**: Pz Kp I/3, III/3, Stab Pz Bat 21, III/21 L Flab Lwf Btr III/14, Pal Kp III/28. H.R. Grädel, 3455 Grünen.  
Telefon 034 431 15 20. 54566

[www.schweizer-soldat.ch](http://www.schweizer-soldat.ch)

**Inserateschluss  
für die Ausgabe Januar 2004:**

**2. Dezember 2003**

*Zum Jahreswechsel wünschen  
wir unseren Abonnenten,  
Inserenten und Autoren ein  
erfolgreiches neues Jahr.*

*Redaktion und Verlag*