

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 190 (2024)
Heft: 12

Artikel: Händeringend gesucht : Kampfpiloten!
Autor: Bachmann, Thomas
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1063648>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

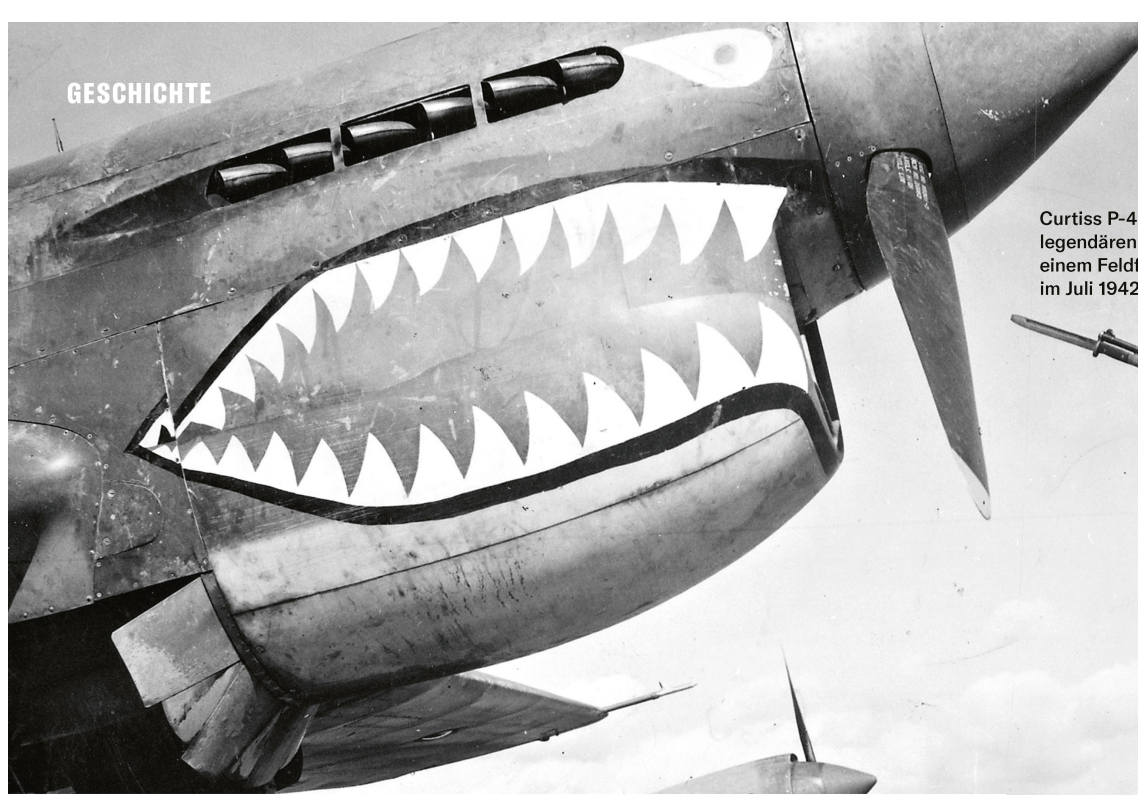
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 11.01.2026

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



Curtiss P-40 der «Flying Tigers» mit dem legendären Haifischmaul, aufgenommen auf einem Feldflugplatz in Hengyang, Südchina, im Juli 1942. Bild: Wikimedia



Händeringend gesucht: Kampfpiloten!

Die Ukraine hat erste Einsätze mit westlichen Kampfflugzeugen geflogen. Doch es wird noch eine Weile dauern, bis diese spürbar in das Kriegsgeschehen eingreifen. Hauptgrund ist der Mangel an ausgebildeten Piloten und Bodenpersonal. Dem könnte abgeholfen werden, wie ein Blick in die Geschichtsbücher zeigt.

Thomas Bachmann

Als jüngst Meldungen die Runde machten, wonach nordkoreanische Soldaten in der Grössenordnung zweier Brigaden in Russland ausgebildet werden respektive Nordkorea Russland mutmasslich auch noch Kampfpiloten zur Verfügung stellen würde, war der Aufschrei gross. Letzteres ist allerdings kein Novum, entsandte Nordkorea beispielsweise auf dem Höhepunkt des Vietnamkrieges zwei Luftwaffen-Regimenter inklusive Mig-21 und Piloten nach Nordvietnam, um aufseiten des kommunistischen Nordens in den Kampf einzutreten. Weniger bekannt ist die Tatsache, dass ebenfalls nordkoreanische Piloten während des Jom-Kippur-Krieges 1973 aufseiten der ägyptischen Luftwaffe MiG-21 pilotierten.

Gerade Spezialisten, wie es eben Kampfpiloten sind, blicken auf eine Ausbildung zurück, die Jahre in Anspruch nimmt. In einem Abnutzungskrieg, der sich in der Ukraine abspielt, sind solche Spezialisten Mangelware – auf beiden Seiten der Kriegsparteien. Hastig wird nun versucht, dem entgegenzuwirken. Viel verspricht sich die

Ukraine dabei von den im Westen ausgebildeten Piloten, die in abgekürzten Verfahren entsprechende Lehrgänge durchlaufen. Kritiker dieser Ausbildung bemängeln zurecht, dass eine Schnellbleiche auf westlichen Mustern selten nachhaltig ist und das Potenzial einer F-16 oder Mirage 2000–5 nicht ausschöpfen könne, erst recht, wenn diese Ausbildungssequenzen verkürzt werden.

Ein Flugzeug fliegerisch zu beherrschen ist das eine, dieses aber in einem komplexen Szenario taktisch richtig einzusetzen, ist eine ganz andere Hausnummer und hängt auch von der Ausbildung und Verfügbarkeit der geschulten Techniker, Ingenieure und Missionsspezialisten am Boden ab, die solche komplexen Maschinen warten und unterhalten. Eine solche Ausbildung nimmt innerhalb den NATO-Staaten Jahre in Anspruch. Eine Pilotenumschulung von sowjetischen Mustern wie die MiG-29 und Su-27 auf die genannten westlichen Typen der vierten Generation birgt zusätzlich neue Herausforderungen.

Als Beispiel mag hier Finnland herhalten, dessen Luftwaffe in den 1990er-Jahren von der sowjetischen Mig-21 auf die F/A-18 wech-

selte und dafür rund sechs bis acht Jahre benötigte, um diesen technologischen Quantensprung zu absolvieren. In Kriegszeiten ist diese Zeit jedoch nicht vorhanden, wie uns in der Ukraine vor Augen geführt wird. Abhilfe schaffen könnten hierbei ehemalige F-16-Piloten und -Techniker, die aufgrund der weltweiten Verbreitung dieses Musters zahlreich vorhanden wären. Offiziell ist darüber bisher nichts bekannt, doch gab es in den Vereinigten Staaten zahlreiche Stimmen, die eben eine solche Entsendung forderten, gar von den «Flying Tigers 2.0» sprachen.

Von der «Escadrille Lafayette» zu den «Flying Tigers»

Die American Volunteer Group (AVG), besser bekannt als die «Flying Tigers», war eine Gruppe amerikanischer Kampfpiloten, die im Zweiten Weltkrieg im Dienst der chinesischen Luftwaffe kämpften. Die AVG wurde 1941 auf Initiative des ehemaligen US-Militärberaters Claire Lee Chennault gegründet und bestand aus freiwilligen Piloten der US-Armee, des US-Marine-Corps und aus US-Marinefliegern, die von den amerikanischen Streitkräften be-

urlaubt wurden. Ihr Ziel im Zweiten Japanisch-Chinesischen Krieg war es, China gegen die japanische Invasion zu unterstützen, die bereits seit 1937 andauerte. Die «Flying Tigers» flogen Jagdflugzeuge des Typs Curtiss P-40 «Warhawk», die an ihren charakteristischen «Haifischmaul»-Lackierungen zu erkennen waren. Dies machte die Maschinen nicht nur optisch markant, sondern verlieh ihnen auch ein – später oft kopiertes – einschüchterndes Erscheinungsbild.

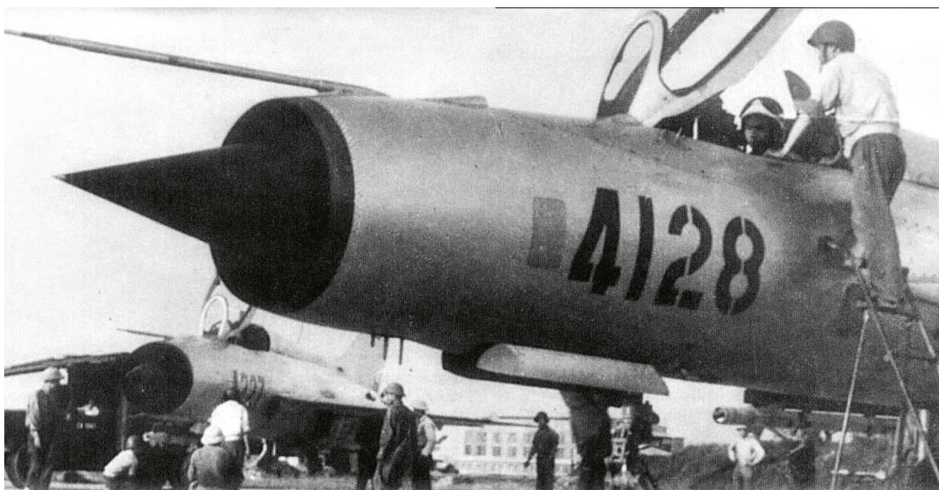
Die «Flying Tigers» flogen hauptsächlich in Südchina und Burma, wo sie japanische Bombenangriffe abwehrten und die kaiserliche japanische Luftwaffe immer wieder in Luftkämpfe verwickelten und so beträchtliche Ressourcen banden, die anderweitig hätten eingesetzt werden können. Trotz ihrer teils bescheidenen und oft schlechten Ausrüstung waren die «Flying Tigers» äusserst erfolgreich. Ihre unkonventionellen Taktiken führten bis zu ihrer Auflösung im Juli 1942 zu beachtlichen Erfolgen gegen die japanische Luftwaffe. Ihre Einsätze trugen zur Verbesserung der amerikanisch-chinesischen Beziehungen bei und hatten einen signifikanten moralischen Effekt im Pazifikkrieg.

Dass junge, meist abenteuerlustige Piloten in fremden Luftstreitkräften dienten, war allerdings schon im Ersten Weltkrieg zu beobachten. Die «Escadrille Lafayette» war eine 1916 gegründete Staffel der französischen Luftstreitkräfte im Ersten Weltkrieg, die aus freiwilligen amerikanischen Piloten bestand, die beschlossen hatten, Frankreich gegen die Mittelmächte zu unterstützen, bevor die USA 1917 ihrerseits offiziell in den Krieg eintraten. Die Einheit erhielt ihren Namen zu Ehren von Marquis de Lafayette, einem französischen Adligen, der während des Amerikanischen Unabhängigkeitskrieges aufseiten der amerikanischen Kolonisten gekämpft hatte. Sie flogen meist französische Flugzeuge wie die Nieuport 11 und später die leistungsstärkere SPAD XIII. Als Symbol und Erkennungszeichen wählten sie einen federgeschmückten Häuptlingskopf, um ihre amerikanische Herkunft zu betonen. Dieses Emblem wurde später von einigen Einheiten der US-Luftwaffe übernommen. Nach dem Kriegseintritt der Vereinigten Staaten im April 1917 wurde die «Escadrille Lafayette» 1918 aufgelöst, und ihre Mitglieder gingen in die «American Expeditionary Forces» über, insbesondere zur 103rd Aero Squadron der neu gebildeten amerikanischen Heeresflieger.

Abenteuerlust und ideelle Gründe führten dazu, dass im Spanischen Bürger-



Amerikanische Piloten in einer Nieuport 11 der «Escadrille Lafayette», Frankreich 1916. Bild: Haguenuau



MiG-21 der nordvietnamesischen Luftwaffe wurden hin und wieder von sowjetischen Piloten geflogen. Diese konnten so wertvolle Erfahrungen gegen US-amerikanische Flugzeuge sammeln. Bild: topwar.ru

krieg 1937 aufseiten der Republikaner auch sowjetische, britische, amerikanische und französische Freiwillige flogen. Daneben kämpften in den internationalen Brigaden am Boden zahlreiche freiwillige Soldaten gegen die faschistischen Widersacher, den Nationalisten unter der Führung von General Franco, darunter auch einige Schweizer. Die Nationalisten wurden im grossen Stile von italienischen und deutschen Kräften unterstützt, darunter der berühmten Legion Condor, die sich für die Bombardierung der spanischen Stadt Guernica verantwortlich zeigte, ein bisher beispielloser zerstörerischer Akt gegen eine Stadt, der internationalen Aufmerksamkeit erlangte. Der Spanische Bürgerkrieg war ein Testfeld für die neuartige Kriegsführung und Luftkampftechniken, die im Zweiten Weltkrieg verfeinert wurden. Die ausländischen Piloten erhielten dabei wertvolle Kampferfah-

rungen, die später von ihren Heimatländern genutzt wurden.

Die «Battle of Britain» mit Schweizer Beteiligung

Die Luftschlacht um England 1940 war ein erster Kulminationspunkt, was den Einsatz fremder Piloten betraf. Selbstredend flogen Piloten aus dem ganzen Empire und Commonwealth oder den Vereinigten Staaten für die arg gebeutelte Royal Air Force, darunter befanden sich aber auch Piloten aus den von Nazi-Deutschland besiegten und besetzten Ländern: Norweger, Belgier, Franzosen, Tschechoslowaken und Polen.

Zu den Letzteren gehörte Jan Zumbach, der 1915 in Warschau geboren wurde und aufgrund der Schweizer Staatsbürgerschaft seines Vaters den Schweizer Pass besass. Seine Staatsbürgerschaft verheimlichend, trat er



Die Grundausbildung ukrainischer Piloten erfolgt in Grossbritannien. Bisher durchliefen 200 junge Piloten dieses Ausbildungsprogramm. Bild: Babcock International

erst in die polnische Armee ein, 1938 in deren Luftwaffe, wo er noch in den Genuss einer sorgfältigen Pilotenausbildung in Friedenszeiten kam. Diese sollte ihm später wohl das Leben retten. Aufgrund eines Beinbruchs verpasste er die Kampfhandlungen anlässlich des deutschen Überfalls 1939. Er schlug sich aber via Rumänien und Beirut erst nach Frankreich, dann nach Grossbritannien durch, ehe er Teil der 303. Staffel der Royal Air Force wurde, die aus polnischen Piloten bestand und mit ihrer hohen Abschussrate als eine der erfolgreichsten Jagdstaffeln der Royal Air Force galt. Während der «Battle of Britain» im Sommer 1940 brillierte Zumbach mit sechs bestätigten Abschüssen. Nach Kriegsende musste er die Royal Air Force hochdekoriert im Rang eines Obersten (Wing Commander), der zwölf feindliche Flugzeuge abgeschossen hatte, Richtung Schweiz verlassen. Dort hielt er es nicht lange aus, ehe er nach einer Phase als Nachtclubbesitzer in Paris eine schillernde, aber auch fragwürdige Karriere als Schmuggel- und Söldnerpilot in Afrika antrat. So flog er in den 1960er Jahren unter dem Pseudonym «Johnny Brown» Kampfeinsätze für die separatistischen Kräfte in Katanga gegen die Regierungstruppen des Kongos oder 1967 für die Luftstreitkräfte Biafras im Sezessionskrieg gegen Nigeria. Zumbach verstarb 1986 in Paris. Seine Geschichte

ist ein Beispiel für das abenteuerliche Leben in einer konfliktreichen Zeit, das viele erfahrene Piloten nach dem Zweiten Weltkrieg weiterhin suchten.

So verschlug es kriegserprobte Piloten aus 16 Nationen nach Kriegsende nach Israel, um dem jungen Staat in seinem Überlebenskampf beizustehen – sogenannte «Machal», wie ausländische Freiwillige auch heute noch genannt werden. Nur ein Bruchteil der rund 150 Piloten, die die israelische Luftwaffe 1949 zählte, waren Israeli. 95 Prozent der über Kampferfahrung aus dem Zweiten Weltkrieg verfügenden freiwilligen Piloten stammten aus dem Ausland und machten im Unabhängigkeitskrieg gegen zahlenmässig überlegene arabische Kräfte oft den Unterschied aus.

Sowjetische Piloten am Himmel Koreas und Vietnams

Im Koreakrieg, der von 1950 bis 1953 tobte, war es ein offenes Geheimnis, dass aufseiten des kommunistischen Nordens chinesische und sowjetische Piloten flogen. Letztere waren oft Veteranen des Zweiten Weltkrieges, die nun im Jet-Zeitalter Kriegserfahrungen sammelten und sich qualitativ von den erstgenannten abhoben. Obwohl sie in MiG-15-Maschinen mit nordkoreanischen oder chinesischen Hoheitsabzeichen flogen, hielten diese die Funk-



Das polnische Fliegerass mit Schweizer Wurzeln: Jan Zumbach (links) vor seiner Spitfire der 303. Squadron. Diese Staffel schoss während der Luftschlacht um England Flugzeuge ab. Bild: National Geographic

disziplin nicht konsequent ein und gaben sich durch russische Funksprüche zu erkennen.

Ähnliches wiederholte sich im Vietnamkrieg. Hier waren es offiziell «Berater», die die nordvietnamesische Luftwaffe punkto Ausbildung massgeblich unterstützen, da sowjetische Flugzeugmuster der Typen MiG-17, MiG-19 und MiG-21 das Rückgrat der Luftstreitkräfte Nordvietnams bildeten. Hinzu kam die Hilfe beim Aufbau eines bodengestützten und integrierten Luftabwehrdispositivs, das sich in grossem Ausmass auf Boden-Luft-Raketen SA-2 «Guideline» und ihren sowjetischen Bedienern stützte, die der US-Luftwaffe erhebliche Probleme bereiteten. So sollen sämtliche 48 Abschüsse, die zwischen 1965 und 1966 auf das Konto der raketengestützten Flugabwehr gingen, durch sowjetisches Personal erfolgt sein. Hin und wieder flogen die sowjetischen Ausbilder ihrerseits an der Seite ihrer nordvietnamesischen Schützlinge und griffen damit verdeckt, aber aktiv, in das Kriegsgeschehen ein. Wie ein Blick in die entsprechenden und lange verschlossenen Archive offenbart, gelang es 1967 beispielsweise einem gewissen Oberst Shchbakov, der offiziell als Ausbilder entsandt wurde, in zehn Luftkämpfen sechs amerikanische Maschinen abzuschliessen. Obwohl offizielle Stellen damit diskret umgingen, war die Verleihung des Lenin-Ordens hierfür die Be-



lohnung. Wie schon eingangs erwähnt, unterstützten auch nordkoreanische Piloten ihre kommunistischen Waffenbrüder und bezahlten hierfür teilweise mit ihrem Leben, wie es entsprechende Gräber in Vietnam belegen.

Luftkämpfe zwischen israelischen und sowjetischen Piloten

Die Phase nach dem Sechstagekrieg 1967 war durch anhaltende Spannungen zwischen Israel und seinen Nachbarstaaten, insbesondere Ägypten, gekennzeichnet. Ägypten, das die Zeit nach dem verloren gegangenen verlustreichen Sechstagekrieg dazu nutzte, kräftig aufzurüsten, stütze sich hierbei erneut auf sowjetische Hilfspakete und entsprechende Ausrüstung, die von einem Heer an «Beratern» unterstützt wurde. Wie die CIA 1970 berichtete, sollen sich bis zu 10 000 sowjetische Militärs in Ägypten aufgehalten haben, darunter über 100 Piloten und entsprechendes Wartungspersonal, das gleich auch noch die eigenen MiG-21 mitbrachte. Dabei wiederholte sich das bereits geschilderte Muster in Vietnam: Der Aufbau eines modernen Luftverteidigungssystems wurde tatkräftig unterstützt, wobei die UdSSR keine Kosten und Mühen scheute und mit zahlreichem Personal, wie von der CIA beschrieben, tatkräftig den ägyptischen Mili-

tärs unter die Armee griff.

Über die Wirksamkeit dieses vielschichtigen bodengestützten Luftverteidigungssystems sollten sich die Israeli erstmals 1970 und schliesslich 1973 anlässlich des Jom-Kippur-Krieges schmerzhaft überzeugen können. Kaum bekannt ist jedoch die Tatsache, dass es im sogenannten Abnutzungskrieg, der 1969 begann und erst 1970 mit einem von den Vereinigten Staaten vermittelten Waffenstillstand endete, zu regelmässigen Scharmützeln am Himmel über Ägypten und der Sinai-Halbinsel kam. Hierbei trafen israelische Mirages-III und F-4 Phantom auf von sowjetischen Piloten gesteuerte MiG-21. Normalerweise waren die MiG-21 westlich des Nils und Kairos stationiert, wagten sich hin und wieder aber Richtung Suezkanal vor. Dort kam es am 30. Juli 1970 zu Luftkämpfen mit der israelischen Luftwaffe, die für die von sowjetischen Besatzungen pilotierten MiGs mit einem Denkmalsstein peinlich endete: Anlässlich der Operation «Rimon 20», die gegen die Flugabwehrstellungen gerichtet war, gelang es der israelischen Luftwaffe, die sowjetischen Piloten in eine Falle zu locken und dabei ohne eigenen Verluste fünf MiG-21 abzuschiessen. Nur einer der Piloten konnte sich mit dem Schleudersitz retten. Offizielle Stellungnahmen Moskaus blieben aus, es wurde eisern geschwiegen, denn der Ausgang dieser Aktion war alles andere als schmeichelhaft für die Sowjets. Bejubelt wurden die israelischen Luftsiege ironischerweise von ägyptischen Besatzungen, die sich voller Schadenfreude über die oft als arrogant auftretenden russischen «Berater» ausliessen. Auch der ägyptische Staatspräsident Nasser zeigte sich verärgert, was bis 1972 zum Abzug des gesamten sowjetischen Militärpersonals führte.

Diese Beispiele liessen sich noch beliebig erweitern. In vielen Bürgerkriegs- und Konfliktregionen heuerten seither Flugzeug- und Hubschrauber-Piloten unterschiedlichster Herkunft an, meist gegen entsprechende Bezahlung. Gutes Geld floss jüngst auch an ehemalige Kampfpiloten aus westlichen Ländern, die über südafrikanische Kanäle angeworben wurden und China bei der taktischen Pilotenausbildung mit ihrer langjährigen Expertise zur Seite standen. Die Herkunftsländer haben nach Auffliegen dieser Tätigkeiten harte Strafen angedroht, sollten weitere ehemalige Piloten diesen Lockrufen Folge leisten.

Ukraine: Mangelware F-16-Piloten

Auf westliches Know-how und Piloten wäre auch die Ukraine angewiesen, um dem baldigen Einsatz der knapp hundert zugesagten F-16 den nötigen Schub zu verleihen. Die Ausbildung und Umschulung der zukünftigen F-16-Piloten verlaufen insgesamt eher zäh, nicht zuletzt aufgrund sprachlicher Barrieren. Ohne entsprechende Englischkenntnisse – auch für das Wartungs- und Instandsetzungspersonal – geht es schlicht nicht.

Auch wenn sich die Partnernationen bemühen, beläuft sich der Output an entsprechend umgeschulten Piloten Schätzungen zufolge auf einer niedrigen zweistelligen Zahl. Laut Verlautbarungen des britischen Verteidigungsministeriums durchliefen bisher 200 junge und hoch motivierte ukrainische Piloten die fliegerische Grundausbildung im Osten Englands («Operation Interstorm»). Ob diese kurz- respektive mittelfristig bereit sind, das Vakuum zu füllen, wird sich noch zeigen müssen, nimmt doch die Ausbildung auf komplexen Maschinen wie die F-16 weitere Jahre in Anspruch. Mittlerweile wurde in Rumänien ein Trainingszentrum für die ukrainische F-16-Ausbildung eröffnet, das durch zusätzliche Ausbildungsplätze in den USA und Dänemark ergänzt wurde, auch wenn hier seitens der Ukraine noch mehr Kapazitäten gefordert werden.

Gegen Ende dieses Jahres sollten bis zu 24 F-16 einsatzbereit sein, im Frühling 2025 folgen die ersten französischen Mirages 2000–5, wie das französische Verteidigungsministerium kürzlich verlautbaren liess. Daher überrascht es nicht, dass die ukrainische Regierung ihre Fühler nach den zahlreichen ehemaligen NATO-Piloten mit einer F-16-Vergangenheit ausstreckt und dafür ein entsprechendes Programm ins Leben rufen möchte. Erste Absprachen mit einer US-amerikanischen Delegation des US-Kongresses in Kiew fanden im August statt. Bisher gibt es aber keinerlei Belege oder Hinweise darauf, dass westliche Regierungen es solchen Piloten erlauben würden, auf ukrainischer Seite in das Kriegsgeschehen einzugreifen – die Furcht vor einer weiteren möglichen Eskalation scheint auch hier lähmend zu sein.



**Oberleutnant aD
Thomas Bachmann**
M.Sc., M.A.
thomas.bachmann@asmz.ch
8132 Hintereggen