

Der Sonne entgegen : die Pilotenausbildung in unserer Luftwaffe

Autor(en): **Prachoinig, Fredy / Merz, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **166 (2000)**

Heft 3

PDF erstellt am: **25.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66556>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Der Sonne entgegen

Die Pilotenausbildung in unserer Luftwaffe

Die Ausbildung des Pilotennachwuchses ist eine Aufgabe des Bundesamtes für Ausbildung der Luftwaffe (BAALW). Aufgrund diverser Veränderungen in den vergangenen Jahren (Armee 95, Verzicht auf Erdkampf, Redimensionierung der Flottenbestände) wurde auch die Militärpilotenausbildung laufend den neuen Umständen angepasst und optimiert. In der Folge geht es darum, den aktuellen Stand der Pilotenausbildung allgemein zu erläutern und einen etwas tieferen Blick in die Grundausbildung auf Jet und Helikopter zu werfen. Im Rahmen der Projekte Armee XXI und Luftwaffe XXI werden gegenwärtig auch bezüglich Pilotenausbildung separate Studien erstellt. (Fy)

Die militärische Pilotenausbildung gliedert sich in drei Blöcke. Der erste Block findet im Rahmen der Piloten-RS statt. In einer ersten Phase geht es um eine militärische und fliegerische Selektion. Die geeigneten Pilotenanwärter (PA) absolvieren anschliessend die Grundausbildung auf dem Pilatus PC-7. Seit zwei Jahren sind PC-7-Simulatoren in Betrieb.

Auf den zweiten Block der Pilotenausbildung wird im Kapitel «Fliegerisches Ausbildungsprogramm» genauer eingegangen.

Der dritte Block erfolgt im Rahmen der Pilotenoffiziersschule LW OS B. Die Pilotenklasse besteht aus einer Jet- und einer Heligruppe. Krönender Abschluss der OS ist nebst der Beförderung zum Leutnant vor allem die Brevetierung zum Militärpiloten, welche ein wichtiger Meilenstein in der Pilotenlaufbahn darstellt.

Die Ausbildung erstreckt sich über 68 Wochen, während der sich die PA keine grossen Schwächen erlauben können.

Die Luftwaffe hatte bis heute jährlich ein Bedürfnis von 8 bis 10 Jet- und 4 bis 6 Helipiloten. Die Tendenz geht in Richtung weniger Jet- dafür mehr Heli-Pilotenanwärter.

Anforderungsprofil für Militärpiloten

Das Anforderungsprofil für einen Militärpiloten ist klar definiert. Allerdings hat sich dieses im Hinblick auf die immer komplexeren Einsatzflugzeuge laufend verändert. Nebst einem guten fliegerischen Gefühl und einer raschen Auffassungsgabe sowie guter Gesundheit als Grundvoraussetzung sind heute Eigenschaften wie zeitgerechte Informationsverarbeitung und räumliches Vorstellungsvermögen sowie technisches Verständnis immer wichtiger geworden. Jede Qualifikation des PA wird immer bezüglich Anforderungen und Zielsetzung erteilt. Der Mythos, dass ein einziger Fauxpas zum Ausscheiden des PA führt,

ist nicht richtig. Aus Erfahrung hat jeder PA irgendwann in der Ausbildung ein kleines Tief, das es zu überbrücken gilt. Die Anforderungen für Jet und Heli sind gesamthaft betrachtet etwa gleich. Das Schwergewicht bei den Heli liegt im fliegerischen, dasjenige der Jet PA eher im Bereich der vielen Einsatzarten, alleine oder im Verband.

Führung, Organisation und Einsatzplanung

Rein bestandesmässig sind die Pilotenschulen, egal welcher Stufe, die wahrscheinlich kleinsten Schulen unserer Armee. Grundsätzlich gelten die Führungsgrundsätze und Prozesse der Armee, die mit Erfolg angewendet werden.

Für beide fliegerischen Sparten ist ein Schulkommandant zuständig. Jet- und Heli-Abteilung werden von je einem Cheflehrer geleitet. Ihnen untersteht in der Regel ein Einsatzoffizier, der die Planung der Einsätze und des Personals zu bewerkstelligen hat. Der Gruppenchef ist

für die Qualitätssicherung verantwortlich. Ein Fluglehrer betreut 2 bis 3 PA. Dadurch kann eine sehr persönliche Ausbildung stattfinden. Das Verhältnis Fluglehrer zu PA mag wohl erstaunen, doch die kostspielige Ausbildung bedingt eine optimale Betreuung der Flugschüler, um vollen Nutzen aus dem grossen Aufwand zu ziehen. Weniger Qualität würde indirekt sofort zu Mehrkosten, respektive zur Erhöhung des Sicherheitsrisikos führen.

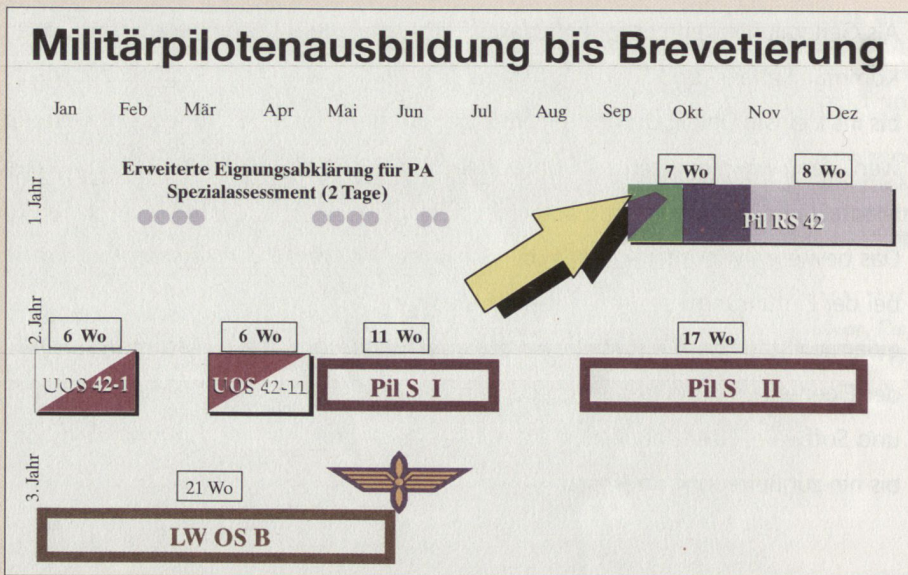
Ein grosser Unterschied zu anderen Schulen der Armee besteht im Ablauf und in der Planung. Die Ausbildung ist je nach Fortschritt der PA sehr wetterabhängig, so dass jeder einzelne Tag in mehreren Planungsschritten für sich vorbereitet werden muss. Es gibt keine fixe Planung, man unterscheidet zwischen Flug- und Nichtflugwetter. Bei Nichtflugwetter werden vor allem Theorien vermittelt, die militärische Ausbildung gepflegt und – sehr wichtig für die Fitness – Sport betrieben.

Mittel, Flugzeuge

Die Schweizer Luftwaffe kann sich zurzeit auf hervorragendste Ausbildungsflugzeuge stützen. Dies war vor nicht allzu langer Zeit überhaupt nicht selbstverständlich.

In der Grundausbildung auf Propellerflugzeugen kommt das Schulflugzeug PC-7 der Firma Pilatus Flugzeugwerke zum Einsatz. Dieses leistungsstarke Flugzeug stellt sicher, dass sämtliche Einsatzarten der Fliegertruppen ausgebildet werden können. Die beiden PC-7-Simulatoren ergänzen die Flotte auf optimale Weise.

In der Pilotenschule gelangen zwei verschiedene Flugzeugtypen zum Einsatz. Für die Helipiloten ist es die Alouette III der französischen Firma Aerospatiale. Dieser Heli bleibt für die PA bis zur Brevetierung ihr Einsatzflugzeug.





Die Jet-Pilotenanwärter absolvieren ihre Ausbildung auf dem Hawk Mk66 in verschiedenen Modulen. Im Bild eine Patrouille beim «Verbandsflug im Gebirge» bei der Ganterbrücke am Simplon. Foto: Luftwaffe



Die Grundausbildung erhalten die Pilotenanwärter auf dem Schulflugzeug Pilatus PC-7. Im Bild eine Patrouille vor dem Castello Montebello in Bellinzona. Foto: Luftwaffe

Die Jet PA absolvieren ihre Ausbildung auf dem British Aerospace Hawk Mk 66. Auch hier leistet ein moderner Simulator hervorragende Dienste. Das Flugzeug wird für die Waffeneinsatzausbildung mit einem Kanonenpod ausgerüstet. Auch Lenkwaffen des Typs Sidewinder können mitgeführt werden.

Die Jet PA schulen innerhalb der LW OS B auf ihr späteres Einsatzflugzeug, den Northrop Tiger F-5E, um, welches sich hervorragend für das Fortgeschrittenentraining und insbesondere für die Ausbildung im Luftkampf eignet.

Auch nach der Brevetierung geht die Ausbildung für die Jetpiloten weiter. Dies im Gegensatz zu den Helipiloten auf Alouette III, welche es schaffen, ihre Ausbildung in den 68 Wochen praktisch abzuschliessen und so den operationellen Status erlangen. Die Jetpiloten absolvieren sogenannte TAKAUS-Kurse, wo die taktische Ausbildung vermittelt wird. Auch in der Staffel wird der Jungpilot weiter ausgebildet, damit er dann nach zirka 3 bis 6 Jahren uneingeschränkt und voll operationell eingesetzt werden kann.

Die Umschulung auf F/A-18 erfolgt für Berufsmilitärpiloten des Überwachungsgeschwaders (UeG) nach absolvierter Berufsmilitärpilotenschule im Alter von 24 bis 30 Jahren. Sinngemäss findet die Umschulung auf Super-Puma-Helikopter für die Alouette III-Piloten statt.

Fliegerisches Ausbildungsprogramm

Innerhalb der drei Ausbildungsblöcke existieren massgeschneiderte Teile. Anhand des Beispiels Pilotenschule Jet auf Hawk kann gezeigt werden, dass die Ausbildung nach einem fünfstufigen System erfolgt.

Zuerst wird Theorie vermittelt. Danach wird die gesamte Theorie eines neuen Teilbereiches durch einen Fluglehrer in der Praxis demonstriert. Als dritter Schritt trainiert

der PA das Ganze zuerst im Simulator. Erst nach guten Leistungen im Simulator findet das Flugtraining auf dem Hawk statt. Meist wird am Schluss einer neuen Disziplin als fünfter und letzter Schritt ein Kontrollflug ausgeführt, mittels welchem der PA eine Zulassung zu einer neu erlernten Disziplin erlangt.

Die Ausbildungsteile der Schweizer Luftwaffe sind exakt auf den Einsatz zugeschnitten, was zu bemerkenswerten Erfolgen in der Ausbildung führt. So wurde schon verschiedentlich auch von ausländischen Stellen anerkennend auf den guten Ausbildungsstand nach nur 28 Wochen Grundausbildung auf Jet hingewiesen.

Ausbildungsinfrastruktur

Die Infrastrukturanlagen für die Ausbildung der Luftwaffe sind geschichtlich gewachsen. So befindet sich die Wiege der Piloten in Tessin auf dem Flugplatz Locarno. Dort findet denn auch die gesamte PC-7-Grundausbildung statt.

Die Jet-Grundausbildung auf Hawk wird zum grössten Teil in Emmen vermittelt. Hier steht auch einer der weltbesten Hawk-Simulatoren. Erst im Herbst disloziert die Jet-Klasse ins Wallis, um von Sion aus das gute Herbstwetter ohne Nebel zu nutzen.

Die Heli-Klasse trainiert vor allem auf den Flugplätzen Alpnach und Lodrino, mit zunehmender Erfahrung aber auch ab anderen Flugplätzen.

Die Piloten-Offiziersschule beginnt ebenfalls in Sion. Eine Dislozierung nach Meiringen stellt sicher, dass auch Einsätze ab Gebirgsflugplätzen ausgebildet werden können. Am Schluss seiner Ausbildung ist der Militärpilot fähig, auf allen geeigneten Militärflugplätzen eingesetzt zu werden.

Sämtliche Infrastrukturanlagen werden vom Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (BABLW) unterhalten und erfüllen ihren Zweck ausgezeichnet.

Theoretische Ausbildung

Der Theorieunterricht wird fast ausschliesslich durch eigene Referenten und Fluglehrer des UeG oft in Abendarbeit vermittelt. Vor allem in der Grundausbildung und bei schlechter Witterung (Nichtflugwetter) werden Theorieblöcke auch halb- oder ganztägewise eingeschoben. Das CBT (Computer Based Training) nimmt dabei seit einigen Jahren einen immer grösseren Stellenwert ein. Der theoretische Teil an Lektionen beträgt gesamthaft mehrere hundert Stunden.

Projektstand «Schiesskommandanten-Fahrzeug»

In der ASMZ Nr. 5 vom Mai 1999 stellten wir unter der Rubrik Rüstungsvorhaben ein neues **Fahrzeug für Schiesskommandanten** vor. In der Zwischenzeit wurden Prototypen einer eingehenden technischen Erprobung und Truppenversuchen unterworfen. Nebst dem Erklären der Truppentauglichkeit und Beschaffungsreife wurde die Beschaffung von 120 dieser Fahrzeuge in das **Rüstungsprogramm 2000** eingeleitet. Bis zur Freigabe der angebotenen Beschaffungskredite per Ende 2000 werden die Prototypen einerseits aufgrund von Truppenanträgen technisch angepasst und im Rahmen von Verifikationsversuchen ausgetestet. Ausserdem geht es auch darum, die Integration der Schiesskommandanten-Fahrzeuge bezüglich Schnittstelle und Kommunikationsfähigkeit zum «Integrierten Artillerie Führungs- und Feuerleitsystem INTAFF» zu überprüfen.

Die Fahrzeuge für Schiesskommandanten sollen von Ende 2002 bis Ende 2004 abgeliefert werden.

Bodo Wittwer, Gruppe Rüstung

Spannungsfeld zwischen Miliz- und Berufsarmee

Votum zum sicherheitspolitischen Bericht des Bundesrates, Wintersession 99

Eine der entscheidenden und wohl auch sensibelsten Fragestellungen rund um die Zukunft unserer Armee ist der künftige Stellenwert der Miliz, denn im Spannungsfeld zwischen Miliz- und Berufsarmee spiegelt sich mehr als nur eine konzeptionelle Variante. Die Frage trifft vielmehr den Kern unserer Armee und damit letztlich auch die schweizerische Sicherheitspolitik.

Sucht man nun im sicherheitspolitischen Bericht des Bundesrates nach Signalen hinsichtlich einer Weichenstellung zwischen Miliz- und Berufsarmee, so kommt man nicht umhin festzustellen, dass von den Berichtsverfassern gedanklich die ersten Weichen Richtung Berufsarmee gestellt werden oder gar schon gestellt worden sind. Obwohl man im vorliegenden Bericht das «Milizsystem» verbal wiederholt hoch hält, wird an mehreren Stellen die Option «Berufsarmee» als zwingende Konsequenz aus der präsentierten Lageanalyse dargestellt.

Als primäres Argument zu Gunsten einer Professionalisierung wird im Bericht die längst bekannte Achillesferse der Miliz, die zum Teil ungenügende Ausbildung, angeführt. Die Tatsache, dass diese kritischen Bemerkungen bezüglich des Ausbildungsstandes in letzter Zeit auch vermehrt von führenden Militärs thematisiert werden, kann von aussen durchaus als Strategie verstanden werden, die mit der im sicherheitspolitischen Bericht erkennbaren Zielrichtung «Professionalisierung» korrespondiert.

Als zweites Argument gegen das Zukunftspotential der Miliz wird im Bericht des Bundesrates vor allem auf die zeitlich ungenügende Verfügbarkeit von Milizverbänden verwiesen. Es liegt jedoch in der Natur der Sache, dass in einem System, welches im Zwei-Jahres-Rhythmus dreiwöchige Wiederholungskurse vorsieht, die zeitliche Verfügbarkeit sehr limitiert ist. Diese Konstruktion im Modell der Armee 95 spricht jedoch nicht gegen die Verfügbarkeit

der Miliz, sondern höchstens gegen die terminlichen Vorgaben der Armee 95.

Erstaunlicherweise findet man im sicherheitspolitischen Bericht nun aber keine Forderungen oder Anstösse zur Korrektur der erkannten Mängel im heute gültigen Milizsystem, sondern man postuliert auf den Seiten 53 und 64 vielmehr neue «professionelle Elemente» und bezeichnet die so genannte «professionelle Komponente» als zwingende Konsequenz aus den gemachten Lagebeurteilungen und Bestandesaufnahmen. Noch deutlicher wird die Absicht in dem von der Projektleitung «Armee XXI» ausgearbeiteten Papier «Eckwerte zur Armee XXI», wonach so genannte «professionelle Elemente» Auslandsengagements (wo es sachgerecht ist), aber auch Existenzsicherungseinsätze, Einsätze mit einem gewissen Gefahrenpotential oder etwa Aufgaben als Lehrverbände gewährleisten sollen. Da diese Aufgaben nicht kumulativ vom gleichen Verband erfüllt werden können, ist folglich von einer erheblichen «professionellen Komponente» auszugehen.

Diese Argumentation für eine verstärkte Professionalisierung der Armee, welche auf vermeintlichen Schwächen der Miliz aufbaut, ist jedoch entschieden zu kurz gedacht.

Wenn die Hauptstossrichtung der anstehenden Reform – die für mich unbestrittene interne und externe Kooperation – nicht zusätzlich strapaziert werden soll, so darf nicht gleichzeitig ein verdeckter Systemwechsel propagiert werden. Unser Milizsystem ist, wie einleitend angetönt, mehr als nur eine Konzeptvariante, über die auf dem Tisch der VBS-Planer entschieden werden kann. Unser Milizsystem ist vielmehr Ausdruck des gerade in der letzten Woche im Umfeld der Bundesratswahlen hier im Bundeshaus immer wieder beschworenen Konkordanzgedankens, welcher auf die Mitarbeit jedes Einzelnen abzielt und damit der Mitverantwortung des mündigen Bürgers, nicht nur im militärischen Bereich, Ausdruck gibt.

Peter Weigelt, Nationalrat St. Gallen

Militärische Ausbildung

Die militärische Grundausbildung wird vor allem zu Beginn der Pilotenlaufbahn vermittelt. In den eigentlichen Pilotenschulen und Offiziersschulen beschränkt man sich auf das absolut Notwendigste, da die Zeit sehr knapp bemessen ist. Das Schwergewicht liegt dabei ganz klar auf der fliegerischen Ausbildung.

Zahlen

Jedes Jahr melden sich ungefähr 1000 junge Schweizerinnen und Schweizer zur Militärpilotenausbildung. Nach Bestehen der Fliegerischen Vorschulung, einigen Prüfungen und Selektionen werden am Schluss ungefähr 12 bis 15 zu Militärpiloten brevetiert. Die Militärpilotenausbildung in der Schweiz ist seit Jahrzehnten sehr teuer. Die Ursachen dafür sind vielfältig. Die Personalkosten, die Infrastruktur- und Verwaltungskosten sind höher als in allen anderen europäischen Ländern. So kostet eine Jetpilotenausbildung in der Schweiz zirka 3 Mio. SFr. Diejenige für einen Helipiloten ungefähr die Hälfte. Diese Zahlen sind unter anderem auch so hoch, weil die fixen Kosten auf sehr wenige PA verteilt werden müssen.

BABLW – Bereitstellung der Flugzeuge

Einen grossen Stellenwert während der gesamten fliegerischen Ausbildung nimmt das BABLW ein. Sämtliche Flugeinsätze werden durch dieses BA bereitgestellt. Die Mitarbeiter des BABLW sind zivile Beamte oder Angestellte, welche die Flugzeuge der Luftwaffe unterhalten und auf hohem Niveau bereitstellen. So sind Schweizer Piloten weltweit die einzigen, welche keinen Rundgang ums Flugzeug machen, bevor sie einsteigen. Das Vertrauen in die Arbeit der BABLW-Mitarbeiter könnte nicht schöner dargestellt werden.

Schnittstellen zur Flugsicherung

Fliegen ohne Flugsicherung ist heutzutage auch für die Luftwaffe unvorstellbar. Dabei muss zwischen der Flugsicherung eines Flugplatzes und jener der Einsatzzentrale unterschieden werden. Die militärische Flugsicherung ist ein Teil des BABLW. Jene des Militärflugplatzes koordiniert den lokalen Flugverkehr bei Sicht- und Instrumentenflugbedingungen und liefert sämtliche Fluginformationen wie z.B. die aktuellen Wetterinformationen. Bei Schlechtwetter ist es möglich, Radar-Instrumentenanflüge durchzuführen. Die grossen Hauptflugplätze sind zudem mit einem Instrumentenlandesystem (ILS) ausgerüstet, welches erlaubt, auch bei sehr

schlechter Sicht und tiefer Wolkenbasis noch landen zu können.

Ausblick und Zusammenfassung

Mit A XXI wird auch die Pilotenausbildung an die ändernden Rahmenbedingungen angepasst werden. Eine Arbeitsgruppe der Luftwaffe ist beauftragt, mögliche Lösungen zu erarbeiten. Ziel muss es sein, die Ausbildung bei mindestens gleichbleibender Qualität noch effizienter zu gestalten.

Der Aufwand für die Pilotenausbildung ist für alle sehr gross. Das Know-how zur eigenen Ausbildung der Piloten wurde in jahrelanger Feinarbeit in der Schweiz erarbeitet. Die eingesetzten Flugzeuge bewähren sich, der Erfolg ist – gemessen an den Rahmenbedingungen – beeindruckend. Dies wird sich auch mit der Umsetzung des Projektes LW XXI nicht ändern. ■



Fredy Prachoinig,
Maj i GSt,
Berufspilot Luftwaffe,
Kdt Fl St 10,
6430 Schwyz.



Peter Merz,
Hptm,
Pilot UeG,
Fl St 11,
8600 Dübendorf.