

Zeitschrift: Schweizer Soldat + FHD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 60 (1985)
Heft: 3

Artikel: Der Weg zum Piloten unserer Flugwaffe
Autor: Sturzenegger, Ivo
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-713484>

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: 27.04.2026

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

Der Weg zum Piloten unserer Flugwaffe

Kpl Ivo Sturzenegger, Romanshorn

Der Flugplatz Locarno-Magadino, als «Wiege» jedes schweizerischen Militärpiloten, dient unserer Flugwaffe seit über 40 Jahren zur fliegerischen Grundausbildung. Während bis vor zwei Jahren noch auf den relativ lärmigen Kolbenmotorflugzeugen des Typs P-3 geschult wurde, erlernen heute die angehenden Piloten ihr Handwerk auf dem bedeutend leistungsfähigeren und bezüglich Lärm sehr umweltfreundlichen Flugzeug, dem Pilatus PC-7 Turbo Trainer.

Die Karriere eines zukünftigen Armeepiloten

beginnt bereits mit 17 Jahren, wenn sich ein Interessent für die FVS Kurse (Fliegerische Vorschulung), beim Aeroclub der Schweiz an-

meldet. Jährlich sind es rund 2000 Jugendliche, welche sich für diese kostenlosen Kurse interessieren. Aber nur etwa 1300 erfüllen die Grundbedingungen. Von diesen 1300 Kandidaten bleiben nach erfolgter Eignungsprüfung und

medizinischer Untersuchung noch 700 Anwärter übrig.

Danach erfolgt die Vorselektion, in der rund 450 Bewerber ausscheiden. Die verbleibenden Anwärter erhalten dann die Gelegenheit im 18. und 19. Altersjahr, während jeweils zwei Wochen, eine fliegerische Grundausbildung bei einer privaten Flugschule zu absolvieren. Während diesen beiden Kursen scheidet etwa 80–100 Kandidaten aus, so dass für die Hauptselektion noch rund 150 «PA» (Pilotanwärter) übrigbleiben. Diese Kandidaten werden nun vom Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf nochmals gründlich medizinisch untersucht und geprüft. Schliesslich erhalten rund 100 Anwärter das Aufgebot für die Piloten RS in Payerne bzw Magadino.

Von nun an beginnt für den jungen «PA» eine harte und entbehrungsreiche Zeit, da es gilt, die psychisch und physisch wohl härteste Rekrutenschule zu bestehen, um dem Ziel, der Brevietierung zum Militärpiloten, ein grosses Stück näher gerückt zu sein.

Jedes Jahr werden zwei Piloten-Rekrutenschulen

mit je etwa 50 «PA» durchgeführt. Vorerst absolvieren die Rekruten während vier Wochen eine soldatische Grundschulung, die unter anderem hohe physische Leistungsanforderungen umfasst. Nach dieser harten Ausbildung wird wieder selektioniert, wobei rund ein Drittel der Rekruten auf der Strecke bleibt, während die restlichen Anwärter auf dem Flugplatz Locarno-Magadino mit dem Flugdienst beginnen können.

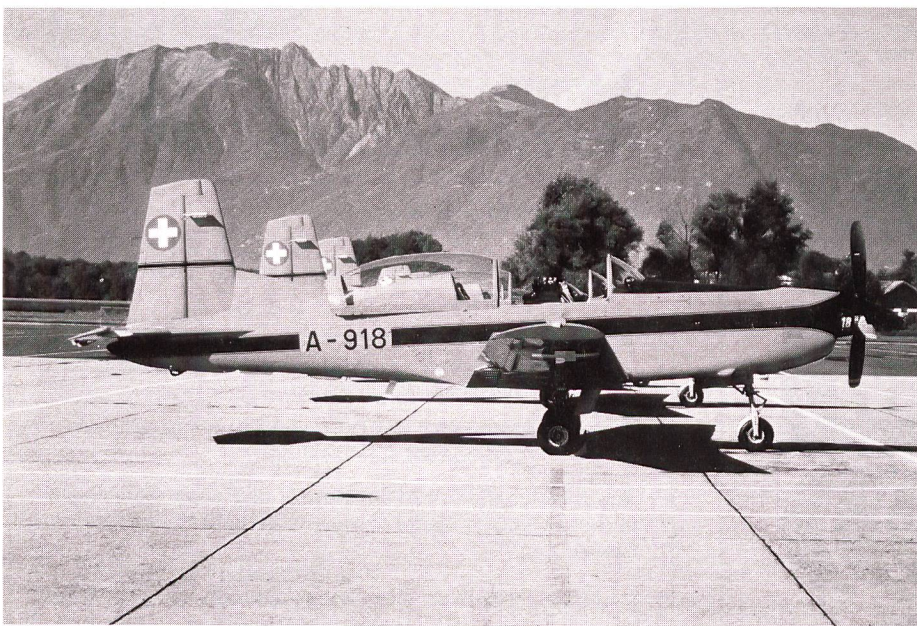
Hier im sonnigen Tessin schliessen die Pilotanwärter erstmal mit dem neuen Standardschulflugzeug der Flugwaffe, dem PC-7 Turbo Trainer, Bekanntschaft. In den folgenden vier Wochen findet die fliegerische Selektion statt, in der etwa die Hälfte der verbleibenden Kandidaten ausscheidet. Bis zum Ende der RS absolvieren die restlichen 15 bis 17 Kandidaten rund 60 Flugstunden auf dem PC-7. In dieser Phase kann sich der «PA» entscheiden, ob er seine Ausbildung in Richtung Jet- oder Helikopterfliegerei fortsetzen möchte.

Nach 17 Wochen Rekrutenschule erhalten die qualifizierten Anwärter bereits das Aufgebot für die Unteroffizierschule, die im Anschluss an die RS absolviert wird.

Danach werden die noch verbleibenden Unteroffiziere in Sion und Emmen auf dem Vampire, dem bereits über 30jährigen Jet-Schulflugzeug der Flugwaffe, weiter ausgebildet. Diese veraltete und lärmige Jet-Trainer soll jedoch Anfang der neunziger Jahre durch ein den heuti-



Bis vor zwei Jahren diente noch die Pilatus P-3 als Grundschultrainer der Flugwaffe. Heute werden diese Maschinen nur noch als Verbindungsflugzeuge eingesetzt.



PC-7 Turbo Trainer, das neue Standardtrainingsflugzeug der Flugwaffe

gen Bedürfnissen wesentlich besser entsprechendes und umweltfreundlicheres Flugzeug ersetzt werden.

Während zweimal 17 Wochen Pilotenschule

erhalten die Pilotenschüler während rund 150 Stunden eine intensive Fortgeschrittenenausbildung. Endlich, nach 55wöchiger harter Ausbildung und rund 250 Flugstunden, bekommen die noch übriggebliebenen Anwärter das begehrte Brevet als Militärpilot. Gleichzeitig werden die jungen Piloten, infolge ihrer langen Ausbildungszeit, zum Wachtmeister befördert. Jährlich werden aus den beiden Pilotenrekrutenschulen etwa 30 neue Militärpiloten brevetiert.

Wenn man bedenkt, dass am Anfang rund 2000 interessierte Jugendliche waren und am Schluss nur etwa 30 übrigbleiben, gehört schon eine Portion Glück und ein starker Durchhalte-wille dazu, um endlich im Cockpit eines Hunters, Tigers oder einer Mirage zu sitzen.

Mit der Brevetierung zum Militärpiloten ist aber die Ausbildung noch keineswegs abgeschlossen. Je nach Eignung und Neigung erfolgt die Weiterausbildung zum Erdkampf- und Luftkampf-piloten auf Hunter bzw Tiger.

Je nach Bedarf und Qualifikation können jährlich einige Jungpiloten ins Überwachungsgeschwader (UeG) eintreten und dort als Militärberufspiloten ihre Laufbahn fortsetzen. Jene Piloten, welche als Milizpiloten in der Flugwaffe Dienst leisten, können sich unter anderem auch um die Aufnahme an die SLS (Schweizerische Luftverkehrsschule) bewerben, um eine zivile Linienpilotenausbildung zu absolvieren. So verwundert es auch nicht, dass ein Grossteil der Milizpiloten unserer Flugwaffe im Zivilleben im Cockpit eines Swissair-Jets sitzt.

Die fliegerische Laufbahn eines Milizpiloten

endet mit etwa 40 Jahren. Dann werden die ehemaligen Kampfpiloten in den verschiedensten Bereichen der Führung unserer Flugwaffe, zB als Jägerleitoffiziere usw eingesetzt und weiterverwendet. Eine gewisse Nachfrage an älteren, erfahrenen Piloten besteht auch im Zielfliegerkorps als C-36- oder Vampire-Pilot, zur Schulung unserer Flab-Verbände. Je nach Funktion ist also nach dem Verlassen der Kampfstaffel eine weitere Zulassung im Flugdienst noch möglich.

In seiner Karriere absolviert der Milizpilot jährlich 6 Wochen Dienst mit seiner Fliegerstaffel und trainiert dabei etwa während 50 Stunden auf dem Kampfflugzeug. Der Berufspilot des UeG sitzt im Jahr rund 100-150 Stunden im Cockpit einer Mirage, eines Hunters oder Tigers. Danebst erfüllt er als Fluglehrer in allen möglichen Schulen und Kursen unserer fliegerischen Ausbildung eine wichtige Funktion als Ausbildner. Ausser einigen wenigen Instrukto-ren in den Schulkommandos, setzt sich das ganze Lehrpersonal aus Kampfpiloten des Überwachungsgeschwaders zusammen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass der schweizerische Militärpilot, mit seiner weit unter dem NATO-Durchschnitt liegenden Trainingsdauer auf dem Kampfflugzeug, einen beachtlichen Ausbildungsstand aufweist. Die umfassende, harte und konzentrierte Ausbildung unserer Piloten stellt hohe Anforderungen an alle Beteiligten und vermag zu überzeugen. Nicht umsonst geniesst unsere Flugwaffe im internationalen Vergleich hohes Ansehen und Respekt.



Start eines PC-7 von der Piste in Magadino. Auf dem vorderen Sitz erkennt man den Flugschüler, während auf dem hinteren Sitz der Fluglehrer sitzt und den Schüler überwacht.



Seit rund 30 Jahren dient der Vampire Trainer als Fortgeschrittenentrainer für die Ausbildung der Jetpiloten. Auf diesem Typ lernten schon die Väter der heutigen Jungpiloten das Jetfliegen.



Nach erfolgter Grundsicherung auf dem PC-7 steigen die zukünftigen Hubschrauberpiloten auf die Alouette III um.