

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 97 (2022)
Heft: 5

Artikel: Der Weg in das Cockpit
Autor: Besse, Frederik
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1006024>

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: 13.01.2026

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

Der Weg in das Cockpit

Vom SPHAIR-Screening bis in das Cockpit eines Armee-Helikopters oder Kampffjets ist es ein anspruchsvoller Weg. Seit 2017 hat sich zudem die Ausbildung auch geändert. Wie sieht der Weg zum Militärpiloten oder Militärpilotin der Armee heute aus?

Hptm Frederik Besse



Bilder: VBS

Bis zur Brevetierung als Jet- oder Heli-Pilot der Luftwaffe ist es ein langer Weg.

Der erste Schritt zu einer Pilotenkarriere in der Luftwaffe beginnt mit der Registrierung auf der Website *sphair.ch*. SPHAIR findet junge Schweizer Nachwuchspiloten und auch Fallschirmaufklärer.

«Gemeinsam mit Ihnen finden wir heraus, ob Sie den Anforderungen gewachsen sind», heisst es auf der Website *sphair.ch*. Insgesamt besteht das Programm aus drei Phasen: Die Beantwortung medizinischer Fragen sowie die Prüfungsvorbereitung zu Hause, das 1-tägige Screening sowie der zweiwöchige Flugkurs an einer zivilen Flugschule.

Etwa so wie man sich auch für die Theorieprüfung für die Autoprüfung vorbereitet, funktioniert es auch beim Fliegen. Es werden nur Fähigkeiten geprüft, welche für den Pilotenberuf wichtig sind. Zum Beispiel: Mathematik, räumliches Vorstellungsvermögen und natürlich Englisch – die Sprache der Piloten.

Das Screening kann man zwischen dem 17. und 23. Geburtstag absolvieren.

Für Offiziere gilt der 24. Geburtstag. Somit kann man das Screening sowohl vor der RS, während (Urlaubsgesuch), wie auch nach der RS absolvieren. Wichtig zu wissen: Man kann nur als Schweizer Staatsbürger am Screening teilnehmen und darf keine Laser-Augenoperation durchgeführt haben – die Sehkraft wird später getestet. Mit einer leichten Sehhilfe darf man trotzdem Pilot werden. Ein wenig bizarr erscheint der Fakt, dass auch Zivilis sich für SPHAIR anmelden können. Dies ist so, weil man mit dem SPHAIR-Programm auch eine Empfehlung als ziviler Airline-Pilot erhalten kann – der Weg zum Berufsmilitärpilot als Zivildienstleistender ist aus naheliegenden Gründen nicht möglich. Der Beruf ist sowohl für Männer wie auch Frauen gleichberechtigt zugänglich.

Wer die Tests beim Screening besteht, darf nun an einem Flugkurs teilnehmen. Im Gegensatz zum Screening-Prozess ist dieser nicht mehr kostenlos,

sondern muss auch zu einem Teil bezahlt werden. Ein Anwärter muss dabei etwa mit einem Anteil von 250 Franken für Unterrichtsmaterial rechnen. Zusätzliche Übernachtungskosten zulasten der Kandidaten variieren je nach Flugschule.

Der Kurs beinhaltet insgesamt elf Flüge und 40 Theorielektionen. Als Abschluss erhalten die Kandidaten das SPHAIR-Zertifikat, das ihre fliegerischen Fähigkeiten objektiv beschreibt. Die SPHAIR-Empfehlung zum Militärpilot ist somit das Eintrittsticket für eine Karriere bei der Schweizer Luftwaffe. Die eigentliche Militärpilotenselektion geht aber erst danach los.

Pilotenselektion

Wer bisher SPHAIR gemeistert hat, ist jetzt zur eigentlichen Militärpiloten-Selektion zugelassen. Am Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf wird zuerst während einem Tag untersucht, ob das Profil bezüglich medizinischer und psychologischer Aspekte grundsätzlich demjenigen eines Militärpiloten entspricht.

Danach folgt die zweitägige flugpsychologische Berufseignungsabklärung, welche unter anderem ein Interview durch einen Militärpiloten und Team-Aufgaben beinhaltet.

Dieser Schritt schliesst die medizinische Untersuchung in der Regel ab. In der nächsten Phase geht es auf den Simulator des PC-7. Während fünf Tagen muss man dort seine Fähigkeiten unter Beweis stellen. Bis zu diesem Schritt ist alles vor dienstlich möglich bzw. ohne Offiziersausbildung.

Wer jetzt aber an die praktische fliegerische Auswahl zugelassen werden will, muss eine Offiziersausbildung in der Schweizer Armee absolviert haben.

Dabei spielt es keine Rolle, ob man diese in einer Luftwaffenfunktion absolviert. Wer zum Leutnant befördert wurde, kann nun an die fliegerische Auswahl. Während sechs Wochen wird nun das praktische Können in Locarno auf die Probe gestellt. Diese Auswahl findet nur einmal im Jahr, im Spätsommer, statt.

In der Pilotenschule

Nun sind die Nachwuchspiloten in der Luftwaffe unter Vertrag und die Grundausbildung beginnt. Die Ausbildung wird nun

in der Pilotenschule 85 der Luftwaffe durchgeführt. In dreieinhalb Jahren wird neben der militärischen Flugausbildung auch die zivile Linienpilotenlizenz erworben.

In der Pilotenschule trennen sich nun, nach eineinhalb Jahren Grundausbildung, die Wege der Jet- und Heli-Piloten. Während die Jet-Piloten nun auf Luftverteidigung und -Polizeidienst ausgebildet werden, steht bei den Heli-Piloten der Lufttransport im Vordergrund.

Zuvor waren alle Piloten gemeinsam auf dem PC-7 unterwegs. Nun geht es für die Heli-Piloten erstmals in das Cockpit eines Eurocopter während die Jet-Piloten sich auf dem PC21 für den Kampffjet vorbereiten. Die Aufteilung auf Jet und Heli wird von der Luftwaffe gemäss dem eigenen Bedarf entschieden. Dabei wird wenn möglich Rücksicht auf die Wünsche der Schüler genommen. Die Schüler sind ebenfalls Teil einer Pilotenklasse und diese entwickelt auch einen Korpsgeist, ähnlich wie in einer Klasse einer Offizierschule.

Die Ausbildung ist vielseitig und führt auch in das Ausland, um verschiedene Fähigkeiten zu trainieren – so zum Beispiel auch den Flug mit Nachtsichtgeräten. Nach etwa 2000 Ausbildungstagen wird die Ausbildung durch die Brevetierung zum Berufsmilitärpiloten feierlich abgeschlossen.


Im Cockpit und in der Uni

Seit 2017 absolvieren die Militärpiloten nicht mehr einen Hochschulabschluss in

Aviatic während der Pilotenschule, sondern können diesen individuell zu einem späteren Zeitpunkt antreten. Dies steht im Gegensatz zu den Berufsoffizieren, welche an der MILAK auch eine Berufsausbildung mit einem akademischen Abschluss erhalten.

Im Rahmen der individuellen Laufbahnplanung wird dem jungen Militärpiloten ein paar Jahre nach der Brevetierung ein bezahltes Studium auf Bachelor-Level ermöglicht. Die Luftwaffe verspricht sich dadurch eine grössere Diversität und ein gezieltes Weiterbilden ihrer Kader. So können Berufsmilitärpiloten nach ihrer Brevetierung, nach Vereinbarung, Teilzeit arbeiten, um nebenbei ihr Studium zu absolvieren. Die Piloten werden nun, nach der Brevetierung, in die verschiedenen

Staffeln aufgenommen. Dort finden die weiteren Weiterbildungen sowie das Training statt, um für die kommenden Einsätze gerüstet zu sein. Die Ausbildung ist nach der Brevetierung nicht beendet, so steht zum Beispiel im Lufttransport die Umschulung auf den Puma/Cougar an und nach einigen Jahren das Upgrading zum Pilot in Command (PIC). Fast alle ehemaligen Pilotenschüler werden zudem auch zu Fluglehrer ausgebildet.

Zur Ausbildung als Militärpilot kann man somit zusammenfassend Folgendes sagen: Ausdauer, Vorbereitung und Motivation zählen sich aus. Der Beruf erfordert stetes Lernen und Training – bietet dafür aber eine der wohl erfüllendsten, vielfältigsten und spannendsten Karrieremöglichkeiten in der Armee. 



Wer die ersten Schritte erfolgreich absolviert, darf einen Flugkurs in einer Flugschule absolvieren. Diese kann man selber auswählen.



Auch im Ausland abheben: Die Militärpilotenanwärter der Pilotenklasse 15/17 trainierten 2021 den Luftkampf in Italien.



Bild: Feuerwehr Engstringen

Abwechslungsreiche Ausbildung auch für die Heli-Piloten: Hier an einer Übung mit der Feuerwehr Engstringen.