

Neue Wege in der Militärpiloten-Ausbildung

Autor(en): **Peyer, Josef**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **167 (2001)**

Heft 6

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-67329>

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.

Neue Wege in der Militärpiloten-Ausbildung

Während Jahrzehnten hat sich die Pilotenausbildung in der Luftwaffe nur langsam weiterentwickelt. Jetzt hat man sich entschieden, den stark gestiegenen Anforderungen an die Besatzungen, aber auch den neuen europäischen JAR- (Joint Aviation Requirements) Normen für die Zivilluftfahrt Rechnung zu tragen. Dies hat zu einer völligen Neukonzeption der Militärpiloten-Ausbildung geführt. In einer dreieinhalbjährigen Pilotenschule, welche neu erst im Anschluss an eine Offiziersausbildung angegangen werden kann, wird den künftigen Militärpiloten¹ eine Berufsausbildung vermittelt, während welcher sie auf ihre vielfältigen und anspruchsvollen Aufgaben in den verschiedenen Einsatzsparten der Luftwaffe vorbereitet, gleichzeitig aber auch als zivile Berufspiloten ausgebildet und damit in den Verfahren der Zivilluftfahrt geschult werden. Der Status des Miliz- oder Reservepiloten bleibt erhalten, kommt aber erst nach mindestens 8 Jahren – ab Beginn der Ausbildung gerechnet – zum Tragen. Das neue Ausbildungskonzept wurde von der Geschäftsleitung VBS am 31. 10. 2000 genehmigt und kommt ab 2004 – mit einer Übergangslösung für 2002/03 – zur Anwendung.

Der Autor dieses Berichtes, Oberst Josef Peyer, Instruktor der Luftwaffe und Berufsmilitärpilot, ist massgeblich an dieser Neukonzeption beteiligt. (Lä)

Josef Peyer

Handlungsbedarf

Die heutige Pilotenausbildung bis zur Brevetierung als Militärpilot dauert 70 Wochen, verteilt auf 1½ Jahre. Das Gros der Neubrevetierten der letzten Jahre hat sich jeweils um eine Berufsausbildung in der Berufsmilitärpilotenschule (BMPS) des Überwachungsgeschwaders (UeG) beworben, welche 3½ Jahre dauert. Nur noch

ganz vereinzelt wurde im Bereich der Lufttransportpiloten der direkte Milizweg gewählt.

Obwohl in den vergangenen 15 Jahren die Ausbildung mehrmals neuen Bedürfnissen angepasst wurde, genügt sie heute in verschiedenen Bereichen den gestiegenen Anforderungen nicht mehr. So sind beispielsweise die Militärpiloten nach der aktuellen Grundausbildung noch nicht in der Lage, direkt auf F/A-18 oder auf Super Puma/Cougar umzuschulen. Die Milizpiloten müssen in einer mehrjährigen fraktionierten Weiterausbildung und bei einem jährlichen Aufwand von 10 bis 12 Wochen während der ersten 3 bis 4 Jahre nach der Brevetierung zur operationellen Einsatzreife gebracht werden.

Dies führt einerseits zu einer zusätzlichen Belastung des Berufspersonals im

UeG und andererseits ist diese umfassende Dienstleistung als Milizpilot mit den Forderungen der Privatwirtschaft kaum mehr vereinbar und bereitet den Betroffenen zunehmend Schwierigkeiten. Demgegenüber verlangen die zunehmende Komplexität der Systeme und die Anforderungen an die Besatzungen eher zusätzliche Dienstleistungen, um die operationelle Einsatzbereitschaft zu gewährleisten, was zwangsläufig zu einer vermehrten Professionalisierung führen muss.

Die Einführung der JAR (Joint Aviation Requirements), ein europäisches Regelwerk für die Zivilluftfahrt, welches die Schweiz mitunterzeichnet hat und das seit 1.7.99 in Kraft ist, hat den Handlungsbedarf im Bereich der Militärpilotenausbildung ebenfalls wesentlich beeinflusst. Zwar ist der militärische Einsatz durch dieses Regelwerk nicht direkt betroffen. Es ist aber einleuchtend, dass bezüglich der Flugsicherheit das enge Nebeneinander von Zivill- und Militärfliegerei im gleichen und begrenzten Luftraum die Schulung und Anwendung gleicher Verfahren bedingt.

Dadurch, dass die zivile Berufspilotenausbildung neu im Konzept der Pilotenausbildung der Luftwaffe integriert ist, werden alle Auflagen der JAR erfüllt, und es kann damit auch ein wesentlicher Beitrag an die Flugsicherheit im schweizerischen Luftraum geleistet werden. Zudem verfügen alle nach neuem Konzept ausgebildeten Berufsmilitärpiloten künftig über die entsprechenden, auch zivil gültigen Lizenzen, was wiederum optimale Voraussetzungen schafft für spätere, in bestimmtem Masse durchaus erwünschte Übertritte von der Luftwaffe zur Privatwirtschaft.

Neukonzept

Das neue Ausbildungskonzept weist folgende Eckwerte auf:



Der Pilatus PC-7 wird auch in Zukunft die Grundlage der Militärpiloten-Ausbildung bleiben.



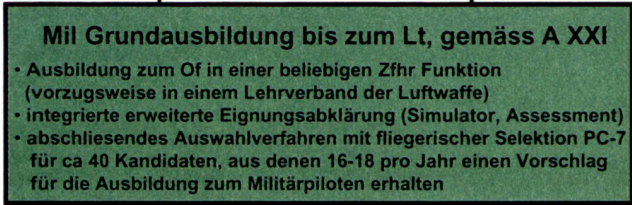
Simulatoren sind nicht mehr wegzudenken; auch die PC-7-Ausbildung wird durch Simulatoren ergänzt.

Neukonzept Pilotenausbildung Luftwaffe

Kandidatenpotenzial:



ca 60 Kandidaten



ca 16–18 Pilotanwärter p/a



ca 16–18 brevetierte Militärpiloten p/a



Die Jet-Grundschulung bleibt möglicherweise nicht in der Schweiz. Hier ein HAWK über den Alpen.

Vor Beginn der Pilotenschule

■ Die Fliegerische Vorschulung (FVS) bleibt Basis für die Potenzialfassung, für den Erstkontakt und für die Grundselektion. Die FVS ist eine weltweit einmalige Institution, welche allen interessierten 16- bis 18-jährigen Schweizer Bürgerinnen und Bürgern, unabhängig von deren sozialer Stellung und finanziellen Mitteln, den Zugang zu einem Aviatikberuf ermöglicht. (www.fvs.ch)

■ Etwa 60 aus der Fliegerischen Vorschulung vorselektionierte Kandidaten werden anlässlich der militärischen Aushebung grundsätzlich als Pilotanwärter vorge-merkt, absolvieren jedoch ihre militärische Grundausbildung als Offiziersanwärter in einer beliebigen Funktion, vorteilhafterweise bei einem Lehrverband der Luftwaffe.

Während dieser militärischen Grundausbildung bis zum Leutnant haben die Kandidatinnen und Kandidaten eine erweiterte Eignungsabklärung von zirka 6 Tagen Dauer zu durchlaufen.

■ Zirka 40 Leutnants werden im Anschluss an ihre Of Ausbildung zur fliegerischen Selektion auf Pilatus PC-7 zugelassen. Der genaue Zeitpunkt dieser Selektionsphase sowie welche Starts der militärischen Grundausbildung für Pilotanwärter mög-

lich sein werden, sind noch nicht definitiv; sie sind abhängig von übergeordneten Entscheiden.

■ Aus diesem letzten Auswahlsschritt werden, entsprechend dem heutigen Bedarf der Luftwaffe, jährlich 16 bis 18 Pilotanwärter zur Absolvierung der Militärpilotenausbildung zugelassen, und diese erhalten einen befristeten Anstellungsvertrag für die Dauer der Pilotenschule von dreieinhalb Jahren.

■ Ein Quereinstieg als Of Anwärter ohne Fliegerische Vorschulung, jedoch mit einer privat erworbenen Lizenz und einer erfolgreich bestandenen Zusatzabklärung bei der Luftwaffe ist im Einzelfall möglich.

■ Die für eine Militärpilotenausbildung als nicht geeignet befundenen Kandidaten (Of) stehen ihrem Lehrverband weiterhin als Leutnants zur Verfügung. Sie werden dank einer vollständigen Ausbildung in einer bestimmten Zugführer-Funktion anerkannte Milizkader werden, denen durchaus auch eine Karriere als Berufsoffizier oder als Zeitkader offen stehen wird.

Pilotenschule

■ Höchstalter zu Beginn der Ausbildung: 24 Jahre

■ Jährlich beginnen also etwa 16-18 Pilotanwärter nach ihrer Offiziersausbildung

und einem erfolgreich abgeschlossenen Auswahlverfahren die modular aufgebaute Pilotenschule der Luftwaffe.

■ Das erste Modul besteht aus der zivilen JAR-konformen ATP- (Air Transport Pilot) Ausbildung, welche an eine zivile Flugschule ausgelagert wird. Weitere Module sind:

- PC-7-Ausbildung
- Spartenspezifische Ausbildung auf Helikopter, Jet- oder Transportflugzeug
- Fluglehrer-Basisausbildung
- dazwischen 3 Theorieblöcke von je 2 bis 3 Monaten (inklusive FLG I)

■ Die Entschädigung während der Pilotenschule entspricht in etwa derjenigen eines Absolventen des Diplomstudiums an der MFS/ETHZ.

■ Gleichzeitig mit dem Anstellungsvertrag tritt eine Rückzahlungsverpflichtung über acht Jahre (inklusive Ausbildungszeit) in Kraft. Das heisst, dass Pilotanwärter oder ausgebildete Militärpiloten, welche die Luftwaffe vor Ablauf dieser achtjährigen minimalen Vertragszeit verlassen, einen Teil der Ausbildungskosten in der Maximalhöhe von Fr 120 000.– zurückerstatten müssen. Oder anders ausgedrückt: Die Luftwaffe vermittelt den Absolventen ihrer Pilotenschule kostenlos eine vollumfängliche Berufspilotenausbildung mit interna-

Vereinigung der Schweizer Nachrichtensoffiziere (VSN): 54. Generalversammlung am 31. März 2001 in Zofingen

Der Präsident der VSN, Oberst Felix Meier, eröffnete in Zofingen die 54. GV und begrüßte zahlreiche Gäste, zu denen die Herren Korpskommandanten Fehrlin und Zoller, Divisionär Gall und Brigadier Pfister, Dr. Jürg Stüssi-Lauterburg, Chef der Eidg. Militärbibliothek, der Vizepräsident der SOG, Oberst i GSt Albertin, und Stadtrat Frösch der Stadt Zofingen gehörten. Nach einem kurzen Rückblick auf die aktive Geschichte der VSN durch den Präsidenten stellte Brigadier Pfister die Organisation des Nachrichtendienstes in der Armee XXI vor. In Anbetracht der Herausforderungen, denen die Schweiz gegenübersteht, wird die Bedeutung des militärischen Nachrichtendienstes als Grundlage für eine objektive Lagebeurteilung durch die verantwortlichen Behörden noch zunehmen. In der jüngsten Vergangenheit haben die Ereignisse in Davos (WEF) und Mazedonien den Wert des militärischen Nachrichtendienstes bestätigt. Stadtrat Frösch stellte in knappen Worten seine Stadt vor: 9000 Einwohner, 960 ha Fläche mit 220 ha Wald, Kreuzpunkt der Ost-West- und der Nord-Süd-Achsen.

Speditiv führte der Präsident seine Mitglieder durch die Traktanden der GV. Sowohl über den Jahresbericht wie auch über das präsidiale Editorial im Bulletin der Vereinigung wurde abgestimmt und diese auch angenommen. Als neuer Präsident der Vereinigung, die zum gegenwärtigen Zeitpunkt einen Mitgliederbestand von 1098 Aktiven aufweist, wurde einstimmig Major Nicholas O. Walti gewählt. Ihm zur Seite stehen sowohl ein neuer Vorstand wie auch als Berater die bisherigen Vorstandsmitglieder. Der neue Präsident will die VSN in die Zukunft führen und ist sich bewusst, dass der Staffelwechsel in einer veränderten Lage erfolgt. Demzufolge steht er vor drei Problemfeldern:

1. die VSN verliert – wie die meisten OGs – Mitglieder, was auch den Handlungsspielraum einschränkt;

2. die A XXI fordert die Miliz zur Stellungnahme heraus;

3. die Beziehungen zur SOG verlangen eine differenzierte Stellungnahme der VSN. Demzufolge will der neue Präsident in der Zukunft drei Rollen der VSN verstärken:

1. die Verpflichtungen zugunsten der Vereinsmitglieder. Die Bataillons- und Kompaniestufe müssen vermehrt beachtet werden;

2. die Professionalität der Milizoffiziere ist dauernd durch Informationen zu stärken;

3. die Nachrichtensoffiziere sind, neben den Kommandanten, in den Stäben die kritischen Denker. Sie wollen die Funktionstüchtigkeit der A XXI erreichen. Sie verstehen sich als kritische Ansprechpartner, die als Milizoffiziere dauernd im Einsatz stehen.

Das Tätigkeitsprogramm 2001 wurde kurz vorgestellt:

Mai: die elektronische Aufklärung;

Juni: ein Vortrag von Dr. Peter Scholl-Latour;

September: Herbstveranstaltung;

November: Referat.

Zu den beabsichtigten Projekten gehört die Durchführung einer Umfrage und der Internetauftritt. Geprüft wird auch eine neue Lösung für das Bulletin.

Ein Mitglied aus der französischsprachigen Schweiz betonte, dass das Bulletin mit seinen französischen Texten auch die welsche Schweiz erreichen würde. Merci!

Das Referat von Dr. Stüssi-Lauterburg über die «Schweizerische Militärgeschichte 1885–1991» war ein rhetorisches Feuerwerk. Dazu gehörte das Faktum, dass sich auch Zofingen 1848 als Bundesstadt beworben hatte. Des Weiteren skizzierte der Referent in einprägender Art die strategische Bedeutung von Zofingen. Mit einem kurzen Blick auf den Schlieffenplan und seinen Autor zitierte er den 1.-Weltkriegs-Spruch des Tandems Wille-Sprecher: «Was Wille will und Sprecher spricht, das tue

willing und murre nicht.» Den Wegweis der sowjetischen Mission im November 1918 zum Zeitpunkt des Landesstreiks bezeichnete er als Meisterleistung des schweizerischen Nachrichtendienstes. Heute liegen die bestätigten Informationen vor, dass die Mission die Führer des Landesstreiks unterstützte.

Es folgten die Ausführungen über Minger und die Wehranleihe. Eindrücklich beschrieb Dr. Stüssi die strategische Bedeutung der Abmachungen von Henri Guisan, der der Neutralität verpflichtet war. Eine echte Rosine war eine Fotografie vom 19.7.40 von Guisan und seinem Stab, auf der Albert Mayer zu sehen war. Den Réduitbezug bezeichnete Stüssi als die richtige Antwort auf die Pläne und Äusserungen des Führers (1941: «Die Schweizer sind ein widerwärtiges Volk»). Den letzten Operationsplan gegen die Schweiz hat General Franz Böhme erarbeitet, der Mann, der am 16.10.41 in Serbien ein Gemetzel befahl. Ein weiterer Diktator und Megamörder, Josef Stalin, bezeichnete die Schweizer als Schweine und verlangte von den Alliierten, dass sie über das Schweizer Gebiet die Deutschen umfassen sollten. Churchill widersetzte sich diesem Ansinnen. Guisan schickte Churchill 1946 eine Kopie seines Generalsberichtes.

Nach dem Zweiten Weltkrieg folgte die Beschaffung der Vampire- und Venom-Kampfflugzeuge. Paul Chaudet trat für die Produktion der Mirage-III-Kampfflugzeuge ein. Das Ende der 80er-Jahre schlussendlich war durch den Zusammenbruch des Warschauer Paktes und der UdSSR gekennzeichnet. In der Schweiz übernahm Kaspar Villiger die Führung des EMD.

Nach diesem spannenden Vortrag folgte eine Besichtigung von Zofingen und seiner Kulturgüter.

Die Nachrichtensoffiziere werden auch in der Zukunft ein kritischer Geist sein. Sie stellen eine Bereicherung unserer Milizarmee dar. A. St.

tional – auch zivil – anerkanntem Standard und JAR-Lizenzierung bei einer minimal achtjährigen Verweilzeit bei der Luftwaffe.

■ Nach der dreieinhalbjährigen Ausbildung erfolgt die Brevetierung zum Militärpiloten bei gleichzeitig neuem Anstellungsvertrag als ständiger Angestellter des Bundes.

Nach der Pilotenschule

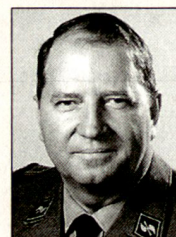
■ Nach der interessanten und abwechslungsreichen Ausbildung zum Berufsmilitärpiloten erfolgt die Umschulung auf Super Puma oder F/A-18. Im Einsatz haben es die operationellen Piloten ausschliesslich mit Hightech-Geräten im ganzen Spektrum der Luftwaffe zu tun.

Der Einsatz bei Tag und Nacht und unter allen Wetterbedingungen wird zu einer faszinierenden, anspruchsvollen und befriedigenden Aufgabe.

■ Nach acht Jahren ab Beginn der Ausbildung ist ein Wechsel in die Privatwirtschaft (Lufttransportunternehmen) dank der vorhandenen zivilen Lizenzen problemlos möglich. Ebenso erlischt die Rückzahlungsverpflichtung nach diesem Zeitpunkt.

■ Für etwa 50% der ausgebildeten Berufsmilitärpiloten stehen in der Luftwaffe auch nach deren operationellen Einsatzzeit attraktive Tätigkeiten, zum Beispiel als Ausbilder oder in Führungsfunktionen, zur Verfügung. Eine einwandfreie Gesundheit vorausgesetzt, behält der Berufsmilitärpilot

je nach Aufgabenbereich eine entsprechende fliegerische Zulassung bis zum Ende seiner beruflichen Tätigkeit. ■



Josef Peyer,
Oberst,
Berufsmilitärpilot
in der Luftwaffe,
Projektleiter neue
Pilotenausbildung.