

Fliegerische Vorschulung : die Luftwaffe ist zuständig

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **170 (2004)**

Heft 9

PDF erstellt am: **15.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-69279>

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.

Fliegerische Vorschulung – die Luftwaffe ist zuständig

Seit Anfang 2004 ist nicht mehr das Bundesamt für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) für die Fliegerische Vorschulung des zivilen und militärischen Pilotennachwuchses zuständig, sondern das VBS, das heisst: die Luftwaffe. Dieser Transfer der Zuständigkeit bringt der Luftwaffe einerseits Mehrkosten, andererseits aber auch die Anerkennung der Kompetenz und der nachgewiesenen Leistungsfähigkeit. Oberst a D Josef Peyer war massgebend an der Gestaltung des neuen Konzeptes beteiligt und ist deshalb prädestiniert und legitimiert, uns die neue Situation in der Fliegerischen Vorschulung vorzustellen. **Lä**

Josef Peyer

Vom fliegerischen Vorunterricht (VU) zur Fliegerischen Vorschulung (FVS)

Schon während des Zweiten Weltkrieges und bis in die 50er-Jahre hinein organisierte der Aero Club der Schweiz im Auftrage der damaligen Abteilung Flugwesen und Fliegerabwehr des Eidg. Militärdepartements den militärischen fliegerischen Vorunterricht. Es ging dabei vor allem um die Sicherstellung des Nachwuchses für den Pilotenbestand der schweizerischen Fliegertruppe.

Durch ein steigendes Bedürfnis der Privatwirtschaft und den dringenden Ruf nach staatlicher Förderung des Nachwuchses für Pilotenberufe wurde mit einem Bundesbeschluss vom 3. Oktober 1958 dieser militärische Vorunterricht zur Fliegerischen Vorschulung umgewandelt. Der Zweck war damals (Zitat:) «...die Schaffung eines schweizerischen Gemeinschaftswerkes zur Förderung des fliegerischen Nach-

wuchses und zur Behebung des Pilotenmangels bei der Fliegertruppe, der Swissair und der Privatluftfahrt».

Mit diesem Bundesbeschluss wurde die Förderung des fliegerischen Nachwuchses im Wesentlichen zur Aufgabe des Staates. Dies rechtfertigte sich insbesondere

- aus der nationalen Bedeutung der zivilen und der militärischen Luftfahrt,
- aus der notwendigen Abstimmung zwischen den zivilen und den militärischen Bedürfnissen und Laufbahnen sowie
- aus der Gleichstellung der Luftfahrtberufe im Verhältnis zu anderen technischen und akademischen Berufen, in denen die Grundausbildung weit gehend von der öffentlichen Hand getragen wurde.

Der Bundesbeschluss von 1958 verteilte die Aufgaben auf dem Gebiet der Nachwuchsförderung auf das Bundesamt für Zivilluftfahrt, das Bundesamt für Militärflugwesen und Fliegerabwehr, die Swissair sowie den Aero-Club der Schweiz und private Flugschulen. Er wurde laufend verlängert und an die neuen Bedürfnisse angepasst. 1972 wurde die Förderung des Nachwuchses für die Fallschirmaufklärer

aufgenommen, und 1986 wurde die Fliegerische Vorschulung auch für junge Schweizerinnen geöffnet, die sich für eine Laufbahn als Berufspilotin interessieren. Heute ist diese Bundesaufgabe im Artikel 103a des Schweizerischen Luftfahrtgesetzes geregelt.

Die Fliegerische Vorschulung ist eine einmalige Institution, welche jedem Schweizer Bürger und jeder Schweizer Bürgerin, ungeachtet ihrer sozialen Herkunft, den Zugang zum Pilotenberuf ermöglicht.

In den vergangenen 45 Jahren haben sich über 200 000 Schweizer Jugendliche für die FVS-Kurse interessiert; über 5000 KandidatInnen haben diese Schulung erfolgreich absolviert. Administrativ und organisatorisch ist die Fliegerische Vorschulung bis heute beim Aero-Club der Schweiz angesiedelt.

Pilotenberuf und Aviatik im Wandel

Was früher noch als Traumberuf diejenigen fast magisch anzog, die von der Fliegerei geradezu besessen waren, wird heute eher nüchtern und mit kühlem Kalkül betrachtet und bewertet. Veränderte gesellschaftliche Ansprüche, hohe Ausbildungskosten, unsichere Zukunftsaussichten sowie die allgemein schwindende Attraktivität sind wesentliche Faktoren für die Entscheidung, den harten Ausbildungsweg zum Berufspiloten beschreiten zu wollen oder eben nicht.

Die Sorge um einen späteren Arbeitsplatz liess denn auch die Zahl der an einer Pilotenausbildung Interessierten sinken. Drastische Beschneidungen von Streckennetzen und Flottengrössen im Überlebenskampf bei den Fluggesellschaften, aber auch gravierende Reduktion von Beständen, Material und Infrastruktur in den Luftwaffen weltweit beeinflussen Angebot und Nachfrage entscheidend. Es ist deshalb nicht verwunderlich, dass in diesem Umfeld auch die Fliegerische Vorschulung seit einiger Zeit mit sinkenden Anmeldezahlen kämpft.

Obwohl derzeit die Aviatik und der Zugang zu deren Berufen stagniert, ist man sich in Fachkreisen weit gehend darüber einig, dass – vorausgesetzt das wirtschaftliche und politische Umfeld stimmen und keinerlei verletzende Einflussfaktoren wie SARS oder Terrorismus dieser Entwicklung entgegenstehen – die Aviatik mittel- und langfristig wieder einen Aufschwung erleben wird.

Qualifizierte Piloten können aber bei entsprechender Nachfrage nicht einfach aus dem Hut gezaubert werden; deren Ausbildung ist zeitaufwändig, und die notwendige Berufserfahrung kann nicht einfach in Büchern angelesen werden. Es wäre des-



Ein harter und langer Ausbildungsweg bis ins Cockpit einer F/A-18. Fotos: Luftwaffe



Fluglehrer und Teilnehmer eines der ersten SPHAIR-Kurse im April 2004 im Birrfeld.

halb fatal, auf Grund der aktuellen Situation Ausbildungsgefässe, wie z. B. die FVS, auslaufen zu lassen.

Die Eidgenössische Aufsichtskommission für die Fliegerische Vorschulung hat deshalb bereits vor vier Jahren eine Arbeitsgruppe mit der Bearbeitung dieser Problematik, das heisst mit der Schaffung eines neuen Konzeptes zur Anpassung bzw. Neuausrichtung der FVS beauftragt. Im Oktober 2002 wurde dieses neue Konzept, mit der exotisch klingenden Bezeichnung «SPHAIR – Exploring Aviation Talent» einer breiten Öffentlichkeit vorgestellt und seither umgesetzt. Seit Ende März dieses Jahres ist SPHAIR anstelle der bisherigen FVS operationell; ein erstes Dutzend der neuen Kurse wurde bereits erfolgreich durchgeführt.

Transfer vom UVEK zum VBS

Im Zusammenhang mit dem Entlastungsprogramm 03 des Bundes haben die eidgenössischen Räte im Oktober vergangenen Jahres unter anderem auch über den Fortbestand der Fliegerischen Vorschulung debattiert und schlussendlich über deren Weiterexistenz entschieden. Es wurde aber auch entschieden, dass ab 2004 die Verantwortung für die FVS bzw. für deren Neukonzept SPHAIR vom Departement Leuenberger (UVEK) ins Departement Schmid (VBS) transferiert werde. Neu ist somit nicht mehr das BAZL, sondern die Luftwaffe zuständig. Der Ausbildungschef der Luftwaffe, Divisionär Pierre-André Winteregg, ist mit der Umsetzung beauftragt. Die vom Bundesrat ernannte Eidg. Aufsichtskommission für die FVS bzw. für SPHAIR bleibt unter dem Präsidium von Herrn Jean-Rodolphe Willi des BAZL/UVEK einstweilen bestehen. Der Auftrag und somit die Verantwortung wur-

den also transferiert, nicht aber die finanziellen Mittel. Das bedeutet, dass für die Finanzierung von SPHAIR ab 2004 das VBS aufzukommen hat. Dem Spardruck gehorchend und abhängig von den ohnehin von Jahr zu Jahr enger werdenden verfügbaren Mitteln wird dies wiederum gewisse Konsequenzen bzw. Einschränkungen nach sich ziehen. Der Chef der Armee, KKdt Christophe Keckeis, und der Kdt der Luftwaffe, KKdt Hansrudolf Fehrlin, haben sich aber klar für SPHAIR ausgesprochen und den Willen bekundet, den Fortbestand dieser notwendigen Institution im bestmöglichen Rahmen sicherzustellen. Es ist aber nicht auszuschliessen, dass aus ökonomischen Gründen vom ursprünglichen Durchführungskonzept künftig etwas ab-

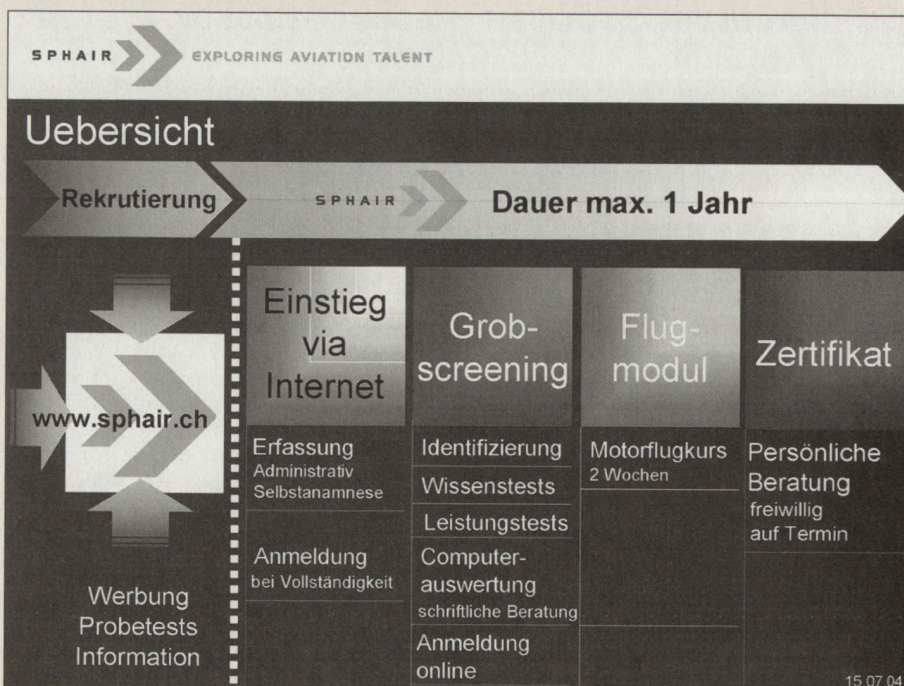
gewichen werden muss; die Umsetzung des Art. 103a des Luftfahrtgesetzes soll jedoch gewährleistet bleiben.

SPHAIR – mehr als nur eine Selektion

Ein neuer, frischer und attraktiver Auftritt von SPHAIR soll die jungen Leute ansprechen und für eine aviatische Berufslaufbahn begeistern. Dabei soll der Pilotenförderung und -beratung besonderes Gewicht beigemessen werden. Als zentrales Hilfsmittel steht das Internet zur Verfügung. Unter der Homepage-Adresse www.sphair.ch wird Interessentinnen und Interessenten die Fliegerische Vorschulung komplett neu vorgestellt.

Unverbindlich und spielerisch sollen sich die KandidatInnen eingehend über ihren Traumberuf und die gestellten Anforderungen informieren können. Ein ausgeklügelter Selbsttest ermöglicht es zum Beispiel den Interessierten festzustellen, ob er/sie eine genügend gute Raumorientierung hat oder über ein gut entwickeltes Vorstellungsvermögen verfügt. Ein Gesundheits-Selbsttest zeigt die diesbezüglichen Anforderungen auf. Damit kann die grundsätzliche Eignung schon vor der eigentlichen Anmeldung überprüft werden.

Das Medium Internet, von jungen Leuten ohne Hemmschwelle benutzt, ermöglicht den einfachen und leichten Zugang zu Informationen über die Fliegerische Vorschulung. Damit werden die Interessierten nicht schon zu Beginn mit einer Verpflichtung (Erscheinen zur ärztlichen Voruntersuchung, Prüfung usw.) konfrontiert. Zusammen mit einem auf die ju-



Schematische Darstellung des Ablaufes von SPHAIR.

gendliche Zielgruppe von 17- bis 20-Jährigen ausgerichteten Werbeauftritt will SPHAIR sicherstellen, dass möglichst viele junge Leute diese Homepage besuchen, um sich zu informieren und schliesslich für das Screening und die Fliegerische Abklärung und Ausbildung (FA/A) anzumelden.

Das so genannte Screening wird an einem zentralen Standort, nämlich im Fliegerärztlichen Institut in Dübendorf, durchgeführt. Die Luftwaffe verfügt dort über einen modernst eingerichteten Testsaal mit 12 Einzelarbeitsplätzen. Die Kandidaten/Innen können sich, sofern sie die vorgängig erwähnten Grundvoraussetzungen erfüllen, via Internet für einen selbst zu wählenden Prüfungstag einschreiben.

Die zu diesem Testsaal gehörenden Computer und die Testsoftware sind einzeln und in drei verschiedenen Landessprachen programmiert. Das Testprogramm besteht aus verschiedenen Testbatterien und ist ein Gemeinschaftsprodukt aus einer intensiven Zusammenarbeit zwischen dem Fliegerärztlichen Institut und dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR). Mit einer sehr hohen Erfolgsquote können unter den Probanden diejenigen herausgefiltert werden, welche den Ansprüchen für eine Berufspilotenausbildung am besten genügen. Je nach Ergebnis der Wissens- und Leistungstests anlässlich des Screenings – die Auswertung erfolgt ebenfalls elektronisch – können sich die geeig-

neten KandidatInnen wiederum via Internet zur zweiwöchigen Fliegerischen Abklärung und Ausbildung anmelden.

Die für eine Pilotenausbildung weniger geeigneten KandidatInnen erhalten auf Wunsch eine Beratung über ihre Möglichkeiten für eine Laufbahn in anderen aviatischen Berufen, das heisst: Förderung des Potenzials und nicht bloss Selektion steht im Vordergrund.

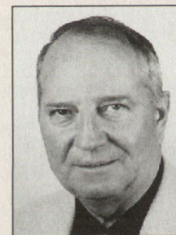
Das abschliessende fliegerische Modul, ein zweiwöchiger Motorflugkurs bei einer für SPHAIR-Kurse ausgewählten schweizerischen Motorflugschule mit speziell ausgebildetem Personal soll dem Kandidaten / der Kandidatin im Hinblick auf eine Berufspilotenausbildung klare Beurteilungs- und Entscheidungshilfen und ein fliegerisches «Startkapital» mitgeben. Im Rahmen des Beurteilungsgesprächs am Schluss dieses Kurses können die TeilnehmerInnen klare Aussagen über ihre Erfolgchancen erwarten. Zudem werden ihnen wiederum auf Wunsch in einer persönlichen Beratung Weiterentwicklungsmöglichkeiten oder Alternativen in anderen aviatischen Berufen aufgezeigt.

Der ganze Ablauf von SPHAIR vom Einstieg via Internet bis zum Abschluss des Motorflugkurses dauert in der Regel maximal ein Jahr; dies gegenüber der bisherigen FVS von drei Jahren. Das am Schluss ausgestellte Zertifikat mit positivem Leistungsausweis ist eine Voraussetzung für die Bewerbung als Pilotanwärter bei der Luftwaf-

fe und soll gleichzeitig auch den erleichterten Zugang für eine zivile Berufspilotenausbildung ermöglichen.

Mit dieser wichtigen Aufgabe begibt sich die Luftwaffe, zumindest teilweise und wörtlich in neue «SPHAIRen». Das Nachfolgeprodukt für die Fliegerische Vorschulung weist zahlreiche Neuerungen auf, die bestechen. So ist zum Beispiel die umfassende und ausgeklügelte Nutzung des Internets sowie das gesamte Informatikkonzept – vom Erstkontakt bis zum abschliessenden Zertifikat – beispielhaft.

Die Aviatik ganz allgemein und die Luftwaffe im Besonderen braucht guten Aufwind, und es ist ihr zu wünschen, dass sie mit SPHAIR zahlreiche neue Talente für die Fliegerei entdeckt und hoffentlich auch halten kann. ■



Josef Peyer,
Oberst a.D.,
ehem. Instruktionsschef
Flieger, SPHAIR/Teil-
projektleiter FA/A,
5621 Zufikon AG

Hans Bachofner

Schiffbruch mit Zuschauern – Sicherheitspolitik nach dem Ende der Friedensillusionen

Flaach: Schweizerzeit Verlag, 2004, ISBN 3-907983-45-9.

Hans Bachofner ist Jurist, Divisionär ausser Dienst und war Stabschef Operative Schulung und Chefredaktor der Allgemeinen Schweizerischen Militärzeitschrift. Der scharfsinnige militärstrategische Vordenker schreibt einmal mehr frühzeitigen, schonungslosen und unbequemen Klartext. Nicht «Was könnten wir noch tun?» sei zu fragen, sondern «Was müssen wir tun, um unsere Freiheit und Unabhängigkeit zu schützen?». Der kommenden Sinnkrise der Armee XXI sei vorsorglich entgegenzuwirken, indem die grundlegenden offenen Fragen zu Aufträgen und Doktrin der Armee beantwortet werden. Er fordert: «Wer es gut meint mit der Armee, muss jetzt Kritik üben. Wer Maulkörbe verteilt, soll in die Hand gebissen werden.» Das wie eine Gebetsmühle wiederholte Schlagwort «Sicherheit durch Kooperation» beantwortet hauptsächlich Fragen nicht. Gebe es überhaupt «Sicherheit durch Kooperation» unter

Wahrung der Neutralität? Gemeint seien nicht juristische Spitzfindigkeiten in der Art von Winkeladvokaten, sondern politische Wirklichkeiten. Welche internationale Zusammenarbeit sei möglich, ohne sich in die militärischen Einrichtungen der USA – mit ihrer imperialen Strategie – und Europas einzubinden? Welche Leistungen seien durch die Schweizer Armee zu erbringen? Wo in der Welt, wie viel und wie lange? «Wer ist in der Lage und willens, einer bedrohten Schweiz militärisch unter die Arme zu greifen? Wie, womit, wie schnell, zu welchem Preis, unter welchen Umständen? Mit welchen Folgen?» Fragen über Fragen. Die Bachofnersche Broschüre vermittelt herausfordernde Denkanstösse und Lösungsansätze zur militärstrategisch nach wie vor unbewältigten Lage der schweizerischen Landesverteidigung und der Armee XXI.

Heinrich L. Wirz

Übergabe des ersten MOWAG PIRANHA RAP Pz

Mit dem Rüstungsprogramm 2002 hat das Parlament die Beschaffung von 36 hochmodernen so genannten «Radio Access Point Panzern» (RAP Pz) bewilligt. Die Industriepartner, die Firmen MOWAG AG und THALES Communications AG, haben Ende Juni das 1. Serienfahrzeug termingerecht an das Beschaffungs- und Technologiezentrum des VBS übergeben. Für das Kreuzlinger Technologieunternehmen stellt dieser Auftrag eine weitere Bestätigung der Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der gepanzerten PIRANHA-Fahrzeuge dar, setzt doch die Schweizer Armee mit dem Panzerjäger TOW PIRANHA, dem Radschützenpanzer 93 und dem Aufklärungs- und Schiesskommandantenfahrzeug EAGLE bereits seit Jahren auf bewährte MOWAG Produkte. Der nun beschaffte RAP Pz ist eine mobile und geschützte Plattform, welche die Kommunikation zwischen funkgestützten und drahtgebunden Netzen sicherstellt.

www.mowag.com

dk