

Neue Wege in der Pilotenausbildung

Autor(en): **Ott, Charles**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **78 (2003)**

Heft 2

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-714204>

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 Pilotenausbildung

496/1213

Geändertes Kriegsbild – Veränderte Anforderungen

Aus diversen operationellen, technologischen, ökonomischen und persönlichen Gründen sieht sich die Luftwaffe veranlasst, ihre bewährte, aber kostspielige Ausbildung für Militärpiloten vollständig umzugestalten. Zu diesem Zweck werden nicht nur die Ausbildungsgeräte ausgetauscht, sondern auch das theoretische und fliegerische Programm für die nunmehr ausschliessliche Berufsmilitärpilotenkarriere teils erweitert, teils zeitlich konzentriert.

Die Anforderungen an die Militärpiloten haben sich stark gewandelt, da sich auch das Kriegsbild stark geändert hat. Die Operationen rollen viel schneller ab, werden auf



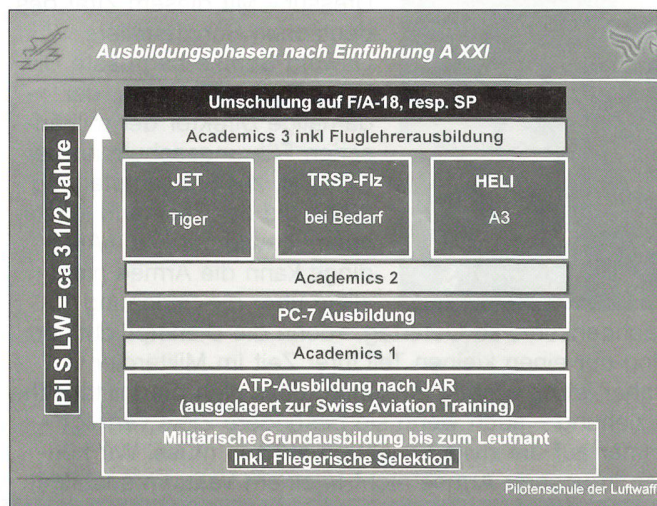
Oberst i Gst Charles Ott, Vico Morcote

Echtzeit-Aufklärungsresultate abgestützt und sogar im Zielflug noch angepasst.

Beweggründe

Die Ziele sind immer weniger Erdtruppenobjekte, sondern primär feindliche Mittel zur Überwachung, Aufklärung und Führung, ferner feindliche Raketenbasen. Es geht auch immer weniger um Zerstörung gegnerischer Mittel, sondern um Verhinderung gegnerischer Aktionen, Androhung möglicher Konsequenzen auf feindselige Aktionen der Opponenten usw. Verwendet werden nicht mehr grosse Flugzeugformationen, sondern einzelne reaktionsstarke Fluggeräte, die Mittel höchster Präzision vorab lasergesteuert einsetzen.

- Die Ausbildung muss sich auf Flugzeugtypen stützen, welche möglichst ähnlich wie die Kampfflugzeuge ausgerüstet sind, aber bezüglich Beschaffungs- und Betriebskosten vorteilhafter sind. Diese Tendenz wird zurzeit insofern begünstigt, als die meisten vorhandenen Trainingsgeräte sowieso das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben. Einzig der F-5B wird derzeit von den USA und Spanien auf ein Glascockpit und einen «Mission Computer» umgebaut, unsere F-5F haben aber schon zu viele Stunden, als dass sich dies noch lohnen würde.



- Sehr wichtig ist zudem, dass praktisch alle Flugwaffen ihre Flugzeugbestände reduziert haben und deshalb auch viel weniger Pilotennachwuchs benötigen. So braucht die Schweiz zurzeit statt den früheren rund 30 Piloten noch je 6 Jet- und 6 Helipiloten jährlich.
- Da der Sparschwang auch für die Ausbildung gilt, besteht in der Pilotenausbildung ein starker Druck auf kürzere und damit billigere Ausbildungszeiten.
- In letzter Zeit ist das Interesse der jungen Leute für den Pilotenberuf spürbar gesunken. Sei es, dass der Arbeitsplatz «wackliger» geworden ist, etwas von seinem Glanz verloren hat oder der Pilot zu Unrecht nur noch als Systembetreuer statt als echter Pilot wahrgenommen wird. Oder eben – im Vergleich zu andern gut bezahlten Berufen – einer langen, harten Ausbil-

dung bedarf und viele Ortsabwesenheiten bedingt. Nicht zu übersehen ist, dass die Zahl der Militärpiloten ständig abnimmt, daher auch die Kontakte der Jungen mit solchen Vorbildern rarer werden. Der Wegfall der Kategorie der eigentlichen Milizpiloten schränkt die Wahl-Möglichkeiten der Kandidaten zusätzlich ein.

- Eine Konsequenz aus dem gesunkenen Interesse am Pilotenberuf ist auch die Tatsache, dass nun viel weniger Fluginstruktoren zur Verfügung stehen. Dies gilt im zivilen wie im militärischen Bereich und hat zur Folge, dass die Pilotenausbildung mit weniger Instruktoren auskommen muss, was vor allem im Helibereich Engpässe geschaffen hat.

All diese Fakten führten dazu, dass die ganze Schulung von Militär- und Zivilpiloten neu überdacht werden musste.



2 Mirages III S überm Turtmantal/Brunegg.

Fliegerische Vorschulung

Die langjährigen fliegerischen Vorschulungskurse FVS werden nur noch im Jahr 2003 durchgeführt, da auch sie einen Zulaufmangel verspüren und die angestrebte Zahl von 900 Anwärtern nicht mehr erreicht werden kann. Daher sollen nun nicht nur die 15- bis 20-Jährigen, sondern auch die 21- bis 26-Jährigen angesprochen werden.

Mit dem **neuen Sphair-Programm** soll eine gründliche Abklärung der Berufseignung durchgeführt werden, um so die diversen Aviatikberufe mit möglichst hoher Erfolgsquote zu versorgen. Der Einstieg erfolgt modern, d.h. via Computer (www.sphair.ch).

Nach bestandener psychotechnischer Untersuchung ist ein zweiwöchiger praktischer Kurs mit Theorie und rund 8 Flugstunden vorgesehen, worauf den Kandidaten für die Berufswahl (zivil und militärisch) eine solide Prognose erteilt werden kann.

Militärische Ausbildung

Die medizinische Hauptselektion und die militärisch-fliegerische Selektion erfolgen vor und während der militärischen Grundausbildung, welche mit dem Leutnantsgrad abgeschlossen wird. Die Dauer dieser Schule beträgt in der Armee XXI ein Jahr.

Gemeinsame Ausbildungsblöcke für Militär- und Verkehrspiloten

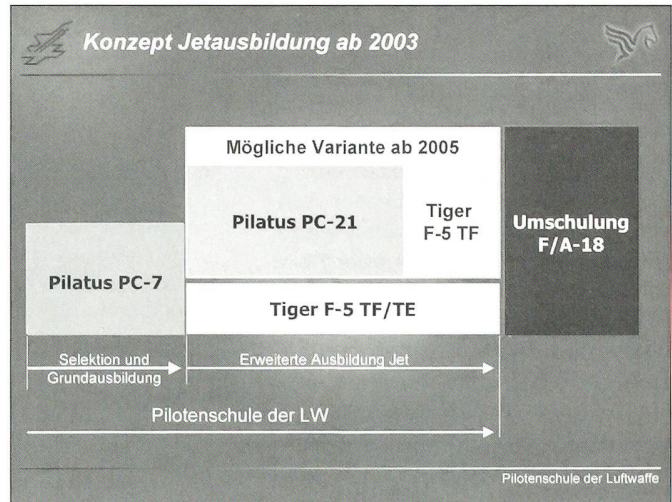
Ab sofort sollen die Militärpiloten-Kandidaten gemäss den gemeinsamen europäischen Aviatikvorschriften (JAR) zusammen mit den angehenden zivilen Berufspiloten ausgebildet werden. Dies in Berücksichtigung der Tatsachen, dass

- beide Operationen in immer stärker belegten Lufträumen durchzuführen sind und
- Militärpiloten ab Alter 30 der Übertritt in die Zivlaviatik erleichtert werden soll, um so immer wieder Platz für junge Militärpiloten zu schaffen.

Abschlussziel der ersten Ausbildungsphase, mit 140 Flugstunden und 55 Simulatorstunden in 14 Monaten, ist die zivile **Air Transport Pilots Licence (ATP)** und kostet rund 120 000 Franken. Diese Kosten werden von der Luftwaffe getragen, sofern sich der Schüler für mindestens acht Jahre als Berufsmilitärpilot verpflichtet.

Pilotenschule der Luftwaffe

Die Ausbildung der angehenden Militärpiloten dauert bis zur Umschulung auf das Kampfflugzeug oder den Superpuma (evtl. Transportflugzeug) **rund 3,5 Jahre**. Sie beginnt mit der genannten ATP-Ausbildung, welche bei der Swiss Aviation Training School ausgelagert wird. Dann folgt die



PC-7-Ausbildung, anschliessend die Spartenausbildung je nach vorgesehener Einsatzverwendung. Unterbrochen werden die fliegerischen Programme durch drei Blöcke stufengerechte Academics (Theoretischer Stoff und Fluglehrerausbildung), um so den Anschluss an die Lehrgänge der technische Fachschulen zu gewährleisten.

Die PC-7-Phase wird von allen Pilotenanwärtern durchlaufen und dient der Grundausbildung als Militärpilot sowie der Feinselektion. Der PC-7 ist dafür sehr gut geeignet. Die Tatsache, dass die vorhandene Instrumentierung nicht mehr den modernen Flugzeugen entspricht, dürfte gelegentlich nach einer Modernisierung rufen.

Das Spartentraining wird zurzeit für Jetpiloten auf Hawk, für Helipiloten auf Alouette 3 absolviert. Die Hawks sollen aber verkauft werden, da die Flottenkosten angesichts der geringen Piloten-Ausbildungszahlen zu hoch sind und das nötige moderne Glascockpit fehlt. Sie sollen daher zunächst durch die F-5F-Doppelsitzer ersetzt werden. Ab 2005 dürfte es möglich sein, dass der neue PC-21 von Pilatus als modernstes Schulflugzeug für das Basis- und das Advanced-Training verfügbar wird, was die Betriebskosten merklich senken und den F-5 für seine Hauptaufgabe etwas schonen würde.

Der Sprung vom Propellerturbinen-Trainer **direkt zum Jet-Kampfflugzeug** wäre zu teuer, da die deshalb benötigten zusätzlichen Übungsstunden auf dem

Kampfflugzeug viel kostspieliger als auf dem Trainingsflugzeug wären. Man will sich daher darauf beschränken, das so genannte «lead in Training» auf dem F-5F zu bewältigen. Der Kandidat muss dabei kein F-5-Rating erwerben und kann die technische Operation des Flugzeuges dem Fluglehrer überlassen. Durch die Konzentration auf die Navigations- und die formellen Luftkampfübungen sind auch hier viele Flugstunden einzusparen.

Die Helipiloten-Anwärter können alle Übungen auf den Alouette 3 absolvieren, die jedoch mittelfristig durch modernere Helis abgelöst sind.

Zukunftsvisionen

Da praktisch alle Luftwaffen die gleichen Probleme, d.h. hohen Kostendruck und geringen Pilotennachwuchsbedarf, haben, werden grenzüberschreitende Lösungen gesucht:

- 12 Länder studieren zurzeit eine gemeinsame Ausbildungslösung ab dem Jahr 2012, d.h. das **Advanced European Jet Pilots Training (AEJPT)** mit einem neuen Trainer, der speziell für diese Ausbildungsphase geeignet wäre.
- Es gibt Bestrebungen einer gemeinsamen Ausbildungslösung mit einigen Nachbar-Luftwaffen der Schweiz
- Die Ausbildung könnte – analog den guten Erfahrungen in der zivilen Grundausbildung – ins weiter entfernte Ausland, z.B. nach Kanada, verlegt werden, wo:
 - mehr geeignete Übungsräume vorhanden sind
 - das beständigere Wetter eine raschere und konzentriertere Ausbildung gewährleistet
 - weniger Lärmrücksichten nötig sind
 - die Piloten gleichzeitig ein gutes Training der englischen Sprache bekommen, mehr Interoperabilität erreicht wird, welche bei internationalen Rettungs-, humanitären und Friedenseinsätzen von grossem Vorteil wäre. ☑