



VEREIN SICHERHEITSPOLITIK
UND WEHRWISSENSCHAFT

POSTFACH 65, 8024 ZÜRICH

Sicherheitspolitische Information

Herausgegeben vom Verein Sicherheitspolitik und Wehrwissenschaft (VSWW)
Postfach 65, 8024 Zürich (PC 80–500-4)

www.Chinfo.ch/vsww

Präsident: Dr. Günter Heuberger

Redaktion: Dr. Daniel Heller

August 2003

Die Luftwaffe in schwierigem sicherheits- und finanzpolitischem Umfeld:

Ausbildungskooperation – sinnvoller Beitrag zur Aufrechterhaltung einer eigenen Luftwaffe

von Hptm Andreas Richner und Oberstlt i Gst Daniel Heller

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	2
Teil 1: Zunehmend schwierige Aufrechterhaltung einer ausreichend qualifizierten Luftverteidigungsfähigkeit	3
Spannungsfeld: Zunehmende Bedeutung der Luftwaffe bei schwindenden Finanzen	3
Schweizer Ausbildungskooperation bereits Realität	3
Auftrag von Armee und Luftwaffe	4
Konsequenzen für die Ausbildung der Militärpiloten	4
Ausbildung Militärjetpiloten in Armee XXI	5
Ausbildung von immer weniger Schweizer Militärpiloten	6
Teil 2: Kooperative Lösungsansätze sichern hohen Ausbildungsstand	7
Optimierungsmöglichkeiten in der Schweizer Jetpilotenausbildung	7
Drei Optionen der Ausbildungskooperation	7
<i>Anschluss an bestehende nationale Ausbildung</i>	7
<i>Option gemeinsame europäische Ausbildung</i>	8
<i>Option Anschluss an bestehende Ausbildungskooperation</i>	8
Zeitfenster für NFTC-Option für kurze Zeit offen	9
Optionen für die Jet-Ausbildung der Phase III / IV im Überblick	11

Einleitung

Am 18. Mai 2003 hat das Schweizer Stimmvolk mit überwältigender Mehrheit (76%) der Änderung des Militärgesetzes zugestimmt und das Konzept für die Armee reform «Armee XXI» bestätigt. Damit erhalten Heer und Luftwaffe der Schweizer Armee eine neue Grundlage nach dem Grundsatz «Sicherheit durch Kooperation».

Damit sind aber längst nicht alle Probleme gelöst – im Gegenteil. Auf Grund der sich laufend verschlechternden Finanzlage des Bundes müssen auch beim VBS bereits wieder massive Abstriche geplant werden. Zentraler Pfeiler unserer Verteidigungsfähigkeit und Einsatzelement der ersten Stunde ist die Luftwaffe, welche glaubwürdig und nachhaltig den eigenen Luftraum sichern und verteidigen können muss. Das wird im Alleingang zunehmend schwierig. Kostenexplosion im Bereich der Technologien, Akzeptanz- und Raumprobleme wegen Lärm und Ökologie sind diesbezüglich wichtige Stichworte. Auch im Ausbildungsbereich der Luftwaffe stellen sich Kosten- und Effizienzfragen. Mit der Armee XXI wird die Ausbildungskooperation mit dem befreundeten Ausland bereits in der Konzeption unterstützt. Für das Jetpiloten-Training sind rasch neue und innovative Lösungen zu suchen. Der vorliegende Beitrag beleuchtet, warum.

Dr. Günter Heuberger, Präsident

1. Teil: Zunehmend schwierige Aufrechterhaltung einer ausreichend qualifizierten Luftverteidigungsfähigkeit

Spannungsfeld: Zunehmende Bedeutung der Luftwaffe bei schwindenden Finanzen

Der Feldzug in Afghanistan und der zweite Irak-Krieg haben in jüngster Vergangenheit trotz grossen Unterschieden bei Kriegszielen, Kampfführung und dem Profil der eingesetzten Truppen eine wichtige Gemeinsamkeit mit anderen Konflikten der letzten Jahrzehnte: Der adäquate Einsatz der Luftwaffe ist ein entscheidender Faktor für Erfolgchancen der Bodentruppen – eine Erkenntnis, die das Armeeleitbild XXI teilt und der es mit der Schaffung der Teilstreitkraft Luftwaffe Rechnung trägt.

Aber auch die Luftwaffe kann sich den veränderten politischen und finanziellen Bedingungen nicht entziehen. Die dem Departement für Verteidigung, Bevölkerung und Sport auferlegten Sparmassnahmen treffen auch die Luftwaffe. So wurde unter anderem aus Kostengründen ein Grossteil der F-5 Tiger-Flotte stillgelegt und 32 Stück wurden bereits an die USA zurück verkauft. Die letzten Mirages III RS werden auf Ende 2003 ebenfalls ausser Dienst gestellt und damit wird die Aufklärungsfähigkeit der Luftwaffe vorläufig aufgegeben. Durch Ausserdienststellung der Bloodhound-Lenkwanne sparte die Luftwaffe rund 90 Mio. Franken ein, gab aber damit auch die bodengestützte Luftverteidigung in grosser Höhe auf. Die Liste liesse sich verlängern.

Auch die Ausbildung der Luftwaffe erfuhr einschneidende Veränderungen. Auf Ende 2002 wurden die Hawk-Trainingsflugzeuge der Luftwaffe ausgemustert. Damit klafft gegenwärtig in der Ausbildung für die Jet-Piloten zwischen der Grundschulung auf den PC-7 und der Umschulung auf das Hochleistungskampfflugzeug F/A-18 eine Ausbildungslücke. Behelfsmässig wird diese zurzeit mit der Verwendung von F-5 Tigern überbrückt. Mittelfristig könnte mit dem in Entwicklung stehenden PC-21 ein grösserer Teil der Ausbildungsabschnitte, die bisher mit dem Hawk geflogen wurden, abgedeckt werden. Doch auch der leistungsstarke PC-21 erlaubt wohl kaum den direkten Sprung vom propellergetriebenen Trainingflugzeug auf die

F/A-18. Auch bei einer Verwendung des PC-21, dessen Beschaffungsreife bekanntlich noch nicht erreicht ist, müssten die künftigen F/A-18-Piloten teure Übungsstunden auf F-5 Tigern machen, deren gegenwärtige Cockpit-Konfiguration zwei Generationen hinter derjenigen der F/A-18 herhinken.

Schweizer Ausbildungskooperation bereits Realität

Unbestritten ist deshalb in Fachkreisen und in der Führung von Luftwaffe und dem Departement für Verteidigung, Bevölkerung und Sport (VBS), dass für eine ausreichende und kostengerechte Ausbildung der Schweizer Jet-Piloten die Kooperation mit ausländischen Luftstreitkräften unumgänglich ist. Dieser Umstand ist im Übrigen keine Besonderheit der Luftwaffe. Auch die mechanisierten Verbände des Heeres werden angesichts der schrumpfenden Ausbildungsmöglichkeiten in der Schweiz bei gleichzeitig wachsender Komplexität der Systeme zunehmend auf die Kooperation mit ausländischen Armeen, bzw. deren Ausbildungsplätze, angewiesen sein. Die Luftwaffe ist hier dem Heer aber einiges voraus, hat sie doch in den letzten Jahren mit ihren Jet-Trainings seit langer Zeit im europäischen Ausland und über dem Mittelmeer und der Nordsee bereits viel Erfahrung gewonnen – Luftkampftrainings in Norwegen und Grossbritannien sind schon beinahe regelmässige Normalität.

Dass der Schritt ins Ausland künftig bereits während der Grundausbildung der Piloten erfolgen wird, ist unbestritten – und bereits Realität. Im Rahmen der für 2002/2003 eingeführten Übergangsregelung gilt für alle künftigen Militärpiloten – sowohl Jetpiloten als auch Helikopterpiloten – die Erfüllung der JAR (Joint Aviation Requirements)-Normen der Zivilluftfahrt als Bedingung. Alle Piloten durchlaufen deshalb in einem ersten Ausbildungsmodul die ATP (Air Transport Pilot)-Ausbildung an einer zivilen Flugschule, deren Kurse und Simulatorübungen zum Teil im Ausland stattfinden. Gemäss einer VBS-Medienmitteilung weilen seit Juni dieses

Jahres sechs Schweizer Militärpiloten für ein Jahr in den USA zur Ausbildung zum F/A-18-Piloten. Der Kurs findet auf der US Navy Air Base Lemoore statt. Es ist offensichtlich, dass der Pilotenausbildung in der Schweiz Grenzen gesetzt sind – fachtechnische, räumliche und vermehrt auch finanzielle.

Die Armee reform XXI sieht die Ausbildungskooperation mit dem neutralen oder befreundeten Ausland ausdrücklich vor. Sie erfolgt sowohl auf bilateraler wie auf multilateraler Ebene. Schweizerisches Berufsmilitär nimmt an ausländischen Lehrgängen teil; im Gegenzug besuchen ausländische Militärangehörige Lehrgänge der Schweizer Armee. Im Rahmen der Partnerschaft für den Frieden nehmen Kader der Schweizer Armee an internationalen Stabsübungen teil. Die so erworbenen Erfahrungen fliessen in die eigenen Lehrgänge ein und dienen der Weiterentwicklung von Heer und Luftwaffe.

Auftrag von Armee und Luftwaffe

Die Abstimmung vom 18. Mai 2003 über das geänderte Militärgesetz hat die Aufträge der Armee nicht verändert:

1. Raumsicherung und Verteidigung

Der Auftrag «Raumsicherung und Verteidigung» hat für die Armee das grösste Gewicht. Auch wenn die direkte militärische Bedrohung der Schweiz abgenommen hat, muss die Armee fähig sein, jeder gegen die Schweiz gerichteten militärischen Bedrohung zu begegnen.

2. Subsidiäre Einsätze zur Prävention und Bewältigung existenzieller Gefahren

Sie umfassen im Inland militärische Katastrophenhilfe, subsidiäre Sicherungseinsätze, den Luftpolizeidienst und allgemeine Unterstützungseinsätze im Auftrag ziviler Behörden. Die Armee muss in der Lage sein, mehrere solche Einsätze gleichzeitig durchzuführen.

3. Beiträge zur Friedensförderung im internationalen Rahmen

dienen dazu, die friedliche Beilegung von Konflikten zu fördern und damit auch die nicht

direkt militärischen Auswirkungen von Konflikten auf die Schweiz so gering wie möglich zu halten.

Der zentrale Auftrag bleibt die Verteidigung des Landes gegen militärische Bedrohungen. Die Erfüllung dieses Auftrags muss auch Mindestanforderung für die künftigen Militärpiloten bleiben. **Zusammen mit den anderen Aufträgen muss der fliegerische Bereich der Luftwaffe die Bewältigung folgender Kernaufgaben gewährleisten können.**

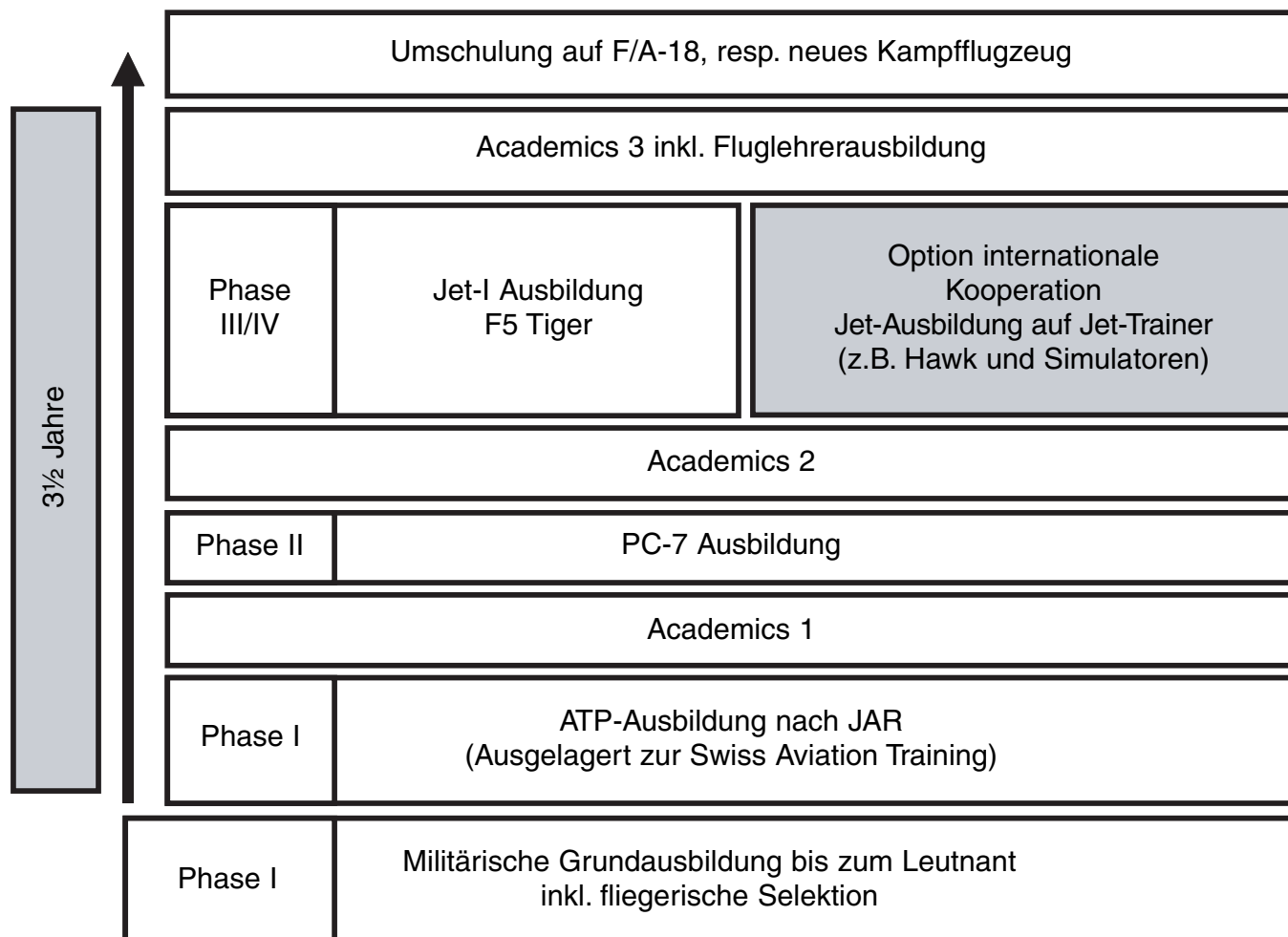
- Im Verteidigungsfall: Sicherung der Luftüberlegenheit über dem Einsatzgebiet der eigenen Truppen – allein oder je nach Konfliktkonstellation gemeinsam mit Verbündeten
- Jederzeit ist der Schutz des Luftraums im Neutralitätsschutz und im Luftpolizeidienst zu gewährleisten.
- Transport, Versorgung und Luftmobilität eigener Truppen (auch jene im Auslandseinsatz) sind permanent sicher zu stellen.
- Personenrettung und Transporte von Rettungsteams bei Natur- und Zivilisationskatastrophen

Konsequenzen für die anspruchsvolle Ausbildung der Militärpiloten

Die Wahrscheinlichkeit eines mit modernster Militärtechnologie geführten konventionellen Konflikts in Mitteleuropa ist glücklicherweise gering. Für die Luftwaffe beginnt der Ernstesinsatz allerdings nicht erst, wenn gegnerische Panzerbataillone die Schweizer Grenze zu überschreiten drohen. Die moderne Bedrohung auch unterhalb der Kriegsschwelle hat insbesondere den luftpolizeilichen Aufträgen mehr Bedeutung verliehen. Die Einsätze der Luftwaffe über den internationalen Konferenzen während des World Economic Forums WEF in Davos und im Umfeld des G8-Gipfels in Evian sprechen eine deutliche Sprache. Die Luftwaffe bleibt Frontwaffe der ersten Stunde. Ihre präventive Ausrüstung, Bewaffnung und die Ausbildung ihrer Piloten haben deshalb auch in Friedenszeiten der höchsten Anforderung – dem realen Einsatz – zu genügen.

Ausbildung Militärjetpiloten in Armee XXI

(vor einem möglichen Einsatz der PC-7 durch den PC-21)



Missionen gibt es in beliebiger Anzahl: Luftpolizeiliche Identifikationsaufträge bis zum politisch brisanten Abschuss, Transport-, Aufklärungs-, Bodenangriffs- oder Jagdmissionen. Die Palette der möglichen Aufträge nimmt für die modernen Militärpiloten in dem Masse zu, wie sich die Flugzeugbestände in den Luftwaffen verringern. Fast jeder neue Flugzeugtyp ist und wird für eine Vielzahl von möglichen Missionen konstruiert. Den artreinen Luftüberlegenheitsjäger oder strategischen Bomber können sich nur noch ganz wenige Luftwaffen überhaupt leisten. Mit der Multifunktionalität der Flugzeuge kommt die modulare Bewaffnung und Ausrüstung, die je nach Einsatz variiert. Der Pilot bleibt aber derselbe, er hat alle Missionen, Instrumente, Bewaffnungs- und Selbstschutzsysteme zu beherrschen. Entsprechend anspruchsvoll und vielseitig ist die Ausbildung für den multifunktionalen Militärpiloten auf Hochleistungsflugzeugen wie dem von der Schweizer Luftwaffe eingesetzten F/A-18.

Das Talent und die ausreichende Anzahl von Kandidaten vorausgesetzt, ist diese Ausbildung auch für die Schweizer Luftwaffe bewältigbar. Sie hat dies in den vergangenen Jahrzehnten mit achtbarem Erfolg bewiesen. Das gilt nicht nur für die Berufspiloten des Überwachungsgeschwaders UeG, sondern auch für die Milizpiloten, die den Haupttharst auch in der Schweizer Luftwaffe gebildet haben.

Mit der Einführung des F/A-18 hat sich indessen eine Aufteilung des Kadern ergeben. Auf der F/A-18 werden nur noch Berufsmilitärpiloten ausgebildet, für reine Milizpiloten stimmen hier Aufwand und Ertrag nicht mehr. Trotzdem hat der Milizpilot mit der Armee XXI noch nicht ausgedient. Sowohl im Jet- als auch im Helibereich werden weiterhin Milizoffiziere eingesetzt werden. Sie pilotieren die F-5 Tiger Raumschutzzjäger und die Super Puma-, Cougar- und Alouette-Helikopter sowie propellergetriebene Trainings-, Ziel- und Transport-

flugzeuge. Militärpiloten, die nach einem Minimum von acht Jahren Dienst auf F/A-18 oder Super Puma/Cougar-Helikoptern ins Zivilleben zurückkehren, können als Milizpiloten weiterhin Dienst leisten. Hier soll aber der Fokus auf die Ausbildung der Berufspiloten im Jetbereich gerichtet bleiben.

Ausbildung von immer weniger Schweizer Militärpiloten

In der Armee XXI werden voraussichtlich nur noch 4–6 neue Jetpiloten pro Jahr benötigt. Umfassten die Jahrgänge in der Armee 95 noch ca. 20 neue Piloten, ist diese Reduktion auf die nach der Elimination der Mirages III und rund der Hälfte der F-5 Tiger deutlich verkleinerte Flugzeuganzahl zurückzuführen. Diese Verringerung der jährlich auszubildenden Jetpiloten war der Hauptgrund für die Elimination der 19 Jettrainer vom Typ Hawk als Bestandteil der Militärpilotenausbildung. Damit eröffnete sich eine leicht nachvollziehbare Lücke im Schweizer Ausbildungslehrgang. Mit dem Einsatz der F-5 Tiger Doppelsitzer wird die Lücke zum Teil abgedeckt. Optimal ist diese Behelfslösung aber aus verschiedenen Gründen nicht.

- Der F-5 Tiger ist ein relativ altes Flugzeug. Obwohl er seine Aufgabe als leicht bewaffneter Raumschutzzäger insbesondere im Verbund mit dem F/A-18 erfüllen kann, genügt er als Zwischenschritt vor dem Übertritt auf den F/A-18 nicht.
- Der F-5 Tiger ist ein Kampfflugzeug und kein Jet-Trainer. Entsprechend ist seine Instruktionsfähigkeit limitiert.
- Die Cockpittechnologie des F-5 ist eher zwei als nur eine Generation älter als die im F/A-18 eingesetzte. Für eine kostspielige Aufwertung des Cockpits auf modernsten Standard haben unsere Tiger schon zu viele Flugstunden, als dass sich dies noch lohnen würde.
- Aus Kostengründen sollen die Flugschüler nicht mehr bis zur Flugreife auf dem F-5 trainiert werden. Das heisst, Starts und Landungen werden vom begleitenden Fluglehrer durchgeführt.
- Im Vergleich zu Jet-Trainern ist der Flugbetrieb der grösseren und älteren F-5 Tiger deutlich kostenintensiver.

- Der Hawk wurde zusammen mit hervorragenden Simulatoren beschafft. Im Simulator konnten Flug- und Kampfmanöver trainiert werden, die mit dem F-5 Tiger nicht möglich sind. Die Flugstunden im Simulator ersparten viele teure Flugstunden in der Luft.

Die Summe dieser Nachteile hat drei gravierenden Konsequenzen. Erstens ist die Schulung auf den F-5 Tigern an sich mit deutlich höheren Betriebskosten verbunden als die Schulung auf einem Jet-Trainer. Dazu kommt, dass die eingeschränkten technologischen Möglichkeiten eine weniger umfassende Kampfpilotenausbildung ermöglichen. Das hat zur Folge, dass diese Flugstunden und Ausbildungen auf dem ungleich teureren F/A-18 absolviert werden müssen. Gemäss VBS kostet der Flugbetrieb von F/A-18 21'500 Franken pro Flugstunde gegenüber 13'300 Franken beim F-5 Tiger. Zusätzlich binden diese Flugstunden, die viel mehr kosten, mehrere F/A-18 in der Schulung, was Einsätze und Trainingsmöglichkeiten der UeG-Piloten limitiert und gleichzeitig die Lebensdauer der F/A-18-Flotte verkürzt.

Letztlich wird dies im gegenwärtigen finanzpolitischen Umfeld, wo die Zahl der Flugstunden eher reduziert als erhöht wird, eine dritte problematische Konsequenz haben: Das Ausbildungsniveau unserer Piloten droht im internationalen Vergleich zu sinken. Gerade dies kann bei der Luftwaffe, die von erster Stunde an eingesetzt werden können muss, und angesichts der grossen damit verbundenen Investitionen auf keinen Fall hingenommen werden. Die Ausbildungsführung der Schweizer Militärpiloten muss entsprechend optimiert werden.

2. Teil: Kooperative Lösungsansätze sichern hohen Ausbildungsstand

Optimierungsmöglichkeiten in der Schweizer Jetpilotenausbildung

Eine teilweise Verbesserung lässt sich mit der Verwendung einer neuen Generation von propellergetriebenen Trainingsflugzeugen erreichen. Der bei den Pilatus Flugzeugwerken in Stans in Entwicklung stehende PC-21 dürfte hier neue Massstäbe setzen. Zum einen soll die technologische Cockpitausstattung (Glasscockpit) denen moderner Kampfflugzeuge angeglichen werden. Zum anderen wird die Leistungsfähigkeit des PC-21-Triebwerks diejenige seiner bewährten Vorgänger PC-7 und PC-9 noch einmal deutlich übertreffen und sich weiter dem Leistungsprofil von Jet-Trainern annähern können. Es versteht sich, dass sich mit dem PC-21 die Ausbildung der Piloten verbessern liesse und gleichzeitig signifikant Kosten eingespart werden könnten. Damit könnten einige grössere Probleme der Pilotenausbildung in der Schweiz gelöst werden. Allerdings ist sich in aller Objektivität zu vergegenwärtigen, dass die Testphase des PC-21 noch nicht erfolgreich abgeschlossen ist. Das grösste Hindernis dürfte aber die Produktion an sich darstellen. Bis heute wurde kein einziger Kaufvertrag unterzeichnet und so bleibt ungewiss, wann der PC-21 je in Serie gehen wird.

Diesen Umständen entspringt der Wunsch oder sogar der Zwang des VBS, die Ausbildung der künftigen Schweizer Militärpiloten in Kooperation mit befreundeten ausländischen Luftwaffen, die denselben Zwängen unterliegen, zu koordinieren. Damit ist ein gemeinsamer Mehrwert zu generieren, der dem Budget und damit der Investitionsfähigkeit letztlich der gesamten Landesverteidigung zugute kommt.

Drei Optionen der Ausbildungskooperation

Vom Grundsatz ausgehend, dass die Notwendigkeit der Kooperation mit dem Ausland für die Ausbildung der künftigen Schweizer Militärjetpiloten anerkannt ist – im VBS ist man ganz offensichtlich zu diesem Schluss gekommen –,

sind drei Entwicklungsarten dieser Ausbildungskooperation denkbar:

1. Die Schweiz entsendet ihre Pilotenkandidaten in die **bestehende nationale Ausbildung** einer befreundeten Nation.
2. Die Schweiz sucht sich Partner im befreundeten Ausland und entwickelt zusammen mit diesen ein **neues Ausbildungsprogramm**, beschafft gemeinsam mit diesen die notwendigen Flugzeuge und Ausbildungsinstallationen.
3. Die Schweiz entscheidet sich zur Teilnahme an einer bereits bestehenden **Ausbildungskooperationsgemeinschaft** und entsendet Pilotenanwärter und Instruktoren.

Anschluss an bestehende nationale Ausbildung

Der Anschluss an die bestehende Ausbildungsstruktur einer befreundeten Nation wäre eine einfache Lösung. Beim genaueren Hinsehen offenbaren sich aber einige potentielle Schwierigkeiten, nicht zuletzt politischer Natur.

Welche Nationen kämen in Frage? Angesichts der taktischen und operativen Einsatzverfahren und insbesondere der Ausrüstung unserer Luftwaffe kommen nur westliche Nationen für ein derartiges Programm in Frage. Wer sich bei den grösseren europäischen Nationen umsieht, wird feststellen, dass in Europa nur noch Frankreich ein eigenständiges und ausreichendes Ausbildungsprogramm für die Militärjetpiloten betreibt. Spanien betreibt zwar ein eigenes Programm, stützt sich dabei aber auf alternde F-5 A/B. Grossbritannien ist bereits in eine Ausbildungskooperation eingebunden, während sein eigenes Ausbildungsprogramm reformiert wird. Deutschland ist in das NATO-Programm ENJJPT in den USA eingebunden und will mittelfristig eine europäische Kooperation erreichen. Frankreich wäre ein möglicher Partner für die Schweiz, aber auch Frankreich ist mittelfristig auf die Beteiligung am europäischen Programm aus.

Bleiben die USA. Die Vereinigten Staaten bieten sich aufgrund des Umfangs ihrer Luftwaffe und des Einsatzes der F/A-18 als Ausbildungspartner geradezu an. Von den Kampferfahrungen der Amerikaner mit der F/A-18 könnten die Schweizer Piloten viel profitieren, respektive profitieren sie bereits, nehmen doch Schweizer Piloten an amerikanischen Umschulungskursen auf die F/A-18 teil. Innenpolitisch würde hierzulande aber kaum goutiert, eine langfristige Ausbildungskooperation mit der Supermacht USA zu vereinbaren. Daneben birgt das Abstellen auf einen einzigen Partner bei der Ausbildung für den kleinen Partner eine Abhängigkeit, die dem Schweizer Streben nach grösstmöglicher Unabhängigkeit konkret zuwiderlaufen würde. Man kann sich leicht vorstellen, wie die amerikanischen Ausbildungspartner reagieren würden, wenn sich die Schweiz bei der nächsten anstehenden Kampfflugzeugbeschaffung für ein europäisches Kampfflugzeug entscheiden würde. Trotzdem wäre der Anschluss an die amerikanische Pilotenausbildung grundsätzlich eine mögliche Option.

Option gemeinsame europäische Ausbildung

In den vergangenen Monaten hat die Schweiz bereits Kontakte mit ihren europäischen Nachbarländern Österreich und Deutschland aufgenommen. Beide Länder stehen vor ähnlichen Problemlösungen. 12 europäische Länder studieren zurzeit eine gemeinsame Ausbildungslösung ab dem Jahr 2012, das *Advanced European Jets Pilots Training* (AEJPT) mit einem neuen Jet-Trainer, der speziell für die Ausbildungsphase, die für die Schweiz im Vordergrund des Interesses steht, geeignet wäre. Diese Initiative ist begrüssenswert, ist aber mit grossen Unwägbarkeiten verbunden. Noch sind keine verbindlichen Absprachen getroffen worden und der Zeithorizont eines Beginns des Ausbildungsprogramms im Jahr 2012 ist mit Rücksicht auf die Entwicklung verschiedener gesamteuropäischer Kooperationsprogramme in der Vergangenheit mit grosser Vorsicht zu geniessen. Dazu kommt die Absicht der teilnehmenden Staaten, ein eigenes Trainingsflugzeug, das im AEJPT eingesetzt werden soll,

gemeinsam zu entwickeln und zu produzieren. Neben den entsprechenden Entwicklungsrisiken bringt dies zusätzliche Kosten für das Programm.

Für die Schweiz kommt aber ein weiteres wichtiges Problem hinzu. Die Schweizer Luftwaffe müsste baldmöglichst an einem entsprechenden Ausbildungsprogramm teilnehmen können. Jeder Pilotenjahrgang, der behelfsmässig auf den F-5 Tigern ausgebildet werden muss, verursacht zusätzliche Kosten und wird mit einem potentiellen Ausbildungsdefizit die Umschulung auf die F/A-18 in Angriff nehmen müssen. Auch eine erfolgreiche Entwicklung des AEJPT kann für die nächsten 10 Jahre den Handlungsbedarf im Bereich der Jet-Pilotenausbildung nicht lösen.

Option Anschluss an bestehende Ausbildungskooperation

Modelle der internationalen Ausbildungskooperation bestehen bereits. So steht beispielsweise den NATO-Mitgliedsländern das seit 1981 betriebene *Euro-NATO Joint Jet Pilot Training Program* ENJJPT offen, das der NATO jedes Jahr rund 120 Kampfpiloten zuführt. Der Kurs ist relativ unflexibel. So könnte beispielsweise die nationale Vorschulung auf den PC-7 und später den PC-21 nicht gebührend genutzt werden. Entscheidend ist, dass die Schweiz auf lange Sicht der NATO nicht beitreten wird, eine Teilnahme am ENJJPT auf der texanischen Sheppard Air Base steht also nicht zur Debatte.

Möglich aber ist eine Schweizer Teilnahme am *Advanced Jet Pilot Training AJPT* oder *Fighter Lead-In Training* (FLIT) im Rahmen des kanadischen NFTC-Programms. Das NFTC steht auch Nicht-NATO-Mitgliedern offen. Neben den NATO-Staaten Grossbritannien, Italien, Ungarn, Dänemark und Kanada werden im NFTC-Programm erfolgreich Piloten aus Singapur ausgebildet. Deutschland ist mit einer Reihe von Instruktoren am Programm beteiligt. Finnische und schwedische Ausbilder stehen als erster Schritt hin zur vollen Teilnahme am Ausbildungsprogramm ebenfalls bereits im Instruktionen-Einsatz beim NFTC.

Kanada bildet seine Kampfpiloten in vier Ausbildungsmodulen aus, wobei die NFTC-Module III und IV die Lücke abdecken, die mit dem Ausfall der Hawks für die Ausbildung der Schweizer Militärjetpiloten entstanden ist. Diese Ausbildung erfolgt in Kanada auf Hawks der neuesten Generation mit Glascockpit, was den denkbar einfachsten Übertritt der neuen Piloten auf Kampfflugzeuge der F/A-18-Klasse ermöglicht. Die weltweit modernsten Simulatoranlagen und die hochprofessionelle und flexible Lehrgangsgestaltung führen dazu, dass das Programm weitere Kunden gefunden hat. Frankreich ist die vorläufig letzte Nation, die sich entschieden hat, einen ersten Instruktor zum NFTC zu entsenden.

Was umfasst die Jet-Ausbildung in Phase III und IV?

(aus dem NFTC-Programm)

Phase III

Bodentraining (Theorie-Schulung, Simulatortraining)	180 Std.
Flugtraining (Instrumentenflug, Formationsflug, Navigation, Nachtflug u.a.)	70 Std.
Flugvorbereitung und Debriefing	150 Std.

Phase IV

Bodentraining (Theorie-Schulung, Simulatortraining)	130 Std.
Flugtraining (allg. Luftkampf-taktik, Abfangjagd, Waffeneinsatz Luft-Luft und Luft-Boden)	50 Std.
Flugvorbereitung und Debriefing	140 Std.

Das Pilotenausbildungsprogramm der Kanadier weist eine weitere günstige Besonderheit auf. Das seit 2000 betriebene Programm beruht auf einer engen Zusammenarbeit zwischen der kanadischen Regierung und eines Industriekonsortiums, das für den Betrieb der Flugzeuge und Ausbildungsanlagen verantwortlich ist und im Auftragsverhältnis die hochqualifizierten Instrukturen im Studien- und Simulationsbetrieb beschäftigt. Dies ermöglicht eine höchst flexible Teilnahme der Staaten am Ausbildungsprogramm. In den nächsten Jahren wäre die Teilnahme von Schweizer Piloten in den Phasen III und IV sinnvoll, doch könnte die Teilnahmedauer nach einer eventuellen Ein-

führung des PC-21 in der Schweiz flexibel neu angepasst werden. Da auch die betriebswirtschaftliche Verantwortung bei der beteiligten Industrie liegt, profitieren die teilnehmenden Nationen von einer transparenten fixen Budgetgestaltung, welche die finanziellen Planungen deutlich vereinfachen. Es werden keine Vorinvestitionen benötigt und auch ein allfälliger Rückzug aus dem Programm ist relativ einfach zu bewerkstelligen, da abgesehen von den Ausbildungsverträgen keine längerfristigen Verpflichtungen eingegangen werden müssen.

Das NFTC-Programm auf den beiden kanadischen Luftwaffenbasen in Cold Lake und Moose Jaw bietet den Lehrgangsteilnehmern militärische Trainingsverhältnisse, die weltweit ihresgleichen suchen und in Europa schlicht undenkbar sind. Der ganze genutzte Flugraum ist grösser als die Fläche Deutschlands und der Benelux-Staaten zusammen. Der Kampfeinsatzraum, welcher der reinen Militäraviatik vorbehalten ist und wo uneingeschränkt Tief-flüge und der reale Waffeneinsatz trainiert werden können, entspricht in etwa der Gesamtfläche der Schweiz: Die Lage inmitten des nord-amerikanischen Kontinents garantiert eine für Flugausbildung höchst willkommene Wetterstabilität. Die Topographie weist sowohl stark coupiertes Gelände als auch weitläufige Ebenen auf und ist damit besser für die Ausbildung europäischer Piloten geeignet als konturlose Wüsten- und Meereroberflächen. Für die in engste geographische und juristische Korsette gezwungenen europäischen und Schweizer Kampfpiloten ein Wunsch-szenario. Die teilnehmenden Nationen stellen auch Instrukturen, was den gegenseitigen Erfahrungsgewinn durch den Kontakt mit konflikt-erfahrenen Nationen, auf den die neutrale Schweiz im besonderen Masse angewiesen ist, noch verstärkt.

Zeitfenster für NFTC-Option für kurze Zeit offen

Der Handlungsbedarf bei der Schweizer Militärjetpilotenausbildung ist aus fachtechnischen, sicherheitspolitischen Gründen und nicht zuletzt aufgrund der Budgetsituation von Bund und Landesverteidigung offensichtlich. Mit dem

Verlust der Hawk-Jettrainer und dem nicht unproblematischen Ersatz durch die F-5 Tiger entsteht eine nur kurzfristig akzeptable und erst noch teure Lücke in der Ausbildung der für den Einsatz der ersten Stunde ausgebildeten F/A-18-Piloten. Die vorstehend aufgezeigte Option einer baldigen Schweizer Beteiligung am kanadischen NFTC wäre vielseitig vorteilhaft. Nicht nur offeriert sie eine kostengünstige, (neutralitäts-)politisch unbedenkliche Lösung, sie ist aufgrund des fachtechnischen Niveaus der NFTC-Instruktoren, des zu erwartenden Erfahrungsgewinns des internationalen Austausches, dank des Einsatzes modernster Jet-Trainer und Simulatoren und angesichts der einzigartigen

Flug- und Trainingsbedingungen im weitläufigen, aber auch topographisch vielseitigen kanadischen Luftraum an Ausbildungsqualität kaum zu übertreffen.

Die NFTC-Option steht der Schweizer Luftwaffe indes nicht beliebig lange zur Verfügung, da die NFTC-Ausbildungsplätze limitiert und begehrt sind. Ein rascher Entscheid beschränkt die Schweizer Handlungsfreiheit kaum. Sollte sich – trotz berechtigter Zweifel – mittel- oder langfristig eine europäische Ausbildungs Kooperation realisieren lassen, bleibt die Schweizer Luftwaffe völlig frei, sich dannzumal wieder aus dem NFTC-Programm zu lösen.

Optionen für die Jet-Ausbildung der Phase III / IV im Überblick

	ausländische nationale Ausbildung	Entwicklung europäischer Ausbildungskooperation	Bestehende internationale Ausbildungskooperation, Bsp. NFTC	Eigenständige nationale Ausbildung
Politische Abhängigkeit	☞ grosse Abhängigkeit	weniger starke politische Abhängigkeit aber tendenziell stärkere vertragliche Beteiligungsbindung	☞ flexible Teilnahmebedingungen	☞ keine politische Abhängigkeit
Verwendete Flugzeugtypen	☞ offen	☞ muss noch entwickelt werden	☞ NFTC: Hawk, Jet-Trainer der modernsten Generation	☞ F-5 (später ev. ergänzt mit PC-21)
Instruktoren	☞ international	☞ international	☞ international	☞ nur national
Instruktionsbedingungen (Simulatoren, Lehrgangsqualität, Terrain)	☞ state of the art	☞ potentiell gute Ausbildung, aber eingeschränkte Luftraumbenützung in Europa	☞ neuste Ausbildungs-technologie, Lehrgang auf didaktisch hohem Niveau, grösstmögliche Terrain- und Luftraumnutzung	☞ gegenwärtig begrenzte Ausbildungsinfrastruktur und stark eingeschränkte Trainingsmöglichkeiten
Realisierungschance	☞ gut	☞ ungewiss	☞ läuft seit 2000	☞ stark eingeschränkt
Kosten	☞ tendenziell günstige Variante	☞ unbestimmbare Entwicklungskosten, sicher einen teuren Lösung	☞ kostengünstig und transparent	☞ teuerste Möglichkeit
Neutralitätspolitische Beurteilung	☞ problematisch	☞ unbedenklich	☞ unbedenklich	☞ unbedenklich
Weitere Vorteile	☞ rasch verfügbar ☞ Erfahrung in USA bereits gemacht	-	☞ schnellstmögliche gründliche Verbesserung der Situation ☞ Flexible Anpassung bei geänderten Umständen (beispielsweise PC-21, AEJPT)	-
Zusätzliche Nachteile	☞ beeinflusst Typenentscheid für neues Kampfflugzeug	☞ auch bei Realisierung des Programms auf Jahre hinaus verzögerte Lösung	keine	☞ schwierig zu halten-der Ausbildungsstand der Schweizer Piloten

Verein Sicherheitspolitik und Wehrwissenschaft

Unsere Ziele

Der Verein und seine Mitglieder wollen

- bekräftigen, dass die Schweiz auch in Zukunft ein militärisch ausreichend geschützter Raum bleiben soll,
- erklären, dass ein wirksamer Schweizer Beitrag an die Stabilisierung primär des europäischen Umfeldes eine glaubwürdige, kalkulierbare und umfassende Schweizer Sicherheitspolitik benötigt,
- herausarbeiten, dass die Schweiz nicht nur als Staat, sondern auch als Wirtschaftsstandort, Denk-, Werk- und Finanzplatz sicherheitspolitisch stabil bleiben muss, um weiterhin erfolgreich existieren zu können,
- darlegen, dass eine sichere Schweiz angemessene Mittel für ihre Sicherheitspolitik benötigt,
- aufzeigen, was für eine effiziente und glaubwürdige Armee im Rahmen des integralen Selbstbehauptungsapparates an Führungscharakter und Kompetenz, an Ausbildung, Ausrüstung und Organisation nötig ist,
- sich dafür einsetzen, dass künftige Reformen der Milizarmee und ihrer Einsatzdoktrin diesen Postulaten entsprechen.

Unsere Leistungen

Der Verein und seine Mitglieder verfolgen diese Ziele seit 1956 durch Informationsarbeit in Form von

- Studien, Fachbeiträgen, Publizität und Stellungnahmen,
- von Vorträgen, Interviews und Gesprächsbeiträgen.

So hat er wesentlich geholfen,

- armeefeindliche Volksinitiativen zu bekämpfen (1987, 1989, 1993, 1997, 2000, 2001),
- Expertenbeiträge zur einer neuen Sicherheitspolitik und zu einer glaubwürdig ausgebildeten und ausgerüsteten Armee zu leisten.

Unsere Zukunftsvision

Wir wollen mit unserer Arbeit dazu beitragen,

- dass die Schaffung eines breit abgestützten inneren Konsenses im Bereich der militärischen Selbstbehauptung in der Schweiz gelingt und
- die gesellschaftliche, wirtschaftliche und politische Integration unserer Milizarmee auch in Zukunft intakt bleibt.

Unsere Finanzierung

Wir finanzieren uns durch Mitgliederbeiträge, Gönnerbeiträge, Spenden sowie Legate und danken allen im voraus für Ihre Unterstützung.

Sie erreichen uns unter:

Postfach 65, 8024 Zürich, Internet: www.Chinfo.ch/vsww

PC-Konto 80-500-4

Telefon: 01-266 67 67 oder Fax: 01-266 67 00