

Vorbereitung für WEF und 24-Stunden-Luftpolizeidienst

«Fit for mission»



Ein F/A-18D Doppelsitzer rollt in Ørland zum Start. Die Nachtfluggrundausbildung von Jungpiloten beinhaltet sechs bis sieben Flüge mit einem erfahrenen Piloten im Doppelsitzer. Nach drei Verlusten stehen der Luftwaffe dafür nur noch fünf Hornet-Doppelsitzer zur Verfügung.

Rund 400 Mal donnerten zwischen dem 9. November und 4. Dezember Schweizer F/A-18 über die Piste der Ørland Main Air Base in Norwegen und starteten in den Nachthimmel. Junge Piloten qualifizierten sich in der Kampagne Nightway 2015 für den Einsatz bei Nacht, gestandene Profis verbesserten ihre Taktiken im anspruchsvollen Nachtluftkampf.

Fotoreport von Eugen Bürgler

Dienst von Mittag bis Mitternacht

«Piloten wissen spätestens nach einer Nightway-Kampagne, was Seitenwind-Landungen sind» – in dieser Einschätzung sind sich alle Piloten einig. Beim Truppenbesuch des Luftwaffenkommandanten, Korpskommandant Aldo C. Schellenberg, bläst Ende November ein steifer Wind aus westlicher Richtung über die Nord-Süd-ausgerichtete Piste der Ørland Main Air Base in Mittelnorwegen. Auch in weiteren Punkten decken sich die Eindrücke der Piloten im Hohen Norden: Alle schwärmen von der unglaublichen Schönheit des nächtlichen Himmels mit Milliarden von Sternen bei gutem Wetter – und alle sind sich einig, dass die dunkle Nacht über den tosenden Wellen der kalten Nordsee bei schlechtem Wetter ziemlich bedrohlich wirken kann. Doch weder Seitenwindlandungen noch astronomische Beobachtungen sind Ziel und Zweck der jährlichen Verlegung von Schweizer F/A-18-Crews nach Norwegen. Die seit 1998 durchgeführte Kampagne dient dem Nachtflugtraining.

Grund für die Verlegung sind die idealen Trainingsbedingungen mit den riesigen reservierten Lufträumen über dem Meer, nur sechs bis acht Flugminuten von der Basis entfernt. In den Sektoren «Teak One Alpha» bis «Delta»

– sie sind zusammen rund anderthalb mal so gross wie die Schweiz – gibt es zwischen 5000 Fuss über Meer bis Flight Level 500 kaum Restriktionen, sogar Überschallflug in tiefen Höhen ist erlaubt. Bereits nachmittags um 16 Uhr ist die Dämmerung zu dieser Jahreszeit so weit fortgeschritten, dass mit dem Nachtflugtrain-



Das Wetter ändert am Trondheim-Fjord oft im Minutentakt, deshalb wird oft kurz vor dem Einsteigen ins Cockpit ein weiteres Meteo-Briefing durchgeführt.



Die Welle «Bravo» ist zurück vom Einsatz. Das richtige Einschätzen der Flug-Vektoren bei Nacht ist extrem schwierig und eines der wichtigen Lernziele.

ning begonnen werden kann. Anders als in der Schweiz, wo nur während der Wintermonate einmal pro Woche bis 22.00 Uhr Nachtflug mit F/A-18 trainiert werden kann, dürfen die Schweizer in Ørland bis 23.30 Uhr fliegen.

Bis zu acht F/A-18C/D standen für die Kampagne Nightway 2015 im Einsatz. «Die rund 1900 Kilometer, die zwischen Bern und Ørland liegen, sind etwa das Maximum, was wir mit den F/A-18 ohne Zwischenlandung bewältigen können», so der Kommandant des zweiten Nightway 2015 Detachements, Major Reto Wüthrich. Doch der Weg lohnt sich, etwa die Hälfte des jährlichen Nachtflugtrainings der F/A-18-Piloten kann in einem Monat in Norwegen absolviert werden.

Neulinge und Profis gefordert

Pro Detachment erhielten 16 bis 20 Piloten die Möglichkeit, in Norwegen zu trainieren. Die ersten beiden Wochen der Kampagne waren für erfahrene F/A-18-Piloten reserviert, die ihre taktischen Fähigkeiten vertieften. Einige von ihnen trainierten auch für die NVG-Qualifikation. Das Fliegen mit den NVG-Nachtsichtgeräten

ist besonders anspruchsvoll, zum Beispiel für das Identifizieren eines unbeleuchteten Flugzeuges bei Nacht aber unerlässlich. Unterhalb von rund 3000 Fuss über Grund, also auch für Start und Landung, wird aber grundsätzlich ohne NVG geflogen. Die Gelegenheit wurde auch genutzt, um Luftkampfsszenarien mit den F-16AM/BM der königlich norwegischen Luftwaffe als Gegner zu trainieren. In den beiden letzten Wochen waren die Hornet-Jungpiloten des Berufsflygerkorps an der Reihe, um ihre Nachtflug-Grundausbildung abzuschliessen. Das ist nötig, damit sie im Januar «fit for mission» sind, wie der Luftwaffenkommandant sagte und zum Schutz der Flugbeschränkungszone rund um das WEF in Davos eingesetzt werden können.

Trockenanzug im Hornet-Cockpit

Für den Fall, dass es über dem eisigen Meer zu einem Notfall kommen sollte, fliegen die Piloten in einem (ziemlich unbequemen) Trockenanzug. Im Falle einer Wasserung stehen in Ørland die Sea Kings des Such- und Rettungsdienstes der norwegischen Luftwaffe bereit. «Das

sind absolute Profis», meinte Reto Wüthrich anerkennend, einige Schweizer Piloten hätten schon an Übungen mit den Rettungs-Crews teilgenommen. «Wenn bei Sturm da draussen sechs bis sieben Meter hohe Wellen toben, wären wir auf eine rasche Rettung angewiesen. Die Heli-Crews haben uns versichert: Wenn ihr fliegen könnt, fliegen wir auch!» Zwischen 2017 und 2020 wird Norwegen die Sea Kings durch 16 neue AgustaWestland AW101 ersetzen. Ørland wird auch wieder ein Detachment mit diesen dreimotorigen Rettungshelikoptern beherbergen.

Nicht zuletzt vor der Küste Norwegens haben die russischen Luftstreitkräfte in jüngster Vergangenheit verstärkte Aktivitäten mit Kampfflugzeugen und Bombern gezeigt. «Wir haben nichts davon gemerkt» versicherte der Detachements-Kommandant. «Und falls es zu einem Kontakt kommen sollte, sind die Weisungen klar: Wir würden uns sofort zurückziehen, die Norweger würden mit ihrer QRA-Patrouille übernehmen.»

Jet-Pflege bei Wind und Wetter

«Einen riesigen Respekt» hat Reto Wüthrich für die Arbeit der Bodencrew. Trotz häufig über den Tarmac peitschendem Regen, Kälte, Schnee und Dunkelheit haben sie die Hornets auf der Flightline optimal gewartet. In diesem Jahr mussten sie sogar drei Triebwerkswechsel bewältigen. Je rund 45 Mann des Bodenpersonals aus Meiringen und Payerne haben dafür als Teil des ersten, beziehungsweise zweiten Detachements nach Norwegen verlegt. Die sechs LKW's mit dem notwendigen Material in zwölf Containern brauchten für die Fahrt vier Tage.

«Die Jets stehen hier draussen und machen mehr Probleme, vor allem weil mehr Feuchtigkeit in die Flugzeuge kommt», kommentiert



Die lange Nacht macht es möglich: Jeden Abend starten drei Wellen mit mehreren Flugzeugen, hier eine F/A-18C als «Falcon 17», schwer beladen mit drei Zusatztanks.

Gérald Schmidt als Chef Logistik. Umso mehr ist die professionelle Arbeit der Ground-Crew gefragt, denn für den Flugbetrieb freigegeben werden nur einwandfrei funktionierende Flugzeuge. Für die Lieferung von dringend benötigten Ersatzteilen aus der Schweiz konnte der Versorgungsflug genutzt werden, den der Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) zweimal pro Woche durchführte. Bereits in der Schweiz würden die F/A-18 speziell für den Einsatz vorbereitet, beispielsweise durch die Behandlung sensibler Stellen mit Schmier- und Schutzstoffen. Weil die Hornets in Norwegen der salzhaltigen Meerluft ausgesetzt sind, werden sie nach ihrer Rückkehr in die Schweiz speziell gewaschen, um Korrosionsschäden vorzubeugen.

Hochsicherheitszone für F-35

Aktuell gleicht die Ørland Main Air Base einer grossen Baustelle und das mit gutem Grund: Der Militärflugplatz soll zur Hauptbasis der norwegischen Luftwaffe werden. Wenn – nach heutiger Planung – die F-16 um das Jahr 2020 ausser Dienst gestellt werden, soll die Bodø Air Station geschlossen werden. Neben Ørland sollen dann nur noch im hohen Norden in Evenes Kampfflugzeuge in Form eines Quick Reaction Detachements stationiert sein.

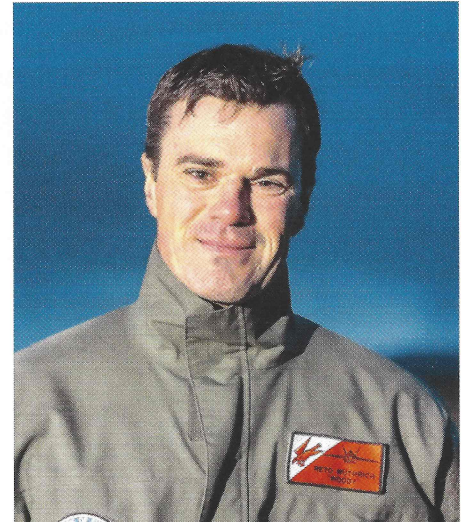
Nach heutiger Planung wird im September 2017 für die norwegische Luftwaffe mit dem Eintreffen der ersten F-35 Lightning II eine neue Ära beginnen. Bereits trainieren Piloten auf den ersten beiden norwegischen F-35 ab der Luke Air Force Base in den USA. Bis zu 45 F-35 sollen zukünftig in Ørland in einer Hochsicherheitszone stationiert werden. Norwegens Verteidigungsminister bekräftigte

noch im Herbst 2015, dass sein Land die Bestellung für dieses Stealth-Kampfflugzeug der fünften Generation nicht kürzen und 52 (!) F-35 übernehmen wolle.

Evaluation startet 2017

Davon wird der Schweizer Luftwaffenkommandant kaum zu träumen wagen. Er warnte bei seinem Besuch in Norwegen vor einer «strategischen Lücke» die sich öffne, wenn nicht in naher Zukunft in die Mittel der Luftwaffe investiert werde. Er bekräftigte, dass 2017 mit der Evaluation für eine neues Kampfflugzeug begonnen werde. 2020 soll ein Typenentscheid fallen, um das Kampfflugzeug um 2022 in ein Rüstungsprogramm aufnehmen zu können. Wegen eines möglichen Referendums könnten Verträge allenfalls erst 2024 unterzeichnet werden. Weil die Hornet-Flotte jetzt viel intensiver genutzt werde – rund 1000 Flugstunden mehr pro Jahr – werde aktuell sehr intensiv eine Lebensdauerverlängerung für die F/A-18-Flotte geprüft.

Auf jeden Fall wird die Schweizer Luftwaffe wegen der Restriktionen zu Hause auch künftig auf Trainingsmöglichkeiten im Ausland angewiesen sein. «Wir stehen in Kontakt mit Norwegen bezüglich der Frage, ob wir diese hervorragenden Trainingsmöglichkeiten noch nutzen können, wenn Ørland eine hoch-klassifizierte F-35-Basis ist», erwähnte Aldo C. Schellenberg. Die Signale seien positiv, er gehe davon aus, dass die Schweizer auch künftig willkommen seien in Ørland. Wenn es soweit kommt, werden die Schweizer Piloten sicher darauf brennen, sich mit den F-35 der Norweger zu messen. www.luftwaffe.ch



Major Reto Wüthrich, Kommandant des zweiten Nightway 2015 Detachements.



Chef Logistik in Ørland, Gérald Schmidt.



Etwa die Hälfte des jährlichen Nachtflugtrainings der Schweizer F/A-18-Piloten kann während der Nightway-Kampagne konzentriert in Norwegen durchgeführt werden.

Die Luftwaffe ab Januar 2016 in erhöhter Einsatzbereitschaft

Nur die Luftwaffe hat die Mittel dazu, im Luftraum zu kontrollieren und bei Verstössen einzugreifen, so wie es die Polizei am Boden tut. Deshalb wird die Luftwaffe – wie in Sky-News.ch bereits mehrfach thematisiert – bis Ende 2020 die Einsatzbereitschaft im **Luftpolizeidienst** rund um die Uhr unter der Projektbezeichnung **LP24** kontinuierlich aufbauen. Dann werden zwei **bewaffnete F/A-18** während 24 Stunden an 365 Tagen im Jahr bereitstehen und innert höchstens 15 Minuten in der Luft sein. Nach ersten Tests in diesem Jahr wird die Luftwaffe ab Januar 2016 werktags von 8 Uhr bis 18 Uhr für Interventionen bereitstehen, 2017 wird diese Bereitschaft auf sieben Tage ausgebaut. Bevor 2020 die permanente Bereitschaft erreicht wird, stehen die beiden F/A-18 mit Crews ab 2019 von 6 bis 22 Uhr bereit.

Für den Vollausbau von LP24 benötigt die Luftwaffe rund **100 zusätzliche Stellen** – denn der Betrieb rund um die Uhr braucht nicht nur mehr Piloten sondern auch mehr Personal für Wartung, Logistik, Flugsicherung und Einsatzleitung. Daraus ergeben sich Mehrkosten von jährlich rund **30 Millionen Franken**. Für die Hornet-Flotte rechnet die Luftwaffe mit etwa 1000 zusätzlichen Flugstunden pro Jahr, insbesondere wegen des Trainingsbedarfs von 120 jährlichen Flugstunden pro zusätzlichem Pilot.

Dass dieser Schritt jetzt vollzogen wird, liegt nicht daran, dass die oft unfairerweise als «Bürozeiten-Truppe» bezeichnete Luftwaffe nicht über die Fähigkeiten für Einsätze rund um die Uhr verfügt hätte. Von der Politik lange verzögert, stehen die finanziellen Mittel erst jetzt zur Verfügung. Gerne geht auch vergessen, dass die Luftwaffe zum Beispiel für die Personensuche mit dem SAR-Helikopter, den Lufttransportdienst, Grenzüberwachungen, in



Foto Eugen Bürgler

Die Kampfflugzeuge der Luftwaffe sind die einzigen Mittel, die im Luftraum rasch überprüfen, identifizieren und nötigenfalls intervenieren können.

der Operationszentrale oder bei der **passiven Luftraumüberwachung** bereits jetzt rund um die Uhr im Einsatz steht. «Und, jederzeit kann eine erhöhte Bereitschaft angeordnet werden», erklärte Oberst iGst **Peter Bruns**, Chef des Air Operation Centers der Luftwaffe und Projektleiter LP24, an einer Medienorientierung Ende November und ergänzte: «Ich erinnere mich, wie ich während der Kriege in Ex-Jugoslawien im Cockpit eines F-5 im Shelter in Dübendorf gegessen bin».

Peter Bruns definierte die Kernaufgaben des Luftpolizeidienstes: «Wir erhöhen damit die Sicherheit im Luftraum mittels **Durchsetzung der Luftverkehrsregeln**, erhöhen die **Sicherheit am Boden** mittels Gewährleistung der Lufthoheit, wir können Luftfahrzeugen in **Notlagen helfen**, und es ermöglicht uns, die Einhaltung der Auflagen und Bedingungen, die an die «Diplomatic Clearances» für den Überflug von fremden Staatsluftfahrzeugen geknüpft sind, zu überprüfen und durchzusetzen». Für Peter Bruns ist es wichtig, dass künftig Partner, wie die **Bundespolizei** oder der **Nachrichtendienst** des Bundes, stärker ins Dispositiv eingebunden werden.

Laut Peter Bruns kontrolliert die Luftwaffe mit Stichproben in so genannten **Live Missions** pro Jahr rund 300 Staatsluftfahrzeuge anderer Nationen. 2015 wurden alleine bis Ende November 265 solche Kontrollen durchgeführt und **24 Grenzverletzungen** festgestellt. Selten kommt es vor, dass die Luftwaffe Flugzeugen in Not zu Hilfe eilt (zum Beispiel bei Funkausfall).

Häufiger sind Einsätze bei Verletzungen der Luftverkehrsregeln. Peter Bruns nannte das Beispiel eines Flugzeuges, das unangemeldet den Anflugsektor des Flughafens Bern durchquerte und damit eine **ernsthafte**

Gefährdung der Sicherheit darstellte. Das Flugzeug wurde von zwei F/A-18 abgefangen und identifiziert. In solchen Fällen erhält das zuständige Bundesamt für Zivilluftfahrt Meldung und entscheidet über Sanktionen für die fehlbaren Piloten. Alleine bis Ende November hat die Luftwaffe in diesem Jahr **37 Hot Missions** geflogen und **44 Luftraumverletzungen** festgestellt. «Regeln ohne Durchsetzung bringen meist nichts», kommentierte Peter Bruns und wies auf die präventive Wirkung der Luftpolizei hin.

Haupteinsatzbasis für die beiden in **Quick Reaction Alert (QRA)** Bereitschaft stehenden F/A-18 wird **Payerne** sein. Kann nicht ab Payerne geflogen werden, wird Emmen oder Meiringen zur QRA-Basis. Ist ein Flugzeug in der Luft, braucht es zwingend einen Ausweichflughafen (Alternate) – auch mitten in der Nacht. Laut Peter Bruns laufen diesbezüglich Abklärungen. Im Vordergrund stehen die Landesflughäfen, unter ihnen der Flughafen **Zürich** mit erster Priorität. Aus Sicht des Projektes LP24 wäre auch **Sion**, nicht zuletzt wegen der dortigen meteorologischen Situation, eine hochwillkommene Alternate-Basis, wie Peter Bruns festhielt. Luftwaffenchef **Aldo C. Schellenberg** ergänzte, dass Sion im Stationierungskonzept des Bundes allerdings nicht mehr vorgesehen ist. Die Regierung des Kantons Wallis setzte sich aber für den Erhalt einer Heli-Basis ein, zum Beispiel für Katastropheneinsätze. Im Gegenzug würde die Walliser Regierung einen **Jet-Ausweichflugplatz** akzeptieren. «Die Meteo-Sondersituation in Sion würde uns sehr helfen. Wir prüfen aktuell die operationellen und finanziellen Auswirkungen, die mit einem Ausweichflugplatz Sion verbunden wären – entschieden ist aber noch nichts», so der Luftwaffenchef. *Report Eugen Bürgler*



Oberst iGst Peter Bruns ist Projektleiter LP24.

Attraktivere Militärpilotenausbildung: schneller im Cockpit

2017 wird die erste Pilotenklasse mit der neu gestalteten Ausbildung zum Militärpiloten starten, wie Brigadier **Peter Soller**, Kommandant Lehrverband Flieger 31, anlässlich des Truppenbesuches von Luftwaffenchef Aldo C. Schellenberg in Ørland erklärte. «Wir wollen die Ausbildung zum Militärpiloten kürzer gestalten, individualisieren, und wir wollen, dass die jungen Piloten wieder früher ihre ersten Flug Erfahrungen bei uns in der Luftwaffe sammeln», betonte Peter Soller.

Vor dem Hintergrund sinkender Anmeldungszahlen bei **Sphair**, der Nachwuchsplattform des Bundes für Luftfahrtberufe, hat sich die Luftwaffe für Anpassungen entschieden. Grundsätzlich unverändert bleiben der Auswahlprozess und die Offiziersausbildung, die vor der Militärpilotenausbildung abgeschlossen sein muss. Die wesentlichste Änderung: Das **Aviatic-Studium** an der ZHAW entfällt in der Grundausbildung. Nach Bestehen der fliegerischen Selektion absolvieren die Kandidaten neu eine halbjährige militär-fliegerische Grundausbildung auf PC-7. In dieser Phase wird auch der Entscheid über die Sparten zuteilung Jet oder Helikopter gefällt. Anschliessend folgt die zivile Linienpilotenausbildung (frozen ATPL) bei einer zivilen Flugschule.

Bisher mussten die jungen Pilotenanwärter nach bestandener Selektion für zwei Jahre die Schulbank drücken und an der ZHAW den Bachelorstudiengang Aviatic absolvieren. Peter Soller betonte allerdings: «Es ist uns nach wie vor wichtig, den Militärpiloten die Möglichkeit für eine **akademische Ausbildung** zu geben.» Aber es würden nicht mehr automatisch alle Kandidaten für das gleiche Studium in der Deutschschweiz verpflichtet. Wenn das Interesse besteht, können die Militärpiloten nach einigen Jahren Dienst ein den persönlichen Interessen entsprechendes Studium absolvieren. Die Luftwaffe bietet dazu **attraktive Bedingungen**: Ein dreijähriges Bachelor-Studium kann als Vollzeitstudium mit 20-prozentiger Teilzeitarbeit zugunsten der Luftwaffe bei 100 Prozent Lohn absolviert werden. Auf Antrag ist auch ein Master-Studium grundsätzlich möglich. Als Alternative kann berufsbegleitend ein zweijähriger Master of Advanced Studies (MAS) Lehrgang bei 100 Prozent Lohn besucht werden.

Mit dem neuen Ausbildungskonzept werden die jungen Piloten das begehrte Fliegerabzeichen eineinhalb bis zwei Jahre früher erhalten. «Das bringt den positiven Effekt mit sich, dass wir die jungen Jahre der Leute besser nutzen und sie **länger als operationelle Piloten** im Einsatz stehen können», kommentierte Peter Soller. Nach wie vor besteht bei der



Foto Eugen Bürgler

Aus- und Weiterbildungen gehören für die Militärpiloten zum Alltag – ein Höhepunkt ist die Nachtflugqualifikation.

Luftwaffe ein Bedarf von etwa **zwölf neuen Piloten** pro Jahr, je etwa zur Hälfte in den Sparten Jet und Helikopter.

Sphair bleibt der Einstieg ins Cockpit. Rund **700 Interessierte** füllen pro Jahr den Sphair-Fragebogen aus, «aber nur etwa 300 von ihnen sehen wir auch für die weiteren Abklärungen», bedauert Peter Soller. Pro Jahr erhalten etwa 120 bis 130 Jugendliche eine positive Sphair-Empfehlung, etwa 50 kommen dann zur Selektion. Dass die Zahlen in den vergangenen Jahren zurückgegangen sind, könnte daran liegen, dass viele Junge heute die Erfolgsaussichten als zu gering einschätzen, vermutet Peter Soller. «Aber jeder hat eine Chance und wir brauchen **keine Superhelden**. Es genügt Durchschnittlichkeit, überdurchschnittlich an der ganzen Sache ist, dass die Kandidaten in allen Bereichen der breiten Ausbildung genügen müssen», hält Peter Soller dem entgegen. Eine Berufsmatura oder Matura, bestandener praktischer Dienst als Leutnant, eine Körpergrösse zwischen 160 und 195 Zentimetern und eine Sehschärfe von unkorrigiert mindestens 0,5, korrigierbar auf 1,5 (je 1,0) gehören zu den Bedingungen, die erfüllt sein müssen.

Ein weiteres gewichtiges Argument spricht dafür, sich für den Weg über Sphair zu entscheiden: In der Verordnung über die **Finanzhilfen des Bundes** für Ausbildungen im Bereich der Luftfahrt (VFAL – Luftfahrtgesetz Art. 103a/b, siehe auch ab Seite 29) ist festgehalten, dass Kandidatinnen und Kandidaten mit einer uneingeschränkten Empfehlung aus den Abklärungen der fliegerischen Vorschulung **Sphair in erster Priorität** finanzielle Unterstützung für die Ausbildung zum Berufspiloten erhalten. Wer keine Sphair-Empfehlung bekommt, wird deshalb aber nicht schlechter gestellt als Be-

werber, welche Sphair nicht absolviert haben. Sphair bietet also auch Chancen für attraktive Berufe in der Zivilluftfahrt.

Auf ausgebildete Militärpiloten warten nicht nur im Militär spannende Berufsperspektiven: Nach 8 bis 15 Jahren als Berufsmilitärpilot auf Jet oder Helikopter steht ihnen ein **Wechsel in die Zivilaviatik**, zum Beispiel als Pilot bei **Rega** oder **Swiss** offen. Als Milizpiloten können sie weiter auf PC-7, PC-6 oder Super Puma fliegen. Wer in der Luftwaffe bleibt, hat die Möglichkeit, auch Kommando- oder Stabsfunktionen zu übernehmen.

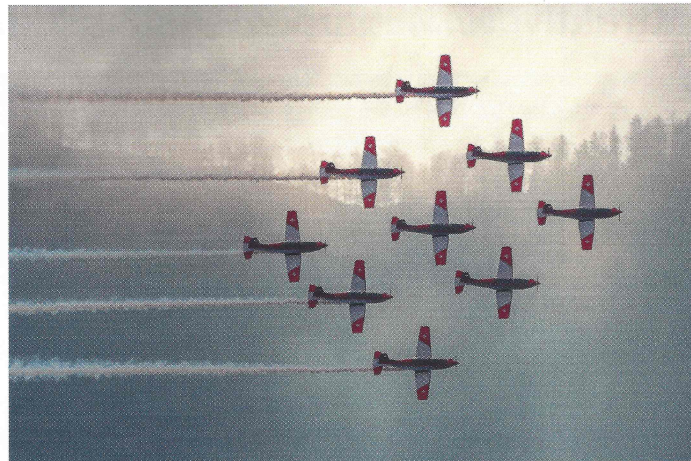
Und, Militärpilot ist auch ein Frauenberuf. Neben den aktuell **sieben Frauen**, die in der Luftwaffe als Pilotinnen arbeiten, kommt im nächsten Jahr eine junge Frau vom Studium an der ZHAW und wird ihre Ausbildung in der Sparte Jet auf PC-21 fortsetzen. Sie ist auf bestem Weg dazu, die **erste Jet-Pilotin** der Schweiz auf F/A-18 Hornet zu werden.

www.sphair.ch

Report Eugen Bürgler



Brigadier Peter Soller, Kommandant Lehrverband Flieger 31.



Zur Eröffnung flog das PC-7 TEAM in Formation mit dem Super Puma.

Das PC-7 TEAM vor dem halb im Nebel verdeckten Bürgenstock.

Claude Nicollier wandte sich an die 14 neu brevetierten Militärpiloten

Nach fünf Jahren anspruchsvoller Ausbildung war es am 10. Dezember 2015 für 14 neue Piloten der Schweizer Luftwaffe soweit: Sie erhielten von Oberst **Markus «Märk» Thöni**, dem Kommandanten der Pilotenschule, ihre «Flügel» und wurden zu Oberleutnants befördert. Sieben werden künftig Hornets fliegen, sieben Helikopter. Neun stammen aus der Deutschschweiz, vier aus der Romandie und einer ist Tessiner.

Einer der Höhepunkte der Brevetierungsfeier im «Park Weggis» war das Gastreferat des Schweizer Astronauten Claude Nicollier. Er erinnerte sich an seine Militärpilotenbrevetierung 1966 auf der Venom. Anschliessend flog er als Milizpilot in der **Fliegerstaffel 6** und wechselte später auf den Hunter. Bis zur AIR14 steuerte er in seiner Freizeit noch bis ins Alter von 70 Jahren den zivilen Hunter ab Payerne.

Als «Schweizer Aviatiker mit der grössten Erfahrung in der dritten Dimension» würdigte Oberst Thöni den Astronauten Claude Nicollier. Dieser nahm zwischen 1992 und 1999 an vier NASA-Weltraummissionen teil und verbrachte insgesamt mehr als 1000 Stunden im All. Bis 2007 arbeitete er noch weiter für die NASA.

Er sei nie Berufsmilitärpilot geworden, sondern «nur» Astronaut, wandte sich Claude Nicollier an die frisch brevetierten Militärpiloten. Er riet ihnen, immer die professionellen Fähigkeiten zu behalten, und immer besser zu sein, als es verlangt werde. «Nehmen Sie nie die Abkürzung und haben Sie immer eine **Alternative** bereit. Das ist aber nur möglich, wenn man sich vor dem Start gut vorbereitet», fuhr Claude Nicollier fort. «Und zeigen Sie **Excellence** und gehen Sie keine Kompromisse ein», riet er ihnen.

Anschliessend begaben sich die geladenen Gäste, Eltern, Partnerinnen und Freunde der neu Brevetierten an den Vierwaldstättersee und erlebten eine einzigartige Präsentation des Super-Puma-Display-Teams und des PC-7 TEAM. Die über den Bürgenstock schwappenden Nebelschwaden verliehen der Show mit der tiefstehenden Sonne eine ganz besondere Note. Aufgrund der niedrigen Wolkenbasis konnte das PC-7 TEAM sein Programm nicht genau nach Plan fliegen, aber das Publikum war dennoch restlos begeistert und verdankte es mit grossem Applaus. Am Boden überwachte der Kommandant des PC-7 TEAM, Oberst **Werner «Höffi» Hoffmann** mit seinem designierten Nachfolger Oberstleutnant **Daniel «Stampa» Stämpfli** die attraktive Flugvorführung. *Fotoreport Hansjörg Bürgi*
www.luftwaffe.ch



Die 14 frisch brevetierten Militärpiloten der PK09 mit Oberst Markus Thöni und Claude Nicollier in der Mitte (von links): Marcel Rust (Jet), David Golderger (Jet), Yoann Roulet (Heli), Simon Clerc (Heli), Claudius Meier (Jet), Nicolas Fontannaz (Heli), Olivier Högger (Heli), Sandro Chinotti (Jet), Patrik Straumann (Heli), Beda Stähelin (Jet), Clemens Jauch (Heli), Marius Egger (Jet), Pascal Bongard (Heli) und Lino Jäggi (Jet).