

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische
Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 173 (2007)

Heft: 9

Artikel: Ein Schweizer F/A-18-Fluglehrer im Ausland

Autor: Kunz, Reto

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-71110>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Ein Schweizer F/A-18-Fluglehrer im Ausland

Seit der Einführung des F/A-18 in der Schweiz vor zehn Jahren fand ein regelmässiger Austausch von Kampfpiloten zwischen der Schweizer Luftwaffe und der U.S. Navy statt. Dieses «Pilot Exchange Program, PEP» erlaubte es der Schweizer Luftwaffe, in zweifacher Hinsicht zu profitieren: Einmal erhielt ein Schweizer F/A-18-Pilot in den USA die Gelegenheit, während Jahren auf höchstem Niveau (genau gleich wie US-Piloten) zu trainieren oder als Fluglehrer eingesetzt zu werden. Und zum Zweiten: Der zum Austausch in der Schweiz weilende US-Pilot bildete eine wertvolle Unterstützung in der Schulung der einheimischen Kampfpiloten in der Schweiz. Hptm Reto Kunz weilte als PEP-Pilot während fast vier Jahren in den USA. Sein unten stehender Bericht gibt einen Einblick in den enormen Erfahrungsgewinn für den betroffenen Piloten, aber auch für die Schweizer Luftwaffe insgesamt. Ein nicht messbarer Nebeneffekt ist der Gewinn an Ansehen bei der Gastgeberluftwaffe. «Die Schweizer Piloten sind kompetent und konkurrenzfähig.» Diese Aussage von US-Piloten tragen zur dissuasiven Wirkung unserer Wehranstrengungen nicht unwesentlich bei. **Lä**

Reto Kunz

Im Jahre 2001 bestimmte die Luftwaffe im Rahmen ihrer zahlreichen Agreements mit dem *Department of Defence (DoD)* und der *U.S. Navy (U.S.N)*, dass wieder ein Pilot Exchange Program (PEP) mit Schweizer Piloten aufgenommen werden soll.

Während der Einführung des F/A-18 weilten ja von 1995 bis 1999 bereits zwei Schweizer Piloten während drei Jahren in den Vereinigten Staaten. Auswahlkriterien seitens der Schweizer Luftwaffe waren eine vorhandene Fluglehrerausbildung und ein Minimum von 250 Flugstunden auf dem Kampfflugzeug.

Zu meiner grossen Freude und Überraschung wurde ich aus drei Mitbewerbern ausgewählt. Der Anruf meines damaligen Staffelkommandanten wird mir immer in nachhaltiger Erinnerung bleiben. Am 10. August 2001 war für mich klar: Einen wichtigen beruflichen und privaten Lebensabschnitt werde ich bei der U.S. Navy verbringen.

Planung und erste Erfahrungen

Wie immer bei derartigen Projekten waren sofort viele Fragen offen und hartnötig eine Lösung. Dies ist wohl bei jeder Langzeit-Abkommandierung gleich. Doch nebst diesen Parallelen zu anderen Auslandsaufenthalten kam ein neues Element dazu: Die Auswirkungen der Anschläge vom 11. September 2001 auf meine unmittelbare Zukunft waren nicht abzusehen. Symptomatisch für die Unbeirrbarkeit einer regelmässig in militärischen Auseinandersetzungen stehenden Nation wurde aber rasch klar, dass am PEP auch seitens der USA festgehalten wurde.

Am 19. Januar 2002 war es so weit: Mit einem der letzten *Swissair*-Kurse flog ich mit meiner Frau nach San Antonio zum Besuch eines Sprachkurses. Die Klimaänderung von minus 10 auf plus 30 Grad (Celsius! Der Wechsel auf Fahrenheit blieb eine der wenigen Anpassungshürden, welche ich nie vollziehen konnte) war im Ge-

gensatz zum Kulturwechsel vergleichsweise einfach zu ertragen.

Staatsbürger aus über hundert Nationen, zu dieser Zeit nicht ganz selbstverständlich, auch aus arabischen Staaten, bemühten sich, sämtlichen kulturellen Aspekten und namentlich auch den Vorbehalten gerecht zu werden. So wurde beispielsweise darauf hingewiesen, dass man sich auch bei informellen Anlässen nicht irgendwie hinsetzen sollte, sondern die Füsse immer am Boden zu ruhen haben oder der direkte Blickkontakt mit bestimmten Staatsbürgern, wegen kultureller Traditionen, zu vermeiden sei.

Ausbildung

Obwohl ich mich als qualifizierter Fluglehrer in den USA zum Dienst meldete, durchlief ich nach der üblichen Grundausbildung (Simulator und Live-Flüge in den Bereichen Pannenhandling, Instrumentenflug) den kompletten Syllabus zur Erlangung der Lehrberechtigung. Besonders eindrucksvoll dabei ist die Strukturierung der Ausbildungsschritte: Nebst den fliegerischen Aspekten kommt den didaktischen Elementen eine immens grosse Bedeutung zu. Ein Beispiel sei hier erwähnt: Es wird klar vorgegeben, wie man ein Flugzeugmodell in der Hand hält, damit es der Schüler gut sieht oder, als Gipfel der Standardisierung, wie eine Wandtafel zu reinigen ist (!).

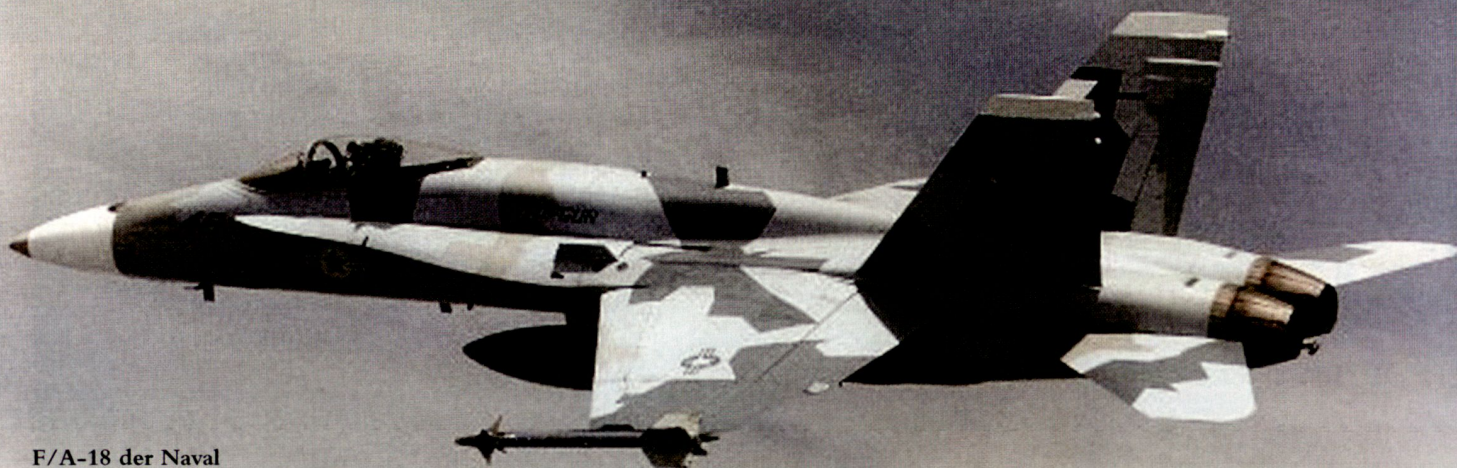
In Anlehnung an des Lateiners *Credo repetitio est mater studiorum* werden elementare Eckwerte wie optimale Manövriergeschwindigkeiten oder Waffenreichweiten gebetsmühlenartig vor und nach jedem Flug laut vorgetragen. Dies führt dazu, dass ein Flug von einer Stunde Dauer gut und gerne vier Tage Vorbereitung erfordert.

Die Begründung dafür wurde von der ersten Minute der Ausbildung klar: Das ganze System ist auf Operationen ab Flugzeugträger im nicht immer friedlichen



F/A-18 der Fliegerstaffel VFA-106 auf einer Air Base der U.S. Navy.

Foto: Reto Kunz



F/A-18 der Naval Fighter Weapons School, hier in den Farben für Angriffe gegen Erdziele.

Foto: U.S. Navy

Umfeld ausgerichtet. Deshalb werden auch ab Flugplätzen die Platzrunden auf 800 Fuss (200 m) über Grund geflogen, was aus Schweizer Sicht natürlich lärmtechnisch problematisch, für die Navy aber Alltag ist. Dazu passt die Flugstundenzahl pro Pilot, welche in den USA fast dreimal so hoch ist wie in der Schweiz (350 Std. gegenüber 120 bis 140 Std).

Fliegerische Höhepunkte

Am 2. Mai 2002 erfolgte der erste Flug über amerikanischem Territorium. Im Oktober 2003 durfte ich das grosse Highlight aus fliegerischer Sicht erleben: Die erste Landung auf dem Flugzeugträger USS Harry Truman, CVN 75, vor Florida.

Eine besondere Ehre kam mir im September 2005 zuteil, als mir eine Staffel mit 15 Flugzeugen, 15 Fluglehrern und 8 Pilotenschülern anvertraut wurde, um deren Ausbildung während zweier Wochen in Key West (Florida) sicherzustellen. Trainingsort und der Syllabus wurden dabei vollständig delegiert, was aus militärischer Sicht einem Eldorado des «AKV» (Auftrag, Kompetenz, Verantwortung) entspricht.

Im Detail möchte ich auf eine besonders umfangreiche Übung eingehen:

■ Im Herbst 2004 fand in der kalifornischen Wüste, in Al Centro (drei Std. westlich San Diego, die *Homebase* der Blue Angels) ein Trainingsflug mit 50 Flugzeugen aus drei Luftwaffen statt (U.S. Air Force, Belgian Air Force und U.S. Navy).

■ Das Szenario bestand aus einer CO-MAO (Combined Air Ops, siehe dazu auch den Bericht über ELITE 2007 in diesem Heft), die ein Punktziel anzugreifen hatten. Die Übung diente speziell den Belgiern als Vorbereitung für *Red Flag*, weshalb diese auch den *Overall Lead*, also die gesamte Planung inne hatten.

■ Das *Strike Package* bestand unter anderem aus F-15 Eagle, F-16 (Air Force und Bel-

gian Air Force), Prowlers (EKF), Hawkeye (Mini-AWACS) und Navy F/A-18. Im Gegensatz zum Einsatzspektrum der Hornets in der Schweiz wurde die F/A-18 in der Erdkampffolle eingesetzt. Nach dem Erlangen der Luftüberlegenheit durch die Eagles erstellten die F-16 ein SEAD (Suppression of Enemy Air Defence)-Dispositiv und ebneten so den Weg für die Erdkämpfer.

■ Der Angriff erfolgte dann zeitgenau mittels JDAM (Joint Distance Attack Weapons, simuliert) und Mk. 82 Live Bombs. Wegen der nahezu hermetischen Abriegelung der bodengestützten Luftverteidigung mittels EKF (Prowler) konnte der Angriff mit geringem Bekämpfungsrisiko durchgeführt werden.

Bei dieser komplexen Übung kamen natürlich die beinahe unbegrenzten Möglichkeiten im Bereiche des Übungsgeländes und der Simulation von gegnerischen *Air Assets* besonders zum Tragen. So wurden zum Beispiel innert Tagen ganze Flugplätze, Radarinstallationen und BODLUV-Systeme aufgebaut und bekämpft.

Erkenntnisse

Entscheidend für das Gelingen einer derartigen Abkommandierung ist nicht in erster Linie das fliegerische Können. Es geht für den Betroffenen darum, sich namentlich im sozialen Bereich KOMPLETT mit der neuen Umgebung zu identifizieren. Dazu gehört selbstredend auch, dass zum Beispiel die Ehefrau die Kontakte zu den Gemahlinnen der Staffelkollegen pflegt (*wives club*). Klar ist nämlich, dass im Rahmen eines gemütlichen sozialen Events wichtige Erkenntnisse und Lehren der Arbeit im Gastgeberland gezogen werden können. In diesem Bereich hat die Schweiz dank der kulturellen und sprachlichen Vielfalt gegenüber anderen Ländern zweifellos einen Vorteil. Beleg dafür sind die noch

Info-Box U.S. Navy

361 000 AdA (besser: AdN):
davon 53 000 Officers,
304 000 Unteroffiziere
(Enlisted Officers)
76 000 Reservisten
Im Einsatz: 35 600

Carrier Group

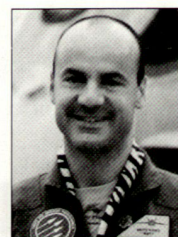
1 nuklear betriebener Flugzeugträger
Länge: 330 Meter
Breite: 77 Meter
Speed: 30 Knoten (+)
Besatzung: 3200 Ship Company plus
2480 Air Wing

Flotte (Task Force)

85 Flugzeuge (Super Hornet, Hornet, Viking S-3, Hawkeye E-2, Prowler EA-6B, Seahawk SH-60)
Eskortiert von:
1 Missile Cruiser
2 Misslie Destroyer
2 U-Booten
1 Logistic Ship

immer existierenden Kontakte mit den damals besuchten Familien.

Bezüglich der *Airwork* ist die wichtigste Erkenntnis die Überlegenheit der Standardisierung (SOP). Diese hat zwar in der Schweiz oft einen schweren Stand, da der Flexibilität und Individualität ein sehr hoher Stellenwert eingeräumt wird. In Krisenzeiten mit reduzierten Kommunikationsmöglichkeiten ist aber dank der allen bekannten Normen jederzeit jedem Missionsteilnehmer klar, was, wann geschieht. Standardisierung (Drill) wird dadurch zu einem unentbehrlichen Mittel zur Erfüllung des Auftrages. ■



**Reto Kunz,
Hptm,
Berufsmilitärpilot,
6064 Kerns.**

Battle of Britain

Ein Schweizer in der RAF war dabei

Wie Winston Churchill damals sagte: «Noch nie haben so wenige so viel für ein Land getan» – wie in der Luftschlacht um England. Wenig bekannt bis heute ist, dass ein Jagdpilot der RAF britisch-schweizerischer Doppelbürger war.

René Marchand

Im Abspann des viel beachteten Filmes «The Battle of Britain» werden Kanadier, Franzosen, Tschechen, Polen u. a. und natürlich Engländer als die Herkunft derjenigen Piloten aufgeführt, die letztlich eine Invasion Englands durch Nazideutschland verhindert haben: Dies waren alles junge Männer, die unter Einsatz ihres Lebens in der Zeit von Juli bis September 1940 einer erdrückenden militärischen Übermacht standgehalten hatten. Heute kennen wir, vom bequemen Sessel aus gesehen, den positiven Ausgang der Luftschlacht um England. Versetzen wir uns aber in die Zeit des Sommers 1940 zurück: Ein Blick auf die damalige Europakarte zeigt die Dominanz Nazideutschlands. Das grosse Frankreich war soeben von den Nazis im Durchmarsch erobert worden. In Dünkirchen waren die Engländer mit viel Glück einer Vernichtung eines Grossteils ihrer Kampfkraft entronnen. Die Ausrüstung lag aber in den Sanddünen, die Soldaten hatten nur knapp sich selbst retten können. In dieser Situation blickte alle Welt auf die Royal Air Force – würde sie die Deutschen aufhalten?

Doch gehen wir zuerst einen Schritt zurück: Im Sommer 1938 verbrachte der 20-jährige Medizinstudent Roy A. Marchand seine Sommerferien in Südfrankreich. Zahlreiche frühere Ferien hatte er am Bielersee in der Schweiz verbracht, wo seit Generationen seine Familie in der Uhrenindustrie erfolgreich tätig war. Die Familie Marchand war, aus dem damaligen armen Südjura um St. Imier kommend, nach Biel gezogen, um in der florierenden Uhrenindustrie – der einzigen Industrie weit und breit damals – ihr Glück zu versuchen.



Pilot Officer Roy A. Marchand, 73. Fighter Squadron RAF.

Durch unternehmerisches Geschick konnte mit der Zeit eine eigene Uhrenmanufaktur gegründet werden. Doch Roys Vater wollte mehr, war 1910 nach England ausgewandert und hatte dort eine eigene Uhrenhandelsfirma gegründet. In einem Vorort von London war Roy Marchand am 24. August 1918 geboren und damit automatisch englischer Staatsbürger geworden. Die engen Verbindungen zu Biel blieben in all den Jahren bestehen: Sowohl familiäre wie auch geschäftliche Reisen brachten die Familie immer wieder nach Biel und an ihren Sommersitz in Sutz am Bielersee zusammen.

In Südfrankreich geschah jedoch etwas Einschneidendes: Roy Marchand traf dort per Zufall einen Staffelführer der Royal Air Force. Diese Begegnung und die Faszination fürs Fliegen sollten von nun an Roys Leben bestimmen und zum Abbruch des Medizinstudiums führen. Roy trat sofort der Royal Air Force bei, schloss im März 1939 die Fliegerausbildung ab und wurde zum Pilot Officer befördert.

Mit Ausbruch des Krieges im selben Jahr schickte England als Teil des Beihilfepaktes für Frankreich das britische Expeditionskorps nach Frankreich. Teil dieser Unterstützung waren auch einige Jagdstaffeln mit

Maschinen des Typs Hawker Hurricane. So kam Roy Marchand mit seiner 73. Staffel im Dezember 1939 nach Nordfrankreich und wurde mit dem Überfall von Nazi-Deutschland auf Frankreich 1940 sofort in die Kämpfe verwickelt.

Am 13. Mai 1940 wurde Roy Marchand in einem intensiven Luftkampf mit einer Dornier Do 17 und einer Messerschmidt Me110 an der Schulter und unterhalb seines linken Auges schwer verwundet. Er konnte seine Hurricane L1673 in Betheniville nordöstlich von Paris knapp notlanden, dies brachte aber den Totalverlust des Flugzeuges mit sich. Glücklicherweise war dies der Standort der 501. Staffel des Britischen Expeditionskorps, und so konnte Roy schnell verarztet werden.

Nach seiner Genesung im Lazarett in England wurde ihm als Jagdpilot mit Kampferfahrung ein Posten als Ausbilder für zukünftige Jagdflieger in Kanada angeboten. Doch sein grösster Wunsch war, wieder bei seinen Kameraden in der Staffel zu sein, und so stiess er mit einer neuen Hurricane am 6. Juli 1940 wieder zur 73. Staffel und nahm an der dann startenden Luftschlacht um England teil.

Spricht man in diesem Zusammenhang auf der britischen Seite vor allem von Spitfire-Jagdmaschinen, war der Kern der Royal Air Force immer noch mit Hurricane Mark I-Maschinen bestückt. Diese Flugzeuge waren, im Gegensatz zur Spitfire und zur Me109, noch zu einem guten Teil aus Holz gefertigt, hatten einen Holzpropeller und Holztragflächen. Aber sie hatten wenigstens eine Panzerplatte, die den Piloten schützte. War die Hurricane in Steigleistung und Geschwindigkeit der deutschen Me109 mit ihrem Einspritzmotor unterlegen, so hatte sie infolge ihrer besseren Kurvenfähigkeit dennoch eine Chance. Dies bedingte aber herausragende Fliegerfähigkeiten, da nur durch Wendigkeit und nicht durch Motorenleistung dem Feind entronnen werden konnte.

Die Luftschlacht zeichnete sich für die Piloten in England vor allem durch die bis zu sechs Alarmstarts pro Tag aus, um die an-

Gelesen

in «Staatskunst» von a. Staatssekretär Franz A. Blankart:

«Wenn unsere Parlamentsmitglieder wie echte Privatbankiers mit ihrem Privatvermögen für die von ihnen generierten Schulden unbeschränkt haften müssten, wäre unser Staatsdefizit im Nu amortisiert.» G.

SCHWEIZER SOLDAT

Aus dem Inhaltsverzeichnis der September-Nummer

Standpunkt:

15 Prozent Durchdiener sind genug

Pontoniere:

Brückenschlag über die Aare

Le Bourget:

Spektakel für Flieger