

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 97 (2022)  
**Heft:** 5

**Artikel:** Militärpilot : eine Lebensschule  
**Autor:** Meier, Felix / Vetter, Martin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1006025>

### **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>**

# Militärpilot: Eine Lebensschule

Martin «DJ» Vetter war als Berufsmilitär zuletzt der Leader des PC-7 TEAMS und ist heute Captain bei der Edelweiss Air. Im Interview mit dem SCHWEIZER SOLDAT erzählt er von der Faszination der Luftfahrt, wie er zur «Tiger-Familie» kam und was er in seiner Karriere erlebte.

Oberst aD Felix Meier

**+** Wann und wie entstand der Traum, Militärpilot zu werden?

Martin Vetter: Vor 35 Jahren, als sechsjähriger Bube, besuchte ich mit meiner Mutter die Zuschauerterrasse des Flughafens Zürich.

Als eine Swissair-Maschine vom Traktor zurückgestossen wurde, dann die Triebwerke startete, war für mich sofort klar, dass ich Pilot werden wollte, wenn ich dann gross bin. Die einzigartige Atmosphäre am Flughafen, der Geruch von Kerosin in der Luft, die heulenden Triebwerke haben mich elektrisiert.

Mein Umfeld hat mich manchmal belächelt. Ich war ein verträumter Junge, aber mit einem klaren Ziel vor Augen. Die Militärfliegerei war für mich lange unbekannt. Ein Swissair-Pilot hat mich später auf die Fliegerische Vorschulung (FVS), heute SPHAIR und die Möglichkeit einer militärischen Karriere hingewiesen. Nach dem Film «Top Gun» wollte ich um alles in der Welt einen Jet fliegen, schnell und kopfüber.

**+** Welches waren Höhepunkte in der Ausbildung ab SPHAIR, in der Pilotenschule, in der Einweisung auf den F-5 Tiger und den F/A-18 Hornet?

Vetter: Höhepunkte gab es viele, auch einige Tiefpunkte. Die Ausbildung war sehr fordernd, meine Ansprüche an mich selbst sehr hoch. Da fällt es manchmal schwer zu akzeptieren, dass nicht alles auf Anhieb klappt und Erfolge hart erarbeitet werden müssen. Eine Lebensschule. Wenn man dann das erste Mal allein fliegen darf, dann ist das ein grosser Vertrauensbeweis und macht glücklich und stolz zugleich. Die Ka-

meradschaft, durch «dick und dünn» gehen, zusammen mit Menschen mit der gleichen Passion war und ist immer noch einmalig!

**+** Wann und wie erfolgte die Einteilung in die Fliegerstaffeln und in welche?

Vetter: Ich hatte schon während der Ausbildung einen guten Draht zu den Piloten der Fliegerstaffel 11 in Dübendorf. Als die Zeit reif war, also kurz vor meiner Ausbildung auf den F/A-18, fragte ich den damaligen Staffelkommandanten und heutigen Kommandanten der Luftwaffe Divisionär Peter Merz höflich, ob die Staffel 11 auch an mir Interesse hätte.

Dem war anscheinend so, und ich wurde in die Tigerfamilie (das Staffeltier der 11er ist der Tiger) aufgenommen. Ich wäre natürlich auch in der Staffel 17 oder 18 glücklich geworden, denn wir alle sind ein Team.



**Martin «DJ» Vetter war als Berufsmilitär zuletzt der Leader des PC-7 TEAMS und ist heute Captain bei der Edelweiss Air.**

**+** Woher kommt der Nickname «DJ»?

Vetter: Unspektakulär. Ich hatte zwei Plattenspieler und DJ-Equipment zu Hause und machte gerne Musik. Auch heute noch gibt mir die Musik einen guten Ausgleich zur eher technischen und kopflastigen Natur der Fliegerei.

Daher der Nickname «DJ», den mir übrigens mein damaliger Fluglehrer «Rave» gab. →



**«Ich durfte über 1000 Stunden auf dem F/A-18 fliegen, ein Flugzeug mit unglaublich viel Power.»**



«Für die Mitgliedschaft im PC-7 TEAM kann man sich nicht bewerben, man wird einstimmig gewählt.»



«Dass ich diesen Verbund die letzten fünf Jahre meiner elfjährigen Teamkarriere noch anführen durfte, ist eine grosse Ehre.»



PC-7 TEAM bei einer Display-Vorführung.

Bilder: VBS



«Ich hatte schon während der Ausbildung einen guten Draht zu den Piloten der Fliegerstaffel 11 in Dübendorf.»  
Im Bild: Ein Jet der Fliegerstaffel 11.

❖ *Welches sind besondere Hornet-Erinnerungen an Ausland-Einsätze?*

Vetter: Ich durfte über 1000 Stunden auf dem F/A-18 fliegen, ein Flugzeug mit unglaublich viel Power. Ich könnte da so viel erzählen. Ich war zum Beispiel immer gerne in Norwegen, dort fanden unsere jährlich stattfindenden Nachtflugkampagnen statt. Kleinere und grössere Übungen, manchmal mit Beteiligung der norwegischen F-16, in Dunkelheit mit Nachtsichtgerät.

Das war sehr spannend, das Wetter war zum Teil sehr unberechenbar, nach beendeter Übung weit über dem Meer fand man nicht selten schlechte Sicht, eine schneebedeckte Piste und starken Querwind vor.

Ich erinnere mich auch gerne an den täglichen Staffeltreib in Meiringen, unserer Homebase.

Anfänglich war ich der junge Wingman, der von den erfahrenen Kollegen ausgebildet und im Luftkampf trainiert wurde, später durfte ich selber jüngeren Staffellokollegen meine Erfahrung weitergeben und das war toll. Es gab auch sehr traurige Zeiten, als zum Beispiel mein Freund und Staffellokollege nicht mehr vom Flug zurückkehrte.

❖ *Wie wird man Mitglied im PC-7 TEAM und dessen Leader?*

Vetter: Für die Mitgliedschaft im PC-7 TEAM kann man sich nicht bewerben, man wird einstimmig gewählt. So stellen wir sicher, dass sich alle Piloten des Teams zu hundert Prozent und blind vertrauen.

Dies ist enorm wichtig, wenn man bedenkt, dass der Abstand zwischen den Flugzeugen nur wenige Meter beträgt und wir immer sehr nahe am Gelände fliegen. Aus diesem bedingungslosen Vertrauen entstehen Teamspirit und Freundschaften. Dass ich diesen Verbund die letzten fünf Jahre meiner elfjährigen Teamkarriere noch anführen durfte, ist eine grosse Ehre.

❖ *Welches war das eindrucklichste Display mit dem PC-7 TEAM in der Schweiz oder im Ausland?*

Vetter: Oh wow, da könnte ich viele aufzählen. Die Show im Seebecken am «Zürifest» mit Auftakt in Formation mit dem Airbus A320 der Edelweiss vor Tausenden von Zuschauern zum Beispiel.



Bild: Edelweiss Air

**«Der Luftraum auf der ganzen Welt wird immer dichter befliegen. Ein Militärpilot muss sich auch im zivilen Luftraum sicher bewegen können, und da gelten andere Regeln.»**

Die Air14, eine gigantische und die grösste Flugschau bisher in der Schweiz. Auch die Events im Ausland waren toll. Da fällt mir spontan Malta oder auch Schweden ein.

Es hat überall Spass gemacht, wo wir Menschen begeistern und Ihnen die Schweizer Armee und Luftwaffe und die Fliegerei näher bringen konnten. Und wie gesagt, mit einem eingeschworenen Team ist sogar eine ewig lange Busfahrt vom Flugplatz zurück ins Hotel ein Highlight.

❖ *Welches war der Grund zum Wechsel vom Berufsmilitärpiloten zum Edelweiss-Airbus-Captain?*

Vetter: Passagierflugzeuge haben mich schon immer fasziniert. Die Vorstellung, in Zürich bei Schneetreiben und Kälte in ein Flugzeug zu steigen und zwölf Stunden später bei Sonnenschein und warmen Temperaturen am anderen Ende der Welt anzukommen, faszinierte mich.

Ich wollte schon immer reisen, entdecken, fremde Kulturen kennenlernen. Mit dem Wechsel zu Edelweiss konnte ich diesen Traum erfüllen. Auch hier wird der Teamspirit hochgehalten, man kennt sich, wie im Militär, unsere Destinationen sind paradisisch und der Aufenthalt von eini-

gen Tagen fühlt sich an wie Ferien. Ich war kürzlich mit der ganzen Crew auf Safari, einmalig. Ich wusste aber auch, dass mir die Militärfliegerei weiterhin bleibt, einfach nicht mehr hauptberuflich. Ich bin noch Fluglehrer auf dem PC-7 in der Grundausbildung.

Bei Edelweiss flog ich zuerst als Co-Pilot, wie es sich gehört. Die Linienfliegerei ist anspruchsvoll, da hatte ich eine neue spannende Lehrzeit vor mir. Ich bin sehr stolz, heute als Captain für Edelweiss fliegen zu dürfen.

❖ *Welches ist Ihre heutige Verwendung in der Luftwaffe und wie sinnvoll/erfolgreich ist die seit kurzem gebotene Möglichkeit, Militär- und Zivil-Pilot zu sein?*

Vetter: Der Luftraum auf der ganzen Welt wird immer dichter befliegen. Ein Militärpilot muss sich auch im zivilen Luftraum sicher bewegen können, und da gelten andere Regeln. Taktisch bin ich nicht mehr «up to date», aber ich gebe meine Erfahrung aus der zivilen und militärischen Welt weiter. So arbeite ich zurzeit 85 Prozent bei Edelweiss und 15 Prozent bei der Luftwaffe als Fluglehrer.

❖ *Vielen Dank für das Interview!*

