

Ein Falke bei den Störchen

Seit Jahren pflegen die Luftwaffen von Frankreich und der Schweiz eine vielseitige Partnerschaft und arbeiten in verschiedenen Bereichen eng zusammen. Nebst gemeinsamen Kampagnen geniesst auch der Austausch von Piloten einen hohen Stellenwert. Während drei Jahren flog mit Hauptmann Nicolas Rossier ein Schweizer Pilot in Frankreich auf Mirage 2000. «Cockpit» besuchte ihn im Juni 2015 in Luxeuil. Im Interview erzählt Rossier von seinen Erlebnissen als Austauschpilot bei der Escadron de chasse 01.002 «Cigognes», dem «Geschwader der Störche».



Monatsinterview

«Cockpit»: *Nicolas Rossier, wie wird man Austauschpilot?*

Hauptmann Nicolas Rossier: Das ist einfach zu erklären: Die «Stelle» wird ausgeschrieben, man muss sich bewerben und natürlich alle geforderten Qualifikationen erfüllen. Im Selektionsprozess wird eine Auswahl getroffen. Diese fiel dann auf mich.

Gibt es denn viele Interessenten für solche Abkommandierungen?

Natürlich gibt es Interessierte, aber da kommen verschiedene Faktoren ins Spiel. Als erstes muss man sämtliche Qualifikationen erfüllen, das heisst man muss als Pilot die Ausbildung abgeschlossen haben und die entsprechende Flugerfahrung aufweisen. Weiter wird auch das soziale und private Umfeld berücksichtigt: Ein solcher Austausch dauert mehrere Jahre; da werden auch die familiäre Situation und das soziale Umfeld zu einem wichtigen Faktor.

Waren Sie als Schweizer Austauschpilot bei der französischen Luftwaffe infolge Geheimhaltung Einschränkungen unterworfen?

Ja, aber nur wenigen. Darunter fielen als geheim klassifizierte Bereiche wie EKF (Elektronische Kriegsführung) und Bewaffnung. Zudem betraf die Geheimhaltung auch detaillierte technische Aspekte der Mirage 2000-5F. Solche Einschränkungen sind normal. Ein ausländischer Austauschpilot würde in der Schweiz den gleichen

Einschränkungen unterliegen.

Und beim Fliegen?

Da auch. Diese Einschränkungen betrafen die «Air Policing-Missionen» sowie die regelmässigen Verlegungen von Mirages 2000 nach Afrika, da dies operative Einsätze der Armée de l'air sind.

Was ist in Frankreich anders als in der Schweiz?

In der Schweiz haben wir einen Verteidigungsauftrag und trainieren entsprechend. In Frankreich wird für den Angriff und für Einsätze auf der ganzen Welt trainiert. Da erkennt man, dass viel Training auf den Bereich von offensiven Operationen ausgelegt ist. Ebenso ist die Bereitschaft der Luftwaffe in Frankreich beeindruckend. Aus dem normalen Dienstbetrieb kann innerhalb von einem Tag in einen Kriegs-Einsatz im Ausland gewechselt werden. Einerseits ist die Infrastruktur dafür vorhanden und vor allem ist das Personal dafür vorbereitet und auch bereit.

Und wenn man Payerne mit Luxeuil vergleicht?

In Frankreich kommt dem Militär eine ganz andere Bedeutung zu. Die Streitkräfte und ihr Auftrag geniessen eine besondere Stellung, trotz 24-Stunden-Flugbetrieb und der entsprechenden Lärmbelastung. Dies akzeptiert die Bevölkerung in der Umgebung

der Basis, da der Stützpunkt als Teil der Region zählt. In der Schweiz unterliegt der Flugbetrieb viel mehr Einschränkungen. Mit Rücksicht auf die Bevölkerung wird der Fluglärm mit Flugbetriebszeiten und Flugzonen reduziert.

«Die Bereitschaft der Luftwaffe in Frankreich ist beeindruckend.»

Wie sieht es mit der Pilotenausbildung aus?

Diese ist in beiden Ländern ähnlich, da gibt es keine grossen Unterschiede. Die jungen Piloten weisen einen vergleichbaren Ausbildungsstand aus, wenn sie von der Pilotenschule zu den jeweiligen Staffeln versetzt werden und die Umschulung auf die Einsatzmaschinen beginnt.

Wie fliegt sich die Mirage 2000?

Die Mirage 2000 ist ein Abfangjäger und mit ihrem Deltaflügel für hohe Geschwindigkeiten konzipiert. Im High-Speed-Bereich verfügt die Maschine über eine ausgezeichnete Manövrierfähigkeit und Leistungsfähigkeit: ideale Voraussetzungen für ihre primäre Aufgabe als Jagdflugzeug.



Fotos: Daniel Bader

Eine Mirage 2000 der Armée de l'air, wie sie Hauptmann Nicolas Rossier als Schweizer Austauschpilot in Frankreich geflogen hat.

Im Vergleich zur Hornet?

Die Hornet wurde als Mehrzweckflugzeug für Luft- und Erdkampf entwickelt, was man beim Fliegen bei tiefen und auch hohen Geschwindigkeiten merkt. Die Mirage 2000 hingegen hat ihre Stärken bei hohen Geschwindigkeiten.

Wie regelmässig sind Sie zum Fliegen gekommen?

Eigentlich jeden Tag, je nach Situation in der Luft, oder im Simulator. Da die Staffel regelmässig Detachemente nach Afrika verlegt, ist der Bestand an verfügbaren Maschinen nicht immer gleich gross, was sich auf den Flugbetrieb auswirkt. In solchen Situationen wird vermehrt mit dem Simulator gearbeitet. Eigentlich kann man sagen, dass ich täglich geflogen bin – in der Mirage 2000 oder im Simulator!

Was für Einsätze waren das?

Bei den Einsätzen geht es ausschliesslich um Luftkampf beziehungsweise Luftverteidigung und die Missionen werden darauf ausgerichtet. Gemeinsame Einsätze mit anderen Staffeln oder grössere COMAO (Combined Air Operations = Kombinierte Luftoperation) finden sehr häufig statt. Dabei ist man Teil eines Szenarios mit bis zu 20 anderen Maschinen!

Haben Sie Erfahrungen mit dem Rafale?

Ja, wir trainieren sehr viel mit den Staffeln aus Saint-Dizier und arbeiten eng zusammen. Gemeinsame Einsätze sind eigentlich normal und finden regelmässig statt.

Ihre Erkenntnisse daraus?

Einsätze gegen Rafale sind sehr hart und verlangen den Piloten in der Mirage 2000 alles ab. Man darf nicht vergessen: Der Rafale ist ein Jagdflugzeug der vierten Generation und aktuell das modernste im Inventar der Streitkräfte von Frankreich. Im Vergleich Mirage 2000 mit Rafale treffen verschiedene Generationen aufeinander, da zeigen sich 20 Jahre Weiterentwicklung.

Ist ein Mirage-Pilot also chancenlos im Einsatz gegen einen Rafale?

Nein, das kann man so nicht sagen. Mit Erfahrung und der richtigen Taktik hat man Chancen gegen einen Rafale. Erfahrung bleibt das Wichtigste. Mit gleicher Erfahrung hat aber selbstverständlich der Rafapilot einen Vorteil.

Sind Sie auch selber Rafale geflogen?

Nein, leider nicht. Aber vielleicht ergibt sich das ja irgendwann in der Zukunft noch.

Sie waren Teil der Escadron de chasse 01.002 «Cigognes». Etwas Besonderes für Sie?

Ja, natürlich! Dies ist eine der geschichtsträchtigsten Staffeln der französischen Luftwaffe. Georges Guynemer, Roland Garros und René Fonck, mit 75 Abschüssen der erfolgreichste alliierte Jagdpilot des Ersten Weltkriegs. Hier haben Traditionen zu Recht auch nach 100 Jahren noch ihren Platz. Und schliesslich habe ich als Jugendlicher wie so viele andere die Comics von Tanguy und Laverdure und ihren Abenteuern gelesen. Auch diese beiden «zeitlosen» Piloten im Dienst der Armée de l'air aus der Feder von Jean-Michel Charlier gehörten zum «Geschwader der Störche». Ich empfinde es als Ehre und es macht mich stolz, während drei Jahren ein Mitglied der «Cigognes» gewesen zu sein!

«Einsätze gegen Rafale sind sehr hart und verlangen den Piloten in der Mirage 2000 alles ab.»

Der Besuch von Mirage F.1 anlässlich des Fliegerschiessens auf der Axalp fand vor einigen Jahren statt. Kommen irgendwann auch Ihre Kollegen aus Luxeuil mit der Mirage 2000 auf der Axalp vorbei?

Leider nein. Mit der Mirage 2000 wird in Luxeuil ausschliesslich im Bereich Luftkampf geflogen. Der Angriff auf Bodenziele zählt nicht zu den Aufgaben und wird auch nicht trainiert. Weiter kommt hinzu, dass in der Staffel nur wenige Piloten Erfahrungen im Bereich Luft-Boden haben.

Im Mai 2014 war die Luftwaffe von Saudi-Arabien mit F-15 im Rahmen von «Green Shield» in Nancy zu Besuch. Haben Sie auch an Übungen mit internationaler Beteiligung teilgenommen?

Nein, ich war während des ganzen Austausch Pilot der Schweizer Luftwaffe und durfte nur an Übungen teilnehmen, wenn die Schweiz ein Accord, also ein Abkommen mit dem betreffenden Land, abgeschlossen hat. Da es mit Saudi-Arabien kein entsprechendes Abkommen gibt, kam meine Teilnahme nicht in Frage. Hingegen war eine Teilnahme am TLP (= Tactical Leadership Programme) in Spanien problemlos möglich, da mit der Schweiz ein entsprechendes Abkommen abgeschlossen worden ist

und die Schweizer Luftwaffe regelmässige Teilnehmerin in Albacete ist.

Im August ging der Austausch zu Ende. Was machen Sie jetzt?

Es geht zurück zu meiner Staffel nach Payerne. Als erstes stand die Qualifikation für die Hornet wieder an, da ich ja drei Jahre nur auf Mirage 2000 geflogen bin. Nun steht der Einsatz als Pilot bei der Staffel im Vordergrund. Parallel dazu gehöre ich dem Fachdienst Luftkampf der Luftwaffe an, wo ich meine gesammelten Erfahrungen aus Luxeuil einbringen kann. In einer weiteren Phase kommt unter anderem die Luftbetankung hinzu: Während meines Austausches war ich für Luftbetankungen mit der Mirage 2000 qualifiziert und auch regelmässig im Einsatz. Mit der Hornet steht mir dies noch bevor.

Welche Erinnerung bleibt nach drei Jahren Dienst bei der Armée de l'air?

Die ausserordentliche Erfahrung. Einerseits das fliegerische Erlebnis: Sehr viel Tiefflug mit 450 Knoten auf 500 Fuss oder die vielen Einsätze in grösseren COMAO mit anderen Staffeln, welche regelmässig stattfanden. Aber auch die persönlichen Erlebnisse: Ich durfte mit vielen Personen zusammenarbeiten und eine ausserordentliche Kameradschaft geniessen, wobei die Nationalität nie eine Rolle gespielt hat. Meine Dienstzeit in Luxeuil ist zu Ende, aber die wunderbaren Freundschaften bleiben!

Welches andere Flugzeug würden Sie nach der Mirage 2000 gerne mal fliegen?

(schmunzelt) Keine einfache Frage! Aber in einem F-22 Raptor über Hawaii fliegen wär vielleicht etwas. ♣

Interview: Daniel Bader**Nicolas «Vincent» Rossier**

Hauptmann Nicolas «Vincent» Rossier ist seit 2003 bei der Luftwaffe. Nach der Pilotenausbildung auf PC-7 und F-5 wurde er im Sommer 2008 brevetiert und gehört seither zur Fliegerstaffel 17 «Falcons» in Payerne. Von 2012 bis 2015 war er als Austauschpilot bei der Armée de l'air und flog dort auf Mirage 2000-5. Seit seiner Rückkehr im August 2015 fliegt er wieder als Hornet-Pilot bei den «Falken». Aktuell verfügt er über eine Flugerfahrung von 1500 Flugstunden, wovon 400 auf Mirage 2000.