

Im Freedom Fighter zum letzten Schliff

Für Generationen von Piloten der spanischen Luftstreitkräfte war der SF-5M Freedom Fighter der letzte Ausbildungsschritt auf dem Weg zum Kampfpiloten auf Eurofighter oder Hornet. Dieses letzte Element erfolgt beim Ala 23 in Talavera la Real, welches dieses Jahr 70 Jahre Pilotenausbildung feiern kann und einen Einblick in die Ausbildung gewährt hat.

Die fliegerische Grundausbildung erfahren die zukünftigen spanischen Militärpiloten an der Academia General del Aire (AGA), der in San Javier (Murcia) beheimateten Hauptakademie der spanischen Luftwaffe. Im Rahmen der praktischen Grundausbildung, die die Grundlagen der militärischen Fliegerei wie Formationsflug, taktischer Verbandsflug, Tiefflug und anderes umfasst, absolviert der Schüler rund 140 Flugstunden. Die Bewertung des theoretischen Unterrichts und aller absolvierten Flüge und die daraus resultierende Einstufung entscheiden nach drei Jahren Ausbildung über die weitere Zukunft des Flugschülers. Diese erfolgt je nach Leistung und Beurteilung während der Ausbildung auf Jet- bzw. Transportflugzeugen oder Helikoptern und findet an verschiedenen Schulen statt.

Vom PC-21 zum Freedom Fighter

Für die angehenden Jetpiloten führt der Ausbildungsweg für ein Jahr nach Talavera la Real zum Ala 23. Die drei besten Pilotenanwärter dieses Jahrganges schlossen allerdings ihre Ausbildung im Rahmen des multinationalen Ausbildungsprogramms «EURO-NATO Jet Pilot Training Programm» in den USA statt in Talavera la Real ab, oder bei der International Flight Training School in Italien. Während sich die Zusammenarbeit der Pilotenausbildung in den USA in vielen Jahren etabliert hat, stellt die Zusammenarbeit mit Italien beim IFTS, dem Internationalen Trainingszentrum für Militärpiloten in Italien, entstanden aus einem Projekt der Luftwaffe von Italien sowie Leonardo, eine Neuerung dar.

Die Ausbildung auf dem PC-21 ist für die angehenden Piloten bereits ein bedeutender Schritt: Mit seiner Leistungsfähigkeit und seinem Flugverhalten kommt das Schulflugzeug aus der Schweiz einem Jet bereits sehr nahe. Trotzdem ist der Ausbildungsschritt zum Freedom Fighter gross, da es sich dabei um einen schneller und höher fliegenden Jet handelt, was vom Piloten schnelleres Denken und Reagieren erfordert.

In den ersten drei Wochen beim Ala 23 in Talavera la Real erfahren die Piloten eine umfassende theoretische Ausbildung, welche die Systeme, Verfahren und Notfallszenarien umfasst. Anschliessend geht es in

die Simulator-Ausbildung, bevor für die Anwärter der «Dollarflug» ansteht.

«Dollarflug»

Den ersten Flug im Freedom Fighter absolviert der Anwärter auf dem Rücksitz. Der Instruktor zeigt ihm erst einmal das Potenzial und die Grenzen des SF-5M auf. Dieser Flug, der als «Dollarflug» bekannt ist, hat eine besondere Tradition: Der Flugschüler kauft einen speziellen Silberdollar für seinen Instruktor und übergibt ihm diesen vor dem ersten Flug. Anschliessend durchläuft er die sechs Phasen der Ausbildung, welche taktisches Fliegen inklusive Instrumentenflug, Luft-Boden-Taktik und Luft-Luft-Taktik beinhalten. Auf dem letzten Flug in Talavera la Real fliegt der Anwärter wiederum mit seinem Instruktor des ersten Fluges und würde der Tradition folgend als «Auszeichnung» den Silberdollar zurückerhalten, den er dem Fluglehrer vor dem ersten Flug übergeben hatte. Mittlerweile bleibt der Silberdollar aus Wertschätzung aber in Besitz des Instructors – als Erinnerung an die gemeinsame Ausbildungszeit.

Rückkehr zur Air Force Academy

Nach erfolgreicher Beendigung des Ausbildungsabschnittes in Talavera la Real kehrt der Anwärter im Rang eines Leutnants an die Luftwaffenakademie in San Javier zurück, um dort die weitere Ausbildung und den Abschluss zu absolvieren. Danach erfolgt die Zuordnung zu den Einsatzgeschwadern und die entsprechende Einsatzausbildung durch die jeweiligen Einsatzstaffeln.

Daniel Bader

Rechts: Leutnant Yaiza Galindo vor dem Tiger.

Unten: Die Spanische Luftwaffe beschaffte im Jahr 1970 ursprünglich 70 F-5 Freedom Fighters: 34 Doppelsitzer für die Pilotenausbildung sowie 34 Einsitzer als Jäger bzw. Aufklärer. Aktuell befinden sich nur noch 20 zum SF-5M modifizierte Doppelsitzer in Dienst der Luftwaffe.





Die Hornet ist auch Familienangelegenheit

Leutnant Yaiza Galindo trat im Jahr 2019 im Alter von 18 Jahren dem Ejército del Aire y del Espacio bei und begann ihre Pilotenausbildung. Nach erfolgreichem Abschluss dieser ersten Etappe steht für sie nun die Ausbildung zur operationellen Kampfpilotin und damit der Wechsel auf die Hornet an. Im Gespräch mit «Cockpit» blickt sie auf ihren bisherigen Ausbildungsweg zurück.

«Cockpit»: Was ist das für ein Gefühl, die gesamte Jetpilotenausbildung erfolgreich absolviert zu haben?

Yaiza Galindo: Nach fünf Jahren voller Ungewissheit, Hingabe und Einsatz fällt es mir schwer zu verinnerlichen, dass diese erste Grundausbildung schon fertig ist. Das Gefühl, das ich vor allem empfinde, ist Genugtuung über die erfüllte Aufgabe und Dankbarkeit. Ich bin dankbar für die bedingungslose Unterstützung seitens meiner Familie und meines Freundes, ohne die diese fünf Jahre viel schwieriger gewesen wären.

Wie kann man die Flugeigenschaften des SF-5M charakterisieren?

Aus meiner Sicht ist dieses Flugzeug eine sehr gute Plattform für die Jetausbildung, da es einen guten Zwischenschritt darstellt zwischen dem PC-21 und der Hornet bzw. dem Eurofighter. Die Maschine zeigt im grossen Umfang die Eigenschaften eines Jets, ohne dass die Einarbeitung in die Systeme und die Performance eine zu anspruchsvolle Aufgabe wäre.

Vor der Jetausbildung auf dem Freedom Fighter wird auf dem PC-21 trainiert. Wie unterscheidet sich das Fliegen mit einem Jet gegenüber einem Turboprop-Flugzeug?

Vor allem Schubkraft und Beschleunigung machen die Unterschiede der beiden Flugzeuge aus, ebenso wie das Reaktionsvermögen des Triebwerks. Man könnte meinen, dass der F-5 über ältere Systeme und eine veraltete Avionik verfügt; doch diese haben mit verschiedenen Updates erhebliche Modernisierungen erfahren. Im Gegensatz zu den vergangenen Jahren, in denen die Grundausbildung auf der C-101 durchgeführt wurde, war der Sprung von der Grundausbildung zum Kampfflugzeug für uns (*Anm. der Redaktion: 111. Pilotenklasse*) nicht so gross, da der PC-21 über modernste Systeme, auch in Bezug auf die Avionik, verfügt.

Gab es ein bleibendes oder besonderes Erlebnis während des Einsatzes auf dem SF-5M?

Es gibt verschiedene «Meilensteine», die ich während dieser Ausbildung erreicht habe, darunter mein erster Soloflug in einem Kampfflugzeug, mein erster Überschallflug oder mein erstes Schiesstraining in Bardenas.

Wie geht es nach dem Abschluss der Jetausbildung im Juni 2024 und der Beförderung zum Leutnant nun weiter?

Das Lernen ist noch nicht zu Ende! Nun muss ich nochmal Heft und Stift hervorholen, um alles über mein künftiges Flugzeug zu lernen. Wir

sind nun nicht mehr Studenten oder «mögliche zukünftige Piloten», sondern «Piloten in Ausbildung»!

Welche Gründe hatten Sie für Ihre Wahl der EF-18 Hornet als nächsten Schritt?

Es gibt mehrere Gründe, warum ich mich für diese Plattform entschieden habe. Die Luft-Boden-Fähigkeiten dieses Flugzeugs, die taktischen Möglichkeiten und Flugeigenschaften haben meine Aufmerksamkeit auf sich gezogen. Gleichzeitig ist dies ein Flugzeug, das mir seit meiner Kindheit sehr am Herzen liegt, da mein Vater es auch geflogen hat und ich ihn mehrmals bei Airshows gesehen habe. Für mich ist es eine Ehre, in seine Fussstapfen treten zu dürfen!

Wie geht ihre Ausbildung auf der Hornet nun weiter?

Im Moment bin ich beim 153. Escuadrón in Zaragoza, wo ich für etwa sechs Monate meine Ausbildung auf der Hornet absolvieren werde. Danach gehe ich zum 151. oder 152. Escuadrón, den beiden Einsatzstaffeln des Ala 15 in Zaragoza – und hoffentlich auf Mission. **cp**

Interview: Daniel Bader



Der künftige Weg führt Lt. Galindo zum Ala 15 in Zaragoza auf der Hornet.