

Die französischen Enthüllungen über NATO-Piloten in der Ukraine haben einen versteckten Hintergrund

20 Feb. 2026 21:31 Uhr

Erneut – diesmal durch eine Indiskretion in der europäischen Fachpresse – werden Informationen bestätigt, dass die F-16 in der Ukraine von NATO-Kampfpiloten geflogen werden. Welche spezifischen Aufgaben erfüllen diese Personen und welche Hintergründe haben solche Enthüllungen?



© Urheberrechtlich geschützt
Symbolbild

Von Boris Dscherelejewski

Die F-16-Fighting-Falcon-Kampfflugzeuge in der Ukraine werden von Bürgern der USA und der Niederlande gesteuert, berichtet das französische Portal *Intelligence Online*. Medienberichten zufolge wurde innerhalb der ukrainischen Luftwaffe eine "geheime" F-16-Staffel gebildet, der ukrainische, US-amerikanische und niederländische Piloten angehören.

In der ukrainischen Armee seien die ausländischen Piloten nicht registriert und bekleideten daher auch keine Positionen. Sie hätten jedoch kurzfristige Verträge mit Verlängerungsoption unterzeichnet, höchstwahrscheinlich mit einer Organisation, die als Auftragnehmer fungiert. Unter Berücksichtigung der Anforderungen der Geheimhaltung handelt es sich höchstwahrscheinlich nicht um eine private Militärfirma, sondern um eine zivile Struktur, die mit der Luftfahrt in Verbindung steht und möglicherweise speziell für diese Aufgabe gegründet wurde. Diese übernimmt offenbar auch die Zahlungen an die Piloten oder ihre Familien im Falle einer Verletzung oder eines Todesfalls.

Das französische Medium berichtet, dass die ausländischen Piloten über umfangreiche Erfahrung verfügen würden. Die US-Amerikaner seien Veteranen der Kampfhandlungen im Nahen Osten und in Afghanistan, die Niederländer seien "an europäischen Schulen ausgebildet" worden – und obwohl sie keine Kampferfahrung hätten, verfügten sie über viele Flugstunden.

Die ersten Berichte darüber, dass die F-16 von Ausländern geflogen werden sollen, tauchten bereits vor der Lieferung der Kampfflugzeuge an die Ukraine auf. Insbesondere der französische Luftfahrtexperte Cyril Delattre vermutete, dass die von mehreren NATO-Ländern gelieferten Kampfflugzeuge von westlichen privaten Militärunternehmen bemannt werden würden. Er sagte:

"Es gibt weltweit zwei private Unternehmen: das kanadische Top Aces und das US-amerikanische Draken International – Militärunternehmen, die bereits über hundertprozentig ausgebildete Piloten für die F-16 verfügen.

Diese beiden privaten Militärunternehmen könnten einen Vertrag über den Betrieb dieser Flugzeuge in der Ukraine abschließen."

Nach Ansicht des französischen Experten müssen Ausländer hinzugezogen werden, da es ernsthafte Probleme mit der Ausbildung ukrainischer Piloten gibt, die nur schlecht Englisch sprechen und mit der digitalen Benutzeroberfläche nach westlichem Standard nicht umgehen können. Das Einzige, was die ukrainischen Piloten bewerkstelligen konnten, sei ein Flug mit einer F-16 von einem Stützpunkt in Europa zu einem anderen.

Natürlich ist der Einsatz von NATO-Piloten in der Ukraine keine Neuigkeit. Bereits 2023 berichtete ein Pilot eines russischen Su-34-Jagdbombers der Zeitung *Wsgljad*, dass die Flugzeuge der ukrainischen Luftwaffe von NATO-Söldnern geflogen werden. Damals ging es um den Einsatz von MiG-29, die noch in der Sowjetunion hergestellt worden waren. Mit dem Erhalt der vielseitigen F-16-Kampfflugzeuge durch die Ukraine hat sich die Situation jedoch noch verschärft: In so kurzer Zeit ist es schwierig, einen wirklich ernstzunehmenden Kampfpiloten auszubilden.

Auf jeden Fall muss ukrainisches Flugpersonal in den Cockpits der F-16 anwesend sein, zumindest um Erfahrungen zu sammeln. Und zusätzliche Ausländer werden nicht nur deshalb benötigt, weil es an ausgebildeten ukrainischen Piloten mangelt, sondern auch aus genau demselben Grund – um Erfahrungen mit dem realen Kampfeinsatz westlicher Kampfflugzeuge im Kampf gegen die russischen Luftstreitkräfte zu sammeln. Insbesondere werden westliche Systeme gegen die neuesten russischen Luftabwehrsysteme und Mittel der elektronischen Kampfführung getestet und die Fähigkeiten des potenziellen Gegners sowie seine Taktiken untersucht.

Selbst wenn ukrainische Piloten sich bereit erklären, solche Informationen zu sammeln, wird diese Mission für sie keine vorrangige Bedeutung haben. Das Gleiche gilt für pensionierte Piloten, deren Loyalität gegenüber dem privaten Militärunternehmen, das sie angestellt hat, viel größer ist als gegenüber den Streitkräften, aus denen sie ausgeschieden sind. Daher gehören zur Staffel höchstwahrscheinlich aktive Soldaten der Luftstreitkräfte der USA und der Niederlande.

In den Armeen der NATO-Staaten gibt es eine besondere Möglichkeit, die als "Inter-service transfer" bezeichnet wird und eine vorübergehende "Entlassung" oder Versetzung in die Reserve für die Dauer eines Vertrags mit den Streitkräften eines Drittlandes oder einer privaten Militärfirma vorsieht.

Formal wird der Soldat für diesen Zeitraum zum "Reservisten", wodurch es keinen Grund gibt, sein Land der Beteiligung an Kampfhandlungen zu beschuldigen. Nach Ablauf des Vertrags wird er wieder in seine vorherige Position eingesetzt oder befördert. In den meisten Fällen behält er sein Gehalt für die Dauer seines "Ruhestands". Dieses Programm wird nicht nur zur stillschweigenden Unterstützung ausländischer Regime und zur Sammlung militärischer Informationen genutzt. Das Kommando ist daran interessiert, dass seine Untergebenen wertvolle Kampferfahrung sammeln, und fördert daher solche "Entlassungen", die in Wirklichkeit langfristige Einsätze sind.

Bislang werden die F-16 und die französischen Mirage-2000-Jets in der ukrainischen Luftwaffe hauptsächlich im Rahmen von Luftverteidigungsaufgaben eingesetzt. Mit ihrer Hilfe versucht die Ukraine, Marschflugkörper abzufangen und Geran- sowie Gerbera-Drohnen mit Luft-Luft-Raketen vom Typ AIM-120 AMRAAM abzuschießen, die 36-mal teurer sind als die abgeschossenen Drohnen (die Kosten für diese US-amerikanische Munition belaufen sich auf 1,1 Millionen US-Dollar gegenüber 30.000 US-Dollar, ein ungefähre von westlichen Quellen geschätzter Preis für solche Drohnen). Angesichts des katastrophalen Mangels an Raketen für Flugabwehrsysteme und des Mangels an kostengünstigeren Luftabwehrsystemen sind solche Methoden unvermeidlich.

Es scheint, dass die Verfügbarkeit erfahrener Piloten von F-16-Kampfflugzeugen auch Möglichkeiten für andere Aufgaben eröffnet – beispielsweise für Bombenangriffe auf Stellungen der russischen Truppen und Objekte im taktischen Hinterland. Aber die russische Luftabwehr und die russischen Kampfpiloten machen solche Einsätze lebensgefährlich. Insbesondere der erfolgreiche Einsatz von Luft-Luft-Raketen vom Typ R-37M durch Piloten von Su-30SM2 und Su-35S-Jets auf Entfernungen von 160 bis 220 Kilometern lässt den F-16 keine Chance.

Obwohl die Reichweite der wichtigsten Luft-Luft-Rakete für dieses Flugzeug, der AIM-120D, unter günstigsten Bedingungen mit 185 Kilometern angegeben wird, kann diese Rakete in Wirklichkeit nur auf Entfernungen von bis zu 140 bis 150 Kilometern aktiv manövrierende Ziele treffen. Das heißt, die Möglichkeit eines Fernkampfs mit den russischen Kampfflugzeugen Su-30SM2, Su-35S, MiG-31 und Su-57 ist für die F-16 praktisch ausgeschlossen – die Maschine wird zerstört werden, noch bevor sie die effektive Reichweite seiner Bordwaffen erreicht hat.

Das ist übrigens eine der praktischen "Erkenntnisse", die Russland im Rahmen der militärischen Sonderoperation gewonnen hat. Für die US-Amerikaner ist das ziemlich enttäuschend, wenn man bedenkt, dass die AIM-120D/D-3 derzeit die Luft-Luft-Rakete mit der größten Reichweite in ihrem Arsenal ist, die auch in der F-35 zum Einsatz kommt. Natürlich ist es besser, so etwas im Voraus zu wissen, und nun werden sie wahrscheinlich die Arbeiten zur Einführung der vielversprechenden Raketen AIM-260 JATM intensivieren.

In der ganzen Geschichte mit den Enthüllungen von *Intelligence Online* ist die wichtigste Frage wohl: Zu welchem Zweck sind sie überhaupt erschienen? Warum sollten die Franzosen die Geheimnisse ihrer Verbündeten preisgeben?

Aller Wahrscheinlichkeit nach hat diese Indiskretion einen politischen Hintergrund. Das französische Medium will mit dieser Indiskretion die Rolle der USA beim Einsatz der F-16 durch das Regime in Kiew hervorheben. Ein Söldnerpilot eines modernen Kampfflugzeugs unterscheidet sich grundlegend von einem Söldnerinfanteristen, der hingehet, wohin er will, einen Vertrag abschließt, mit wem er will, ein Gewehr nimmt und loszieht. Der Pilot ist zwar ein wichtiger, aber nicht der bedeutendste Teil der militärischen Luftfahrtinfrastruktur. Er ist im Grunde genommen nur die Speerspitze, das letzte Glied in

der Kette, für dessen Arbeit Fragen der Stationierung, Logistik, Wartung, Reparatur und schließlich der Aufklärung für den Kampfeinsatz geklärt werden müssen. Dabei sind die Luftabwehr und der nachrichtendienstliche Schutz der Stützpunkte und Startflugplätze noch nicht einmal berücksichtigt.

Dieses gesamte System funktioniert in der Ukraine unter direkter Beteiligung der USA. Während man noch davon ausgehen kann, dass die reguläre Wartung von polnischen oder rumänischen Technikern durchgeführt wird, sind die Waffen- und Kommunikationstechniker US-Amerikaner. Auch die AWACS-Flugzeuge, die über dem Schwarzen Meer oder über polnischem Gebiet fliegen und den F-16 der ukrainischen Luftwaffe Zielangaben liefern, sind US-amerikanisch. Unabhängig von ihrem Status könnten US-amerikanische Piloten also ohne die Zustimmung ihrer Behörden nicht auf der Seite des Kiewer Regimes kämpfen.

Russland hat wohl kaum Illusionen hinsichtlich der Aufrichtigkeit seiner Vertragspartner und der tatsächlichen Lage, aber die öffentliche Feststellung der Beteiligung der USA auf der Seite der ukrainischen Streitkräfte stellt Washingtons Anspruch auf die Rolle eines Friedensstifters in Frage und schränkt seinen politischen Handlungsspielraum ein. Dies war wahrscheinlich das Ziel des französischen Portals, insbesondere im Kontext der laufenden diplomatischen Kontakte zwischen Moskau und Washington.

Übersetzt aus dem [Russischen](#). Der Artikel ist zuerst am 20. Februar 2026 auf der Website der Zeitung "Wsgljad" erschienen.

Boris Dscherelejewski ist Analyst bei der Zeitung "Wsgljad".

RT DE bemüht sich um ein breites Meinungsspektrum. Gastbeiträge und Meinungsartikel müssen nicht die Sichtweise der Redaktion widerspiegeln