SCHWEIZER ILLUSTRIERTE

Patrouille Suisse

Ein Sonderdruck der SCHWEIZER ILLUSTRIERTE

Nr. 21 24. Mai 1982 Fr. 3.–

SCHWEIZER ILLUSTRIERTE

Mütter, die ihre Babys verkaufen

Sensationelle Präzision: Die Patrouille-Suisse-Piloten gehören zu den besten Fliegern der Welt

Die sechs Super-Schweizer

Fussball: Die grosse WM-Wette

Foto: Dölf Preisig

Liebe Leserin, lieber Leser, dieser Sonderdruck ist ein Geschenk, das die SCHWEIZER ILLUSTRIERTE allen Flugzeug-Fans machen möchte. Wohl als einzige Reporter der Schweiz haben ein Fotograf und ein Journalist der SCHWEIZER ILLUSTRIERTEN während Wochen und Monaten verfolgt, wie die tollkühnen Piloten der Patrouille Suisse trainieren, wie sie ihre präzisen Flugformationen einstudieren. Und wir meinen, eigentlich sollten alle, die vom Fliegen begeistert sind, diese Reportage gesehen haben. Deshalb unser kleines Präsent in Form dieses Heftes. (Aber natürlich meinen wir auch, Sie sollten bei der Lektüre dieses Sonderdruckes merken, wieviel Sie verpassen, wenn Sie die SCHWEIZER ILLUSTRIERTE verpassen.)

Die sagenhaften Sechs

Die Schweizer Hunter-Formation zählt zu den besten Kunstflugstaffeln der Welt. Am 5. und 6. Juni, beim Flugmeeting von Sion, werden die sechs Piloten der Patrouille Suisse ihre perfekte, schnelle und lärmige Show zum besten geben. Ein Bericht von Ronald Sonderegger und Dölf Preisig (Fotos).

Genau wie auf dem Zeichenbrett

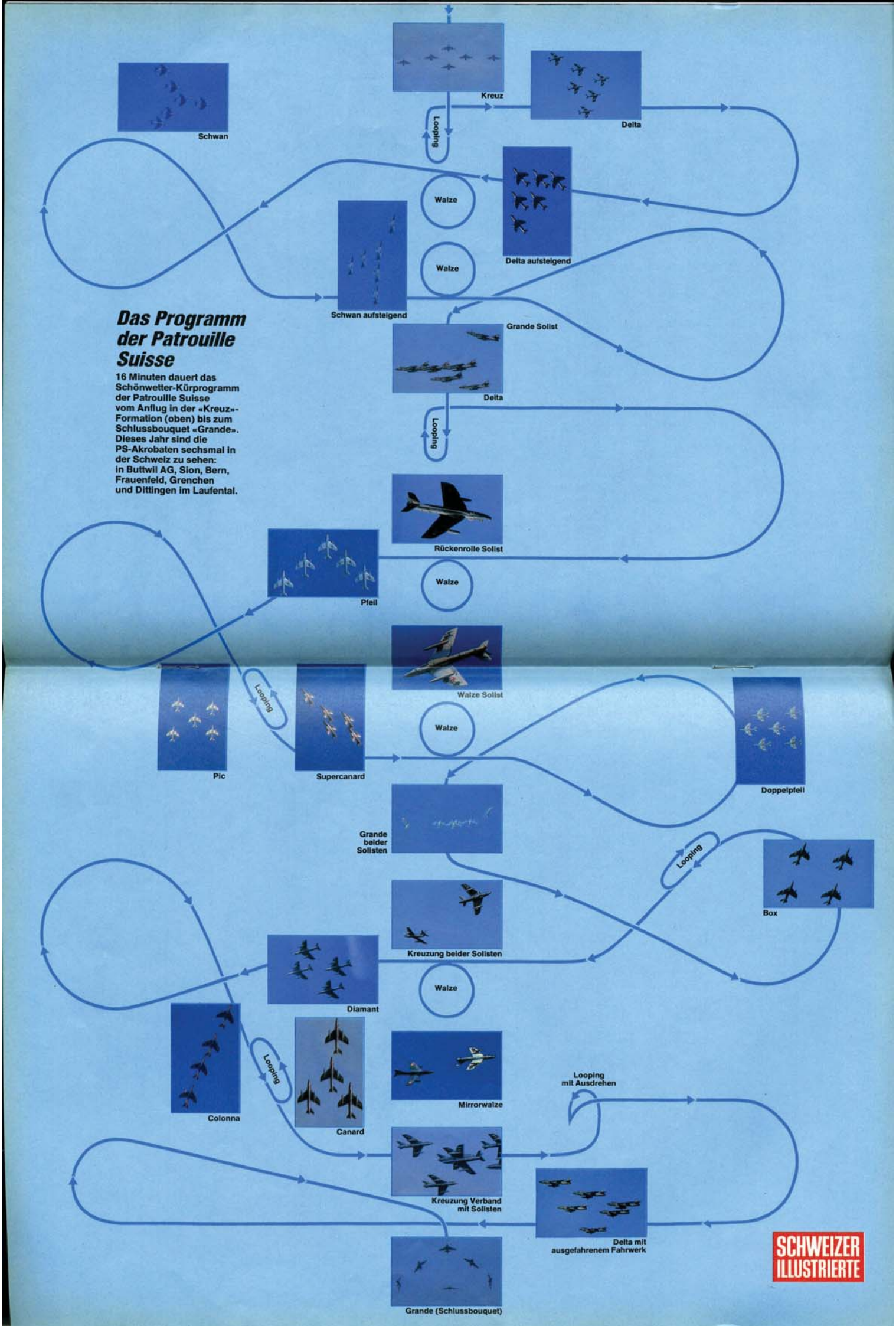
Bezugspunkt für die fünf Flügelmänner ist immer die Position der Nummer eins: die sechs Hunter F Mk 58 der Patrouille Suisse in einer von 15 Flugformationen, dem »Doppelpfeil«. Mit Kondensstreifen an den Hunter-Flügelenden sorgt die Natur für zusätzliche Dekoration.

Ein Solist sorgt für Spannung

«Funktioniert die Zündanlage?» So die Frage von Markus Gygax, 32, an das Bodenpersonal. Der Tiger-Fluglehrer mit 2700 Flugstunden gehört, wie alle Mitglieder der Patrouille Suisse, zum Überwachungsgeschwader der Schweizer Luftwaffe. Bei Auftritten sorgt er für spektakuläre Einlagen: Als Erster Solist donnert er in Rückenlage 20 Meter über die Zuschauerköpfe.

In diesem Gedränge geht's um Zentimeter

Mit knapp drei Metern Abstand von Flügel zu Flügel wird im «Delta» geflogen, der Standardformation der Patrouille Suisse. Der englische Zehn-Tonnen-Jet Hunter ist seit 1958 im Dienst der Schweiz. 160 Stück wurden als Jäger eingekauft, 146 davon sind übriggeblieben – als Erdkämpfer.



Das Programm der Patrouille Suisse

16 Minuten dauert das Schönwetter-Kürprogramm der Patrouille Suisse vom Anflug in der «Kreuz»-Formation (oben) bis zum Schlussbouquet «Grande». Dieses Jahr sind die PS-Akrobaten sechsmal in der Schweiz zu sehen: in Buttwil AG, Sion, Bern, Frauenfeld, Grenchen und Dittingen im Laufental.

SCHWEIZER ILLUSTRIERTE

Ein Nebel erklärt das Fliegen

Da staunen selbst die Hunter-Piloten, denn auf diesem Bild wird komplizierte Physik sichtbar: Unterdruck auf der Flügeloberseite lässt die Feuchtigkeit aus der Luft kondensieren. Doch damit dieser Effekt sichtbar wird, muss alles stimmen: Lufttemperatur, Luftdruck und Feuchtigkeit.

Als Nervenkitzel ein Fast-Zusammenstoss

Beide Parteien nehmen einen Kilometer Anlauf und rasen mit 750 Stundenkilometern aufeinander los. Für die Zuschauer sieht das perfekte Flugmanöver nach Zusammenstoss aus, bevor der Hunter-Solist in kaum zehn Metern Distanz den Verband seiner fünf Kollegen kreuzt.

Vor dem Schlussbouquet: Überflug mit Rauchfahnen (oben). Das Patrouille-Suisse-Team wenige Minuten vor dem Start (unten, von links): Martin Wyler, 28, Markus Gygax, 32, Bruno Morgenthaler, 34, Beat am Rhyn, 29, Rudolf Wattinger, 27, Hugo Kühne, 28.

Finale in vollkommener Symmetrie

«Grande – Toc» heisst das Kommando von Leader Bruno Morgenthaler für das Schlussbouquet der Patrouille-Suisse-Kür. Dann ziehen die fünf Kollegen weg, jeder an seinen Platz im möglichst symmetrischen «Grande». Jährlich 30 gemeinsame Flüge müssen als Training genügen.

VON RONALD SONDEREGGER

Selbst ein Laie vermag zu erkennen, dass der fliegende Diamant am Himmel noch nicht seine volle Schönheit zeigt. «Nummer vier», kommt prompt das Kommando per Funk vom Boden, «fünfzig Zentimeter aufschliessen!» Bei Tempo 750 muss der angesprochene Hunter-Pilot die fünfzig Zentimeter taxieren, damit die Diamantformation der Patrouille Suisse wie geschliffen aussieht.

Synchronfliegen ist Millimeterarbeit. «Und Konzentrationssache», ergänzt Patrouille-Suisse-Leader Bruno Morgenthaler, 34, ein gebürtiger Appenzeller. «Der Pilot muss seinen Nachbarn vorn und seitlich während jedes Sekundenbruchteils im Auge behalten.»

Wie waghalsig es ist, wenn die sechs Hunter der Patrouille Suisse (PS) in nur drei Metern Abstand mit 800 Stundenkilometern durch die Luft jagen und in Steig- und Sturzflüge übergehen, Rollen, Walzen und Loopings drehen, das könnte ein Automobilist an folgendem Vergleich nachvollziehen: Halten Sie in der Kolonne bei Tempo 100 einen Abstand von 40 Zentimetern zum Vordermann ein – und machen Sie dabei noch Kunststücke mit Ihrem Auto.

Verständlich, dass die Patrouille Suisse, die den schnellsten Nervenkitzel zwischen Himmel und Erde bietet, bei der Flugwaffe und den Flugfans als Elitestaffel gilt: Zehntausende von Zuschauern verfolgen jeweils ihre spektakulären Showeinlagen, und wie Opern- oder Popstars werden die sechs Piloten nachher von Bewunderern belagert und um Autogramme angegangen.

Natürlich freuen sich die sechs angehimmelten Himmelsstürmer über diese Anerkennung ihres luftigen Kürprogramms, aber als Superstars sehen sie sich dennoch nicht: «Wir alle sind Berufspiloten im Überwachungsgeschwader», betont Hauptmann Morgenthaler. «Das Patrouille-Suisse-Programm läuft so nebenher. Als Akrobatikflieger sind wir regelrechte Amateure.»

Dies im Gegensatz zu ausländischen Kunstflugstaffeln, etwa den amerikanischen «Thunderbirds» («Donnervögel»), den italienischen «Frecce Tricolori» («Dreifarbenpfeile») oder den englischen «Red Arrows» («Rote Pfeile»), die sich ausschliesslich ihrer militärischen Akrobatikkunst widmen und modernere Maschinen als die Schweizer steuern.

Um so erstaunlicher der hohe fliegerische Standard und die Präzision der Formationen im 16-Minuten-Programm der helvetischen Showpiloten. Denn sie trainieren nur einmal pro Woche während acht Monaten.

Die sechs Piloten starten jeweils am Montagmorgen mit ihren knapp zehn Tonnen schweren Hunter-Donnervögeln von der Basis in Dübendorf Richtung Wangen-Lachen am schwyzerischen Ufer des Zürichsees. Dort trainieren sie über dem kleinen Flugfeld ihr Programm mit den 15 klassischen Figuren, am Boden überwacht von Cheftrainer Major Rudolf Wicki, 39, einem ehemaligen Patrouille-Suisse-Leader. «Wangen-Lachen», begründet Wicki den Übungsstandort, «liegt nahe bei Dübendorf und ist noch wenig überbaut.»

Und das trifft sich gut wegen der unvermeidlichen Lärmimmissionen, die auch an diesem Trainingsmorgen vom See her wie Wellen entgegenbranden – und schon jagt das freiwillige Himmelfahrtskommando im Tiefflug über die Köpfe des Cheftrainers und der paar Dutzend Zuschauer.

An der Spitze Leader Bruno Morgenthaler, dahinter seine fünf «Bambini», wie sie im Schweizer Fliegerjargon heissen. Die Bambini fliegen im blinden Vertrauen auf ihren Vorder- und Nebenmann. Unterläuft dem Leader ein Fehler, dann werden die fünf unweigerlich mitgerissen. Denn es bliebe keine Zeit, per Ausweichmanöver zu reagieren. (So geschehen letzten Herbst in Nordamerika, als vier «Thunderbird»-Jets hintereinander in den Boden knallten. Keiner der Piloten vermochte sich mit dem Schleudersitz abzuschiessen.)

Inzwischen haben unsere sechs Showflieger in die Formation Delta gewechselt. Doch die Figur wirkt an diesem ersten Trainingstag noch nicht harmonisch genug. Und schon kommandiert der Cheftrainer per Funk in die Luft: «Nummer vier, näher aufschliessen!» Die Nummer vier reagiert sofort: Oberleutnant Rudolf Wattinger, 27, aus dem freiburgischen Cousset, der erst Anfang Jahr zur Patrouille Suisse gestossen ist und noch eingefuchst wird.

«Die grösste Schwierigkeit», bekennt Tiger-Fluglehrer Wattinger, der immerhin schon 1300 Flugstunden auf Tiger und Hunter auf dem Konto hat, «ist das Lineafliegen, also das Nebeneinanderfliegen und gleichzeitig die Position halten.»

Die nächste Präsentation kündigt sich mit einem für Laien unverständlichen Kommando des Leaders über Funk an: «Schwan – Toc!» Beim «o» des Toc lassen sich die fünf Bambini zurückfallen – aus der Formation Delta wird die Figur Schwan.

Bald gehört der Hunter zum alten Eisen

Landung auf dem Stützpunkt der Patrouille Suisse, dem Flugplatz Dübendorf. Ein Fallschirm hilft, die Bremsbeläge zu schonen. Welchen Flugzeugtyp die Armee-Akrobaten fliegen werden, wenn der Hunter in einigen Jahren zum alten Eisen gehört, ist noch nicht bestimmt. Es wird wohl der Tiger sein.

So schön zu fliegen, ist ebenso schwer wie laut

Die ungewöhnliche Befehlssprache des Leaders basiert auf dem sogenannten Bambini-Code, einem Flieger-Kauderwelsch aus Deutsch, Französisch und hauptsächlich Italienisch. Dieser Code stammt aus dem Zweiten Weltkrieg, als in der Frühzeit des Funks die Geräusche und Störungen noch so stark waren, dass man Ausdrücke mit möglichst vielen Vokalen suchte.

Wieder sind die sechs silbrig im Sonnenlicht glänzenden Hunter in Deltaformation im Anflug. Als sie eben zum Steigflug Richtung Himmel ansetzen, schert plötzlich einer aus und donnert in nur zwanzig Metern Höhe über das Flugfeld, dabei mehrere Rollen drehend. Es ist Hauptmann Markus Gygax, 32.

Und während sich der auf fünf Mann geschrumpfte Verband über den Glarner Bergen zur Pfeilformation sammelt, überrascht Solist Gygax die Zuschauer mit einer völlig verwegenen Figur: Der Hunter fliegt einen Kreis und liegt dabei abwechslungsweise in Rücken- und Querlage, wobei der Pilot fast fünf g aushalten muss: Das Blut wird abwechselnd mit dem Fünffachen des Körpergewichts in Gygax' Kopf und Beine gepresst.

Ob der Zürcher Gygax, Tiger-Fluglehrer mit 2700 Flugstunden, diesen Rollenkreis an den PS-Meetings im Sommer vorführen kann, ist ungewiss: «Die oberste Führung prüft diese Sicherheitsfrage zurzeit.»

Solist Gygax reiht sich über dem See wieder in den Verband ein, in eine perfekte Doppelpfeil-Formation, aus der dann der Tessiner Oberleutnant Beat am Rhyn, 29, und Hauptmann Gygax ausbrechen.

Zwanzig Meter über Grund jagen die beiden aufeinander zu – und das sieht für die Zuschauer sekundenlang gefährlich nach Zusammenstoss aus. Klar, dass die zwei hervorragend ausgebildeten Spitzenpiloten aneinander vorbei finden.

Der Verband wechselt aus der Formation Colonna zum Canard, in den sich die beiden Solisten wieder einfügen sollen. Aber sie verpassen den Anschluss. «He», ruft ihnen der Cheftrainer über Funk entgegen, «soll ich für euch eine Heiratsannonce aufgeben: ‹Anschluss gesucht›?»

Als dann kurz vor dem wirkungsvollen Schlussbouquet der Verband mit ausgefahrenem Fahrwerk in knapp hundert Metern Höhe über das Flugfeld donnert, begreift man den Ausspruch des Leaders: «Die Patrouille-Suisse-Vorführungen sind eine Symbiose von Schönheit und Lärm.»

Und für die sechs Piloten vor allem harte Arbeit. «Es ist die ungeheure Konzentration und Anspannung, die mich so schafft», stöhnt Oberleutnant Wattinger. «Zudem muss man den Steuerknüppel so fest halten, dass ich jeweils eine regelrechte Verkrampfung in der Hand bekomme.»

Dann ist natürlich auch das Fluggerät nicht mehr das modernste: Der aus England stammende Kampfjet Hunter der Firma Hawker, 1958 in den Dienst unserer Fliegertruppe gestellt, ist bereits 24 Jahre alt. «Aber noch immer die geeignetste Maschine für das Patrouille-Suisse-Programm», beteuert Bruno Morgenthaler, mit seinen 3000 Flugstunden der erfahrenste PS-Pilot und gleichzeitig Kommandant der Hunter-Frontstaffel 1. «Der Hunter ist massig und präsentiert deshalb im Verband wirkungsvoller als etwa der Tiger oder die Mirage.»

Die PS-Männer schätzen den Hunter, der mit 1150 Stundenkilometern Spitze knapp unter der Schallgrenze bleibt, als «Schlachtross», gutmütig und grosszügig gegenüber Pilotenfehlern. «Trotz seines bulligen Aussehens ist er überaus wendig», lobt der Berner Oberleutnant Martin Wyler, 28, der in der PS den Hunter fliegt, sonst aber in einer Tiger-Staffel eingeteilt ist, «und seine Leistung ist noch immer beachtlich.»

Schon 1964, als die Patrouille Suisse gegründet wurde und sich an der Expo Lausanne erstmals öffentlich präsentierte, war das Publikum von den tollkühnen Männern in den damals modernen Hunter-Jets begeistert. «Auch die ganze Fliegertruppe war stolz auf das neue Kunstflugteam», erinnert sich Major Gion Bezzola, 46, damals junges Mitglied des Akrobatikverbandes.

Der Stolz bestand zu Recht, denn schnell zeigte sich, dass die Schweizer Amateure einem Vergleich mit Profi-Kunstflugteams absolut standhalten können: Bei Meetings im Ausland erhalten die Eidgenossen in ihren schweren (sonst im Erdkampf gegen Panzer, Lastwagenkolonnen und Truppenteile eingesetzten) Huntern mitunter Applaus auf offener Szene, und 1979 gewann die Patrouille Suisse in England gar den ersten Preis.

Zu den besten Piloten zu gehören, bringt keinen Vorteil

Die Begeisterung für die Showflieger hat sich bis heute erhalten: «Die Patrouille Suisse», schwärmt etwa Oberst Hans Stössel, 54, Kommandant des Überwachungsgeschwaders (UeG), «ist ein Aushängeschild und repräsentiert den hohen Ausbildungsstand und die Leistungsfähigkeit unserer Flugwaffe.» Eine echte Werbestaffel also.

Verständlich daher, dass die meisten Berufspiloten des UeG davon träumen, Mitglieder der Patrouille Suisse zu werden. «Das kann man freilich nicht selber bestimmen», erklärt Leader Bruno Morgenthaler. «Es sind die PS-Mitglieder, die ihren neuen Kollegen auswählen. Denn neben hohem fliegerischem Können ist vor allem der Charakter entscheidend.

Irgendwelche Vorteile ziehen die PS-Piloten nicht aus ihrer Kunstfliegerei – sie tun es weder um mehr Sold noch schnellere Beförderung. Für sie zählt das Bewusstsein, zu einem Eliteteam zu gehören und damit zu den besten Piloten der Welt. ■

Patrouille Suisse: Flugplan 1982

26. Mai in Buttwil AG auf dem Flugplatz.

5./6. Juni in Sion (Air-Show) auf dem Militärflugplatz.

26. Juni in Bern auf dem Flugplatz Belp.

21. August in Frauenfeld auf der Allmend.

28. August in Grenchen auf dem Flugplatz und

in Dittlingen im Laufental auf dem Segelflugplatz.