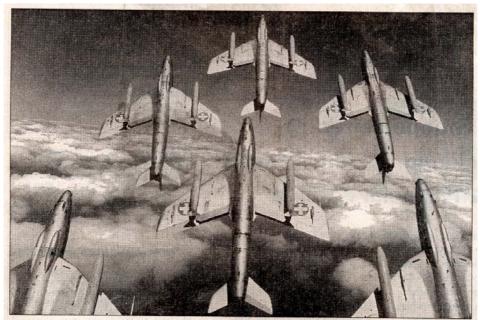
Abschied vom Hunter

Neue Zürcher Zeitung, Dienstag 23. August 1994, Nr. 195, Seite 49



Die Patrouille Suisse in der Formation Doppelpfeil im Looping. (Bild Militärflugdienst)

Nach 30 Jahren Abschied vom Hunter Jubiläum der Kunstflugformation Patrouille Suisse

Die Kunstflugformation Patrouille Suisse, Aushängeschild der Schweizer Flugwaffe, feiert diesen Sommer das dreissigjährige Bestehen. Bei 350 völlig unfallfreien Publikumsvorführungen haben es die kunstflugbegeisterten Berufspiloten des Überwachungsgeschwaders verstanden, Hunderttausenden von Zuschauern im In- und Ausland Freude an der Perfektion des Formationskunstfluges und an der Aviatik zu bereiten. Markenzeichen der Patrouille Suisse war bis anhin die Verwendung der Hunter-Kampfflugzeuge. Doch am Ende des Jubiläumsjahres gilt es sowohl für die Patrouille Suisse wie für die Armee, von diesem formschönen Flugzeug Abschied zu nehmen.

AHKI

Dienstag, 23. August 1994 Nr. 195

49

Finale für den Hunter in Buochs

Internationale Flugschau «Air 94» am 26. und 27. August

met. Am letzten Augustwochenende (Freitag, 26., und Samstag, 27. August) führt das Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen auf dem Militärflugplatz Buochs eine grosse Flugschau mit beachtlicher internationaler Beteiligung, die «Air 94», durch. Die Wahl fiel auf den Nidwaldner Fliegerhorst, nachdem sich gegen eine Durchführung auf dem Flugplatz Emmen örtlicher Widerstand geregt hatte. Buochs gilt bei den Organisatoren indessen keineswegs als zweite Wahl; landschaftlich ist der Platz am westlichen Ende des Gersauer Beckens höchst reizvoll gelegen, die Verkehrsverhältnisse sind günstig, und auch dem Sicherheitsaspekt kann hier optimal Rechnung getragen werden.

Anlass für die beiden Flugtage sind zwei Jubiläen. Die Schweizer Flugwaffe wird 80 Jahre alt, und die Hunter-Kunstflugstaffel Patrouille Suisse feiert ihr 30jähriges Bestehen. Die beiden Aufritte der Schweizer Kunstflugstaffel – das Flugprogramm ist an den beiden Tagen praktisch identisch – dürfen denn auch zu den Höhepunkten des Anlasses gezählt werden. Ende Jahr gilt ges, vom Hunter Abschied zu nehmen. Die in die Jahre gekommenen Kampfbomber werden deshalb nicht nur von den Patrouille-Suisse-Piloten vorgeführt, sondern sie werden Buochs in einer Formation von 36 Flugzeugen (1) passieren und anschliessend auch auf dem Feld abgestellt werden.

Die «Air 94» wird im übrigen gute Möglichkeiten zu Vergleichen mit Jet-Kunstflugstaffeln anderer Armeen bieten. Zugesagt haben ihre Teil-

nahme die Patrouille de France, die «Red Arrows» (Grossbritannien), die «Patrulla Aguila» (Spanien) und die «Frecce Tricolori» (Italien). An weiteren Formationen sind das PC-7-Team und das Venom/Vampire-Team zu sehen. Der Querschnitdurch das Flugmaterial der Schweizer Flugwaffe – inklusive F/A-18 «Hornet» – ist vollständig, dazu kommen Vorführungen zahlreicher Veteranen, wie die Dewoitine D-26, die Me-108 und die Me-109, der «Fieseler Storch», die Mustang P-51 und die C-3603. Die statische Ausstellung, in der auch Grossraum-Transportflugzeuge der Typen «Hercules» und «Transall» sowie die Kampfflugzeuge F-15, F-14, «Tornado» und SU-22 gezeigt werden, ist an beiden Tagen von 7 Uhr morgens zugänglich, die Flugvorführungen dauern von 8 bis 11.30 Uhr und 13.30 bis 17 Uhr. Integriert in die «Air 94» ist der Breitling World Cup des Internationalen Luftfahrtverbandes (FAI). Die Piloten zeigen mit Propellerflugzeugen ein frei zusammengestelltes Akrobatikprogramm mit musikalischer Untermalung und Rauchspuren. Der Eintritt zur «Air 94» ist frei.

Da vor allem am Samstag mit einem Andrang von Zehntausenden von Besuchern gerechnet wird, empfiehlt die Kantonspolizei Nidwalden, die Veranstaltung nach Möglichkeit am Freitag zu besuchen und die Anreise mit dem öffentlichen Verkehrsmittel zu planen; von den Bahnhöfen der Umgebung verkehren Bus-Shuttles zum Flugplatz. Das gilt auch für die signalisierten Parkplätze; dorthin führen Tafeln mit der Aufschrift «P Air 94».

Anfang der sechziger Jahre begannen einige Hunter-Piloten des Überwachungsgeschwaders, Demonstrationsüberflüge in engen und verschiedenartigen Formationen zu trainieren. Schon bald darauf und inspiriert durch ausländische Luftwaffenverbände wurden diese horizontalen Überflüge dreidimensional und dynamischer gestaltet und zum Formationskunstflug ausgeweitet. Der anfänglich aus vier Hunter-Flugzeugen bestehende Verband trat 1964 erstmals unter der Bezeichnung «Patrouille Suisse» in Erscheinung. Ihre ersten Auftritte an der Eröffnung der Expo in Lausanne und am 50-Jahr-Jubiläum der Fliegertruppen in Dübendorf erweckten Aufsehen und Begeisterung und waren der Beginn einer langen Serie von Erfolgen.

Ab 1970 flog dann die Patrouille Suisse mit fünf und ab 1978 mit sechs Flugzeugen. Diese Verbandsgrösse ermöglichte eindrücklichere Formationsbilder, variantenreichere Programmabläufe und den Einsatz von Solisten. Seither setzt sich das Patrouille-Suisse-Team aus sechs Einsatzpiloten (inkl. Leader), zwei bis drei früheren und erfahrenen Verbandsmitgliedern als Ersatzpiloten und einem die Flugeinsätze vom Boden aus überwachenden Cheftrainer zusammen. Grundsätzlich und in wesentlichen Entscheidungsbelangen untersteht dieser Verband den militärischen Kommandoinstanzen; in Fragen der personellen Zusammensetzung und der Trainingsgestaltung ist er aber weitgehend autonom. Im Unterschied zu den professionellen ausländischen Formationen erbringen die Schweizer Piloten ihren Kunstflugeinsatz in freiwilliger Nebenfunktion, ohne dienstliche Privilegien und teils sogar in ihrer Freizeit. Als einziges europäisches Kunstflugteam flog die Patrouille Suisse auch nie mit leichten und besonders modifizierten Düsentrainern, sondern mit den ganz normalen und relativ schweren Hunter-Jagdbombern. Damit bildete diese Kunstflugaktivität auch immer ein Teil des ordentlichen Flugtrainings und verursachte keine besonderen Mehrkosten.

Zusammensetzung und Training

Der sich durchschnittlich alle drei Jahre ergebende Abgang von einem oder zwei Piloten (vielfach zur Swissair) kann mühelos mit interessierten Nachwuchspiloten kompensiert werden. Ein neuer Pilot wird aber nicht, wie sonst im Militär üblich, von den Vorgesetzten in die Patrouille Suisse kommandiert, sondern von den bisherigen Verbandsmitgliedern und nur bei Einstimmigkeit in diese Formation berufen.

Einmal in den Verband aufgenommen, absolviert der Nachwuchspilot ein besonderes fliegerisches Trainingsprogramm, das ihn auf das anspruchsvolle Mitwirken in der Kunstflugformation gründlich vorbereitet. Zu den ersten Übungen zählt das sichere Fliegen in geringen Abständen von drei bis fünf Metern zum Führungsflugzeug, zunächst nur in Zweierformation. Später stossen dann weitere Verbandsmitglieder dazu, bis der Nachwuchspilot, sorgsam im Verband «eingebettet», das ganze Programm problemlos mitfliegen kann. Zuerst erfolgt dies in grosser Höhe; mit zunehmendem Trainingsstand dann immer tiefer bis auf die Vorführungshöhe von 100 Meter/Grund. Anzugewöhnen hat sich der Nachwuchspilot auch die verschiedenen Fluggeschwindigkeiten, die während eines Programmablaufes zwischen 300 und 800 km/h variieren. Alljährlich sind vor Beginn der Vorführsaison etwa 30 Trainings erforderlich. Der führende Kopf, die Seele und zugleich der Choreograph des ganzen Verbandes ist der Leader; er ist es, der aus seiner Führungsposition heraus den Programmablauf eitet, die Flugwege einteilt, mit kurzen Funksprüchen die Figuren- und Formationswechsel einleitet und damit der gesamten Vorführung ein sicheres, harmonisches und eindrucksvolles Gesamtbild verleiht.

Sicherheit als oberstes Gebot

Im Wissen darum, dass ein einziger Unfall die weitere Existenz der Patrouille Suisse gefährden könnte, war die Flugsicherheit von Anfang an oberstes Gebot. Deshalb wurden geringste Flugzeugabstände von nur ein bis zwei Metern und gewisse Figuren und Kreuzungsmanöver mit er-höhtem Risiko in der Programmgestaltung schon immer konsequent vermieden. Zudem galten auch stets die Einschränkungen, dass Vorführungen der Patrouille Suisse nur im Rahmen von fliegerischen oder militärischen Veranstaltungen und nur über Flug- oder Truppenübungsplätzen und ohne Publikumsüberfliegung erfolgen dürfen. Daraus ergab sich im Unterschied zu ausländischen Kunstflugformationen auch, dass die Schweizer Formation bisher nie an Seenachtsfesten und anderen zivilen Grossanlässen eingesetzt werden konnte. Trotz diesen vielfachen Vorsichtsmassnahmen waren die Versicherungs- und Haftungsbelange stets von Bedeutung. So hat auch heute noch jeder Veranstalter vor dem Einsatz der Patrouille Suisse eine zivile Haftpflichtversiche-

rung mit einer *Deckungssumme von mindestens* 50 Milliarden Franken abzuschliessen, um dadurch den Bund vom Haftungsrisiko zu befreien.

Honorierte Leistungen

In ihrer 30 Jahre langen Vorführtätigkeit ist die Patrouille Suisse mit verschiedenen in- und ausländischen Ehrungen bedacht worden. Eine erste und bedeutende Auszeichnung wurde den Schweizer Piloten 1979 am grössten englischen Flugmeeting, dem «International Air Tattoo», mit der Verleihung der begehrten «Shell Trophy» zuteil. Im Jahre 1982 wurde die Staffel von den Westschweizer Aviatikjournalisten mit der Trophäe «Les Ailes de Cristal» geehrt und 1988 von der «Fédération Aéronautique Internationale» mit dem Ehrendiplom für hervorragende fliegerische Teamarbeit ausgezeichnet. Und zu ihrem Silberjubiläum 1989 erhielt die Patrouille Suisse von der Stiftung «Pro Aero» die goldene Ehren-medaille für bedeutende Leistungen in der Schweizer Luftfahrt; eine Ehrung, die in den Folgejahren auch der Fluggesellschaft Crossair, dem Astronauten Claude Nicollier und dem verstorbenen Luftfahrtpublizisten Erich Meier zuteil wurde. Die jüngste Auszeichnung ergab sich kürzlich erneut am «International Air Tattoo 94» in England; für ihre als besonders eindrucksvoll bewertete Vorführung erhielt die Patrouille Suisse die international bedeutende und nach dem berühmten englischen Kampfflieger benannte «Sir Douglas Bader Trophy» verliehen.

Hans-Rudolf Häberli

Vom Hunter zum Tiger

Nach dem Ausscheiden des Hunter aus dem aktiven Flugdienst verbleiben in der schweizerischen Flugwaffe in naher Zukunft noch vier verschiedene Jets: die Dassault Mirage III S, der Northrop F-5 E Tiger, der Hawker Hawk und in einigen Jahren der McDonnell Douglas F/A-18 C Hornet. Der Trainer der Patrouille Suisse, Major Hans-Ruedi Beck, nennt in einem Gespräch Gründe, warum der Northrop F-5 E die Nachfolge des Hunters bei der Patrouille antritt. Gegen die Mirage III als Nachfolgerin sprechen verschiedene Gründe. Die als Hochleistungsjagdflugzeug konzipierte Mirage III verfügt mit ihren Deltaflügeln nicht über eine geeignete aerodynamische Auslegung, die für einen engen Verbandskunstflug nötig ist. Die technisch und fliegerisch anspruchsvolle Mirage III ist überdies wegen der geringen Anzahl der vorhandenen Flugzeuge so-wie der zeitweisen Abkommandierung zu Überschalltrainingskampagnen im Ausland nicht in Frage gekommen. Im weiteren ist die Verteilung auf die einzelnen Staffeln ein Hindernis für den Einsatz in der Patrouille Suisse.

Mit dem Hawk verfügt die Flugwaffe über ein Jet-Schulflugzeug, das auch von der Kunstflugstaffel «Red Arrows» der britischen Royal Air Force verwendet wird. Gegen den Hawk sprachen vor allem die ebenfalls zu geringe Flottengrösse in der Schweizer Flugwaffe und die hohe zeitliche Beanspruchung für die Jet-Ausbildung der angehenden Militärpiloten. Ferner würde der Gebrauch des Hawk einen direkten Vergleich mit den Profikunstpiloten der Royal Air Force zulassen. Major Beck meint, die Schweizer Piloten würden einen Vergleich nicht scheuen, wenn sie, wie die Briten, nur als Kunstflieger angestellt wären und mehrwöchige Trainingslager mit täglich bis zu zwei Flügen absolvieren könnten.

Die F/A-18 Hornet stand zu keinem Zeitpunkt als Nachfolger zur Debatte, da sie erst in einigen Jahren die Flugwaffe voll operationell verstärken wird. Die U.S. Navy fliegt die Hornet in ihrer Kunstflugstaffel «Blue Angels».

Als Nachfolger wurde aus den genannten Gründen der Tiger gewählt. Das heutige Basisflugzeug der Flugwaffe ist in ausreichender Zahl vorhanden und ist fliegerisch weniger weit vom Hunter entfernt als etwa die Mirage. Die Verwendung des Tiger für eine Kunstflugstaffel indessen ist nicht neu. Die Kunstflugstaffel «Thunderbirds» der U. S. Air Force verwendete früher zeitweise eine Trainerversion des Tiger, den Northrop T-38 Talon. Die Variante, eine bestimmte Anzahl Hunter über die Ausserdienststellung auf Ende 1994 hinaus für den exklusiven Gebrauch zugunsten der Patrouille Suisse zu verwenden, wurde aus betriebswirtschaftlichen und technischen Gründen verworfen.

Weiterhin wird mit sechs Flugzeugen geflogen, und das Training soll wie bisher im Rahmen des regulären Flugdienstes mit jährlich rund 40 Flügen stattfinden. Da die Priorität für die Saison 94 mit Flugmeetings im In- und Ausland klar auf den Hunter festgelegt wurde, konnten noch keine Flugmanöver auf dem Tiger ausprobiert werden. Theoretisch ist es mit allen Jets der Flugwaffe möglich, die Kunstflugmanöver der Patrouille Suisse zu fliegen, erklärte Major Beck. Die Piloten werden keine spezielle Umschulung erhalten, da die jetzigen Teammitglieder alle bereits den Tiger fliegen. Somit sind auch keine grossen personellen Umstellungen zu erwarten.

Es ist möglich, dass am Tiger der Patrouille Suisse farbliche Modifikationen vorgenommen werden. Die graue Tarnung des Tiger erschwert für das Publikum das Erkennen der Flugzeuge am Himmel. Deshalb erwägt man einen anderen Farbanstrich. Diese Änderung ist nicht mit zusätzlichem Aufwand zulasten der Patrouille Suisse verbunden. Wegen der Reduktion der geflogenen Flugzeugtypen in der Flugwaffe kommt es zunehmend vor, dass Flugzeuge des gleichen Typs gegeneinander Luftkampfübungen fliegen. Sind mehr als zwei Flugzeuge involviert, ist es ohne spezielle Kennzeichnung für den Piloten nicht möglich, visuell zu unterscheiden, wer der Gegner und wer der eigene Flügelmann ist.

Bei welcher Gelegenheit sich die umgestellte Patrouille Suisse mit dem Tiger das erstemal dem Publikum präsentieren wird, steht noch nicht fest.

Kaj Sievert