

Des Falken neue Kleider

Autor(en): **Imhof, Philipp**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **185 (2019)**

Heft 6

PDF erstellt am: **30.06.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-842019>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Des Falken neue Kleider



Seit Juni 2018 erscheint die F/A-18 mit der Nummer J-5017 im neuen Kleid. Auf den Aussenflächen der Seitenleitwerke prangt ein markanter Falkenkopf. Bei Aviatikfans und Spotttern sind die insgesamt drei Hornets im besonderen Design sehr beliebt. Aber wie kam es überhaupt dazu und was braucht es, damit ein Kampfjet zum Kunstwerk wird?

Philipp Imhof, Redaktor ASMZ

Wer sich für die Militärfliegerei interessiert, kennt die teilweise kunstvoll verzierten Flugzeuge ausländischer Streitkräfte. Im Zweiten Weltkrieg war die sogenannte *Nose Art* bei allen Grossmächten beliebt, z. B. in Form von aufgemalten Haifischzähnen. Auch andere Bemalungen waren sehr verbreitet. Nebst Pin-Up-Girls waren es oft Comic-Figuren oder Glücksspiel-Symbole wie Würfel und Spielkarten, manchmal aber auch gefährliche Tiere wie die Kobra. Ebenso wurden vielfach patriotische Symbole aufgemalt. Manche Einheiten setzten auf eher düstere Motive, z. B. Gespenster oder gar Gevatter Tod persönlich. Die Tradition hat sich bis heute gehalten. Auch in der zivilen Luftfahrt wird sie gepflegt, in Form des bemalten Seitenleitwerks und/oder Flugzeughecks, der sogenannten *Tail Art*.

Keine fixen Zuteilungen

In der Schweiz tragen die Flugzeuge und Helikopter statt aufwendiger Zeichnungen üblicherweise lediglich eine Immatrikulationsnummer und das Hoheitszeichen. Eine umfangreiche, dauerhafte Speziallackierung haben einzig die Tiger

der Patrouille Suisse, die allerdings nicht exklusiv von der Kunstflugstaffel genutzt werden. Wie die neutralen F-5 kommen nämlich auch die rot-weissen Jets manchmal für die Zieldarstellung im normalen Trainingsbetrieb zum Einsatz.

Ein Grund dafür ist, dass die Schweizer Luftwaffe grundsätzlich keine fix zugeordneten Maschinen kennt: Am Ende einer Dienstzeit gehen die Flugzeuge und Helikopter zurück in den Pool und werden von anderen Verbänden und Kursen verwendet. Die Zuteilung der Luftfahrzeuge liegt in der Hand der Nutzungssteuerung Luftfahrzeuge (NSF) im Air Operation Center in Dübendorf und ist keine triviale Aufgabe. Oberst Urs Wüst, Chef NSF, erklärt: «Der Einsatz der Flugzeuge muss so koordiniert werden, dass einerseits alle nötigen Instandhaltungsarbeiten durchführbar sind und andererseits alle Einsätze und Ausbildungen sichergestellt werden können.»

Um die Kultur trotz des Rotationsprinzips pflegen zu können, gibt es einzelne Maschinen mit besonderer Kennzeichnung. So trägt beispielsweise jeweils ein Super Puma links und rechts das Symbol einer Lufttransportstaffel. Analog haben auch die Fliegerstaffeln, bzw. früher die Fliegerkompanien, immer wieder kleine,

Die neu bemalte J-5017 beim Start in Payerne. Grau unterhalb des Cockpits ist auch das Staffellogo zu sehen.

unauffällige Embleme am Rumpf oder auf dem Leitwerk angebracht. Ein Beispiel unter vielen ist die Mirage J-2334 beim Haupteingang des Militärflugplatzes Payerne, deren Leitwerk der stilisierte rote Falke der Fliegerstaffel 17 zierte. Die Tradition reicht zurück bis in die Anfänge der Schweizer Luftwaffe, war aber verschiedenen Phasen unterworfen. So wurde das Anbringen von Symbolen im 20. Jahrhundert je nach Zeit und Kommandant gewünscht, erlaubt, stillschweigend toleriert oder ganz verboten.

Doch eine Staffelmachine

Bei der Einführung der F/A-18 wurden die Einsitzer von J-5001 bis J-5026 nummeriert. Es ist wenig verwunderlich, dass den Fliegerstaffeln 11, 17 und 18 jeweils jene Hornet mit der passenden Nummer besonders ans Herz gewachsen ist und diese gemeinhin als ihre Staffelmachine gilt. Tatsächlich bemüht sich die NSF, den drei Jet-Staffeln jeweils «ihre» Maschine zuzuweisen, sofern es die Planung und die Rahmenbedingungen ermöglichen.

Insbesondere für die Vorführungen des Hornet Solo Display ist man bestrebt, die zur Staffel des Display-Piloten passende Maschine zuzuteilen.

Die oberste Priorität ist das aber natürlich nicht. Dies kann ab und an zu netten Anekdoten führen. Zum Beispiel im Fliegerverband 11, zu dem auch die Staffel 17 gehört: Um die Fahnenübernahme auf dem Flugplatz feierlich zu gestalten, wird auch eine F/A-18 aufgestellt. Weil die J-5017 gerade nicht verfügbar war und den Soldaten eine neutrale Maschine wohl zu langweilig erschien, nahmen sie kurzerhand die J-5018 der Schwesterstaffel. Die Frage, ob man die 18 nehmen solle, hat sich seither zum Running Gag vor jeder Zeremonie entwickelt.

Meiringer Tiger als Vorreiter

Die Fliegerstaffel 11 kommt durch ihre regelmässige Teilnahme am Tiger Meet, einer internationalen Übung von Staffeln mit einem Tiger im Abzeichen, immer wieder in Kontakt mit den bemalten Maschinen ausländischer Luftwaffenverbände. In diesem Zusammenhang hat sie 2007 das Seitenleitwerk «ihrer» Hornet vom Bieler Airbrush-Künstler Stephan Beutler gestalten lassen. Entstanden ist ein Blickfang, für den es beim ersten Auftritt am Tiger Meet prompt die Auszeichnung *Best Painted Tiger Aircraft* absetzte. Mit ihrer Idee hat die Meiringer Staffel damit auch den etwas aufwendiger bemalten Heckflossen in der Schweizer Luftwaffe den Weg geeb-

net. Nur wenig später folgten die Fliegerstaffeln 18 und 17 mit ihren Staffelmaschinen. Im Gegensatz zu den Tigern aus dem Haslital setzten die Falken und die Panther allerdings auf ein eher schlichtes Design in schwarz und grau.

Die Erlaubnis zur Bemalung einer Maschine erteilt nach einem entsprechenden Gesuch der Kommandant Luftwaffe. Die Gestaltung ist grundsätzlich frei, hat sich aber auf das Seitenleitwerk zu beschränken und muss das Schweizer Kreuz als Hoheitszeichen sowie die Immatrikulation enthalten. Dass das Motiv zu den Werten der Luftwaffe und der Schweizer Armee passen muss, versteht sich von selbst, genauso wie die Tatsache, dass das VBS die Bemalung nicht finanziert. Die Staffel muss das Geld selbst auftreiben, der Steuerzahler wird nicht belastet. Aus technischen Gründen werden das vorgängi-

ge Abschleifen und Grundieren sowie die Lackierung zum Schluss durch Fachleute der RUAG vorgenommen. Das Zeitfenster für die Bemalung gibt die NSF vor, wie Wüst erklärt: «Der Termin wird parallel zu anderen Instandhaltungsarbeiten geplant. Kein Flugzeug wird extra stillgelegt, nur damit es bemalt werden kann.»

Die 17 und ihr Falke

Die heutige Fliegerstaffel 17 geht auf die Jagd-Fliegerkompanie 17 zurück, welche 1925 gebildet wurde. Ihr erster Kommandant war der Bündner Luzius Bärtsch. Er verstarb 1929 kurz nach einem Absturz im Rahmen seiner Tätigkeit als ziviler Fluglehrer. Zu seinen Ehren wurde 1932 ein Bündner Auerhahn zum Wappentier der Kompanie. Während des Krieges wurde die Einheit umbenannt und als Staffel III ins Überwachungsgeschwader eingegliedert. Seit 1951 heisst sie Fliegerstaffel 17. Zu jener Zeit wuchs unter den Piloten der Wunsch nach einem modernen und dynamischeren Emblem. Die Wahl fiel auf den bereits erwähnten roten Falken, der Anfang 1963 feierlich vorgestellt wurde.

Im Hinblick auf das Jahr 2017, das «heilige Jahr» der Staffel 17 und zugleich das 20-jährige Jubiläum der Einführung der F/A-18, planten die Piloten eine Neugestaltung ihrer Staffelmachine. Sie sammelten intern Ideen und wandten sich damit an Stephan Beutler, der den Falkenkopf kreierte. Für ihn atypisch lieferte er vorgängig eine verbindliche Konzeptskizze ab. Andere Kunden lassen sich gerne überraschen, das Werk entsteht während der Arbeit.

Die eigentliche Bemalung hat Beutler in vier Tagen erledigt, nur je einen brauchte er pro Fläche. Nicht, weil er das Tempo suchte, sondern weil das Zeitfenster kurz war. Machbar ist so etwas überhaupt nur mit einer entsprechenden Vorbereitung, die noch einmal etwa gleich lang gedauert hat. Der Bieler blickt auf 35 Jahre Berufserfahrung zurück und überlässt nichts dem Zufall. Er hat vorgängig die Leitwerke in Originalgrösse aus Papier nachgebaut und die Spezialitäten wie Leuchtstreifen, Positionslicht oder Luftloch exakt markiert. So konnte er den Falken vorzeichnen und sicherstellen, dass alles perfekt passt: «Die Bemalung ist reine Handarbeit. Ich arbeite nicht mit Schablonen, Computer oder Aufklebern. Deshalb sind die beiden Seiten auch nicht exakt identisch. Der Flieger ist ein Unikat.» Und was für eines! ■



Stephan Beutler an der Arbeit. Der Falkenkopf ist reine Handarbeit ohne Schablone.



Bilder: Björn Gotzmann