

Im "Swiss Camp" von Fairford

Autor(en): **Brotschi, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung**

Band (Jahr): **71 (1996)**

Heft 12

PDF erstellt am: **19.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716672>

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.

Im «Swiss Camp» von Fairford

Von Oblt Peter Brotschi, Grenchen

Das International Air Tattoo (IAT) im englischen Fairford rühmt sich, der Welt grösste Schau der Militäraviatik zu sein. Die Schweiz ist an diesem Meeting schon mehrmals mit der Patrouille Suisse vertreten gewesen. Wir warfen in Fairford einen Blick hinter die Kulissen der Patrouille Suisse und der Airshow.

Die sechs Schweizer Tiger F-5E rollen neben Saab 60, Alpha Jets, Mil Mi-24V, B-1B und diversen C-130-Hercules zum Holding 27 von Fairford. Die Luft flimmert über dem heissen Asphalt der breiten Rollbahn der Royal Air Force-Base. Ein Tornado der deutschen Luftwaffe jagt im Tiefflug vor den Tigern durch über die Piste, zieht am Ende des Platzes hoch und verschmilzt innert Sekunden mit dem stahlblauen Himmel. Dann taucht er plötzlich wieder im Downwind auf und setzt zur Landung an. Kaum haben die Räder des Schwenkflüglers den Boden berührt, rollen die Schweizer Flugzeuge auf die Piste. Im Hintergrund sind im gleissenden Sonnenlicht kilometerweit Menschen, Zelte, Flugzeuge auszumachen. Es lässt sich nur erahnen, wie die Abertausende von Zuschauern in der Anonymität der Menge auf den Tribünen und hinter den Abschränkungen gespannt auf das Aufheulen der Triebwerke warten. Ein paar Sekunden stehen die F-5 still, bis der Tornado von der Piste wegrollt. Dann kommt über Funk im schönsten Oxford-Englisch die im Wortlaut ungewöhnliche Startfreigabe: «Patrouille Suisse, the airspace over Fairford is now free for you!» Sechs Piloten schieben gleichzeitig die Leistungshebel nach vorne – nun gehört die grösste Bühne der internationalen Militäraviatik der Schweizer Luftwaffe. Über hunderttausend Menschen verfolgen in den nächsten 20 Minuten die Figuren der rotweissen Botschafter der Eidgenossenschaft.

Zwischen anderen Teams

Blück zurück: Die Delegation der Schweizer Luftwaffe hat in Fairford ein eigentliches «Swiss Camp» aufgezogen. Auf einem der zahlreichen Abstellplätze der riesigen RAF-Base, die zurzeit von der 424th Air Base Squadron der U. S. Air Force belegt ist, haben die Schweizer ihre Zelte aufgestellt. Einen Steinwurf weiter befinden sich die Schweden mit ihrem «Team 60» und ihren Saab 105, schräg über die Rollbahn haben die «Turkish Stars» ihre F-5A-Freedom-Fighter abgestellt. Das «Swiss Camp» besteht aus Mechanikern, Piloten, zwei Lastwagen, einem Anhänger mit dem technischen Material und sieben F-5E. Zwischen dem einen Lastwagen und dem Anhänger ist eine Zeltplane gespannt, darunter bringt eine Festbestuhlung heimatische Stimmung mitten auf den fremden Militärflugplatz. Eine Stunde vor dem Take-off zum Flug auf die Himmels-Showbühne kommt Leben auf in der Schweizer Ecke. Die Mechaniker beginnen, an den Flugzeugen die Flugbereitschaft zu erstellen. Hinter dem Lastwagen bereiten sich die Piloten vor. In die Anti-G-Anzüge schlüpfen, Kniebretter und Helme zurechtlegen, Sonnenbrillen putzen. Die Stimmung ist locker wie immer. Von Nervosität ist nichts zu



Die Patrouille Suisse in Fairford: Hinten von links Plt Andrea Martinoli (Due), Maj Fredy Ramseier (ehemaliger Leader und nun Reservepilot), Autor Peter Botschi, Maj Beat Am Rhyn (Kommandant), Hptm Markus Thöni (Cinque, Solist); vorne Hptm Paul Thoma (Sexi, Solist), Maj Daniel Hösli (Leader), Hptm Gregor Tschudi (Quattro), Hptm Jan Frasa (Tre).
Foto: zvg

spüren, es scheint, als sei der kommende Flug vor der riesigen Zuschauermenge die selbstverständlichste Sache der Welt. Kommandant Beat Am Rhyn, Reservepilot Fredy Ramseier und Kommentator Aldo Wicki machen sich auf den Weg, um auf die Publikumsseite zu kommen. Leader Daniel Hösli versammelt seine Piloten um einen Tisch. Am Briefing werden die einzelnen Details des Fluges besprochen. Peter Setz, der die Mechanikerequipe leitet, meldet, dass das Flugzeug von Markus Thöni, die J-3085, nicht flugbereit ist. Thöni muss also auf die Reservemaschine ausweichen, die J-3091. Er nimmt es locker: Tiger ist Tiger. Die Übernahme der Flugzeuge ist Routine. Auch hier: keine Hektik. Einsteigen, anschnallen, Helm aufsetzen, mit den Checks beginnen. Leader Hösli memoriert hinter seinem Tiger nochmals die Karte der Gegend um Fairford. Das Programm wird in Gedanken abgeflogen, dazu kleine Schritte in die jeweilige Richtung. Im Hintergrund startet eine Concorde der British Airways, auf dem Rollweg kommen die Saab

105 der Schweden von ihrem Display zurück. Der Lärm der schwedischen Jets vermischt sich mit jenem der Schweizer Flugzeuge und der Anlissaggregate. Dann ist es soweit: Die sechs Tiger rollen einzeln weg. Ein kurzes Winken zwischen Piloten und Mechanikern. Die Show kann beginnen.

Debriefing

Eine halbe Stunde später stehen die Flugzeuge wieder an ihrem Platz. Die Piloten treffen sich unter dem Zelt. Nun ist die Stimmung noch aufgeräumter. In den Augen leuchtet die Freude über die gelungene Vorführung. Jetzt erst ist zu merken, dass die psychische Anspannung vor dem Flug doch grösser gewesen sein dürfte als vor einem normalen Einsatz. Es wird gelacht und geplaudert. Dann wird es wieder offiziell: Beat Am Rhyn ist von der Publikumsseite zurück, wo er mit dem Funkgerät die Vorführung mitverfolgt hat. Er macht das Debriefing, nennt Positives und Verbesserungswürdiges, ist aber zufrieden mit seinen Boys. Einer verteilt Schöppli einer bekannten Innerschweizer Brauerei, anstossen auf die Patrouille Suisse, auf die Kameradschaft, auf den schönen Tag – Pilotenfeierabend.

Den Schatten suchen

In der freien Zeit entfernen sich die PS-Piloten nicht weit weg vom Camp. Es wird eher der Schatten gesucht. Sonst sind sie schon von der unbarmherzig auf den Beton brennenden Sonne ausgedörrt, bevor sie überhaupt zum Flug, zur Hauptleistung des Tages, anzutreten haben.

Zwischendurch werden aber doch Eindrücke gesammelt: Von den anderen Display-Teams bei deren Flügen, von den unablässig laufenden Vorführungen, von den Szenen am Boden. Die internationale Fliegerfamilie auf der Flight-Line lässt viele Beobachtungen zu, die den Zuschauern auf der anderen Seite des Flugplatzes verborgen bleiben: Etwa die Achtungstellung der Mechaniker der Patrouille de France, wenn sie die weggrollenden Piloten salutierend grüssen; oder die Mechanikerin, die zum Maintenance-Team des Bombers Rockwell B-1B Lancer gehört – ein Bild, wie

Begehrte Patrouille Suisse

Pro Jahr erhält das Kommando der Schweizer Luftwaffe etwa 60 bis 70 Anfragen für Demonstrationen von militärischen Luftfahrzeugen. Neben der Patrouille Suisse sind dies Super-Puma-Demonstrationen oder Vorführungen der Tiger-Patrouille, des PC-7-Teams und der Ad-hoc-Displayformation «Les Alouettes», die mit vier Helikoptern Alouette III auftreten. Der grösste Teil der Begehren bezieht sich laut Jürg Nussbaum, Informationschef der Luftwaffe, auf die Patrouille Suisse.

Die Anfragen müssen jeweils bis am 31. Januar bei der Luftwaffe in Bern vorliegen. Der Führungsausschuss der Luftwaffe legt anschliessend auf Antrag des Informationschefs fest, welche Vorführungen geflogen werden. Der Geschäftsleitungsausschuss des Eidgenössischen Militärdepartementes entscheidet schliesslich letztinstanzlich über die Vorführungen. Die rechtliche Grundlage für die PS-Vorführungen sind in den «Weisungen für den Einsatz der Patrouille Suisse» enthalten, welche Bestandteil der Befehlssammlung der Luftwaffe sind.

Die Patrouille Suisse fliegt maximal zwölf Vorführungen, davon in der Regel fünf im Ausland als «fliegende Botschafter» der Schweizer Armee.

es gegensätzlicher nicht sein könnte; die junge, zierliche Frau mit blonden Zöpfen unter dem fast 45 Meter langen martialischen Überschallbomber; oder die Comicsfigur mit der Schrift «No Stress» auf der Mig-21UM der tschechischen Air Force; oder der Harrier-Mechaniker, der sich neben den Senkrechtstartern das Warten mit einem Golftraining verkürzt – sein Interesse gilt den Golfbällen und nicht der Airshow, die senkrecht über ihm stattfindet...

Taufe der neuen Piloten

Unter den Patrouille-Suisse-Piloten wird die Tatsache, dass sie bei einem solchen Auslandeinsatz über mehrere Tage zusammen sind, auch für die Pflege der Kameradschaft benützt. Leader Daniel Hösli macht etwa scherzhafte Bemerkungen gegenüber Andrea «Dédé» Martinoli, dem Benjamin des Teams – natürlich nichts Ernsthaftes, sondern immer mit freundschaftlichem Unterton. Aber Dédé bekommt es zu spüren, dass er der jüngste Pilot ist. Überhaupt haben die beiden Neuen, Andrea Martinoli und Jan «Fres» Frasa, eine Taufe über sich zu ergehen lassen. Glücklicherweise findet sich für das nasse Vorhaben neben dem Schweizer Abstellplatz ein grösseres Betonbecken mit dreckigem und faulem Wasser, ein «Feuerweiher», so dass für die Taufzeremonie nicht weit gesucht werden muss. Fres und Dédé fliegen zum Erstaunen der Fische und der schwedischen Beobachter im Hintergrund in hohem Bogen ins Becken. Die beiden tragen das Prozedere mit Fassung, denn immerhin sind sie nun geweihte PS-Piloten. Es ist die faszinierende Mischung – Men-



«So seid ihr geflogen!»: Kommandant Beat Am Rhyn (hinten) beim Debriefing am Abend nach dem Trainingsflug.

schen, Flugzeuge, Marktstimmung –, die jede Airshow ausmacht. Für die Display-Piloten und die Bodenmannschaften gibt es in Fairford noch einen Abschlussabend, eine Hangarparty. Auf dem Vorplatz spielt beim Apéro eine Blaskapelle, und schon bald ist der Frack des Dirigenten von oben bis unten bedeckt mit Staffelnabzeichen. In der Halle wechseln sich zwei erstklassige Pop-Bands ab. Piloten, die am Nachmittag über dem Flugfeld ihre Show vorführten, geniessen nun die Show auf der Bühne und tanzen zu den

Rhythmen. Neben der Bühne steht zum 30-Jahr-Jubiläum des Harriers einer dieser Senkrechtstarter in Ballbeleuchtung. Sonst Kampfmaschine, heute Kulisse. Die PS-Piloten sieht man in Gespräche mit den Piloten anderer Display-Teams vertieft, so etwa der Patrouille de France. Schon bald aber heisst es Abschied nehmen. Die (Air-)Show ist vorbei.

Anderntags löst sich auch die internationale Fliegergemeinschaft auf, die sich für Tage und Stunden gebildet hat. Die Zuschauer sind schon lange wieder zu Hause oder an der Arbeit, die Akteure der Show fliegen nun in ihren Hercules, Transalls, Orions, Jaguars, Phantoms, Migs, Nimrods und den vielen anderen Typen in ihre Heimat. Vielleicht sieht man sich wieder einmal. Vielleicht auch nicht. Das gehört zu einem Fliegerleben. Auch die sieben rotweissen Tiger F-5E starten und stehen etwas über eine Stunde später wieder in Emmen.



«Dann habe ich so auf den Rücken gedreht»: Fachsimpeln nach dem Vorführflug.



**Relax. Das gute Gefühl,
sich durch nichts
aus der Ruhe bringen zu lassen.**


ZÜRICH :relax