

INSIDER 2014



*patrouille suisse
fanclub*



AIR 14 
PAYERNE SUISSE
30.31 AUG 16 17 SEP

HOCH HINAUS IM JOB?



SPHAIR



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee
Luftwaffe

INFOS HIER:
www.facebook.com/sphair.ch
www.sphair.ch

Patrouille Suisse Fanclub

- 4 Vorwort des Präsidenten Roland Studer
- 5 Mittendrin statt nur dabei: Der Patrouille Suisse Fanclub
- 6 Vorstand und Berater
- 7 Helferteams
- 17 «Swissness», «UNO ZERO ZERO», «Menschen, Maschinen, Missionen» (Buchvorstellungen)
- 18 Dein eigener Patrouille Suisse-Jet zum Durchstarten (Bastelanleitung zum Herausnehmen)
- 24 Fotogalerie
- 27 Kalender 2015 mit Wettbewerb
- 32 Impressionen aus dem Verein
- 34 Mitglied Rino Zigerlig: Ein konstruktiver Querdenker und Augenwerker

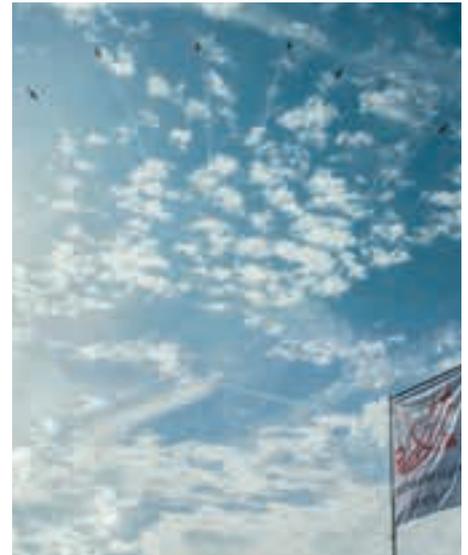


Foto Chris Berger

Patrouille Suisse

- 8 50 Jahre Botschafter der Lüfte
- 23 Rauch statt Mündungsfeuer (Rauchanlage des F-5E Tiger II)



Foto Rino Zigerlig

PC-7 TEAM

- 12 25 Jahre Werbung für die Schweiz
- 21 Rauchende Zukunft (Rauchanlage des PC-7)
- 29 Knochenarbeit und ein wilder Ritt (Flugbericht)



Foto Walter Hodel

Super Puma Display Team

- 15 Raubkatzenbändiger



Foto Walter Hodel

Swiss Hornet Display Team

- 14 An den Grenzen der Aerodynamik



Foto Walter Hodel

Herausgeber

Patrouille Suisse Fanclub
 Sonnenackerstrasse 12
 CH-9642 Ebnat-Kappel
 +41 71 993 95 56
 psfc@patrouillesuisse.ch
 www.patrouillesuisse.ch

Der «Insider» erscheint einmal jährlich.

Auflage

10 000 Exemplare

Text – und Bildredaktion

Chefredakteur
 Walter Hodel
 insider@patrouillesuisse.ch

Redaktorin/Fotografin

Karin Gubler

Anzeigenverkauf:

Jordi AG – das Medienhaus
 Christian Aeschlimann

Gestaltung und Layout:

www.jordibelp.ch

Druck:

Jordi AG – das Medienhaus
 Aemmenmattstr. 22
 3123 Belp

Titelbild: 50 Jahre Patrouille Suisse / 25 Jahre PC-7 TEAM von Rino Zigerlig



Foto Walter Hodel

Vorwort des Präsidenten

Liebe Mitglieder des Patrouille Suisse Fanclub, geschätzte Leserinnen und Leser

Ich erinnere mich noch sehr gut an die erste Ausgabe des «Insider». Im Jahr 1993 hat der damalige Vizepräsident, Arnold Schmocker, an einer Vorstandssitzung den ersten Entwurf präsentiert: Ein kleines Heft im Format A-5 und alles in schwarz-Weiss. Wir waren damals alle begeistert über unser neues Mitteilungs- und Informationsorgan. Im Lauf der Zeit hat sich der «Insider» weiterentwickelt; verbesserte Druckqualität, teilweise farbige Bilder und ein reichhaltiger Inhalt. Der «Insider» wurde zu einer gern gelesenen Lektüre, ja sogar zu einer Institution des Vereins, dessen Erscheinen viele Mitglieder sehnsüchtig erwarteten. Und doch wurde unser Vereinsorgan, nach vielen intensiven Diskussionen innerhalb des Vorstandes, nach einigen Jahren eingestellt. Der Hauptgrund für diesen einschneidenden Entscheid war die mangelnde Flexibilität durch die vorbestimmten Erscheinungsdaten. Der Vorstand wollte zeitgerecht informieren und dazu war der damalige «Insider» schlicht und einfach nicht mehr geeignet. Und nun, nach vielen Postlieferungen mit einer Vielfalt von Informationen, nach grossen Entwicklungen und Veränderungen in der Medienwelt (Facebook, Twitter und Weitere) erlebt der «Insider» eine Wiedergeburt. Allerdings in völlig neuer Aufmachung und mit einem ganz anderen Zweck: Das neue Hochglanzmagazin wird einmal jährlich erscheinen und soll viele Bereiche rund um unseren Verein und natürlich um unsere Teams beleuchten.

Ich danke dem neuen Chefredaktor und Realisator des neuen «Insider», Walter «Hödi» Hodel ganz herzlich für seine grosse Arbeit, für seinen Enthusiasmus und für das grosse Zeitopfer zu Gunsten des Vereins und des «neuen» Vereinsorgans.

Ihnen, liebe Leserinnen und Leser, wünsche ich nun viele spannende Momente bei der Durchsicht und dem Studium unserer Zeitschrift. Ich hoffe, dass der neue «Insider» viel Freude bereitet und Ihnen viele wertvolle Informationen liefert.

Herzliche Grüsse

Ihr Roli Studer, Präsident Patrouille Suisse Fanclub

Mittendrin statt nur dabei



Vor 22 Jahren gründeten sieben Anhänger der Patrouille Suisse einen Verein, um die Interessen der Jet-Kunstflugformation in der Öffentlichkeit zu vertreten. Heute vertritt dieser Verein, der Patrouille Suisse Fanclub, die ganze Luftwaffe.

Am 28. Januar 1992 gründeten sieben Freunde der Patrouille Suisse unter der Leitung des Luftwaffenoffiziers Roland Studer den Patrouille Suisse Fanclub. Ihr Ziel war es, die Botschaft der Patrouille Suisse in der Schweizer Bevölkerung zu verbreiten. An der Gründungsversammlung vom 21. März 1992 schrieben sich bereits 300 Enthusiasten ein. Ein Grillplausch, ein Chlausabend und die Reise an eine ausländische Flugschau waren die ersten Aktivitäten. «Fachsimpeln» unter Gleichgesinnten wurde seither bei allen Veranstaltungen gross geschrieben. Und so wuchs der Verein schnell zu einer starken «Fliegergemeinschaft» heran, die nun weit über 3500 Mitglieder zählt. Der Patrouille Suisse Fanclub vertritt heute nicht mehr nur die Patrouille Suisse, sondern auch das PC-7 TEAM, das Super Puma Display Team und das Swiss Hornet Display Team.

Gut informiert

«Mittendrin statt nur dabei»: Mit Informationen aus erster Hand an den Fachveranstaltungen oder Reisen an ausländische Flugveranstaltungen erlebt das Mitglied die Fliegerei und die Schweizer Luftwaffe hautnah. Der Fanclub betreibt eine eigene Website www.patrouille-suisse.ch und ist mit einer Seite auf Facebook präsent. Er ist an jeder Flugveranstaltung mit Beteiligung der Schweizer Vorführteams im Inland und teilweise im Ausland mit einem Verkaufs- und Informationsstand vertreten. Hier kann man auch die Piloten an den vom Verkaufsteam organisierten Autogrammstunden persönlich kennenlernen.

Jahresheft «Insider»

Rechtzeitig zur Jubiläumsveranstaltung 100 Jahre Schweizer Luftwaffe (AIR14) erscheint das erste neue Jahresheft «Insider» des Patrouille Suisse Fanclub. Dieses auf hochwertigem Papier gedruckte Magazin soll den Mitgliedern und interessierten Personen einen Einblick in das Vereinsleben und die Schweizer Luftwaffe geben.

Es wird zukünftig jährlich jeweils auf die Generalversammlung hin produziert und den Mitgliedern per Post zugestellt. Die Finanzierung dieser Publikation soll über Inserate gesichert werden. Mit dem «Insider», den verschiedenen Internet- und Social-Media-Auftritten, den Mitteilungen

auf dem Postweg und den Fachveranstaltungen will der Vorstand die Mitglieder zeitgemäss und möglichst umfassend informieren.

Walter Hodel



Tunnelkreuzung der Patrouille Suisse während eines Trainings in Buochs.

Vorstand

Der Patrouille Suisse Fanclub wird, mit einem zweijährigen Unterbruch, seit 20 Jahren vom Luftwaffenoffizier Roland Studer geleitet. Er war von 1991 bis 1996 Mitglied der Patrouille Suisse und dort als Info-Offizier, Filmer und als Speaker (Reserve) im Infoteam tätig. Der Vorstand setzt sich gemäss Statuten aus dem Präsidenten, dem Vizepräsidenten, dem Aktuar, dem Kassier und mehreren Beisitzern zusammen. Diese werden jeweils für ein Jahr gewählt. Zurzeit zählt der Vorstand sechs Mitglieder, die von zwei Beratern unterstützt werden. Mitglieder die sich für eine Mitarbeit im Vorstand interessieren, können sich jederzeit beim Präsidenten oder den übrigen Vorstandsmitgliedern melden.

Roland Studer, Präsident



48 Jahre
Mitglied seit 1992 (Gründungsmitglied)
1992 – 1994 Präsident
Seit 1996 Präsident

Geri Kohler, Beisitzer (Reisen)



65 Jahre
Mitglied seit 1992
1992 – 1994 Aktuar
Seit 1995 Beisitzer (Reisen)

Urs Känel, Vizepräsident



33 Jahre
Mitglied seit 2009
2012 – 2014 Beisitzer
Seit 2014 Vizepräsident

Werner Utz, Beisitzer (Webmaster)



52 Jahre
Mitglied seit 2003
Seit 2003 Beisitzer (Webmaster)

Manfred Frei, Kassier



57 Jahre
Mitglied seit 2002
Seit 2002 Kassier und Sekretariat

Berater

Heinz Lohrer und Walter Hodel sind keine gewählten Vorstandsmitglieder. Sie wirken jedoch als Berater im Vorstand mit und nehmen an den Sitzungen teil.

Heinz Lohrer (Leiter Verkaufsteam)



54 Jahre
Mitglied seit 1994
Seit 1998 Rechnungsrevisor
Seit 2011 Leiter Verkaufsteam

Rainer Stöckli, Aktuar



49 Jahre
Mitglied seit 1996
1996 – 2001 Kassier und Sekretariat
Seit 2002 Aktuar

Walter «Hödi» Hodel (Pressechef / Chefredakteur «Insider»)



52 Jahre
Mitglied seit 1994
Seit 2009 Pressechef

Helferteams

Ein Verein lebt von seinen Mitgliedern. Ein Vereinsleben kann jedoch nur entstehen, wenn sich einige dieser Mitglieder aktiv für den Verein engagieren. Der Patrouille Suisse Fanclub hängt sehr stark von diesen freiwilligen Helfern ab.

Der Patrouille Suisse Fanclub zählt heute über 3500 Mitglieder. Der Vorstand ist bemüht, ihnen ein interessantes Vereinsleben und mit den Fachveranstaltungen Informationen aus erster Hand zu liefern. Er betreibt einen Verkaufsstand und organisiert an Flugveranstaltungen die Autogrammstunden der Schweizer Kunstflugformationen. Der Vorstand kann dies alleine nicht bewältigen. Ohne freiwillige Helfer könnte keine Generalversammlung oder Fachveranstaltung abgehalten und kein Verkaufsstand geführt werden. Der Vorstand ist sehr stolz, dass der Patrouille Suisse Fanclub auf zwei Helferteams zählen kann. Sie sind zusammen mit dem Vorstand die Garanten für ein erfolgreiches Vereinsjahr des Patrouille Suisse Fanclub. Der Vorstand möchte ihnen an dieser Stelle im Namen aller Mitglieder einen herzlichen Dank aussprechen.

Helferteam unter der Leitung von Urs Känel:

Auf- und Abbau der Infrastruktur an Veranstaltungen des Patrouille Suisse Fanclub, Führung des Getränke- und Verpflegungsstandes, Eintrittskontrolle bei Fachveranstaltungen, Verkehrsdienst

- Battilana Tino
- Erni Max
- Flisch Christian
- Geiser Marianne
- Gerber Willi
- Gerber Susanna
- Häfliger Christian
- Hintermann Corina
- Lustenberger Rolf
- Lütolf Ivi
- Storchenegger Marcel
- Troxler Claudia
- Wanner Patrice
- Wegmüller Daniel
- Zobrist Ruedi

Verkaufsteam unter der Leitung von Heinz Lohrer:

Auf- und Abbau des Verkaufsstandes, Verkauf von Artikeln des Patrouille Suisse Fanclub, Mitgliederwerbung.

- Burri Martin
- Erni Max
- Flisch Christian
- Känel Yvonne
- Lieberherr Peter
- Lohrer Michelle
- Lütolf Ivi
- Müller Bruno
- Riniker Trudi
- Stadelmann Brigitte
- Storchenegger Marianne
- Storchenegger Marcel
- Storchenegger Vanessa



Foto Karin Gubler

(von links) Christian Flisch, Max Erni, Trudi Riniker und Heinz Lohrer in Wangen-Lachen 2014.



Foto Karin Gubler

(von links) Martin Burri, Brigitte Stadelmann, Trudi Riniker und Heinz Lohrer anlässlich der Fachveranstaltung im Januar 2014 in Emmen.



Foto Karin Gubler

(von links) Marianne Geiser und Susanna Gerber beim Getränkeausschank an der Fachveranstaltung im Januar 2014.



Foto Walter Hodel

Bruno Müller packt bei der Fachveranstaltung kräftig mit an. Oftmals war er der erste den die Mitglieder bei den Veranstaltungen sahen, weil er die Autofahrer auf die Parkplätze einwies.

50 Jahre Botschafter der Lüfte



Seit 50 Jahren begeistert die Patrouille Suisse Millionen von Zuschauer im In- und Ausland. Sie sind als «Botschafter der Lüfte» eine perfekte Visitenkarte für die Schweiz und stehen für «Präzision», «Zuverlässigkeit» und «Flexibilität».

Die Patrouille Suisse (PS) hat längst den Olymp der weltbesten Kunstflugteams erklommen. Nach fünfzig Jahren erfolgreichen Bestehens denkt kaum jemand mehr an die Probleme der Anfangszeiten. Die Schweizer Kunstflugformation wurde offiziell 1964 gegründet. Doch schon elf Jahre früher gab es ein Demonstrationsteam. Zur Einweihung des Flughafens Zürich-Kloten führten vier Piloten der Fliegerstaffel 11 mit ihren englischen DeHavilland DH-100 Vampire ein einfaches Flugprogramm vor. Diese Vorführung löste einen Sturm der Begeisterung aus. In den folgenden Jahren verzückte jeweils eine Doppelpatrouille mit Vampire und später DH-112 Venom die Besucher an Schweizer Flugveranstaltungen. Erst 1959 erhielten die Flüge einen offiziellen Charakter. Ein Befehl des Waffenchefs regelte nun die Einsätze des Demo-Teams. Eine Doppelpatrouille mit vier Hawker Hunter, sowie eine Solomaschine sollten die Luftwaffe zukünftig repräsentieren. Der erste Auftritt fand am 2. Juni 1960 in Biel statt.

Keine Kunstflugfiguren

Erlaubt waren nur Formationsflüge, Akrobatik im Verbandsflug war untersagt. Im Volk war die Formation schnell als «Patrouille de Suisse» bekannt. Dies in Anlehnung an das französische Kunstflugteam «Patrouille de France», was den Befehlshabern nicht passte. Sie wollten keinesfalls den Eindruck entstehen lassen, man habe die Franzosen kopiert. Die vielen erfolgreichen Vorführungen führten in den nächsten Jahren zur kontinuierlichen Lockerung der Beschränkungen. Loopings und Kreuzungen im Verband durften erstmals 1963 anlässlich des Oskar-Bider-Gedenktages in Bern geflogen werden.

Geburtshelfer

Die Landesausstellung in Lausanne und das 50jährige Jubiläum der Luftwaffe von 1964 wurden zum idealen Geburtshelfer des nationalen Kunstflugteams. Die durchwegs positiven Erfahrungen der letzten Jahre liessen



Patrouille Suisse 2014 im 60er-Jahr-Look: (von links) Mario Winiger, Reto Amstutz, Michael Meister, Rodolfo Freiburghaus, Simon Billeter, Gunnar Jansen, Gaël Lachat, Alban Wirz, Daniel Hösli

50 Jahre in Zahlen

- 50 Jahre unfallfrei
- 3 Kommandanten
- 21 Leader (teilweise Co-Lead)
- 63 Piloten
- 3 Speaker (seit 1991) + 1 PR-OF
- 118 Vorführungen im Ausland
 - 18 Länder
 - 73 Orte

auch die letzten Zweifler am «Zirkus in der Luft» verstummen. Um den Bedürfnissen aller Jubiläumsveranstalter gerecht zu werden, bildete man sogar kurzzeitig zwei Viererformationen. Eine aus Piloten der Fliegerstaffel 1 und die zweite aus den Piloten der Fliegerstaffel 11, die bereits 1963 Vorführungen geflogen waren. Gründungstag der Jet-Formation ist der 22. August 1964. Von diesem Tag an durfte der Formationskunstflug erstmals regelmässig trainiert

werden. Den einzigen Zwischenfall verzeichnete das Team ausgerechnet an diesem 22. August. Die leichte Streifkollision von zwei Huntern hatte aber nur geringfügige Beulen zur Folge. Die Generalität leistete noch immer erbitterten Widerstand im Namenskrieg, der auf der Strasse und in der Presse schon längst gewonnen war. Als «Patrouille de Suisse» flog sich die Formation in die Herzen der Zuschauer. Da musste schlussendlich auch die Führung der Schweizer Armee kapitulieren und verlieh der Formation im Januar 1965 den Namen «Patrouille Suisse».

Konkurrenz

Die Patrouille Suisse flog ihre erste volle Saison mit vier Vorführungen 1965. Es waren nun erstmals klare schriftliche Weisungen und Vorschriften zum Flugbetrieb erlassen worden. Doch 1968 erhielt die Hunter-Formation kurzzeitig Konkurrenz. Die neuen Dassault Mirage IIIS sollten dem Volk gezeigt werden. Sie hatten eine Imagekorrektur bitter nötig, denn wegen massiver Kreditüberschreitungen galt

der Mach 2-Jäger als eigentlicher Skandalvogel. Nun sollten Akrobaten am Himmel den zerknitterten Ruf wieder glattbügeln. So hob die Flugwaffe einen Fünferverband aus der Taufe. Trotz guter Erfahrungen mit dem Deltajäger bedeutete ein Führungsentscheid der Luftwaffe nach nur zwei Vorführungen bereits wieder das Ende der «Patrouille de Suisse Mirage».

Zuwachs

Als Meilenstein der Teamgeschichte erwies sich die Eingliederung eines fünften Hunter im Jahre 1970. Acht Jahre später wurde die Himmels-Akrobatenfamilie auf sechs Mitglieder aufgestockt. Damit waren neue Formationen möglich. Ebenfalls 1978 durften die Eidgenossen ihr Können anlässlich des 25jährigen Jubiläums der «Patrouille de France» erstmals im Ausland vorführen. Bis zu diesem Zeitpunkt waren Auslandseinsätze wegen der strikten Neutralität der Schweiz nicht erlaubt. Doch diesem engmaschigen politischen Korsett entstieg die PS überraschend schnell. Bald einmal gehörten die Hunter mit dem weissen Kreuz zum festen Bestandteil von Airshows in Westeuropa.

Ein neues Werkzeug

Mit dem Hunter hatte ein Engländer die ersten dreissig Jahre der PS geprägt. Nun sollte der Veteran in Pension gehen. Am 25. September 1994 flog die PS im französischen Nancy zum letzten Mal mit dem Hawker Hunter. Mit seinem Nachfolger, dem amerikanischen Leichtgewicht Northrop F-5E Tiger II betraten die Piloten fliegerisches Neuland. Die Flugdaten für den Formationskunstflug mussten neu ausgelotet und die für die richtige Position in der Formation massgeblichen Referenzpunkte am Nachbarflugzeug gefunden werden. «Die Umstellung vom Hunter auf den Tiger verlief eigentlich ohne Probleme» erinnert sich Fredy «Rämsi» Ramseier, der damalige Leader des Teams. «Nachdem wir die optimale Klappenstellung fanden und die Bedienung des Nachbrenners im Verband geklärt war, konnten wir bereits 1995 zur ersten Vorführung in Spanien starten».

Die rauchende Galauniform

Im Gegensatz zu vielen internationalen Kunstflugteams setzt die PS normale Kampfflugzeuge ein. Sonderanstriche, Rauchanlagen und abgeleckte Flugzeuge sind bei den hochkarätigen ausländischen Teams die Regel. Nicht aber bei den bescheidenen Eidgenossen. Erst in der Saison 1977 änderte sich dies, wenn auch nur geringfügig. Nachdem erste Rauchversuche 1965 scheiterten, entwickelten die beiden Piloten Rudolf Hochueli und Hans-Ruedi Beck zehn Jahre



Der Abschuss von Leuchtfackeln, sogenannte «Flares», ist ein spektakulärer Programmteil der Patrouille Suisse.



Formation Diamant: 1964 bis 1969 mit 4 Hawker Hunter F Mk. 58

Foto Walter Hodel

Foto Schweizer Luftwaffe

später selber eine Rauchanlage für den Hunter. Den ersten Prototypen liessen sie auf eigene Kosten von einem Spengler bauen. Offizielle Versuche erfolgten 1976 und schliesslich erzeugte die Anlage für vier Minuten Rauch. Sie kam ein Jahr später zum Einsatz, wurde jedoch 18 Jahre später zusammen mit dem Hunter ausgemustert. Es dauerte wiederum fast zwei Jahre, bis auch der Tiger rauchen durfte. Mit poppigen Farben tat sich die auf feldgrau getrimmte Armeespitze schwer. Ausländische Teams konnten mit eleganten Bemalungen der Flugzeuge ihrem Programm eine besondere Note verleihen. Die Schweizer jedoch flogen im martialischen Tarnanzug Akrobatik. Wenigstens durften die Piloten ab 1975 Farbe bekennen: Sie erhielten ein orangefarbenes Fliegerkombi. Sechzehn Jahre später erhielt die PS zur 700-Jahr-Feier der Schweiz einen bescheidenen Festtagsschmuck für die Flügelunterseiten der Hunter. Erst mit dem Tiger trieb es die PS aber richtig bunt. Ein glücklicher Umstand war, dass die Luftwaffe einen auffälligen Anstrich für einige ihrer Flugzeuge forderte. Diese sollten im Luftkampftraining die Aggressoren-Rolle übernehmen. Die Luftwaffe und zwei Zeitschriften schrieben in der Folge einen öffentlichen Ideenwettbewerb aus. Eine Fachjury wählte aus einer Vielzahl von Ideen den Besten realisierbaren Vorschlag aus. Am 6. März 1995 präsentierte sich der erste von zwölf F-5E Tiger II im neuen Farbenkleid.

Existenzkampf

Während fünfzig Jahren waren sie nun das Aushängeschild der Schweiz. Sie begeisterten Millionen von Zuschauer in ganz Europa. Sicherheit kam immer vor Spektakel. Sie flogen als Team und zauberten ihre Flugfiguren mit Schweizer Präzision an den Himmel. Ihre Professionalität bewahrte sie vor Unfällen und brachte der PS viele ruhmreiche Auszeichnungen ein.

Bereits zum 40. Jubiläum hing das Damoklesschwert der Auflösung über dem Team. Mit der damals auf 2010 geplanten Ausserdienststellung des F-5 Tiger II schien es fraglich, ob die PS ihr 50jähriges Jubiläum noch würdevoll feiern können. Ein Nachfolger war damals nicht in Sicht, die Evaluation begann erst. Nun kann die Patrouille Suisse zwar ihr 50. Jubiläum im würdigen Rahmen anlässlich der AIR14 in Payerne feiern. Doch die Zukunftsaussichten sind so schlecht wie noch nie. Mit dem Volksentscheid gegen den Saab Gripen und der von der Armeeführung angekündigten definitiven Ausmusterung der F-5 Tiger II auf das Jahr 2016 könnte das Ende für die PS bereits im kommenden Jahr Wirklichkeit werden. Die geplante Weiterführung der PS mit vier F/A-18C Hornet muss aus Kapazitätsgründen in Frage gestellt werden. Noch ist nichts entschieden und es bleibt zu hoffen, dass die Schweiz auch in Zukunft ein Jet-Team haben wird.

Walter Hodel



Formation Pfeil:
1970 bis 1977 mit 5 Hawker Hunter F Mk. 58 (Badge ab 1975)

Foto Schweizer Luftwaffe



Formation Delta: 1978 bis 1993 mit 6 Hawker Hunter F Mk. 58 und ab 1991 mit speziell bemalter Flügelunterseite.

Foto Schweizer Luftwaffe



Formation Oskar Bider (Saison 2011):
1994 bis heute mit 6 Northrop F-5E Tiger II

Foto Walter Hodel

Präzision, Dynamik und Leidenschaft am Himmel

50 Jahre Schweizer Kunstflugstaffel

Die Armbanduhr „Faszination rot-weiss“



Durchmesser: ca. 4 cm

- Mit Schweizer Quarz-Uhrwerk
-
- Stoppuhr-Funktion und Datumsanzeige
-
- Aus bestem Edelstahl
-
- Formation Delta auf Zifferblatt
-
- Zeiger in der Form einer F-5E Tiger II
-
- Weltweit limitiert auf nur 5'000 Exemplare
-
- Von Hand nummeriertes Echtheits-Zertifikat
-
- Mit Gravur auf der Rückseite
-
- 120-Tage-Rücknahme-Garantie

Produktpreis: Fr. 279.90
oder 3 Raten à Fr. 93.30
 (+ Fr. 11.90 Versand und Service)

Limitierte Sonder-Edition



Der Zeiger in der Form einer F-5E Tiger II



Die Armbanduhr wird auf der Rückseite graviert



Mit Echtheits-Zertifikat und Präsentations-Box

2014 feiert unsere Jet-Kunstflugstaffel ihr 50-jähriges Bestehen. Heben Sie mit den rot-weissen Jets ab und feiern Sie mit! Die Armbanduhr „Faszination rot-weiss“ zeichnet sich durch einen hohen Anspruch an Design und Verarbeitung aus. Sie ist exklusiv bei Bradford erhältlich und lässt das Herz jedes Aviatik-Fans höher schlagen.

Mit der Armbanduhr „Faszination rot-weiss“ würdigen wir die Präzision, die Dynamik und die Leidenschaft, mit welcher die Schweizer Kunstflugstaffel seit 50 Jahren an unserem Himmel präsent ist. Die Uhr wird aus bestem Edelstahl hergestellt, ist mit einem Schweizer Quarzwerk mit Stoppuhr-Funktion und Datumsanzeige ausgestattet und ist weltweit auf nur 5'000 Exemplare limitiert. **Sichern Sie sich dieses exklusive Andenken an das 50-jährige Bestehen unserer Kunstflugstaffel jetzt gleich.**

EXKLUSIV-BESTELLSCHEIN

Reservierungsschluss 6. Oktober 2014

Ja, ich reserviere die Armbanduhr „Faszination rot-weiss“

Bitte gewünschte Zahlungsart ankreuzen
 Ich wünsche eine Gesamtrechnung Monatsraten
 Ich bezahle per MasterCard oder Visa

Gültig bis: [][][][][] (MMJJ)

Vorname/Name Bitte in Druckbuchstaben ausfüllen

Strasse/Nummer

PLZ/Ort

E-mail

Unterschrift

Telefon



Bitte einsenden an: **The Bradford Exchange, Ltd.**
 Jöchlerweg 2 • 6340 Baar

Für Online-Bestellung:
 Referenz-Nr.: 52974

www.bradford.ch

The Bradford Exchange, Ltd.

Jöchlerweg 2 • 6340 Baar • Tel. 041 768 58 58 • Fax 041 768 59 90 • e-mail: kundendienst@bradford.ch

52974



25 Jahre Werbung für die Schweiz

Seit 25 Jahren zeichnet das PC-7 TEAM mit grosser Präzision spektakuläre Figuren an den Himmel. Die Neunerformation mit ihren Schweizer Pilatus-Flugzeugen ist eine perfekte Visitenkarte für die Schweiz. Das Propellerteam kann sich jederzeit mit den berühmten Jet-Teams messen. Das belegen die Auszeichnungen der vergangenen Jahre.

25 Jahre in Zahlen

- 25 Jahre unfallfrei
- 5 Kommandanten
- 8 Leader
- 57 Piloten
- 2 Speaker (seit 1995)
- 44 Vorführungen im Ausland
 - 17 Länder
 - 32 Orte

Bereits zwei Jahre vor der offiziellen Gründung des PC-7 TEAM zeigte eine Neunerformation mit Pilatus PC-7 am 29. August 1987 anlässlich der Meisterschaften der Fliegertruppen in Dübendorf eine Vorführung. Die Piloten wurden aus allen Staffeln für diesen Ein-

satz abkommandiert. Dieser erfolgte unter der Leitung des späteren Kommandanten Oberstleutnant Walter Böhm und wurde als grosser Erfolg gewertet. Doch erst die Feierlichkeiten zum 75. Jubiläum der Schweizer Flugwaffe (heute Luftwaffe) führten zur Gründung einer permanenten Kunstflugformation mit Propellerflugzeugen. Die Luftwaffenführung bestimmte neun neue Piloten für den Einsatz an den Jubiläumsfeierlichkeiten. Das einzige Mitglied der 1987er-Formation war der Kommandant Walter Böhm. Mit ihm und Major Res Dubs als Leader startete das Propellerteam in eine erfolgreiche Zukunft. Dubs hatte schon die Patrouille Suisse angeführt und war damit für diese Aufgabe prädestiniert. In den ersten Jahren führte das PC-7 TEAM ihr Können nur in der Schweiz vor. Der erste ausländische Auftritt erfolgte 1992 im französischen Avord. Obwohl das PC-7 TEAM regelmässig erfolgreich für die Schweiz und die

Luftwaffe warb, stand das Team 1998 kurz vor der Auflösung. Die Einführung der F/A-18 Hornet belastete die Piloten und das Bodenpersonal stark. So diskutierten Luftwaffenführung und Politik über die Auflösung des PC-7 TEAM aus Kapazitäts- und Spargründen. Doch der damalige Bundesrat Adolf Ogi rettete mit seiner Fürsprache das Team.

Einsatzflugzeuge

Wie die Patrouille Suisse setzt auch das PC-7 TEAM normale Einsatzflugzeuge ein. Die einzige Modifikation an den Maschinen sind aufgeklebte Streifen an den Flügeln und dem Höhenleitwerk. Sie dienen aber nicht nur den PC-7 TEAM-Piloten als Orientierungshilfe im Verbandsflug. Der Pilatus PC-7 Turbo Trainer wird in der Luftwaffe seit 1982 als Trainingsflugzeug eingesetzt. Er zeichnet sich durch gute Flugeigenschaften und eine hohe Zuverlässigkeit aus. Er wird von einer amerikanischen Propellerturbine mit 550 PS angetrieben und verfügt über keinen Schleudersitz. In den ersten 17 Jahren flog das PC-7 TEAM mit orangerot bemalten Flugzeugen. Ab 2006 modernisierte die Luftwaffe ihre PC-7 auf den Standard NCP-7 (New Cockpit PC-7) und verpasste den Flugzeugen einen besser sichtbaren, attraktiven rotweissen Anstrich. Damit erhielt das PC-7 TEAM zwar keinen Spezialanstrich, konnte aber ab 2008 ein attraktiv bemaltes Flugzeug in den Schweizer Landesfarben einsetzen.

Sicherheit vor Spektakel

Die ersten neun Piloten des PC-7 TEAM wurden von der Luftwaffenführung bestimmt. Seither werden neue Teammitglieder von den Piloten des PC-7 TEAM selber ausgewählt. Dies weil die Stimmung und das Vertrauen innerhalb der Formation sehr wichtig sind und ein neues Mitglied ins Team passen muss. Rekrutiert werden aber nur ausgebildete Jet-Piloten. Nur sie verfügen über genügend Erfahrung im Verbandsflug, die eine wichtige Voraussetzung ist. Die Piloten



PC-7 TEAM 2014: (Oben) Martin Vetter (Mitte von links) Werner Hoffmann, Alain von Büren, Marius Krüsi, Mario Thöni, Matthias Müller, Cyril Johner, Philippe Hertig (Unten von links) Thomas Hilpert, Christoph Schneider, Mario Schwarz (Auf dem Foto fehlen: David Menth, Marc Eberhart, Martin Hess, Andreas Hebeisen).

des PC-7 TEAM fliegen, wie auch ihre Kollegen der Patrouille Suisse, «nebenamtlich» im Formationskunstflugverband. Jedes Jahr im Frühling trainiert die Formation während zwei Wochen für die neue Saison. In dieser Zeit müssen die neuen Flugfiguren eingeübt und die neuen Mitglieder ins Team integriert werden. Vor jeder Vorführung wird ein Training am Einsatzort durchgeführt. Zusätzliche Trainings erfolgen nur noch, wenn der Unterbruch zwischen den Anlässen zu gross ist. Neumitglieder reihen sich in der Formation links und rechts des Leaders ein. Sie rutschen im Lauf der Zeit in der Formation weiter nach Hinten oder Aussen. Der Leader fliegt immer an der Spitze des Verbandes. Er konzentriert sich als einziger auf die topografischen Begebenheiten. Alle anderen Piloten richten sich in der Formation nur nach ihren jeweiligen Nebenmännern aus. Vor dem Start zu einer Vorführung müssen mehrere sicherheitsrelevante Punkte erfüllt sein. Nur psychisch und physisch fitte Piloten treten zu einem Flug an. Die Sicht- und Wetterbedingungen müssen minimalen Richtlinien genügen. Das Flugprogramm und die Flugmanöver sind verbindlichen Reglementierungen unterworfen, welche je nach Land und Art der Veranstaltung variieren können. Grundsätzlich gilt aber, dass das Publikum nie überflogen werden darf und sogar bis zu 230 Meter Abstand zu der Publikumslinie eingehalten werden muss. Das PC-7 TEAM darf in der Formation bis 100 Meter über Grund, der Solist bis 30 Meter über Grund fliegen. Die jeweiligen Vorgaben werden konsequent eingehalten. Keine noch so spektakuläre oder publikumswirksame Figur wird ins Programm aufgenommen, wenn diese nicht dynamisch, elegant und präzis durchgeführt und selbstredend die Sicherheit nicht garantiert werden kann.

Rauchende Zukunft

Das PC-7 TEAM zeichnet sich durch rasche und präzise Formationswechsel aus. Die Distanzen zwischen den Maschinen betragen in engen Formationen lediglich drei bis vier Meter. Die Geschwindigkeiten während der Vorführung variieren zwischen 180 und 500 Stundenkilometer. Die beiden Solisten verfeinern das Programm durch spektakuläre Flugfiguren und Kreuzungsmanöver. Das PC-7 TEAM wurde dreimal an internationalen Flugveranstaltungen für ihre Vorführungen ausgezeichnet. Die grösste Auszeichnung erhielt das Team im vergangenen Jahr am Royal International Air Tattoo in England mit dem «King Hussein Memorial Sword» für die beste fliegerische Vorführung. Die Schweizer gewannen diese Auszeichnung vor den grossen Profi-Teams aus England, Frankreich und Italien. In dieser Saison hat sich das PC-7 TEAM etwas ganz Besonderes einfallen lassen. Es zeigt eine Tunnelkreuzung durch ein auch unten geschlossenes

Tunnel. Dies dürfte wohl eine Weltpremiere sein. Aus finanziellen Gründen musste das PC-7 TEAM bisher auf eine Rauchanlage verzichten. Im Jubiläumsjahr ist es nun aber soweit: Durch eine Schenkung der Pilatus Flugzeugwerke AG aus Anlass der Jubiläen 100 Jahre Schweizer Militärluftfahrt, 75 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG, und 25 Jahre PC-7 TEAM sind sieben PC-7 durch die Pilatus Flugzeugwerke AG mit einer Rauchanlage versehen worden. Der Einsatz der Rauchanlage ermöglicht es nun auch dem PC-7 TEAM, der Bevölkerung die Dynamik und Dreidimensionalität der raschen Abläufe der militärischen Fliegerei eindrücklicher vor Augen zu führen.

Walter Hodel



Foto Walter Hodel

Von 1989 bis 2008 flog das PC-7 TEAM im orangeroten Anstrich. Kreuzung der zwei Viererformationen unter der Führung des Leaders und des Unterleaders in den Formationen «Mini-Diamant» im Jahr 2004. (Logo 1989 – 1995)



Foto Walter Hodel

Spektakulär aber absolut sicher: Kreuzung der zwei Solopiloten in ihrem Programmteil «Duo». (Logo 1996 – 2010)



Foto Rino Zigerlig

Im Jubiläumsjahr zeigt das PC-7 TEAM erstmals, und wohl als Weltpremiere, ein unten geschlossener Tunnel, durch den der Solopilot Hauptmann Christoph «Paso» Schneider hindurchfliegt. (Logo seit 2011)



An den Grenzen der Aerodynamik

Seit 18 Jahren fliegen Piloten der Luftwaffe den F/A-18C Hornet an Veranstaltungen im In- und Ausland vor. Sie zeigen ein spektakuläres Soloflugprogramm mit viel Power. Hauptmann Julien «Teddy» Meister ist seit diesem Jahr der achte Solovorführpilot der Schweizer Luftwaffe.

Am 23. Januar 1997 wurde der erste Doppelsitzer F/A-18D Hornet (J-5232) der Schweizer Luftwaffe übergeben. Damit die Schweizer Bevölkerung den neuesten Jäger der Luftwaffe kennenlernen konnte, sollte er an Flugveranstaltungen vorgeführt werden. Bereits im Juni 1997 flog der ehemalige Patrouille Suisse-Pilot Stéphane «Punzel» Rapaz den ersten F/A-18D an der Airshow in Sion VS vor. Während den ersten zwei Jahren der Einführung demonstrierten er und Werner «Höffi» Hoffmann, der ebenfalls in der Patrouille Suisse geflogen war, als Solodisplaypiloten die Leistungsfähigkeit des neuen Schweizer Jets. Beide waren Mitglieder der Gruppe Einführung F/A-18 und wurden Kommandanten von Hornet-Staffeln. Rapaz und Hoffmann waren mit ihren Vorführungen so erfolgreich, dass die Luftwaffe bis ins Jahr 2012 fünf weitere Displaypiloten bestimmte.

Meister seines Fachs

Nach einem einjährigen Unterbruch wird der F/A-18C Hornet im Jubiläumsjahr der Luftwaffe vom 34-jährigen Julien «Teddy» Meister vorgefliegen. Er ist damit der achte Hornet Solo Display Pilot und wird von seinem Vorgänger, Ralph «Deasy» Knittel, unterstützt. Sie bilden zusammen mit ihrer Bodenmannschaft das «Swiss Hornet Display Team». Höhepunkt der ersten Saison als Displaypilot werden sicherlich die Jubiläumsfeierlichkeiten der Luftwaffe anlässlich der AIR14 auf seiner Heimatbasis sein. Der in Morges am Genfersee aufgewachsene Waadtländer konnte die Hornet in diesem Jahr sonst nur im Ausland vorfliegen. Bereits bei seiner sechsten Vorführung konnte Meister einen grossen Erfolg verbuchen. In Yeovilton England wurde er für die beste Vorführung mit einem Flächenflugzeug «Best fixed wing display» ausgezeichnet. Das darf man, in seinem ersten Jahr als Swiss Hornet Display Pilot, als meisterlich bezeichnen.

«No AOA Limits»

Die Überwindung der aerodynamischen Grenze hat sich Meister, wie schon seine Vorgänger, auf die Fahne geschrieben: No AOA Limits. AOA

ist die Abkürzung für Anstellwinkel in English - Angle of Attack. Und so lautet dann auch das Motto des Swiss Hornet Display Teams. Keine leichte Aufgabe, die vom Piloten höchste körperliche Leistungen verlangt. Meister hat in den vergangenen 17 Jahren hart auf das Ziel hingearbeitet, ein erfolgreicher Militärpilot zu werden. Als 17-jähriger pilotierte er erstmals ein Flugzeug und nun, 17 Jahre später, steuert er den leistungsfähigsten Jet der Schweizer Luftwaffe. Die Ausbildung zum Militärpiloten führte ihn über die Fliegerische Vorschulung – heute SPHAIR –

zur Boeing F/A-18C/D Hornet. Meister kann auf eine Flugerfahrung von über 2000 Stunden zurückblicken, davon alleine 800 Stunden auf der Hornet. Seit 2006 ist er in der Fliegerstaffel 17 in Payerne eingeteilt. Seine Erfahrung und sein Wissen konnte er in der Luftwaffe als Fluglehrer auf dem Pilatus PC-7 und dem Pilatus PC-21, sowie im F/A-18 Simulator an den Nachwuchs weitergeben. Als Vorführpilot betreibt er jetzt auch direkt Nachwuchswerbung.

■ **Walter Hodel**

Die ersten sieben Displaypiloten

1997 bis 1998	Major Stéphane «Punzel» Rapaz , Fliegerstaffel 17 Hauptmann Werner «Höffi» Hoffmann , Fliegerstaffel 11
1999 bis 2000	Hauptmann Frédéric «Styff» Ryff , Fliegerstaffel 17
2001 bis 2004	Hauptmann Patrick «Dähli» Dähler , Fliegerstaffel 11
2004 bis 2006	Hauptmann Michael «Elvis» Reiner , Fliegerstaffel 11 Auszeichnung 2006: Beste Einzelvorführung am Royal International Air Tattoo in Fairford (Paul Bowen Solo Aerobatic Trophy)
2007 bis 2009	Major Thomas «Pipo» Peier , Fliegerstaffel 18 Auszeichnungen 2007 und 2009: Beste Einzelvorführung am Royal International Air Tattoo in Fairford (Paul Bowen Solo Aerobatic Trophy)
2010 bis 2012	Hauptmann Ralph «Deasy» Knittel , Fliegerstaffel 17 Auszeichnungen 2012: Beste militärische Vorführung an der Internationalen Air Show in Sliac, Slowakei (Best Military Display) und die zweitbeste Vorführung in Bezug auf Genauigkeit und Sicherheit an der RAF Waddington International Air Show (The most accurate, polish and safe display)



*Hauptmann
Julien «Teddy» Meister
Foto Schweizer Luftwaffe*



*Das «Flaggschiff» der Fliegerstaffel 17, mit dem Julien Meister nach Möglichkeit seine Vorführungen fliegt.
Foto Walter Hodel*



Raubkatzenbändiger

Seit der Einführung der zwölf AS332M1 Super Puma im Jahr 1989 führen ausgewählte Piloten den Transporthelikopter an öffentlichen Anlässen vor. Bis zur Gründung des heutigen Super Puma Display Team vergingen jedoch 16 Jahre.

Mit der Einführung des Super Puma (Puma ist ein Synonym von Berglöwe, in Englisch Cougar) wollte die Luftwaffe den Transporthubschrauber der Schweizer Bevölkerung an öffentlichen Anlässen zeigen. Die Flüge führten mehrere erfahrene Piloten unter Leitung von Oberstleutnant Charly Bachmann durch. Er stellte das spektakuläre Flugprogramm zusammen, das bis heute fast unverändert gezeigt wird.

Berglöwenrudel

Bis zur Gründung des Super Puma Display Team im Jahr 2005 gab es keine speziell bezeichnete Vorführpiloten. Das änderte sich mit der offiziellen Aufstellung des Teams. Seither führen sechs ausgebildete Helikopter-Demopiloten unter der Leitung eines Kommandanten den Schweizer Transporthubschrauber vor. Sie sind Berufsmilitärpiloten, die in Lufttransportstaffeln auf den Flugplätzen in Alpnach, Dübendorf und Payerne eingeteilt sind. Oberstleutnant Mariano Spada übernahm bei der Gründung das Kommando des neuen «Berglöwenrudels» und führte es bis 2012 an. Seither hat Oberstleutnant Lukas Rechsteiner das Kommando. Bisher flogen insgesamt elf Piloten für das Super Puma Display Team, das in diesem Jahr seine zehnte Saison absolviert. Für das nächste Jahr sind bereits wieder zwei neue Piloten ausgewählt worden, die das Team verjüngen werden.

Puma oder Cougar?

Bei der Besetzung des Teams wird darauf geachtet, dass zwei Piloten von jeder der drei Helibasen vertreten sind. Bei den Flugvorführungen selber spielt dies keine Rolle. Die zwei Vorführpiloten werden unabhängig von ihrer Heimatbasis nach Verfügbarkeit angeboten. Die Transporthubschrauber der Schweizer Luftwaffe werden grundsätzlich von zwei Piloten geflogen. Das heisst einem Flugkapitän PIC (Pilot in Command) und einem Kopiloten. Das ist auch bei den Flugvorführungen nicht anders. Somit müssen alle sechs Piloten des Teams ausgebildete Flugkapitäne sein. Für die Vorführungen werden so-

wohl die Airbus Helicopter (vormals Aerospatiale und Eurocopter) AS332M1 Super Puma (TH06 – Transporthelikopter 06) wie auch die später beschafften AS552UL Mk. 1 Cougar (TH98) eingesetzt. Die einzige Ausnahme ist, wenn der Einsatz von Leuchtfackeln (Flares) geplant ist. Diese kann nur der Cougar abschliessen. Super Puma nannte der ursprünglich französische Hersteller Aerospatiale (AS) die zivile Version des AS332. Die militärische Version wurde Cougar genannt und erhielt die Bezeichnung AS532. Dass der Super Puma anfänglich nicht über ein identisches Cockpit wie der Cougar verfügte, stellte für die Piloten kein Problem dar. Mit dem in diesem Jahr endenden Werterhaltungsprogramm erhalten die TH89 unter anderem ein neues, fast identisches Cockpit wie die TH98, sowie die neue Bezeichnung TH06.

Volksnah

Das Super Puma Display Team zeigt den Zuschauern im acht- bis zehninütigen Flugprogramm eindrücklich die Leistungs- und Manövrierfähigkeit des Schweizer Transporthelikopters. Wie die Patrouille Suisse, das PC-7 TEAM und das Swiss Hornet Display Team ist das Super Puma Display Team ein ausgezeichnete Botschafter für die Schweiz und die Luftwaffe. Das Helikopterteam ist ein gern gesehener Gast an Veranstaltungen im In- und Ausland. Und es hat gegenüber den anderen Schweizer Formationen einen grossen Vorteil. Egal, wo die Veranstaltung stattfindet, eine Landung mit dem Super Puma/Cougar ist praktisch überall möglich. Damit ist der Kontakt zu den Zuschauern auch an Vorführorten ohne Flugplatz vor und nach den Flügen möglich. Am Boden werben die Piloten in erster Linie für die Ausbildungsplattform SPHAIR und stehen den interessierten Zuschauern für Fragen zur Verfügung.

Walter Hodel

Eindrückliche Demonstration der Manövrierbarkeit des Transporthubschraubers der 9-Tonnen-Klasse am Zigermeet in Mollis.



Super Puma Display Team 2014: (Mitte) Lukas Rechsteiner, (links von oben nach unten) Daniel Fausch, Jeremy Faux, Matthieu Ghiringhelli, (rechts von oben nach unten) Sébastien Bart, Jan Schweizer, Philippe Weber
Foto Walter Hodel / Portraits Zentrum elektronische Medien



Foto Walter Hodel

 Crafted in Switzerland

PC-12 NG

PC-21

 **PILATUS** 

SCHWEIZER PRÄZISION

Nicht nur Schweizer Uhren genießen weltweit einen ausgezeichneten Ruf. Anspruchsvolle Kunden schätzen auch Pilatus seit 75 Jahren für herausragende Qualität und erstklassigen Service. Für Privatflüge und Geschäftsreisen ist der PC-12 NG der beliebteste Turboprop auf dem Markt. Oder bei unserem Trainingssystem: Tausende Militärpiloten aus der ganzen Welt beenden ihre Pilotenausbildung erfolgreich auf einem unserer bewährten Trainingsflugzeuge.

Pilatus Flugzeugwerke AG · Schweiz · Tel. +41 41 619 61 11 · www.pilatus-aircraft.com

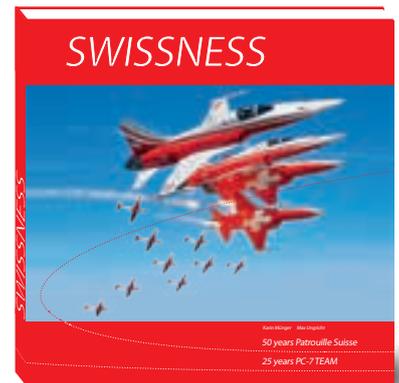


Swissness

50 Jahre Patrouille Suisse und 25 Jahre PC-7 TEAM in einem Buch: Geht das? Die Autoren Karin Mürger und Max Ungricht haben diese 75 Jahre in 232 Seiten des Buches «Swissness» gepackt. Der Modebegriff «Swissness» fasst unter anderem die oft als typisch schweizerisch geltenden Attribute Präzision, Zuverlässigkeit, Genauigkeit und Sauberkeit in einem Begriff zusammen. Diese Attribute treffen für die zwei jubelnden Kunstflugformationen der Schweizer Luftwaffe zu, stimmen aber auch in Bezug auf das Buch zum Jubiläum. Dem Autorenteam ist es treffend gelungen, alle Facetten der zwei Teams aufzuzeigen. Der Leser erfährt sehr viel über die Piloten, die Arbeitsbedingungen und die Arbeitsweise, technische Informationen zu den Flugzeugen und viele Geschichten aus insgesamt 75 Jahren als «Botschafter der Lüfte». Bei der Lektüre des Buches fällt auf, dass es nicht nur aus nüchternen technischen oder geschichtlichen Informationen und tollen Bildern von Flugzeugen besteht. In diesem Jubiläumsbuch steht der Mensch im Vordergrund. Er dominiert in den Bildern und in den Texten, umrahmt von vielen spektakulären Flugaufnahmen. Aktive und ehemalige Luftwaffenangehörige erzählen von ihren spannenden Erlebnissen. Diese packenden Geschichten sind es, die das Buch lesenswert machen. Piloten kommen darin genauso zu Wort, wie die Bodenmannschaft, ohne die kein F-5E Tiger II oder PC-7 vom Boden abheben würde. 50 Jahre Patrouille Suisse und 25 Jahre PC-7 TEAM in einem Buch: Ja es geht.

«Swissness»: Ein Muss für jeden Fan der Patrouille Suisse und des PC-7 TEAM. Das Buch kann für 79 Franken am Stand des Patrouille Suisse Fanclub oder über den Internetshop www.patrouillesuisse.ch (zuzüglich 10 Franken Versandkosten) gekauft werden.

Verlag Cockpit, Jordi AG – das Medienhaus: Hardcover, gebunden, Format 30 x 30 cm, 232 Seiten, davon zwei 115-cm-Panoramaseiten mit den Flugprogrammen 2014 beider Teams. Auf edlem Kunstdruckpapier gedruckt. Mit farbigen Risszeichnungen der Flugzeuge Northrop F-5E Tiger II und Pilatus PC-7 Turbo Trainer. Viele teils ganzseitige Bilder und Zeichnungen. Viersprachiger Text d / f / e / i.



UNO ZERO ZERO

100 Jahre Schweizer Luftwaffe können im Buch «UNO ZERO ZERO» mitverfolgt werden. Im ersten Teil präsentieren die Autoren die heutige Luftwaffe. Alle aktuellen Flugzeugtypen können auf atemberaubenden Luftaufnahmen über den schönsten Landschaften und Ortschaften bewundert werden. Im historischen Teil, erkennbar am unterschiedlichen Papier und den schwarzweiss Bildern, kommen sieben Zeitzeugen zu Wort.

«UNO ZERO ZERO»: Ein Muss für jeden Aviatik interessierten, darf in keiner Bibliothek fehlen. Es passt perfekt neben das Buch «Swissness» ins Büchergestell und kann für 95 Franken am Stand des Patrouille Suisse Fanclub oder über den Internetshop www.patrouillesuisse.ch (zuzüglich 10 Franken Versandkosten) gekauft werden.

Aero Publications GmbH: Hardcover, gebunden, Format 30 x 30 cm, 324 Seiten, farbige Seitenrisse aller von 1914 bis 2014 eingesetzten Flugzeuge. Dreisprachiger Text d / f / e oder d / f / i.



Menschen, Maschinen, Missionen

Dübendorf, die «Wiege der Schweizer Luftfahrt», feiert Geburtstag. Die Autoren präsentieren mit vielen Bildern die vergangenen 100 Jahre des Zürcher Flugplatzes. Das Buch erscheint erst nach Redaktionsschluss des «Insider 2014», direkt auf die Jubiläumsveranstaltung 100 Jahre Schweizer Luftwaffe AIR14 hin.

«Menschen, Maschinen, Missionen» weist das gleiche Format auf wie «Swissness» und «UNO ZERO ZERO» und sollte wohl auch bei diesen Büchern seinen Platz finden. Es kann für 65 Franken am Stand des Patrouille Suisse Fanclub oder über den Internetshop www.patrouillesuisse.ch (zuzüglich 10 Franken Versandkosten) gekauft werden.

Teammedia GmbH: Hardcover, gebunden, Format 30 x 30 cm, 180 Seiten mit über 200 Abbildungen. Wirken des Fliegerpioniers Oskar Bider, Bomberlandungen im 2. Weltkrieg, letzter Start eines Kampffluggesetzes ab Dübendorf und Blick in die Zukunft des Flugplatzareals. Text Deutsch.

www.100jahre-flugplatz-dubendorf.ch



Ready for take-off

Dein eigener Patrouille Suisse-Jet zum Durchstarten



Foto Karin Gubler

Formation «Crazy Swiss-Chocolate-Cake» (vom PC-6 Porter «Felix» gibt es keinen Bastelbogen)

Wer kennt das nicht: Man ist eingeladen, will aber nicht mit leeren Händen erscheinen. Wein, Pralinen oder Blumen sind die klassischen «Mitbringsel». Was aber bringt man zu einem Besuch bei der Patrouille Suisse mit? Es soll etwas spezielles sein. Wenige Tage vor dem Besuchstermin sticht mir das Tischset in meinem Lieblingsrestaurant ins Auge: Es ist eine Bastelvorlage für einen Papierflieger. Genau das ist es! Eine einfache Faltechnik ist schnell gefunden, aber noch fehlt der richtige «Anstrich» für das Flugzeug. Am Computer entwerfe ich das rotweisse Design meines Papierfliegers. Dann die immer wiederkehrende Frage: Was ist besser, ein oder zwei Triebwerke? Aus basteltechnischen Gründen entscheide ich mich für ein Triebwerk. Nun drucke ich den Bastelbogen aus, falte ihn und klebe das Triebwerk zusammen. Jetzt folgt der entscheidende Moment: Der Erstflug meines Papiervogels. Also Fenster auf für den Start aus dem vierten Stock. Zu meiner Freude fliegt er fast so schön wie das Original, wenn auch etwas leiser. Falls euer Flieger stark gegen den Boden zusteuern will, biegt einfach die Flügelhinterkanten etwas aufwärts (gestrichelte Linien in Bild 11). So baue ich sechs Jets und ein Pilatus PC-6 «Felix». Für eine stilvolle Übergabe befestige ich einen Basteldraht unten an die Papierflieger und steckte die Drähte in einen Kuchen – fertig ist die Formation «Crazy Swiss-Chocolate-Cake».

Mit diesem Bastelbogen kann jeder seine eigene Patrouille Suisse bauen. Und der Papier-Jet fliegt auch als Zweistrahler. Dazu müssen die beiden Enden des schwarzen Balkens zur Mitte eingerollt und verklebt werden. Für die Deko-Drahtversion ist es wichtig, vorgängig den richtigen Schwerpunkt zu ermitteln. Dieser liegt knapp vor dem Schweizerkreuz. So, nun ran an die Schere und viel Spass mit dem eigenen Patrouille Suisse-Jet.

■ **Karin Gubler** Weitere Bastelbögen können auf der Website des Patrouille Suisse Fanclub heruntergeladen werden (www.patrouillesuisse.ch)

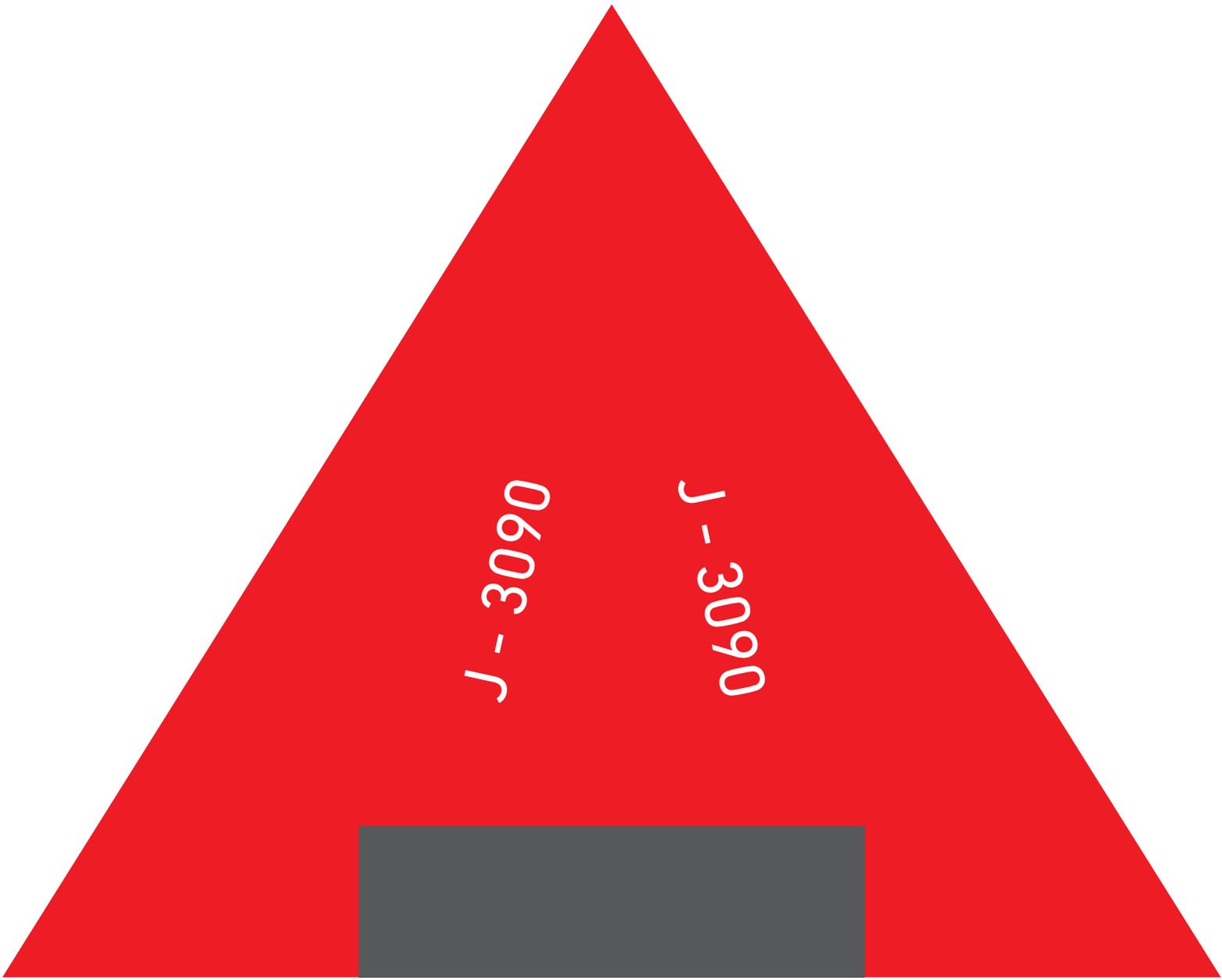
Bastelanleitung für den Patrouille-Suisse-Papierflieger



Viel Spass!







J - 3090

J - 3090

Rauchende Zukunft

Rauch stand schon lange auf der Wunschliste des PC-7 TEAM. Aus Kostengründen mussten sie jedoch 24 Jahre darauf warten. Nun macht es die Firma Pilatus Flugzeugwerke AG möglich.

Rauch ist ein wichtiges Hilfsmittel für viele Kunstflugformationen, von dem in erster Linie der Zuschauer am Boden profitiert. Mit den Rauchzeichen kann er die Dynamik und die Dreidimensionalität der aus dem Luftkampf stammenden Flugmanöver besser verfolgen. So ist es dem PC-7 TEAM möglich, der Bevölkerung die raschen Abläufe der militärischen Fliegerei klarer zu zeigen. Und damit sollten die Zuschauer die Aufgaben eines Militärpiloten besser nachvollziehen können. Rauch macht die Flugvorführung nicht sicherer, das beweisen die 25 unfallfreien Jahre des PC-7 TEAM. Die Sicherheit ist auch ohne Rauch auf dem höchsten Niveau. Rauch erleichtert jedoch auch dem Piloten die Arbeit, weil die Flugzeuge gerade bei den Kreuzungen besser sichtbar sind.

Pilatus sei Dank

Erst drei Jubiläen, 100 Jahre Schweizer Militärluftfahrt, 75 Jahre Pilatus Flugzeugwerke AG und 25 Jahre PC-7 TEAM, und ein grosszügiger Schweizer Flugzeughersteller lassen den Wunsch des PC-7 TEAM in Erfüllung gehen. Auch die gute Zusammenarbeit mit der Schweizer Luftwaffe veranlasste Pilatus zu diesem grosszügigen Geschenk. Sie rüsteten rechtzeitig zur Jubiläumsveranstaltung AIR14 sieben PC-7 mit der neuen Rauchanlage aus. Damit können zukünftig für Vorführungen immerhin fünf Flugzeuge mit Rauch eingesetzt werden. Das sollte bei zwei Reserveflugzeugen mit eingebauten Rauchanlagen möglich sein. Die «rauchenden» Flugzeuge werden von den Piloten auf den Positionen 5 bis 9, also im hinteren Teil der Neunerformation eingesetzt. Sie fliegen im Programm in den grossen Formationen zuhinterst oder auf den Aussenpositionen und ermöglichen mit Rauch ein synchrones Bild. Zudem sind damit auch die beiden Solopiloten mit Rauch unterwegs. Sollte ein sechster PC-7 mit Rauch zur Verfügung stehen, würde der Pilot auf der Position 4 mit diesem fliegen, der siebte wäre schliesslich der Leader. Es werden immer alle zur Verfügung stehenden PC-7 mit Rauch eingesetzt. Das Programm ist aber so ausgelegt, dass das Team diesbezüglich sehr flexibel ist. Hoffentlich kann das PC-7 TEAM in naher Zukunft mit allen neun Flugzeugen die gewichtigen Vorteile einer Rauchanlage nutzen. Es wäre zu wünschen, dass die Luftwaffe die Mittel für den Umbau der dafür nötigen weiteren drei bis fünf PC-7 rasch möglichst freigibt.

10 Minuten

Die Schweizer Luftwaffe ist die erste mit einer Rauchanlage im PC-7. Die gleiche Anlage ist aber in den PC-7 Mk. II der Kunstflugformation «Silver Falcons» der südafrikanischen Luftwaffe und denjenigen der malaysischen Luftwaffe eingebaut, die von der ehemaligen Kunstflugformation «Taming Sari» eingesetzt wurden. Der Rauch wird durch ein Öl-Diesel-Gemisch erzeugt, das direkt in den Auspuff gespritzt wird. Das Gemisch verbrennt dabei vollständig und ist keine Belastung für die Umwelt. Dies wird durch eine eigens gemachte Umweltverträglichkeitsprüfung belegt. Pilatus baute im Dezember 2013 den Prototyp in einen Schweizer PC-7 ein. Die sechs weiteren Maschinen wurden zwischen März und Juni dieses Jahres in Stans umgerüstet.

Walter Hodel



Die erste offizielle Vorführung des PC-7 TEAM mit Rauch fand am 1. August zum Anlass des 75. Jubiläums von Pilatus über Buochs statt.

Foto Walter Hodel



Die im Gepäckfach eingebaute Rauchanlage kann jederzeit im Handumdrehen ausgebaut werden, wodurch die PC-7 wieder uneingeschränkt für den Schulungsbetrieb zur Verfügung stehen.



Das Öl-Diesel-Gemisch wird direkt in den rechten Auspuff des Pilatus PC-7 eingespritzt.

Foto Pilatus Aircraft

Foto Pilatus Aircraft



Nonstop Höhenflüge erleben!

Der Sonne entgegen. Edelweiss fliegt direkt ab Zürich an über 40 Traumdestinationen. Von Ä wie Ägypten bis Z wie Zypern. Mit ausgezeichnetem Service an Bord und einem Stück Heimat im Gepäck sorgt die führende Ferienfluggesellschaft der Schweiz dafür, dass die schönste Zeit des Jahres bereits mit dem Flug beginnt.

Rauch statt Mündungsfeuer

Die Patrouille Suisse verfügte im Hawker Hunter F Mk. 58 von 1977 bis 1994 über eine Rauchanlage. Mit der Ausmusterung des Hunters löste sich dieser Rauch aber leider in Luft auf. Nach der Umrüstung auf den Northrop F-5E Tiger II musste die Patrouille Suisse zwei Jahre auf neuen Rauch warten.

Seit der Saison 1996 sind die von der Patrouille Suisse verwendeten F-5E Tiger II mit einer Rauchanlage ausgerüstet. Diese wurde von der damaligen SF Emmen (heute RUAG) entwickelt. Die als Rüstsatz ausgelegte Rauchanlage kann jederzeit ein- oder ausgebaut werden. Für zehn der zwölf rotweissen F-5E Tiger II, von denen die PS jeweils sechs bei den Vorführungen einsetzt, stehen acht Rüstsätze zur Verfügung. Durch die Anlage sind die Flugleistungen des Tigers nicht eingeschränkt. Er verliert jedoch bei eingebauter Anlage eine Bordkanone. Dies, weil die Rauchanlage anstelle der rechten Bordkanone in der Nase des Jagdflugzeuges eingebaut wird.

Unabhängig

Die Rauchanlage arbeitet unabhängig von den übrigen Systemen des Flugzeuges. Sie erzeugt für fünf Minuten Rauch. Die nötige Energie liefert eine Flasche mit Stickstoff. Über ein Druckreduzierventil wird der Stickstoff in die beiden Rauchzylinder gepresst. Diese sind als Kolbenspeicher ausgelegt. Bei geöffnetem Absperrhahn bewirkt der eintretende Stickstoff, dass das Öl mit rund vier Bar Arbeitsdruck durch eine Leitung bis zum Heck des Flugzeuges transportiert wird. Dort wird das Öl direkt in den Abgasstrahl des rechten Triebwerkes eingeblasen, was den weissen Rauch entstehen lässt. Das Rauchöl wird aus Diesel- und Mineralöl gemischt. Die Flüssigkeit verbrennt vollständig und belastet die Umwelt nicht.

Rauch statt Rakete

Die Rauchauslösung erfolgt direkt am Steuerknüppel durch Betätigen des Auslöseknopfes für die Sidewinder-Lenk Waffen. Zur Kontrolle leuchtet im Cockpit eine gelbe Lampe. Beim zweiten Knopfdruck wird die Rauchproduktion wieder ausgeschaltet. Beim Einschalten des Nachbrenners wird die Abgastemperatur mit 1600 Grad Celsius so heiss, dass das eingespritzte Öl farblos verbrennt und somit für den Zuschauer unsichtbar wird. Ein kleiner Trick schafft jedoch Abhilfe. Benötigt der Pilot den zusätzlichen

Schub des Nachbrenners und gleichzeitig Rauch, schaltet er nur den Nachbrenner des linken Triebwerkes ein. Damit bleibt der Rauch sichtbar, da die Öleinspritzung hinter dem rechten Triebwerk erfolgt.

Umweltschutz

Im Gegensatz zu vielen ausländischen Kunstflugteams verzichtet die Patrouille Suisse auf den Einsatz von farbigem Rauch. Wegen den Verbrennungseigenschaften des General Electric-Triebwerkes liess sich farbiger Rauch nur mit einem giftigen Ölgemisch erzeugen. Der Umwelt zuliebe verzichtet die Patrouille Suisse auf diese zwar optisch verlockende, aber nicht ganz unproblematische Option.

Walter Hodel



Alle Bilder Walter Hodel

Die beiden je 40 Liter fassenden übereinanderliegenden Ölbehälter (grau) und die Stickstoffflasche (grün) sind anstelle der rechten Bordkanone eingebaut. Diese Modifikation ist bei geschlossener Abdeckung nicht sichtbar.



Das Öl wird durch eine an der Aussenhaut angebrachte Leitung zum Triebwerksauslass geführt. Nur zehn der zwölf rotweissen F-5E Tiger II sind mit dieser Ölleitung ausgerüstet.



Das Rauchöl wird über ein Röhrchen direkt in den Abgasstrahl des rechten Triebwerkes General Electric J85-GE-21A eingespritzt (siehe Pfeil).



Fotogalerie

◀ Foto Rino Zigerlig
Gerangel um den besten Platz in Emmen zwischen einem Rotmilan und einer Krähe (2013).

Foto Karin Gubler ▶
Grandios: Das «Grande» der Patrouille Suisse anlässlich des Skirennens am Lauberhorn (2014).



◀ Foto Karin Gubler
Sternstunde für die Fotografin: Die Patrouille Suisse startet in Emmen (2014).

Foto Chris Berger ▶
Vorbereitungen für die Einsätze mit Rauch. Beim Training in Buochs stehen dem PC-7 TEAM erst zwei von sieben PC-7 mit Rauchanlagen zur Verfügung (Mai 2014).





◀ Foto Ruedi Zobrist
Ralph «Deasy» Knittel bei einer spektakulären Demo auf der Axalp. In diesem Jahr unterstützt er seinen Nachfolger Julien «Teddy» Meister als Coach (2012).

Foto Rino Zigerlig ▶
Der Solist Reto «Tödi» Amstutz steigt nach dem «Tunneldurchstich» hoch (Davos 2014).



◀ Foto Rino Zigerlig
Flugspektakel auf über 2200 Meter über Meer: Das Super Puma Display Team anlässlich des Axalp-Fliegerschiessens (2012)

Foto Karin Gubler ▶
«Top of Europe»: Die Patrouille Suisse in der Formation «Schwan» vor der Sphinx, dem Observatorium auf dem Jungfrauoch. (Lauberhorn 2014).



Foto Chris Berger ►
Das PC-7 TEAM in Reih und Glied:
Formation «Colonna» (2014)



◀ Foto Rino Zigerlig
Der «Seetunnel» (noch
rauchlos): Das PC-7 TEAM
anlässlich 100 Jahre Dampf-
schiff «Rapperswil» über dem
Zürichsee (2014)

Kalender 2015

Auch für das kommende Jahr hat der Patrouille Suisse Fanclub in Zusammenarbeit mit dem Grafikdesigner Hansjörg Oberholzer einen Kalender mit Sujets der Patrouille Suisse, des PC-7 TEAM, des Swiss Hornet Display Team und des Super Puma Display Team zusammengestellt. Dieser kann am Stand des Patrouille Suisse Fanclub für 20 Franken (25 Franken für Nichtmitglieder) oder über den Internetshop www.patrouillesuisse.ch (zuzüglich 10 Franken Versandkosten) gekauft werden.



Wettbewerb für den Kalender 2016

Auch für 2016 plant der Patrouille Suisse Fanclub die Produktion eines eigenen Kalenders. Aus diesem Grund suchen wir Bilder der Patrouille Suisse, des PC-7 TEAM, des Swiss Hornet Display Team und des Super Puma Display Team. Die eingesandten Bilder werden vom Vorstand bewertet, die Siegerfotos prämiert und im Kalender 2016 veröffentlicht. Die Fotografen der drei Siegerbilder erhalten einen Gutschein für den Fanartikelshop des Patrouille Suisse Fanclub

1. Preis: Gutschein CHF 150.–
2. Preis: Gutschein CHF 100.–
3. Preis: Gutschein CHF 50.–

Wettbewerbsbedingungen:

Das Copyright der eingereichten Bilder muss beim Absender liegen. Alle eingesandten Bilder dürfen vom Patrouille Suisse Fanclub gebührenfrei für Publikationen (Website, Insider etc.) eingesetzt werden. Die Bilder in möglichst hoher Qualität einsenden, es gelten folgende Mindestanforderungen: Jeder Teilnehmer kann maximal drei Bilder für den Wettbewerb einsenden.

Grösse: 50 cm breit

Auflösung: 250 dpi

Format: JPG ohne Komprimierung

Bilder können an das Sekretariat gesandt (Vermerk: Kalender 2016) oder an wettbewerb@patrouillesuisse.ch gemailt werden.

Aktuell im Shop

Modell Northrop F-5E Tiger II «Patrouille Suisse»

Hochwertiges Metall-Modell des Patrouille Suisse-Tiger im Massstab 1:72. Mit wenigen Handgriffen können zwei verschiedene Konfigurationen erstellt werden:

- mit eingefahrenem Fahrwerk auf dem Ständer
- mit ausgefahrenem Fahrwerk, Kabinendach geöffnet und Zusatztank angesteckt

Das Modell kann für 59 Franken am Stand des Patrouille Suisse Fanclub oder über den Internetshop www.patrouillesuisse.ch (zuzüglich 12 Franken Versandkosten) gekauft werden.

Zu jedem Modell wird die Beschriftung von sechs verschiedenen F-5E Tiger II mitgeliefert (Immatrikulation und Name des Piloten)



Fly & Race Simulations GmbH



Ein unvergessliches Erlebnis!



Fly the new B777 Simulator



... and Race the Formula 1

Individuelle Simulator-Flug- und Fahrsession, Familien, Gruppen, Firmenevents.
Fly & Race Simulations GmbH, Europaallee 41, 8021 Zürich, www.flyandrace.ch.

20% Rabatt für Mitglieder des Patrouille Suisse Fanclub.

Pinex GmbH

online Shop für Aviatiksouvenirs

www.pinex.ch

T-Shirts, Caps, Patches, Autoaufkleber,
gestickte Schlüsselanhänger etc.

REMOVE BEFORE FLIGHT

Ihr Produzent für gestickte Schlüsselanhänger
und Stoffaufnäher.

Top Qualität zu günstigen Preisen.

Preisübersicht bei

www.pinex.ch

Sicher durch die Lüfte
www.alpenflugwetter.com

- Webcam Schweiz
- Niederschlagsradar Alpen
- 3-Tagesprognose Alpen
- Blitzkarte
- Toptherm-Graphik Alpen
- Inkl. pc_met Internetzugang
- Neu: CHF 100.-/Jahr

Online-Homebooking für Motorflug- und ILL-Piloten, Segel- und Drachensegler, Ballonfahrer und Gleitschirmflieger im Alpenraum.

Bestellung: www.alpenflugwetter.com
Kontakt: help@alpenflugwetter.com

Logo: austro control



Alle Bilder: Walter Hodel

Der Blick auf die Formation aus der hintersten Position.

Knochenarbeit und ein wilder Ritt

Der Zuschauer am Boden sieht wie das PC-7 TEAM seine Figuren in perfektem Formationsflug an den Himmel zeichnet. Doch was von unten so einfach aussieht, ist für den Piloten im Cockpit harte Knochenarbeit. Der Autor hat den Piloten des PC-7 TEAM am 20. August 2010 beim Training über die Schultern geschaut.

Die neun rotweissen Pilatus PC-7 der Schweizer Luftwaffe stehen auf dem Aargauer Regionalflugplatz Birrfeld bereit. Die Piloten des PC-7 TEAM haben die Einsatzbesprechung beendet. Jeder Flug beginnt am Boden mit diesem sogenannten Briefing. Dabei werden das ganze Flugprogramm, die Wetterbedingungen und eventuelle Besonderheiten zum Einsatz besprochen. An diesem Nachmittag herrscht bestes Flugwetter und so kann das Team das Schönwetterprogramm ohne Einschränkungen fliegen.

Sicherheitsinstruktionen

Mein Pilot ist Hauptmann Andrin Witschi, ein mit rund 1600 Flugstunden sehr erfahrener Berufsmilitärpilot. Als Staffelpilot fliegt er die F/A-18 Hornet in der Fliegerstaffel 11 in Mei-

ringen. Im PC-7 TEAM ist er der Unterleader. Als «Turbo 9» führt er zeitweise vier Flugzeuge an. Vor dem Start erhalte ich von Witschi einige Sicherheitsinformationen. Nachdem ich den Helm übergezogen habe, klettere ich über den Flügel ins hintere Cockpit. Ich setze mich auf den spartanischen Sitz. Er sieht nicht nur ungemütlich aus, er ist es auch. Das bekomme ich gegen Ende des Fluges auch zu spüren. Ein sehr dünnes Polster ist der einzige Komfort. Auf dem Sitz liegt mein Fallschirm bereit. Ich werde mit einem Fünfpunktegurt im Cockpit angeschnallt. Witschi überprüft den Sitz der Gurten und erklärt mir, wie ich sie im Notfall schnell öffnen kann. Eine Drehung am zentralen Verschlussknopf und alle vier Haken lösen sich vom Gurtenschloss. Witschi wird mir im Notfall das Kommando zum Aussteigen geben und gleichzeitig die einteilige

Cockpit-Haube öffnen. Dann müsste ich auf den Flügel klettern und abspringen. Das PC-7 TEAM fliegt seit der Gründung unfallfrei und so erscheint mir die Wahrscheinlichkeit gering, dass ich diese Sicherheitsinstruktionen auch wirklich umsetzen muss.

Startbereit

Über die im Helm eingebaute Kommunikationsanlage kann ich den Sprechfunk des ganzen Teams mithören und mit meinem Piloten sprechen. Die neun Piloten des PC-7 TEAM melden sich startbereit. Auf das Zeichen des Leaders Hauptmann Bernhard «Burny» Lehmann rollen wir über das Gras bis zur Piste und reihen uns in die Startformation ein. Schon der Start ist sehr beeindruckend, denn direkt neben uns hebt eine zweite PC-7 gleichzeitig vom Boden ab. Ich bin

von diesem Anblick so fasziniert, dass ich doch glatt vergesse, ein Foto zu schiessen. Langsam gewinnen wir an Höhe und schliessen zur Formation auf. Witschi meldet dem Leader, dass er als Letzter zur Formation aufgeschlossen habe. Lehmann kann nicht zurückblicken und ist auf solche Informationen seines Unterleaders, der zuhinterst in der Formation fliegt, angewiesen. Der Funk «gehört» jedoch meistens dem Leader, damit er Anweisungen geben kann. Funkaufrufe seiner «Bambini» sind selten.

Noch näher?

Die ersten Minuten fliegen wir in lockerer Formation und ich erhalte einen ersten Eindruck von den extrem kurzen Abständen zwischen den Flugzeugen. Mein Fazit: «Näher geht es nicht!» Doch da habe ich mich getäuscht. Lehmann gibt den acht ihm folgenden Piloten seine erste Anweisung: «Aufschliessen». Aus dem hintersten

Flugzeug kann ich die ganze Formation überblicken und sehe, wie alle zusammenrücken. Im Zeitlupentempo schieben sich die Flugzeuge näher zusammen. Ganz instinktiv ziehe ich mich auch etwas zusammen und mache mich klein. Es sieht so aus als wolle sich Witschi zwischen unseren zwei Flügelmännern hindurchzwängen. Doch plötzlich «friert» die Formation ein. Alle haben ihre Positionen erreicht und die Neunerformation scheint in der Luft stillzustehen. Dass wir uns immer noch in hohem Tempo vorwärtsbewegen, nehme ich vorerst kaum wahr.

Aufwärmen

Zum Warmlaufen fliegen wir abseits der späteren Vorführrachse und in grosser Höhe einige Figuren. Ab jetzt geht es nicht mehr geradeaus. Was nun folgt ist Formationskunstflug in höchster Vollendung. Ist Lehmann mit einer Figur nicht ganz zufrieden, wird sie wiederholt. Noch

herrscht am Funk eine lockere Stimmung. Immer wieder befiehlt Lehmann zu «relaxen» und alle Flugzeuge schieben sich etwas auseinander. Auf den Befehl «Aufschliessen» kommt man sich sofort wieder näher. Wohl kein grosses Spektakel für den Zuschauer am Boden. Doch hier in der Luft, als Teil dieser dynamischen Formation, ist das anders. Die Flugzeuge liegen nicht ruhig in der Luft, es kommt mir vor wie der Ritt auf einem wilden Mustang. Unsere PC-7 bewegt sich in alle Richtungen und direkt vor und neben uns tanzen die rotweissen Seitenleitwerke der vorausfliegenden Maschinen hin und her. Diese Bewegungen entstehen durch die Turbulenzen und die stetigen kleinen Korrekturen der Piloten. Sie halten sich aber auf kleinstem Raum von weniger als einem Meter. Ich kann spüren, wie Witschi unsere Maschine mit dem Gashebel im Zaun hält. Mit dauernden Bewegungen am Gas kontrolliert er die 550 Pferdestärken der Pratt & Whitney PT6A-25A Turbine in der Nase unseres Flugzeuges. Spätestens jetzt wird mir klar – was vom Boden aus so leicht aussieht, ist hier im Cockpit harte Arbeit.

Knochenarbeit

Um 14.05 Uhr gibt der Leader nach einer kurzen Bereitschaftsmeldung jedes einzelnen Piloten den Startschuss zur Vorführung des 22-minütigen Programms. In der Formation «Diamant» fliegen wir aus einem schrägen Looping heraus direkt auf die Piste des Flugplatzes Birrfeld zu. Nun reihen sich rund zwanzig Figuren und Formationswechsel aneinander. Es bleibt kaum Zeit zum Verschnaufen, weder für die Piloten noch für mich. Während Witschi versucht, unsere PC-7 möglichst ruhig halten, versuche ich das Selbe mit meiner Kamera – kein leichtes Unterfangen! Je nach G-Belastung wiegt meine Nikon zwischen drei und zwölf Kilogramm. Ich muss immer vorausdenken und meine Kamera rechtzeitig vor das Auge halten. Als ich einmal zu spät dran bin, sind wir bereits in einer 4G-Kurve und ich kriege den Fotoapparat nicht mehr hoch. Es erscheint mir, als sei er an meinem Bein festgeklebt. Noch nie habe ich beim Fotografieren so gerackert wie jetzt. Allein das Halten der Kamera in der richtigen Position ist Schwerstarbeit. Zudem beginnt sich immer, wenn ich länger durch den Sucher blicke, mein Magen zu melden. So kämpfe ich nun an zwei Fronten mit meinem Körper, gegen die Schwerkraft und gegen das Unwohlsein. In den G-Kurven müsste ich eigentlich mit einer Pressatmung gegen das Absacken des Blutes in die Beine ankämpfen. Aber so lässt sich nicht fotografieren. Dazu müsste ich nämlich die Luft anhalten: ein Dilemma.



Aufschliessen auf drei Meter Abstand zum Vordermann.



Die Abstände betragen während dem Flugprogramm minimal drei Meter zwischen den Flügeln.

Wilder Ritt

Ich komme nicht mehr aus dem Staunen heraus: Kurven, Rollen, Loopings, dauernde Richtungswechsel und ein Horizont, der vor mir herumtanzt. In allen Fluglagen kann ich die Formationswechsel der einzelnen Flugzeuge beobachten. Wie Schachfiguren verschieben sich die rotweissen PC-7 auf die neuen Positionen. Mal sind sie vor uns, und kurze Zeit später erscheint eine Maschine neben oder über uns. Die Flugzeuge tanzen förmlich um uns herum; ein absolut faszinierendes Schauspiel. Meine bis anhin schon grosse Hochachtung vor den Leistungen dieser Berufsmilitärpiloten steigt von Minute zu Minute. Lehmann warnt jeweils seine «Bambini», wenn er in eine unruhige Luftströmung eintaucht. Da die Propeller der neun Flugzeuge selber viel Luft verwirbeln, ist es im hinteren Teil der Formation unruhiger. Ich bin sicher, dass unsere Formation im Moment wie ein Haufen wild tanzender Mücken aussieht. Doch da höre ich im Funk die Stimme des Kommandanten Werner «Höffi» Hoffmann; die Formation sehe gut aus und liege ruhig in der Luft. Ich kann es kaum glauben, denn aus meiner Sicht ist es ein wilder Ritt.

Blitz im Tunnel

Der «Tunnel» ist ein Höhepunkt des Programms und nun bin ich ein Teil davon. Ich konzentriere mich auf die Kreuzung des damaligen Solisten und heutigen Leaders Martin «DJ» Vetter. Ich

kann aber nur einen rotweissen Blitz ausmachen – alles geht sehr schnell und schon ist es vorbei. Überhaupt vergeht die Zeit bei diesem Training rasend schnell. Direkt nach der Schlussformation «Grande» fliegen wird zurück nach Dübendorf. Trotz meines Kampfes mit dem Gewicht der Ka-

mera, meinem Magen und nunmehr auch mit dem harten Sitz war es ein tolles Erlebnis. Ich bin tief beeindruckt von den grossartigen Leistungen der neun Piloten des PC-7 TEAM.

Walter Hodel



Formation «relaxed» beim Warmlaufen.



Perfekte Formation in allen Fluglagen.



Kunstflug in Perfektion.

Das Flugprogramm in Zahlen

Dauer	22 Minuten
Anzahl Figuren	ca. 20, sowie Figuren des Solisten
Anzahl Programme	2 (Schön- und Schlechtwetter) mit Varianten
Max. G-Kräfte	ca. 4 G im Verband max. 6 G der Solist
Min. Distanzen	3 m (Flügel) 3 m (hintereinander)
Geschwindigkeiten	Min. ca 180 km/h Max. 500 km/h
Flughöhen	Min. 100 m über Grund (Verband) und 30 m (Solist) Max. ca. 1500 m über Grund (Schönwetterprogramm)
Min. Sichtweite	5000 m
Min. Untergrenze der Wolkendecke	300 m über Grund



Foto Karin Gubler

▲ **Ehrenvoll:** Der neue Vizepräsident Urs Känel übergibt seinem Vorgänger Peter Hengstler an der Generalversammlung 2014 zur Verabschiedung ein Patrouille Suisse-Modell.
 Peter Hengstler ist seit 1995 Mitglied und seit 1996 im Vorstand. Von 2002 bis 2014 war er Vizepräsident.
 Der Vorstand dankt Peter im Namen der Mitglieder für den unermüdligen Einsatz für den Patrouille Suisse Fanclub.



Foto Walter Hodel

▲ **Transparent:** Auch der Blick hinter die Kulissen des Patrouille Suisse Fanclub ist möglich. Ein entspannter Präsident Roland Studer anlässlich der Generalversammlung im Jahr 2008 in Emmen.



Foto Karin Gubler

◀ **Partnerschaftlich:** Max Erni vom Patrouille Suisse Fanclub begrüsst Rodolfo Freiburghaus von der Patrouille Suisse am Stand des Fanclubs vor der Autogrammstunde in Mollis 2013



Foto Rino Zigerlig

◀ **Informiert:** Die Fachveranstaltung vom 18. Januar 2014 in Emmen zum Thema «Saab Gripen» mit dem Armasuisse Testpiloten Beni Berset.

Impressionen aus dem Verein

► **Professionell:** Der in diesem Jahr neu gestaltete Verkaufsstand des Patrouille Suisse Fanclubs am Cielo Aperto in Locarno.



Foto Karin Gubler

► **Geschätzt:** Die Piloten der Teams nehmen wenn immer möglich an Veranstaltungen des Fanclub teil. Von links: Lukas Rechsteiner (Kommandant Super Puma Display Team), Werner Hoffmann (Kommandant PC-7 TEAM), Rodolfo Freiburghaus (damals PC-7 TEAM, heute Patrouille Suisse), Cyril Johner (PC-7 TEAM) und Gunnar Jansen (Patrouille Suisse) an der Generalversammlung 2012 in Emmen.



Foto Walter Hodel



Foto Karin Gubler

▲ **Nah:** Die Mitglieder sind hautnah dabei. Ein Schnappschuss nach der Generalversammlung 2014 in Emmen.

◀ **Mittendrin:** Daniel Hösli, Kommandant Patrouille Suisse, beantwortete Fragen der Mitglieder anlässlich der Generalversammlung 2014 in Emmen.



Foto Karin Gubler

Rino Zigerlig

Ein konstruktiver Querdenker und Augenwerker

Der selbständige Fotograf Rino Zigerlig (54) aus Rüti ZH hat den Patrouille Suisse Fanclub in den letzten Jahren mitgeprägt. Seine Bilder und sein unverkennbarer, leicht chaotisch anmutender Charme sind alles andere als 08/15.

In seinem Fotoatelier «Fotografix» in Rüti ZH treffe ich den zweifachen Familienvater. Wer ihn kennt weiss: In seinem Kopf sprudelt es vor kreativer Ideen. «In mir stecken zwei Extreme: Einerseits der tolerante «Laueri» und im Gegensatz dazu der pingelige Perfektionist bei der Umsetzung der Werke,» beschreibt sich Zigerlig selber. Hobbies habe er keine und ein Tag in den Bergen sei für ihn wie eine Woche Ferien. Dazu zitiert er Shakespeare: «Die Arbeit, die uns freut, wird zum Vergnügen!»

Lebenskünstler

Wenn Rino Zigerlig aus seinem Leben erzählt ist das spannend und packend wie die Biografie einer berühmten Persönlichkeit. Mit 22 Jahren nahm er einige Helikopterflugstunden, bereiste dann aber doch lieber den Globus und tauchte in nahezu allen Meeren dieser Welt. Er durchlief mehrere Berufe, arbeitete für Nikon als Kameratechniker und als Freelancer für Microsoft und Apple. Eines seiner Meisterstücke lieferte er mit den Bildern der geflügelten Kühlerfigur von Rolls-Royce. In monatelanger fast fanatischer Feinarbeit entstanden die Bilder der «Flying Lady», die als «Emily» bekannt ist. Sogar das Alpine Eagle Magazin des Rolls-Royce Enthusiasts' Club berichtete darüber. Der Autor bezeichnete ihn damals treffend als Augenwerker.

Pragmatiker

Zum Patrouille Suisse Fanclub kam Zigerlig 2008, aufgrund zuneh-

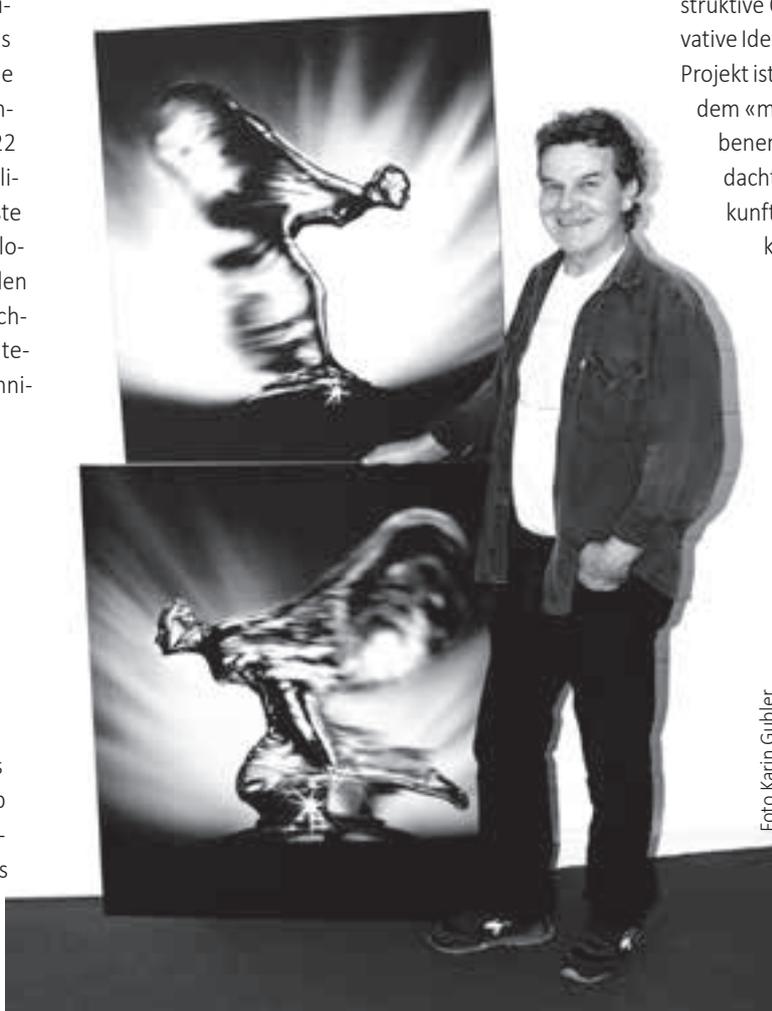
mender Militär-Abschaffungskampagnen. Er wollte sich mit seinen Möglichkeiten für die Schweizer Luftwaffe engagieren und bot dem Fanclub seine Dienste als Fotograf an. Bald waren seine Bilder beim Fanclub und den Teams bekannt und so liess auch eine Einladung der Patrouille Suisse nicht lange auf sich warten. Das Privileg ein Briefing und die Startvorbereitungen fotografisch zu begleiten war damals nur Wenigen vorbehalten. «Eines meiner Highlights!» bemerkt er. Auch hinter dem Verkaufsstand des Fanclubs war er aktiv. Wobei das Energiebündel

Zigerlig nicht wartete, bis die Kundschaft zu ihm fand. Er brachte die Artikel lieber direkt unter die Leute oder fungierte gar als Marktschreier.

Überlebenskünstler

Das Zusammenspiel von Mensch, Technik und Natur macht für Zigerlig den Reiz des Fotografierens aus. Daher auch die Leidenschaft für die Aviatikfotografie, wo alle drei Elemente verschmelzen. Für viele gilt er als der Künstler unter den Aviatikfotografen. Er selber verwendet diesen Ausdruck ungern; «Überlebenskünstler trifft es besser», bemerkt er lachend. Der konstruktive Querdenker brachte so manche innovative Idee in den Verein. Sein neuestes Herzensprojekt ist die Gestaltung einer Trauerkarte. Mit dem «missing friend»- Motiv soll den verstorbenen Fanclub-Mitgliedern gebührend gedacht werden. Im Fanclub möchte er in Zukunft etwas kürzer treten. Ganz aufhören kommt für ihn aber nicht in Frage. Er grinst und meint: «Bist du dem Fliegervirus einmal verfallen, dann bist du hoffnungsvoll verloren. Da hilft kein Gegenmittel.»

Karin Gubler



Der Fotograf mit seinen Meisterstücken, der stehenden und der knienden «Emily». Mehr Bilder von Rino Zigerlig auf www.rino.ch

Foto Karin Gubler



Rino Zigerlig macht nicht einfach Flugzeugfotos. Er ist ein Künstler unter den Aviatikfotografen.



*patrouille suisse
fanclub*

«Sehe, höre und erlebe mehr mit uns!»

Werde Mitglied im Patrouille Suisse Fanclub
zum Jahresbeitrag von nur Fr. 25.–

psfc@patrouillesuisse.ch

www.patrouillesuisse.ch





UTC 0 UTC 0 UTC -1 UTC -1 UTC -2 UTC -2 UTC -3 UTC -3 UTC -4 UTC -4 UTC -5 UTC -5 UTC -6 UTC -6 UTC -7 UTC -7

18:30 19:00 18:30 19:00 18:30 19:00 18:30 19:00 18:30 19:00 18:30 19:00 18:30 19:00 18:30 19:00

Satellitenzeit in nur 3 Sekunden
in jeder Zeitzone der Welt.

Eco-Drive SATELLITE WAVE F100

CITIZEN[®]

BETTER STARTS NOW

www.citizenwatch.ch



Eco-Drive[®]