

«Wir sind der beste Werbeträger der Armee»

Die Patrouille Suisse fliegt seit ihrem 46-jährigen Bestehen unfallfrei. Die Sicherheitsvorkehrungen sind nicht erst seit dem Unglück im deutschen Ramstein gross. Mehr Sorgen als die Sicherheit macht dem siebenköpfigen Team die Zukunft der Armee bzw. die Zukunft der Tiger, mit denen die Patrouille Suisse fliegt.



Esther Girsberger
ist Publizistin
und Moderatorin
in Zürich.

Herr Hösli, was machen Sie als Commander der Patrouille Suisse?

Sie meinen, weil ich schon so alt bin, dass ich nicht mehr selber mitfliegen kann (lacht)? Die Frage ist berechtigt, wir haben ja auch noch einen Leader, welcher der Chef in der Luft ist. Ich bin für die Koordination verantwortlich, angefangen bei der Anfrage für einen Einsatz bis hin zur letzten Abrechnung. Bei der Patrouille Suisse fliegen kann man im besten Alter, zwischen 25 und etwa 36 Jahren.

Und wer wird aufgenommen?

Es gibt keine Bewerbung und keine speziellen Aufnahmebedingungen. Wenn einer der sechs aktiven Patrouille-Suisse-Flieger aufhört, sitzen wir zusammen und beraten, wen wir aufnehmen wollen. Wir können aus mehreren 100 Interessenten auswählen und nehmen den, der am besten zu uns passt. Die Wahl muss einstimmig sein.

Sind auch Frauen dabei?

Momentan nicht, aber theoretisch wäre es durchaus möglich, dass unserem sechsköpfigen Team auch eine Frau angehört.

Findet vor der Wahl eine Sicherheitsprüfung statt?

Das ist insofern nicht nötig, als Mitglieder der Patrouille Suisse ja bei der Air Force der Schweizer Armee sind, eine hervorragende Schulung absolviert und auch alle Sicherheitsprüfungen bestanden haben. Dadurch haben wir das Privileg, den auszusuchen, der menschlich am besten zu uns passt. Vor allem die Teamfähigkeit ist uns wichtig.

Aber regelmässigen Checks müssen sich die Piloten unterziehen?

Natürlich. Einmal pro Jahr beim fliegerärztlichen Institut, mit Belastungs-EKG und allem Drum und Dran. Unter anderem ist bei uns eine gute Muskulatur entscheidend, weil der Druck in der Luft und bei unseren «Kunststücken» gross ist. Aber jeder aus unserem Team entscheidet morgens selbstständig, ob er flugtauglich ist. Wenn, wie einmal geschehen, einer sich ein Bein bricht, längere Zeit ausfällt und wir auf einen früheren Ersatzmann zurückgreifen, muss dieser innert kürzester Zeit zurückgeschult werden können.

Das Publikum will ja möglichst halsbrecherische Formationen in der Luft zu Gesicht bekommen. Besteht da nicht die Gefahr, dass man über die Stränge schlägt?

Nein. Wir entscheiden vor jedem Event, was wir vorführen. Je nachdem, wie unwirtlich das Gelände ist, rekonoszieren wir vor Ort. Bei der Lauberhorn-Skiabfahrt beispielsweise herrschen andere Bedingungen als beim «Züri-Fäscht». Wir dürfen uns brüsten, dass wir seit unserem 46-jährigen Bestehen unfallfrei geflogen sind.

Unfälle geschehen, jedermann ist das fürchterliche Unglück an der Flugtagung im deutschen Ramstein präsent.

Ja, obwohl das 22½ Jahre zurückliegt! Uns hat das Unglück insofern weniger getroffen, als wir schon immer sehr vorsichtig geflogen sind. Was wir seither nicht mehr machen, sind Anflüge von hinten übers Publikum hinweg. Die Vorschriften in Europa sind international festgelegt. Wobei wir über diese Sicherheitsvorschriften hinausgehen. Die Frece Tricolore aus Italien beispielsweise fliegt tiefer als wir.

Hat jedes nationale Team seine eigenen Spezialitäten?

Absolut. Die Engländer sind dynamisch und elegant, die Italiener etwas chaotisch, und die Patrouille Suisse gilt als präzise und zuverlässig wie eine Schweizer Uhr.

Seit Ramstein darf nicht mehr übers Publikum hinweggeflogen werden. Aber wenn beim «Züri-Fäscht» geflogen wird, kann man das doch nicht vermeiden?

Es hat auch unheimlich viel gebraucht, bis wir den Stadtrat, den Kantonsrat, den Regierungsrat und die Sicherheitsbehörden überzeugt haben. In der Schweiz ist es praktisch nicht möglich, über unbesiedeltes Gebiet zu fliegen. Ausholen und anfliegen müssen wir über besiedeltes Gebiet. Aber unsere Kreuzungen und Loopings machen wir über dem Seebecken. Weil das Risiko bei solchen Akrobatikfiguren doch höher ist.

Wer wählt die Einsätze aus?

Wir, zusammen mit unseren vorgesetzten Stellen. Wir berücksichtigen die ganze Schweiz, wollen also in allen



Der 53-jährige Daniel Hösli ist seit 1981 Berufsmilitärpilot und war von 1987 bis 1997 Mitglied der Patrouille Suisse. Seit 2001 ist er deren Kommandant. Er verzeichnet mehr als 5000 Flugstunden auf F/A-18 Hornet, F-5 Tiger, Hunter, Vampire, PC-7, PC-6 und P-3. Er ist verheiratet, hat erwachsene Kinder und wohnt im zürcherischen Elgg.

Foto: Nik Spoerri

Kantonen auftreten, der Event muss eine gewisse Bedeutung haben, und natürlich wollen wir möglichst viel Publikum erreichen. Wir sind ja der beste Werbeträger der Armee.

Macht die Armee der Patrouille Suisse bei ihren Einsätzen nie einen Strich durch die Rechnung?

Das kann schon vorkommen, vor allem, wenn es um Auslandseinsätze geht. Wir fliegen 10 bis 15 Mal in der Schweiz und fünf bis sechsmal im Ausland. Verschiedentlich wurden wir schon von Russland angefragt, haben aber bis anhin keine Bewilligung bekommen, weil das Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport immer einen gewissen militärischen Nutzen voraussetzt und den bei einem Russlandeinsatz offenbar nicht erkennt. Diese Voraussetzung leuchtet uns nicht ganz ein. Wir sind ja eigentlich eine Showtruppe.

Welche Anfragen werden abgelehnt?

Kapazitätsmässig sind wir beschränkt. Wir sind an ca. 20 Wochenenden jährlich unterwegs, mehr liegt einfach nicht drin. Zudem sind wir von den Örtlichkeiten her etwas eingeschränkt. Als Madonna in die Schweiz kam, wollte ihr Veranstalter unbedingt, dass wir fliegen. Aber dann sind sie aus Platzgründen von Dübendorf weg ins Zürcher Hallenstadion umgezogen. Da konnten wir natürlich nicht starten. Das liegt mitten in der Stadt und ist zu dicht besiedelt.

Wie werden die Flugformationen ausgewählt?

Nach verschiedenen Aspekten, aber natürlich spielt hier vor allem die Sicherheit eine grosse Rolle. Andere Länder sind risikofreudiger als wir, das bemerken allerdings nur die Experten. Wir arbeiten immer mit gewissen Reserven. Wenn wir beispielsweise hintereinander durchfliegen, muss das nicht mit einem Abstand von fünf Metern sein, damit es gut aussieht. Entscheidend ist, dass der Betrachter meint, wir würden deckungsgleich fliegen.

Wer «erfindet» die Formationen?

Wir alle zusammen. Wir haben sehr viele Ideen, aber bei Weitem nicht alle lassen sich umsetzen. Wir wollten beispielsweise einmal ein Smiley fliegen. Aber in der Praxis ging das nicht. Wir kriegten den Mund nicht hin, und die beiden Solisten konnten die Augen nicht präzise platzieren. Präzision ist neben der Sicherheit aber unser oberstes Gebot.

Wie gross sind die Sicherheitsbestimmungen während des Flugs?

Vor dem Flug rekognoszieren wir, zum Teil fliegen wir das Gelände zu dritt ab. Dann führen wir ein klares Briefing durch. Was wollen wir, was ist das Ziel des Einsatzes? Während des Flugs habe ich Funkkontakt mit den Piloten. Wir kommunizieren über Datalink, sowohl mit dem Boden als auch untereinander. Im Helmvisier sind alle Daten eingeblendet. Enorm wichtig ist dann das Debriefing. Früher gab es nach einem Fehler einfach eine Strafe. Heute fragen wir uns, warum der Fehler passiert ist und wie wir es das nächste Mal besser machen können. Früher konnte sich der beste Rhetoriker durchsetzen, heute gibt es wegen der lückenlosen Daten keinerlei Ausreden mehr.

Wie oft wird geübt?

Einmal pro Woche. Die Italiener jeden Tag, da liegt natürlich vom Schwierigkeitsgrad mehr drin.

Sie fliegen mit den berühmten rotweissen Tigern. Aber deren Existenz ist gefährdet.

Tatsächlich, ja. Bei den Einsparungen, die die Schweizer Armee machen muss, bin ich nicht sicher, ob wir unser 50-Jahr-Jubiläum im Jahr 2014 noch mit dem Tiger feiern können. Aber wir sind vorbereitet, wir könnten den Flieger wechseln. Ob es allerdings sinnvoll ist, die Patrouille-Suisse-Einsätze beispielsweise mit dem F/A-18 zu fliegen, müssen andere beurteilen. ■