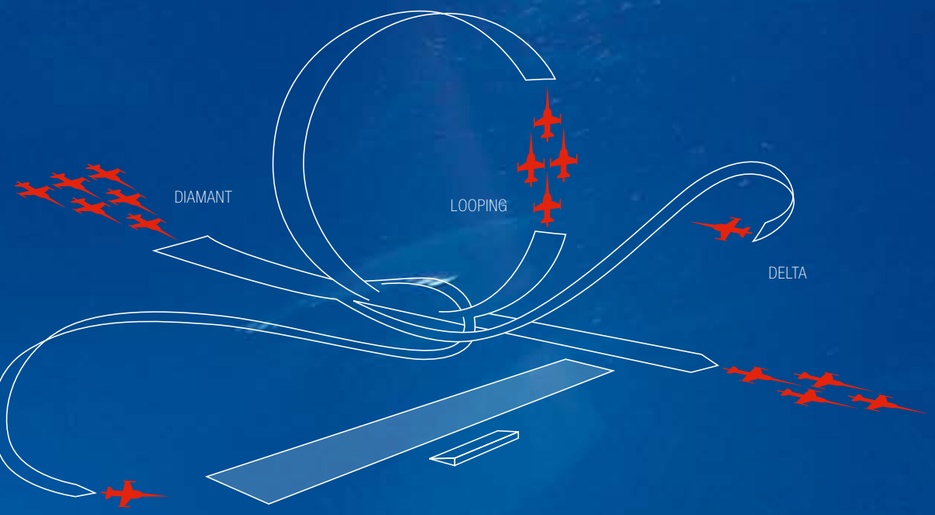
Die Jet-Setter



Die Piloten der Patrouille Suisse gehören zu den besten Kunstfliegern der Welt. Weil sie auf kampftauglichen Überschalljets in engster Formation fliegen können. Ihr Job ist lebensgefährlich, aber auch einer der aufregendsten, der in ihrer Branche zu vergeben ist

An sich sind drei Meter eine passable Distanz. Für manchen, der schon mal auf dem 3-Meter-Brett im Freibad wippte, sogar eine sehr respektable. Drei Meter hoch kann kein Mensch springen. Eine Wohnung mit dieser Deckenhöhe gilt durchaus als luftig.

In einem Überschall-Kampfjet bei mehr als 1000 Stundenkilometern über den Gipfeln der Schweizer Alpen sind drei Meter dagegen eher wenig. Sehr, sehr wenig. Gefühlte drei Millimeter.

So nah kommen sich die sechs Piloten der Patrouille Suisse, wenn sie ihre spektakulären Figuren in den Himmel schreiben. Die Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe gilt auch deshalb als eine der besten der Welt.

Die Piloten heißen Marco Graf, Simon Billeter, Michael Meister, Marc Zimmerli, Nicolas Mauron und Daniel Siegenthaler. Aber im Land der Eidgenossen kennt man sie eher unter den Namen, die auf ihre Anzüge gestickt sind: Gräfe, Billy, Maestro, Zimi, Nick und Sigi. Sechs Helden der Nation, tollkühne Männer in raketenschnellen Kisten.

Die Elitestaffel der Schweizer Luftwaffe soll repräsentieren und zeigen, was möglich ist. Und das ist eine ganze Menge. Gegen sie wirken Lufthansa-Piloten – einsteigen, Autopilot einschalten, Ansage machen – wie Busfahrer.

Foto: Katsuhiko Tokunaga; Illustration: Armin Russenberger

Mit dem Briefing beginnt jeder Flug. Das Programm wird einmal komplett im Geist durchgegangen

Gefährlich ist die Nähe, aber auch die heikle Thermik in den Schweizer Alpen

Der Sturzflug wirkt spektakulär. Schwieriger aber ist der Rückenflug

Sie sind maßgeblich für die Patrouille Suisse: Leader Daniel Siegenthaler (o., im Vordergrund), die Tiger F-5 und Commander Daniel Hösli (u.)

Anders als in einer Linienmaschine ist in ihrer Tiger F-5 alles noch Handarbeit. Doppelt so schnell, dreimal so spannend, zehnmal gefährlicher. Mit weit mehr als 1000 km/h auf dem Kopf oder der Seite, allein und frontal auf die anderen zu. Oder zu sechst im Looping, und das alles nur wenige Meter voneinander entfernt.

Nach ihrem 18-minütigen Flugprogramm haben sie über einen Liter Wasser verloren und waren Kräften von 7G ausgesetzt. Hochleistungssport. Ständig müssen sie ihre Muskeln anspannen, damit das Herz genug Pumpleistung erbringt und der Kopf ausreichend mit Blut versorgt wird. Sonst droht Sehtrübung, im schlimmsten Fall sogar Ohnmacht.

Die Piloten sind im Schleudersitz fest verschnürt. „Sonst hängst du beim Looping ja drin wie ein Nusskipfli“, sagt Commander Daniel Hösli trocken. Bis vor zehn Jahren dirigierte er als Leader die Staffel in der Luft. Heute, mit 49 Jahren, ist er als Commander eine Art Trainer, Manager, Pressesprecher und Schulter-zum-Anlehnen.

Gräfe, Billy, Maestro, Zimi und Nick sind nicht müde an diesem Morgen. Sie sind konzentriert. Hochgradig konzentriert. Mit geschlossenen Augen sitzen sie ruhig atmend auf ihren Bürodrehstühlen. Sigi, der Leader, spricht: „Zapfenzieher, toc, Rauch ab, toc, Rauch finito, toc, Alinghi, toc, Wechsel, Kurvenwechsel.“ Nick beginnt sein Solo, seine linke Hand hat den Kugelschreiber umklammert. Mit spastisch abgehackten Bewegungen steuert er durch seinen Part.

Das Briefing mit seiner ritualisierten Geheimsprache ist die Basis jedes Fluges. Einmal täglich muss das Programm im Geist durchgeflogen, jeder Handgriff automatisiert werden.

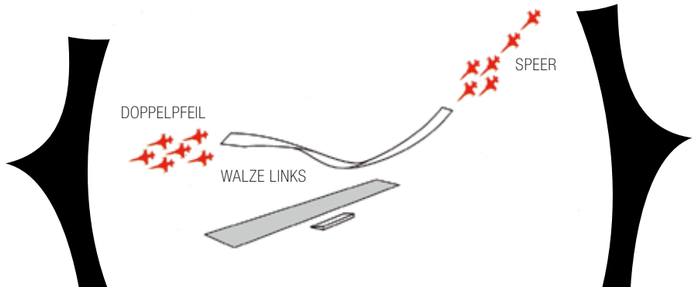
Wie nötig das Trainingsprogramm ist, werden die sechs Schweizer ein paar Stunden später wissen. Noch ahnen sie nicht, welch kalten Hauch sie an diesem Tag noch spüren werden.

Was die Patrouille Suisse so besonders macht, ist ihr Fluggerät. Während andere in vergleichsweise gemütlichen Übungsjets herumkurven, fliegen die Schweizer sechs schwer steuerbare, kriegstaugliche Jets. Bis zu 1700 Stundenkilometer kann der amerikanische Überschalljet F-5 E Tiger II leisten, bis auf 15 Kilometer Höhe steigen und mit 560 Schuss Munition und zwei Infrarotlenkwaffen bestückt werden. Als Daniel Siegenthaler mal bei Kollegen der Patrouille de France in deren Alpha-Jet mitflog, da dachte er nur: „Das ist aber leicht.“ Will sagen: Die Franzosen haben einen Opel Astra unterm Hintern, die Schweizer einen Formel-1-Renner.

Hinzu kommt das unberechenbare Gelände der Schweizer Alpen mit seinen Fallwinden und der heiklen Thermik. Die Piloten der Patrouille wissen: „Wir haben den coolsten Job der Welt.“ Sie wissen aber auch: „Jeder Tag kann für uns der letzte sein.“ Siegenthaler war in seinen 13 Jahren bei der Luftwaffe bereits auf elf Beerdigungen von Kollegen.

Bei der Staffel kann sich keiner bewerben. Auch Vorgesetzte, egal wie hochrangig, haben keinerlei Einfluss. Sollte ein Pilot ausscheiden, so bestimmen allein die anderen fünf ihren neuen Kollegen. Wichtigste Voraussetzung: Er muss ins Team passen. Schließlich vertrauen ihm die anderen das Wichtigste an, was sie besitzen: ihr Leben.

„Wenn einer nicht so gut fliegen kann, bringen wir ihm das bei. Aber einen schlechten Charakter kriegen wir nicht weg“, sagt Daniel Hösli. Deshalb kann jeder Pilot einen Kandidaten ohne Begründung ablehnen. Auch wenn alle anderen dafür sind. Der Neuling – obwohl schon hochklassiger Militärpilot – geht dann ein Jahr in die Lehre, gibt den Wasserträger, dreht die Videos, kümmert sich um Schriftkram und andere Kleinigkeiten.



Fotos: Peter Neusser für Playboy (6), Hans-Jörg Egger (2); Illustration: Armin Russenberger

Gräfe, Maestro, Billy, Zimi und Nick (v. l.) auf dem Weg zur Arbeit

Beim De-Briefing werden nach jedem Flug die Fehler und angestrebten Verbesserungen besprochen

Emmen bei Luzern. Hier ist die Homebase der Patrouille. Auf gelben Leitern klettern die sechs Piloten nach dem Briefing ins Cockpit, die Jets machen jetzt noch moderate Geräusche, klingen wie ein Föhn, nur etwas lauter. Erst wenn die Piloten den Schub nach oben jagen, vibriert der Boden.

Es ist ein sonniger Donnerstagmorgen in diesem besonders sonnigen Frühling. Das Ziel ist Bellechasse, ein winziger Flugplatz in der Westschweiz. Hier üben die Piloten auch an diesem Morgen ihr Programm, wie immer im Frühling, bevor es dann im Sommer und Herbst zu den großen Flugschauen nach Dänemark, Spanien, Frankreich und England geht.

Jeden Tag spulen sie einmal ihr Programm ab, üben zwei- bis dreimal die neue Figur – ein Herz aus Rauch. Zwei Wochen lang, jeden Tag woanders, um den Lärm zu verteilen und um sich überall mal blicken zu lassen. Bis zu 1000 Menschen kommen wochentags zu den Übungsparaden.

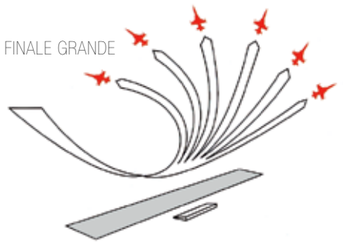
Besonders aufregend ist jedes Mal der Tunnel. Ein Solist rast frontal auf die anderen fünf zu, die in tannenbaumförmiger Anordnung fliegen. Nicht wenige Zuschauer kreischen, wenn der Solist mitten durch den Tannenbaum rast.

„Präzise und sicher. Wie ein Schweizer Uhrwerk“, sagt Commander Daniel Hösli zufrieden. Das „k“ am Ende versandet so kehlig, wie man es aus der Ricola-Werbung kennt. Die Präzision ist nicht nur schön anzusehen, sondern überlebenswichtig. Zumal nichts, wie Hösli berichtet, „in einem Simulator zu erlernen ist“. Das geht nur am echten Gerät.

Was passieren kann, hat man in Deutschland auch 20 Jahre nach der Katastrophe von Ramstein nicht vergessen. Damals starben 67 Zuschauer und drei Piloten der italienischen Frecce Tricolori, neben den Schweizern und den britischen Red Arrows eigentlich die besten Flieger der Welt.

Die Verantwortung, die Leader Daniel Siegenthaler für seine fünf Kollegen und die mitunter 200.000 Zuschauer trägt, ist immens. Es darf einfach nichts passieren. Angst, sagt er, hatte er noch nie, „es gibt nur Momente, wo man erschrickt, wie wenn man im Auto zu spät bremst und es ein bisschen knapp wird“.

FINALE GRANDE



Er ist der Einzige, der während des Fluges die Instrumente im Blick hat. Er bestimmt Höhe, Geschwindigkeit, Geometrie. Auf sein Kommando über Funk wechseln die Kollegen die Richtung. „Ich bin der Dirigent in einem Orchester, gebe nur noch den Einsatz“, sagt er bescheiden. „Denn die Jungs wissen, was zu tun ist.“

Während des Fliegens orientieren sie sich ausschließlich an seiner Maschine, verlassen sich auf ihn. Voriges Jahr war so ein Tag, als er besonders gefordert war. „Der Seitenwind am Limit, Aqua-Planing auf der Piste, die Sicht miserabel“, erzählt er. Es wurde eng, aber Siegenthaler brachte seine Jungs sicher nach Hause. In der Nacht danach träumte er von diesem Flug. Das passiert ihm sonst nie. „Es ist immer ein Restrisiko dabei“, sagt er.

Nie würde er nach einem Streit das Haus verlassen, ohne sich mit seiner Freundin versöhnt zu haben. Man weiß ja nie, was passiert. So wie an diesem sonnigen Donnerstag im Berner Oberland, als ein deutscher Bundeswehr-Tornado in Emmen auftankt und dann, 30 Kilometer von Sigi, Gräfe, Billy, Maestro, Zimi und Nick entfernt, die nebenan üben, in eine Felswand rast. Einer der beiden Piloten stirbt. Zwei Stunden zuvor hatten sie noch alle zusammen beim Italiener zu Mittag gegessen. *Detlef Dreßlein*]

Fotos: Peter Neusser für Playboy (3), Katsuhiko Tokunaga, Illustration: Armin Russenberger