

M E I N B I L D

I N S P I R A T I O N E N

NEUE HERAUSFORDERUNG

Hinter dem Begriff Planespottting steckt die Faszination, die verschiedenen Fluggeräte in beeindruckenden Aufnahmen festzuhalten. Ähnlich wie bei der Sportfotografie liegt die Herausforderung des Planespottings darin, die rasanten Flugzeuge in der Bewegung zu fotografieren.



PLANESPOTTING
FOTOEXKURSION



PHOTOGRAPHY

UHRHEBERRECHTE NICHT VERGESSEN

MEIN BILD INSPIRATIONEN

Mit meinem neuen Foto-Journal «MEIN BILD» möchte ich etwas ins Netz stellen, was beim Betrachter INSPIRATIONEN wecken soll. INSPIRATIONEN für Dinge, welche erst durch das Fotografieren richtig wahrgenommen werden. INSPIRATIONEN für die nächste Wanderung. INSPIRATIONEN, um die Bilder seiner Vorstellung zu realisieren, oder jedenfalls dem sehr nahekommt.

EINFACH GENISSEN

REIN IN DIE NATUR UND AN DIE LUFT

Ich glaube eine Kamera alleine kann einen Moment so wie wir ihn erleben mit all unseren Sinnen niemals festhalten. Die Kamera und das Objektiv sind nur das Werkzeug um diesen Moment einzufangen, wie der Pinsel eines Malers.

Warum geniessen wir nicht einfach das Bild als eine persönliche Wahrnehmung eines bestimmten Momentes, kreativ bildlich festgehalten wo der Fotograf seine Gefühle zum Ausdruck bringen konnte. Eine Fotografie ist der Träger einer Emotion des Fotografen, welches nun auch der Betrachter des Bildes wahrnehmen kann. Ein Bild sollte Emotionen beim Betrachter hervorrufen. Der Betrachter sollte die Gefühle und die Gedanken des Fotografen spüren oder erahnen können.

DIESE AUSGABE

PLANESPOTTING «DIE NEUE HERAUSFORDERUNG»

Von der Sportfotografie zum Planespotting. Hinter dem Begriff Planespotting steckt die Faszination, die verschiedenen Fluggeräte in beeindruckenden Aufnahmen festzuhalten. Ähnlich wie bei der Sportfotografie liegt die Herausforderung des Planespottings darin, die rasanten Flugzeuge in der Bewegung zu fotografieren. Planespotting ist weit mehr als simple Fotografie von Flugzeugen. Es ist eine Herausforderung des Fotografierens in allen Belangen. Wenn ich die beeindruckenden Aufnahmen im Web sehe, weiss ich genau, da liegt viel Know How in diesen Bildern. Vielleicht ist es aber gerade der Reiz, wenn nicht alles perfekt wird, ich danach aber die Genugtuung habe, einen Augenblick eingefangen zu haben, welcher ich für meine Verhältnisse als gelungen einstufen kann. Weiter geht's mit dieser neuen Herausforderung als «Planespotter»

Mich faszinierte in meiner Jugendzeit nichts mehr als die Fliegerei. Schon als Zwölfjähriger unternahm ich mit einem Freund, per Velo, die «Exkursion» von Düdingen nach Payerne. Die Strecke verlief über die Grandfey nach Rosé, via Prez-vers-Noréaz nach Payerne und zurück über Avenches, Murten nach Düdingen. Es kam schon mal vor, dass wir am Morgen starteten, zum Mittag nach Hause fuhren (über Prez-vers-Noréaz), um am Nachmittag noch einmal die Strecke in Angriff zu nehmen. Später konnte ich meinen Militärdienst auch auf verschiedenen Flugplätzen (Dübendorf, Zweisimmen, St. Stephan) absolvieren. Doch die Faszination für Flugzeuge wurde schon bald vom Fussballspielen verdrängt. Auch in späteren Jahren blieb ich dem Fussball, sprich meinem Club SCD, treu. Mehr als zwei Jahrzehnte konnte ich mein Hobby, dem Fotografieren, bei unzähligen Stunden auf dem Fussballplatz frönen. Die Sport-Fotografie nahm ein grosser Teil meiner Freizeit in Anspruch. Seit der Corona-Pandemie und meiner Pensionierung, habe ich festgestellt, dass es noch anderes zum Fotografieren gibt als Fussball. Das Fotografieren reizte mich nun wieder in all seinen Facetten, ob Landschaften oder Flora und Fauna, alles muss ausprobiert werden. Seit kurzem interessiert mich wieder vermehrt die Fliegerei. Es ist für mich eine tolle Herausforderung, mit der Kamera die schnellen Objekte einzufangen.

MEINE NÄHERE UMGEBUNG

PLANESPOTTING IN BELLECHASSE + PAYERNE



INHALT

PATROUILLE-SUISSE

- 4 [Patrouille-Suisse training über Bellechasse:](#)
Für meine ersten Versuche als „Planespotter“ kam das Training der Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe gerade im richtigen Moment. Im Monat März trainierten sie über dem Segelflugplatz Bellechasse.

FLUGPLATZ PAYERNE

- 72 [Besuche auf dem Militärflugplatz Payerne:](#) Die Faszination für das Planespotting kann man hier in Payerne, in meiner näheren Umgebung so richtig ausleben. Der Flugplatz befindet sich zum Teil im Kanton Freiburg und dem Kanton Waadt

FOTOEXKURSIONEN

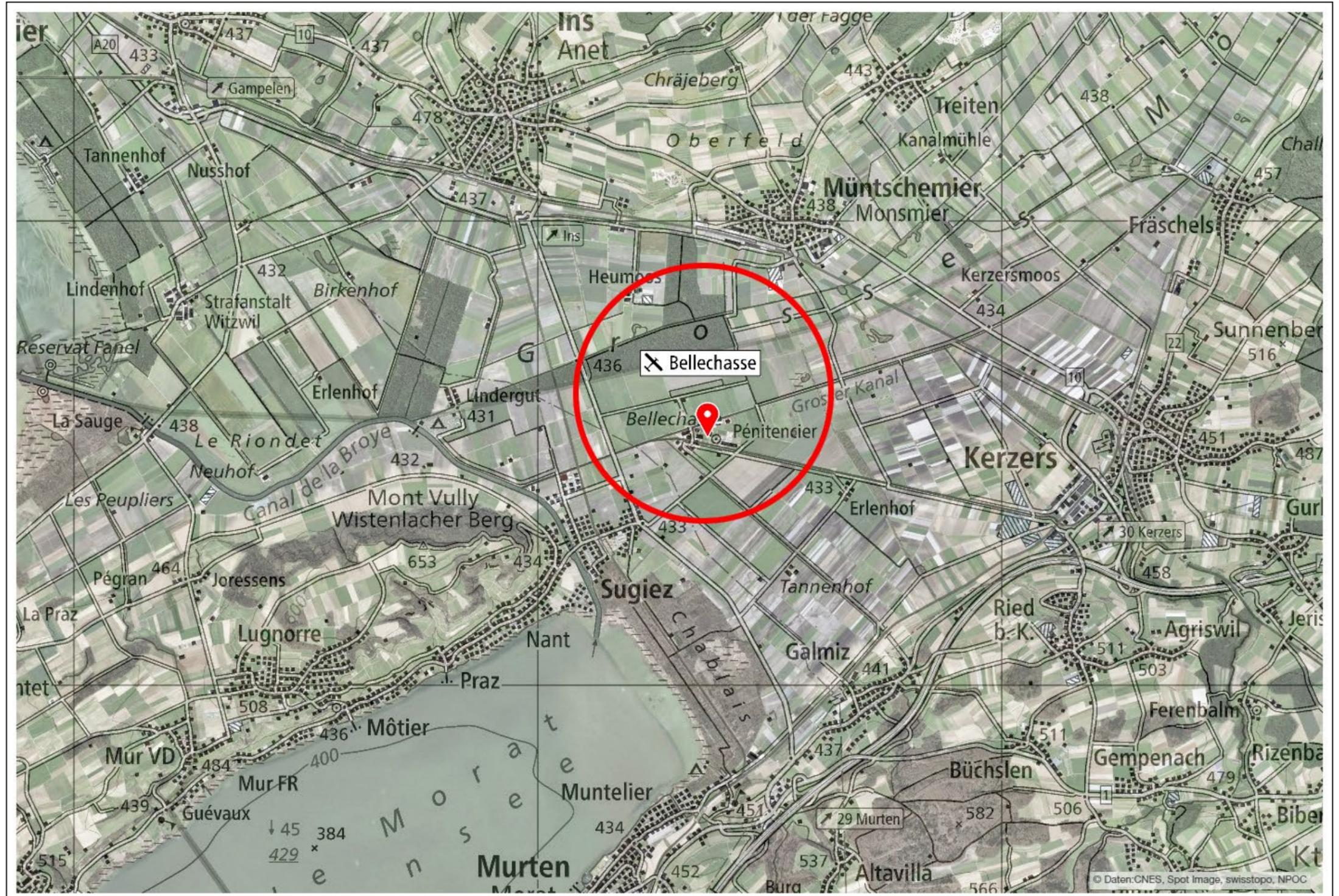
BELLECHASSE

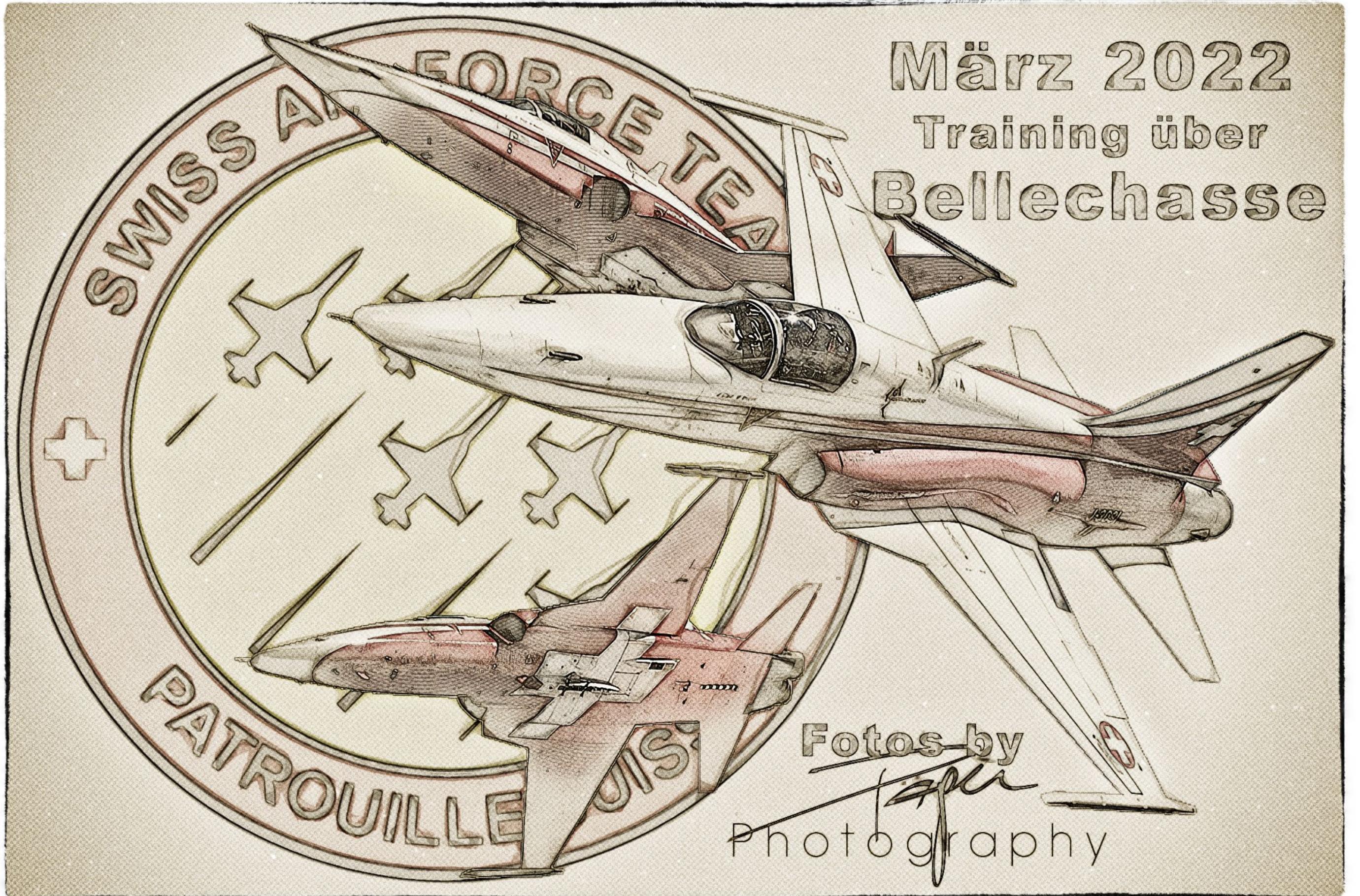
PATROUILLE SUISSE TRAINIERT ÜBER DEM BELLECHASSE

Ab der zweiten Märzhälfte hatte die Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe - Patrouille Suisse Trainingsflüge über dem Segelflugplatz Bellechasse angesetzt.

Diese Trainings im Bereich Bellechasse wurden für den 21., 23. und 28. März, jeweils von 10 bis 11 Uhr und von 14.30 bis 15.30 Uhr ausgetragen.

Für mich eine neue Herausforderung. Fotografieren mit dem Teleobjektiv bei solch schnellen Jets braucht Übung und Routine. Aus diesem Grund war ich bei mehreren Trainingstagen im Seeland anwesend. Bis die Kameraeinstellung sass, war der Ausschuss der Bilder nicht gerade klein. Die drei Tage brachten mich aber voran. Ich habe festgestellt, dass es viel auf das Timing ankommt, auf die Fähigkeit vorzuschauen was als nächstes passiert, um zum richtigen Zeitpunkt den Auslöser zu drücken. Diese drei Tage waren für mich eine tolle Herausforderung um etwas neues zu lernen in Sachen Fotografie.





März 2022
 Training über
 Bellechasse

Fotos by
[Signature]
 Photography

Patrouille Suisse

Präzision – Sicherheit – Perfektion

Die Patrouille Suisse zeigt die Leistungsfähigkeit, die Präzision und die Einsatzbereitschaft der Schweizer Luftwaffe. Die Piloten der Patrouille Suisse sind Militärpiloten des Berufsflygerkorps. Im Gegensatz zu vielen anderen Kunstflugstaffeln sind die Piloten der Patrouille Suisse Staffelpiloten und kommen zu einem verhältnismässig geringen Teil mit dem Vorführteam zum Einsatz. Auch die Flugzeuge bleiben im Truppeneinsatz und es handelt sich nicht um Schulungsflugzeuge wie bei den bekanntesten europäischen Teams.

Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe

Die Aufgabe des 1964 gegründeten Teams ist es, die Leistungsfähigkeit, die Präzision und die Einsatzbereitschaft der Schweizer Luftwaffe im In- und Ausland zu demonstrieren.

Die Piloten der Patrouille Suisse sind Militärpiloten des Berufsflygerkorps, die Kommentatoren arbeiten als Flugverkehrsleiter von Skyguide (Flugsicherung Schweiz), welche diese Zusatzaufgabe nur während der jeweils laufenden Saison ausüben. Das Patrouille Suisse Team wird von einer technischen Crew betreut. Die Arbeit dieser Crew bildet den Grundstein für alle Einsätze.

VERBANDSFLUG

Die Aufgabe des 1964 gegründeten Teams ist es, die Leistungsfähigkeit, die Präzision und die Einsatzbereitschaft der Schweizer Luftwaffe im In- und Ausland zu demonstrieren.

Seit 1964

Die Patrouille Suisse wird als Doppelpatrouille gegründet, bestehend aus vier Kampfflugzeugen des Typs Hawker Hunter Mk 58. Ihre ersten beiden Flugvorführungen: die Expo 64 in Lausanne und die Feier zum 50-jährigen Bestehen der Schweizer Luftwaffe.

Die Idee, ein Vorführteam mit Berufspiloten auf-



zustellen, stammt aus dem Jahre 1959. Damals erhielt das Überwachungsgeschwader (UeG) den Auftrag, eine aus vier Maschinen bestehende Doppelpatrouille für Demonstrationszwecke zu trainieren. Die Formationen wurden damals mit Flugzeugen des Typs Hawker Hunter Mk.58 geflogen.

Im Hinblick auf die Landesausstellung Expo64 in Lausanne und die Feiern des 50-jährigen Bestehens der Luftwaffe wurde das Formationsflugtraining mit der Hunter-Doppelpatrouille intensiviert. Im ganzen Land fanden Jubiläumsvorstellungen statt, die hunderttausende von Zuschauern begeisterten. Damals entstand in Anlehnung an die französische Patrouille de France spontan der Name Patrouille Suisse.

Im damaligen Eidgenössischen Militärdepartement (EMD) war man von der Publikumswirksamkeit des Formationsfluges überzeugt und beschloss deshalb, die Patrouille Suisse zum offiziellen nationalen Kunstflugteam zu ernennen. Die Patrouille Suisse wurde am 22. August 1964 gegründet



Patrouille Suisse

BELLECHASSE MÄRZ 2022

Päpü
Photography



Asper
Photography



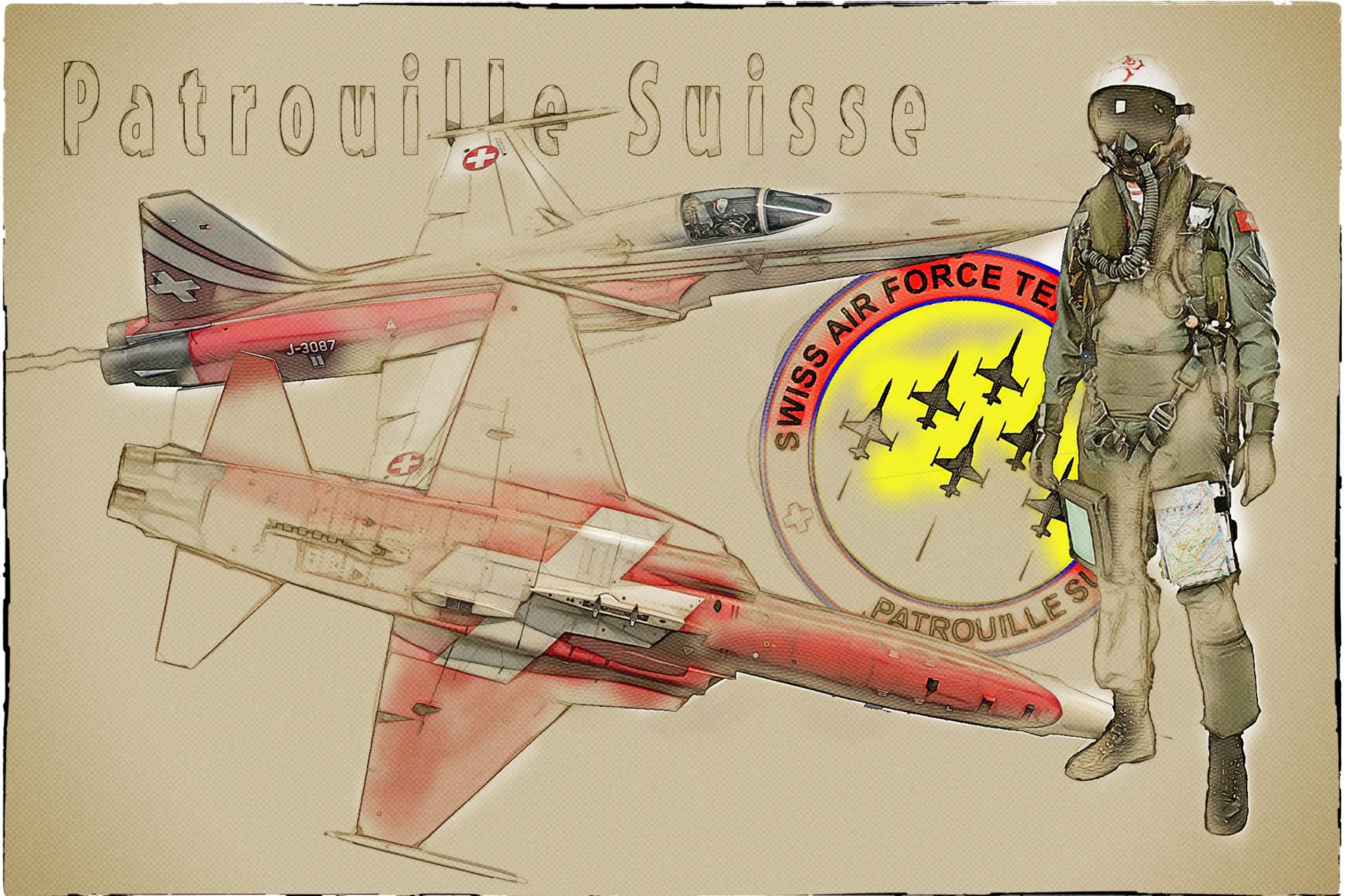
Päpü
Photography



Faper
Photography



Asper
Photography



Patrouille Suisse Formationen + Figuren

Delta



Cross



Eiger



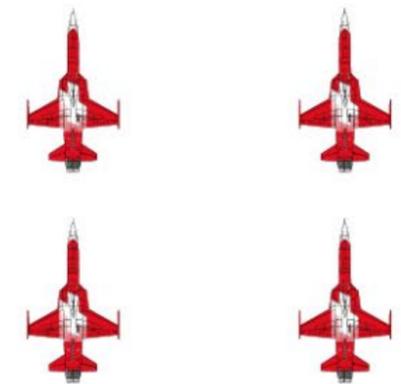
Melkstuhl



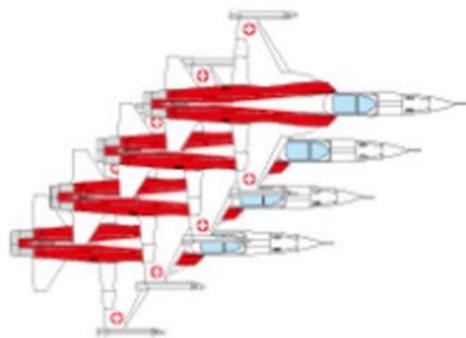
Swan



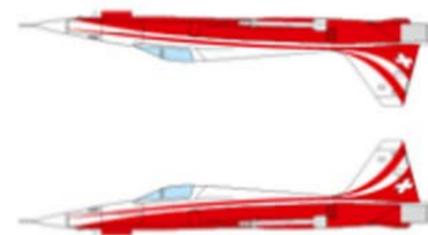
Box



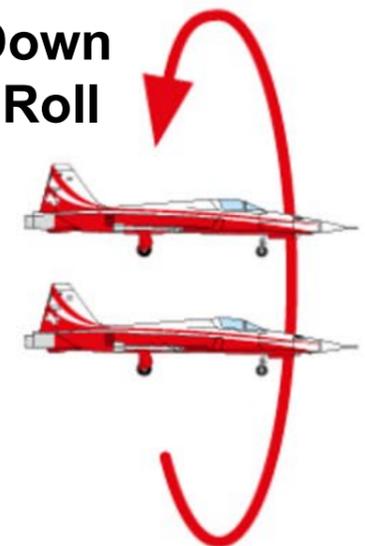
Shadow



Mirror



Gear Down
Barrel Roll



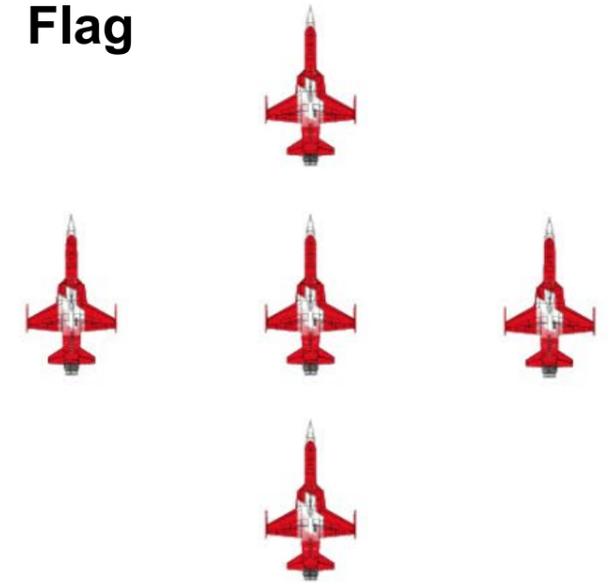
Sphair



Tango



Flag



Manta



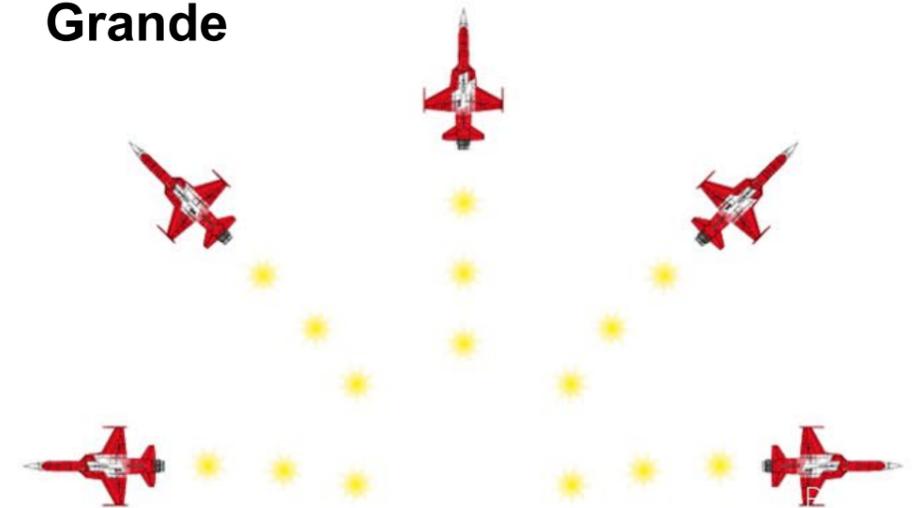
Supercanard



Tunnel



Grande



Images by Schweizerischen Eidgenossenschaft / VBS





Jasper
Photography



Asper
Photography



PäPü
Photography



Jasper
Photography



Patrouille Suisse

Verbandsflug - Sicherheit

Der Verbandsflug ist reine Handarbeit und verlangt höchste Konzentration und Präzision. Die Piloten fliegen nur auf Sicht und können nicht auf technische Hilfsmittel zurückgreifen. Um seine Position im Verband genau einzuhalten, kann sich jeder Pilot nur an seinem Vordermann orientieren. Die Ausnahme bildet der Leader. Er trägt die Verantwortung für die Einteilung, die korrekte Erteilung der Kommandos zum richtigen Zeitpunkt sowie die Navigation. Die weiteren Piloten sind darum besorgt, ihre Position zu halten und das Programm korrekt zu fliegen. Um nicht in die verwirbelte Luft des jeweils vorderen Flugzeuges zu gelangen, fliegen die Piloten rund zwei Meter höhenversetzt.

Minimalhöhe: 60–100 m

Abstand: 3–5 m

Beschleunigung: min. -3g, max. +7g

Geschwindigkeit: 250–1100 km/h

Grosser Platzbedarf

Im Gegensatz zu vielen Vorführteams verwendet die Patrouille Suisse mit dem F-5 Tiger einen Kampffjet. Dieser fliegt um einiges schneller als beispielsweise ein Trainingsflugzeug. Der Kurvenradius und damit der Platzbedarf ist dementsprechend gross. Ein Schönwetterprogramm kann bei einer Wolkenuntergrenze von etwa 3000 m geflogen werden, ein Mittelwetterprogramm braucht etwa 1500 m und für ein Schlechtwetterprogramm müssen die minimalen Wetterbedingungen vorherrschen.

Beispiel Looping: die Eingangsgeschwindigkeit beträgt ca. 850 km / h, die Belastung 4 bis 5 g und der Durchmesser beläuft sich auf ca. 3000 m.

Beispiel Walze: die Eingangsgeschwindigkeit beträgt ca. 700 km / h, die Belastung 3 bis 4 g und der Durchmesser beläuft sich auf ca. 1500 m.

Minimale Wetterbedingungen

Um ein Schlechtwetterprogramm durchführen zu können braucht die Patrouille Suisse eine minimale Sicht von 5 km und eine Wolkenuntergrenze von 1000 ft (300 m)

Die Sicherheit stets an erster Stelle

Die Patrouille Suisse hält sich strikte an klar definierte Minimalhöhen. Bei horizontalen Vorbeiflügen wird auf minimal 200 ft (60 m) geflogen, für alle anderen Manöver gilt die Minimalhöhe von 300 ft (100 m). Der Abstand zum Publikum beträgt minimal 230 m. Bei Kurven und Manövern mit einem Vektor zum Publikum beträgt der Minimalabstand 450 m.

Die Abstände zwischen den einzelnen Flugzeugen innerhalb des Verbandes betragen drei bis fünf Meter. Die Piloten fliegen rund zwei Meter höhenversetzt, um nicht in die verwirbelte Luft des jeweils vorderen Flugzeuges zu gelangen.

Ground Crew: Präzision auch am Boden

Genauigkeit und Präzision: Diese beiden Eigenschaften charakterisieren nicht nur die Flugfertigkeiten der Patrouille-Suisse-Piloten, auch hinter den Kulissen werden diese beiden Werte gelebt. Denn erst die exakte und speditive Arbeit der Ground Crew bringt die Patrouille Suisse überhaupt in die Luft. Täglich leisten die Flugzeug-, Geräte- und Waffenmechaniker sowie Avioniker der Reparaturstaffel, die Plane Captains des Flugbetriebs sowie die für alle Transport- und Fahrzeugbelange verantwortlichen Logistiker einen wichtigen Beitrag zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft. Mit einem breit gefächerten Fachwissen sorgen sie dafür, dass die Flugzeuge den Piloten stets einwandfrei und zeitgerecht übergeben werden können.

Die Ausrüstung der Piloten

Um den Piloten im Falle eines Feuers an Bord zu schützen, ist das Pilotenkombi aus einem nicht brennbaren Material (Nomex®) hergestellt. Wichtiger Bestandteil: die Anti-g-Hose. Treten g-Kräfte auf, etwa bei engen Kurven oder Abfangmanövern, bläst sich die eingebaute Plastikblase automatisch auf. Die dafür notwendige Druckluft liefert das Flugzeug, die Menge variiert dabei je nach Stärke der g-Kräfte. Dadurch wird verhindert, dass Blut vom Kopf in die Bein- und Bauchregion abfließt und der Pilot das Bewusstsein verliert. Auch der Helm dient als Schutz des Piloten und ist mit der Sauerstoffmaske und dem Funk-Mikrofon verbunden.

Muss sich der Pilot mit einem Schleudersitz-Abschuss retten, verbessern zudem die integrierte Schwimmweste (dient auch als Kopf- und Nackenschutz bei einer harten Landung mit dem Fallschirm) und das Notfunkgerät seine Überlebenschancen erheblich. Im Gegensatz zu anderen Flugzeugen, bei welchen der Fallschirm im Sitz eingebaut ist, tragen ihn die F-5 Piloten am Rücken.

Quelltext: Schweizerische Eidg. VBS



Images: Schw. Eidg. VBS



Jasper
Photography



Jasper
Photography



Jasper
Photography



Jasper
Photography

Patrouille Suisse

Die Geschichte

Gründung

Am 22. August 1964 wurde die Patrouille Suisse gegründet. Die Idee, ein Vorführteam mit Berufspiloten aufzustellen, stammt allerdings schon aus dem Jahr 1959. Damals erhielt das Überwachungsgeschwader (UeG) vom damaligen Eidgenössischen Militärdepartement (EMD) den Auftrag, eine aus vier Maschinen bestehende Doppelpatrouille für Demonstrationszwecke zu trainieren. Geflogen wurde mit britischen Kampfflugzeugen Hawker Hunter Mk 58.

Im Hinblick auf die Landesausstellung Expo 64 in Lausanne und die Feier zum 50-jährigen Bestehen der Luftwaffe wurde das Training mit der Hunter-Doppelpatrouille intensiviert. In Anlehnung an die französische Kunstflugformation Patrouille de France nannte man das Team spontan Patrouille Suisse. Man war von der Publikumswirksamkeit des Formationsflugs überzeugt und beschloss deshalb, die Patrouille Suisse zum offiziellen nationalen Kunstflugteam zu ernennen.



Hawker Hunter Mk 58 der Patrouille Suisse

Im Jahr 1965 bestritt das Team erstmals eine ganze Saison mit vier Vorführungen. In der Folgezeit wurde das Programm ständig verfeinert und die exakte Ausführung der einzelnen Figuren perfektioniert. 1970 stiess eine fünfte Maschine zum Team. Bis 1978 war es wegen der strikten Neutralität der Schweiz nicht möglich, an Flugvorführungen im Ausland teilzunehmen. In diesem Jahr wurde die Schweizer Kunstflugstaffel zum 25-jährigen Bestehen der Patrouille de France nach Frankreich eingeladen und durfte in Salon-de-Provence ihr Können erstmals im Ausland – mit neu sechs Maschinen – zeigen.

Anlässlich der 700-Jahr-Feier der Eidgenossenschaft im Jahr 1991 erhielten die Hunter ein neues

Aussehen: Die Flügelunterseiten leuchteten neu in den Schweizer Farben Rot und Weiss. Drei Jahre später flogen die Piloten der Patrouille Suisse ihre letzte Vorführung auf dem Flugzeugtyp Hunter. Die Nachfolgemaschinen, die schnelleren und wendigeren amerikanischen F-5 E Tiger, brachten 1995 das Team nach 30 Jahren in fliegerisches Neuland.

Auszeichnungen

Für eine perfekte Vorführung an der grössten militärischen Flugshow der Welt, dem Royal International Air Tattoo 2000 auf dem RAF-Basis Cottesmore, gewann das Team das «King Hussein Memorial Sword» für die beste Flugvorführung. An der grossen Flugshow «Air04» in Payerne feierte die Luftwaffe im Jahr 2004 ihr 90-jähriges Bestehen und die Patrouille Suisse ihren 40. Geburtstag. Mit einer einmaligen Grossformation von 40 Flugzeugen, bestehend aus den namhaftesten Kunstflugteams aus fünf verschiedenen Ländern, wurden die Jubilare mit einem Defilee geehrt.

Nachdem Ende Dezember 2005 der letzte Kampfjet vom geschichtsträchtigen Flugplatz Dübendorf gestartet war, kehrte die Patrouille Suisse anlässlich der Konzerte der Rolling Stones und der Popkone Madonna als deren «Vorgruppe» zurück nach Dübendorf. Neben den ganz grossen Flug-Meetings in Europa waren die Botschafter der Lüfte mehrfach an der internationalen Luftfahrt Ausstellung ILA in Berlin zu sehen. Das deutsche Publikum war begeistert und die Patrouille Suisse wurde mit einem originalen Element der Berliner Mauer geehrt. Das Team zeige immer wieder, wie physikalische Grenzen fallen und neue Mauern durchbrochen werden. Das geschichtsträchtige Monument kann auf dem Patrouille-Suisse-Platz beim Militärflugplatz Emmen besichtigt werden.

Als logistische Meisterleistung stellte sich die im Jahr 2012 durchgeführte «Nordic-Tour» heraus. Sieben Flugzeuge und zwei Lastzüge wurden innert drei Wochen durch halb Skandinavien disponiert. Anlässlich dieser wunderschönen Tournee konnte das Team in Kauhava (Finnland) im Rahmen der Midsommernight-Airshow um 23.00 Uhr unter der Mitternachtssonne eine eindruckliche Flugshow zeigen.

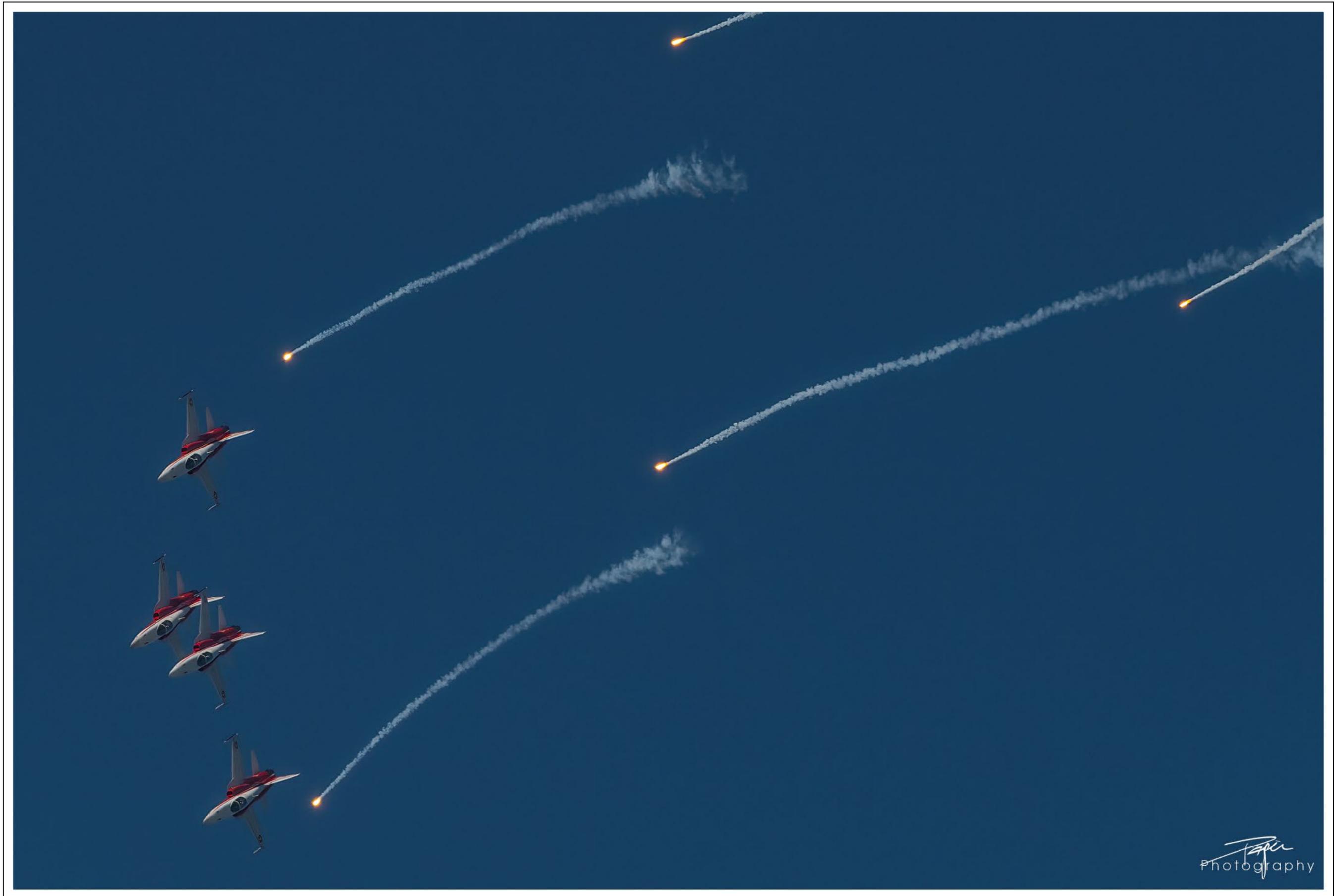
Im Jahr 2014 feierte die Patrouille Suisse ihr 50-jähriges Bestehen. Dieser Geburtstag wurde im Laufe des Jahres gebührend gefeiert und erreichte seinen Höhepunkt an der Airshow AIR14 in Payerne. Nachdem im Jahr 2016 der politische Entscheid getroffen wurde, die F-5 Tiger weiterhin als Zieldarstellungsflugzeug einzusetzen, werden wir dieses wunderschöne und elegante Flugzeug auch in Zukunft mit der Patrouille Suisse am Himmel bestaunen können.

Der Dachverband der schweizerischen Luft- und Raumfahrt verlieh der Patrouille Suisse im Jahr 2017 den «AEROSUISSE AWARD», welcher grosse Verdienste zu Gunsten der schweizerischen Luft- und Raumfahrt würdigt. Die Patrouille Suisse als Botschafter für Schweizer Werte und die Schweiz fördere die Faszination des Fliegens, wirke als Vorbild und verstärke nicht zuletzt den positiven Eindruck der Luftwaffe, begründete die Award-Jury.

Bereits seit 1978 fliegt der F-5 E Tiger für die Schweizer Luftwaffe. Im Jahr 2018 durfte die Patrouille Suisse das 40-jährige Jubiläum ihres Vorführmittels mitfeiern.



Tape
Photography





Jasper
Photography



Fapen
Photography

Patrouille Suisse

Das Flugzeug Northrop F-5E Tiger II

Northrop F-5E Tiger II

Gegen Ende der Siebzigerjahre ergab sich eine Lücke im Raumschutz. Diese wurde mit dem Northrop F-5E Tiger II geschlossen.

Mit dem Ausscheiden der Venom und dem vermehrten Hunter-Einsatz im Erdkampf ergab sich gegen Ende der Siebzigerjahre eine Lücke im Raumschutz. Diese wurde mit dem Northrop F-5E Tiger II geschlossen. Nach eingehender Erprobung beantragte der Bundesrat dem Parlament am 27. August 1975 die Beschaffung von 72 Tiger-Jagdflugzeugen; davon 66 vom Typ F-5E (Einsitzer) und 6 vom Typ F-5F (Doppelsitzer) und beantragte dafür einen Kredit von 1170 Mio. Franken. Das Parlament beschloss den Kauf in der Frühjahrssession 1976. Die Einzelteile und Baugruppen wurden in den USA hergestellt und die Endmontage im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W) durchgeführt.

Mit der Armeebotschaft 2018 beantragte der Bundesrat am 14.02.2018 die Ausserdienststellung von nicht mehr benötigten Waffensystemen oder Teilen davon. Dazu gehörten 27 der zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen 53 F-5-Tiger Kampfflugzeuge. Sie sollten verkauft werden. Die verbleibenden 26 Flugzeuge sollten zur Entlastung der F/A-18 Hornet von Nebenaufgaben weiterhin eingesetzt werden, insbesondere für die Zieldarstellung im Training, für die Überwachung der Radioaktivität oder für die Patrouille Suisse.

Die F-5E Tiger der Patrouille Suisse

Zwölf Flugzeuge wurden rot-weiss bemalt, um für die Zuschauer, aber auch für die Piloten untereinander, besser sichtbar zu werden. Durch die Bemalung lassen sich die Flugzeuge auch im Luftkampf besser unterscheiden. Um die Sichtbarkeit weiter zu verbessern, wurden diese Flugzeuge 1996 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 die aktuell zehn rot-weissen F-5E Tiger II, von denen die PS jeweils sechs bei den Vorführungen einsetzt, stehen acht Rüstsätze zur Verfügung. Die Rauchanlage wird durch einen Knopf am Steuerknüppel ein- und ausgeschaltet, jeweils auf das Kommando des Leaders. Dabei wird ein Diesel-Öl-Gemisch in den heissen Abgasstrahl des rechten Triebwerks gespritzt. Es generiert so den Rauch – insgesamt während rund drei Minuten. Um Platz für den zusätzlichen Tank für die Rauchanlage zu schaffen, wurde bei den rot-weissen «Tigern» die rechte Kanone entfernt.



Die Tage des Tigers sind gezählt Erste Verkäufe

Das amerikanische Department of the Navy kaufte am 10.08.2002 in einem einzigartigen «umgekehrten» Foreign Military Sales (FMS)-Verfahren 32 gebrauchte F-5E Tiger II in der Schweiz ein, die alle bis Juni 2008 als F-5N vor allem für realistisches Training bei den Aggressor-Staffeln der U.S. Navy in Dienst gestellt wurden. Die demontierten Maschinen wurden von C-130T Hercules Transportern der Navy Reserve paarweise in Emmen abgeholt und zum Northrop Grumman-Werk in St. Augustine, Florida gebracht. Der letzte dieser Abholflüge fand am 26.10.2007 statt. Bei Northrop-Grumman fand eine komplette Überholung einschliesslich des Austauschs von Strukturteilen und weiterer Modifikationen statt. Drei der Schweizer F-5E wurden mit einer neuen Bugsektion zu Doppelsitzern umgebaut und erhielten danach bei der Navy die Bezeichnung F-5F. Neben der Staffel VFC-13 in Fallon, die ihre erste F-5N am 16. März 2004 übernahm, wurden zwei weitere Staffeln mit den überholten F-5E aus der Schweiz ausgestattet. Ein Dutzend gingen zur Marine-Corps-Einheit VMFT-401 «Sniper» in Yuma, Arizona und etwa ein Dutzend Flugzeuge zur VFC-111 «Sundowners» in Key West, Florida.



Später wurden von den USA noch weitere 12 Schweizer F-5E Tiger II gekauft, so dass schliesslich insgesamt 44 Tiger für \$50 Millionen an die U.S. Navy gingen. Die letzte dieser Maschinen, ein Einsitzer F-5N Tiger II, wurde der Navy am 29.04.2009 in St. Augustine mit einer Zeremonie übergeben. Die bei Northrop Grumman innert fünf Monaten überholten und modifizierten Flugzeuge sollen bei der Navy bis 2015 weiter fliegen.

Zusätzlich zu den an die USA verkauften Flugzeugen wurden drei weitere F-5E aus unterschiedlichen Gründen liquidiert.

Vier Jahre in Österreich im Einsatz

Um in Österreich die Lücke zwischen der Ausserdienststellung der Saab Draken und der Einführung des Eurofighters überbrücken und die Luftraumüberwachung sicherstellen zu können, schlossen die Schweiz und Österreich im April 2004 einen Rahmenvertrag zur Vermietung von insgesamt zwölf F-5E Tiger der Schweizer Luftwaffe ab.

Alle hier wiedergegebenen Texte sind von der Informationswebsite des Bundes www.vtg.admin.ch übernommen worden.







Jasper
Photography

Erster Absturz in der über 58-jährigen Geschichte der Patrouille Suisse

In den Niederlanden sind zwei Tiger-Kampfflugzeuge der Patrouille Suisse während eines Trainingsfluges kollidiert. Eine Maschine stürzte ab. Der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz retten.

Geschichte dieses Fluges

Am 9. Juni 2016, gegen 16.15 Uhr, kam es zwischen zwei F-5E Tiger II-Flugzeugen der Schweizer Luftwaffe während einer Trainingsmission für die Tage der offenen Tür der niederländischen Luftwaffe auf dem Luftwaffenstützpunkt Leeuwarden in den Niederlanden zu einer Kollision in der Luft. Beide Flugzeuge waren Teil des Schweizer Demoteams Patrouille Suisse und wurden vom Schweizer Militär geflogen.

Eines der Flugzeuge, Nummer 3 mit der Registrierung J-3086, stürzte in einen Teich. Der Pilot stieg kurz vor dem Absturz erfolgreich aus und landete in einem Gewächshaus. Das andere Flugzeug, Nummer 2 mit der Registrierung J-3088, erlitt Schäden am rechten horizontalen Stabilisator, der Klappe und der Fahrwerkstür, landete jedoch sicher auf dem Luftwaffenstützpunkt Leeuwarden.

Der Unfall ereignete sich, weil der Pilot des Flugzeugs Nummer 3 das Flugzeug Nummer 2 aus den Augen verlor, während er während einer Formationswiedervereinigung

in unmittelbarer Nähe von Nummer 2 manövrierte. Infolgedessen kollidierten beide Flugzeuge, während sie eine gegenüberliegende Querneigung zueinander hatten.

Flugvorbereitung

Am Donnerstagmorgen, 9. Juni 2016, startete die Patrouille Suisse in der Schweiz und erreichte gegen 11.00 Uhr den Luftwaffenstützpunkt Leeuwarden. Nach der Ankunft meldete sich das Team bei den Display Operations des Open Air Day's und das Team erhielt Briefings über die örtlichen Verfahren, das Displayprogramm, das lokale Wetter und die Zeitpläne. Gegen 14.45 Uhr führte das Team sein Formationsbriefing vor dem Flug durch, das Wetterinformationen, Formationsflug, Formationswechsel, Flugsicherheit und ein Sicherheitsthema des Tages enthielt.

Nach der Vorbereitung ihrer Flugzeuge starteten die sechs Flugzeuge der Patrouille Suisse gegen 16.00 Uhr vom Luftwaffenstützpunkt zu einem Probeflug, der sich als Unfallflug entpuppte.

Der Verhängnisvolle Flug



Abbildung 1: Von den vier Flugzeugen der Formation geflogene Spuren und der Ort der Kollision. Die schwarze Linie stellt die Strecke von Nummer 1 dar, die gelbe Linie ist Nummer 2, die blaue Linie ist Nummer 3 und die rote Linie ist Nummer 4. (Quelle: Dutch Safety Board)

Der Unfallflug begann mit einem Standard-Formationsstart. Alle sechs Flugzeuge starteten gleichzeitig in zwei Formationen von drei Flugzeugen vom Luftwaffenstützpunkt. Nach dem Start führte das Team eine Gebietserkundung durch und begann gegen 16.10 Uhr mit der Vorführungsprobe. Mehrere Formationen wurden in einer Formation aus sechs Flugzeugen geflogen. Nachdem sich diese Formationen gebildet hatten, teilte sich die Formation in eine four-ship Formation, bestehend aus den Nummern 1 bis 4, und einer two-ship Formation, bestehend aus den Nummern 5 und 6. Während diese beiden Flugzeuge eine Soloshow aufführten, bildeten sich die Nummern 1 bis 4 eine Diamond- oder Box-Formation östlich des Flugplatzes. Die vier Flugzeuge teilten sich in zwei Formationen aus two-ship Formation auf, flogen anschliessend aus entgegengesetzten Richtungen und überholten einander, woraufhin Nummer 3 und 4 eine Linkskurve machten und planten, sich mit Nummer 1 und 2 zu verbinden, was zur Diamond-Formation führte. Der Flug wurde zwischen 1.000 und 1.500 Fuss durchgeführt. Während des gesamten Fluges gab der Formationsführer Nummer 1 den Formationsbefehlen über Funk, einschliesslich der zu fliegenden Höhen und Geschwindigkeiten.

Der Unfall

Nach dem entgegengesetzten Pass (A) drehten die Nummern 3 und 4 nach Nordwesten (B), um eine Linkskurve nach Westen auszuführen, um sich wieder den beiden anderen Flugzeugen anzuschliessen. Während der Linkskurve, bevor sich die Diamond-Formation bildete, flog Nummer 3 unter Nummer 4 hindurch und überholte das andere Flugzeug (C).

Als Pilot Nummer 3 erkannte, dass er nicht in Position war und schneller als die anderen Flugzeuge in der Formation flog, reduzierte er die Leistung und drehte sich nach rechts, um unter der Formation hindurchzufliegen. Laut dem Piloten ist dies ein übliches Ver-

fahren, um die Geschwindigkeit zu reduzieren und sich wieder in die Nähe der anderen Flugzeuge zu positionieren. Dabei verlor er Flugzeug Nummer 2 aus den Augen. Pilot Nummer 2, der in Formation mit Nummer 1 flog und sich auf die Position von Nummer 1 konzentrierte, sah Flugzeug Nummer 3 nicht. Die Geschwindigkeitsabnahme von Flugzeug Nummer 3, während der Pilot dieses Flugzeugs die anderen Flugzeuge in der Formation aus den Augen verlor, führte dies dazu, dass die Flugzeuge Nummer 2 und 3 miteinander kollidierten. Bei der Kollision traf das Flugzeug Nummer 3 mit seinem linken Hauptflügel die Nummer 2, beschädigte dabei die rechte Tragfläche einschliesslich der Klappe und schnitt die Hälfte des rechten Höhenruders des Flugzeugs Nummer 2 ab.

Das Flugzeug Nummer 3 wurde so stark beschädigt, dass das Flugzeug unkontrollierbar wurde und um die Längsachse stürzte. Nachdem er erkannt hatte, dass das Flugzeug unkontrollierbar war, stieg der Pilot aus, nachdem sich das Flugzeug mehr oder weniger aufrecht gedreht hatte. Der Pilot, sein Schleudersitz und der Fallschirm fielen durch das Glasdach eines Gewächshauses und schlugen auf dem Boden auf. Der Pilot erlitt leichte Verletzungen. Das Flugzeug stürzte am Rand eines Teiches neben dem zum Gewächshaus gehörenden Bauernhaus ab und versank im Wasser.

Der Pilot des Flugzeugs Nr. 2 steuerte das Flugzeug zunächst in Richtung See und führte einige Kontrollierbarkeitsprüfungen durch. Nachdem er davon überzeugt war, dass sein Flugzeug trotz des erlittenen Schadens noch flugfähig war, konnte er zum Luftwaffenstützpunkt Leeuwarden zurückkehren und einige Minuten später normal landen. Einige Monate nach dem Unfall wurde ein Teil des abgeschnittenen rechten Leitwerks auf dem Dach eines Gebäudes in der Nachbarschaft rund 1300 Meter nordöstlich des Aufprallbereichs des Flugzeugs Nummer 3 gefunden.



Abbildung 7: Schaden Flugzeug Nummer 2 - Unterseite rechter Flügel (oben links); rechte Hinterkantenklappe (oben rechts); rechtes Höhenleitwerk (unten links); Gefundener Teil des rechten Höhenleitwerks (unten rechts). (Quelle: Dutch Safety Board)

Informationen zu Flugzeug Nummer 3: Das Flugzeug wurde total zerstört. Eine weisse, linke Raketenabschussschiene des Flugzeugs wurde auf einem Feld in der Nähe der Kollisionsstelle gefunden. Die Startschiene war zerkratzt und hatte einige Spuren von roter Farbe auf ihrer Oberfläche. Bei der Bergung wurden mehrere grosse und kleine Flugzeugteile des Flugzeugs Nummer 3 gefunden und zur Untersuchung sichergestellt. Unter diesen Teilen befanden sich ein Teil des linken Flügels und des Querruders. Ursprünglich wurden diese Teile zusammengefügt, aber jetzt abgeschnitten. Das Querruder wurde durchgeschnitten und dieser Schnitt in die Tragfläche verlängert. Die Kante des linken Teils des Querruders war verbogen und hatte etwas rote Farbe darauf.

Quelle: Dutch Safety Board

Zum Manöver, das zum Unglück führte, sagt Schellenberg (Kommandant der Schweizer Luftwaffe): Zwei Solo-Piloten hätten eine Trainingsvorführung vor Publikum gemacht. Währenddessen habe sich der Rest der Patrouille neu gruppiert – dort sei die Berührung geschehen. «Ein Routinemanöver, nicht spektakulär.»

Die Schweizer Luftwaffe verfügte vor dem Unfall über 54 F-5-Tigerjets. Ein Teil davon ist stillgelegt, 26 waren bislang in flugfähigem Zustand erhalten. 22 davon sind Einsitzer, vier Doppelsitzer. Mit dem Unfall fällt nun ein Einsitzer weg.

Ob man mit 25 Maschinen weitermachen oder eine weitere Maschine aufnehmen, das bleibe nun zu entscheiden. Eine Reaktivierung eines stillgelegten Tigers wäre finanziell verkraftbar, so Schellenberg.

«Erfahrene Piloten»

Die Piloten seien erfahren gewesen, hält Schellenberg fest. Der eine Pilot verfüge über 1250 Flugstunden, der andere über 2000 Flugstunden auf den Flugzeugtypen F/A-18, F-5, PC-21 und PC-7.

Zur Unfallursache – ob es sich um einen technischen oder einen Pilotenfehler handelt – kann der Luftwaffenchef noch keine Angaben machen: «Dazu kann ich nichts sagen.»

«Wir haben keine Anhaltspunkte dafür, dass es sich um einen systematischen flotten-spezifischen Fehler handeln könnte, und ich sehe mich nicht veranlasst die Tiger-Flotte zu grounden», so der Luftwaffenchef weiter.

Diesen Fehler machte der Pilot

In seinem Schlussbericht zur vorläufigen Beweisaufnahme hält der Untersuchungsrichter fest, dass dem bei der Kollision verletzten Piloten zum Unfallzeitpunkt wahrscheinlich das erforderliche Situationsbewusstsein entweder komplett fehlte oder dass dieses zumindest fehlerhaft war, wie aus einer Mitteilung der Militärjustiz vom Donnerstag hervorgeht.

Der Pilot habe nach einem Manöver zur Reduktion der Geschwindigkeit das zweite am Unfall beteiligte Flugzeug bei der Wiedereingliederung in die Formation aus den Augen verloren. Er habe es jedoch unterlassen, dies über Funk mit dem Wort «blind» zu melden. Wenn ein Pilot nach einer Trennung von der Formation wieder zu dieser aufschliesse und dabei das vor ihm fliegende Flugzeug nicht mehr sehen könne, habe er die Pflicht, diesen veränderten Sichtstatus zu melden. Die Phase der Desorientierung des Piloten sei mit fünf bis zehn Sekunden zu lang gewesen, als dass er auf die «blind»-Meldung hätte verzichten dürfen.

Das droht dem Unfallpiloten

Auch wenn der Pilot den fehlenden Sichtkontakt nicht oder zu spät realisiert habe, so sei die Verantwortung für die Vermeidung

einer Kollision beim fraglichen Manöver gemäss den geltenden Reglementen bei ihm gelegen. Ein mögliches Fehlverhalten des Piloten als Unfallursache lasse sich deshalb nicht ohne Weiteres von der Hand weisen. Der Auditor der Militärjustiz hat nun gegen den Piloten des abgestürzten Flugzeuges Anklage vor Militärgericht erhoben. Der Auditor wirft dem Piloten vor, bei dem von ihm geflogenen Annäherungsmanöver seine Sorgfaltspflichten verletzt und dadurch die Kollision verursacht zu haben. Aus diesem Grund habe er sich des fahrlässigen Missbrauches und Verschleuderung von Material, der fahrlässigen Störung des öffentlichen Verkehrs sowie der mehrfachen fahrlässigen Nichtbefolgung von Dienstvorschriften schuldig gemacht. Für den angeklagten Piloten gilt weiterhin die Unschuldsvermutung.





Jasper
Photography



Jasper
Photography



Jasper
Photography

FOTOEXKURSIONEN

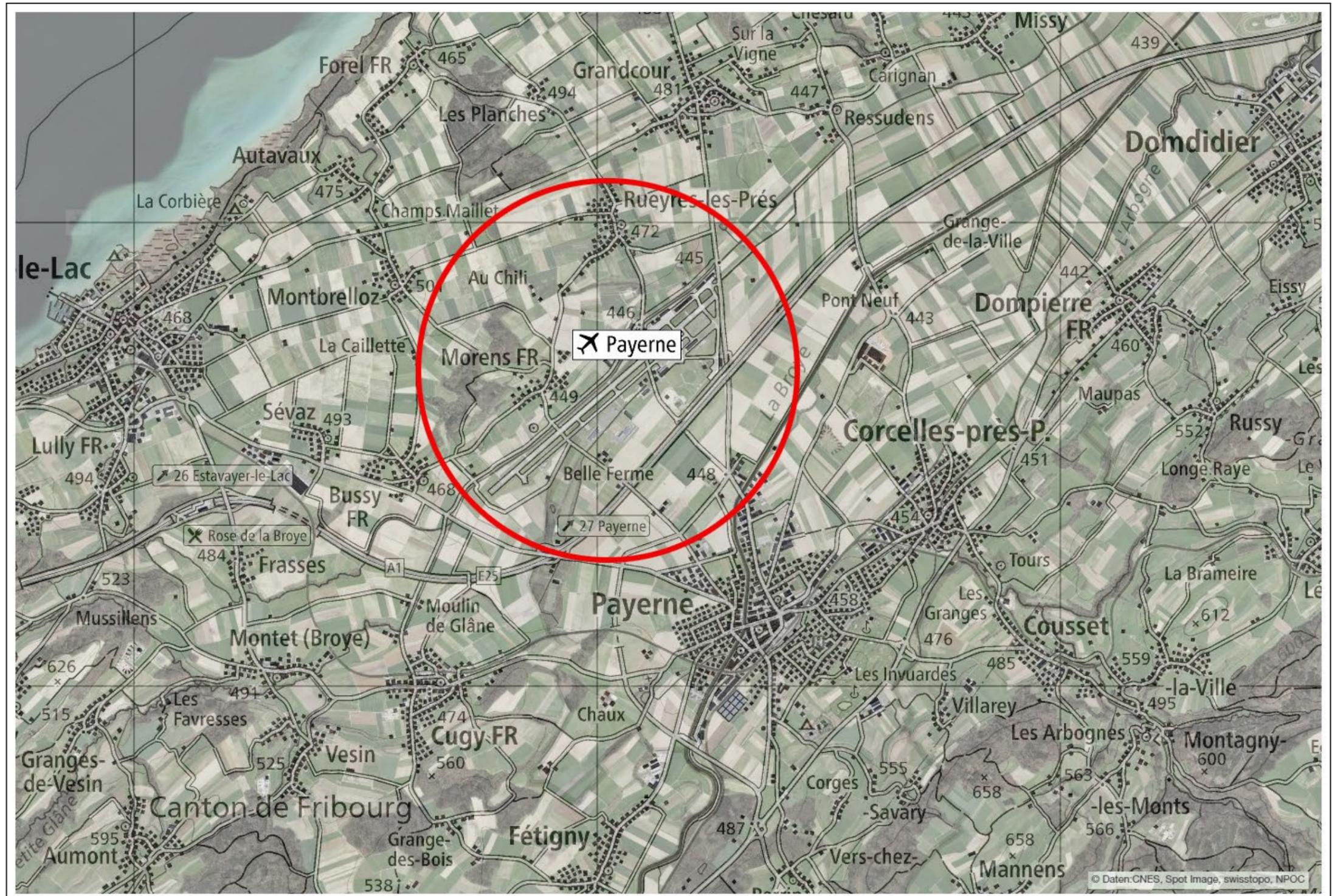
PAYERNE

MILITÄRFLUGPLATZ PAYERNE

Das Gglande des Flugplatzes Payerne gehört zum grössten Teil zum Kanton Freiburg. Er erstreckt sich über eine Fläche von etwa 320 Hektar, von denen 150 zum Territorium des Kantons Waadt und 170 zu dem des Kantons Freiburg gehören. Mit den Schiessplätzen und ausgelagerten Standorten ergibt sich eine Gesamtfläche von 500 Hektar, davon 350 im Kanton Freiburg.

Die Luftwaffe hat seit 1921 eine enge Beziehung zu Payerne und zur Broye. Sie ist im Laufe der Zeit einer der grössten Arbeitgeber in der Region geworden. Über 510 Personen haben heute eine enge Verbindung zum Einsatz und zur Ausbildung der Luftwaffe (Flugwesen und Fliegerabwehr) beim Flugplatzkommando und am Waffenplatz Payerne. Dies alles ist auch ein Grund, kein schlechtes Gewissen zu haben, wenn man die Flugzeuge der Schweizerarmee fotografiert. Sie sind nun mal da, ich bin mir bewusst, dass es sich hier um Kriegsgeräte handelt, aber es kommt doch auf die Sichtweise an. Ich sehe vor allem den Jet, eine tolle Flugmaschine. Derjenige welcher Formel-1 Boliden fotografiert, macht sich, während er das tut, auch nicht Gedanken über die Nachhaltigkeit dieser «Sportart». Hier geht es doch um die Technik, Power und Schönheit, einfach um die Faszination dieser hochgezüchteten Fortbewegungsmittel.

Und ich finde es einfach fantastisch, dass ich diese Fluggeräte in meiner näheren Umgebung als «Fotoexkursion», fotografieren kann. Es stellt auch eine echte Herausforderung dar, die richtigen Einstellungen an der Kamera vorzunehmen, um diese schnellen Objekte zu fotografieren.





Payerne Air Base

Die Geschichte

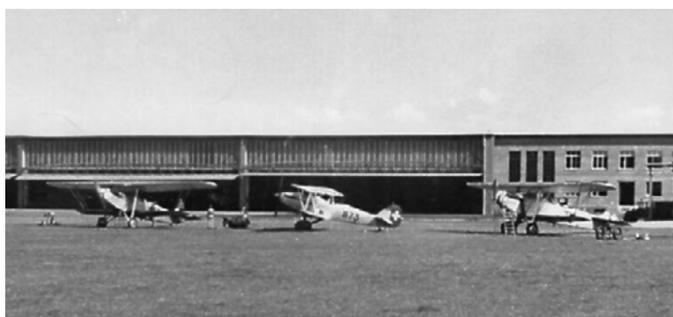
1921 mietete der Bund von der Gemeinde Payerne Land, um einen Flugplatz zu errichten. 50 Jahre nach dem Flug von Failloubaz wurde 1960 auf dem Militärflugplatz ein Denkmal erstellt. Ernest Failloubaz, Inhaber des ersten Schweizer Pilotenbrevets, flog am 28. September 1910 die Strecke Avenches–Payerne. Heute ist Payerne der grösste und wichtigste Militärflugplatz der Schweiz. Zu den stationierten Fliegerstaffeln gehören die Staffeln 17 und 18 auf F/A-18 Hornet, die Staffel 6 auf F-5 Tiger sowie die Lufttransport Staffeln 1 und 5 auf EC635 und Super Puma/Cougar.

Seit 1998 kann der Flugplatz auch für zivile Zwecke benutzt werden.

Das Flugplatzkommando Payerne ist heute das wichtigste Kommando und die Speerspitze der Luftwaffe. Um Flugbetrieb und die Wartung der Maschinen und Systeme zu gewährleisten, bietet es 230 direkte Arbeitsplätze. Zu diesen Stellen kommen noch 32 Lehrlinge in den Bereichen Polymechanik und Elektronik sowie Angestellte der Logistikbasis der Armee und von Skyguide hinzu.

Der Militärflugplatz Payerne ist die Heimatbasis der F/A-18-Fliegerstaffeln 17 Falcons und 18 Panthers, die Staffel 6 auf F-5 Tiger sowie die Lufttransport Staffeln 1 und 5 auf EC635 und Super Puma/Cougar. Sämtliche Luftfahrzeuge der Schweizer Luftwaffe werden von Payerne aus eingesetzt. Der Militärflugplatz Payerne dient als Ausbildungsstätte für sämtliche bodengebundenen Aufgaben für den Flugbetrieb, die Rekrutenschulen und Unteroffiziersausbildungen in Bereichen wie Flugzeugmechaniker, Unfallpikett usw. werden auf dem Militärflugplatz Payerne durchgeführt. Auch die F/A-18-Simulatoren befinden sich in Payerne. Die an beiden Pistenenden vorhandene Fangseilanlage, für F/A-18 und F-5, sind bündig in der Piste versenkbar damit sie kein Hindernis für Kleinflugzeuge darstellen.

Die fliegenden Komponenten der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) sind auf dem Militärflugplatz stationiert und das zweite Flugzeug, HB-SIB, von



Solar Impulse ist in Payerne stationiert. Die Autobahn A1 ist über einen Rollweg bei der Halle 5 mit dem Flugplatzgelände verbunden und kann wenn nötig als Start- und Landepiste verwendet werden. Jedoch wurde seit dem Bau der Autobahn diese Möglichkeit noch nie genutzt.

Auf dem Gelände des Militärflugplatz Payerne befindet sich zudem das Luftfahrtmuseum Musée de l'aviation militaire de Payerne Clin d'Ailes. Dieses bietet gegen Bezahlung Mitflüge ab Payerne in der Mirage IIIDS J-2012 (zivile Immatrikulation HB-RDF) an. Der Flugbetrieb mit dem Trainer Hawker Hunter T.68 J-4203 (zivile Immatrikulation HB-RVW) wurde im Oktober 2014 eingestellt. Dieses Flugzeug befindet sich nun im Museum.

2004 fand auf dem Militärflugplatz Payerne die Internationale Airshow Air04 statt. Vom 30. August bis am 7. September 2014 fand auf dem Militärflugplatz Payerne die Air14 Airshow statt, jeden Tag führten die Schweizer Kunstflugteams Patrouille Suisse, Super Puma Display Team, F/A-18 Hornet Solo Display und PC-7 Team eine Flugvorführung vor. An den zwei Wochenenden wurden auch ausländische Flugzeuge und historische Flugzeuge vorgeführt. Grund für diesen Anlass war das 100-jährige Bestehen der Schweizer Luftwaffe sowie 50 Jahre Patrouille Suisse und 25 Jahre PC-7 Team.

Mit der «AIR14» in Payerne feierte die Schweizer Luftwaffe ihr 100-Jahre-Jubiläum sowie 50 Jahre Patrouille Suisse und 25 Jahre PC-7 TEAM. Über 400'000 BesucherInnen zog es auf den Militärflugplatz, um die besten Schweizer Piloten und einige der weltbesten Flugstaffeln zu sehen. Auf kleinen Anhöhen kämpften Spotter - das sind von der Aviatik begeisterte Fotografen - um die idealen Plätze. Es brummte, es dröhnte, es donnert über dem hellen, weiten Tal der Broye. Pausenlos zeigen Propellermaschinen und Kampffjets am Himmel über dem Flugplatz Payerne ihre Kunststücke.



Quelle: swissair00.ch

LANDUNG MIT FANGHAKEN



1 - Mein Standort | 2 - Fanganlage | 3 - Stillstand

04.03.2022 - Beim heutigen, unverhofften Besuch auf dem Militärflugplatz Payerne konnte ich etwas Spezielles fotografieren. Ich sah zu, wie drei F/A 18-Jets der Schweizer Luftwaffe zur Landung ansetzten. Die beiden ersten Maschinen legten aus meiner Sicht eine einwandfreie Landung hin. Der dritte setzte zu meiner Verwunderung etwas früh auf. Irgend Etwas bremste die Maschine stark ab. Als sie nach etwa 250 m, genau auf meiner Augenhöhe zum Stehen kam, sah ich, dass er den Fanghaken ausgefahren hatte, welcher ein schwarzes Kabel mit sich zog. Meine anschliessenden Recherchen ergaben, dass der Militärflugplatz Payerne mit einer Fanganlage für Notbremsungen ausgestattet ist. Als der F/A-18 Jet vollständig zum Stehen kam, wimmelte es nur so von Fahrzeugen auf der Piste. Feuerwehr-, Schaumlösch- und Ambulanzfahrzeuge, sowie mehrere andere, waren nun vor meinen Augen auf der Landebahn. Leute mit Schutzanzügen und Sauerstoffbehälter liefen hektisch umher. Bei weiterem Hinsehen schien mir, dass der Pilot entspannt, den rechten Arm seitlich aufgestützt, in seinem Cockpit das Treiben auf dem Rollfeld mitverfolgte. Kurze Zeit später rollte der Jet aus eigener Kraft dem Hangar entgegen. Deshalb kam ich zum Schluss, dass es sich hier womöglich um eine Übung handelte. Destotrotz, ich war im richtigen Moment, mit meiner Kamera, am richtigen Ort.

04.03.2022 | Die ersten zwei Jets des Typs Boeing F/A-18C Hornet, landeten ohne Probleme. Im Hintergrund die «Chapelle de Morens»



Päpü
Photography

04.03.2022 | Der Militärflugplatz Payerne ist mit einer Fanganlage für Notbremsungen ausgestattet. Das dritte Flugzeug musste die Fanganlage benützen, ...



04.03.2022 | ... sofort waren die Rettungskräfte vor Ort um ...



Päpü
Photography



04.03.2022 | ... die Maschine rollt aus eigener Kraft zurück zum Hangar.



Photography



F/A-18C Hornet

PAYERNE APRIL 2022

Päpü
Photography

Boeing F/A-18 Hornet

McDonnell Douglas Corporation (heute Boeing)

Hersteller: McDonnell Douglas Corporation (heute Boeing)

Hauptunterlieferant: Northrop Corporation

Endmontage: SF SCHWEIZERISCHE UNTERNEHMUNG FÜR FLUGZEUGE UND SYSTEME (früher F+W EIDGENÖSSISCHES FLUGZEUGWERK in Emmen, heute RUAG Aviation)

Verwendungszweck: Abfangjäger

Im Einsatz seit: 1997

Anzahl beschaffter Flugzeuge: 34

Registrierungen:

Boeing F/A-18C Hornet: J-5001 bis J-5026 (Einsitzer, 26 Flugzeuge)

Boeing F/A-18D Hornet: J-5231 bis J-5238 (Zweisitzer, 8 Flugzeuge)

Der Typenentscheid der Schweizer Luftwaffe für die Beschaffung der F/A-18 Hornet wurde durch deren Spitzenleistungen massgebend beeinflusst. Die Hornet hat eine sehr kurze Reaktionszeit ab Alarmstandort, weist sehr gute Flugleistungen und Flugeigenschaften auf, kann schnell beschleunigen, um innert weniger Sekunden Schallgeschwindigkeit zu erreichen. Im Sichtluftkampf zählen ihre Kurveneigenschaften zu den besten weltweit.

Dank eines leistungsstarken Radars ist es möglich, feindliche Ziele bei Tag, bei Nacht und bei jedem Wetter zu orten und sie mittels Langstreckenraketen zu bekämpfen. Für die moderne Luftkriegführung entwickelt, hat sich der F/A-18 auch bei elektronischen Störungen bewährt. Das Flugzeug, das ursprünglich für Einsätze auf Flugzeugträger konzipiert wurde, hat sich auch auf unseren kurzen Pisten und in unseren engen Alpentälern als wirksam erwiesen.

Die Endmontage im Flugzeugwerk Emmen erstreckte sich von 1996 bis 1999. Am 23.01.1997 wurde der Doppelsitzer J-5232 als erste der insgesamt 34 F/A-18 von der Luftwaffe übernommen. Die Schweizer F/A-18C/D entspricht abgese-

hen von ein paar Anpassungen genau der Version, die auch bei der U.S. Navy im Einsatz steht.

Übernahme und Einführung

Seit Oktober 1996 verliessen die Hornets nach und nach die Montagehallen in Emmen. Am 23.01.1997 wurde der Doppelsitzer J-5232 als erste der insgesamt 34 F/A-18 anlässlich einer Übergabefeier auf dem Militärflugplatz Emmen in einer Halle der SF Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge und Systeme (heute RUAG Aviation) von der Luftwaffe übernommen. Der damalige Chef der Schweizer Luftwaffe, Korpskommandant Fernand Carrel, übernahm symbolisch per Unterschrift von Rüstungschef Toni Wicki diese erste Maschine. KKdt Carrel setzte sich sehr für die F/A-18 ein.

Die Auslieferung der Hornets erstreckte sich bis Ende 1999. Die Fliegerstaffel 17 schulte als erste Frontstaffel ab Juni 1997 auf die Hornet um, gefolgt von der Fliegerstaffel 18 im Frühjahr 1998. Zuletzt wurde die damals in Dübendorf stationierte Fliegerstaffel 11 im Jahre 1999 umgeschult. Alle drei Fliegerstaffeln gehörten dem ehemaligen Ueberwachungsgeschwader (UeG) an.

Major Stéphane Rapaz wurde der erste Kommandant einer F/A-18 Staffel, der Fliegerstaffel 17, die Ende 1997 ihre operationelle Bereitschaft erreichte. Major Rapaz konnte während seines zweijährigen Umschulungsaufenthalts auf die F/A-18 bei der U.S. Navy Starts und Landungen auf einem Flugzeugträger ausführen. Damit wurde er zum ersten Schweizer überhaupt, der sich in einem Kampfjet alleine vom Katapult über das Deck eines Flugzeugträgers schleudern lassen konnte. Der ehemalige Patrouille Suisse-Pilot absolvierte auf der USS John C. Stennis im Atlantik diese Starts und Landungen. Der Katapult beschleunigt den Kampfjet in zwei Sekunden auf etwa 300 km/h; bei der Landung wird diese Geschwindigkeit durch quer über das Deck gespannte Fangkabel innerhalb 50 m vernichtet.

Die Schweizer F/A-18C/D entspricht neben ein paar Anpassungen genau der neusten Version, die auch bei der U.S. Navy zum Einsatz kommt. Aus diesem Grund ist im hinteren Rumpfteil auch der Fanghaken befestigt. Die F/A-18 rollen denn auch nicht mehr in das Fangnetz am Pistenende, wie das in der Schweizer Luftwaffe bei zu lang geratenen Landungen seit Jahrzehnten der Fall gewesen war. Mit der Einführung der F/A-18 wurden auf den Pisten Kabel-Fanganlagen eingebaut. Eine sogenannte «Netzlandung» verursacht manchmal erhebliche Beschädigungen am Flugzeug, was nun mit dem Fanghaken nicht mehr der Fall ist. Im Normalfall landen die F/A-18 aber ohne diese Hilfe.

Quelle: vtg.admin.ch

Technische Daten			
Triebwerk:	2 General Electric F404-GE-402 Turbofans	Spannweite:	11.7 m
Maximal Schub ohne Nachbrenner:	10'440 daN (je 5'220 daN)	Schub-Gewichtsverhältnis während Flugkämpfen:	1.07
Maximal Schub mit Nachbrenner:	15'660 daN (je 7'830 daN)	Maximum Geschwindigkeit auf Meereshöhe:	1'330+ km/h
Leergewicht:	11'325 kg	Maximum Machzahl:	1.8+ in grosser Höhe
Gewicht Abflug ohne Aussenlasten:	16'100 kg	Max. Einsatzhöhe:	1.8+ in grosser Höhe
Gewicht Maximum Abflug:	23'590 kg	Bewaffnung:	1 20mm M61A1 Gatling Bordkanone
Länge:	17.1 m	Luftkampf:	2 Raytheon AIM-9X Sidewinder 4 Raytheon AIM-120B AMRAAM (LL Lwf AIM-120B)
Höhe:	4.6 m	Aufhängestationen:	9, bis 6'400 kg Benützbar für Munition, Treibstoffbehälter, Navigations/Feuerleit-Anlage, EKf Behälter, ATFLIR (Advanced Targeting Forward Looking Infra-Red)

Boeing F/A-18D Hornet: J-5231 bis J-5238 (Zweisitzer, 8 Flugzeuge)

F/A-18D Hornet Doppelsitzer





F/A-18D Hornet Einsitzer

Faper
Photography

Startphase



Photography



PaPü
Photography





PaPü
Photography



Flugphase

Päpü
Photography











Fapü
Photography





Päpü
Photography



Tape Photography



Tape Photography





Päpu
Photography



Päpu
Photography



Päpu

Landephase



Photography



Photography



Photo
Photography



Päpü
Photography



PLANESPOTTING

PAYERNE APRIL 2022

Aérospatiale AS 332M1 Super Puma (TH06), besser bekannt als Super Puma



Photography

Die Transporthelikopter 06 (TH06) transportieren Menschen und Material nach Naturkatastrophen im In- und Ausland.



Die Transporthelikopter 06 (TH06) helfen bei der Vermisstensuche oder löschen Waldbrände.



Die Transporthelikopter 06 (TH06) helfen bei der Vermisstensuche oder löschen Waldbrände.







Päpü
Photography



Die Französische Luftwaffe, Armée de l'Air et de l'Espace, hat 26 PC-21 gekauft und bildet ihre zukünftigen Militärpiloten damit aus.







Tapu
Photography



Päpu
Photography

Die als „Nav-Checker“ bekannte Beechcraft King Air 350. Kontrolle des Instrumentenlandesystems auf dem Flughafen Payerne



F. P. P.
Photography

M E I N B I L D

I N S P I R A T I O N E N

Beim Fotografieren geht es um Fühlen. Wenn du nicht fühlst was du siehst, wirst du niemand dazu bringen, beim Betrachten deiner Fotos etwas zu empfinden



Fotografieren ist für mich am schönsten, wenn ich mich mit den verschiedenen Arten der Fotografie auseinandersetzen kann. Ich kann und will mich nicht auf eine spezielle Art festlegen, und das ist gut so. Es macht richtig Spass neues auszuprobieren, neue Techniken, neue Schwierigkeitsgrade, einfach von Zeit zu Zeit neue Herausforderungen. Jetzt ist PLANESPOTTING an der Reihe. Ähnlich wie bei der Sportfotografie liegt die Herausforderung des Planespottings darin, die rasanten Flugzeuge in der Bewegung zu fotografieren. Planespotting ist weit mehr als simple Fotografie von Flugzeugen. Es ist eine Herausforderung des Fotografierens in allen Belangen.

Für die Einten von euch war dieses Journal vielleicht eine Inspiration. Für die Anderen - Mécol wüty säge: «Et puis voilà, ma foi tant pis!»