

Sechs fliegende Tiger

Die Patrouille Suisse zählt zu den besten militärischen Kunstflugstaffeln der Welt. Zum 100-jährigen Bestehen des Flughafens Altenrhein sind sie das Highlight der Jubiläums-Airshow.

VON CHRISTIANE SCHÖHL VON NORMAN

Militärflugplatz Emmen, Kanton Luzern. Vor den Hangars stehen sechs Northrop F-5E Tiger II. Die Kampfflugzeuge sind bereit zum Start. Einer der Piloten ist Maj. Maurice „Moe“ Mattle – im olivgrünen Fliegeranzug, Patrouille-Suisse-Abzeichen auf der Brust, den Helm unter dem Arm. Für viele Aviatik-Fans sind er und seine Kollegen Helden – und doch spricht Mattle, der seit zwei Jahren auf der Left Wing Position fliegt, ganz abgeklärt und lässig über diesen „Job“. „Wenn man unsere Formation als Körper sieht, dann ist der Leader das Gehirn. Die anderen fünf sind die Muskeln.“ Er beschreibt damit ein System, in dem einer vorgibt, was die anderen exakt umsetzen: Takt, Tempo und Richtung kommen von vorne, die übrigen Piloten reagieren ohne Verzögerung.

Entscheidend ist nicht nur die fliegerische Präzision, sondern das Zusammenspiel im Verband: Kommunikation, gegenseitiges Verständnis und vor allem Vertrauen. Jeder weiß jederzeit, was der andere tut. Ohne diese Abstimmung würde die Formation nicht funktionieren, denn die Piloten manövrieren die Überschall-Kampfflugzeuge auf engstem Raum – drei bis fünf Meter zwischen den Maschinen, dazu ein Höhenversatz von rund zwei Metern, damit die Wirbelschleppen den Verband nicht zerreißen. Geschwindigkeiten von bis zu rund 1.700 km/h sind möglich. Zeit für Korrekturen: praktisch keine. Was von unten wie eine einzige Bewegung wirkt, ist ein Zustand maximaler Synchronität.



Fotos: Katsuhiko TOKUNAGA, Patrouille Suisse VBS



„Die Patrouille Suisse ist ein Symbol für die Leistungsfähigkeit der Schweizer Luftwaffe. Sie ist eine Visitenkarte und steht für typisch schweizerische Werte wie Präzision, Sicherheit und Vertrauen.“

Tausende Flugstunden. Die Patrouille Suisse existiert seit 1964 als offizielles Kunstflugteam der Schweizer Luftwaffe. Ihr Auftrag ist es, die Leistungsfähigkeit der Armee im In- und Ausland sichtbar zu machen. Die Piloten sind keine spezialisierten Showflieger, sondern Berufsmilitärpiloten des Berufsfliegerkorps. Im Alltag fliegen sie die F/A-18 Hornet und übernehmen Aufgaben der Luftpolizei sowie Luftraumüberwachung. Die Kunstflugstaffel ist keine Parallelwelt, sondern eine zusätzliche Rolle innerhalb dieser militärischen Realität.

Die fliegerische Erfahrung ist die Grundlage. „Ohne sie kommt man gar nicht erst infrage für die Patrouille Suisse“, unterstreicht Mattle. „Formationsflug gehört zum Standardrepertoire eines Militärpiloten und wird von Beginn an trainiert. Mit der Zeit wird

er zur Routine, fast wie Fahrradfahren.“ Das Programm bleibt dabei weitgehend gleich, die Abläufe sind fest eingeübt und jederzeit abrufbar. „Wenn ich im Abstand von wenigen Metern neben meinem Kameraden fliege, muss ich sicher sein, dass er exakt das tut, was wir trainiert haben“, so der leidenschaftliche Pilot. Neue Mitglieder werden deshalb gemeinsam aus dem Kreis möglicher Kandidaten ausgewählt.

Mutige Manöver. Der Unterschied zum normalen militärischen Einsatz ist markant: Kampfflieger verfügen über mehr Eigenverantwortung und Entscheidungsspielraum in der Luft. „In der Patrouille Suisse hingegen ordnet sich alles der Formation und dem Team unter. Man fliegt nicht mehr das eigene Flugzeug, sondern ist Teil eines Gesamtsystems“, so Mattle. Aber auch die ➔

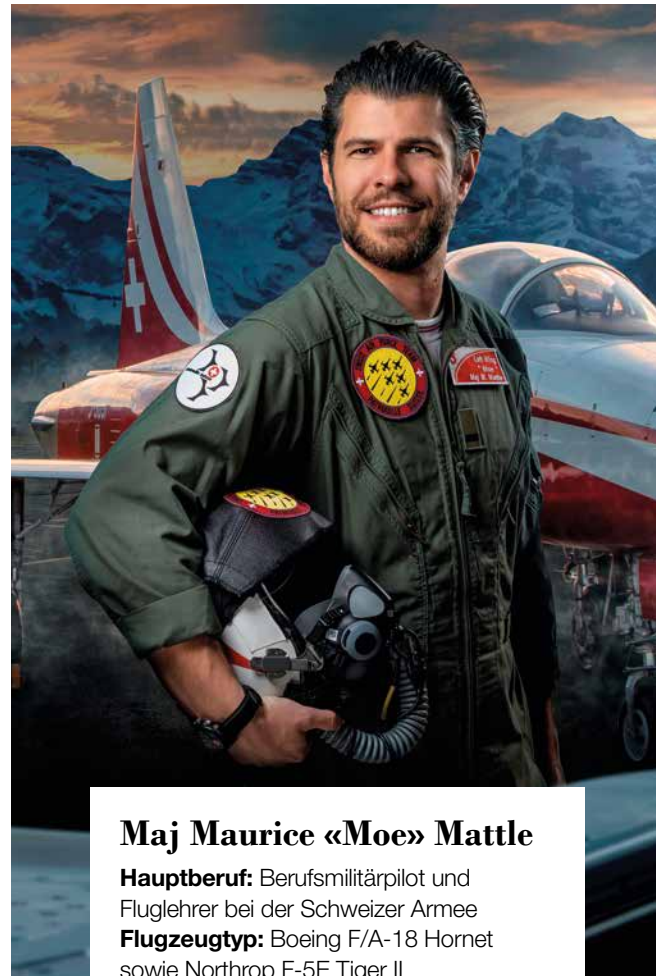
Militärflugplatz Emmen.
Letzte Handgriffe kurz
vor dem Start zum
nächsten Trainingsflug.



Diamond Formation. Ikonische Showformation der Patrouille Suisse: Sechs Jets dicht gestaffelt, ein Leader vorne, zwei „Wings“ dahinter versetzt, bilden eine stabile, symmetrische Struktur.

F-5 Tiger II prägen den Stil und somit die Vorführung. Als einziges Team in Europa fliegt die Patrouille Suisse mit einem noch aktiven Kampfflugzeug. „Weil dieser Jet schneller fliegt und größere Radien benötigt, brauchen wir auch mehr Platz“, erklärt Mattle die spezifischen Eigenschaften des Fluggeräts. „Dafür erlaubt uns die Leistung Manöver, die andere Teams nicht zeigen können.“ Doch das Ende ist absehbar.

„Wir geben alles“. Die vom Parlament beschlossene Außerdienststellung der Patrouille Suisse Ende 2027 markiert auch für die Piloten einen Einschnitt: „Das ist für uns alle natürlich ein sehr emotionales Thema. Die Patrouille Suisse ist für uns mehr als ein



Maj Maurice «Moe» Mattle

Hauptberuf: Berufsmilitärpilot und
Fluglehrer bei der Schweizer Armee

Flugzeugtyp: Boeing F/A-18 Hornet
sowie Northrop F-5E Tiger II

Flugstunden: 2000

Fliegt für die Patrouille Suisse seit: 2024

Position: Left Wing

Aufgabe: Die Position im Verband
möglichst exakt und ruhig halten

Freizeit: Zeit mit der Familie, Film und
Musik, Modellbau

Beruf – sie ist Teil unserer Identität und unserer Überzeugung“, so Mattle. „Gleichzeitig sind wir Soldaten und akzeptieren politische Entscheidungen.“ Die Zeit bis dahin wollen die Piloten bewusst nutzen. Jede Vorführung wird noch einmal mit voller Konzentration geflogen. „Wir geben alles bis zum Schluss.“

Hoch konzentriert. Egal ob kleines Flugmeeting oder großes Jubiläum wie in Altenrhein: „Im Kopf bleiben wir immer im gleichen Modus – fokussiert und professionell. Natürlich spüre ich bei besonderen Anlässen die Atmosphäre etwas mehr, aber im Cockpit zählt letztlich nur die Vorführung und das Ergebnis.“ Maverick-Feeling also Fehlanzeige? Mattle schmunzelt: „Solche Momente gibt es tatsächlich, etwa wenn ich über meine Heimat, die Ostschweiz, fliege oder wenn die Stimmung einfach speziell schön ist, beispielsweise ein Sonnenuntergang über den Alpen.“ Er macht eine kurze Pause: „Aber sie bleiben sehr kontrolliert. Professionalität bedeutet, dass man sich nicht von Emotionen leiten lässt. Wir genießen den Moment kurz für uns – und behalten ihn im Herzen. Gleichzeitig bleiben wir immer innerhalb unserer Abläufe und der Konzentration.“ Dann steigt er ein, setzt den Helm auf. Die anderen Piloten sind längst bei den Maschinen. Noch ein kurzer Blick, letzte Handgriffe. Dann heben sich die Daumen und die Tiger setzen zum nächsten Flug an.

Fotos: Patrouille Suisse VBS

Spuren am Himmel

Ein Sumpfgebiet am Bodensee. Kein idealer Boden für die Luftfahrt und doch entsteht hier ein Flugplatz: Zuerst für die Industrie, später für das Militär, heute für den zivilen Verkehr.

VON CHRISTIANE SCHÖHL VON NORMAN

Alles beginnt mit einem Verbot. Nach dem Ersten Weltkrieg wird der Bau großer Flugzeuge in Deutschland durch den Vertrag von Versailles stark eingeschränkt. Für den Flugzeugkonstrukteur Claude Dornier bedeutet das: Er muss die Produktion verlagern, sucht einen Standort außerhalb des Landes. Fündig wird er auf Schweizer Seite, in Rorschach. 1920 lässt er dort eine Werkhalle für den Bau des Wasserflugzeugs Libelle errichten. Diese wird jedoch rasch zu klein. Deshalb zieht er weiter nach Altenrhein: Zunächst entstehen dort Werkhallen für die industrielle Fertigung. Der Flugplatz entwickelt sich als Folge der Produktion. 1926 beginnt der Ausbau der Fläche. Der Boden ist sumpfig und nicht tragfähig. Um ihn bebaubar zu machen, werden rund 11.000 Eisenbetonpfähle in den Untergrund gesetzt, teilweise bis zu zwölf Meter tief. Darüber werden rund 180.000 Kubikmeter Erde bewegt. Erst daraus entsteht eine 600 Meter lange Graspiste.

Von der Do X bis zur P-16. Ein Jahr später starten erste Flüge – nach Basel, Innsbruck und München. Altenrhein ist zu diesem Zeitpunkt ein Ort der frühen industriellen Luftfahrt. „Das war kein

Flughafen im heutigen Sinn“, weiß Roland Müller, OK-Präsident des Jubiläums und Professor für Luftrecht. „Geflogen wurde, weil gebaut wurde – nicht umgekehrt.“ In den Dornier-Werken entstehen Komponenten und Projekte, wie die legendäre Do X – ein Wasserflugzeug für 175 Passagiere. Sie war für die damalige Zeit ein technisches Statement, aber wirtschaftlich letztlich nicht tragfähig.

Nach dem Zweiten Weltkrieg verändert sich der Standort. Aus den Dornier-Werken werden die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA). Die industrielle Luftfahrt weicht der militärischen Nutzung, u.a. entsteht das Schweizer Kampfflugzeug P-16. Beim 22. ➔

”

Die Geschichte des Flugplatzes ist nicht abgeschlossen, sondern Teil unseres heutigen Flugbetriebs.

Bewegte Historie.

Der Flugplatz Altenrhein feiert sein 100-jähriges Bestehen Ende August mit einer großen Airshow.



Fotos: People's Airport St.Gallen-Altenrhein



Zwölfmotorig.
Claude Dornier vor
seinem extravaganten
Flugschiff, der Do X.
Erstflug fand am
12. Juli 1929 statt.

Aviatik-Experte.
Roland Müller,
OK-Präsident des
Jubiläums.



100 Jahre Flugplatz St. Gallen-Altenrhein

Feierlichkeiten: 28. bis 30. August 2026 mit Flugshows,
historischen Flugzeugen, Segelflug, Heißluftballonen und
Fallschirmsprüngen

Highlight: Patrouille Suisse – Samstag, 29. August 2026

Betreiber: People's Air Group (seit 2011)

Geschäftsfelder: Linie Altenrhein-Wien, Charter,
Business Aviation, (Hangar-)Vermietung

gelmäßig eingesetzt – vom Schulungs- bis zum Kunstflug. Geflogen werden sie von einem Team aus ehemaligen Militär- und Berufspiloten sowie erfahrenen Privatpiloten. „Die Geschichte des Flugplatzes Altenrhein ist nicht abgeschlossen, sondern Teil unseres heutigen Flugbetriebs“, unterstreicht Müller. „Deshalb gibt es beim Jubiläum historische Raritäten und modernste Technik zu bestaunen. 100 Jahre Luftfahrt werden so aus nächster Nähe erlebbar.“ Eine Konstante bleibt: Der Moment, in dem der Boden verschwindet und die Welt von oben sichtbar wird, verliert nichts von seiner Faszination. „Genau diesen Spirit wollen wir im Rahmen der Feierlichkeiten vermitteln.“

Fotos: People's Air Group St.Gallen-Altenrhein, Verein 100 Jahre Flugplatz Altenrhein

Testflug im August 1955 stürzte die Maschine infolge eines Bruchs der Tankdruckleitung in den Bodensee. Es kommt zum ersten erfolgreichen Einsatz eines Schleudersitzes in der Schweizer Militärluftfahrt. 1958 wird die Produktion nach weiteren technischen Problemen mit der hydraulischen Flugsteuerung eingestellt.

Faszination Aviatik. Erst ab den späten 80er-Jahren beginnt eine neue Phase des zivilen Linienverkehrs. Mit der Rheintalflug kehren regelmäßige Passagierverbindungen zurück. In den folgenden Jahrzehnten wechselt der Betreiber mehrfach, bis die People's Air Group den Standort 2011 übernimmt.

Das FFA-Museum (Flieger- und Fahrzeugmuseum Altenrhein) hält diese Geschichte bis heute lebendig. „Es finden sich Originalkomponenten und Unterlagen aus verschiedenen Phasen sowie Teile aus der frühen Produktion“, erzählt Müller. Doch der Standort beschränkt sich nicht nur auf den Ausstellungsbereich. Viele der historischen Maschinen sind flugfähig und werden re-