Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 78 (2003)
Heft: 1

Artikel: Eindrücke vom Royal International Air Tattoo 2002
Autor: Schafroth, Martin
DOI: https://doi.org/10.5169/seals-714054

Nutzungsbedingungen
Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

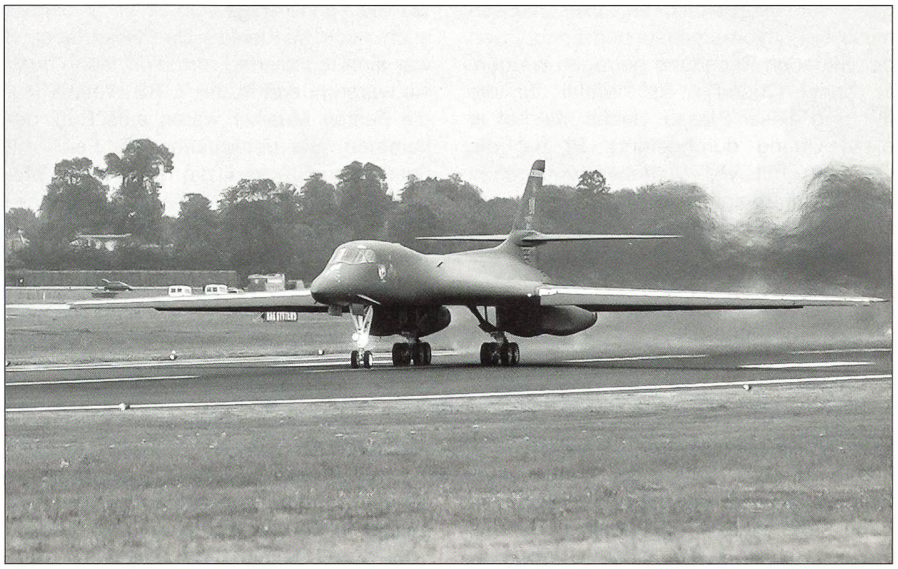
Download PDF: 16.07.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, https://www.e-periodica.ch

Eindrücke vom Royal International Air Tattoo 2002

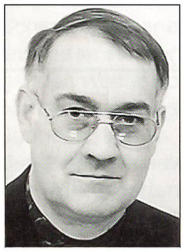
Von einer langen Tradition in England

Die jährlichen International Air Tattoos – Neudeutsch etwa: Internationale Militärflugzeug-Meetings – haben in England eine lange Tradition. Sie wurden immer auf südenglischen Militärflugplätzen wie beispielsweise auf Boscombe Down oder Cottesmore durchgeführt, aber interessanterweise auch auf Stützpunkten, welche durch Kräfte der USAFE (United Staates Air Force Europe) belegt waren, wie etwa auf Greenham Common oder Fairford.



Rockwell B-1 Lancer der USAF.

Beim Royal International Air Tattoo 2002 handelte es sich – auch was die Anzahl beteiligter Flugzeuge betrifft – um den weltweit grössten Anlass dieses Jahres. Mehr als 200 000 Besucher strömten an diese Airshow, welche vom 20. bis 21. Juli auf dem 100 km westlich von London gelegenen Luftstützpunkt RAF (Foyal Air Force) Fairford durchgeführt wurde.



Oberst i Gst Martin Schafroth, Sursee

Der Luftstützpunkt RAF Fairford

Die englische Luftwaffe baute und nahm den Flugplatz Fairford 1944 in Betrieb; anschliessend erfolgte die Belegung mit viermotorigen schweren Bombern des Typs Handley Page Stirling und Lastenseglern Airspeed Horsa, welche später an der Luftlandeaktion von Arnheim beteiligt waren.

1958 wurden erstmals – im Rahmen der atomaren Abschreckung – Tanker Boeing KC-97 und Bomber des Typs Boeing B-47 Stratojet des SAC (Stratetic Air Command) auf Fairford dislozierte.

Der Flugplatz wurde in den letzten beiden Jahren weiter ausgebaut als vorgeschobener Stützpunkt auch für Langstreckenbomber der Typen Boeing B-52 Stratofortress, General Dynamics B-1 Lancer und Northrop B-2 Spirit.

Diese riesige Air Base in der Grafschaft Gloucestershire ist – von Unterbrüchen abgesehen – seit 1950 Bestandteil eines ganzen Nestes von Basen der USAFE, welche während des Kalten Krieges 13 Flugplätze im Südosten Englands benutzte:

Von diesen Luftstützpunkten sind gegenwärtig nur wenige durch die USAFE belegt, so etwa Lakenheath mit dem 48th Fighter Wing, welcher mindestens aus zwei Staffeln McDonnell Douglas/Boeing F-15E Strike Eagle und einer Staffel McDonnell Douglas F-15 Eagle besteht. Dieses Geschwader ist auch für den Einsatz von Nuklearwaffen ausgebildet und ausgerüstet.

Die Basis Mildenhall beherbergt das Hauptquartier der 3rd US Air Force, die mit Boeing KC-135 Stratotanker ausgerüstete 351st Air Refueling Squadron und Teile des 55th Stratetic Wing mit verschiedenen Versionen des strategischen Aufklärungsflugzeuges Boeing RC-135.

Auf Fairford schliesslich befinden sich auf Rotationsbasis gegenwärtig Detachemente von verschiedenen in den USA stationierten Air Refueling Squadrons mit KC-135 und McDonnell Douglas KC-10 Extender.

Auch bei den Kriegen am Golf, auf dem Balkan und in Afghanistan diente Fairford als vorgeschobener Stützpunkt der USAF für Langstreckenbomber und schwere Tankerflugzeuge. So waren beispielsweise während des Kosovo-Konfliktes vorübergehend 13 B-52 Stratofortress, fünf Tanker Boeing KC-135 Stratotanker und sechs Langstreckenbomber Rockwell B-1 Lancer auf Fairford vorausdisloziert und flogen direkt von hier aus Kriegseinsätze.

Organisation des RIAT 2002

Auch die USAF hat weltweit auf ihren Basen die Sicherheitsmassnahmen seit den Ereignissen vom 11. September massiv verschärft, deshalb war lange auch unklar, ob dieser Anlass überhaupt durchgeführt würde. Rigorose und leider unvermeidliche Security Checks durch die stets höflichen, in der Sache aber unnachgiebigen Angehörigen der Royal Air Force Police führten zu kilometerlangen Staus; die Geduld der wartenden Zuschauer wurde arg auf die Probe gestellt.

Mehr als 400 Flugzeuge und Hubschrauber aus 32 Nationen wurden schliesslich im Static Parc und – teilweise – im Air Display gezeigt. Es liegt auf der Hand, dass damit auch gewaltige organisatorische und logistische Probleme gelöst werden mussten.

Obwohl ausgesuchtes Personal der USAF und der RAF für die Flugsicherung verantwortlich war, kam es zu mehreren kritischen Situationen. Einem Transportflugzeug brach nach einer taktischen Steillandung das Fahrwerk ein, worauf die Piste für Landungen während Stunden gesperrt werden musste. Später rollte ein Jet-Trainer über die Piste hinaus – in gefährlicher Distanz zu den Zuschauern. Anderntags vollzog eine F-16 unmittelbar nach dem Start eine Emergency Landing.

Grossbritannien und die USA entsandten Grossaufgebote an diesen Tattoo; das Gros der im Dienst stehenden Flugzeuge der RAF und der USAF war vertreten. Das US Marinecorps liess sich hingegen nicht blicken, und die US Navy war leider nur marginal vertreten.

Kampfflugzeuge sowjetischen oder russischen Ursprunges fehlten – mit Ausnahme der deutschen Fulcrum – völlig. Im Ge-

DC-6 der Air Atlantique.

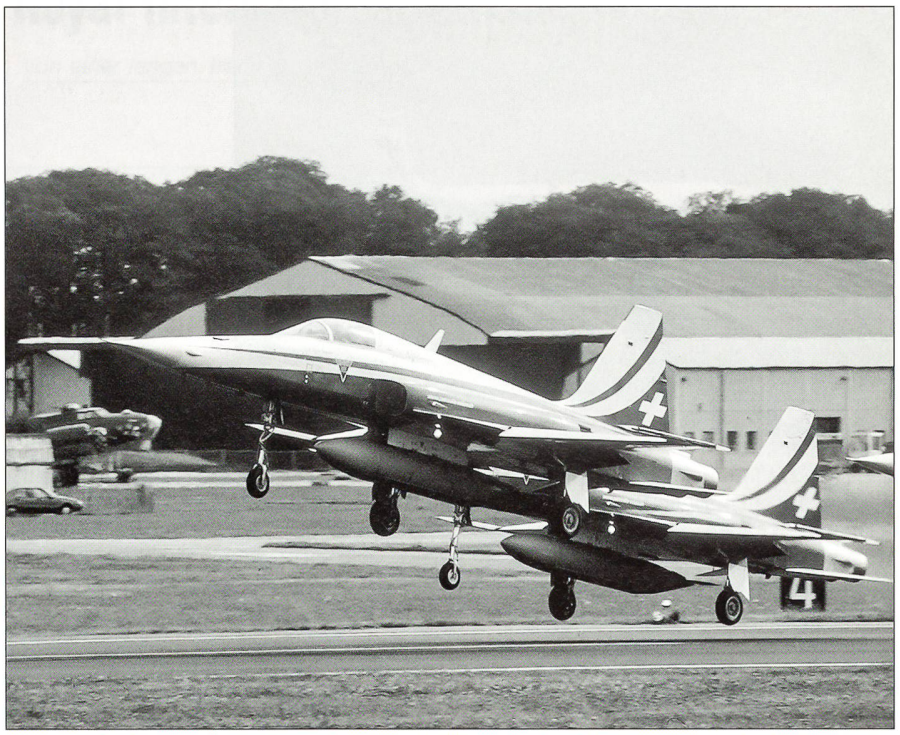
gensatz zu früheren Jahren waren die Staaten der ehemaligen Sowjetunion – mit Ausnahme Litauens – trotz grossspuriger Vorankündigungen der britischen Veranstalter nicht präsent. Ebenso fehlten Kontingente beispielsweise von Österreich, Schweden, Ungarn und Norwegen.
Leider ist eine zunehmende Tendenz festzustellen, dass Firmen diesen Anlass als Werbeplattform nutzen. Beispielsweise waren jedem Besucher fast unabhängig von seinem Standort stets Plakate der grössten britischen Rüstungsfirma vor Augen. Immerhin könnte diese Einflussnahme der Wirtschaft die künftige Wiederdurchführung dieses Grossanlasses sicherstellen.
Besonders gut betuchte Zuschauer wurden von Charterflugzeugen direkt auf den Flugplatz eingeflogen. So konnten in der Anflugschneisse einige interessante Verkehrsflugzeuge gesichtet werden: Dazu gehörten beispielsweise mehrere Douglas DC-3 / Dakota, eine Boeing 777 der British Airways und eine Douglas DC-6 der Air Altantique.

Static parc – die Ausstellung

Über 250 Militär- und zahlreiche zivile Flugzeuge sowie mehrere Dutzend Hubschrauber wurden für das Publikum ausgestellt.
Die Tage der präsentierten MiG-29 Fulcrum des Jagdgeschwaders 73 dürften bei der Bundesluftwaffe bald gezählt sein, steht doch die Veräusserung an die polnische Luftwaffe bevor. Dieses ursprünglich sowjetische Kampfflugzeug flog erstmals 1977 und ist ähnlich ausgelegt wie die McDonnell Douglas F/A-18 Hornet.
Die französische Luftwaffe war unter anderem mit drei Dassault Mirage F1 und zwei Dassault Mirage 2000D vertreten. Der erste Prototyp dieses Kampfflugzeuges flog 1978. Im Gegensatz zur Dassault Rafale konnten mit der Mirage 2000 beachtliche Exporterfolge erzielt werden (Abu Dhabi, Ägypten, Griechenland, Indien, Peru usw.)
Vom US Air Combat Command gab es eine scharf bewachte Lockheed F-117 Nighthawk zu bestaunen. Dieses Stealth-Kampfflugzeug ist gegenwärtig stationiert auf der Holloman Air Force Base, New Mexico. Nahezu 15 Jahre lang blieb die F-117 ein Geheimprojekt der USAF unter dem Decknamen «Have Blue».
Kanada zeigte eine militarisierte Version des zivilen Mittelstrecken-Grossraum-Verkehrsflugzeuges Airbus A310.
Interesse weckte auch eine CT-142 der 402 Sqn der Canadian Armed Forces. Dabei handelt es sich um den Navigationstrainer auf der Basis des Kurzstreckenverkehrsflugzeuges De Havilland Canada DHC-8 (DASH-8).
Von der im Aufbau begriffenen Lithuanian Air Force kam je ein leichter Transporter des Typs Let L-410 OUV Turbolet und ein Jet-Trainer Aero L-39C/Z Albatros.
Tschechien zeigte eine Aero Vodochody L-159 Advanced Light Combat Aircraft. Die Einführung dieses modifizierten, leichten Jet-Trainers Aero L-39 Albatros als «Nachfolger» des schweren sowjetischen Überschall-Kampfflugzeuges Suchoi SU-22 Fitter dürfte für deren Piloten frustrierend gewesen sein. Mehr als die Hälfte der 72 bestellten Maschinen sind bereits in Betrieb.
Die Royal New Zealand Air Force, die Royal Australian Air Force und die US Navy stellten U-Boot-Jäger des Typs Lockheed P-3 Orion aus. Diese mit vier Propellerturbinen ausgerüstete Maschine ist vom zivilen Verkehrsflugzeug Lockheed L-188 Electra abgeleitet; der für die US Navy bestimmte Prototyp YP-3V-1 flog erstmals 1959.
Das französische Heer entsandte einen mittleren Transporthubschrauber des Typs Cougar. Der von Sud Aviation entwickelte Prototyp absolvierte seinen Erstflug 1965. Der technisch ähnliche Puma wird auch zivil eingesetzt, insbesondere zur küstennahen Unterstützung der Ölindustrie.
Die Air Force of Oman und die Royal Jordanien Air Force entsandten je eine C-130 Hercules. Dieser taktische Transporter wird seit 50 Jahren ununterbrochen in den verschiedensten Versionen durch die US-Firma Lockheed in Serie hergestellt.
Die italienische Luftwaffe stellte eine prächtig bemalte AMX aus. Das leichte Kampfflugzeug führt luftwaffenintern auch die sarkastische Bezeichnung «F-32», weil seine Beschaffungskosten mit 32 Mio. Euro doppelt so hoch sind wie für diejenigen einer F-16.
Die polnischen Streitkräfte stellten je einen leichten Transporter PZL/Antonow AN-28TD Bryza der Flotte und ein schon betagtes Luftwaffen-Schulflugzeug des Typs Mielec TS-11 Iskra aus. Dessen Erstflug erfolgte 1960, die Ausserdienststellung in der polnischen Luftwaffe sollte im nächsten Jahr erfolgen. Von der Gesamtproduktion von 600 Maschinen gingen mindestens 50 an Indien.
Grosses Interesse erweckten eine Lockheed MC-130H, eine Lockheed MC-130P und ein bewaffneter Rettungshubschrau-

Cougar der Armée de Terre.

ber Sikorsky MH-53 verschiedener Special Operations Squadrons der USAF. Nach den positiven Erfahrungen in Afghanistan werden die Flugzeuge und Hubschrauber für Special Operations sowohl der USAF als auch der US Army rasch und umfassend modernisiert und umfangmässig verstärkt.
Ein altehrwürdiger Aufklärer des Typs English Electric Canberra, welcher offenbar durch die RAF in Afghanistan eingesetzt wurde, erregte besonderes Aufsehen. Die RAF präsentierte einen strategischen Transporter Boeing C-17 Globemaster III. Vier solcher Ungetüme hat die RAF von Boeing gemietet. Falls das Projekt Airbus A400M weitere und unakzeptable Verzögerungen erleidet, erwägt die RAF die Beschaffung von 11 Maschinen dieses Typs. Typisch britisch ist die Tatsache, dass zahlreiche Flugzeuge der RAF und der Royal Navy, welche ausgemustert wurden, durch zivile Organisationen weiter flugtüchtig erhalten werden. Ein schönes Beispiel dafür ist die De Havilland Sea Vixen. Dieser Allwetter-Abfangjäger tat seinerzeit Dienst auf Flugzeugträgern der Royal Navy.



Patrouille Suisse.

Air Display – Flugshow

Am achtstündigen Non-Stop-Flying-Display beteiligten sich gegen 150 Flugzeuge und Hubschrauber.
Die mit zwei Kolbenmotoren ausgerüsteten Bomber des Typs Bristol Blenheim wurden von der RAF erstmals am 4. September 1939 – also zwei Tage nach Kriegsausbruch – gegen Ziele in Deutschland eingesetzt. Das vorgeflogene Unikat befindet sich im Besitz der Aircraft Restoration Company.
Ein leichter Transporter des Typs Aeritalia G.222 führt gewagte taktische Steillandungen durch, und ein Jet-Trainer Aermacchi MB 339CD führte ein Akrobatikprogramm vor. Beide Flugzeuge gehören zur italienischen Reparto Sperimentale Volo, welche in Practica di Mare beheimatet ist.
Englische Canberra, Hunter, Jaguar, Tornado und Sea Harrier würdigten in einer Flugshow das Golden Jubilee HM Queen Elizabeth II. Dabei wurde jede der fünf Dekaden ihrer Regentschaft durch diese fünf Flugzeuge markiert.
Die schwer bewaffneten Flugzeuge des Typs Boeing B-17 Flying Fortress bombardierten während des 2. Weltkrieges – auch von englischen Flugplätzen aus – Ziele auf dem europäischen Festland. Zwischen 1940 und 1945 wurden über 13 000 viermotorige B-17 für die USAF und die RAF gebaut. Der vorgeflogene Bomber befindet sich in Privatbesitz.
Die Niederlande, Belgien und die USAF führten die General Dynamics F-16 Fighting Falcon vor. Die F-16 basiert auf einer Ausschreibung der USAF von 1971. Vom damals geforderten äusserst beweglichen Leichtjäger wurde die Fighting Falcon weiter entwickelt zu einem leistungsfähigen Mehrzweckkampfflugzeug. Mehrere Tausend Exemplare tun Dienst in vielen Luftwaffen; die Produktion soll frühestens im Jahre 2008 auslaufen.
Mit einer Einzelvorführung glänzte eine heutzutage selten gewordene Fouga Magister als Teil des belgischen Kontingentes. Die zunächst von Air Fouga und später von Potze gebaute Aérospatiale CM.170 Magister war weltweit das erste Schulflugzeug mit Strahlantrieb. Es stand erstmals 1956 in der Armée de l'Air im Einsatz.
Vom Battle of Britain Memorial Flight der Royal Air Force wurden die legendären Supermarine Spitfire, Hawker Hurricane und Avro Lancaster vorgeflogen. In Erinnerung an die mehr als 55 000 Soldaten des britischen Bomber Command, welche von ihren Einsätzen während des 2. Weltkrieges nicht zurückkehrten, flogen vier Jagdbomber Panavia Tornado GR4 der modernen RAF die traditionelle «Missing Man Formation».
Zahlreiche Aerobatic-Teams zeigten ihr Können, so etwa die Red Arrows der RAF, Il Frecce Tricolori (Italien), die Patrulla Aguila (Spanien), die Blue Eagles des Royal Army Air Corps, die Patrouille de France, das West Coast Demo Team der USAF, die Royal Jordanian Falcons und die Patrouille Suisse.
Den «Vogel abgeschossen» haben aber die chilenischen «Los Halcones». Deren Flugzeuge wurden in Chile demontiert und durch eine Boeing 707 der chilenischen Luftwaffe nach England transportiert. In Fairford boten sie dann eine atemberaubende Akrobatikvorführung.
Eine private North American P-51 Mustang und eine ebenfalls private Republic P-47 Thunderbolt flogen zusammen mit einer F-15C Eagle der USAFE. Bei der Mustang handelt es sich um eines der besten einmotorigen Jagdflugzeuge des 2. Weltkrieges. Die begleitende McDonnell F-15 Eagle, welche 1972 erstmals flog, dürfte noch heute zu den leistungfähigsten zweimotorigen Abfangjägern gehören. Die Eagles der USAF werden ab 2005 nach und nach durch die Lockheed Martin F-22 Raptor abgelöst.
Die Northrop B-2A Spirit ist auf der Whitemann AFB (Air Force Base), Missouri, USA, stationiert. Der Beschaffungspreis pro Flugzeug – deren 21 sind im Inventar der USAF – betrug je 865 Mio. $. Der vorgeflogene Stealth-Langstreckenbomber startete auf seiner Heimatbasis und legte den etwa 17 000 km messenden Hin- und Rückflug nonstop zurück.

Ausblick

Gemäss jetziger Planung wird der Anlass vom 18. bis 20. Juli 2003 – die Zustimmung der Amerikaner vorausgesetzt – wiederum auf RAF Fairford durchgeführt. Dabei soll ein besonderes Jubiläum gefeiert werden, nämlich der 100. Jahrestag des Erstfluges des allerersten bemannten Motorflugzeuges. Damals, am 17. Dezember 1903, hob Orville Wright in den Kill Devil Sandhills in der Nähe von Kitty Hawk mit seinen Flyer erstmals für 12 Sekunden vom Boden ab.