

# Auf höchstem Niveau

Das Royal International Air Tattoo genießt den weltweiten Ruf, das spektakulärste Schaufenster der modernen Militärluftfahrt zu sein. Dass dem so ist, beweisen die Flugzeug- und Besucherzahlen der Ausgabe 2022: über 400 Militärflugzeuge waren Mitte Juli entweder am Airshow-Himmel oder im Static Display zu sehen. Mit je 170 000 Besuchern an beiden Tagen war die Veranstaltung ausverkauft. Gefeierte wurden nicht nur 50 Jahre RIAT, sondern auch 75 Jahre United States Air Force.

Letztes Jahr hätte das Royal International Air Tattoo – kurz RIAT genannt – unter einem besonders glänzenden Stern gestanden. Das globale Coronageschehen verhinderte aber die Feierlichkeiten zum 50-Jahr-Jubiläum. Deshalb wurde dieses auf heuer vertagt. Doch am Wochenende vom 16. und 17. Juli wurde nicht nur dieses Jubiläum auf dem britischen Luftwaffenstützpunkt RAF Fairford begangen, sondern auch das 75-jährige Bestehen der United States Air Force.

Dieses Jahr begeisterten sechs nationale Akrobatik-Teams die Zuschauer. Nebst den Lokalmatadoren – die Red Arrows der Royal Air Force – standen die italienischen Frece Tricolori mit ihren zehn Aermacchi AT-339As, die Royal Jordanian Falcons mit vier Extra EA330, das Baby Blue Display Team der dänischen Luftwaffe mit den sechs Saab T-17 und das PC-7 TEAM der Schweizer Luftwaffe im Einsatz. Die heimlichen Stars aber waren die Black Eagles der Koreanischen Luftwaffe. Nach zehnjähriger Abstinenz flogen sie mit ihren acht KAI T-50B Golden Eagle – eine koreanische Eigenkonstruktion – direkt in die Herzen der Zuschauer. Die Black Eagles gewannen denn auch den Preis «Best Demonstration RIAT 2022». In einer ganz anderen Kategorie flogen die «Mustang X-Ray» der französischen Luftwaffe mit zwei Pilatus PC-21 und die «Silver Swallows» mit vier PC-9M der Fliegerschule des Irish Air Corps.

## Helikopterballett am Himmel

Im Bereich Helikopter zeigte die Tschechische Luftwaffe eindrucksvolles «Helikopterballett» mit dem schweren Kampfhelikopter Mil Mi-24 Hind und einem Transporthubschrauber Mil Mi-171. Das Transporthubschrauberregiment 10 der Heeresflieger präsentierte den NH90 TTH. Immer wieder erstaunt die Beweglichkeit des Boeing Chinook, des mittelschweren Helikopters mit zwei gegenläufigen Rotoren. Ebenfalls mit zwei (schwenkbaren) Motoren ist der Bell Boeing CV-22B Osprey ausgerüstet. Die Maschine repräsentierte die 7<sup>th</sup> Special Operations Squadron der US Air Force, beheimatet am RAF-Flugplatz Mildenhall.



## Eindrückliche Jetvorführungen

Schier ungezählt waren die eindrucklichen Vorführungen der Jets. Angefangen mit dem Eurofighter F-2000A der Italienischen Luftwaffe, der spanischen EF-18M Hornet aus Zaragoza, eines schwedischen Saab JAS 39C Gripen, der F-16C Fighting Falcon des Demo Team Zeus, der finnischen Hawker Hawk Mk51 aus Tikkakoski, erstmals die Flugvorführung des Senkrechtstarters Lockheed Martin F-35B Lightning der 617 Squadron aus RAF Marham – die lange Liste hört hier nicht auf. Etwas ruhiger zu ging es beim Battle of Britain Memorial Flight mit einem Avro-Lancaster-Bomber in Begleitung einer Hawker Hurricane und einer Supermarine Spitfire. Ebenfalls ganz interessant für die Zuschauer war die Quick Reaction Alert – im Fachjargon QRA genannt – der Österreichischen Luftwaffe. Zwei Eurofighter fingen eine viermotorige C-130K Hercules ab und begleiteten diese bis zur Landung. Schlusspunkt der auf sehr hohem Niveau stehenden Flugshow war der Einsatz der Schweizer Luftwaffe mit der Einzeldemonstration des F/A-18 Hornet und des PC-7 TEAM. Letzteres flog mit acht Maschinen und einem angepassten Programm. Ein PC-7 blieb am Boden. Grund dafür war ein familiärer – ein Pilot genoss Vaterfreuden! **cp**

Roger Steiner



Legende

Foto: Roger Steiner

Fotos: Daniel Bader



Legende



Legende



Legende

# Royal International Air Tattoo 2022



Mit der Extra 400 D-EXLH nahm Bruno Stocker mehrmals am Royal International Air Tattoo in Fairford teil.

## Rekordhalter aus der Schweiz

Als am 13. Juli 2022 um 14:45 Uhr local auf der Tower-Frequenz die Mitteilung «HB-KGC, cleared to land runway 27, surface wind 050°/5 knots» ertönte, war wohl den wenigsten Zuschauern in RAF Fairford bewusst, dass sich gerade ein etwas anderer Höhepunkt ereignete. Diese Landung von Bruno Stocker mit der Cirrus SR-22T bedeutete seine 35. Teilnahme am Royal International Air Tattoo, was ihn zum Rekordhalter unter den einfliegenden Teilnehmern in der Geschichte des RIAT machte.

**«Cockpit»:** *Kein anderer Teilnehmer ist so oft zum Air Tattoo eingeflogen wie Sie. Ist Ihre diesjährige Teilnahme unter diesem Aspekt etwas Besonderes?*

**Bruno Stocker:** Nein, nicht wirklich. Die 35. Teilnahme gestaltete sich eigentlich nicht anders als die vorangegangenen. Vorbereitung, Flugplanung und Teilnahme sind jedes Jahr ähnlich und somit «das Gleiche». Mit den begleitenden Kollegen,

die auch schon langjährige RIAT-Besucher sind, ist doch jedes Jahr wieder speziell. Wir schätzen das Privileg sehr.

**Wann war Ihre erste Teilnahme?**

Meine erste Teilnahme an einem Air Tattoo geht zurück in das Jahr 1979. Während meines Sprachaufenthalts war dies ein klassischer Besuch der Show mit dem Auto, wie die meisten der über 200 000 Besucher. Der

erste Einflug als Pilot mit einem Flugzeug erfolgte im Jahr 1982 nach RAF Greenham Common, nachdem in den zwei Jahren zuvor aus Wettergründen kein VFR-Flug nach England möglich war.

**Wie ist es dazu gekommen, dass Sie als Pilot aus der Schweiz mit einem General-Aviation-Flugzeug an einer der grössten Militärshows einfliegen und teilnehmen?**



Da haben natürlich Zufälle mitgespielt. Bei meinem terrestrischen Besuch des IAT 1979 habe ich mich vor Ort über die Einflugmöglichkeiten erkundigt. Dabei kam ich in Kontakt mit Tim Prince, Director Operation, und Paul Bowen, IAT Director. Diese beiden Herren ermöglichten mir die Teilnahme und öffneten mir die Türen zu weiteren Teilnahmen an vielen RAF-Flugshows und RAF open days.

### **Wie gestaltete sich die erste fliegerische Teilnahme dann?**

Die Planung war schon ziemlich anders als heute, schliesslich erfolgte alles noch ganz klassisch per Briefpost, was zeitintensiv war und lange vor dem Event, d.h. im September des Vorjahres, begann. Die Flugplanung eines VFR-Flugs war und ist immer noch zeitaufwändig im Vergleich zu einem IFR-Flug.

### **Und der Flug nach RAF Greenham Common selber?**

Das war aus fliegerischer Sicht nichts Besonderes, einfach länger und über unbekanntem Gelände. Ein bleibender Eindruck waren der Funkverkehr und ATC-Service in England: einfach umwerfend! Der Anflug als einzige schweizerische Zivilmaschine auf diesen streng bewachten RAF/USAF-Stützpunkt zur grössten militärischen Airshow mit weit über 500 Maschinen war schon ein bleibendes Erlebnis.

### **Wieviel Teilnahmen sind seit 1979 hinzugekommen?**

Die diesjährige Teilnahme am Royal International Air Tattoo 2022 war die 35. Teilnahme, davon 34 mal selber eingeflogen.

### **Hat sich das Ganze in den Jahren verändert?**

Ja, natürlich! Einerseits wurde es durch die Reduktion der Typenvielfalt kleiner und seitens der Organisation moderner. Heute können die ganzen Formalitäten der Teilnahme via Internet vorgenommen werden, was ein grosser Vorteil gegenüber dem «Briefverkehr» ist. Jedoch hat die moderne Technik ihre «Tücken». Aber es ist schon einfacher geworden!

### **Und die Airshow selber?**

Die Organisation der Airshow wurde durch die immer komplexeren Auflagen aufwändiger. Der Anlass, mit Herzblut der beiden enthusiastischen Fluglotsen Paul Bowen und Tim Prince sowie Air Marshal Sir Denis Crowley-Milling als Vorstand der RAF Charitable Trust (Gemeinnützige Stiftung der Royal Air Force) und vielen freiwilligen



Die Cirrus SR-22T HB-KGC auf dem «exklusiven» Abstellplatz gleich neben einer Boeing E-4A Advanced Airborne Command Post (AACP) der United States Air Force.

Helfern 1971 erstmals in die Tat umgesetzt, wurde 1996 von Königin Elisabeth II. zum Royal International Air Tattoo geadelt. Der Anlass entwickelte sich schnell zur grössten Airshow Europas, was er heute zweifellos immer noch ist.

### **Gab es besondere Erlebnisse während den vielen Teilnahmen?**

Ja, sicher. Etwa die Teilnahme am Galadinner des Royal International Air Tattoo 2014, wo die Extra 400 für die «Endausscheidung» zur elegantesten Maschine nominiert war. Dass es letztendlich nicht zu einem Preis gereicht hat, war nebensächlich. Die Einladung zum Galadinner selbst zählt schon als Auszeichnung und die Gespräche mit den Tischnachbarn u. a. aus Oman waren schöne Momente. Oder das Hunter Meeting 2001 in RAF Cottesmore, an dessen Organisation ich massgeblich mithalf.

### **Und fliegerische Highlights?**

Da gab es viele tolle Momente und Ereignisse. Speziell war wohl der Abflug von RAF Fairford 2010, als wir in der Abflugsequenz mit der Extra 400 zwischen den F-22 Raptor der US-Luftwaffe und der RC-135 der Royal Air Force auf den Taxiways standen. Das «absolute Highlight» und wohl auch lustigste Erlebnis war aber im Jahr 1988, als mich die Besatzung eines Chinook-Helikopters der RAF zum Mitflug einlud, als diese Fallschirmspringer über der Show absetzen sollte. Natürlich nahm ich die Einladung an und flog in meinem roten Pilotenoverall mitsamt Rucksack auf dem Jumpseat im Cockpit mit. Als mich der Loadmaster des Helikopters dann im Flug darauf aufmerksam machte, dass der Absprung der Fallschirmspringer in 60 Sekunden losgehen würde, musste ich klarstellen, dass ich

trotz des Rucksacks nicht zu den Fallschirmspringern gehörte!

### **Wie viele Teilnahmen werden noch folgen?**

Da habe ich mir noch keine grossen Gedanken gemacht, aber nach 40 Teilnahmen wird wohl der Zeitpunkt kommen, sich Gedanken darüber zu machen.

**Herzlichen Dank für das Gespräch, Herr Stocker. ☑**

**Interview: Daniel Bader**



### **Zur Person: Bruno Stocker**

Der im Jahr 1949 geborene Bruno Stocker ist Elektroingenieur, hat seit 1967 eine Pilotenlizenz, ist Segel- und Motorfluglehrer, Prüfungsexperte mit einem frozen ATPL und ist auf den Flugplätzen Schänis und Birrfeld als nebenamtlicher Fluglehrer tätig. Er hat eine Flugerfahrung von 7800 Stunden und 22 400 Landungen auf 138 verschiedenen Flugzeugtypen, mit denen er über 694 verschiedene Landplätze auf 5 der 7 Kontinente anflug. db