

magazin 2015 | air force center dübendorf

gazette



ABB. GERINGFÜGIG GRÖSSER ALS DAS ORIGINAL.



Grosse Fliegeruhr. Ref. 5009: Befördern Sie Ihr Handgelenk zum Copiloten. Die legendärste der IWC-Fliegeruhren begeistert durch den imposanten Gehäusedurchmesser von 46,2 mm. Noch beeindruckender aber ist die Technik darin: Das grösste automatische Manufakturwerk von IWC ist dank des Innengehäuses aus

Weicheisen in grosser Höhe vor starken Magnetfeldern geschützt. Bleibt zu hoffen, dass Ihr echter Copilot genauso zuverlässig ist. **IWC. ENGINEERED FOR MEN.**

Mechanisches IWC-Manufakturwerk, Automatischer Pellaton-Aufzug, 7-Tage-Gangreserve mit Anzeige (Bild), Datumsanzeige, Weicheisen-Innengehäuse zur



Magnetfeldabschirmung, Entspiegeltes Saphirglas, Wasserdicht 6 bar, Edelstahl

IWC Schaffhausen Boutique | Bahnhofstrasse 61 | 8001 Zürich | Tel. 044 211 00 55 | www.iwc.com

IWC
SCHAFFHAUSEN

MIT VIEL NEUEM IN DIE ZUKUNFT

Und kräftig angepackt haben in den letzten Monaten alle unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter, ob ehrenamtlich oder angestellt!

Vor allem diejenigen, welche durch Entstehung der Museumswelt 2015 in ihrer normalen Arbeit beeinträchtigt waren, verdienen ein grosses Lob für ihre Flexibilität, es war keine einfache Zeit, aber der tolle Einsatz aller hat sich gelohnt! Die Museumsausstellung hat ein völlig neues Gesicht erhalten, ich freue mich jetzt schon auf die erstaunten Gesichter anlässlich der Generalversammlung am 18. April 2015, wo die Neuigkeiten besichtigt werden können. Ein riesiges Merci an alle, die massgeblich an den unzähligen Arbeiten beteiligt waren, ohne diesen grossen Einsatz wäre die Museumswelt 2015 nur ein Traum geblieben. Und natürlich gebührt auch unseren grosszügigen Spendern ein riesiger Dank, es versteht sich von selbst, dass ohne sie die finanziellen Mittel keineswegs für die Erreichung einer Museumswelt 2015 gereicht hätten.

Auch auf der «fliegerischen» Seite wurde viel geändert, angepasst, verbessert, es ist ein unglaublich gutes Gefühl als CEO, wenn man so viele motivierte, qualifizierte, fleissige und zuverlässige Menschen um sich weiss! Im 2014 wurden 850 JU-52 Flüge durchgeführt mit 14.000 Passagieren, und dies wie-



Schon Johann Wolfgang von Goethe hat gewusst:

**Der eine wartet,
dass die Zeit
sich wandelt**

**Der andere packt
sie kräftig an
- und handelt.**

derum unfallfrei, da gebührt allen ein riesiges Lob! Es ist überhaupt nicht selbstverständlich, dass ein Betrieb mit überwiegend ehrenamtlichen Leuten so einwandfrei funktioniert und ich bin sehr dankbar, dass auch dieses Flugjahr ohne grössere Vorkommnisse «über die Bühne» gegangen ist. Die unzähligen Vorschriften und Einschränkungen machen einen korrekten Flugbetrieb nicht gerade unkomplizierter, umso schöner ist es, wenn es trotzdem gelingt. Als Novum wird im 2015 der Flugbetrieb hauptsächlich im «Vereinsmodus» abgehalten. Was heisst das konkret? Unseren Passagieren wird die Aufgabe unseres Vereins der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe näher erklärt. Die meisten Leute wissen nicht, dass er die Trägerschaft von JU-AIR bildet und somit erst die Flüge ermöglicht. Jeder Passagier wird Mitglied des Vereins und nimmt nach dem Flug automatisch an den Vereinsaktivitäten teil. Versuche im 2014 haben gezeigt, dass die Leute sehr interessiert an den vielfältigen Aufgaben unseres Vereins sind.

Für das 2015 sind natürlich auch schon neue «Highlights» geplant, Sie erfahren darüber in dieser Gazette, ich wünsche Ihnen viel Vergnügen beim Stöbern, Lesen, Träumen!
Ihr CEO

Kurt Waldmeier





A JOURNEY THROUGH TIME – WITH RIMOWA

Die 1920er Jahre waren die Blütezeit von Hollywood und der Beginn der modernen Luftfahrt. Hugo Junkers stellte 1919 das erste Ganzmetall-Verkehrsflugzeug der Welt vor. Dieses wurde aus dem von Alfred Wilm im Jahre 1906 entdeckten Flugzeugaluminium gebaut. 1950 präsentierte RIMOWA den Reisekoffer mit dem unverwechselbaren Rillendesign aus dem gleichen Material – zu dieser Zeit der leichteste Reisekoffer der Welt. Schon damals setzte RIMOWA den Trend des geringen Gewichts – eine Pionierleistung in der Branche.

RIMOWA Stores Deutschland: Hamburg, Köln, München, Stuttgart



www.rimowa.com

INHALT

AIR FORCE CENTER

Organisation AIR FORCE CENTER	6
Kontakte AIR FORCE CENTER	11
Veranstaltungen 2015	13
Impressionen Veranstaltungen 2014	14
GV des VFL 2014 und Eröffnung der Motorensammlung	16
Zukunft Flugplatz Dübendorf	18
WEF 2015	19
100 Jahre Militäraviatik	20
Blumen statt Flugzeuge	22
Rolf Knie Retrospektive	24



JU-AIR

Impressionen Veranstaltungen 2014	30
Endlich ein Dach über dem Kopf	32
75 Jahre JU-52	34
Air 14 Payerne	40
Ein Event mit Glanz	43
VFL-Reise nach Pirmasens	46
Rimowa und F-13	49
Hans Hollenstein	50
JU/Museums-Abend der Freiwilligen	52



FLIEGER FLAB MUSEUM

Neue Museumswelt 2014/2015	58
Motorensammlung	62
Jürg Reusser	64
Zurück in Dübendorf, Messerschmitt 262	66
Museumsführer unterwegs	67
Fokker D-VII	68
«Vampire» De Havilland DH-100 MK 1	72
Ernst Burri	74
ZFA 74 Florett	76
Bloodhound BL64	79
Aus der Geschichte der Fliegertruppe	85
Gewinner Fotowettbewerb 2014	90



IMPRESSUM

AIR FORCE CENTER Dübendorf mit dem Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe, JU-AIR und dem Flieger Flab Museum

Redaktionskommission

Yolanda Roth (Leitung), Kurt Waldmeier, Elisabeth Bengzon, Franziska Brechbühl, Kurt Dätwyler, Bernd Huckenbeck, Margrit Schneider

Redaktionsadresse

AIR FORCE CENTER
Redaktion Gazette
Überlandstrasse 255
8600 Dübendorf
info@airforcecenter.ch
Tel. 058 460 20 17

Layout / Gestaltung

Kurt Dätwyler/Nando Erne

Druck

galledia ag, Flawil

Auflage

6000 Exemplare

Titelseite:

Neue Museumswelt Halle 2

Foto: Kurt Dätwyler

Rückseite:

Fotowettbewerb 1. Preis «Schönstes

JU-52 Foto»

EHRENMITGLIEDER	Ernenntungsjaahr
Giger Hans	1980
Koebke Harro († 21.11.03)	1985
Huggler Hans († 28.05.93)	1990
Gerber Christian († 05.08.03)	1991
Dürig Walter	1997
Schild Hermann († 15.06.04)	1997
Schnurrenberger Alex	1997
Dr. Hochgürtel Hans	1998
Kägi Max	2000
Fankhauser Hanspeter	2004

EHEMALIGE PRÄSIDENTEN DES VFMF / VFL

Dr. Glanzmann Werner († 14.04.14)	79 – 84
Hildebrand Manfred	84 – 89
Isenring Kurt	89 – 94
Fankhauser Hanspeter	94 – 04
Muggensturm Marcel	04 – 10

EHEMALIGE PRÄSIDENTEN DES VF FLAB

Schild Hermann († 15.6.04)	88 – 91
Petitpierre Mario († 01.01.08)	91 – 94
Christen Hansruedi († 26.10.03)	94 – 97

EHEMALIGE PRÄSIDENTEN DER BETRIEBSKOMMISSION VFMF / VFL

Gerber Christian († 05.08.03)	81 – 90
JU-AIR	
Studer Henri († 23.04.07)	88 – 90
Flieger Flab Museum	
Dürig Walter	91 – 97
Flieger Flab Museum und JU-AIR	
Hildebrand Manfred	97 – 01
Flieger Flab Museum und JU-AIR	

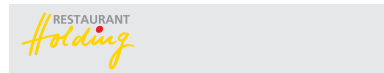


STIFTUNGSRAT MHMLW

Fuhrer Rita, Präsidentin
Felder Armin, Vizepräsident, Quästor
Binder Max, Mitglied
Bucher Max, Mitglied
Graf Dino, Mitglied
Hildebrand Manfred, Mitglied
Hurter Thomas, Mitglied
Kümin Stephan, Aktuar
Loher Urs, Mitglied
Rossner Kurt, Mitglied
Wicki Toni, Mitglied
Ziörjen Lothar, Mitglied

VORSTAND VFL

Loher Urs, Präsident
Baltensweiler Urs, Vizepräsident
Benz Beat, Beisitzer
Besmer Jürgen,
Delegierter Stadtrat Dübendorf
Brechbühl Franziska, Aktuarin
Felder Armin, Finanzchef
Landtwing Philippe,
Rechtsberater
Richter Patrick, Beisitzer
Roth Yolanda,
Beisitzerin/VFL-Reisen
Waldmeier Kurt,
CEO JU-AIR/Flieger Flab Museum



Locatelli Nicole, Geschäftsführerin
Horn Nicole
Jendly Nicole
Mombelli Claudia
Plotnikova Diana
Rott Yvonne
Stöckli Vreni
Trümpy Marcel
Végh István



REDAKTION

Allgaier Bonny Eve-Marie
Bengzon Elisabeth
Brechbühl Franziska
Dätwyler Kurt
Erne Nando
Huckenbeck Bernd
Lareida Andrea
Roth Yolanda
Schneider Margrit
Waldmeier Kurt
Wüst Albert
Zbinden Felix



PROFI JU-AIR / MUSEUM

Waldmeier Kurt,
CEO JU-AIR/Flieger Flab Museum
Bengzon Elisabeth, Bild u. Dok. Archiv
Felder Armin, Finanzchef
Heinemann Marianne, Information
Heuberger Beatrice, Bild u. Dok. Archiv
Hollenstein Hans, Mechaniker
Höhn Walter, Technik Museum
Janusch Monika, ANSI Events
Koch Tobias, Technik JU-AIR
Lorenz Erich, Mechaniker
Lutz Claudia, Museum
Moser Markus, Technik JU-AIR
Ott Jasmin, JU-AIR
Ritter Urs, Erhalt von hist. Material/
Technik Museum
Schwarz Christine, Shop
Studer Barbara, Shop
Sennhauser Hanspeter, Technik JU-AIR
Trümpy Susann, Shop
Walder Rita, Assistentin GSL
Wyss Kumiko, Sekretariat JU-AIR

FREIWILLIGE JU-AIR

Administration

Brändli Rudolf
Brändli-Nussbaum Tanja
Burkhalter Andreas
Büche Peter
Büche Ursula
Egli Olga
Hobi Felix
Hüsser Thomas
Roth Yolanda
Schneider Margrit
Stettbacher Lilli
Trümpi Rudolf
Vollenweider Dennis
Von Rotz Pienna
Waldvogel Doris

Inflight Service Personal

Baggenstos Ruth
Berlinger-Schmid Maya
Bichsel Erika
Blumer Yvonne
Fankhauser Tonia
Hofer Brigitte
Janusch Monika
Keller Anne-Sylvie
König Patrick (D)
Marolf Margrit
Möckli Annagreth
Ott Jasmin
Pfisterer Sandra
Schaer Karin
Schmid Brigitta
Schneider Daniela
Spieser Sandra
Stauffner Marianne
Sulzer Sabina
Thut Beatrice
Vogelsang Günter (D)
Wandfluh Maggie
Weber Caroline

Mechaniker

Acerboni Giancarlo
Angst Kurt
Bossert Walter
Burgherr Markus
Denzler Heinrich
Dubs René
Gasser Beat
Gittelbauer Roland (D)
Gruber Victor
Hediger Ruedi
Huber Gabriela
Hüsser Thomas
Keller Daniel
Keller Martin
Maeder Hanspeter
Meili Urs
Müller Hansruedi
Müller Peter
Oetiker Hugo
Pauli Urs
Rickenbacher Walter
Rohm Tim (D)
Ronner Peter
Salutski Martin
Sänger Karl
Schulze Günter
Stettbacher Hans-Peter
Stettler Hanspeter
Uike Kyoko
Vetterli Stephan
Vollenweider Dennis
Waeber René
Weber Jean
Weber Max
Zsidy Johann

Piloten

Bassin Gérald
Breitenmoser Hans
Bütler Roland
Gerber Hans
Gitchenko Cedric
Heer Andreas
Hügli Beat
Johner Ruedi
Küttel Raphael
Lässer Hans
Leuppi Bernhard
Metz Peter
Meyer Peter
Müller Martin
Nagel Urs
Pfisterer Andreas
Roth Silvio
Rubi Rudolf
Ruprecht Hannu
Schenk Beat
Schmuck Uwe (D)
Spillmann Willi
Steiner Andreas
Sturzenegger Daniel
Waldmeier Kurt
Zimmer Kaj Ulf (D)

FREIWILLIGE MUSEUM

Aufsicht

Braun Kurt
Eichenberger Fritz
Ernst Manfred
Grossrieder Till
Gubler Robert
Gutherz André
Hotz Peter
Huber Ernst
Inglin Hermann
Kriesi Kurt
Lüthi Anton
Schenkel Jakob
Stamm Martin
Stucki Bernhard
Zuber Anton

Führer

Bart Heinz
Bieger Franz
Boelsterli Andrea
Eichenberger Hans K.
Hildebrand Manfred
Hotz Peter
Kuhn Hans-Jörg
Lareida Andrea
Messmer Hans-Peter
Moser Hans
Rinderknecht Ruedi
Schläpfer Ernst
Stapfer Kurt
Stoller Walter
Sturzenegger Ernst
Thut Peter
Wicki Rudolf
Zahno Robert
Zbinden Felix

Wir sind mit SICHERHEIT für Sie da!

Sicherheitsdienst

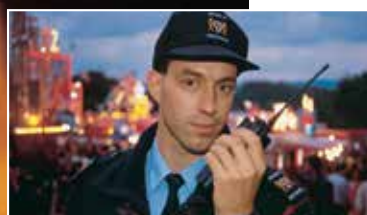
- Bewachungen
- Ordnungsdienste
- Gemeindepolizeiliche Aufgaben
- Konferenzschutz
- Personenschutz

Sicherheitsmanagement

- Sicherheitskonzepte
- Evakuationskonzepte
- Beweismittelbeschaffung

Sicherheitsausbildungen

- Pfefferspraykurse
- Rechtskunde und Notwehrrecht
- Selbstverteidigung
- Polizeimehrzweckstock PR 24
- Erste Hilfe und CPR
- Brandbekämpfung



Postfach 280
CH-8907 Wettswil
Tel. 043 466 20 20
Fax 043 466 20 25
www.starco.ch
info@starco.ch

Instruktoren P-3

Bart Heinz
Boelsterli Andrea
Eichenberger Fritz
Kugler Bruno
Köchli Martin
Spycher Jan
Sturzenegger Ernst
Thut Peter

Objektpaten

Ackermann Roland
Balmer Hugo
Benz Beat
Baumberger Manuel
Blum Albin
Di Rosa Angela
Egli Philippe
Fritsch Alfred Richard (D)
Gubler Robert
Huber Ernst
Huber Heidy
Hüsler Thomas
Inglin Hans
Inglin Hermann
Jäggi-Häusler Esther
Kaelin Max
Lüthi Anton
Reinmann Urs
Schneider Felix
Schuppisser Willi
Schürch Berthold
Seiler René
Steiner Bruno
Uike Kyoko
Von Werdt Barbara
Wegmann Ulrich
Wezel Bruno
Winkler Ralph

Maintenance Group

Gutherz André
Hug Rudolf
Kriesi Kurt
Maag Ruedi
Schenkel Jakob
Stucki Bernhard

Spezialaufgaben

Achard René, Übersetzungen
Bigler Lilo, Telefonzentrale
Binz Thomas, Tech. Support P-3 Sim.
Blumer Peter,
Erhalt von historischem Material
Bressan Marc, Support Technik
Dachsel Heinz,
Veranstalter Oberschleissheim
Dachsel Jacqueline,
Veranstalter Oberschleissheim
Dätwyler Kurt, Foto/Grafik
Erne Nando, Grafik
François Fritz,
Veranstalter Mönchengladbach
Gerber Hans, Archiv
Gremminger Kurt, Elektronik
Hildebrand Manfred,
Erhalt von historischem Material
Huckenbeck Bernd,
Veranstalter Mönchengladbach
Müller Martin, Chef Training
Messmer Charly,
Uniformen und Abzeichen
Krüsi Peter, Tech. Support P-3 Sim.
Küderli Alwin,
Erhalt von historischem Material
Pfisterer Andreas, Chef Operation
Schilt Max,
Erhalt von historischem Material
Schläfli Max, Support Technik
Sigg Fritz,
Erhalt von historischem Material
Steiner René,
Erhalt von historischem Material
Wegmann Erika, Telefonzentrale
Weilenmann Gottfried,
Neue Museumswelt

Wir verabschieden uns von

Bengzon Elisabeth, Profi
Huber Ernst, Aufsicht, Objektpate
Kaelin Max, Objektpate
Lareida Andrea, Führer
Marolf Margrit, ISP
Rohm Tim, Mechaniker (D)
Rubi Ruedi, Pilot
Sulzer Sabina, ISP
Von Rotz Pienna, Administration
Wepf Mirella, Gazette
Wezel Bruno, Objektpate

DANKE

Wir bedanken uns bei allen austretenden oder in eine andere Sparte übertretenden freiwilligen Mitarbeitern ganz herzlich für ihren, zum Teil langjährigen Einsatz zugunsten des Air Force Centers Dübendorf, der JU-AIR und des Flieger Flab Museums. Ihnen allen wünschen wir für die Zukunft alles Gute.



DRIVE Z



WAB-Kurse I und II für PW und Motorrad



**RABATT
für TCS-
Mitglieder**

«Bei uns holst du dir deinen definitiven Führerausweis!»



DRIVE Z AG
Das Zürcher 2-PhasenausbildungsCenter der Fahrlehrer und des TCS
Ueberlandstrasse 255, 8600 Dübendorf

Fon 044 828 44 44 Fax 044 828 44 49
info@drivez.ch www.drivez.ch

KONTAKTE AIR FORCE CENTER



STIFTUNG MHMLW
archiv@airforcecenter.ch

Präsidentin Stiftung MHMLW:
Rita Fuhrer

Kurt Waldmeier, CEO

Beatrice Heuberger
Bild- und Dokumentenarchiv
Telefon 058 460 26 50
b.heuberger@airforcecenter.ch

Urs Ritter
Erhalt von historischem Material
Telefon 058 460 24 08
urs.ritter@vtg.admin.ch



JU-AIR
info@airforcecenter.ch
Telefonzentrale 058 460 20 17

Allgemeine Auskünfte
Dienstag – Freitag
08.00 – 12.00/13.30 – 17.00 Uhr

Sekretariat 058 460 23 23

Reservation
Rundflüge JU-52 058 460 20 05
Dienstag – Freitag von 14.00 – 16.00 Uhr

Reservation Charterflüge
Schriftlich per Fax 058 460 26 53



**ANSI HANDELS –
UND SPORTSERVICE AG**
Reisen, Events

Monika Janusch
Telefon 058 460 29 86
Fax 058 460 26 53
monika.janusch@ansiag.ch



VFL

Präsident VFL:
Urs Loher

vfl@airforcecenter.ch
Fax 058 460 26 53

Sekretariat 058 460 23 23

Mitgliederbetreuung 058 460 23 23



FLIEGER FLAB MUSEUM
info@airforcecenter.ch
Telefon 058 460 23 24
Fax 058 460 26 53

Öffnungszeiten
Montag geschlossen (ausser Feiertage)
Dienstag – Freitag 13.30 – 17.00 Uhr
Samstag 09.00 – 17.00 Uhr
Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr

Allgemeine Auskünfte
Dienstag – Freitag
08.00 – 12.00/13.30 – 17.00 Uhr



REDLEF GMBH
Buchhaltung, Steuern,
Beratungen

Armin Felder
Mobile 079 300 43 41
armin.felder@redlef.ch
www.redlef.ch



AIR FORCE CENTER
Überlandstrasse 255
8600 Dübendorf
www.airforcecenter.ch
info@airforcecenter.ch

Kurt Waldmeier, CEO
Telefon 058 460 20 83
Fax 058 460 26 53
kurt.waldmeier@airforcecenter.ch

Rita Walder
Telefon 058 460 29 81
Fax 058 460 26 53
rita.walder@airforcecenter.ch



RESTAURANT HOLDING
Nicole Locatelli
Telefon 058 460 23 25
Fax 058 460 26 53
holding@airforcecenter.ch

Öffnungszeiten
Montag geschlossen (ausser Feiertage)
Dienstag - Freitag 09.00 – 18.00 Uhr
Samstag 08.30 – 18.00 Uhr
Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr

AIR FORCE CENTER

MEDIZINISCHES INTERIEUR

Rettungsausrüstungen von Aerolite Max Bucher AG stehen weltweit im Einsatz und helfen täglich Menschenleben retten.



Aerolite Max Bucher AG Aumühlestrasse 10 / CH-6373 Ennetbürgen Phone: +41 41 624 58 58 www.aerolite.ch
Aerolite Completion Center Dübendorf Überlandstrasse 255 / 8600 Dübendorf Phone: +41 44 823 60 70
Aerolite America LLC 1012 Market Street Suite 305 / Fort Mill / SC 29708 / USA Phone: +1 803 802 44 42



aerolite

VERANSTALTUNGEN 2015

JU-AIR 2015 INLAND

29.05.	Samedan	Erlebnisreise
04.06.	Buochs	AVIA, Rundflüge
05.06.	Ambri	Erlebnisreise
06.06.	Meiringen	Erlebnisreise, Rundflüge
10.06.	Buochs	Erlebnisreise, Stanserhorn
24.06.	Sion	Erlebnisreise
08.07.	Samedan	Erlebnisreise Rosegtal
24.07.	Samedan	Erlebnisreise Rosegtal
07./08.08	Locarno	Erlebnisreise
14.08.	Samedan	Erlebnisreise Rosegtal
21.08.	Ambri	Erlebnisreise
04.09.	Saanen	Erlebnisreise
05.09.	Saanen	Rundflüge
11.09.	Samedan	Erlebnisreise Rosegtal
25.09.	Sion	Erlebnisreise

Abendflüge von März bis Oktober



JU-AIR 2015 AUSLAND

08.05.	Colmar (F)	Erlebnisreise
15.-17.05.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
22.-25.05.	La Ferté Alais (F)	Überflüge und Rundflüge
19./20.06.	Bozen (I)	Erlebnisreise
04.-05.07.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
10.07.	Innsbruck (A)	Erlebnisreise
10.-13.07.	Wels (A)	Überflüge und Rundflüge
17.-20.07.	Bensheim (D)	Überflüge und Rundflüge
02.-04.10.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
ab April	Mönchengladbach/ Umgebung (D)	Rundflüge

EVENTS 2015

18.04.	Generalversammlung VFL
03.05.	Love Ride 23 Switzerland
20./21.06.	Heli Challenge
06.-16.08	Modell/Kunstflug Weltmeisterschaft
21.09.-25.10	Zirkus OHLALA
07.11.	Modellfliegerbörse

VORTRÄGE 2015 IM AIR FORCE CENTER

18.03.	Hawker Hunter-Universalgenie der Luftwaffe
17.06.	Luftkrieg im Golfkrieg 1991 «Desert Storm»
16.09.	Sowjetische Luftverteidigung
18.11.	Bedrohung durch ballistische Raketen

Referent: Beat Benz, jeweils von 19:30 bis 21:00 Uhr
 Mehr Infos und Anmeldung: www.airforcecenter.ch
 Erlös zu Gunsten der Museumserweiterung

Mehr Infos unter:
www.airforcecenter.ch
www.ju-52.com
www.ju52rundflug.de
www.wmw.at

LAUREUS CHARITY NIGHT

Am 23.11.2014 fand in unserer Halle 9 die Laureus Charity Night statt. Natürlich wurde die Halle vorher wieder in eine fantastische Show-Landschaft verwandelt. Hier trafen sich internationale Sportgrößen wie Doppelolympiasieger Edwin Moses und die Newcomerin des Jahres im Damentennis, Belinda Bencic. Zusammen mit Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Politik machten sie sich gemeinsam, mit zahlreichen Laureus-Botschaftern für die Laureus Stiftung Schweiz stark. Der Rekord-Spendenerlös von CHF 652'000 fließt auch dieses Jahr wieder vollumfänglich in die vier Sportprojekte der Schweizer Stiftung.



ALLIANZ SWISS

Der Künstler «Baldrian» mit seiner «Gisela» begeisterte am 22.1.2015 die Teilnehmer am Allianz Suisse-Meeting im Flieger Flab Museum. Dass sich «Gisela» hier in dieser Umgebung unter Ihresgleichen sehr wohl fühlte, ist ja ganz klar.



MODELLFLIEGERBÖRSE

Der Nebel am 1.11.2014 hielt gar niemand am Besuch der Modellfliegerbörse ab. Über 1600 Besucher/Aussteller belegten die Halle 9 und deren Vorplatz mit ihren Modellen, es war kaum ein durchkommen.



DANK AN UNSERE SPONSOREN

Die Kulisse der Retrospektive von Rolf Knie wurde bis zum letzten Tag genutzt. Nicht nur der JU-Abend fand darin statt, auch unsere Sponsoren haben wir zu einem besonderen Stelldichein gebeten, um ihnen auf diesem Weg für Ihre grosszügige Unterstützung zu danken.



TISCHE NICHTS ALS TISCHE

Die Organisatoren der GV Holcim mussten vor und in der Halle 8 Platz für gegen 2800 Aktionäre schaffen



«PROFIS» UNTERWEGS....

...am 9./10. März 2014 im Skiweekend im Engadin, mit Übernachtung in unserem Stamm-Hotel Saluver in Celerina und einem fantastischen Ski-Tag auf Corviglia



... am 28./29. September 2014 am Velo-Weekend mit Übernachtung im Hotel Montafonerhof in Tschagguns und einer Kräfte raubenden Tour über die Silvretta Hochalpenstrasse



...am 8. Oktober beim Besuch des Zirkus OHLALA der auch in diesem Jahr wieder auf unserem Gelände gastierte



GV VFL 2014 UND ERÖFFNUNG DER NEUEN MOTORENSAMMLUNG



Anlässlich der GV VFL vom 12. April 2014 konnte die Motorsammlung sowie die begehbare Sammlung in der Halle 8 von Rita Fuhrer, Präsidentin der Stiftung MHMLW, feierlich eröffnet werden.

Die Motorsammlung erwacht aus dem Dornröschenschlaf

Anschliessend an die GV konnten die zahlreichen Teilnehmer, darunter viele prominente, wie Hans Giger, Mitbegründer des Fliegermuseums, Armee-Chef KKdt André Blattmann und Kommandant Schweizer Luftwaffe KKdt Aldo C. Schellenberg, die blitzblank polierten und mit neuen Schildern versehenen Motoren bewundern.

Ein Werk, welches nur dank dem unermüdlichen Einsatz vieler freiwilliger Mitarbeiter entstehen konnte.



Film **VCS PRODUCTIONS**
 GMBH
Foto TV-FILM-MEDIA-POST-FX-3D-SERVICES
Produktionen www.vcs.ch

ZUKUNFT FLUGPLATZ DÜBENDORF

Wir haben im letzten Jahr «100 Jahre Flugplatz Dübendorf» gefeiert und wir freuen uns, mit und auf diesem geschichtlich interessanten Flugplatz in die Zukunft zu schauen.

Wie heisst es so schön: Keine Zukunft ohne Vergangenheit. Wenn die Zukunft nur halb so erfolgreich wird wie es die Vergangenheit war, müssen sich die Gegner unseres Platzes noch manchmal ärgern.

Tatsache ist, dass sich der Gesamtbundesrat am 03.09.2014 für eine Mehrfachnutzung des Areals des Militärflugplatzes Dübendorf entschieden hat. Mit der starken Willensbekundung zur Aufrechterhaltung des Flugbetriebes auf unserem Platz wurde unser angestrebtes Ziel erreicht. Nun geht es daran, zusammen mit der vom Bundesrat bestimmten Flugplatz Dübendorf AG unsere Anliegen der JU-52 und allgemein der Oldtimer Fliegerei umzusetzen.

90% davon, was in den Medien verbreitet wird, ist Polemik und entspricht nicht den Tatsachen. Sachlage ist, dass die Luftwaffe noch über den Flugplatz befiehlt, solange die raumplanerischen, rechtlichen und juristischen Grundlagen und Voraussetzungen von der auserwählten Flugplatz Dübendorf AG nicht vorliegen. Wie lange dieser Prozess dauert, ist sehr schwierig abzuschätzen und hängt

von den Einsprachen der rechtlichen und juristischen «Erdbeben» ab.

Aus der Sicht des Air Force Centers geht es nun darum, die Absprachen mit der Luftwaffe und der Flugplatz Dübendorf AG für die Zwischennutzung zu treffen. Das erste Beispiel einer guten gemeinsamen, kooperativen Zusammenarbeit war das WEF 2015, wo erstmals Passagiere aus Schengen und Non Schengen Länder von uns abgefertigt wurden. Das Allerwichtigste aber ist, dass unsere JU-52 die nächsten Jahre auf ihrem Heimatflugplatz weiter operieren kann und unser Verein weiterhin vielen Menschen ein tolles und unvergessliches Erlebnis vermitteln kann.

Was sind die nächsten Schritte: Jeder Vorstoss in Richtung Zwischennutzung werden wir mit der Luftwaffe und der Flugplatz Dübendorf AG absprechen und nach Lösungen suchen, welche der Sache dienen.

Sehr verehrte Vereinsmitglieder, auch Sie alle sind gefordert, für unsere Sache in der Öffentlichkeit Werbung zu machen. Wir wünschen uns, dass das Ziel Mischnutzung Zivil und Militär auf dem Flugplatz Dübendorf möglichst bald Realität wird.

Kurt Waldmeier



WEF 2015 WASHINGTON – DÜBENDORF – DAVOS



Am Montag, 19. Januar 2015 war es dann soweit. Zum sechsten Mal wurde der Flugplatz Dübendorf wieder für die Landungen von Business Jets aus aller Welt, welche im Rahmen des Davoser WEF, Passagiere in die Schweiz beförderten, geöffnet.

Während in den letzten Jahren ausschließlich nur An- und Abflüge via Kloten und ohne Passagiere erlaubt waren, durfte in diesem Jahr erstmalig, aufgrund eines Bundesrat Beschlusses, neben Direktanflügen auch die Passagierabfertigung in Dübendorf erfolgen.

Obwohl die Umsetzung des Bundesratbeschlusses auf kantonaler Ebene einige Zeit in Anspruch nahm, konnten dann noch rechtzeitig Kapo, Zoll und Grenzschutz aufgegeben werden, um die erforderlichen Massnahmen für die An- und Abflüge (Non-Schengen Staaten) gewährleisten zu können. Obwohl ein Zusammenspiel von Militär, AFC, ExecuJet, Zoll, Kapo und Grenzschutz zuvor nicht geprobt werden konnte, spielte sich der Tagesablauf schnell ein und funktionierte reibungslos.

Insgesamt konnten 25 Jets auf dem Flugfeld Dübendorf gezählt werden. 22 Jets landeten mit Passagieren, 3 parkierten nur und 41 Passagiere wurden mit Hubschraubern nach Davos gebracht. Insgesamt gab es 8 Hubschrauber Flugbewegungen. Die Anzahl der Jets wurde von den Handlings Verantwortlichen für das erste Mal begrenzt, darum waren die Anfragen wesentlich höher, als die Anzahl, die dann in Dübendorf auf dem Vorfeld standen. Das zeigt das grosse Interesse für einen solchen Anlass nach Dübendorf zu kommen, wo die Abfertigung schnell und einfach durchgeführt

werden kann. So brauchte beispielsweise das Handling eines Passagiers vom Aussteigen aus dem Jet, mit allen behördlichen Formalitäten, 10 Minuten bis zum Abflug mit dem Helikopter nach Davos.

In der Öffentlichkeit wurde der Einsatz kontrovers diskutiert und stieß auch bei der Presse auf großes Interesse. Die Bilanz für das AFC ist einstimmig positiv. Damit wurde die Leistungsfähigkeit des AFC, der Luftwaffe und der anderen beteiligten Unternehmen und Behörden unter Beweis gestellt und zeigt uns, dass der Flugplatz Dübendorf in Zukunft noch Potential hat, wenn man bereit ist dafür etwas aktiv zu tun.

Text: Bernd Huckenbeck, Kurt Waldmeier



100 JAHRE MILITÄRAVIATIK

RÜCKBLICK AUF DEN ANLASS IN DÜBENDORF

VOM 27. JUNI 2014



Foto: Hanspeter Stettler

Es ist erfreulich und ich bin dankbar, dass sich kurzfristig doch noch ein Organisationsteam um Beni Herger bildete, welches dem Anlass zum 100. Geburtstag der Schweizer Luftwaffe auch in Dübendorf einen würdigen, wenn auch bescheidenen Rahmen gab.

Die Event Planung der Luftwaffe wollte dieses Jubiläum mit der Air 14 «nur» in Payerne begehen und in Dübendorf, als wesentliche Wiege, sowie treibende Kraft der Schweizer Aviatik, war eigentlich nichts vorgesehen. Verständlich, wenn man bedenkt, dass gleichzeitig die Patrouille Suisse den 50igsten und das PC-7 Team den 25igsten Geburtstag feierten. Schade, weil auch die Junkers JU-52 fünfundsiebzig und die Lufttransportstaffel 4 fünfzig Jahre alt wurden. Bedenklich, wenn man weiss, welche Tradition an Flugmeetings, Defilees und Meisterschaften Dübendorf hatte. Aber eben... hatte. Und zwischenzeitlich ist ja Dübendorf als Haupttrainingsflugplatz der Flugwaffe durch das Air Base Kommando Payerne mit 5 Fliegerstaffeln der Luftwaffe abgelöst worden.

Die Zeiten ändern sich und das Jahr 2014 wird ein geschichtsträchtiges Jahr werden, ohne aber Anspruch zu erheben, dass man sich auch in 100 Jahren ähnlich positiv an dieses Jahr erinnern sollte. Zu turbulent und unge-

wiss sind die Zeiten. Klar ist nur, dass dieses Jahr das Volk nein gesagt hat, um der Luftwaffe den 36-jährigen F-5Tiger durch den Saab 35 Gripen zu ersetzen und dass die Zukunft des Flugplatzes Dübendorf immer noch nicht ganz klar ist, weil der Bund und der Kanton Zürich für die Verplanung der grössten strategischen Landreserve der Schweiz völlig unterschiedliche Auffassungen haben.

Doch kommen wir zurück auf den Anlass in Dübendorf. Die als Tag für die ehemaligen Mitarbeiter ausgeschriebene luftwaffeninterne Veranstaltung wurde bei schönstem Wetter dann doch noch ein Flug Fest. Eine Woche vor dem Anlass wurde in den regionalen Medien zum «Tag der Öffentlichkeit» mit zahlreichen Boden- und Luftvorführungen geladen. Und dieser Einladung folgten mehrere tausend Besucher, die ihren Besuch wohl nicht bereuten. Auch die Pensionierten erlebten einen interessanten Tag. Begrüsst durch den Projektleiter, aus erster Hand informiert vom Kommandanten der Luftwaffe, KKdt Aldo Schellenberg, der über die Zukunft der Luftwaffe und den Flugplatz Dübendorf sprach.

Es gab bei den etwa 6000 Besuchern und 250 Pensionierten zwei Gesprächsthemen: die Luftwaffe nach dem Gripen Entscheid und was passiert in Zukunft mit dem Flpl Dübendorf.

Und auf diese Fragen kann und wird auch in näherer Zukunft nichts Endgültiges gesagt werden können. Als Militär habe ich einmal gelernt: es gilt das Primat der Politik. Doch was ist, wenn die Primaten völlig uneinig sind und wer wacht über deren Entscheide, ob diese im Einklang mit der Sicherheits- oder Verkehrspolitik sind? Ich hoffe, dass dies nicht die Medikative ist.

Doch zurück zum Anlass. Es wurde ja Einiges gezeigt und geboten. Fünf F/A-18 begrüsst mit einem Überflug am Vormittag die Zuschauer. Wehmütig dachten die Fliegerfans an die Zeiten vor 2005. Auch die Patrouille Suisse begeisterte mit einer kurzen Einlage im Vorbeiflug, auch sie hat ja ihren Ursprung in Dübendorf. Hauptattraktion waren aber das PC-7 Team, das an mehreren Vorführungen das Können der 9 Piloten bewies, sowie das Super Puma Display Team, welches den Grosshelikopter virtuos vorführte und dessen Beweglichkeit und Einsatzmöglichkeiten demonstrierte. Die im Wiederholungskurs fliegenden Lufttransportstaffeln 3 und 4 zeigten spektakuläre Liveeinsätze mit dem Super Puma und dem neu beschafften Eurocopter. Die Vorführungen in der Luft wurden ergänzt durch Einsätze am Boden, Feuerwehr, Schneeräumung, Hundeführer wurden lebensnah demonstriert. Daneben konnten die REGA oder Solarimpulse besucht werden. Auch mitfliegen war möglich, mit der JU-52 oder mehreren Bückern konnten Passagierflüge gebucht werden. Also durchaus ein Programm, das Anklang fand und mehr als einige tausend Besucher verdient hätte. Auch für das leibliche Wohl war gesorgt, ein Fliegerfest wurde es trotzdem nicht, um 20.00 Uhr schlossen die Tore und in der momentanen Lage wollte niemand so recht feiern.



Zum Abschied wurden wir noch beschenkt mit einem Gutschein für das Buch «Menschen, Maschinen, Missionen». Unterdessen ist es erschienen, ein gelungenes Werk mit schönen Aufnahmen aus der 100-jährigen Geschichte, spannenden Beiträgen und Interviews. Interessant ist auch die Chronologie des Werdens des Flugplatzes, leider sind einige Daten falsch.

Mein Schlusswort basiert auf dem Vorwort des obigen Buches von Kantonsratspräsidentin Brigitta Johner: ich wünsche dem geschichtsträchtigen Militärflugplatz Dübendorf eine prosperierende Zukunft. Möge es gelingen Aviatik und Innovation auf diesem Areal optimal zu nutzen, wie es im Grunde genommen schon immer gelang. Seit 100 Jahren beweisen innovative Menschen in der Luft und am Boden, dass die Aviatik das höchste Innovationspotential hat.

Text: Manfred Hildebrand



Foto: Jasmin Ott

BLUMEN STATT FLUGZEUGE

ZURÜCK ZUR NATUR



Viele MeisterkandidatInnen feiern mit Ihren Werkstücken eine neue Natürlichkeit. Was sie nicht davon abhält, mit technischen Hilfsmitteln oder multimedial zu arbeiten. Ein Rundgang durch die Ausstellungen der Meisterarbeiten.

Aus der Halle 9 des Air Force Centers in Dübendorf ertönt kein Motorenknattern, sondern dezente Jazzmusik. Im Hangar, wo sonst JU-Oldtimer-Flugzeuge wettersicher untergebracht sind, warten 24 Stände mit spannendem Innenleben auf ein floristisch interessiertes Publikum. Rund 1900 BesucherInnen beehren die Ausstellung der Meisterarbeiten der diesjährigen KandidatInnen an den zwei Ausstellungstagen Mitte Juli. Darunter sind Freunde und Bekannte, die es Wunder nimmt, was «ihre» MeisterfloristIn gearbeitet hat. Ebenso PartnerInnen von MeisterkandidatInnen, die fast ebenso unter Spannung stehen wie ihre bessere Hälfte.

Inspiration fürs eigene Schaffen

Die meisten der BesucherInnen sind aber selber FloristInnen: Sie sind auf der Suche nach Inspiration für Ihr Schaffen. Man erkennt sie schnell: Sie schauen ganz genau und von allen Seiten auf die Werkstücke. Sie wollen wissen, wie sie gearbeitet sind. Nicht wenige spielen mit dem Gedanken, selbst dereinst «den Meister zu machen». «Auch wenn sich vieles, was ausgestellt ist, nicht im Laden verkaufen lässt – es tut einfach gut, Utopisches zu sehen und Techniken oder Blumen wiederzuentdecken, die man selber etwas vergessen hat», erklärt eine Besucherin, bei der die Floristik-Ausbildung schon etwas länger zurück ist. Wie die meisten wird sie mit zahlreichen Impressionen und Fotos

nach Hause zurückkehren. Kameras klicken rundum und überall wird mit den Handys geblitzt.

Von naturnah bis multimedial

Was die 24 MeisterkandidatInnen für ihre Abschlussprüfung geschaffen haben, begeistert. Es fällt auf, dass viele FloristInnen nahe bei der Natur arbeiten und beispielsweise auch « die Schönheit von Pflanzen, die sich verabschieden» schätzen, wie es eine Absolventin so schön sagt. Sie integrieren Verwelktes sowie «bescheidene» Beikräuter und Gräser, die sonst kaum in den gängigen Sträußen zu bewundern sind, gekonnt in ihre Werkstücke. Ein Kranz aus Gemshörnern und ein Brautschmuck aus Edelweiss lassen eine Nostalgie für das Einheimische anklingen. Nebst filigranen Arbeiten setzen andere KandidatInnen auf das Solide und schaffen mit massiven Kränzen aus Stein, rollenden Rädern aus Stahl oder massiven Holzquadern einen markanten Kontrast zum zarten und vergänglichen Blumenschmuck. Respekt verdienen auch die Fleissarbeiten: die künftigen MeisterInnen haben Gefässe aus Kerzenwachs im Rumtopf gegossen, Tausende von Getreidekörnern, Früchtchen und Sämchen aufgeklebt, abgefüllt, festgenagelt oder mit anderen Techniken zu Skulpturen und Wandbildern zusammengefügt. Nicht wenige inszenieren ihre Floristik mit multimedialen Mitteln wie Video, Audio und Foto und sorgen mit Licht und Bewegung für spezielle Effekte.

20m² – so vielfältig wie die KandidatInnen

Die Stände sind eine Sache für sich. FloristInnen müssen auch dreidimensional denken und gestalten können, sie haben im Vorfeld aufwändige Modelle gebaut. Viele Absol-

ventInnen setzen auf zurückhaltende Architektur in Anthrazit und erdige Farben, eine KandidatIn wagt mit einem hellgrünen Häuschen und lachsfarbenen Innenwänden eine feminine Farbrevolte. Gross im Kommen ist der Holzbau, der auch ein Dufterlebnis vermittelt. Einen luftig transparenten Eindruck macht ein Stand aus Armierungseisen, einer ist gar um ein Wasserbecken konzipiert. Auch für die Präsidentin der Prüfungskommission Claudia Alijew-Wüthrich ist immer wieder spannend, wie unterschiedlich die einzelnen KandidatInnen ihre 20m² gestalten. «Alle finden ihren authentischen persönlichen Ausdruck.»

Mitten im Prüfungsstress

Für die AbsolventInnen der Meisterprüfung bedeuteten die letzten zwei Wochen vor der Ausstellung vor allem eines: viel Arbeit und wenig Schlaf. Dazu Prüfungsstress. Parallel zu den Vorbereitungen für die Ausstellung haben die MeisterkandidatInnen in der Prüfungswoche ein anstrengendes Programm absolviert.

Am Montag bewältigten sie schriftliche Prüfungen in fünf Fächern, bei denen Berufskennnisse und Betriebswirtschaft geprüft wurden. Am Dienstag präsentierten sie je zwei FachexpertInnen ihre Diplomarbeit und führten ein Fachgespräch über ihre Berufskennnisse, am Mittwoch waren sie mit dem Aufstellen des Standes beschäftigt – viele von frühmorgens bis spätabends. Am Donnerstag und Freitag ging es schliesslich um das praktische Können; während insgesamt 11 Stunden fertigten die angehenden MeisterInnen ihre Werkstücke. Rund 30 ExpertInnen waren im Einsatz, 10 davon für den praktischen Teil. Sie bewerteten die Leistungen der KandidatInnen nach den Vorgaben einer 5-köpfigen Prüfungskommission. Vereinfacht gesagt galten für die praktischen Arbeiten folgende Kriterien: Gesamteindruck und die technische, formale und farbliche Umsetzung. Natürlich musste zum Schluss dann noch die gute alte «Tante JU» für ein Gruppenfoto herhalten.

Text und Fotos: Julia Antoniou



AUFSICHTS-PERSONAL MIT NEUEM OUTFIT

Dieses Jahr wird unser Aufsichtspersonal mit einem neuen Hemd und einer dazu passenden Kravatte eingekleidet. Somit kann sich unser ganzes Team in einem einheitlichen Erscheinungsbild um die Anliegen unserer Kunden kümmern.



ROLF KNie RETROSPEKTIVE

IM AIR FORCE CENTER DÜBENDORF
HIESS ES VOM 20. SEPTEMBER BIS 19. OKTOBER 2014:
MANEGE FREI!



Der Name Knie weckt ganz spezielle Gefühle und die Knie-Dynastie ist weit über die Schweizer Grenze hinaus bekannt. Zirkus hat Tradition, ist verbunden mit Tieren, Akrobaten und Clowns, welche wiederum sofort mit Abenteuer, Neugier und fremdem Lebensstil assoziiert sind. Rolf Knie wuchs darin auf. Er ist in vielen Bühnenstücken aufgetreten

und hat sich später – während seiner Auszeit auf Mallorca – der Kunst gewidmet. Er bleibt seinen Wurzeln treu und malt auf dem Stoff der Zirkuszelt, auf Porzellan, Seidentücher und Vielem mehr. Was? Zirkussujets. Zirkussujets finden sich auch in seinen Skulpturen wieder. Selbst mit einer Rolf Knie designten Kreditkarte kann weltweit bezahlt werden.

Im Air Force Center Dübendorf hat er eine Auswahl seiner Exponate zu einer Retrospektive zusammengestellt. Neben viel Schweizer Prominenz und dem Freundeskreis von Rolf Knie bin auch ich zur Vernissage geladen. Beim Betreten der Ausstellung geht der Besucher zwischen zwei grossen Ele-

fanten-Skulpturen hindurch. Es erinnert mich an die Kniebe- suchte aus meinen Kindertagen auf dem alten Bellevueplatz in Zürich und die Neugier und Aufregung sind sofort ge- weckt. Auf 1500 m² sind Werke aus den verschiedenen Epo- chen des Künstlers ausgestellt. Seine Schaffensphasen sind

in zeltähnlichen Gebäuden zusammengefasst. In einigen dieser Zelte ist in der Mitte eine kleine Manege angelegt, in welcher seine Tier-Skulpturen ihren Auftritt haben. Wie zu- fällig stehen in der nächsten Manege ein alter Holzstuhl mit Geige, Clown-Maske und übergroßem Karo-Mantel, sowie

der typisch lange Schuh; diesmal aus Bronze. Es würde mich nicht wundern, wenn die Clowns aus den umhängenden Bil- dern heute Nacht noch eine Vorstellung geben.

Eine ganz spezielle Phase des eigenwilligen Künstlers spie- gelt sich in seinen Werken der spanischen Corrida wieder. Auf grober Jute, welche wohl die Arena darstellt, malt er filigrane Stiere und Matadore. Warum malt Rolf Knie, der den Zirkus liebt, der die Menschen liebt und der die Tiere liebt, einen Stierkampf? Ist es die Verknüpfung von Arena und Manege? Von Tier und Mensch? Sind es die Artisten? Noch heute wird im Zirkus die Manege von einem hohen Gitterzaun umgeben. Zuschauer sollen von Tigern und Löwen getrennt werden. Auch hier schauen diese Tiere mit grossen Augen aus aufgeschlagenen Zirkuszelten, hinter verglasten Bildern oder durch Gitterstäbe hervor. Scheu, neugierig und bereit für die Freiheit oder die nächste Zir- kusnummer. Rolf Knie malt auf Teilen seines Chapiteau, unter dem er mal gearbeitet hat.

Dieser Künstler ist sehr produktiv und vielseitig. Es ist daher unmöglich, ihn in eine bestimmte Schublade zu ste- cken. Nach Peter Rothenbühler sei er eine Marke – eine teure Marke. Nach eigenen Aussagen genießt Rolf Knie den Wohlstand, er arbeitet dafür. Kunst kommt von Kön- nen und ist ein ehrlicher Beruf. Er hätte jedoch kein Prob- lem, wenn's morgen in den Zirkuswohngewagen zurückginge. Und: Ich zweifle nicht an seinen Worten.

Rolf Knie sieht nicht nur schwarz und weiss. Seine Multico- lor-Zebras tummeln sich in gelb-weiss, blau-weiss, grün- weiss und sogar pink-weiss. Er liebt die Affen, was eine grosse Bilder-Kollektion dokumentiert. Die Primaten und Betrachter bestaunen sich hier gegenseitig. Collagen aus gebrauchten alten Zeltseilen, feinen Artisten-Ballettschuhen und Strass verzierten Zirkusgewändern zeigen nochmals seine Vielseitigkeit. Fantasie und Liebe zum Detail scheinen unerschöpflich.

Geballte Kraft und Feinheit sowie Lust, Konzentration und die Lebensfreude der Zirkuswelt sind zu spüren. Eine tolle Atmosphäre!

Rolf Knie wiederholt sich nicht. Seine neue «weisse» Serie veranlasst den Betrachter ganz genau hinzugucken. Auf Leinwand gemalte Zirkussujets sind nur noch nebelartig erkennbar. Man muss schon eine Weile hinschauen – plötz- lich kann man die roten Punkte als Nasen identifizieren und langsam, langsam erscheinen die dazugehörigen Clown- Gesichter wie aus dem Nichts. Der weisse, fast nur sche- menhaft erkennbare Tiger schaut mich traurig-fragend an. Sein Nachbar hingegen, der Gepard, will mit viel Speed an mir vorbeipreschen.



Ich bin keine Kunstkennerin und lasse hier nur meinen persönlichen Empfindungen beim Betrachten der Werke freien Lauf. Es gab da noch eine Ecke, die mich sehr in Bann gezogen hat. Die Clowns. Ein Charlie Rivel zum Beispiel, der durch den alten Zelt-Vorhang aus der Manege schreitet. Schalk und Tränen, Harmonie und Zank, Enttäuschung und Sieg – Alltagsgeschichten, welche von Clowns wiedergegeben werden. Rolf Knie ist zusammen mit Gaston Häni unzählige Male aufgetreten und sie haben auch hier im Air Force Center ihren Auftritt.

An der Vernissage signierte Rolf Knie sein neues Buch UNGESCHMINKT, welches vom Autor Thomas Renggli vorgestellt und mit ein paar «Leckerbissen» angepriesen wurde. Die Gottlieber Lounge lud zum Sitzen und angeregtem Plaudern ein. Über die Ausstellung gäbe es noch viel zu schreiben. Eines möchte ich noch erwähnen: Danke. Danke Rolf Knie. Er hat heute meine Sicht erweitert und ich hoffe, er kann und wird – trotz AHV – weiterschaffen!

Im kleinen Shop war von Postkarten für ein paar Franken bis hin zu Bildern und Skulpturen von mehreren 10Tausend Franken alles im Angebot. Die Gottlieber Hü-

pen kommen aus Rolf Knie bemalten Dosen und das von ihm designte Zifferblatt einer Armbanduhr weist auf dem Gehäuse mit «Panem et Circensis» ganz klar seine Handschrift auf. Die Porzellantassen mit verschiedenen Safari-, Zebra- und Tigersujets passen ausgezeichnet zu den geritzten Weingläsern, welche eine Pferdeparade zeigen. Beissen sich nun Kunst und Geld? Ambivalente Gefühle treffen aufeinander. Aber Rolf Knie hat in der Schweiz und weltweit in vielen Metropolen mit grossem Erfolg ausgestellt. Ich bin mir ziemlich sicher, dass dieser Künstler überall ausstellen und verkaufen kann. Für mich ist klar: Seine Werke wären auch im Museum of Modern Art in New York oder im Centre Georges Pompidou in Paris sehenswert. Bei uns zu Hause wird der Kaffee jetzt aus Knie-Tassen getrunken. Die Qualität des Gebräus hat sich nicht verändert, aber das Gefühl beim Morgenkaffee erzeugt schon einen besonderen Kick!

Ein populärer Schweizer Künstler hat im Air Force Center Dübendorf ausgestellt. Es war eine sehenswerte Exposition. Und wie heisst es so schön: Am Schluss liegt die Wahrheit im Auge des Betrachters. Rolf Knie sagt uns in alter Zirkus-Manier: UFWIEDER LUEGE!

Text: Bonny Allgaier | Fotos: Kurt Dätwyler



Mit unseren Dienstleistungen heben Sie ab.

Pascal Strässle
Planung Printproduktion



Corinne Sager
Webprojekte

Unsere 260 Mitarbeitenden überzeugen mit Spitzenleistungen. Sie garantieren einen exzellenten Service bei der Realisierung von Fachzeitschriften und Printprodukten sowie in der Umsetzung von Web- und Videoprojekten.

www.galledia.ch

galledia
Wir machen Medien



INHALT	
Impressionen Veranstaltungen 2014	30
Endlich ein Dach über dem Kopf	32
75 Jahre JU-52	34
Air 14 Payerne	40
Ein Event mit Glanz	43
VFL-Reise nach Pirmasens	46
Rimowa und F-13	49
Hans Hollenstein	50
JU/Museums-Abend der Freiwilligen	52



HOMAGE IN ROT

Zum diesjährigen Geburtstag unseres Hauptsponsor Dieter Morszeck liess sich unser CEO wieder etwas ganz besonderes einfallen. 6 glänzende rote Ferraris standen vor der Halle 9 bereit, um den Jubilar und seine Gäste in Empfang zu nehmen und sie ins Gourmet-Restaurant Eichmühle in Wädenswil zu chauffieren.



AM TATTOO IN BASEL

Vom 17.7. – 25.7.2014 war unsere JU Gast am diesjährigen Tattoo in Basel. Zwei Mal täglich eröffnete die JU mit einem spektakulären Überflug die Darbietungen der verschiedenen Musikformationen. Aber auch neben dem Festgelände am Rheinufer versammelten sich täglich viele JU-Fans um die Überflüge zu bestaunen



SO WIRDS GEMACHT!

Einer der Schwerpunkte des Refreshers, war dieses Jahr ERSTE HILFE. Profis vom Spital Lachen unterrichteten unsere Piloten, ISP, Admins und Mechaniker unter anderem im richtigen Umgang mit dem Defibrillator.

NACHTFLUG

Wie immer wollten wir unseren Club 52 Mitgliedern etwas ganz besonderes bieten. Am 30. Januar 2014 luden wir zu einem unvergesslichen Nachtflug ein. Die Route führte über tiefverschneite Gebiete der Innerschweiz und zum krönenden Abschluss tief über den Flughafen Kloten und ein hell erleuchtetes Zürich.



FOTOSHOOTING

«DIE JUNGE MIT DER ALTEN»

«Die Junge» Die Schwertschluckerin Lucky Hell aus der Show «OHLALA - Der vierte Akt»
«Die Alte» unsere Tante JU





ENDLICH EIN DACH ÜBER DEM KOPF

Ein Grund warum der JU-52 Museumsverein mit dem deutschen VFL fusioniert wurde, war die fehlende Unterstützung der Flughafen Mönchengladbach Gesellschaft und der Stadt Mönchengladbach.

Eine Studie des VFL hatte bereits Ende 2008 erkennen lassen, dass viele Flugplätze an der Stationierung einer JU-52 interessiert waren, jedoch kein Flugplatz im Umkreis von 60 km Interesse an dem Bau eines JU-52 Hangars hatte. Es sei denn, der Verein würde die gesamte Finanzierung aufbringen.

Als einzige zukunftssträchtige Lösung kam der ehemalige Flugplatz Butzweilerhof, Köln in Betracht. An diesem Luftfahrt historischen Ort sollte ein Museum zum Thema Luftfahrt im Bundesland Nordrheinwestfalen entstehen. So wurde das Hangar/Museumsprojekt auf den Kurs Butzweilerhof, Köln umgeleitet. Im Januar 2010 kam die Wirtschaftsförderung Mönchengladbach (WFMG) überraschend auf den VFL zu, mit einer interessanten Idee.

Im Rahmen eines Europäischen Tourismus Förderwettbewerb, sollte die letzte Landung der HB-HOY auf dem Marktplatz in Mönchengladbach Rheydt (Geburtsort von Hugo Junkers) erfolgen. Zu diesem Zwecke sollte an dieser Stelle eine Halle zur Unterstellung der HB-HOY mit Ausstellung und Restaurant (wie beim Runway 34) errichtet werden. Da man zu dem Zeitpunkt am Butzweilerhof, Köln noch nicht zu einem Vertragsabschluss gekommen war,

sagte der Vorstand des deutschen VFL seine Unterstützung zu, vorbehaltlich der späteren Abstimmung durch die Mitgliederversammlung.

Von Januar bis November 2010 stagnierte die Entwicklung des Projektes Butzweilerhof, Köln, da die Verhandlungen zwischen den diversen beteiligten Gruppen aufgrund politischer Umstände festgefahren waren. Dagegen bekam die Mönchengladbacher Gruppe eine Förderzusage in Höhe von 3,4 Mio. Euro.

Im Februar 2011 beschloss der VFL dieses Projekt weiterhin zu unterstützen, sofern dieses am Flughafen Mönchengladbach und nicht am Marktplatz des Stadtteils Rheydt realisiert wird. Dem Projekt Butzweilerhof, Köln, wurde unterdessen eine Absage erteilt. Im Juli 2011 wurde das Projekt vom Rat der Stadt Mönchengladbach abgesegnet und im Laufe der kommenden Monate wurde das Konzept um eine flugfähige JU-52 erweitert und vom Fördergeber (Europäische Union und Land Nordrhein Westfalen) akzeptiert.

Es sollte noch einige Zeit in Anspruch nehmen, bis alle Finanzierungs- und Bauanfragen geklärt waren und ein Betreiber gefunden wurde, so dass am 15. April 2014 der Spatenstich zum Bau des Hangars unter Beisein von Vertretern des Wirtschaftsministeriums, der Stadt Mönchengladbach des VFL und der JU-AIR erfolgen konnte.

Dreh- und Angelpunkt des neuen Hugo Junkers Hangars wird die HB-HOY sein. Sie ist sozusagen ab Juni 2015 fest mit dem Hangar verwurzelt und wird bei den Veranstaltungen im Hangar oder davor stehen und bei Bedarf auch mit Gästen fliegen.

Der Hangar bietet Platz für bis zu 400 Gästen, wird mit einer eigenen Küche ausgestattet, jedoch keinen Restaurantbetrieb haben. Die Küche dient zur Bewirtung der Event Gäste und der Konferenzteilnehmer in den vier Konferenzräumen, sowie zur Verköstigung der Rundflugteilnehmer und deren Begleitungen.

Der Betreiber, die Fa. noi! Event & Catering werden diese Events und das Catering organisieren.

Der VFL wird in den kommenden Jahren nicht nur seine JU-52 im Hugo Junkers Hangar ausstellen und gemeinsam mit der JU-AIR und dem Rundflugservice Rundflüge durchführen, sondern wird auch eine Ausstellung zum Thema Prof. Hugo Junkers und dessen Beitrag zur Entwicklung des Weltluftverkehrs von 1919 bis 1933 präsentieren.

Der Hugo Junkers Hangar ist wieder ein einzigartiges Projekt, gefördert von der Europäischen Union und dem Bundesland Nordrheinwestfalen und wäre ohne unsere HB-HOY nicht zu Stande gekommen.

In diesem Sinne dankt der deutsche VFL Hans-Joachim Peters und der JU-AIR für die herausragende Leistung, die Kurt Waldmeier mit seinem Profi Team und den freiwilligen Helfern seit 1991 zum Erhalt der HB-HOY geleistet haben, denn ohne diese Pionierleistung würde es keinen Hugo Junkers Hangar geben.

v.l.n.r. Kurt Waldmeier, Bernd Huckenbeck, Thorsten Neumann, (GF noi! Event & Catering GmbH), David Bongartz (GF Event-Hangar Mönchengladbach GmbH), Dr. Ulrich Schückhaus, GF Entwicklungsgesellschaft Mönchengladbach GmbH, Karl-Uwe Bütof, Ministerialdirigent Wirtschaftsministerium NRW, Norbert Bude, damaliger Oberbürgermeister v. MG, Thomas Schnalke, GF Flughafen Düsseldorf GmbH, Friedhelm Kirchartz, GF NEW AG, Karl Gottwald



Aktuelle Informationen unter www.junkersinmg.de und www.vfl-ev.de

Die Eröffnung wird am 19. Juni 2015 stattfinden.

Text: Bernd Huckenbeck | Fotos FrankTheisejans

Der Deutsche VFL

Der Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V., kurz «VFL» genannt, wurde 1991 in Düsseldorf gegründet. Er bekam eine CASA 352 vom Flughafen Düsseldorf geschenkt um das Flugzeug gemeinsam mit der JU-AIR wieder zum fliegen zu bringen.

Durch das Sammeln von Spenden wurde der Aufbau der späteren HB-HOY finanziert. Im August 1997 übergab die JU-AIR die restaurierte CASA 352 mit der neuen Kennung HB-HOY an ihren Besitzer, den VFL. Seitdem betreibt die JU-AIR die HB-HOY als Ihre vierte JU-52 und der VFL präsentiert das Flugzeug auf Rundflügen in Deutschland.

Seit 2001 versuchte der JU-52 Museumsverein, Mönchengladbach, eine Halle zur Unterstellung der JU-52 zu errichten. Im Jahr 2009 wurde der JU-52 Museumsverein, mit dem VFL verschmolzen. Danach begann der VFL gemeinsam mit der Wirtschaftsförderung Mönchengladbach (WFMG) konkrete Pläne für den Bau eines Hangars zu schmieden und umzusetzen. Der Verein hat ca. 70 Mitglieder.

75 JAHRE JU-52



DIE GESCHICHTE

Vorgeschichte

Hugo Junkers (*1859 †1935) war ein vielseitiger deutscher Ingenieur, Erfinder und Unternehmer. Als Hochschullehrer und Forscher entwickelte er grundlegende Erkenntnisse im Flugzeugbau, wie Ganzmetallbau und gewellte Strukturen.

Nach der Tätigkeit in seiner Heimatstadt Rheydt (heute Mönchengladbach) zog er im Jahre 1888 nach Dessau zur Deutschen Continental Gasgesellschaft. 1892 gründete er sein eigenes Unternehmen in einem Pferdestall mit einem einzigen Mitarbeiter. 1897 folgte er einem Ruf als Professor für Thermodynamik an die Technische Hochschule Aachen, wo er die Versuchsanstalt Professor Junkers aus den Überschüssen der inzwischen gewachsenen Junkers & Cie. finanzierte. 1919 gründete er in Dessau die Junkers Flugzeugwerk AG. Im Jahr 1913 hatte er in Magdeburg eine Motorenfabrik eröffnet, die er 1923 als Junkers Motorenbau GmbH nach Dessau verlegte. 1921 entstand die Junkers Luftverkehr AG, die sich zur damals bedeutendsten Fluggesellschaft der Welt entwickelte. Am 6. Januar 1926 entstand dann durch die Fusion mit der Deutschen Aero Lloyd die Deutsche Luft Hansa Aktiengesellschaft mit Sitz Berlin.

Infolge der Weltwirtschaftskrise gerieten 1932 die Unternehmen von Hugo Junkers in finanzielle Schwierigkeiten. Da er sich nicht mit dem Nationalsozialismus arrangierte, wurde er 1933 gezwungen, seine privat gehaltenen Patente auf die Unternehmen zu überschreiben und 51 % seiner Anteile an das Reichsluftfahrtministerium entschädigungslos abzugeben. Gleichzeitig bekam Junkers Hausverbot in seinen Wer-

ken und wurde in seinem Sommersitz in Bayrischzell unter Hausarrest gestellt. Nach dem Hinschied von Hugo Junkers im Jahr 1935 überliess seine Witwe und Erbin, Therese Junkers, die restlichen Anteile gegen eine Zahlung von ca. 30 Millionen Reichsmark ebenfalls dem Luftfahrtministerium. Unter der Führung des Generaldirektors Heinrich Koppenberg (*1880 †1960) wurden die zwei Junkers-Unternehmen am 5. Juli 1936 zur Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG fusioniert.

Der Erste Weltkrieg war gerade vorbei, als Hugo Junkers seinem Chefkonstrukteur Otto Reuter (*1886 †1922) den Auftrag gab, ein Passagierflugzeug zu entwickeln, das vollständig aus Metall hergestellt werden sollte. Es wurden für die Struktur genietete Duralumin-Streben verwendet. Das Flugzeug Junkers F 13 (interne Werksbezeichnung: J 13) war ein Verkehrs- und Frachtflugzeug der Junkers Flugzeugwerke in Dessau. Der 1919 entwickelte Typ war das erste Ganzmetallflugzeug der zivilen Luftfahrt. Der Erstflug erfolgte am 25. Juni 1919. Der einmotorige Tiefdecker bot in einer geschlossenen Kabine vier Passagieren Platz. Insgesamt wurden von 1919 bis 1932 etwa 320 Maschinen gebaut, von denen rund 110 in Deutschland zugelassen waren. Die 1919 gegründete schweizerische Fluggesellschaft Ad Astra Aero AG betrieb in Dübendorf vier gemietete Junkers-F-13-Flugzeuge.

Im Januar 2010 begann der Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e. V. mit Abklärungen zum Nachbau eines

Flugzeugs Junkers F 13. Mit Unterstützung durch die Firma Rimowa GmbH und durch die JU-AIR werden die Bauarbeiten bis Ende 2014 abgeschlossen sein. Vom 20. bis 26. Juli 2015 wird das Flugzeug als Ausstellungsobjekt in den USA an der Veranstaltung Airventure Oshkosh/Wisconsin präsentiert. Der Erstflug unter Aufsicht des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ist für das Frühjahr 2016 geplant.

Von den dreimotorigen Typen Junkers G 23 und G 24 für neun Passagiere wurden in den Jahren 1925 bis 1929 mindestens 72 Flugzeuge gebaut. Am 6. November 1929 machte das viermotorige Verkehrsflugzeug Junkers G 38 mit einer Kabine für 30 Passagiere den Erstflug. Von diesem Typ wurden für das Reichsluftfahrtministerium zwei Exemplare hergestellt.

Die Entwicklungsgeschichte des Flugzeugs Ju 52/3m

Hugo Junkers gab seinem Chefkonstrukteur Ernst Zindel (*1897 †1978) den Auftrag, ein Fracht- und Passagierflugzeug mit der Typenbezeichnung Ju 52 zu entwickeln, welches den Flugzeugbetreibern ermöglichen sollte, eigenwirtschaftlich und ohne staatliche Zuschüsse zu arbeiten. Der Erstflug dieser einmotorigen Neuentwicklung erfolgte am 13. Oktober 1930 als Ju 52ba. Die Maschine konnte 2000 kg Nutzlast über 1500 km Reichweite transportieren, eine Leistung, die kein anderes Transportflugzeug der damaligen Zeit erreichte. Insgesamt wurden sechs Flugzeuge Ju 52/1m mit verschiedenen Motorentypen gebaut. Da die Nachfrage den Vorstellungen von Hugo Junkers nicht entsprach, diente die Werksnummer 4007 als Testflugzeug für die Entwicklung eines dreimotorigen Transportflugzeugs Ju 52/3m.

Die Flugerprobung des Typs Ju 52/3m begann im Jahr 1931 mit einem unverkleideten Mittelmotor. Der offizielle Erstflug fand am 7. März 1932 statt. Im gleichen Jahr sorgte das Flugzeug beim internationalen Alpen-Rundflug mit Start in Dübendorf für Aufsehen. Die Strecke Zürich-Genf-Mailand-Zürich wurde mit Volllast in weniger als vier Stunden zurückgelegt, 14 Minuten schneller als das zweitplatzierte Flugzeug. Die ersten zwei Flugzeuge Ju 52/3m wurden nach Bolivien geliefert.

Die dreimotorige Ausführung der Ju 52 prägte in den 1930er-Jahren den zivilen Luftverkehr wie nur wenige andere Flugzeuge. Die heute «Tante Ju» genannte Ju 52/3m ist eines der bekanntesten historischen Flugzeuge aus deutscher Produktion.

Schon kurz nach dem Erstflug bestellte die Deutsche Luft Hansa AG 11 Flugzeuge Ju 52/3m. Dieses 15- bis 17-sitzige zivile Verkehrsflugzeug galt damals als zuverlässig, sehr sicher und komfortabel. Die Rate der Notlandungen pro Mil-

lion Flugkilometer wurde von 7 auf 1,5 gesenkt. Bis zum letzten Einsatz im Mai 1945 beschaffte die Lufthansa total 186 Flugzeuge dieses Typs, welche rund 75 % der Lufthansaflotte ausmachten. Ferner setzte sie zahlreiche Flugzeuge Ju 52/3m bei ihren Tochtergesellschaften in Europa und in Übersee ein. Rund 30 Luftfahrtgesellschaften in Europa, Südamerika und in Südafrika waren Ju 52-Benützer.

Zwischen 1932 und 1944 wurden für die militärische Verwendung des Flugzeugs Ju 52/3m rund 3500 Transportflugzeuge und 1000 «Behelfsbomber» in Deutschland produziert. Die gesamte deutsche Ju 52/3m-Produktion wird mit 4845 Flugzeugen angegeben.

Zusätzlich erfolgte von 1945 bis 1954 ein Lizenzbau von 170 Transportflugzeugen in den spanischen Flugzeugwerken Construcciones Aeronáuticas SA mit der Typenbezeichnung CASA 352L. Die französischen Ateliers Aéronautiques de Colombes produzierten von 1944 bis 1946 unter der Typenbezeichnung AAC.1 Toucan 415 Flugzeuge, die vom Typ Ju 52/3m nicht zu unterscheiden waren.

Die Motorenausrüstung der Ju 52/3m war am Anfang sehr unterschiedlich und kundenspezifisch. Durch das Entwickeln der Motorverkleidungen für die Aussenmotoren und des Townendringes für den Mittelmotor wurden der Luftwiderstand und die Kühlung optimiert. Letztlich setzte sich der BMW-132-Motor als Serietriebwerk für die Grosszahl der in Deutschland produzierten Ju 52/3m durch. Es handelte sich dabei um den Lizenzbau des amerikanischen Triebwerks Pratt & Whitney R-1690 Hornet durch die Bayerischen Motorenwerke Aktiengesellschaft BMW in München nach einem Lizenzabkommen von 1928.

Heute existieren nach dem deutschen Ju 52-Archiv weltweit noch 49 mehr oder weniger intakte Exemplare der Ju 52/3m beziehungsweise der spanischen und französischen Versionen. Von diesen Flugzeugen sind die folgenden acht flugtauglich:

- Die JU-AIR verwendet drei Flugzeuge Ju 52/3m g4e und ein Flugzeug CASA 352L. Es handelt sich um die letzten vier Luftfahrzeuge, die von den historisch wertvollen Original-BMW-Motoren 132A/3 angetrieben werden.
- Eine Maschine Ju 52/3m der Deutschen Lufthansa Berlin-Stiftung ist in Lübeck stationiert.
- Die South African Airways Historic Flight in Swartkop/Pretoria, die amerikanische Fighterfactory (Military Aviation Museum) in Virginia Beach und die französische Amicale Jean-Baptiste Salis in Cerny-la Ferté-Alais bei Paris betreiben je ein Flugzeug CASA 352L.

In zahlreichen Museen in Europa sowie in Nord- und Südamerika sind nicht flugtaugliche Ju 52-Flugzeuge oder Ju 52-Bestandteile ausgestellt.



Hugo Junkers



Ju 52ba



F 13 der Ad Astra Aero AG

Das Flugzeug Ju-52 bei der Schweizer Armee

Im September 1938 begab sich der damalige Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Oberstdiv. Hans Bandi (*1882 †1955), mit einer Delegation nach Augsburg zur Bayerische Flugzeugwerke AG (später Messerschmitt AG). Nach diesem Besuch erfolgte die damals dringend notwendige Beschaffung der zeitgemässen Messerschmitt-Schul- und Kampfflugzeuge Me-108 und Me-109. Für die Beobachterausbildung bestand das Bedürfnis nach «fliegenden Theoriesälen». Der Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen beantragte zur Deckung dieses Bedürfnisses die Beschaffung von drei Flugzeugen Ju-52. Im April 1939 erfolgte die Erprobung eines Vorführflugzeugs. Im Mai konnte nach der Zustimmung des Bundesrates der Liefervertrag für drei Flugzeuge Ju-52/3m g4e mit je drei BMW-Motoren des Typs 132A/3 (660 PS) abgeschlossen werden. Dieser Flugzeugtyp konnte nach der Spezifikation innert 16 Minuten für die folgenden sieben Verwendungs-

zwecke umgebaut werden: Kistentransporter, Reiseflugzeug mit 12 Sitzplätzen, Hörsaalflugzeug, Staffiltruppenflugzeug, Sanitätsflugzeug, Luftlandetruppenflugzeug, Nachschubtransporter. Auf dem Drehturm vor Spant 8 auf der Rumpfoberseite sowie am Ende der Rumpfunterseite war der Einbau von Maschinengewehren möglich.

Vom 29. September bis 4. Oktober 1939 führte die kriegstechnische Abteilung in Dessau die Abnahme der Flugzeuge durch. Damals stand der Polenfeldzug kurz vor dem Ende mit der Kapitulation des Landes am 6. Oktober 1939. Hans Rüetschi, der damalige Beauftragte der kriegstechnischen Abteilung, hat 1982 die abenteuerliche Flugzeugübernahme in der Hauszeitung des Bundesamtes für Militärflugplätze beschrieben. Zusammen mit Oberleutnant Walter Borner, Swissairpilot und Werkpilot der Direktion der Militärflugplätze und Heinz Voute vom Flugzeugwerk Emmen hat er in Dessau die «zweite Garnitur» des technischen Personals angetroffen.

«Selbst Handlanger glaubten, im eroberten Europa bald einmal Oberhandlanger zu sein», schreibt Hans Rüetschi. Auch kleinste Korrekturen wurden nur widerwillig ausgeführt.

Obwohl nicht alle Spezifikationen erfüllt wurden, begann am 5. Oktober 1939 der Überflug von Dessau nach Dübendorf als Dreierstaffel. «Der frühere Testpilot und damalige technische Direktor der Junkerswerke (nur mit dem Kürzel K. bekannt) wirkte als Staffelführer», schreibt Hans Rüetschi. Das Flugzeug A-702 wurde von Walter Borner und die Flugzeuge A-701 und A-703 von Junkerspiloten geflogen. Nach einem unerklärten Umweg von 60 km in Richtung Nordwesten und einem Wolkenflug über die schwäbische Alb musste in Nürnberg ein vier Tage dauernder, wetterbedingter Halt eingeschaltet werden. Nach unerfreulichen (politischen) Gesprächen im Laufe dieser Wartezeit hatten sich K. als Pilot und Hans Rüetschi als Copilot beim Weiterflug nach Friedrichshafen «nichts mehr zu sagen». Hans Rüetschi übernahm in Friedrichshafen ein für die Schweiz bestimmtes Kampfflugzeug Me-109 und überliess den Weiterflug der drei Ju-52 nach Dübendorf seinen Kollegen Borner und Voute mit den Piloten von Junkers.

Am Mittwoch, 10. Oktober 1939, war der Tag, an welchem die drei Flugzeuge Ju-52 von der kriegstechnischen Abteilung formell an die Fliegertruppe übergeben wurden.

Die militärische Karriere der Ju-52-Flugzeuge

Dies war der Beginn einer beachtlichen Karriere der drei Transportflugzeuge bei der Schweizer Armee. Während der 42 Jahre dauernden Nutzungszeit war der Flugplatz Dübendorf ihr «Heimathafen» und die alte Halle 9 ihr Zuhause.

Die Flugzeuge waren für die Ausrüstung mit schweren Maschinengewehren an der Zellenober- und Unterseite vorbereitet. Ausserdem waren die notwendigen Wechselsätze zur Umrüstung für Personen- oder Materialtransporte vorhanden.

Der erste Verwendungszweck bis 1945 lautete: «Fliegender Theoriesaal» für die rationelle Beobachterausbildung. In den Doppelsitzerflugzeugen der Flugwaffe hatte damals ein Beobachter die Mission, einen bestimmten geografischen Ort aufzusuchen und seine nachrichtendienstlichen Feststellungen mit Morsetelegrafie an eine Bodenstation zu übermitteln. Diese sehr schwierige Aufgabe wurde an Bord der Ju-52-Flugzeuge in Anwesenheit eines Instructors trainiert. Mit dem Wegfall des Gros an Doppelsitzer-Kampfflugzeugen, insbesondere des in der Schweiz entwickelten Typs C-3603/04 sowie mit der Einführung effizienter Flugfunksysteme entfiel dieses Theoriesaal-Bedürfnis.

Eine weitere Aufgabe war die «Simulation» von Fallschirmsätzen für die Ausbildung der Erdtruppen. Sandsäcke

an Fallschirmen wurden in grosser Zahl mitgeführt und abgeworfen.

Ab 1947 umfasste das Aufgabenspektrum vorwiegend Piloten- und Materialtransporte. In zunehmendem Masse wurden Auslandsätze durchgeführt, was die zivile Immatrikulation der Flugzeuge notwendig machte (A-701/HB-HOS, A-702/HB-HOT, A-703/HB-HOP). Im Übrigen wurden die Flugzeuge intensiv für den Ausbildungseinsatz von Fallschirmgrenadieren beziehungsweise Fernspähern eingesetzt. Vielen Offizieren der Schweizer Armee ist der Geografieflug mit einem Ju-52-Flugzeug im Rahmen einer Offiziers- oder Kadenschule in Erinnerung geblieben. Nachfolgend sind fünf markante Einsätze während der militärischen Laufbahn der drei Flugzeuge erwähnt:

- September bis Dezember 1948: Zwei Ju-52-Flugzeuge transportieren Personal und Material nach Oberpfaffenhofen für die Bereitstellung amerikanischer Surplus-Kampfflugzeuge North American P-51 Mustang zum Überflug in die Schweiz.
- Januar bis März 1951 («Lawinenwinter»): Versorgungsflüge für Täler und Ortschaften in der Schweiz und im Livinental, die durch Lawinen von der Aussenwelt abgeschnitten waren. Abwurf von Lebensmitteln, Medikamenten, Wolldecken, Post, Petrol und Heuballen. Helikopter gab es damals noch nicht. Die Piloten und das Bordpersonal leisteten, oft an der Grenze des Möglichen, humanitäre Hilfe, die in der Öffentlichkeit grosse Beachtung fand. Aus dieser Zeit stammt der legendäre Ruf der schweizerischen Ju-52-Flugzeuge als «Retter in der Not».
- 1951: Transport von Goblin-Triebwerken von Hatfield, England in die Schweiz für die in Lizenz gebauten Vampire-Kampfflugzeuge DH-100.
- Oktober 1956: Lufttransport von Hilfsgütern des Roten Kreuzes nach Wien mit Weitertransport auf dem Landweg nach Ungarn.
- Ab 1958: Mitwirkung einer Ju-52 an mehreren Spielfilmen («Hunde, wollt ihr ewig leben?», «Spionage auf Befehl», «Agenten sterben einsam», «Die himmlischen Töchter»). Das Flugzeug A-702 erhielt im Rahmen eines solchen Einsatzes einen besonderen weiss-dunkelgrünen Tarnanstrich, der erst 1986 entfernt wurde.

Hege und Pflege der Ju-52-Flugzeuge bei der Schweizer Fliegertruppe

Die Direktion der Militärflugplätze und deren Nachfolgeorganisationen hatten die Zuständigkeit als «Halter» der Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe. Diese Aufgabe umfasste die ungeteilte Verantwortung für den Betrieb, die Wartung und den Unterhalt aller Luftfahrzeuge.

Der Chef der Direktion der Militärflugplätze, Oberstbrigadier Walter Burkhard (*1895 †1982), und sein Stellvertreter und

Nachfolger, Oberstbrigadier Fritz Gerber (*1903 †1993), definierten angesichts der Neutralität und des Inseldaseins der Schweiz eine Unternehmensstrategie, die bis zum Ende des Kalten Krieges ihre Gültigkeit behielt. Der Beschaffung von Flugzeugen lag eine sehr lange Nutzungsdauer zugrunde. Es wurden alle Unterhaltseinrichtungen, Herstellersakten und Reserveteile für die Lebensdauer der Systeme beschafft. Sämtliche Arbeiten wurden im eigenen Betrieb oder durch die Schweizer Industrie ausgeführt. Für die Ersatzteile galt das Prinzip der hundertprozentigen Lieferbereitschaft. Eine Einschränkung der Verfügbarkeit von Flugzeugen aus Ersatzteilgründen wurde als grosse Sünde geahndet. Diese ziemlich aufwendige Strategie hatte im internationalen Vergleich eine sehr hohe Flottenbereitschaft zur Folge. Das Prinzip der ungeteilten Verantwortlichkeit und der hohen Verfügbarkeit wurde von Aussen immer wieder infrage gestellt, aber mit dem Nachweis der Notwendigkeit für die Kriegsbereitschaft bis zum Ende des Kalten Krieges durchgesetzt.

Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe mussten infolge dieser Unternehmensstrategie seit der Zeit des Zweiten Weltkriegs nie aus technischen, sondern immer aus operativen Gründen ausser Dienst gestellt werden. Die Feststellung trifft auch auf die Flugzeuge Ju-52 zu. Die Transportbedürfnisse wurden zunehmend durch Helikopter gedeckt. Dieses Mittel war im Vergleich mit den grossen, militärisch veralteten Transportflugzeugen wesentlich flexibler und wirtschaftlicher. Das Training der Fallschirmtruppe erfolgte mit den Flugzeugen Pilatus PC-6 Porter. Aus diesen Gründen wurden die drei von der Öffentlichkeit liebevoll als «Grossmütter» oder (aus Deutschland übernommen) als «Alte Tanten» bezeichneten Oldtimer, nach dem Entscheid des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, auf Ende 1981 nach insgesamt über 10 000 Flugstunden aus dem militärischen Flugdienst entlassen.

Die Ju-52-Flugzeuge genossen in den 42 Nutzungsjahren einen hervorragenden Unterhalt von Zellen und Motoren. Es galten strenge Regeln für alle periodischen Kontroll- und Wartungsarbeiten. Mit fünf Reservemotoren BMW 132 A/3

war die hohe Verfügbarkeit gewährleistet. Mit einer Ausnahme blieb die Flotte vor Ungemach verschont. Im Jahre 1956 kollidierte das Flugzeug A-703 auf dem Flugplatz Dübendorf beim Üben eines Durchstarts (touch and go) mit der Blindlandanlage und verschob deren Masse von ca. 16 t um 20 cm. Ein Teil des linken Flügels wurde abgerissen. Der Schaden konnte aber ohne Nachteile für den weiteren Lebenslauf des Flugzeugs repariert werden.

Die Flugzeuge befanden sich Ende 1981 in einem guten Zustand. Eine Ausnahme bildeten die Motoren. Aus wirtschaftlichen Überlegungen und im Hinblick auf die Ausserdienststellung verzichtete man auf die fälligen Revisionen. Die insgesamt 14 Motoren wiesen für eine Weiterführung des Flugbetriebs einen erheblichen Revisionsbedarf auf.

Nach den Regeln der damaligen Liquidationsverordnung für Armeematerial war die Verwendung nach der Ausserdienststellung flexibel und liess den Verkauf, die Schenkung an Museen und andere Institutionen oder die Verschrottung zu.

Der Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze entschied im Einvernehmen mit dem Eidgenössischen Militärdepartement, ein Flugzeug Ju-52 an den damaligen Verein der Freunde der schweizerischen Fliegertruppen für den zivilen Flugbetrieb zu verkaufen und zwei Flugzeuge an den Verein auszuliehen. Damit wurden die Gründung der JU-AIR am 11. September 1982 und die weitere Existenz der Oldtimerflugzeuge ermöglicht.

Die Nutzung der drei Flugzeuge Ju 52/3m g4e der schweizerischen Fliegertruppe jährt sich am 10. Oktober 2014 zum 75-ten Mal. Für Luftfahrzeuge, die bei jedem Einsatz grossen Belastungen ausgesetzt sind, stellt dieses Jubiläum ein ausserordentliches Ereignis dar. Es spricht für die Umsicht und die Sorgfalt des technischen Personals und der Piloten der früheren militärischen Benutzer und der heutigen JU-AIR.

Text: Walter Dürig | Fotos: Archiv



Die heutige Ju-52 Flotte der JU-AIR



Starten Sie durch...
 ...mit einer Beschriftung von uns!

AIR↑4 
PAYERNE SUISSE
30|31 AUG | 6|7 SEP

100 JAHRE SCHWEIZER LUFTWAFFE,
50 JAHRE PATROUILLE SUISSE
UND 25 JAHRE PC7 TEAM!

DIE HB-HOY MISCHTE SICH PROMINENT UNTER DIE GRATULANTEN



Die AIR14 bot eine geballte Ladung an Jets, Formationen und historischen Flugzeugen: Boeing B-17 Flying Fortress, F/A-18 Hornet, B-25 Mitchell, Lockheed P-38 Lightning, Vampire DH-100 und DH-115, Tankflugzeug Airbus A310 begleitet von zwei Eurofighter Typhoon, Hawker Hunter, Gripen, Mirage, Dassault Rafale, General Dynamics F-16, Airbus A330 der Swiss, Spitfire, Mustang P-51, Messerschmitt Me262, Fallschirmspringer, Hawker Seafury, Super Constellation, Suchoi SU-22, jede Menge Helis, Dewoitine D-26, Bucker, die ganze Pilatus-Familie, C-36, Morane, Breitling Wingwalkers, usw, usw.

Die italienischen «Frecce Tricolori» erfüllten den Luftraum über Payerne mit viel rot-grün-weissem Rauch, die «Al Fursan» aus den Vereinigten Arabischen Emiraten in ihren schwarz-goldenen Jets standen ihnen in nichts nach. Die Patrouille Suisse und das PC7 Team zeigten gemeinsam höchste Präzision und atemberaubende Manöver. Die «Red Arrows» aus Grossbritannien wie auch die «Patrouille de France» boten Shows von einzigartiger Qualität.

Und an zwei Tagen war unsere Tante JU mit dabei. Sie brauchte sich wahrlich nicht zu verstecken! Im Gegenteil. Sie hinterliess zwar keinen farbigen Rauch, dafür füllte sie den Himmel über Payerne mit erotischem Sound... Die Meeting-Leitung reservierte für die Vorführung sechs Minuten. Unsere Piloten Dani Sturzenegger/Beat Schenk (Samstag 30. August) und Hans Breitenmoser/Urs Nagel (7. September) verlangten der Tante einiges ab. Die sauber geflogenen Figuren und Vorbeiflüge begeisterten alle.

Zum Schluss der AIR14 erfolgte das grosse Finale der Schweizer Luftwaffe zum 100. Jubiläum der militärischen Luftfahrt: Ein Vorbeiflug von 24 F-5Tiger in der Formation «100»!

Das Meeting AIR14 in Payerne war nicht nur die grösste Flugschau in der Geschichte unseres Landes, sondern auch ein sicherer, reibungsloser und professionell durchgeführter Anlass. Den Organisatoren und den unzähligen Helferinnen und Helfern unter Leitung von Oberst Ian Logan gebührt unser Dank.

Text und Fotos: Peter Thut

your catering

Wir machen Ihren Event zum Erlebnis!

Ob Grossanlass oder Privatparty, exklusiv oder einfach:
Ihr Anlass ist bei uns in besten Händen. Wir helfen Ihnen
dabei, Ihren Anlass zum Erfolg zu machen, denn wir haben
das Wissen, das Können, die Erfahrung und das Engagement
rund um den perfekten Catering Service!

Es würde uns riesig freuen,
wenn wir Sie bei Ihrem nächsten Event verwöhnen dürften!

Ihr **your catering** Team

geniessen – staunen – entspannen!



EIN EVENT MIT GANZ BESONDEREM GLANZ

AN AUFFAHRT HAT MAN FREI!

Die legendäre JU-52 fliegt, ein Fallschirmspringer springt und in Bern werden dieses Jahr die Special Olympics eröffnet. Alles zusammengemischt – ein ganz spezieller Tag.

Kurt Waldmeier, Andreas Pfisterer und Monika Janusch organisieren diesen besonderen Anlass für uns – vielen Dank! Um 15:00 Uhr besteigen 14 Passagiere, davon 1 Fallschirmspringer plus Besatzung die Falken-JU, heben ab und knattern – mit Ziel Bern-Belp – durch die Lüfte. Dies ist nicht mein erster JU-Flug und doch habe ich jedes Mal Hühnerhaut, spüre eine gewisse Spannung und vor allem ein riesiges Glücks- und Aha-Staun-Gefühl mit der ehrenwerten Dame die Luft zu durchschneiden. Ich kann die Leute am

Boden beobachten und dann wieder streifen die Flügel fast die Berge. Ich könnte (wenn ich denn wollte) die weidenden Gämsen berühren... Es ist phantastisch, beeindruckend und einfach mega!

Nach ca. 40 Minuten landen wir in Bern-Belp und schon beginnen die nächsten Actions. Flugzeug und Springer werden für einen Fallschirmabsprung über dem Berner Expo-Gelände vorbereitet. Zur Eröffnung der Special Olympics wird Walti Böni vom Himmel schweben und den wartenden Teilnehmern ihre Fahne überreichen. Sie werden dann zum Bundesplatz marschieren, wo die Feierlichkeiten mit viel Prominenz weitergehen.



Was sind die Special Olympics und deren Mission?

«Wir unterstützen Menschen mit einer geistigen Behinderung darin, sich über den Sport leistungsmässig zu entwickeln. Damit fördern wir das Selbstwertgefühl, die körperliche Fitness, die Selbstständigkeit und den Mut, Neues zu wagen. Unsere Anlässe ermöglichen gemeinsame Erlebnisse mit anderen Athleten, Familienangehörigen und der Gesellschaft.» (Auszug aus der Homepage www.specialolympics.ch)

Wir freuen uns, in diesem Jahr einen kleinen Teil zu der wichtigen, sportlich engagierten und Lebensfreude erhaltenden Mission beitragen zu dürfen.

Im Flugzeug macht sich jetzt ein Kribbeln breit. Die Piloten fliegen über das Ziel, der Fotograf klemmt sich schussbereit zwischen zwei Sitze in der Nähe der Öffnung (die Tür wurde in Bern-Belp abmontiert). Der Springer steht in Position für den Absprung und ich selber bin so in der Mitte, um die Kommunikation zwischen Springer und Piloten zu übermitteln. Sicherheitshalber und wegen «keiner Tür» tragen auch wir Fallschirme. Die übrigen Passagiere bleiben auf festem Terrain in Bern-Belp.

Endlich geht's los: Walti Böni springt raus, öffnet den Fallschirm und fliegt mit der olympischen Fahne am Bein einer freudigen Menge entgegen. Selbst den Petrus freut's und

er lässt just in diesem Moment die Sonnenstrahlen heraus. Für uns Zurückgebliebene in der JU eröffnet sich ein super Spektrum: die Stadt Bern, unter uns das Expo-Gelände mit der wartenden Menge und am nahen Horizont der Fallschirmspringer, welcher gemächlich auf das Lande-Kreuz runterdreht. Dank dem exzellenten Kurs der Piloten können wir sogar die Landung des Springers und die jubelnden Leute dort miterleben. Ja, ich kann den Menschen fast in die Augen sehen und im Glitzern derselben Freudentränen erahnen. Wie ich später erfahre, wird Walti mit Jubelrufen begrüsst und gleich nach der Landung mit vielen Handshakes und Give-me-fives willkommen geheissen. Alles ist geglückt. Die Fahne übergeben und die Special Olympic Games können beginnen.

Wir fliegen zurück nach Bern-Belp, wohin auch der Fallschirmspringer, per Auto, gebracht wird. Zum letzten Take-off an diesem Tag geht's Richtung Dübendorf. Natürlich sind jetzt alle Passagiere wieder on board und die Einstiegstüre montiert.

Geschickt werden ein paar Gewitterwolken umflogen und uns nochmals das beeindruckende Schweizer Panorama vorgeführt. Glücklich und vollgepackt mit tollen Erinnerungen landen wir in Dübendorf.

Nochmals vielen Dank!

Text: Bonny Allgaier | Fotos: Kurt Dätwyler u. Walti Böni



VFL-REISE NACH PIRMASENS/HERMESKEIL

6. – 8. SEPTEMBER 2014

Eine erwartungsvolle Gruppe von Rillen-Fans (The Luggage with the Grooves) traf sich im Foyer des Air Force Centers mit unserer erprobten Reiseorganisatorin Yolanda Roth. Für sie war es innert der letzten 10 Jahre die 35. von ihr organisierte VFL Reise oder Exkursion. Bunt gemischt mit Objektpaten, ex. Flugplatz-Mitarbeitern, Stammreisenden und einigen Neuen, warteten wir gespannt auf unser Briefing. Nach zum Teil mehrfachen JU-52 Flügen nach Oberschleissheim, Sinsheim, Speyer und Magadino, erwartete uns mit Pirmasens eine neue Destination. Ob uns darum die «HB-HOT» zugeteilt wurde, bleibe offen. Entspannt mit Taschenmesser in der Hosentasche, Tranksame und Handy «auf Mann» ging's ohne Screening, wie früher, dafür mit zwei Kapitänen an Bord. Beat Schenk als Commander mit einem Tablet für die allzeit perfekte Flight Information am Schenkel und Uwe Schmuck am Steuerhorn. Brigitta Schmid sorgte für die perfekte Betreuung von uns SMC (self moving cargo). Just in time um 10:00 Uhr Rollout und Liftoff alles mit guter Sicht, sogar auf den Greifensee. Bereits kurz darauf aber «Über den Wolken» nicht grenzenlos, aber doch bis nach Schaffhausen. Ab Einflug in's Europa-land, den ganzen Tag «Prachtwetter».

Über den Schwarzwald, dann östlich von Strassburg ins Rheintal, auf der Höhe des Baden Airparks über das Elsass. Nach «Fasten Seat belts» über Weingebieten des Pfälzer Waldes, erfolgte um 11:26 Uhr eine perfekte Landung auf dem Flugplatz Pirmasens-Pottschütthöhe. Für unsere JU-52 bereits zum wiederholten Male landeten wir auf der asphaltierten Piste (20 x 800 m) mitten in einen Flugtag des örtlichen Aero-Clubs und wurden gebührend empfangen. Nach tollen Vorführungen von Modellflugzeugen und dem Eintreffen unseres «Teambusses», fuhr uns Fahrer Marco mit dem «Ryffelbus» wohl gepflegt nach Pirmasens. Mit dem Standesbeamten a.D. Herr Schnur ging es auf eine «Schlabbtour». Den Namen verdanke die Stadt dem heiligen Pirmin, den früheren Wohlstand ihrer Schuh- und Lederindustrie. Davon ist, ausser heute umgenutzter Fabrikationsgebäuden ebenso wenig erhalten, wie von der durch Graf Ludwig IX um seine Garnisonstadt erbauten Ringmauer. Diese wurde nicht gegen äussere Feinde gebaut, sondern um die «Langen Kerle» seiner Exerziertruppe am Abhauen zu hindern. Neben wenigen Wiederaufbauten prägen vor allem «Bau-Sünden» der 50er Jahre, die im 2. Weltkrieg zu 80% zerstörten Stadt.

Nach der Fahrt in die tolle Unterkunft, dem Hotel Kunz in Winzeln, wurde anstelle des Wellness Angebotes vor allem der Innenhof zu ausgedehnten Gesprächsrunden und Erinnerungen an frühere VFL Anlässe genutzt. Nach ausgiebigem Frühstücksbuffet am Sonntagmorgen fuhren wir per Bus in das 100 km entfernte Hermeskeil. Vorbei an stillgelegten Eisen- und Kohleabbauanlagen und mit Birkenwäldern überwachsenen Abräumhalden, durchquerten wir Teile des Saarlandes und des Hunsrücks bis zur privaten Flugausstellung L. + P. JUNIOR.

Am Fusse einer nachempfundenen «Concorde» mit eingebautem Café empfing uns unser Guide Martin. Die private Sammlung wird in den sieben Monate Öffnungszeit von über 100'000 Besuchern pro Jahr besucht. Sie umfasst in zwei Hallen neben Replika's der ersten Flugapparate über hundert meist im Freien aufgestellte Original Flugzeuge. Alle natürlich entwaffnet und aus verschiedenen Gründen zum Teil in erbärmlichem Zustand. Die personellen Grenzen der Organisation, vor allem aber die restriktiven Vorschriften (nur wasserlösliche Farben auch für die Flugzeuge im Freien), zollen ihren Preis. Schade um die zum Teil seltenen Objekte. Deprimiert vom Zustand dieser Sammlung haben wir mit Stolz an den hohen Standard unseres Air Force Centers gedacht. So an das funktionierende Konzept des Einsatzes freiwilliger Aufsichts- und Unterhaltspersonal, gepaart mit einem Flugbetrieb und deren professionellen Kräften. Resultate wie Tag und Nacht, eben lieber Klein aber Fein. Dank sei allen dafür Verantwortlichen!

Beeindruckend war dafür die Schilderung, wie die riesigen Exponate vor Ort gebracht worden sind. Mit eigenem Personal zerlegt und mit abenteuerlichen Transporten zum Ausstellungsgelände gebracht und aufgebaut wurde. So eine VC 10, ex. BOAC später Privatjet des Scheichs von Abu Dhabi, eine Superconnie und viele mehr. Chapeau! Als Einzige eingeflogen wurde die Mil Mi 6A, ein Russischer Helikopter mit bis 42'500 kg Abfluggewicht und 12'000 kg Hublast. Auf seiner letzten Reise vom Ural nach Hermeskeil verbrauchte er dafür in 19,5 Stunden allerdings ca. 90'000 l Treibstoff.

Fazit zu Hermeskeil: Ein Besuch lohnt sich aus den verschiedensten Gründen!

Zurück im Hotel freies Verfügen, Bier im Hof oder Wellness und exzellentes Nachtessen.

Montagmorgen: 09:00 Uhr Tages-Apéro im Hof, verbunden mit dem Dank von uns langjährigen Profiteuren an unsere Reiseleitung Yolanda Roth. Sie hat uns einmal mehr eine tolle Reise mit der JU-52 und einem VFL bezogenen «Schmankerl» beschert. Wir akzeptieren Ihren Entscheid, das Organisieren von Reisen aus beruflichen Gründen einzustellen, wir werden diese Reisen und Yolanda bestimmt vermissen. Wir





gönnen den angehenden Tierpraxisassistentinnen eine gute Röntgen-Lehrerin, aber wer führt uns? Wer öffnet die Türen zu militärischen Anlagen inklusive Betreuung durch deren Schul- und Schiessplatzkommandanten, wer fixt Spezialanlässe mit der Patrouille Suisse (inkl. Mittagessen mit deren Piloten), tête a tête mit den FA 18 in Meiringen, Militärischen Festungen und ein Besuch mit privater Demo bei den «Fallspringabschirmern» in Magadino. Danke Yolanda, Deine Performance war immer «Just perfect!». Den Rekord mit 26 aktiven Teilnahmen verzeichnet Max und Monika Kälin, der diesmal leider gesundheitlich gefehlt hat. Gute Besserung und alles Gute. Ein spezieller Dank an unseren langjährigen Chauffeur Ernst Schaub der uns 20 mal sicher gefahren und wieder heim gebracht hat.

Während ein Teil zur weiteren Erkundung von Pirmasens ausstieg fuhr der grössere Teil nach Zweibrücken zum

«thestyle outlets». Über 120 Läden mit Markenartikeln verführten nicht nur den weiblichen Teil zum «Shopping» mit anschliessendem Taschen schleppen.

Mit nur einem kurzen Stau im Raume Karlsruhe ging es durch tolle Sandsteinformationen des Pfälzerwaldes, durch den Weinanbau der Rhein- und Nekargebiete Richtung Stuttgart und zurück nach Dübendorf wo wir pünktlich um 19:00 Uhr eintrafen.

Ein Dankeschön allen für die schönen Stunden, Josef Jungmann für seine fotografische Begleitung und dem VFL der uns dies all die Jahre ermöglicht hat. Möge die Übung weiterhin gelingen!

Text: Ulrich Wegmann | Fotos: Josef Jungmann

RIMOWA UND F13

DIE ERFOLGSSTORY GEHT WEITER



Zuerst wurde die HB-HOY im Jahr 2010 mit der Werbung «RIMOWA Die Koffer mit den Rillen» versehen und erste Flüge in Friedrichshafen und Landshut mit RIMOWA Gästen durchgeführt. Im 2011 wurden dann die ersten größeren Events in Egelsbach, Uetersen (Hamburg), Freiburg, Leverkusen, Oberschleissheim, Wiener Neustadt (Österreich), Paris (Frankreich) und Lelystad (Niederlande) durchgeführt.

Es dauerte nicht lange und die Fluggäste in Deutschland sprachen von der RIMOWA JU. Dann im 2012 gab es einen großen Auftrieb auf dem Segelfluggelände in Leverkusen (Deutschland), als wir für ein RIMOWA Event mit 100 Gästen aus aller Welt gleich mit zwei JUs dort waren. Es war zudem auch die Vorstellung der HB-HOT, die mit dem englischen Slogan «RIMOWA The Luggage with the grooves» die Nordamerikareise angetreten hat.

Im Jahr 2013 ging es dann nach London. Leider gab es im 2014 keine RIMOWA/JU-52 Events, weil die zuvor beschriebenen Aktionen immer mit viel Liebe zum Detail ausgeführt wurden und dementsprechend sehr aufwendig waren. Sowohl die RIMOWA Verantwortlichen als auch ich als Koordinator, waren zeitlich zu sehr mit anderen Projekten eingebunden. Ein weiterer Grund für die Pause im letzten Jahr, waren die Arbeiten an unserem Junkers F13 Projekt und die ersten Vorbereitungen für die nächsten Events, die mit diesem Flugzeug geplant werden.

Neben Tschechien, sind auch noch Italien und Schweden für

Aktionen mit der JU-52 im Gespräch und werden sicherlich in den kommenden zwei Jahren realisiert werden. Allerdings rückt sich gerade unser Nesthäkchen, die kleinere Junkers F13 in den Vordergrund. Nachdem es einige Zeit sehr still um das Projekt war, kündigt sich für Juli 2015 eine sensationelle Präsentation an:

Nach der Fertigstellung und noch vor den ersten Flugversuchen werden RIMOWA, JU-AIR und der Verein der Freunde Historischer Luftfahrzeuge (Mönchengladbach), als Initiator des Projekts, die Junkers F13 auf der weltgrößten Luftfahrtschau in Oshkosh, Wisconsin (USA) der Öffentlichkeit präsentieren.

RIMOWA wird zu diesem Zweck nicht nur die Flugfachpresse einladen, sondern auch den Vertretern der Lifestyle Presse vor Ort die Möglichkeit geben, die große Show zum Roll Out live miterleben zu können.

Mehr zu diesem Thema darf ich Ihnen dann in der nächsten Ausgabe der Gazette berichten.

Sie sehen, die Partnerschaft von RIMOWA und JU-AIR ist auch nach fünf Jahren immer noch stark und verspricht auch weiterhin noch einige Highlights. Nicht zuletzt wird es dann auch noch ein Fest zum Erstflug der Junkers F13 und einige Events mit beiden Flugzeugen geben.

Text: Bernd Huckenbeck | Foto: Frank Theisejans

HANS HOLLENSTEIN

ALTE TANTEN UND DIE SCHÖNENTÖNE



Wenn das gemütliche Brummen der JU-52 über der Landschaft ertönt, staunt der Betrachter immer wieder darüber, dass dieses fast nicht mehr in unsere Zeit passende Flugzeug überhaupt noch fliegen kann. In den 30iger Jahren von den Junkers Flugzeug- und Motorenwerke AG (JFM) Dessau entwickelt, ist die Tante JU nun schon über 75 Jahre alt und fliegt noch in alter Frische.

Dieses stattliche Alter verdankt die alte Tante vor allem der gewissenhaften und liebevollen Pflege und Instandhaltung des Team der JU-AIR Mechaniker.

Einer davon ist Hans Hollenstein. Seine Lehre absolvierte der Toggenburger als Maschinenmechaniker in der Maschinenfabrik Heberlein Wattwil. Auf die Frage, ob mit dieser Berufswahl sein Traumberuf in Erfüllung ging, antwortete er lakonisch, nein, eigentlich nicht, man durfte einfach eine Lehre machen und diese bot sich gerade an. Wahrscheinlich wusste er damals noch nichts über seine verborgenen Talente! Später und nach einigen Auslandsaufenthalten wechselte er zur Naef Flugmaschinen Fabrik AG, in Fischenthal. Dieser Betrieb spezialisierte sich auf Reparaturen und Revisionen von Flugmotoren. Alles was ein Flugzeug zum Fliegen

bringt, wurde hier repariert und revidiert, vor allem Kolbentriebwerke und Sternmotoren, so auch der JU-52 BMW Motor. Spätestens zu diesem Zeitpunkt muss sich Hollensteins etwas pragmatische Einstellung zur damaligen Berufswahl gewaltig geändert haben! Flugmotoren sind anders! Die alten Maschinen haben es ihm angetan, er weiss, wie sie ticken oder besser: wie sie brummen. Er kennt jede Schraube dieser historischen Motoren, mit sehr grossem Fachwissen und viel Geduld verhilft er ihnen wieder zum Leben.

1998 wurde die Naef Flugmechanik AG 1998 samt Lizenz nach Dübendorf verlegt, wo nebst der JU-52 weitere historische Flugzeuge betreut werden. Hollenstein blieb den Motoren treu und ging mit. Seine Hauptaufgabe ist es nun, die 16 9-Zylinder BMW-Sternmotoren der JU-AIR zu warten. 12 davon sind in den Flugzeugen HB-HOT, HB-HOS, HB-HOP und HB-HOY eingebaut und in Betrieb, 4 stehen als Reserve bereit.

Jeweils nach ca. 100 Flugstunden werden die Motoren gründlich kontrolliert und geprüft und wenn nötig repariert. Einen grossen, totalen Check wird nach ca. 1500 Flugstunden durchgeführt. Für diese Revision wird der Motor demontiert und komplett zerlegt, zahlreiche Messungen und Kontrollen werden vorgenommen. Die Teile werden einzeln gereinigt und auf Schäden untersucht, Verschleiss-teile müssen ausgewechselt werden. Zuletzt dann, wird der neu zusammengebaute Motor zahlreichen Tests unterzogen bis er die strengen Vorschriften des BAZL besteht.

Erstaunlicherweise sind viele Ersatzteile noch immer vorhanden. Diese müssen aber von den Mechanikern individuell eingepasst werden, fehlt das Teil, muss es nach Muster neu angefertigt werden. Hier ist feinstes Präzisionshandwerk unerlässlich.

Hans Hollenstein hat «seine» alten Tanten auf Reisen um fast die ganze Welt begleitet. So im Jahr 2000 wo ein von der IWC Schaffhausen gesponsertes Team über Alexandria, Mumbai, Bangkok, Kuala Lumpur, Singapur, Manila, Hongkong, Taipeh nach Tokio flog. Leider fand die geplante Weltumrundung hier ein unerwünschtes Ende, die russischen Behörden erlaubten den Überflug ihres Territoriums nicht.

Die zweite grosse Reise ging 2012 via Grossbritannien, Färöer-Inseln, Island, Grönland über Kanada nach Auburn USA. Die auf diesen beiden Reisen erlebten Abenteuer sind je in einem Buch festgehalten – die meisten jedenfalls. Hans Hollenstein weiss noch viele kleine Episoden zu erzählen. So über den Motor (Gewicht: 450 Kg) welcher auf einem stillgelegten Flugplatz in der Nähe von Prag gewechselt werden musste – das, nachdem dieser von der Schweiz aus auf dem Landweg her transportiert wurde oder die Nockenscheibe welche in Taipeh ersetzt werden musste, all das ohne Werkstatt, dafür mit viel improvisiertem Werkzeug. In solchen Fällen ist viel Einfallsreichtum gefragt, bis jetzt wurde aber für jedes Gebrechen der alten Tanten eine Lösung gefunden.

So spannend Hans Hollensteins Beruf ist, von den alten Ladies tyrannisieren lässt er sich nicht. Denn da ist noch sein grosses Hobby, das Alphornspielen. Mit dem bekannten Alphorntrio Mühlrüti ist er oft an Ostschweizer Musik- und Volksfesten anzutreffen. Vordergründig mag es zwar paradox klingen, aber es gibt durchaus Zusammenhänge zwischen den JU-52 Motoren und dem Alphorn. Es muss bei beiden einfach schön tönen, antwortet Hans Hollenstein auf dieses Thema angesprochen, spontan. Natürlich darf das Alphorn jeweils auch auf die Auslandsreisen mit.

Text: Elisabeth Bengzon | Foto: Kurt Dätwyler



Halloween

KOMMT VON ALL HALLOWS' EVE
UND BEDEUTET
ABEND VOR ALLERHEILIGEN



In dieser Nacht soll der Totenfürst die Seelen der Verstorbenen einsammeln. Die Toten machen sich auf die Suche um lebende Körper in Besitz zu nehmen. Die Lebenden schützen sich mit schaurigen Masken und Hexenzauber um den Toten zu entgehen. Irische Auswanderer haben diesen Brauch dann auch nach Amerika mitgenommen.

Und wer hat's nun ins Air Force Center Dübendorf gebracht? Die Kelten, die Amerikaner, die Hexen oder gar Kurt Waldmeier? Ein Halloween-Fest von besonderer Güte aber auch von besonderem Horror ist in dieser Nacht im Air Force Center Dübendorf im Gange.

Bereits am Eingang wird uns ein Reagenzglas mit blutroter Flüssigkeit überreicht. Nach zaghaftem Nippen habe ich mich für «ex und runter» entschieden. Zum Apéro werden Cüpli, Wein, Jus und kleine Snacks serviert. Ca. 120 freiwillige und angestellte Mitarbeiter der JU-AIR und des Flieger Flab Museums sind hier und fast alle auf Halloween getrimmt. Skelette, Zombies, Vampire, Hexen mit und ohne Besen, ein Hexenpaar mit altem Leiterwagen, welcher die nötigen Utensilien für diese Nacht des Grauens enthält. Draculas und Bräute, Halbtote mit abscheulichen, blutigen

Schrammen im Gesicht, Sensenmänner und sexy Politesen – alle geben sich hier ein Stelldichein und das Motto, Horror ohne Grenzen, ist voll erfüllt.

Als Conférencier führt Rainer Maria Salzgeber durch den Abend. Graf Dracula, alias Kurt Waldmeier, heisst zu einer schaurig-schönen Nacht willkommen. Aus dem hin und her zwischen ihm und dem Conférencier entnehme ich, dass nur etwa 10 der 160 Mitarbeiter als Profis angestellt sind. Mit viel Engagement sind es hauptsächlich freiwillige Helferinnen und Helfer, die mit ganzem Herzen und Freude dabei sind. Ein charismatischer Kurt Waldmeier hat diese Fäden nun seit 32 Jahren in den Fingern. Erstaunlich was er mit einer Handvoll Profis und den vielen Freiwilligen seit so langer Zeit bewerkstelligen und unterhalten kann!

Als allerersten Leckerbissen wird uns Francis, ein Künstler aus Kanada, serviert. In einem mannshohen Kunstrad zieht er in verschiedenen Schräglagen Kreise und Achten. Seine Muskelkraft verschiebt den Körperschwerpunkt und er scheint wie schwerelos, in allen Achsen, über den Teppich zu wirbeln. Mit Applaus wird der aussergewöhnliche Akrobat verabschiedet.



Fürs leibliche Wohl sorgt «Your Catering» mit exzellenten Speisen und Getränken. Das Trio Wolkenbruch aus Vorarlberg heizt die Stimmung schon mit fetziger Musik ein und das Tanzbein wird bereits nach der ersten Vorspeise geschwungen. Geister und Dämonen, Mumien und Hexen, Blut, spitze Zähne, Äxte, Besen – alles trifft sich auf dem Tanzparkett! Nach der zweiten Vorspeise werden Kostüme und Masken bewertet. Rainer Maria Salzgeber kommentiert, kokettiert und feuert an.

Dass aus einer mobilen Küche ein perfekt rosa gebratenes Roastbeef mit Broccoli und Kartoffeln für über 100 Leute serviert wird, verdient ein dickes Kompliment.

Üblicherweise wird der Boss zum Conférencier gebeten und ein mehr oder weniger bekanntes, schon oft gehörtes Interview findet statt. Nicht hier. Kurt hat «freiwillige» Mitarbeiter «bestimmt», was dazu führt, dass Hans Lässer in die Bühnen-Lounge zu Rainer Maria Salzgeber kommt. Gemäss

seiner Aussage ist ein F/A-18 Flug mit Mach2 zwar geil – aber es ist ein Privileg mit der JU-52 fliegen zu dürfen. Für Marianne Stauffer sind die Geschichten, welche sie als Hostess mit den Passagieren erlebt, ein absolutes Highlight. Und Ruedi Rinderknecht, bekannt als Sunny, findet die Freiheit über den Wolken wirklich grenzenlos und teilt diese jetzt mit vielen Museums-Besuchern. Last but not least nimmt Rita Fuhrer, ihres Zeichens Stiftungsratspräsidentin, auf der Bühne Platz. Die Frage, warum das alles so gut funktioniert

und so viele Leute mitmachen, beantwortet sie mit einem asiatischen Spruch: «Das Leben besteht aus den Dingen, an die man sich erinnert.» Und jedem von uns geht's wohl so. Rita Fuhrer bedankt sich bei allen für das loyale Mitgestalten dieser Erlebniswelt, die hier angeboten wird.

Nach einer rasanten Polonaise geht's zur Rangverkündung und Preisverteilung des originellsten Halloween-Outfit. Jasmin Ott, JU-AIR-Profi, gewinnt als 1. Preis einen freien Tag.



Die freiwilligen Ränge sind wie folgt besetzt: Rang 3 mit einer Flasche Champagner gehört Ernst Sturzenegger, Rang 2 mit einem Blumenstraus geht an Brigitte Hofer und Rang 1 belegen Sandra Pfisterer und Maya Berlinger, welche als Hexen Duo aufgetreten sind. Sie gewinnen einen einstündigen JU-Flug für 17 Personen. Eine Bedingung hat Kurt aber gesetzt: Alle Passagiere müssen verkleidet – nach einem frei wählbaren Motto – in seine Maschine einsteigen.

Monika Janusch wird mit einem Blumenstraus für die gesamte Organisation und vielen Arbeiten im Hintergrund verdankt. Und dann – dann geht der Vorhang für ein einmaliges Dessertbuffet auf: Motto gerecht stehen süsse Kostbarkeiten in Geister-, Grab- und Sargform zur Auswahl. Das Pannacotta mit der erdbeerähnlichen Sauce sieht sehr blutrünstig aus. Der Conférencier setzt einen letzten offiziellen und ganz speziellen Schlusspunkt. Heute

ist auch der Geburtstag von Kurt Waldmeier und wir stossen mit Champagner auf sein neues Lebensjahr an. Andy Pfisterer gibt ein paar Zahlen über Kurt bekannt: 65 Jahre, 274'320 JU Flugminuten, 2'371 JU Landungen, 40'400 JU Passagiere, 163 freiwillige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie zigtausend Glückliche! Als Geschenk gibt es ein paar Militär-Nagelschuhe, um sich auf dem Flugplatz zu behaupten und falls nötig, auch mal zurücktreten zu können. Natürlich ist's symbolisch gedacht und wird lachend mit Applaus quittiert.

Weiter geht's mit Tanz und Vollgas!

Das Trio Wolkenbruch lockt nochmals alle Geister und Dämonen mit dem Ohrwurm «Atemlos durch die Nacht...» von den Stühlen.

Text: Bonny Allgaier | Fotos: Kurt Dätwyler



INHALT

Neue Museumswelt 2014/2015	58
Motorensammlung	62
Jürg Reusser	64
Zurück in Dübendorf, Messerschmitt 262	66
Museumsführer unterwegs	67
Fokker D-VII	68
Vampire	72
Ernst Burri	74
ZFA 74 Florett	76
Bloodhound BL64	79
Aus der Geschichte der Fliegertruppe	85
Gewinner Fotowettbewerb 2014	90



NEUE MUSEUMSWELT 2014 / 2015

Resümee Neue Museumswelt

Alle vorgenommenen Ziele wurden zur Generalversammlung VFL im April 2014 erreicht! Es waren ehrgeizige Ziele, welche sich das Projekt-Team da gesteckt hatte. Dank guter Zusammenarbeit und riesigem Einsatz gelang das Vorhaben.

Die Halle 8

wurde gereinigt und sanft renoviert, etwas alte «Patina» wurde bewusst belassen, so tragen noch Spuren aus vergangenen Zeiten, wie der Geruch nach Werkstatt und Motorenöl, zur Atmosphäre bei.

Im **Ostteil** des Gebäudes wurde ein Simulatorencenter eingerichtet, der Miragesimulatur, welcher bisher in der Halle 2 war, wurde hierhin verschoben. Bereits an Ort und Stelle ist auch ein F/A-18 Simulator. Zu einem späteren Zeitpunkt sollen noch weitere Simulatoren folgen.

Im **Mittelteil** der grossen Halle ist nun die begehbare Sammlung, mit Flugzeugen, welche momentan nicht in die Halle 2 passen, Fliegerbomben, Abwurfmunition und diverse Gerätschaften untergebracht.

Im **Westteil** konnte, räumlich abgegrenzt, die Motorsammlung wieder eröffnet werden. Die Planungs- und Vorbereitungsarbeiten waren intensiv. Galt es doch zu entscheiden, wie die Motoren ausgestellt werden sollen. Nach Hersteller? Nach Ursprungsland? Zeitchronologisch?



Halle 8 Motorensammlung

Hierzu gab es einige Debatten, selbst Hans Giger, der nun 100 jährige Mitbegründer des Museums, brachte sein Wissen ein. (Siehe auch separaten Beitrag von Hans-Jörg Kuhn). Das Resultat darf sich sehen lassen, mit Tafeln, Anschauungsmodellen und Monitoren werden Betrieb und Funktion der Motoren erläutert. Zuvor mussten die verstaubten Motoren aber gründlich gereinigt werden. Nur dank dem enormen Engagement des Objektpaten-Teams



Neu eingerichtete Halle 2



Halle 8 Simulatorencenter

mit ihrem Einsatzleiter Hugo Balmer, erstrahlen diese antiken Motoren wieder in neuem Glanz. Für die Reinigung der 70 Kolben-Motoren, 15 Strahltriebwerken und unzähligen Triebwerksteilen wurden von 13 Paten und 3 Patinnen insgesamt 1350 Arbeitsstunden geleistet. Dabei wurden ca. 30 kg Putzlappen, 10 lt. Reinigungsbenzin, ca. 7 lt. WD-40 (Petrol-Ölmischung), 10 Radiatorenpinsel und 7 Drahtbürsten verbraucht.



Flab Halle

Die Flabhalle

Auch die für die Zeit 2014/15 vorgenommenen Projekte konnten realisiert werden. Obschon es bei der Flab Halle, die nun zwischen den Hallen 2 und 8 steht, einige Hürden, in Form von restriktiven Bauvorschriften und Bewilligungen zu nehmen galt, konnte auch diese termingerecht fertig gestellt werden. Beat Benz und sein Team haben die neue Halle bezogen und die Flab Exponate aus den Jahren ca.

1950 – 1975 chronologisch nach Entwicklung anschaulich ausgestellt. Mit diversen Wandbildern und Tafeln werden die Geräte und ihre Funktion erklärt. So hat die Fliegerabwehr nun eine eigene Halle.

Die Halle 2

Ein sehr arbeitsintensiver Teil der neuen Museumswelt war die Neugestaltung der Halle 2. Seit ihrer Einweihung im Jahr 2001 blieb sie unverändert gleich und bedurfte dringend einem «Facelifting». Der verfügbare Raum für Events war oft zu eng und unpraktisch. Dank der Idee, 1 Flugzeug auf bewegliche Träger zu montieren, kann nun der Eventraum viel flexibler genutzt werden und nach Bedarf auch eine grössere Anzahl Leute aufnehmen. Während die Ausstellung im 1. Stock ungefähr ähnlich blieb, wurden die Flugzeuge im Parterre neu chronologisch nach ihrer Entstehung gruppiert.

Zuerst aber musste die Halle leer geräumt werden. Dieser Teil des Museums wurde für Besucher vorübergehend geschlossen. Während bei einem Normalen Umzug alle Gegenstände in Schachteln verpackt und abtransportiert werden, musste man hier mit ganz andern Dimensionen kalkulieren. Es brauchte einen Kranwagen, viel Kraft und ebenso viel Fingerspitzengefühl, um die riesigen Objekte sorgfältig abzutransportieren und in Ersatzräumen unterzubringen.

Genau in die Zeit zwischen Ausräumen, Renovierung und Neugestaltung der Halle 2, passte nun die Retrospektive von Rolf Knie. Schon seit einiger Zeit immer wieder Gast auf dem Gelände mit seinem Ohlala Zirkus, konnte er für kurze Zeit die leere Halle nutzen, um auf sein Lebenswerk



Halle 8 begehbare Sammlung

mit Gemälden und Skulpturen zurück zu blicken. (Siehe auch separaten Bericht von Bonny Allgeier). Dank grossem Einsatz von vielen unseren freiwilligen Helfern, wurden alle Ziele erreicht und unser Museum erstrahlt nun in neuem Glanz und wird planmässig an der GV am 18. April 2015 neu eröffnet.

Text: Elisabeth Bengzon | Fotos: Kurt Dätwyler



Impressionen vom Aus- und Einräumen der «Neuen Museumswelt»

Herzlichen Dank allen, die mit ihrem grossem Engagemant zum guten Gelingen beigetragen haben. Ein ganz spezieller Dank an die Ausstellungskommission unter Ruedi Wicki und der Firma Vicentini unter Albert Vicentini



Einsteigen und abheben

Was wir tun, tun wir aus Leidenschaft. Und mit einem ambitionierten Ziel: Wir wollen Ihre Augen zum Strahlen bringen. Wir wünschen Ihnen viele unvergessliche Momente. www.amag.ch



Mit Leidenschaft. Für Sie.

amag

MOTOREN

Eher durch Zufall stiess ich im April 2013 zum Projektteam, das bereits die Arbeit für die neue Museumswelt in Angriff genommen hatte. Die Aufgabe – die einzigartige Motorsammlung wieder dem Publikum zugänglich zu machen – lockte als neue Herausforderung und forderte dann wirklich heraus, einerseits mit dem engen Zeitplan andererseits als Vielseitigkeitstest.

Ein erster Augenschein der für die Motorenausstellung zugewiesenen Fläche (neben dem geplanten neuen SIM-Zentrum) in der Halle 8 machte rasch klar, dass die 300 m² keine zufriedenstellende Präsentation der etwa 75 Objekte ermöglichen würde. Weitere 25 Motoren sollten bei den entsprechenden Flugzeugen in den Hallen 1 und 2 ausgestellt bleiben. Glücklicherweise konnte rasch und unbürokratisch die Ausstellungsfläche verdoppelt werden. Dies brachte zudem den Vorteil eines abschliessbaren Raumes ohne Fremdnutzung.

Als nächstes wurden vier verschiedene Konzepte mit Varianten zur Frage der Anordnung (nach Baujahr, Herstellerland, Motorenart oder Schnittobjekten) erarbeitet. Es war eine Zeit in der um Windstille gebeten wurde, damit die auf dem Plan ausgelegten Motorentafelchen nicht durcheinander gewirbelt wurden. Dass die Ausstellung nur mit Führung zugänglich sein würde, erleichterte die Aufgabe. Aus den Vorschlägen wählte der Vorstand des VFL die Variante «didaktisch» zur weiteren Bearbeitung aus. Dieses Konzept zeigt die interessanten Motoren und die Schnitt-Objekte in lockerer Aufstellung beim Eingang. In Ergänzung dazu finden sich verschiedene Modelle, von Hans Giger im 100. Lebensjahr neu angefertigt, sowie Schemata, die dem Besucher Prinzip und Funktion erläutern. Die übrigen Objekte sind zeughausartig und etwas gedrängter nach Herstellungsland und -jahrgang entlang der Wände angeordnet.

Die Entwicklung von Leistungssteigerung und Leistungsgewicht sowie von Prüfeinrichtungen für Kolbenmotoren und Strahltriebwerke halten grosse, vor den Hallentoren hängende Banner in Graphiken und Fotos fest. Die Grenze und der Übergang des Systems Kolbenmotor/Propeller zum Strahltriebwerk markiert eine Graphik und wird durch den Propellerstand mit 14 verschiedenen Propellern noch verdeutlicht.

Der Eröffnungstermin GV 2014 war ein sehr ehrgeiziges Ziel. Die Zeit drängte, so wurde für den Arbeitsbeginn an mehreren Fronten mobil gemacht. Auch mit der Reinigung, der seit mehr als zehn Jahren verstaubten Motoren musste sofort begonnen werden, bevor der neue Raum durch den bisherigen Benutzer freigegeben wurde. Um am alten Standort für die Reinigungsarbeit Platz zu schaffen, war ein zeitlich befristetes Zwischenlager für die gereinigten



Objekte in der Halle 9 und unter dem «fliegenden Teppich» notwendig. Es bewährte sich sehr, die sauberen Motoren in Plastikfolie einzupacken.

Suche und Bestandsaufnahme der vorhandenen Schätze liefen parallel zu den Arbeiten an Ausstellungsobjekten und Ausstellungsraum. Verschiedene Bilder und Schemata konnten beim periodischen Durchkämmen der zu räumenden Halle 8 für die neue Ausstellung sichergestellt werden. Anderes, wie eine Vitrine mit Einzelteilen, blieb jedoch un-



auffindbar. Vorhandenes musste auf die Möglichkeit einer Wiederverwendung überprüft werden. So wurde entschieden, die alten, trist schwarzen und teilweise fehlerhaften Tafeln zu den Motoren durch Überkleben ansprechender zu gestalten. Daraus entwickelte sich ein total überarbeitetes Format, den vorhandenen, früheren Flugzeugtafeln angepasst, naturgemäss mit etlichem Mehraufwand.

Nun hat also die Motorenausstellung an der GV 2014 ihre Türe für einen ersten Augenschein geöffnet. Am 29.Mai

SAMMLUNG

2014 haben die ersten Kunden bereits die erste Führung genossen, ein Jahr früher als versprochen! Ohne die tatkräftige Unterstützung der zahlreichen Profis und Freiwilligen wäre dies nicht möglich gewesen. Insbesondere einer stattlichen Gruppe von Objektpaten unter der Führung von Hugo Balmer und Ernst Huber, der Firma Aerolite mit Thomas Bucher und Liridon Kurti, sowie Markus Moser für Transporte und Heinrich Heer für die Kurzvideos bin ich zu grossem Dank verpflichtet.

Die Neugierde ist geweckt und der Wunsch nach baldigen Führungen durch die Motorenhalle ist unüberhörbar. Das bedeutet aber für die Museumsführer frühzeitig Unterlagen zum vorgängigen Studium zur Hand zu haben. In einem Memento-Blatt pro Motor sind die wichtigsten Daten zusammengefasst, in Übereinstimmung mit den Beschriftungstafeln. Ergänzend zu dieser Kurzfassung sollen auch noch weitergehende, interessante Informationen zu den einzelnen Objekten gezielt zusammengetragen und im Führerhandbuch zugänglich gemacht werden.

Eine Ausstellung einrichten ist das eine, dank regelmässiger Pflege der Objekte diese sehenswert zu erhalten das andere. Ergänzungen anbringen und das Inventar à jour halten sind weitere Qualitätsmerkmale. Dazu braucht es immer wieder freiwillige Helfer und vor allem Nachwuchs für die heute noch rüstige Generation.

Einmal mehr habe ich kameradschaftliche Zusammenarbeit erleben können und dazu erfahren, welches vielfältige Weiterbildungspotenzial in freiwilliger Tätigkeit steckt.

Text: Hans-Jörg Kuhn | Fotos: Kurt Dätwyler



JÜRIG REUSSER

ZENTRALSTELLE HISTORISCHES MILITÄRMATERIAL ZSHAM



In der Schweizer Geschichte nimmt das Militär eine sehr prägende Rolle ein. Jedes Schulkind erfährt schon früh, wie seine Vorfahren um Land und Rechte gekämpft haben. Die Milizarmee ist tief in der Schweizer Tradition verwurzelt. In jeder Familie ist das Militär auf die eine oder andere Weise gegenwärtig. Ob man dabei eher pro oder kontra eingestellt ist, ist nebensächlich.

Fast jeder Schweizer wird im Laufe seines Lebens mit dem Militär konfrontiert, hatte Vater, Brüder oder Kinder, welche Dienst taten. Kurz, die Schweizer Armee

hat unsere Mentalität nachhaltig mitgeprägt. So sollte es eigentlich selbstverständlich sein, dass auch diesem Aspekt unserer Kultur gebührend Beachtung geschenkt wird.

Gerätschaften aus über 150 Jahren Schweizer Landesverteidigung lagern in unzähligen Hallen, Schuppen und Archiven. Lange Zeit war es eher dem Zufall überlassen, ob Objekte, Fotos oder Dokumente die einmal in der Truppe zum Einsatz kamen, aufbewahrt oder entsorgt wurden. Die noch brauchbaren Objekte wurden nach Gutdünken

weitergegeben oder es wurde sogar halblegaler Handel getrieben. Wertvolles aber auch heikles Material gelangte so an private Sammler oder verschwand ganz. Es gab weder ein konkretes Konzept noch verbindliche Richtlinien, noch eine zentral zuständige Stelle für die Abgabe von ausgedientem Militärmaterial. Eine unbefriedigende Situation!

So wurde 2006 die Erarbeitung eines Konzeptes für das Sammeln und Abgeben von historischem Armeematerial in Auftrag gegeben. Von Bundesrat Samuel Schmid genehmigt, wurde dann Anfang 2009 die ZSHAM (Zentralstelle historisches Armeematerial) gegründet und dem Armeestab zugeteilt. Dies war nur der erste Schritt.

Ganz zufällig las Jürg Reusser das Stelleninserat, in dem eine Führungspersönlichkeit für den Aufbau und die Leitung dieser neuen Abteilung gesucht wurde. Er fühlte sich sofort angesprochen und meldete sich. Bisher im Führungsstab in der Logistik tätig, brachte er das richtige handwerkliche Know How mit. Mit seiner Faszination für technische Gerätschaften, wie auch sein grosses Wissen und Interesse rund um die Geschichte unseres Militärs, war er die ideale Wahl für diesen Posten.

Jürg Reusser erhielt nun die anspruchsvolle Aufgabe, diese sehr umfangreichen Sammlungen von Militärischem Kulturgut mit wenigen Mitarbeitern zu koordinieren.

In die ZSHAM als Dachorganisation wurden folgende, schon bestehende oder für diesen Zweck neu gegründete Stiftungen eingebunden:

– HAM

Stiftung Historisches Armeematerial
Armeefahrzeuge, Armeematerial allgemein, Thun

– HAMFU

Stiftung Historisches Armeematerial und Führungsunterstützung
Funk und Übermittlung, Uster

– MHMLW

Museum und historisches Material der Luftwaffe
Luftwaffe und Fliegerabwehr, Dübendorf

Zwar arbeiteten die Trägervereine der drei Stiftungen schon immer mehr oder weniger mit den zuständigen Militärabteilungen zusammen und haben bezüglich Sammlung und Erhalt von historischem Armeematerial zum Teil hervorragende Arbeit geleistet. Auch gab es bisher schon hie und da Kontakte zwischen den Stiftungen und Trägervereinen. Eine Gesamtkoordination fehlte aber. Zuerst wurde also ein Sammlungskonzept und Leistungsvereinbarungen detailliert ausgearbeitet. Es musste konkret festgelegt werden, wie gesammelt, konserviert und gelagert werden soll, was sammlungswürdig ist, wie viele Stücke pro Objektart archiviert werden und an wen Überzähliges abgegeben werden kann. (Mehr Informationen zur Abgabe von Armeematerial gibt es auch auf der Webseite www.admin.vtg.ch).

Last but not least, ist es ein grosses Anliegen von Jürg Reusser, den Dialog und die Zusammenarbeit zwischen den Stiftungen, die bisher eher autonom arbeiteten, zu fördern. Einiges wurde schon erreicht:

- Es finden nun regelmässig ERFA Sitzungen zum Austausch von Erfahrungen und Informationen statt.
- Eine Datenbank wurde erarbeitet. So können die drei Stiftungen nun Dokumente und Objekte auf einer einheitlichen Plattform erfassen, archivieren und auch wieder finden.
- In Dübendorf wurde die Halle 8 mit der einzigartigen Motorenausstellung sowie eine begehbare Sammlung eröffnet. (Siehe Beitrag in diesem Heft).

Doch es gibt noch viel zu tun! Nebst der Hauptaufgabe, dem Inventarisieren möchte Jürg Reusser den Dialog unter den Mitarbeitenden der Stiftungen fördern, dies unter anderem mit einem Jahresanlass, an dem man sich informieren und austauschen kann. Auch die beiden Stiftungen HAM und HAMFU sollen mit ihren Sammlungen einem breiteren Publikum bekannt und zugänglich gemacht werden. Geführte Besichtigungen durch Teile dieser Sammlungen sind mit Voranmeldung schon jetzt möglich. Wir wünschen Jürg Reusser weiterhin viel Spass und Energie bei seiner Arbeit.

Text: Lies Bengzon | Foto: Kurt Dätwyler u. Archiv



HAM



HAMFU



MHMLW



ZURÜCK IN DÜBENDORF

NACH MEHR ALS 69 JAHREN LANDET WIEDER EINE MESSERSCHMITT 262 IN DÜBENDORF!

Ein paar Tage vor Kriegsende, genau am 2. Mai 1945, desertierte Oberfähnrich Mutke mit seiner Messerschmitt Me262 und landete in Dübendorf. Mehr als 69 Jahre später, am 3. September 2014 um 15:50 Uhr setzte Testpilot Geri Krähenbühl seine Me-262 auf der Piste 11 in Dübendorf auf.

Geri Krähenbühl machte in Dübendorf auf dem Weg zur AIR14 einen Fuelstop in Dübendorf. Seine Me262 ist eine Replika mit zuverlässigeren Triebwerken: «General Electric J85-CJ-60» anstelle der »Junkers Jumo 004«. Ansonsten aber eine genaue Kopie der ursprünglichen «Schwalbe», abgesehen von einem leicht modernisierten Cockpit und den nicht eingebauten vier 30mm Kanonen.

EADS-Testpilot und Dipl. Ing. ETH Geri Krähenbühl hat anfangs der 80er Jahre als Militärpilot in der Schweizer Luftwaffe das fliegerische Handwerk gelernt. Seither flog und fliegt er u. a. Flugzeuge wie den Vampire, Hunter, F-5 und F/A-18, alle Pilatus Flugzeuge, Tornado und schliesslich den Eurofighter und jetzt auch die Me262 als Vorführpilot.

Auf die Frage, wie sich die Me262 fliegen lässt, antwortete Geri: «Gutmütig, wie ein altes Flugzeug halt. Sie hat gute Seiten, aber auch schlechte, weil sie ja damals nicht ganz

fertig entwickelt wurde. Speziell bei asymmetrischen Triebwerksleistungen muss man ziemlich aufpassen».

Seine Vorführungen an der AIR14 waren ein grosser Erfolg!

Text und Foto: Peter Thut



Geri Krähenbühl

MUSEUMSFÜHRER UNTERWEGS

BESUCH AUF DER F/A-18 AIR BASE MEIRINGEN

Bei wunderschönem Spätsommerwetter reisten 13 Museumsführer zu einer «Horizontenerweiterung» nach Meiringen. Als umsichtiger Bus-Chauffeur stellte sich Hans-Jörg Kuhn zur Verfügung.

In Meiringen empfing uns der Flugplatzkommandant Oberst im Generalstab Peter Merz persönlich. Ende 2005 war es seine Aufgabe gewesen – damals noch als Stafelkommandant – den Standort der Fliegerstaffel 11 von Dübendorf nach Meiringen zu verlegen. Ein Grossteil der Infrastruktur des Flugplatzes wurde entsprechend des neuen Flugmaterials und des Einsatzkonzepts als operationelle Air Base erweitert und erneuert.

Das Geschwader Meiringen musste schon kurze Zeit nach der Aufnahme des regelmässigen Flugbetriebs mit F/A-18 herbe Kritik wegen der Lärmimmissionen einstecken. Erst nach der Ablehnung der Volksinitiative «Gegen Kampfjetlärm in Tourismusgebieten» am 24. Februar 2008 stellt sich eine gewisse Normalität ein. Es ist ein grosses Verdienst von Peter Merz, indem er es mit vielen Gesprächen erreicht hat, das Zusammenleben von Flugplatz, Flugbetrieb und den Bewohnern des Haslitaales auf eine neue gute Basis zu stellen.

Das Zentrum elektronischer Medien (ZEM) hat in einem neuen 17-minütigen Film ein Portrait über den Militärflugplatz Meiringen erstellt. Es wird hautnah erklärt, was es alles braucht, um den sicheren Einsatz einer Fliegerstaffel zu gewährleisten. Die enge Zusammenarbeit von Unterhaltspersonal, Besatzungen, Skyguide und Einsatzleitung wird in diesem Film sehr anschaulich dargestellt.

Im Laufe eines Jahres führt unsere Flugwaffe etwa 400 Identifikationseinsätze, sogenannte «Hot Missions» durch. Jedes Mal wenn ein unbekanntes Flugzeug durch unseren Luftraum fliegt, wird ein Verband (der sich schon in der Luft befindet) beauftragt, dieses Flugzeug abzufangen und zu identifizieren.

Die Museumsführer stellten viele Fragen an den Flugplatzkommandanten zur Technik und den Einsatz der Flugzeuge, aber auch zu den Schnittstellen von Politik und Umfeld. Oberst Merz erklärte in diesem Zusammenhang den Auftrag des Bundesrats zu einer 24-Stunden-Bereitschaft. Eine solche «Readiness» wird einen grossen personellen und materiellen Zusatzaufwand bedingen. Als designerter Chef



«Einführung Gripen» ist Oberst Merz prädestiniert, das Informationsbedürfnis der Museumsführer für ein Argumentarium um die Gripen-Beschaffung zu erfüllen.

Nach dem Mittagessen in der Betriebskantine führte uns der Kommandant der Fliegerstaffel 11, Major Martin Holzer, vor den Eingang der Flugzeug-Kaverne. Dort konnten wir das Ausrücken von vier F/A-18 aus nächster Nähe mitverfolgen. Den Start dieser Doppelpatrouille erlebten wir von der Aussichtsplattform nahe bei der Piste.

Im neuen Hangar erklärte uns Major Holzer bei einem Rundgang die technischen und aerodynamischen Eigenschaften sowie Spezialitäten des F/A-18. Das topmoderne «Glass Cockpit» faszinierte natürlich die sehr interessierten Besucher am Meisten. Unermüdlich erklärte Major Holzer die Instrumentierung, Gerätschaften, Bedienungselemente und Spezialausrüstungen. Abschliessend konnten wir noch die heutige Pilotenausrüstung und das neue Helmvisier begutachten.

Die Reise nach Meiringen gab unseren Museumsführern eine gute Gelegenheit, das «know how» in Bezug auf den heutigen Einsatz der Flugwaffe zu erweitern.

Text: Rudolf Wicki

OBJEKT DES JAHRES

KUNSTFLUG- UND JAGDFLUGZEUG FOKKER D-VII



Im Flieger Flab Museum hängt ein teilweise nachgebauter Fokker D-VII mit der militärischen Immatrikulationsnummer 640. Die Schweizer Luftwaffe beschaffte von diesem Typ in den Jahren 1920/22 und 1929 insgesamt 26 Flugzeuge.

Entstehungsgeschichte des Fokker D-VII

Am Ende des 1. Weltkrieges galt der Fokker D-VII als bestes Jagdflugzeug Deutschlands. Es stand ab April 1918 an der Spitze der Fronteinsätze, zeigte sich allen Gegnern deutlich überlegen. Das Flugzeug war sehr stabil, hatte hohe Steigfähigkeit, ausgezeichnete Horizontalfluggeschwindigkeit und war gut zu manövrieren. Dank der Stahlrohrkonstruktion war es möglich, damit schwierige Flugmanöver schadlos durchzuführen. Die Leistungsfähigkeit dieser Flugzeuge

verdankte man besonders ihrer speziellen Bewaffnung. Die Fokker D-VII erschienen allerdings erst, als der Krieg 1918 schon fast verloren war.

Der Pilot Manfred von Richthofen, der umstrittene Fliegerheld, man nannte ihn «Der Rote Baron», war vom Prototyp des Fokker D-VII besonders begeistert. Er regte noch einige Verbesserungen an. In der Folge wurden vorerst bei der Firma Fokker 400 Flugzeuge bestellt und eine weitere Anzahl sollten die Firmen Albatros und O.A.W. liefern. Insgesamt wurden später von der Deutschen Luftwaffe 2000 Stück gefordert, bis Kriegsende wurden jedoch nur 1000 Exemplare gebaut. Angeblich sollen bis Kriegsende Bestellungen für 2560 vorgelegen sein. Einen Monat vor Kriegsende waren immerhin bei allen Fronteinheiten insgesamt 800 D-VII im Einsatz.

Gründer der Firma Fokker

Der Niederländer Anthony Fokker wurde am 6.4.1890 in Kediri, Java geboren. Er gelangte mit seinen Eltern nach Europa und wurde Flugzeugbauer. Als 20-jähriger kam er nach Deutschland und gründete 1913 in Schwerin eine Flugzeugfabrik, in welcher während dem ersten Weltkrieg, u.a. die einsitzigen Jagdflugzeuge vom Typ Fokker D-VII gebaut wurden. Chefkonstrukteur der Fokker-Werke war Reinhold Platz.

Wie ging es nach dem Krieg weiter

Im Versailler Friedensvertrag nach dem 1. Weltkrieg, wurde ausdrücklich festgelegt, dass die Fokker D-VII zu dem von Deutschland an die Siegermächte auszuliefernden Kriegsmaterial gehörte. So gelangten die meisten dieser Flugzeuge an die USA, wo sie noch viele Jahre als Trainingsflugzeuge dienten; einige wurden u.a. auch von der Schweiz übernommen.

Unmittelbar nach Deutschlands Niederlage verlegte Fokker seine Geschäfte in die Niederlande. Fokker liess sich von dem, nach dem Krieg über Deutschland verhängten Waffenbauverbot, nicht entmutigen. Er schleuste Teile für 120 Flugzeuge Fokker D-VII, sowie eine grosse Anzahl Motoren über die Grenze nach den Niederlanden. 1919 gründete Fokker in Amsterdam eine bedeutende Flugzeugwerft, wo er den D-VII weiter herstellte. Diese Flugzeuge fanden dann in mehreren Luftwaffen Verwendung.

1928 bestellte die Schweiz, zu den bereits vorhandenen, acht weitere Flugzeuge dieses Typs, diese wurden bei der Firma Alfred Comte, Oberrieden in Lizenz gebaut.

Fokker begab sich 1922 nach Amerika, wo er etliche Werke gründete. Nebst verschiedenen Flugzeugen wurde insbesondere das Verkehrsflugzeug «Fokker 100» berühmt. Infolge Insolvenz mussten die Fokker-Flugzeugwerke leider 1996 ihre Tätigkeiten einstellen.

Bewaffnung des Fokker V-II

Aus den Flugzeugen der ersten Kriegszeit, haben die mitfliegenden Beobachter mit Pistolen auf die gegnerischen Flugzeuge geschossen. Für die Bekämpfung der späteren, um ein Vielfaches schnelleren Flugzeuge, wurden starre Maschinengewehre eingebaut. Diese Bewaffnung bestand aus zwei, durch den Propellerkreis, synchron gesteuerten, schießenden 7,92 mm 08/15-Maschinengewehren (Spandau-MG), Kadenz: 500 Schuss pro Gewehr. Kampfpilot und Flugzeug verwuchsen bei dieser Anordnung zu einer einzigen Waffe. Der Pilot visierte das Ziel an und bediente die Abzüge. Dabei folgte die Schussauslösung mechanisch, von der Motorendrehzahl abhängig. In unserem Museum ist unter dem aufgehängten D-VII, in einer Vitrine,

ein Funktionsmodell zu sehen. Damit kann mit Knopfdruck die Funktion dieses Systems aktiviert werden. Die in der Vitrine aufgeklebte Kopie einer deutschen Patentschrift, weist auf den Erfinder hin. Es war der Schweizer Franz Schneider. Die Patentnummer lautet: 276396. Firma Fokker hatte das Patent übernommen. Angeblich touchierten gelegentlich abgehende Schüsse den Holzpropeller, die kleinkalibrigen Geschosse hatten dabei kaum Einfluss auf die Sicherheit.

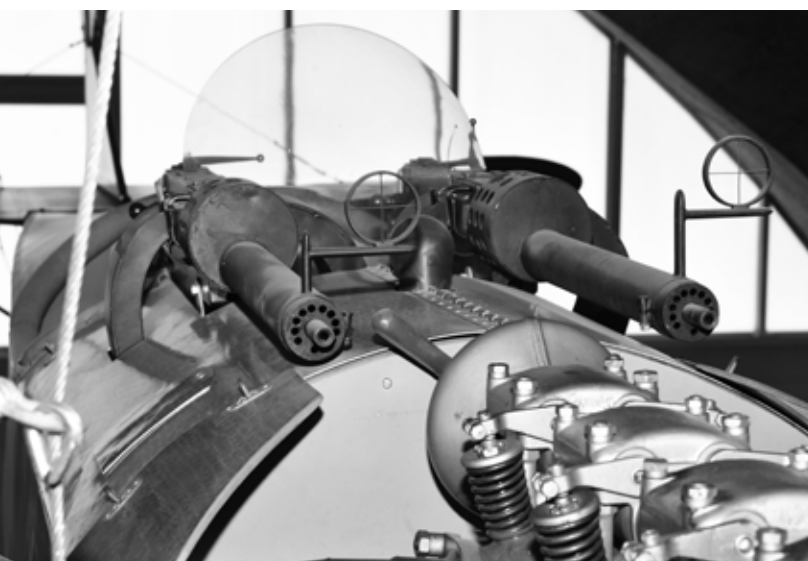
Der Erfinder Franz Schneider

Franz Schneider war Bürger von Quinten am Walensee, am 27. September 1871 in Konstanz geboren. Seine Eltern zogen mit ihm nach Zürich. Nach vielseitiger Ausbildung im Beruf und Militär, reiste Schneider ins Ausland, weil er in der Schweiz keine Perspektiven für sich, in seinem Spezialgebiet Elektronik sah. Durch eine Vielzahl von Erfindungen, wurde Schneider weltweit berühmt. Seine Erfindung, welche die Schussabgabe mit dem Maschinengewehr durch die Propellerebene ermöglichte, entstand bereits 1913. Es gab aber in der Nachfolgezeit oft Streitereien darüber, weil das Patent ungerechterweise der Firma Fokker zugeschrieben wurde.

Fokker D-VII bei der Schweizerischen Luftwaffe

Es wurden gesamthaft 26 Flugzeuge beschafft. Die Generalstabsabteilung des Militärdepartements taxierte 1920 den Fokker D-VII «als den für Schweizer Verhältnisse am besten eignenden Kampfeinsitzer». Bereits 1920 beschaffte die Fliegertruppe zwei unbewaffnete Exemplare aus privater Hand. Diese wurden mit der Immatrikulation 608 und 609 gekennzeichnet und dienten der Evaluation. Das Flugzeug 609 stammt u.a. von den Ostdeutschen Albatros Flugzeugwerken. Die Resultate, der auf breiter Basis erprobten Flugzeuge waren überraschend gut, so, dass diese anschliessend mit je zwei Fl.-Mg und einem Zielfernrohr ausgerüstet wurden. Die ermittelten Schiessresultate waren hervorragend. 1922 kaufte der Schweizer Flugzeugpionier, Alfred Comte, in Belgien, für die Fliegertruppe, zehn fabrikneue D-VII. Letztere stammen vom Deutschen Kaiserreich als Reparationszahlung. Sie wurden bereits im Frühjahr 1921 bei den Eidg. Konstruktionswerkstätten in Thun einer umfangreichen Instandsetzung unterzogen und vom Herbst 1922 bis Frühjahr 1923 ausgeliefert. Die bei der Fliegertruppe eingesetzten D-VII stammen grösstenteils aus Deutschen Kriegsbeständen, einige wurden auch noch vom Flugzeugwerk Comte nachgebaut.

Bereits anfangs 1920 erwarb der spätere Technische Chef der Direktion der Militärflugplätze Dübendorf, in Berlin, aus der Kriegsliquidation, ein unbewaffneter D-VII. Dieser wurde anfänglich zivil immatrikuliert mit CH-46. 1920 wurde das Flugzeug von der Fliegertruppe übernommen und mit Nr. 631, in ihren Bestand integriert. Zehn Jahre später hat



Das neuwertige Objekt stammt aus der Lizenzfabrikation der Fokker D-VII, der Firma Alfred Comte. Es hing vorgängig, über Jahre, im Dachgewölbe der Halle 6 (später in der Halle 11) des Flugplatzes Dübendorf. Auch noch vorhanden waren: Motor, Propeller, Laufräder und Maschinengewehre. Alles weitere, insbesondere der Ober-, der Unterflügel sowie das Fahrwerk, mussten nachgebaut werden. Zeichnungen erhielt man von einem Holländer, namens Mesdag. Daneben waren noch einige Zeichnungen aus Beständen der ehemaligen Direktion der Militärflugplätze (DMP), von Ing. Jakob Spalinger vorhanden. Die militärische Immatriculation 640 wurde sinnigerweise als Fortsetzungsnummer der ehemaligen Fokker-Nummern der Schweizerischen Luftwaffe gewählt.

die Eidgenossenschaft es dem Deutschen Museum Berlin geschenkt. Der bekannte Kampfflieger Ernst Udet flog es nach Berlin.

Weitere sechs D-VII, aus dem Belgischen Lager, wurden im Frühjahr 1924 durch die Firma Comte instand gestellt und der Fliegertruppe abgeliefert. Diese erhielten die militärische Immatriculation 625 bis 630. Somit war die Fliegertruppe in der Lage, eine erste Staffel samt dazugehörigen Reserveflugzeuge, mit diesem Muster zu besetzen.

Die meisten D-VII wurden von einem Mercedesmotor D-III, 160 PS angetrieben. Die Flugzeuge 622 bis 624 hatten einen Motor vom Typ BMW IIIa, 185 PS. Flugzeug 615 wurde anfangs den dreissiger Jahren versuchsweise mit einem Motor Hispano Suiza, 300 PS ausgerüstet, hat sich aber nicht bewährt.

Die Fokker D-VII wurde vorwiegend als Trainings-Kunstflieger und Jäger eingesetzt. Die Flugzeuge waren ursprünglich unbewaffnet und erst später probeweise mit Maschinengewehren ausgerüstet. Die D-VII der Schweizerischen Fliegertruppen wurden 1938 ausgemustert.

Die allerletzten, auf der Welt gefertigten Fokker D-VII stammen angeblich von der Firma Alfred Comte von Oberrieden am Zürichsee.

Teilweise nachgebauter Fokker D-VII

Der im Fliegermuseum ausgestellte Fokker D-VII wurde vom 8. April 1979 bis zum 10. November 1980, von der Seniorengruppe Buochs, in 5200 Fronarbeitsstunden restauriert. Die Materialkosten betragen Fr. 400.–. Dazu stand ein Stahlrohrgerüst zur Verfügung, bestehend aus Rumpf, Höhen- und Seitensteuer.

Die Idee, daraus ein komplettes Flugzeug Fokker D-VII für Museumszwecke nachzubauen, gab Herr Hans Giger die «Initialzündung» zur Gründung der Seniorenwerkstatt. Diese tolle Idee, die zu grossem Dank verpflichtet, trug wahrlich Früchte!

«Der Fliegende Holländer»

Seit Anfang 1930 zog sich Fokker mehr und mehr aus dem Geschäftsleben zurück. Er starb am 23.12.1939 in New York im Alter von 49 Jahren.



Der hochbegabte Anthony Fokker erinnert nicht nur an die vielseitigen Tätigkeiten aus seiner Fliegerei. Mit seinen autobiografischen Aufzeichnungen, die er 1931 in Amerika, unter dem Titel «Der Fliegende Holländer» auf Englisch schrieb (deutsche Ausgabe folgte 1933), hinterliess er ein weiteres Andenken an ihn.

Text: Felix Zbinden | Fotos: Archiv

solar
installationen



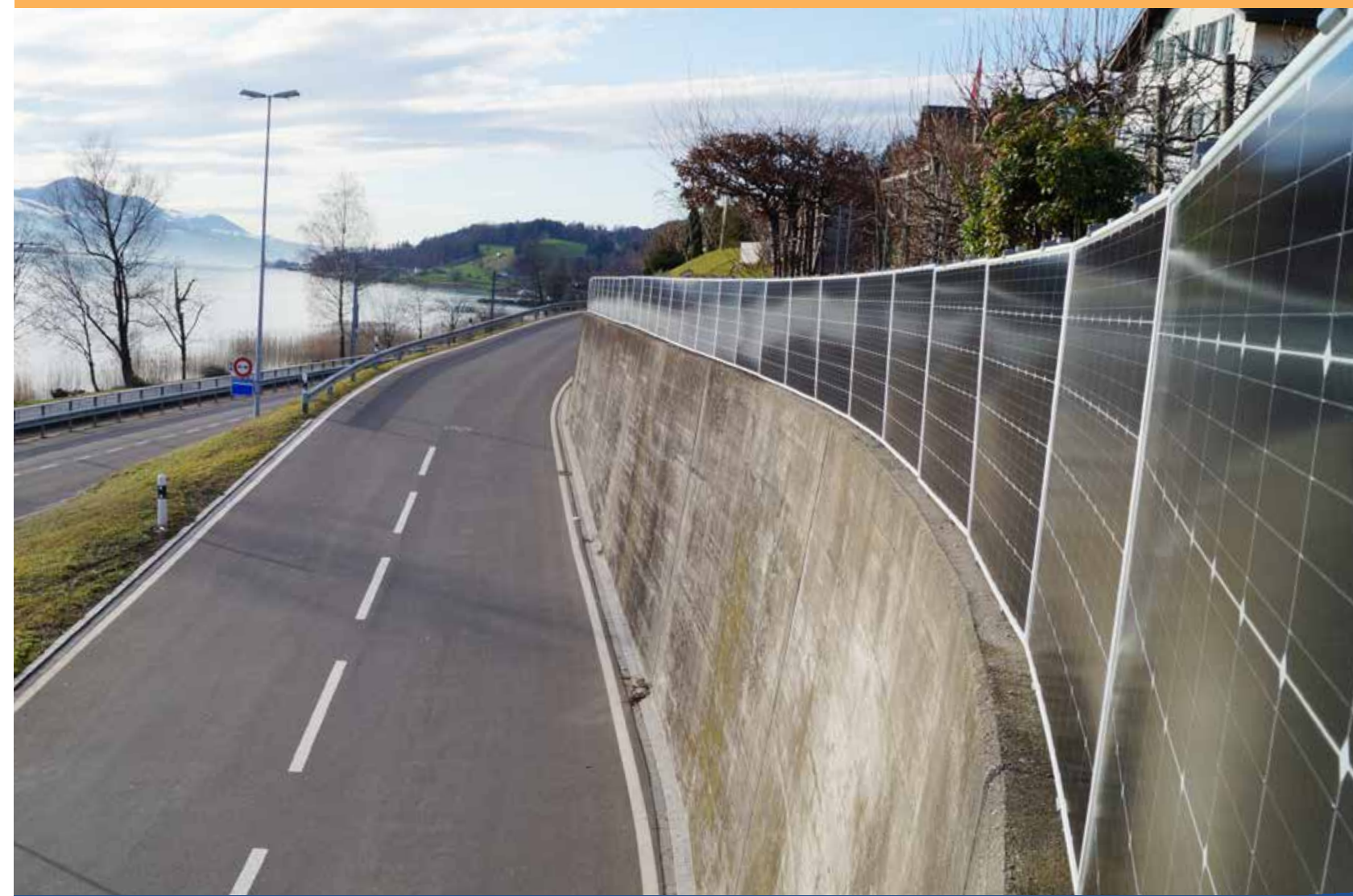
Wir bringen Ihnen Sonne
in die Steckdosen!

PERFEKT
Elektroinstallationen



8716 Schmerikon, Tel. 055 292 12 56

Photovoltaikanlage in Schmerikon



Planung • Telekommunikation • EDV-Installationen
Industrieanlagen • Zentrale-Staubsaugeranlagen • Service • Unterhalt



«Vampire» DH-100 Mk 1. Auffallend: die trapezförmigen Seitenleitwerke.

DIE ERSTEN DÜSENKAMPFFLUGZEUGE UNSERER LUFTWAFFE

«VAMPIRE» DE HAVILLAND DH-100 MK 1

Kurz nach dem Ende des zweiten Weltkrieges gelangten weltweit verschiedene Kampfflugzeugtypen auf den Markt, die mit Strahltriebwerken anstelle von Kolbenmotoren ausgestattet waren. Die Schweiz entschied sich für den Kauf von englischen Vampire. Die ersten Maschinen duften nur von unverheirateten Piloten geflogen werden.

Die allerersten «Vampire» der Schweizer Luftwaffe, vom Typ DH-100 Mk 1, unterschieden sich von den später beschafften Serienflugzeugen vom Typ Mk 6 durch die trapezförmigen Seitenleitwerke (siehe Bild). Anfänglich wurden nur drei Maschinen zu Versuchszwecken angeschafft.

Im Sommer 1946 konnten Mitglieder der eidgenössischen Beschaffungskommission und Angehörige der Fliegertruppe in Hatfield/England, bei der Firma De Havilland an Flugvorführungen anwesend sein und die «Vampire» DH-100 kennenlernen. Man erkannte in diesem neuartigen Flugzeug sogleich die Zukunft für die Schweizer Luftwaffe. Beeindruckend war insbesondere seine hohe Geschwindigkeit (max. 780 km/h). Im Juli 1946 trafen die ersten zwei «Vampire» in der Schweiz ein. Die Truppenerprobung begann unmittelbar. Bei einem Startunfall erlitt die J-1001 am 2. August 1946 einen Totalschaden. Darauf wurde die Erprobung vorläufig

unterbrochen und erst im April 1947, nach Erhalt des dritten Flugzeuges, erfolgreich weitergeführt. Als Ersatz für die verfallene Maschine wurde im Mai 1949 die J-1004 geliefert.

Beschaffung der DH-100 Mk 6

Danach führten die ausführlichen Flugversuche durchwegs zu positiven Resultaten. Daher wurde die Beschaffung von 75 «Vampire» beantragt, jedoch solche des inzwischen zum «DH-100 Mk 6» weiterentwickelten Typs. Das Parlament stimmte diesem Antrag im September 1948 zu. Schon im März 1949 genehmigte es den Kauf einer weiteren Serie von 100 «Vampire». Letztere wurden in Lizenz in der Schweiz gebaut, davon ausgenommen waren die Düsentriebwerke. Diese wurden mit der JU-52 von England in die Schweiz geflogen. Erwähnenswert ist, dass die Vampire ursprünglich ohne Schleudersitze ausgestattet waren und deshalb nur unverheiratete Piloten das Flugzeug fliegen durften. Der nachträgliche Einbau der Schleudersitze bei den Mk 6 erfolgte ab 1960.

Später erfolgte zusätzlich, in Abständen, die Beschaffung von 39 zweiplätzigem «Vampire»-Trainer vom Typ DH-115, wobei die ersten drei dieser Flugzeuge ebenfalls ohne Schleudersitze waren.

Die drei «Düsenflugzeug-Erstlinge» standen nach der Truppenerprobung hauptsächlich als Zielflugzeuge für die Flab-Ausbildung im Einsatz. Infolge altersbedingter Abnutzung wurden sie 1961 nach fünfzehn Dienstjahren aus dem Flugbetrieb zurückgezogen und liquidiert.

Rumpf aus Holz, Tank aus Karton

Erstaunlich war beim «Vampire» die Robustheit des Holzrumpfes. Weil Aluminium angeblich rar war, verwendete man für den Rumpfaufbau Pressholz (verleimtes Sperrholz/Balsaholz). Diese Konstruktion hielt dem Betriebsdruck von 2,5 atü bestens stand. Der Bau dieser Holzrumpfe war für die damaligen Flugzeugschreiner eine grosse berufliche Herausforderung.

Für länger dauernde Flüge konnten die «Vampire» mit zwei zusätzlichen Treibstoffbehältern (sog. «Flunt»/Flügeluntertanks, Inhalt ca. 400 lt.) ausgerüstet werden. Für den Überflug von England in die Schweiz, war eine genügende Treibstoffmenge unerlässlich. So gelangten die ersten vier «Vampire», ausgerüstet mit aus speziellem Karton gefertigten Zusatzbehältern, zu uns. Diese Behälter hatten ein sehr geringes Gewicht und waren billiger herzustellen als herkömmliche Leichtmetallbehälter.

Die Behälter wurden für einen allfälligen späteren Gebrauch in Dübendorf eingelagert. Folgende Begebenheit ist mir diesbezüglich bestens in Erinnerung geblieben: Anfangs 1955 trat ich als Flugzeugmechaniker bei der damaligen DMP in Dübendorf ein und wurde zu Beginn in der Montagehalle 12 beschäftigt. Als erste Arbeit hatte ich, zusammen mit Vorarbeiter Kunz, eine «Vampire» Mk 1 mit zwei Zusatzbehältern auszurüsten. Das Flugzeug sollte für länger dauernde Einsätze, für Flab-Flüge bereitgestellt werden. Es waren keine Metallbehälter verfügbar, so entschloss man sich eben für den Einbau von vorrätigen Kartonbehältern. Kunz hatte bei dieser Gelegenheit gleichzeitig die Aufgabe, mich über die technischen Einrichtungen des «Vampire» zu instruieren.

Mit Akribie gingen wir ans Werk. Besonders das Verlegen der Leitungen aus den Flügelbehältern zu den Zusatzbehältern war heikel. Diese Leitungen bestanden nämlich aus Glasröhrchen, welche bei einem möglichen Notabwurf der Behälter, als Sollbruchstelle gedient hätten. Nach geraumer Zeit waren wir mit den Arbeiten soweit fortgeschritten, dass wir die «Flunts» problemlos montieren konnten, es gab keine Probleme. Dann kam der grosse Moment: Ein Treibstoffwart wurde beauftragt, die Behälter probeweise mit Kerosin aufzufüllen. Wir wollten das System auf Dichtigkeit und Funktion prüfen. O Schreck! Die Kartonbehälter tropften aus allen Ritzen. Unsere Arbeit von mehreren Tagen war umsonst. Aus der Traum vom Recycling der Treibstoffbehälter aus Karton. Durch die lange Lagerungs-

zeit von fast zehn Jahren waren die Tanks brüchig geworden und hielten den Anforderungen nicht mehr stand.

Spezielle Herausforderungen

Die Mk 1 wurden vorwiegend für Trainingsflüge und auch als Zielflugzeuge für die Flab-Ausbildung eingesetzt. Im Flugbetrieb der DMP habe ich mit den Mk 1 teilweise abenteuerliche Erfahrungen gemacht. Besonders heikel war bei diesen Flugzeugen der Anlassvorgang des Düsentriebwerkes. Die Koordination mit dem Piloten war dabei sehr wichtig: Den Zeitpunkt für das Einschalten des Systems am Aussenbordaggregat durfte der Flugzeugwart nicht verpassen, die Anlansstellung des Leistungshebels musste vom Pilot richtig gesetzt sein und die Bedienung des Zündpunktes hatte zeitlich genau zu erfolgen, um einen sauberen Triebwerkstart zu gewährleisten.

Trotz der Berücksichtigung aller Punkte, funktionierte der Start des Triebwerkes nicht immer auf Anhieb. Nicht selten erfolgte während des Zündvorgangs ein kurzzeitiges, starkes Nachbrennen beim Düsenaustritt, eine langgezogene Flamme schweifte dabei gegen das Leitwerk und konnte diesem Schaden zufügen, wenn die Flammen nicht rechtzeitig mit dem Handfeuerlöscher erstickt wurden.

Kam es zu einem sogenannten Nassstart, bei dem der Anlassvorgang wohl erfolgte, aber in den Brennkammern keine Zündung zustande kam, musste vor einem neuen Anlassversuch, das Flugzeug hinten beim Leitwerk durch Flugzeugwarte kurzzeitig nach unten auf den Boden gedrückt werden. So konnte der im System angesammelte unerwünschte Treibstoff ins Freie ausfliessen.

Es war üblich, dass die «älteren» Piloten für ihre Trainingsflüge die «Vampire» Mk 1 benutzten. Ich erinnere mich speziell an einen Piloten höheren Grades. Es war für uns Flugzeugwarte stets ein besonderes Ereignis, wenn der besagte Mann vorbei kam, um «sein» Flugzeug zu fliegen. Vor dem Einsteigen musste man ihm sein körperbedingtes Korsett zurecht drücken und den Fallschirm übergeben, und endlich im Flugzeug sitzend, beanstandete er jedes Mal das «unsaubere» Kabinendach. Warum? Das gealterte Kunstglas war beim Mk 1 fleckenartig gelblich verfärbt. Man täuschte dann kurz eine Reinigung mit einem Putzlappen vor und schon war der Pilot zufrieden. Wie am Zeigerstand des g-Messers (Beschleunigungsmesser) festgestellt werden konnte, fanden während der Flüge dieses Piloten kaum grössere Beschleunigungen statt. Der g-Messer zeigte meistens nur 1,5 g an, und diese entstanden wahrscheinlich jeweils erst bei der Landung!

Text: Felix Zbinden | Foto: Archiv

ERNEST BURRI

ERSTER SCHWEIZER MILITÄRPILOT MIT KRIEGSERFAHRUNG

Die Entwicklung des «Aeroplan» war soweit, dass auch unser Land sich mit der Schaffung einer Fliegertruppe befasste. Die notwendigen Finanzen sollten, nach dem Vorbild des Auslands, durch eine Nationalspende des Volkes aufgebracht werden. Die mutigen Piloten der Schweiz präsentierten sich gekonnt mit ihren brummenden und surrenden Propellerflugzeugen vielerorts an Flugtagen. Am 13. Juli 1913 glückte Oskar Bider sein grosser Alpenflug von Bern-Beundenfeld, über die Jungfrau, den Walliser Alpen, über den Simplon via Domodossala nach Mailand. Bider wurde dafür mit Fr. 70000.–, von den, in dieser Zeit stattgefundenen «Mailänder Flugtagen» belohnt. Die Fliegerei beeindruckte allseits.

Ernest Burri wird 1913 unter den besten der Schweizer-Piloten erwähnt.

Er war vorerst Automechaniker und Rennfahrer der Marke «Rossel» in Frankreich. Seine Pilotenkarriere begann er in der Fliegerschule «Sommer» bei Mourmelan, Frankreich, wo er am 18. Mai 1912 auf einem Flugzeug vom Typ «Sommer» das Flugbrevet Nr. 24 (F) erwarb. Er wurde dann in Mourmelan für einige Zeit Fluglehrer. Anschliessend wirkte er im Genferseegebiet. Im September erreichte er eine Flugstrecke von 80 km in nur 48 Minuten Flugdauer und stellte dabei einen neuen Schweizerrekord der Kategorie Passagierflüge auf.

Als im September 1912 der Balkankrieg ausbrach, liess sich Flieger Burri von Offizieren in den Dienst der Bulgarischen Armee verpflichten und reiste dazu im Oktober nach Bulgarien. Dort wurde er vor allem für Aufklärungsflüge eingesetzt. In Thrakien legte er angeblich insgesamt 3500 Flugkilometer zurück. Es waren 82 Aufklärungsflüge über der Kriegsfront, mit und ohne mitfliegende Beobachter. Er flog dabei die Flugzeugtypen «Blériot XI», «Sommer R-3» oder «Farman». Für seine Leistungen als Luftaufklärer wurde er zum Genie-leutnant der Bulgarischen Armee befördert.

Während seiner langen Abwesenheit erhielt seine junge Angetraute nie ein Lebenszeichen von ihrem Ernest. In angstvollen Nächten bangte sie und hoffte stets, dass kein



Absturz oder gar Todesfall über ihn in den Zeitungen zu lesen war.

Burri war somit wohl der erste Schweizer Pilot mit Kriegserfahrung. Im Juli 1913 kehrte er, nach 8 Monaten Balkaneinsatz, ausgezeichnet mit dem Tapferkeitskreuz der Bulgarischen Armee, in die Schweiz zurück. In Biel, wo er fortan mit seiner Familie lebte, berichtete er gerne über seine Erfahrungen im Balkankrieg. Einige, von ihm verfassten Artikel erschienen im «Bieler Tagblatt». Mit seinem Wasserflugzeug «FBA» absolvierte der erfahrene Pilot, zusammen mit seinem Berufskollegen Henri Kramer, über dem Bielersee und Seeland, anfangs Februar 1914, mehrere kurze Passagierflüge. Streute dabei über der Stadt Biel rote Werbezettel aus, auf denen er für Fr. 50.– «Spazierflüge» und «Seefahrten» für Fr. 100.– anbot. Seine Angebote stiessen auf so gutes Echo, dass der Aviatiker während einer Woche Flugbegeisterte aus der ganzen Region in die Lüfte begleiten konnte. In den folgenden Wochen nahm Burri an internationalen Flugmeetings teil, unter anderem am «Schneider Cup» in Monaco, dort belegte er mit einem Flug

von 280 km, in 3 Std und 24 Min., den zweiten Rang. Er war auch in unzähligen Veranstaltungen erfolgreich dabei und machte an verschiedenen Wettbewerben mit. Verschiedene Firmen schätzten seine Mitarbeit.

Am 2. August 1914 meldete sich Burri freiwillig zur Schweizerischen Fliegertruppe in Bern-Beundenfeld als Fliegersoldat.

In diesem Zusammenhang lernte er den späteren Verleger Otto Walter kennen. Otto Walter schrieb oftmals über die Schweizerische Fliegerei. Burri war ihm sehr angetan.

Er war der Senior der Fliegerabteilung. Auffallend war seine Gangart, er lief breitbeinig herum, wie ein Train-Wachmeister. Soldat Burri wurde, wie seine Kameraden, gleich zu Beginn seines Dienstantritts, zum Adj Uof befördert. Er wurde dem sogenannten ersten Geschwader (Zweidecker) zugeteilt. Er war fähig jede Art von Flugzeugen zu fliegen.

Im Balkankrieg war er für die Bulgaren gegen die Türken geflogen. Gerne erzählte er seinen Fliegerkameraden über eindrucksvolle Fliegerabenteuer: Dutzendmal hätten kleine «Türkenkugeln» durch seine Tragflächen der Blériot XI geschlagen. Das wäre weiter nicht schlimm gewesen, aber einmal wurde der Benzintank getroffen, das Flugzeug fing Feuer und Burri musste knapp vor der «Halbmondlinie» (Grenze) niedergehen. Er rannte eiligst davon, sein Flugzeug ging in Flammen auf.

Burri grüsste seine Familie aus der Luft

Gelegentlich hatten seine militärischen Einsätze über dem Jura, gegen die westlichen Landesgrenzen zu erfolgen, so berichtete sein Beobachter, dabei nutzte er jeweils die Gelegenheit Biel zu überfliegen. Dort wohnte seine Familie. Er flog dann knapp über die Dachfirsten nieder und die Mutter winkte ihm fröhlich mit einem weissen Tüchlein zu. Der Beobachter winkte stellvertretend für Burri zurück.

Aktivitäten der Fliegertruppe während dem ersten Weltkrieg. Die ersten neun Militärpiloten bildeten unter der Führung von Hptm Real, als erster Kommandant der Fliegerabteilung, den Kern der jüngsten und modernsten Einheit unserer Armee. Sie traten während des 1. Weltkrieges nur selten in Aktion; einige Aufklärungsflüge in Verbindung mit Manövern, waren die einzigen taktischen Einsätze. Sie hatten vorerst genug zu tun mit dem Aufbau und der Schulung. Immerhin wurden in den ersten vier Jahren (1. Weltkrieg) 40 100 Flüge absolviert. Die ersten Militärpiloten waren aussergewöhnliche Typen. Sicher war in ihrer Militärzeit vor allem Fliegen unter günstigen Bedingungen gefragt. Die Flugentschädigungen betrugen anfangs der Militärfliegerei Fr. 50.– pro Flugstunde bis zum Maximum von Fr. 300.– im Monat.

Zu Beginn der neu erstellten Fliegerkompanie waren beinahe so viele Flugzeugtypen wie Piloten vorhanden. Nämlich: zwei Blériot-Eindecker, eine Morane-Eindecker, ein Grandjean-Eindecker, zwei L.V.G.-Doppeldecker, ein Aviatik-Doppeldecker und ein Farmann-Doppeldecker. Hptm Real, welcher die Geschichte der Fliegertruppe ins Rollen brachte, beschlagnahmte kurzerhand zwei, in der damaligen Landesausstellung Bern, ausgestellte, ausländische Flugzeuge. Es waren dies: ein L.V.G.C-III «Schneider» aus Berlin und ein Aviatik C-1 aus Mühlhausen. Die beiden Flugzeuge wurden immerhin nach Ausbruch des Krieges käuflich erworben.

Schwierige Flugzeugbeschaffung

Die Flugzeugbeschaffung war damals ein schwieriges Problem. Aus dem Ausland war wegen des Krieges nichts erhältlich. Unsere Fliegertruppe baute daher aus eigener Initiative sechs Flugzeuge. Als Unterlagen dienten Entwürfe ihres Materialoffiziers Wild, welcher bei den Aviatik-Flugzeugwerken tätig war. Dieses etwas selbstherrliche Vorgehen schuf damals begreiflicherweise Unruhen bei den militärischen Verwaltungsinstanzen.



Burri war bis Mai 1915 bei der Fliegertruppe

Nach seiner kurzen Militärzeit bei der Fliegertruppe, begab sich Burri im Mai 1915 wieder nach Frankreich, wo er bei der Franco-British-Aviation tätig war. Er stellte weitere Fliegerrekorde auf, flog angeblich alles, was «unter seine Nase» gestellt wurde. Auch war er Mitbegründer der Fluglinie Marseille-Algier. Einmal stürzte er ins Meer, wurde dabei von einem Torpedoboot gerettet. Burri starb 1969 in Ciotat im Alter von 82 Jahren.

Text: Felix Zbinden | Foto: Archiv



20 mm Flab Kan 54 Oe mit Datenterminal/DT

ZIELFEHLERANZEIGEANLAGE

ZFA-74 FLORETT

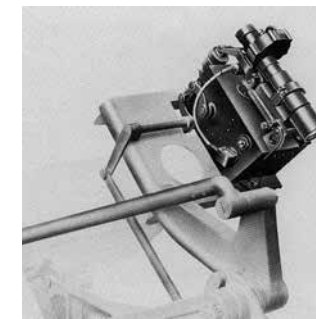
1936 – 1984 wurden in der schweizerischen Armee mehr als 4500 leichte Fliegerabwehrkanonen/L Flab Kan für die Bekämpfung von Flugzielen eingeführt:

- 363 20 mm Flab Kan 37 Oe (Oerlikon) mit Kreiskornvisier
- 1475 20 mm Flab Kan 38 W+F (Waffenfabrik) mit Zielfernrohr
- 940 20 mm Flab Kan 43 HISPANO mit Metall-/Plexiglasvisier
- 225 20 mm Flab Kan 43/57 Dril (Drilling) mit Metall- und Plexiglasvisier
- 1550 20 mm Flab Kan 54 Oe mit Plexiglasvisier; ab 1975 mit Deltavisier/Flab Visier 75
- 21 20 mm Flab Kan 54/66 Sock Laf Zwil (Sockellafette, Zwilling) auf den militärischen Radarstationen.

Merkmale dieser L Flab Kan:

- leicht, < 400 kg; mit Ausnahme der 20 mm Flab Kan 43/57 Dril und 20 mm Flab Kan 54/66 Sock Laf Zwil
- technisch und taktisch sehr beweglich, schneller, einfacher Stellungsbezug
- einfache optische Zielvorrichtung (Flab Visier oder Zielfernrohr)
- maximale Wirkungsdistanz: 1500 m gegen Flugzeuge und 2000 m gegen Helikopter
- Sperrschliessverfahren; Schiessverfahren der L Kan Flab, bei dem die Waffe während des Schiessens unbewegt bleibt. Mit allen L Flab Kan wurden Kriegsserien geschossen; Serieauslösezeit ca 1 sec.

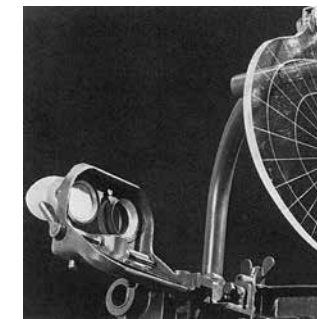
Die Herausforderung an den Richtschützen mit einer einfachen optischen Zielvorrichtung war/ist ein im Luftraum sich bewegendes Ziel zu treffen, bevor dieses seine Waffen (Ka-



Zielfernrohr
20 mm Flab Kan 38 W+F
* 8 – 12 Schüsse
* Kriegsserie



Metallvisier
20 mm Flab Kan 43/57 Dril
* 30 Schüsse



Plexiglasvisier
20 mm Flab Kan 54 Oe
* 8 – 12 Schüsse



Deltavisier
20 mm Flab Kan 54Oe
* 8 – 12 Schüsse

nonen, Bomben, Raketen) einsetzen kann. Die Problematik für die Geschützbedienung war:

- die Zielsichtung; sehr stark abhängig von der Beleuchtung und der Sonneneinstrahlung
- die schnelle Zielerfassung; Leistungsnorm: 3 sec
- das Abschätzen der Flugrichtung (An-, Über- oder Vorbeiflug) und der Zielgeschwindigkeit (Vorhaltewahl)
- das Abschätzen der Treffpunktdistanz; keine Messinstrumente vorhanden
- das Ruhighalten der Rohre bei der Serieauslösung (20 mm Flab Kan 38 und 54).

Bis 1974 standen für die Ausbildung der Kanoniere/Schiessenden in der Flugzielbekämpfung nur wenige, sehr einfache Ausbildungshilfen zur Verfügung:

- Richtbahnen auf dem Waffenplatz Payerne und auf den Flab Schiessplätzen Brigels/GR und Grandvillard/FR
- Kontrollvisiere (Kontrollspiegel) auf der Richtvorrichtung
- Vorhaltegerät und Richtsimulator mit Schwebekreis
- Zwischenlafetten mit leichtem Maschinengewehr/Lmg; später mit Sturmgewehr/Stgw 57.

Mit diesen Ausbildungshilfen konnte der Zielvorgang geübt und teilweise (Kontrollvisier) überprüft werden. Die Ausbildung der Richtschützen erforderte aber sehr viel Aufwand. Eine systematische Förderung und Kontrolle der Richtschützen war nicht möglich. Die Beurteilung der Schiessen erfolgte durch die Geschützchefs, die Feuerleitenden und die Instruktoren. Jede Schussbeobachtung war fehlerhaft; es fehlten die Voraussetzungen für eine korrekte Schussansprache/Beurteilung der Serie (Treffpunktdistanzen und Geschossflugzeiten waren den Beurteilenden nicht bekannt).

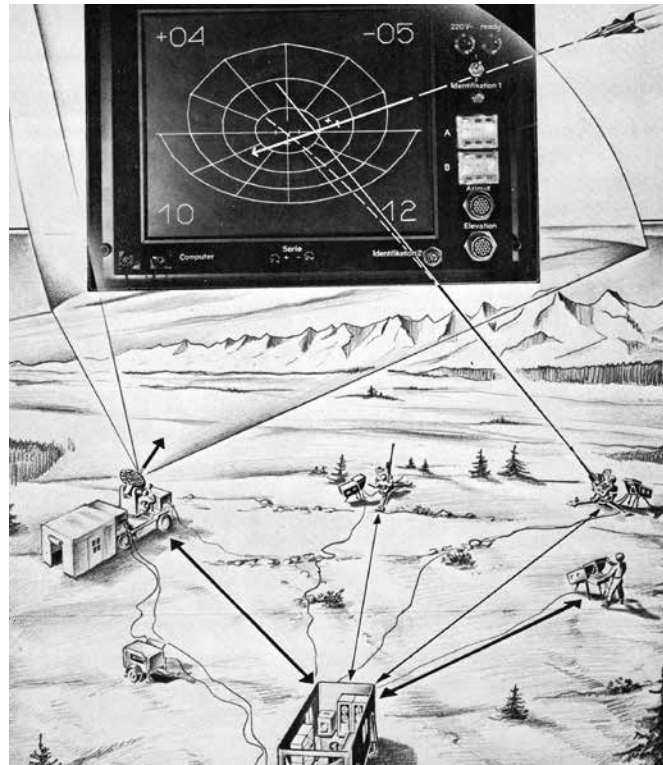
Nach der Besichtigung eines Fliegerabwehrschiessens ordnete der damalige Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, KKdt Eugen Studer (01.07.1963 – 30.06.1973) an, dass die Auswertung der Flab Schiessen

der L Kan Flab mittels Radar und Elektronik zu geschehen habe. Die Schussbeobachtung und die Korrekturen durch die verschiedenen Chefs waren ihm zu dubios. Das war die Geburtsstunde des Flab Ausbildungs- und Kontrollsystems HONEYWELL, der Zielfehleranzeigeanlage/ZFA-74 FLORETT.

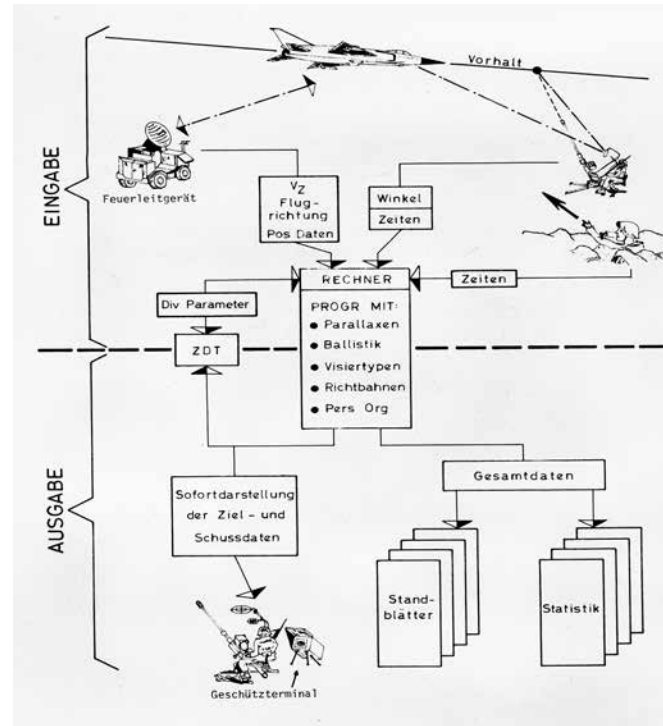
Als Ergebnis der Mitte der 60er Jahre eingeleiteten Planung neuer, moderner Ausbildungsanlagen für die L Kan Flab erfolgte ab 1974 die Einführung der Zielfehleranzeigeanlage/ZFA-74 FLORETT. Dabei handelte es sich um ein neuentwickeltes, vom Computer gesteuertes Massenkontrollgerät für Richt- und Schiessübungen von bis zu 40 Flab Geschützen. Die einzelnen Komponenten der ZFA-74 waren:

- Zielvermessungsradar; Feuerleitgerät/Flt Gt 63 SUPERFLEDERMAUS; später Flt Gt 75 SKYGUARD
- Ein Rechner, zwei Magnetbänder, eine Ein- und Ausgabeschreibmaschine und ein Drucker waren in einem klimatisierten Shelter zu einem Rechenzentrum zusammengefasst.
- ein zentrales Datenterminal/ZDT bestehend aus einem normalen Datenterminal/DT und einer Tastatur für die Steuerung des Übungsablaufes. Diese zusätzliche Ausrüstung ermöglichte es dem Ausbilder, sich jederzeit in den Übungsverlauf einzuschalten um Resultate (Visierbilder) der einzelnen Schützen anzusehen.
- pro L Flab Kan ein Datenterminal/DT, welches über eine einfache Zweidrahtverbindung an das Rechenzentrum angeschlossen war; Informationsfluss zwischen Rechenzentrum und Datenterminal/DT.
- pro L Flab Kan ein Geschützsensoren/Winkelgeber für Azimut, Elevation und Schalter am Abzugsgestänge für die Serieauslösung.

Dem Rechenzentrum konnten in einer Distanz bis 2 km (einmaliges Vermessungsprogramm) bis maximal 40 L Flab Kan angeschlossen werden.



Die Hauptkomponenten des Systems ZFA-74 FLORETT



Die Funktionsweise von ZFA-74 FLORETT

Mit dem Zielvermessungsradar (Flt Gt 63/69 SUPERFLERMAUS bzw später Flt Gt 75 SKYGUARD) wurde das Ziel (Flugzeug, Helikopter oder Kleinziellohne/KZD) vermessen, die Daten an das Rechenzentrum übermittelt. Innerhalb einer Übung ermittelte das Progressrechnersystem für jede tatsächlich oder simuliert abgegebene Serie unter Verwendung von Geschützdaten im Moment der Schussauslösung (Serielänge, Rohr ruhig), der Zielvermessungsdaten, der Munitionsballistik, der Geschützpositionsdaten die relative Lage zum Ziel. Daraus wurden die Zielfehler und die Korrekturwerte relativ zum Visier ermittelt. Nach Beendigung eines bekämpften Zielfluges wurden die Ergebnisse durch Darstellung der Ist-/Sollwerte, bezogen auf das Visierbild des an der entsprechenden Kanone zugeordneten Datenterminals aufgezeigt. Zwischen Serieauslösung und Ergebnisanzeige lag maximal 1 Minute Zeit.

Spezielle Rechenprogramme befassten sich mit der Registrierung und Zuordnung von Parametern für die Zielbekämpfung und deren Durchführung, für die Erstellung von Statistiken und die Ermittlung von Richtschützenqualifikationen – Beurteilung und Einsatz von K1.

Mit der Zielfehleranzeigeanlage/ZFA-74 war es endlich möglich, Richten und Schiessen der Kanoniere mit kleinstem, systembedingtem Toleranzfehler einwandfrei zu beurteilen. ZFA-74 brachte folgendes:

1. Gleichzeitiger Einsatz von bis zu 40 L Flab Kan bis zu 2 km Entfernung vom Rechenzentrum/Shelter
2. Unmittelbare Information der Richtschützen/K1 über Ergebnis und Fehler
3. Rasche, genaue Ermittlung der Zielfehler der Richtschützen/K1
4. Objektive Beurteilung der Leistung des Richtschützen/K1 (frei von subjektiven Einflüssen)
5. Statistische Ermittlung des Ausbildungsstandes von Kanonieren, Feuereinheiten und taktischen Einheiten (Batterie und/oder Abteilung)
6. Sammeln von statistischen Unterlagen, um
 - Schwergewichte in der Ausbildung zu setzen
 - Hinweise für technische Verbesserungen zu erhalten
7. Einsparung von Munition und Flugstunden
8. Kleinerer Verschleiss von Waffen; bedeutend weniger Übungen mit Munition, damit auch weniger Lärm

Mit der ZFA-74 verfügte die leichte Kanonenfliegerabwehr ab 1974 bis 1997 über ein Ausbildungsmittel, welches zur Steigerung der Treffleistung und der Glaubwürdigkeit der L Flab wesentlich beigetragen hatte. Auf Ende 1997 wurde die Liquidation aller 20 mm Flab Kan angeordnet. Damit wurden auch die für einige Millionen Franken beschafften fünf Zielfehleranzeigeanlagen/ZFA-74 ausser Dienst gestellt.

Text: Albert Wüst | Fotos: Archiv



BLOODHOUND BL 64

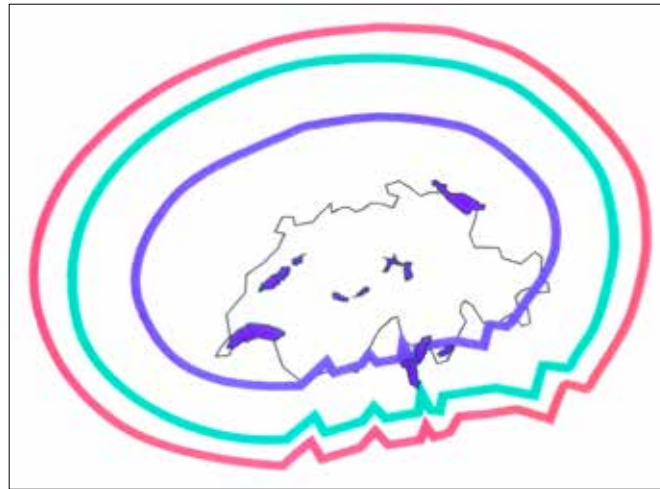
Das Fliegerabwehr – Lenkwaffensystem Bloodhound wurde 1964 eingeführt, um den immer leistungsfähigeren Flugzeugen und Drohnen etwas entgegenzusetzen zu können.

Nach dem 2. Weltkrieg erfolgte weltweit eine stetige Verbesserung der Luftstreitkräfte. Immer bessere, schnellere, wendigere Jäger, Jagdbomber, Erdkampf-, Aufklärungsflugzeuge, Drohnen mit grösseren, genaueren Waffenzuladungen wurden entwickelt und in den Streitkräften weltweit eingeführt; z.B.:

- in der UdSSR (Sowjetunion):
 - Mig-9, Mig-15, Mig-17, Mig-19, Mig-21, Mig-29
- in der USA:
 - F-84, F-86, F-100, F-104, F-105, F-111, F-14, F-16, F-18, F-22, F-35

Im Jahre 1956 begann man sich im eidgenössischen Militärdepartement konkret mit einem Abwehrsystem gegen feindliche Luftfahrzeuge zu befassen. Zwei Jahre später wurde dann bei der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr/AFLF eine Arbeitsgruppe «Lenkwaffen» gebildet. Wegen der grundlegenden technischen Verbesserungen der Flugzeuge und deren Bewaffnung wurden von der Truppe, von Verbänden (Offiziersgesellschaft AVIA Flab) und von Politikern, Ende der 50er-, anfangs der 60er-Jahre wesentliche Verbesserungen in der Fliegerabwehr/Luftverteidigung gefordert.

Der 13. Dezember 1961 war ein Tag, welcher alle Angehörigen der Flab Truppe mit höchster Genugtuung und Freude erfüllte. Durch den Beschluss der Bundesversammlung wurde ein wichtiger Schritt zur Verstärkung der Luftraum-



■ Erfassungsbereich
■ Abfeuern der Flak Lwf BL 64
■ Treffpunkte

verteidigung, der langersehnten Verstärkung unserer Flak Wirklichkeit. Mit dem Rüstungsprogramm 61 wurden für total 300 Millionen Franken Material für zwei Abteilungen zu drei Flak Lenk Waffenbatterien inklusive Korps- und Ausbildungsmaterial, Zubehör- und Ersatzteile und Munition beschafft. Kurz vor Jahresende wurde der Liefervertrag zwischen der kriegstechnischen Abteilung/KTA und der British Aircraft Corporation für die Beschaffung des ersten weitreichenden Lenkwaffen Systems unserer Armee abgeschlossen – ein Meilenstein für unsere Fliegerabwehrtruppe.

Unter der Projektleitung von Oberstbrigadier Rudolf Meyer begann im Jahre 1962 die Standortsuche. Anhand von Karten wurden 64 mögliche Stellungen gefunden. Am 26. September 1963 wurde durch Bundesbeschluss ein Kredit von 80 Millionen Fr. für Landerwerb, Bauten und Einrichtungen der Lwf-Stellungen bewilligt. Mit dem Liegenschaftsdienst hat man sich dann auf die folgenden Standorte festgelegt und diese Stellungen wurden wie folgt ausgebaut:

- Stellung FR in Torny-le-Grand/Middes, 1964-1967. Doppelstellung, 2 Feuer Einheiten mit 16 Wernern
- Stellung SO in Laupersdorf/Hellchöpfli, 1966-1969. 1 Feuer einheit mit 8 Wernern
- Stellung AG in Bettwil/Lindenberg, 1963-1967. Doppelstellung, 2 Feuer einheiten mit 16 Wernern
- Stellung LU in Emmen, 1963-1966. Die Schulstellung mit 1 Feuer einheit mit 4 Wernern wurde am 21. Juli 1964 durch das Kdo Flab RS 234 von der Direktion für Militärflugplätze/DMP übernommen.
- Stellung ZG in Menzingen/Gubel, 1964-1967. Doppelstellung, 2 Feuer einheiten mit 16 Wernern
- Stellung ZH in Schmidrüti, 1965-1969. 1 Feuer einheit mit 8 Wernern.

In den Jahren 1965-66 wurde auf dem Waffenplatz Emmen die Flak Lwf Basiswerkstatt mit Bürogebäude und Hallen 1-3 gebaut.

Aufbau einer Stellung:

	Einfachstellung	Doppelstellung
Beleuchtungsradar mit kugelsicheren Schutzwänden	1	2
Werfergruppen (Gruppe à 4 Werfer) und Ladefahrzeuge	2	4
Einsatzstelle	1	2
Kontrollstelle, Stromversorgung; je	1	1
Lenkwaffenmagazine	16	32
Truppenunterkünfte, Lehrsäle, Uem Einrichtungen, ...	X	X

Einige Angaben zu den Komponenten:

Der Beleuchtungsradar mit Sende-, Empfangs- und Flugreferenzantenne, hatte die Aufgabe, ein ihm von der Einsatzzentrale FF Trp zugewiesenes Ziel zu suchen, zu erfassen und bis zur erfolgreichen Bekämpfung anzustrahlen. Mit Hilfe des vom angestrahnten Luftziel reflektierten Echo ermittelte der Beleuchtungsradar die für den Lenkwaffeneinsatz erforderlichen Elemente. Der Beleuchtungsradar arbeitete im Dauerstrichverfahren. Gewicht des Antennenteils ca 10 Tonnen.



Der Lenkwaffenwerfer hatte ein Gewicht von ca 3,4 Tonnen und war die Abschussrampe für die Lenkwaffe. Er versorgte die Lenkwaffe mit Strom und klimatisierter Luft und brachte die Lenkwaffe im Azimut auf die berechnete Abschussposition. Der Schusswinkel war fest und betrug 34 Grad.

Die Lenkwaffe war 2380 kg schwer und 8,5 m lang. Vier Startraketen (Booster) brachten die Lenkwaffe mit dem ca 150 kg schweren Sprengkörper innerhalb von ca 4,5 Sekunden auf zweifache Schallgeschwindigkeit (Mach 2). Als Lenkung wurde das halbaktive Zielsuchverfahren angewendet, d.h. der Beleuchtungsradar strahlte das Ziel mit einem gebündelten Strahl an. Ein Teil dieser ausgestrahlten Energie wurde vom Ziel als Echo reflektiert und von einem Empfänger in der Lenkwaffe empfangen. Diese Echosignale wurden verwendet, um die Lenkwaffe ins Ziel zu steuern. Wirkungs envelope: Wirkungshöhe bis 25 km, Wirkungsdistanz bis 160 km.



Einsatzstelle:



das Rechenzentrum war das «Hirn» der Anlage. Sie war das Bindeglied zur übergeordneten Einsatzzentrale der Flieger- und Fliegerabwehrtruppe/EZ FF Trp und zwischen dem Beleuchtungsradar und der Lenkwaffe. Die Einsatzstelle hatte wesentliche Aufgaben von der Bereitstellung des Systems bis zur abschliessenden Trefferbeurteilung zu bewältigen.

Kontrollstelle war der Gefechtskommandoposten der Stellung. Von hier aus führte der Batterie-/Stellungskommandant seine Einheit.

Stromversorgung – sie hatte die Infrastruktur einer Feuer einheit netzunabhängig mit Strom zu versorgen. Drei Dieselmotoren produzierten pro Minute eine Leistung von je 200 PS (174 kW). Das Kraftwerk bestand aus dem Maschinen-, dem Schalt- und dem Transformatorenraum.



Lenkwaffenmagazine mit zusätzlichen einsatzbereiten Lenkwaffen. Das Ladefahrzeug diente dem Transport der Lenkwaffe.



Im «Befehl über die Geheimhaltung betr Flab Lwf System BL 64» vom 01.08.1964 sind sehr restriktive Geheimhaltungsvorschriften festgehalten. So wurde befohlen, dass keine Angaben über Einrichtungen und Örtlichkeiten, Leistungen des Systems (Wirkungsdistanzen und Wirkungshöhen) und Belange des Betriebes und des Einsatzes an Drittpersonen ausserhalb der Lenkwaffenstellung gemacht werden dürfen. Es wurde ferner das Fotografieren der Lwf Stellung, das Mitnehmen von Zeichnungen, Notizen, Reglementsabschriften aus der Stellung verboten.

Ausbildung Im Jahre 1962 begann die intensive Ausbildung der Instrukto- ren. Dem damaligen Chef Einführung, Oberst i Gst Otto Svoboda, standen folgende Herren zur Verfügung:

- Instruktionsoffiziere:
 - Oberst i Gst Schild Hermann,
 - Major i Gst Schild Hans Rudolf,
 - Major i Gst Petitpierre Mario,
 - Hptm i Gst Criblez Henri
- Instruktuonsunteroffiziere:
 - Adj Uof Bissig Werner,
 - Adj Uof Hug Anton,
 - Adj Uof Kögel Alfred,
 - Adj Uof Siebenmann Werner.

Jeden Freitagnachmittag und Samstag wurde diese Equipe am Technikum Luzern in Mathematik, Physik, Chemie und Englisch durch Professor Ulrich Winkler ausgebildet. Die eigentliche Ausbildung am System erfolgte dann vom 31.08. – 21.12.1963 in England.

Die Ausbildung der Truppe am weitreichenden Fliegerabwehrlenkwaffensystem BLOODHOUND/BL 64 begann vor fünfzig Jahren. Am 13. Juli 1964 konnte Oberst i Gst Otto Svoboda, der erste Kommandant der neuen Flab RS 234 auf dem Waffenplatz Emmen mit Stolz begrüssen:

- 1 abverdienenden Einheitskommandanten,
 - Oblt Wiederkehr
- 5 Zugführer; 2 Einsatzoffiziere (Lt Egger & Lindecker) und 2 Lenkwaffenoffiziere (Lt Mastai und Lt Schmitt)
- 2 höhere Unteroffiziere (Wm Häfliger und Four Fiechter), 13 abverdienende Korporäle und 52 Lenkwaffenrekruten

Die 17-wöchige Rekrutenschule wurde durch das Instrukto- renteam wie folgt geplant/durchgeführt:

- 7 Wochen: Grundausbildung auf dem Waffenplatz und der Lenkwaffenstellung LU
- 2 Wochen: Erste technische Verlegung auf einer 2. Lenkwaffenstellung
- 2 Wochen: Infanteriegefechtsschiessen im Eigenthal
- 2 Wochen: Zweite technische Verlegung auf einer 3. Lenkwaffenstellung
- 1 Woche: Durchhalteübung; Raum zwischen allen

- 6 Lenkwaffenstellungen
- 2 Wochen: Dritte technische Verlegung auf der 1. Lenkwaffenstellung
- 1 Woche: Kriegsmobilmachungsübung und Demobil- machung auf der 1. Lenkwaffenstellung

Die als Lenkwaffensoldaten ausgehobenen deutsch spre- chenden Rekruten wurden in je einem der folgenden Fach- gebiete ausgebildet:

- Lenkwaffensoldat Einsatzstelle und Stromversorgung
- Lenkwaffensoldat Beleuchtungsradar
- Lenkwaffensoldat Werfer und Lenkwaffe
- Lenkwaffensoldat Ladefahrzeugfahrer
- Lenkwaffensoldat Nachrichten und Bewachung

Die als Lenkwaffenmechaniker ausgehobenen Rekruten wurden in folgendem Fachgebiet ausgebildet:

- Lenkwaffenmechaniker Einsatzstelle
- Lenkwaffenmechaniker Beleuchtungsradar
- Lenkwaffenmechaniker Werfer
- Lenkwaffenmechaniker Klima

Ab 1964 bis 1967 wurde das Fliegerabwehrregiment/Flab Rgt 4 mit den Sch Flab Abt 41 und 42 auf das Flab Lenk- waffensystem BL 64 umgeschult und umgerüstet. Im Jahre 1967 wurde das Flab Lwf Rgt 7 mit 130 Offizieren, 240 Un- teroffizieren und 800 Soldaten gebildet; dieses bestand aus

- Flab Lwf Abt 71:
 - Flab Lwf Btrr I/71; Flab Lwf Stel ZH Schmidrüti
 - Flab Lwf Btrr II/71; Flab Lwf Stel ZG Gubel mit KP Stab Flab Lwf Abt 71
 - Flab Lwf Btrr III/71; Flab Lwf Stel LU Emmen (Schulstellung)

- Flab Lwf Abt 72:
 - Flab Lwf Btrr I/72; Flab Lwf Stel AG Lindenberg/Bettwil mit KP Flab Lwf Rgt 7
 - Flab Lwf Btrr II/72; Flab Lwf Stel SO Laupersdorf
 - Flab Lwf Btrr III/72; Flab Lwf Stel FRTorney/Middes mit KP Stab Flab Lwf Abt 72

Den Instrukto- ren und Milizoffizieren um den «Vater» (Oberst i Gst Otto Svoboda) des Flab Lwf Systems BL 64 gelang die Bildung einer Schule, eines Regimentes, einer Truppe mit besonders positiv ausgeprägtem Korpsgeist.

- Die Kommandanten der Flab RS 234 bzw 249
- | | | |
|-------------|----------------|-----------------|
| 1964 – 1974 | Oberst i Gst | Otto Svoboda |
| 1975 – 1977 | Major i Gst | Manfred Troller |
| 1977 – 1982 | Major i Gst | Oswald Fischer |
| 1982 | Oberstlt i Gst | Manfred Troller |
| 1983 – 1986 | Oberst i Gst | Peider Ruepp |
| 1987 – 1990 | Oberst | Hanspeter Wyss |

- | | | |
|-------------|--------------|------------------|
| 1991 – 1993 | Oberst i Gst | Josef von Rohr |
| 1994 – 1997 | Oberst i Gst | Rudolf Steinmann |
| 1998 – 1999 | Oberst i Gst | Urs Heppner |
- Die Kommandanten des Flab Lwf Rgt 7
- | | | |
|-------------|--------------|--------------------|
| 1967 – 1968 | Oberst i Gst | Otto Svoboda |
| 1969 – 1973 | Oberst i Gst | Hans-Rudolf Schild |
| 1974 – 1976 | Col EMG | Henri Criblez |
| 1977 – 1980 | Oberst | Jakob Mattli |
| 1981 – 1984 | Oberst i Gst | Manfred Troller |
| 1985 – 1988 | Oberst | Erich Ott |
| 1989 – 1991 | Oberst i Gst | Beat Wüthrich |
| 1992 – 1995 | Oberst | Jack Eigenherr |
| 1996 – 1999 | Oberst | René Schmidlin |

Der damalige Waffenchef der Flieger- und Fliegerab- wehrtruppe, Oberstdivisionär Etienne Primault gab über den Wert der BLOODHOUND die folgende Erklärung ab: «Die Wahl der BLOODHOUND durch unsere Experten ist zweifellos die beste, die wir treffen können und zwar sowohl hinsichtlich der Zahl der Batterien, die sich gegenwärtig mit den verfügbaren Mitteln beschaffen lassen, wie hinsichtlich der Mission, die diese Waffe bei uns zu erfüllen hat. Ihre

grosse Reichweite gleicht den Nachteil der ortsfesten Auf- stellung aus. Zugegeben, beim Einsatz von Fliegerabwehr- lenkwaffen gibt es in unserem Lande zahlreiche tote Winkel, namentlich im Gebirge. Es wird daher Aufgabe der Flab Ge- schütze und Flugzeuge sein, die Lenkwaffen zu ergänzen.» (19. 09. 1961).

Am 23.10.1997 wurde festgelegt, dass das Flab Lwf System wegen knapp werdender Ressourcen schrittweise bis Ende 1999 ausser Betrieb genommen und liquidiert werden soll. Im März/April 1998 leistete das Flab Lwf Rgt 7 seinen letzten Dienst – am Donnerstag, 02.04.1998 wurde das stolze Flab Lwf Rgt 7 verabschiedet.

Das Fliegerabwehrlenkwaffensystem BL 64 war das Ab- wehrsystem für grosse Höhen bis knapp 25 km und Dis- tanzen bis 160 km. Leider fehlt uns heute ein äquivalentes System. Auf Grund der heutigen Bedrohung (schnell flie- gende Mehrzweckkampfflugzeuge mit Abstandswaffen) ist die Einführung eines weitreichenden Fliegerabwehrlenk- waffensystem deshalb dringend notwendig.

Text: Albert Wüst | Fotos: Archiv, Albert Wüst, Luftwaffe

Übersicht über eine BL 64 Stellung mit Beleuchtungsradar und 2 Werfergruppen

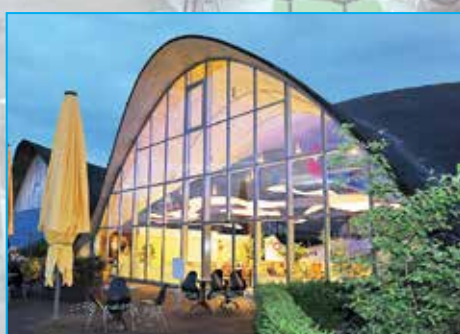




VOR 25, 50, 75 UND VOR 100 JAHREN

KASKADE DER JUBILÄEN 2014

... UND SO GESCHAH ES, DASS DAS JAHR 2014 FÜR DIE LUFTWAFFE ALS DAS «JAHR DER GROSSEN JUBILÄEN» IN DIE GESCHICHTE EINGEHEN WIRD...



Geniessen Sie nach Ihrem „Tante JU Flug“ oder nach dem Museumsbesuch unser Restaurant mit dem speziellen „Flieger-Ambiente“

Kulinarische Höhenflüge



Apéros

Mittagessen

Individuelle Anlässe

Für Gesellschaften ab 15 Personen öffnen wir gerne das „Flügerstübli“ auch ausserhalb der normalen Öffnungszeiten. (Bitte frühzeitig reservieren).

Vor 100 Jahren wurde unter dem Druck des sich anbahnenden Ersten Weltkrieges buchstäblich aus dem Nichts die Fliegertruppe der Schweiz aufgestellt und in Bern an der Landesausstellung «Flugapparate» präsentiert. Dieses historische Ereignis feierte die AIR-14 Ende August, anfangs September in gebührender Weise an zwei Wochenenden in Payerne.

1939, mit Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, stand Europa wiederum vor kriegerischen Ereignissen. Die Fliegertruppe stellte sich im Mai an der Landesausstellung in Zürich mit drei Flugzeugtypen vor: Dem vollständig, in der Schweiz von der Konstruktionswerkstätte Thun gebauten, zweisitzigen Kampf- und Mehrzweckflugzeug C-35, dem in Einführung befindlichen deutschen Jagd-Einsitzer Messerschmitt Bf-109 und mit einem Modell der D-3800 – Morane in Originalgrösse – der nächste Ausbauschritt der Fliegertruppe. Im August wurden die drei bestellten Junkers JU-52 aus Deutschland in die Schweiz überflogen. Nachfolgend konnte kaum noch kriegswichtiges Material vom nördlichen Nachbar ausgeliefert werden, denn das Krieg führende Deutsche Reich benötigte Ressourcen und Rohstoffe für den Eigenbedarf.

Die Landesausstellung EXPO 64 in Lausanne fiel zeitlich mit dem Jubiläum des ersten, halben Jahrhunderts der damals Flugwaffe genannten Waffengattung zusammen. Am offiziellen «Tag der Armee» nahm das Fliegerregiment 2 mit einem Defilee an der Ausstellung teil. Über 100 Flugzeuge der Typen Vampire, Venom, Hunter, sowie die neue Mirage III wurden der anwesenden Bevölkerung im Einsatz vorgestellt. Eine Kunstflug-Formation mit vier HAWKER HUNTER F Mk 58 des Überwachungsgeschwaders begeisterte das Publikum landesweit durch dieses EXPO-Jahr hindurch. Am 22. August entstand aus dieser Formation die «Patrouille Suisse». Bereits 1989 konnte die PS auf weltweite Anerkennung und auf ein erstes, sehr erfolgreiches Vierteljahrhundert zurückblicken; das neu aufgestellte «PC-7 Team» ergänzte dieses Jubiläum in bester Weise.

Deshalb konnte die, durch den Zusammenschluss der Flieger- und Flabtruppen inzwischen zur Luftwaffe gewordene Teilstreitkraft 2014 eine stattliche Kaskade von Jubiläen feiern.



An der AIR-14 in Payerne | Foto: Peter Thut

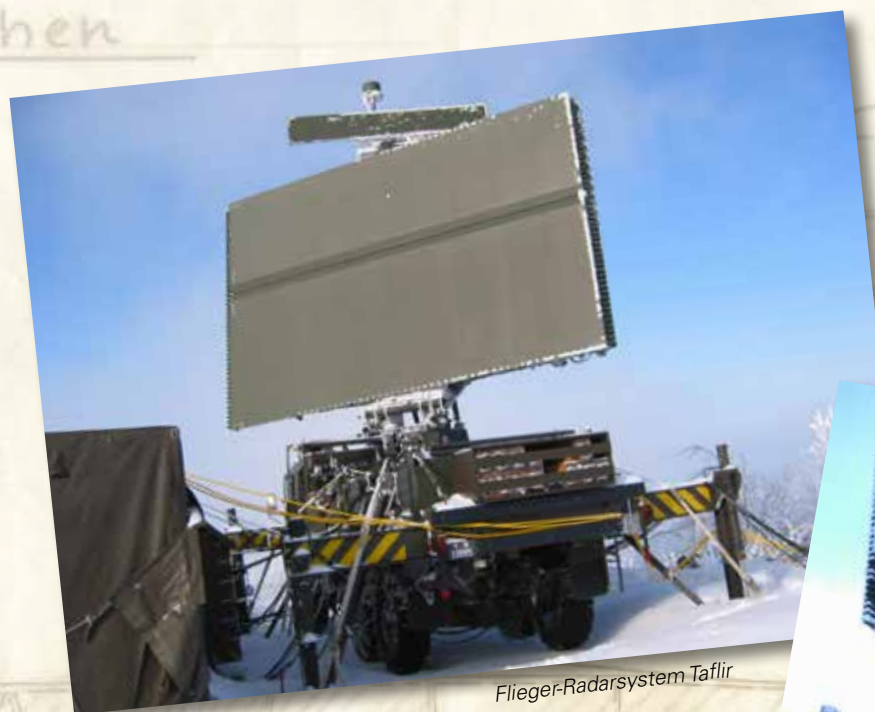
Öffnungszeiten:
 Montag geschlossen (ausser Feiertage)
 Dienstag - Freitag 09.00 – 18.00 Uhr
 Samstag 08.30 – 18.00 Uhr
 Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr
 Reservationen:
 Telefon 058 460 23 25
 Fax 058 460 26 53
 holding@airforcecenter.ch

RESTAURANT
holding

VOR 25 JAHREN (1989)

Im Rahmen der Umschulungskurse der Mobilien Flieger-radar-Kompanien 31-34 werden im laufenden Jahr fünf Systeme des mobilen, taktischen Flieger-Radarsystems TAFLIR der Truppe übergeben. Das von Westinghouse USA gelieferte System wird bis heute zur Erfassung der Lage im unteren Bereich des Luftraums eingesetzt, dies in ergänzender Rolle zum umfassenden FLORAKO System. Nicht die Reichweite von 110 Kilometern ist dabei die Stärke des Systems, sondern die gründliche, radar-

technische Ausleuchtung des Interessengebietes der Luftwaffe zur Verdichtung und Schliessung von Lücken in der identifizierten Luftlage. Die Mobilität des Systems wird im normalen Dienst durch erkundete Standorte unterstützt. Den wirklichen Härte-test bestehen die technischen Systemkomponenten wie auch die Truppe der Radarkompanie jeweils einmal im Jahr, in den im Januar meist tief verschneiten Bündner Bergen, anlässlich des World Economic Forums.



Flieger-Radarsystem Taflir



VOR 50 JAHREN (1964)

Am 2. April trifft auf dem Militärflugplatz Emmen die erste Mirage III-BS nach einem 35 Minuten dauernden Flug von Istres (bei Marseille) ein. Mit den zwei direkt in Frankreich beschafften Mirage III-BS Doppelsitzer Flugzeugen beginnt im April die Umschulung der ersten zehn Berufspiloten des Überwachungsgeschwaders. Rund 50 Überschallflüge bis Mach 2 und die davon herrührenden Schockwellen – bekannt als Überschall-Knall – machen die Bevölkerung im laufenden Jahr auf diese neuen Jagdflugzeuge aufmerksam. Das neue Kampfflugzeug sorgt aber auch auf politischer Ebene für erheblichen Krach, denn im gleichen Monat beantragt der Bundesrat im Parlament

für die laufende Beschaffung der 100 Mirage Kampfflugzeuge einen Zusatzkredit von über 576 Millionen Franken. Gleichzeitig teilt er auch mit, dass die Endkosten des Vorhabens noch nicht abzuschätzen seien. Damit wird der nachfolgend als «Mirage-Skandal» bekannt gewordene politische Kraftakt öffentlich. Die Anzahl der bestellten 100 Flugzeuge wird in der Folge auf 57 reduziert. Die Politik feiert Einsparungen, welche dann allerdings zu erheblichen Teilen als Kommissarkosten den schweizerischen Lizenzbaufirmen vergütet werden müssen, denn diese haben sich auf die Produktion von 100 Einheiten eingerichtet.



Eine Nationalrats-Kommission bei den ersten in Dübendorf stationierten Mirage III BS



Der damalige Bundesrat Paul Chaudet der infolge des «Mirage-Skandal» zurücktreten musste.

«Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»

VOR 75 JAHREN (1939)

Aufgrund positiver Versuche mit zwei in Frankreich kurzfristig gekauften Jagdflugzeugen vom Typ Morane-Saulnier MS-406 beschliesst der Bundesrat am 3. Juni die Lizenzbaurechte zu erstehen. Die Verhandlungen können positiv abgeschlossen werden, worauf die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte in Thun den Bau einer Nullserie von acht Flugzeugen vorantreibt. Die in der Schweiz gefertigten Morane mit dem 860 PS Motor HS-77 12 Ycrs von

Hispano Suiza und dem Konstant-speed-Propeller vom Typ «Chauvière» 351 erhalten die Typenbezeichnung D-3800. Erwähnenswert ist die Beplankung, die in «Plimax», Aluminiumblech und Holz in Schichten verleimt ausgeführt werden. Die Flugzeuge der Nullserie werden über eine verhältnismässig kurze Zeit einem breiten Spektrum von Erprobungen unterzogen. Noch im selben Jahr können die Vorbereitungen für die Serienproduktion getroffen werden.

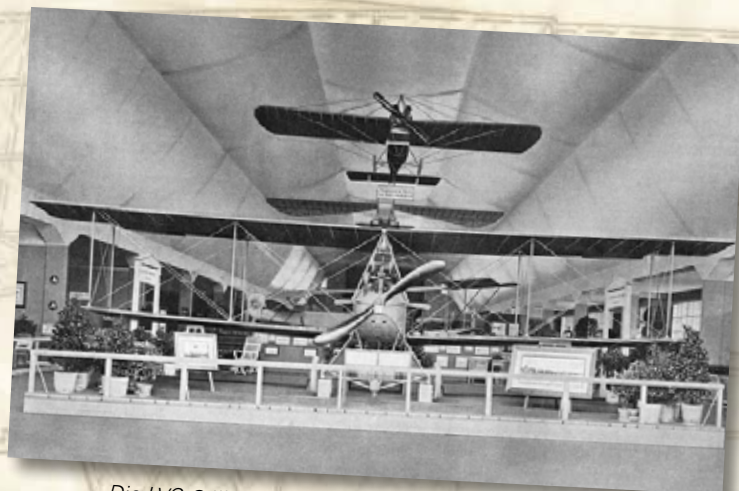


Eine D-3800 Moran-Saulnier MS-406 C-1 der Nullserie auf der Thuner Allmend

VOR 100 JAHREN (1914)

Im Februar berichtet die Kommission für Militäraviatik, dass nicht alle vorgesehenen Aufgaben mit einem einzigen Flugzeug-Typ gelöst werden können. Es wird beschlossen, mit fünf Typen Versuche in der Schweiz durchzuführen. Diese starten am 26. März auf dem Berner Beundenfeld; zur Erprobung gelangen zwei Eindecker, Blériot und Hanriot aus Frankreich und drei Doppeldecker, Aviatik und L.V.G. aus Deutschland, sowie Lohner aus Österreich. Nach Probe- und Vergleichsflügen schlägt der Bundesrat im April die Anschaffung von sechs Doppeldecker-Flugzeugen der L.V.G. Werke (Luft-Verkehrs-Gesellschaft) in Johan-

nisthal bei Berlin vor, wo der Schweizer Ingenieur Franz Schneider als Chefkonstrukteur tätig ist. Die Wahl der Eindecker soll erst nach weiteren Versuchen getroffen werden. Am 23. Juni beschliesst der Bundesrat die Beschaffung von vorläufig sechs L.V.G. Doppeldeckern System Schneider. Mit dem Ausbruch des Ersten Weltkrieges können jedoch, die zu Lasten des Flugzeug-Beschaffungsfonds der Nationalspende in Deutschland bestellten sechs Flugzeuge, nicht mehr geliefert werden.



Die LVG C-III «Schneider» an der Landesausstellung 1914 in Bern



In die Prämie eingerechneter Nutzungsrabatt /

Luftfahrtversicherung

- ✓ Bedürfnisgerechter Versicherungsschutz
- ✓ Keine Hinterlegung des Lufttüchtigkeitszeugnisses
- ✓ Keine Meldung der Sistierung

Jetzt Offerte beantragen:

Urs Spiegelberg, 058 215 26 71

AXA.ch

AXA winterthur
Versicherung / neu definiert

FOTOWETTBEWERB 2014



2. Rang «Das schönste JU-52 Foto»
Reto Grignola, Stäfa



3. Rang «Das schönste JU-52 Foto»
Susanne Venditti, Würenlos



4. Rang «Das schönste JU-52 Foto»
Roger Beglinger, Dättwil

Herzliche Gratulation

allen Gewinner unseres Fotowettbewerbes. In der Kategorie «Das schönste JU-52 Foto» sind bei uns über 100 Beiträge eingegangen. In der Kategorie «Das schönste Museums-Foto» waren es leider nur ganz wenige, darum konnten wir hier auch nur einen Preis vergeben. Ganz herzlichen Dank allen Teilnehmern.



5. Rang «Das schönste JU-52 Foto»
Enrico Bender, Deutschland



1. Rang «Das schönste Museums Foto»
Roland Mosimann, Ottenbach



1. Rang «Das schönste JU-52 Foto»
Tonia Fankhauser, Zürich