

magazin 2014 | 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, Schweiz. Schweiz: +41 52 635 65 65. Deutschland: +49 89 55 984 282. Österreich: +43 1 532 05 800. www.iwc.com

IWC
SCHAFFHAUSEN

HOFFNUNG FÜR DÜBENDORF

Der Militärflugplatz Dübendorf ist die Wiege der Schweizer Luftfahrt und insbesondere die Wiege der Militärluftfahrt. Es ist deshalb nur logisch und naheliegend, dass sich der Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) auf diesem Flugplatz niedergelassen hat und ein prächtiges Museum betreibt. Der Gang durch die Hallen und der Blick auf die gepflegten Exponate beeindruckt sehr und lässt die Hochachtung für unsere Vorfahren wachsen.

Selbstverständlich bin ich mir bewusst, welche historische Bedeutung Dübendorf für uns hat. Es war für die Luftwaffe deshalb selbstverständlich, die Vernissage des Buches «UNO ZERO ZERO», das zum 100-jährigen Bestehen erschienen ist, im ehemaligen UeG-Gebäude durchzuführen. Dieses steht zusammen mit dem Bogenhangar und dem alten Kontrollturm sinnbildlich für unsere Geschichte.

Angesichts der grossen Bedeutung, die Dübendorf ein ganzes Jahrhundert lang für die Schweizer Militärluftfahrt hatte – und die es noch lange Zeit haben wird – mag der Entwurf für das neue Stationierungskonzept der Armee, der Ende November 2013 publiziert wurde, mit gemischten Gefühlen aufgenommen worden sein. Tatsächlich: Das Stationierungskonzept sieht nebst der Schliessung der Flugplätze Sion und Buochs auch eine Teilschliessung von Dübendorf vor. Dies ist für Sie und für uns nicht erfreulich, doch gilt es, diesen Entscheid richtig einzuordnen.

Dass das Air Operation Center (AOC) und somit das Kommando Einsatz Luftwaffe Dübendorf verlassen sollen, stand nie zur Diskussion. Auch der Helikopterbetrieb wird bleiben. Allerdings wird der Unterhalt und der Betrieb der Piste

aus finanziellen Gründen in Zukunft nicht mehr durch die Luftwaffe erfolgen können. Sie und ich wissen aber, dass der Flugplatz Dübendorf luftverkehrspolitisch von höchster Bedeutung ist, auch wenn die Piste dereinst nicht mehr von der Luftwaffe genutzt werden sollte. Deshalb sucht das Eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport (VBS) in Zusammenarbeit mit dem Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) gegenwärtig nach einem zivilen Betreiber für den Flugplatz. Ich bin zuversichtlich, dass sich ein solcher finden lässt. Die Infrastruktur in Dübendorf ist zu gut, um sie der Schweizer Luftfahrt zu entziehen.



Die Hoffnung, dass Dübendorf auch in Zukunft ein wichtiger Standort für die schweizerische Aviatik sein wird, ist also begründet. Ich bitte Sie deshalb, sich gemeinsam mit uns für einen pragmatischen Ansatz einzusetzen, denn das erlaubt uns auch die Zukunft der Luftwaffe zu sichern. Damit wir eine moderne Luftwaffe mit 22 Gripen E, neuen Drohnen und einer an die aktuelle Bedrohung angepasste bodengestützte Luftverteidigung finanzieren können, sind Einsparungen bei der Infrastruktur unumgänglich. Ich setze mich persönlich dafür ein, dass diese mit Umsicht und Respekt für unser Erbe erfolgen. In diesem Sinne danke ich Ihnen für Ihren riesigen Einsatz zugunsten unserer Luftwaffe und wünsche Ihrem Verein insbesondere im Jubiläumsjahr 2014 viel Erfolg!

Herzlich, Aldo C. Schellenberg
Korpskommandant, Kommandant Luftwaffe



Mit individueller Live-Kommunikation Botschaften gezielt inszenieren



Messeauftritte | Corporate- & Public-Events | Mietprogramm |

Moderne Unternehmenskommunikation nutzt die Sprache der Sinne, um Kunden mit aussagekräftigen Botschaften zu berühren. Unabhängig von der Grösse eines Anlasses realisieren die SYMA-Eventtechniker mit einem Hightech-Equipment fein abgestimmte Lösungskonzepte zur authentischen Umsetzung der Unternehmens- und Markenkultur.

SYMA – Eventtechnik & Messeservices aus einem Guss.



INHALT

AIR FORCE CENTER

Organisation AIR FORCE CENTER	6
Kontakte AIR FORCE CENTER	11
Veranstaltungen 2014	13
VFL-Reisen 2014	14
Musikalischer Höhenflug	16
Generalversammlung des VFL 2013	17
Der Gesamtbundesrat auf Besuch	17
Impressionen Veranstaltungen 2013	18
Auf Touren – Ausflug des Profiteams	21



FLIEGER FLAB MUSEUM

Hans Giger wird 100	60
Neue Museumswelt 2014/2015	62
Edmond Audemars	66
Voglio Volare	69
Objekt des Jahres: Morane D-3801	70
Die mittlere Fliegerabwehr/M Flab	72
Museumsabend der Freiwilligen	76
Aus der Geschichte der Fliegertruppe	78
Aus der Geschichte der Fliegerabwehr	82
Reise an die Arbon Classics	86



JU-AIR

Impressionen Veranstaltungen 2013	26
Gute Bodenhaftung	29
Stabsübergabe	31
Reingelegt!	32
Neu an Bord	34
Zu Besuch bei der Queen	36
Eine Party mit Hindernissen	40
Wo sind sie geblieben?	42
Eisgekühlte Motoren	46
Die Rückkehr der F-13	50
JU-Abend der Freiwilligen	54

IMPRESSUM GAZETTE

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

Redaktionsadresse
AIR FORCE CENTER
Redaktion Gazette
Überlandstrasse 255
8600 Dübendorf
info@airforcecenter.ch
Tel. 044 823 20 17

Layout / Gestaltung
Kurt Dätwyler / Nando Erne

Titelseite
Bild Kevin Allen

Rückseite
Bild Schweizer Luftwaffe

Bilder
Kurt Dätwyler, Ruedi Trümpi,
Lies Bengzon, Archiv, Diverse

Redaktionskommission
Mirella Wepf Leitung, Elisabeth Bengzon,
Franziska Brechbühl, Kurt Dätwyler, Bernd
Huckenbeck, Yolanda Roth, Margrit Schneider,
Kurt Waldmeier

Druck
Baumgartner Druck AG, Burgdorf

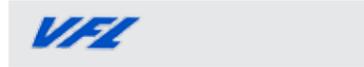
Auflage
4000 Exemplare

EHRENMITGLIEDER	Ernennungsjahr
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	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 († 5.8.03)	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	

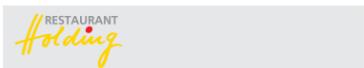


STIFTUNGSRAT

- Fuhrer Rita, Präsidentin
- Hildebrand Manfred, Vizepräsident
- Felder Armin, Quästor
- Kümin Stephan, Sekretär
- Binder Max, Mitglied
- Bucher Max, Mitglied
- Garbe Bodo, Mitglied
- Graf Dino, Mitglied
- Hurter Thomas, Mitglied
- Loher Urs, Mitglied
- Melliger Anton, Mitglied
- Segmüller Pius, Mitglied
- Wicki Toni, Mitglied
- Ziörjen Lothar, Mitglied

VORSTAND VFL

- Loher Urs, Präsident
- Baltensweiler Urs, Vizepräsident
- Benz Beat, Beisitzer
- Brechbühl Franziska, Aktuarin
- Felder Armin, Finanzchef
- Landtwing Philippe, Rechtsberater
- Richter Patrick, Beisitzer
- Roth Yolanda, Beisitzerin/VFL-Reisen
- Waldmeier Kurt, Geschäftsführer JU-AIR/Museum
- Zeier Hans, Vertreter Stadtrat Dübendorf



- Locatelli Nicole, Geschäftsführerin
- Horn Nicole
- Stöckli Vreni
- Trümpy Marcel
- Végh István



REDAKTIONSKOMMISSION

- Bengzon Elisabeth
- Brechbühl Franziska
- Dätwyler Kurt
- Huckenbeck Bernd
- Roth Yolanda
- Schneider Margrit
- Waldmeier Kurt
- Wepf Mirella



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
- Ott Jasmin, JU-AIR
- Ritter Urs, Erhalt von hist. Material/Technik Museum
- Schwarz Christine, Kiosk
- Sennhauser Hanspeter, Technik JU-AIR
- Trümpy Susann, Kiosk
- Walder Rita, Assistentin GSL
- Wyss Kumiko, Sekretariat JU-AIR

FREIWILLIGE JU-AIR

Administrative

- Brändli Rudolf
- Brändli-Nussbaum Tanja
- Büche Peter
- Büche Ursula
- Egli Doris
- Egli Olga
- Hobi Felix
- Hüsser Thomas
- Roth Yolanda
- 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
- Fischer Barbara
- Hofer Brigitte
- Janusch Monika
- Keller Anne-Sylvie
- König Patrick (D)
- Kronenberg Mirja
- Kuster Gerda
- Marolf Margrit
- Möckli Annagreth
- Ott Jasmin
- Pfisterer Sandra
- Schaer Karin
- Schmid Brigitta
- Schneider Daniela
- Spieser Sandra
- Stauffer Marianne
- Sulzer Sabina
- Thut Beatrice
- Vogelsang Günter (D)
- Wandfluh Maggie
- Weber Caroline

Mechaniker

- Acerboni Giancarlo
- Angst Kurt
- Bossert Walter
- Bucher Gustav
- Burgherr Markus
- Denzler Heinrich
- Gasser Beat
- Gittelbauer Roland (D)
- Gruber Victor
- Hediger Ruedi
- Huber Gabriela
- Hüsser Thomas
- Huwyler Hansruedi
- Keller Bruno († 4.7.13)
- Keller Daniel
- Keller Martin
- Maeder Hanspeter
- Meili Urs
- Müller Hansruedi
- Müller Peter
- Oetiker Hugo
- Pauli Urs
- Rickenbacher Walter
- Rohm Tim (D)
- Ronner Peter
- Rüetschi Jeannine
- Salutski Martin
- Sänger Karl
- Schulze Günter
- Sidler Werner
- Stettbacher Hans-Peter
- Stettler Hanspeter
- Uike Kyoko
- Vetterli Stephan
- Vollenweider Dennis
- Waeber René
- Weber Jean
- Weber Max
- Zsidy Johann

Piloten

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

FREIWILLIGE MUSEUM

Aufsicht

- Eichenberger Fritz
- Ernst Manfred
- Grossenbacher Roland
- Gubler Robert
- Gutherz André
- Hotz Peter
- Huber Ernst
- Kriesi Kurt
- Lüthi Anton
- Schenkel Jakob
- Stamm Martin
- Stucki Bernhard
- Wezel Bruno
- Zuber Anton

Führer

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

Ein guter Eindruck



BAUMGARTNER
D R U C K A G
Kirchbergstrasse 105 3401 Burgdorf
Telefon 034 428 29 29 Fax 034 428 29 20
info@bagdruck.ch www.bagdruck.ch

Instruktoren P3

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

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, Fotograf
Erne Nando, Polygraf
François Fritz
Veranstalter Mönchengladbach
Gerber Hans, Archiv
Gitchenko Cedric, Safety Manager
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.
Rinderknecht Ruedi, Chef Operation
Sigg Fritz
Erhalt von historischem Material
Steiner René
Erhalt von historischem Material
Wegmann Erika, Telefonzentrale
Weilenmann Gottfried,
Neue Museumswelt

Objektpaten

Ackermann Roland
Balmer Hugo
Baumberger Manuel
Benz Beat
Blum Albin
Egli Philippe
Fritsch Alfred Richard
Gähwiler Manuel
Gubler Robert
Huber Ernst
Huber Heidi
Hüsser Thomas
Inglin Hermann
Jäggi-Häusler Esther
Kaelin Max
Lüthi Anton
Reinmann Urs
Schlöpfer Ernst
Schneider Felix
Schuppisser Vreni
Schuppisser Willi
Schürch Berthold
Seiler René
Uike Kyoko
Von Werdt Barbara
Wegmann Ulrich
Wezel Bruno
Winkler Ralph

Maintenance Group

Hug Rolf
Kaelin Max
Kriesi Kurt
Maag Ruedi
Murbach Hugo
Schenkel Jakob
Stucki Bernhard
Wezel Bruno

Wir verabschieden uns von

Alder Ernst, Pilot
Bucher Gustav, Mechaniker
Egli Doris, Administration
Ferrero Enrico, Führer
Fischer Barbara, ISP
Gähwiler Manuel, Objektpate
Grossenbacher Roland, Aufsicht
Gitchenko Cedric, Safety Manager
Heuberger Beatrice,
Gazette Redaktionskommission
Huwyler Hansruedi, Mechaniker
Kaelin Max, Maintenance Group
Kronenberg Mirja, ISP
Kuster Gerda, ISP
Müller Roland,
Gazette Redaktionskommission
Murbach Hugo, Maintenance Group
Rinderknecht Ruedi, Chef Operation
Rüetschi Jeannine, Mechaniker
Rychener Peter, Pilot
Schlöpfer Ernst, Objektpate
Schuppisser Vreni, Objektpate
Sidler Werner, Mechaniker
Wezel Bruno, Aufsicht,
Maintenance Group

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



«Bei uns holst du dir deinen definitiven Führerausweis!»

2-Phasenausbildung (WAB-Kurs I + WAB-Kurs II) für PW und Motorrad.

TCS- und Cooldown Club-Mitglieder profitieren von Rabatten.



DRIVE Z AG

Das Zürcher 2-PhasenausbildungsCenter der Fahrlehrer und des TCS
Überlandstrasse 255, 8600 Dübendorf

Fon 044 820 40 80 Fax 044 820 40 82
info@drivez.ch www.drivez.ch

KONTAKTE AIR FORCE CENTER



VFL

vf@airforcecenter.ch
Fax 044 823 26 53
Sekretariat 044 823 23 23
Mitgliederbetreuung 044 823 23 23

Präsident VFL: Urs Loher
Präsidentin Stiftung VFL: Rita Fuhrer



AIR FORCE CENTER

Überlandstrasse 255
8600 Dübendorf
www.airforcecenter.ch
info@airforcecenter.ch

Kurt Waldmeier, CEO
Telefon 044 823 20 83
Fax 044 823 26 53
kurt.waldmeier@airforcecenter.ch

Rita Walder
Telefon 044 823 29 81
Fax 044 823 26 53
rita.walder@airforcecenter.ch



STIFTUNG MHMLW

archiv@airforcecenter.ch

Elisabeth Bengzon
Bild- und Dokumentenarchiv
Telefon 044 823 23 26
elisabeth.bengzon@airforcecenter.ch

Urs Ritter
Erhalt von historischem Material
Telefon 044 823 24 08
urs.ritter@vtg.admin.ch



JU-AIR

info@airforcecenter.ch
Telefonzentrale 044 823 20 17

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

Sekretariat 044 823 23 23

Reservation
Rundflüge JU-52 044 823 20 05
Dienstag – Freitag von 14.00 – 16.00 Uhr

Reservation Charterflüge
Schriftlich per Fax 044 823 26 53



FLIEGER FLAB MUSEUM

info@airforcecenter.ch
Fax 044 823 26 53
Telefonzentrale 044 823 23 24

Öffnungszeiten
Montag geschlossen
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



RESTAURANT HOLDING

Nicole Locatelli
Telefon 044 823 23 25
Fax 044 823 26 53
holding@airforcecenter.ch

Öffnungszeiten
Montag geschlossen
Dienstag/Mittwoch 09.00 – 18.00 Uhr
Donnerstag/Freitag 09.00 – 23.00 Uhr
Samstag 08.30 – 23.00 Uhr
Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr



ANSI HANDELS –
UND SPORTSERVICE AG
Reisen, Events

Monika Janusch
Telefon 044 823 29 86
Fax 044 823 26 53
monika.janusch@ansiag.ch



REDLEF GMBH
Buchhaltung, Steuern,
Beratungen

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

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 2014

JU-AIR 2014 INLAND

23.05.	Sion	Erlebnisreise
03./04.05.	Arbon	Arbon Classics, Rundflüge
31.05.	Meiringen	Erlebnisreise, Rundflüge
11.06.	Buochs	Erlebnisreise Stanserhorn
13.06.	Ambri	Erlebnisreise
25.06.	Sion	Erlebnisreise
11.07.	Samedan	Erlebnisreise Rosegtal
28./29.07.	Locarno	Erlebnisreise
08./09.08.	Locarno	Erlebnisreise
15.08.	Samedan	Erlebnisreise Rosegtal
22.08.	Ambri	Erlebnisreise
30.08 / 07.09	Payerne	AIR 14 Tagesausflug
05.09.	Saanen	Erlebnisreise
06.09.	Saanen	Rundflüge
12.09.	Samedan	Erlebnisreise Rosegtal
26.09.	Sion	Erlebnisreise

Abendflüge während der ganzen Zeit



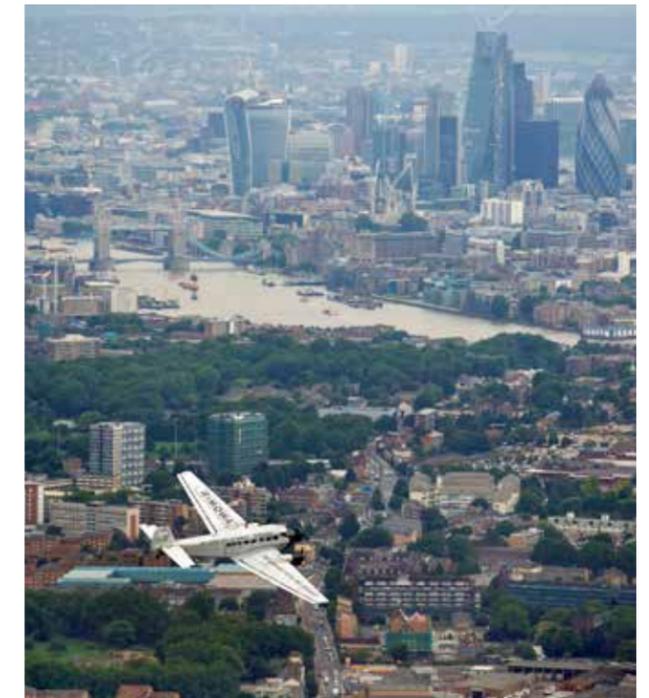
MUSEUMSTERMINE 2014

12.04.	Generalversammlung VFL
04.05.	Love Ride 22 Switzerland
22./23.06.	Heli Challenge
19./20.07.	Ausstellung Höhere Fachprüfung für Floristen
30./31.08.	Ausstellung 100 Jahre Luftwaffe
20.9. - 19.10.	Ausstellung Retrospektive Rolf Knie 2014
01.11.	Modellfliegerbörse

VORTRÄGE 2014 IM AIR FORCE CENTER

26.03.	Mirage III S/RS-Jäger der Superlative
21.05.	Moderne Luftkriegsführung
17.09.	Geschichte der Schweizer Flab
12.11.	Luftkrieg im Zweiten Weltkrieg

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



JU-AIR 2014 AUSLAND

16.05.	Colmar (F)	Erlebnisreise
24./25.05.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
06.-09.06.	La Ferté Alais (F)	Überflüge und Rundflüge
27./28.06.	Bozen (I)	Erlebnisreise
04.07.	Innsbruck (A)	Erlebnisreise
11.-13.07.	Wels (A)	Überflüge und Rundflüge
12./13.07.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
18.-21.07.	Bensheim (D)	Überflüge und Rundflüge
23.-25.08.	Zwickau (D)	Überflüge und Rundflüge
06.-08.09.	Pirmasens (D)	Überflüge und Rundflüge
03.-05.10.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
ab April	Mönchengladbach/ Umgebung (D)	Rundflüge

Mehr Infos unter:

www.airforcecenter.ch
www.ju-52.com
www.ju52rundflug.de
www.wmw.at
www.arbon-classics.ch



PIRMASENS UND UMGEBUNG

6. – 8. SEPTEMBER 2014

Samstag, 06. September 2014

In Dübendorf beginnen wir unsere dreitägige VFL-Reise mit dem Bus oder der JU-52 nach Lachen-Speyerdorf. Mit unserem Bus fahren wir dann in die nahe gelegene Stadt Pirmasens, das Tor zum Pfälzerwald. Seit dem 18. Jahrhundert werden in dieser Stadt Schuhe hergestellt. Das Wissen um die moderne Schuhproduktion ist in Pirmasens immer noch zu Hause und wird in der Deutschen Schuhfachschule, der modernen Fachhochschule und dem Internationalen Schuhkompetenz Centrum vermittelt. Mehr über Pirmasens werden wir auf einer ca. 90 minütigen «Schlabbetour» erfahren. Anschliessend beziehen wir die Zimmer für die nächsten zwei Nächte im Hotel Kunz.



Kosten

Pauschalpreis: CHF 460.–/EZ-Zuschlag CHF 80.–
Zuschlag mit JU-52 Dübendorf – Lachen-Speyerdorf
CHF 200.–

2 Nächte Zimmer/Frühstück im Hotel Kunz, Pirmasens, Car-fahrt, Eintritte und Führungen in Pirmasens und Hermeskeil. (Die Preise verstehen sich bei einer Mindestbeteiligung von 15 Personen).

Anmeldefrist: 30. Mai 2014

Auskünfte und Anmeldungen:

Yolanda Roth-Bürgi
Kirchackerstr. 28
4422 Arisdorf
079 351 72 51
yolanda.roth@hispeed.ch

Bei Abmeldung oder Nichtteilnahme wird ein Unkostenbeitrag in Rechnung gestellt: bis 28 Tage vor Abreisetag 25%, bis 14 Tage vorher 50% und ab 7 Tage vor der Reise 100%.

Sonntag, 07. September 2014

Nach dem Frühstück fahren wir nach Hermeskeil, eine Stadt im Landkreis Trier-Saarburg in Rheinland Pfalz. Dort befindet sich auf einer Fläche von 76'000 qm die grösste, private Flugausstellung. Es ist ein Familienunternehmen, das 1973 gegründet wurde. Die Führung wird eine Wanderung durch die Fluggeschichte sein, dabei können über 100 originale Flugzeuge, 60 Flugmotoren und reichhaltige flugtechnische Informationen und Details aus allen entwicklungsgeschichtlichen Epochen der Luftfahrt entdeckt werden. Im Museumscafé, einer Concorde, können Sie sich von den vielen Eindrücken erholen.

Montag, 08. September 2014

Nach Absprache: Der Tag steht Ihnen zur freien Verfügung, sei es für einen Einkaufsbummel durch Pirmasens oder geniessen Sie einfach die Wellnessanlage des Hotels oder eine Führung durch die Festungsanlage Westwall. Rückfahrt in die Schweiz: am frühen Nachmittag

BESICHTIGUNG FESTUNGS- MUSEUM CRESTAWALD

MITTWOCH, 18. JUNI 2014

Das Festungsmuseum Crestawald ist ein militärgeschichtliches Museum bei Sufers im Rheinwald. Die Festung wurde 1939 gebaut und 1941, während des zweiten Weltkriegs in Betrieb genommen. Kernstück der Festung waren die beiden Kanonen Silvia und Lukrezia. Die Nahverteidigung der Festung bestand aus einzelnen in die Felsen gesprengten Stellungen für Maschinengewehre, Kanonen zur Panzerabwehr und drei Fliegerabwehrgeschützen. Rund um die Uhr waren 95 Soldaten in der Anlage stationiert. Im Jahr 2000 wurde die Anlage nach Jahrzehnten Geheimhaltung für die Öffentlichkeit freigegeben und zugänglich gemacht. Wir haben die Gelegenheit bei einer 1.5-stündigen Führung mehr über die Anlage zu sehen und zu erfahren.



Auskünfte und Anmeldungen:

Yolanda Roth-Bürgi
Kirchackerstr. 28
4422 Arisdorf
079 351 72 54
yolanda.roth@hispeed.ch

Bei Abmeldung oder Nichtteilnahme wird ein Unkostenbeitrag in Rechnung gestellt: bis 28 Tage vor Abreisetag 25%, bis 14 Tage vorher 50% und ab 7 Tage vor der Reise 100%.

Kosten

CHF 115.–. Car-Fahrt, Museumseintritt, Führung, Mittagessen ohne Getränke. (Die Preise verstehen sich bei einer Mindestbeteiligung von 15 Personen.)

Die Teilnehmerzahl ist beschränkt, Anmeldeschluss: 15. April 2014.

ANMELDUNG

Teilnahmeberechtigt sind die Mitglieder des VFL mit ihren Angehörigen und Freunden.

Bei Abmeldung oder Nichtteilnahme wird ein Unkostenbeitrag in Rechnung gestellt: bis 28 Tage vor Abreisetag 25%, bis 14 Tage vorher 50% und ab 7 Tage vor der Reise 100%. Die Preise verstehen sich bei einer Mindestbeteiligung von 15 respektive 20 Personen.

Yolanda Roth-Bürgi
Kirchackerstrasse 28
4422 Arisdorf
Mobile 079 351 72 54
yolanda.roth@hispeed.ch

PIRMASENS UND UMGEBUNG – 6. – 8. SEPTEMBER 2014

CAR CHF 460.– JU-52 CHF 660.– EZ-ZUSCHLAG +CHF 80.–

BESICHTIGUNG FESTUNGSMUSEUM CRESTAWALD – MITTWOCH, 18. JUNI 2014
CAR CHF 115.–

Name _____

Strasse, Ort, PLZ _____

Telefon _____ Anzahl Personen _____

Teilnahme-Bestätigung und Detailprogramm werden den Angemeldeten jeweils etwa drei Wochen vor der Abreise zugestellt.



MUSIKALISCHE HÖHENFLÜGE

FREITAG 16. MAI 2014

Das tiefe Brummen der JU-Motoren klingt vielen Fans wie Musik in den Ohren. Doch nun gibt es bei der JU-AIR ein neues Angebot, das experimentierfreudigen Fluggästen ein ganz spezielles akustisches Erlebnis bietet: Den Mozart-Flug.

Ein exklusiveres Musikvideo muss man sich erst einmal vorstellen! Zum Klang der Serenata Notturna in D-Dur, KV 239 N°6, Flötenkonzert in G-Dur, KV 313 N° 1 oder zu Auszügen aus der Kleinen Nachtmusik gleitet die JU über den Glärnisch und den Hüfigletscher, durchquert das Maderanertal und umkreist die Mythengipfel. Und sie passiert historische Baudenkmäler wie das Kloster Einsiedeln und Schloss Rapperswil.

Gäste eines Probeflugs, dessen Programm der Dirigent Andreas Zwingli für die JU-AIR zusammengestellt hat, zeigten sich begeistert. Zitat: «Vielen Dank für dieses einmalige Erlebnis. Es war für uns das absolute Highlight! Musikalisch hat uns die Darbietung wirklich erstaunt, denn wir befürchteten, dass das Motorengeräusch stören würde. Dies war keineswegs der Fall. Die Komposition mit der wechselnden dramatischen Felsenlandschaft ist vollends gelungen. Wir sind überzeugt, dass diese Art von Flugerlebnis vielen Menschen die Fliegerei näher bringen könnte.»

Abgerundet wird dieser musikalische Höhenflug mit einem passenden Dinner im Restaurant Holding. Geplantes Durchführungsdatum: Freitag, 16. Mai 2014, 18.30 Uhr. Der Flug wird nur bei günstiger Witterung durchgeführt. Preis inkl. Nachtessen 420 Franken pro Person. Anmeldung unter: 044 823 23 23 oder info@airforcecenter.ch, Stichwort «Musikflug».



IMPRESSIONEN VERANSTALTUNGEN 2013

GV VFL 2013

Auch im Jahr 2013 trafen sich rund 300 Personen an der Generalversammlung des Vereins der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL). Man konnte auf ein erfreuliches Geschäftsjahr zurückblicken. Erstmals in der Geschichte des VFL überschritt die Bilanzsumme 5 Millionen Franken. Das ist primär auf den guten Geschäftsgang des Bereichs JU-AIR zurückzuführen. Zudem wurde das neue Konzept für das Flieger Flab Museum verabschiedet. Mehr dazu auf Seite 62. (mjw)



GESAMTBUNDES RAT AUF BESUCH

Auf der traditionellen Bundesratsreise 2013 beehrte uns am 4. Juli die Landesregierung «in corpore» mit einem Besuch im Air Force Center.

Während der zweistündigen Visite präsentierten unsere freiwilligen Führer im Schnellverfahren unsere Ausstellung, und da sich nicht mehr als drei Bundesräte gleichzeitig in einem Flugzeug aufhalten dürfen, wurden kurzerhand drei Rundflüge mit der Tante JU über das Zürcher-Oberland gemacht, um die Heimat des Bundespräsidenten aus der Vogelperspektive zu präsentieren. Die paar Stunden in Dübendorf haben sicher dazu beigetragen, der Landesregierung zu zeigen, was mit freiwilliger Arbeit, klaren Zielvorgaben und innovativem Management alles möglich ist. Danke für die interessanten Stunden! (kw)



Der Organisator Bundesrat Ueli Maurer wird im Museum empfangen.



Fotoshooting in der JU, Bundesrätin Simonetta Sommaruga



Eveline Widmer-Schlumpf, Didier Burkhalter, Ueli Maurer, Doris Leuthard, Johann Schneider-Ammann, Simonetta Sommaruga, Alain Berset

LOVE RIDE 2013

SCHÖNSTER BIKER-ANLASS DER SCHWEIZ

5500 Motorräder, 10 000 Besucher, 350 000 Franken Spendeneinnahmen und rund 270 behinderte Menschen, die bei schönstem Wetter einen Töffausflug geniessen konnten! Dies ist die Kurzbilanz des Love Ride, der am 5. Mai 2013 bereits zum 21. Mal durchgeführt wurde. Seit 1995 ist er auf dem Flugplatz Dübendorf beheimatet. Denn wo sonst gäbe es genügend Platz für einen solch gigantischen Anlass? Ursprünglich entstanden ist der Love Ride vor knapp 30 Jahren in Glendale/Kalifornien. Von dort gelangte die Idee in die Schweiz, wo sie sich seither bestens etabliert hat. Dank dem Engagement zahlreicher Freiwilliger können jedes Jahr kleine und grosse Projekte



finanziert werden, die Muskelkranken und Körperbehinderten eine bessere Mobilität ermöglichen. Darunter Generalabos für die Bahn, behindertengerechte Autos, Feriencamps und vieles mehr. Der Love Ride 2014 findet am 4. Mai statt. (mjw)

GROSSAUFMARSCH

Der Baustoffkonzern Holcim führte seine Generalversammlung auch dieses Jahr auf dem Gelände des Air Force Centers durch. Den rund 2000 Gästen steht dabei jeweils auch das Museum offen. Die GV 2013 war allerdings von einigen Nebengeräuschen begleitet. Gewerkschaften und rund 150 Holcim-Angestellte aus ganz Europa protestierten gegen Entlassungen. Die Demonstration verlief jedoch friedlich. (mjw)



WALZENPARADE

Nach einem halben Jahrhundert harter Arbeit darf auch ein Strassenbauer mal in die Luft gehen. Anfang Juni feierte die Inauen Strassenbau AG aus Uster ihr 50-jähriges Bestehen. Daher rollten für einmal recht ungewöhnliche Fahrzeuge auf das Gelände des Air Force Centers. Ein halbes Dutzend Strassenwalzen bildete eine gelungene Kulisse für das zweitägige Jubiläumsfest. Ein Tag war für die Kunden bestimmt, einer für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Kinder waren begeistert vom Karussell und den Pingpong-Tischen, für die Erwachsenen bildete das Highlight des Anlasses der Flug mit der JU-52. (mjw)



GROSSER AUTOTAUSCH

Für grosse Firmen wird auch etwas Simple wie der Autokauf zu einer generalstabsmässigen Übung. So auch für die Elektrobaer-Group, einem Schweizer Familienunternehmen, das sich auf Elektroinstallationen, Telecom- und EDV-Anlagen sowie Automationen, Schaltanlagenbau und Haushaltgeräte spezialisiert hat. Die Firma beschäftigt 250 Mitarbeiter, von denen ein Grossteil im Aussendienst tätig ist. Entsprechend gross ist der Fahrzeugbedarf. 2013 wurde die Firmenflotte nach einer Einsatzzeit von 5 Jahren wieder ersetzt. Um fast 100 Autos zu tauschen braucht es nicht nur genügend Platz, sondern auch einen ausgeklügelten Taktfahrplan. Das Areal des Air Force Centers eignet sich gut für ein solches Unterfangen und so steuerte am Samstag 15. Juni ein Mitarbeiter nach dem andern seinen «alten» Wagen nach Dübendorf und erhielt dort – natürlich nur gegen Unterschrift! – einen Neuen. Viele nutzten die Zeit für einen Schwatz mit Teamkollegen im improvisierten Kafistübli in der Harro-Koepke-Halle, danach gings ab ins verdiente Wochenende.



Ob Elektrobaer auch Elektroautos bekam? AMAG-Autowelt-Zürich, die Lieferantin der Wagen verneint. Die Mehrheit der ausgelieferten Škodas seien GreenLine-Modelle, also sehr sparsam. Die zurückgegebenen Firmenautos werden von AMAG nach einem gründlichen Service als Occasionen verkauft. (mjw)

EUROPAS GRÖSSTES HELI-TREFFEN



Der Zuschaueraufmarsch war auch bei der dritten Durchführung des Heli Challenge Switzerland – einer Flugshow für Modellhelikopter – wieder beeindruckend. Die Veranstalter schätzen, dass zwischen 6000 und 7000 Personen am 22./23. Juni ihren Weg zum Air Force Center fanden. Damit ist der Anlass das grösste Heli-Treffen Europas.

Zu den Highlights des Wochenendes gehörte neben einer Nachtflugshow auch das Display des echten Super Puma, einem Transporthelikopter der Schweizer Armee. Die Piloten genossen den Applaus sichtlich, als sie im Heli von ihrer Bodencrew mit dem Zugfahrzeug vom Landeplatz zum Publikum gezogen wurden.

Am Sonntag bot unter anderem der Free Style Event Spannung. Einige der besten europäischen Modellheli-Piloten flogen eine Kür. Das Publikum bestimmte mit der Lautstärke des Applauses den Sieger: Es war Dario Neuenschwander ein Schweizer. Mehr zu den Organisatoren des Anlasses unter www.rc-helischule.ch und www.modellsport.ch. (mjw)

QUIETSCHENDE REIFEN



Nach diesem Tag waren die Pneus von 70 Autos futsch. Doch im Sinne der Sicherheit lohnt sich dieser Gummiverschleiss. Ein Augenschein beim jährlichen Training der Fahrerinnen und Fahrer von Polizei-, Sanitäts- und Feuerwehrautos.

Der Flugplatz Dübendorf bietet für einen Fahrkurs verschiedene Vorteile: Es hat viel Platz und vor allem wachsen dort keine Bäume. So darf theoretisch auch mal ein Fahrmanöver schief gehen. Im Alltagsverkehr wäre dies hingegen fatal. Und darum wird geübt. Jedes Jahr trainieren «Blaulicht»-Fahrer aus der Deutschschweiz in Grund- und Wiederholungskursen ihre Fähigkeiten. Meist in Dübendorf, denn Veltheim, ein vergleichbarer Trainingsort für Privatpersonen, wäre für den grossen Anlass zu klein. Dieses Jahr beteiligten sich innerhalb von vier Tagen insgesamt rund 600 Kurs Teilnehmerinnen und -teilnehmer. Die Berufskollegen aus der Westschweiz trainieren in der Regel in Payerne.

Steuern mit dem Gaspedal

Organisiert wird der Kurs durch die Kantonspolizei Zürich. Kursleiter Peter Hartmann erläutert die wichtigsten Übungen: «Zum einen feilen die Leute an ihrer Kurventechnik und zum anderen gehört die Vollbremsung zum

Programm». Gebremst wird auf nasser Fahrbahn. Das erhöht die Schwierigkeit ein wenig, aber das Wasser hat noch einen wichtigen anderen Vorteil: «Bei trockenem Belag wären die Pneus schon am Mittag durchgefahren», erklärt Hartmann, «das intensive Training setzt ihnen zu.» So müssen diese erst am Abend ausgewechselt werden. Auf dem überdachten Vorplatz des Air Force Centers stehen dafür sieben Wechselstationen bereit.

Wie auf der Skipiste wird an einem anderen Übungsposten auch gewedelt. Die Instrukturen haben mit orangefarbenen Leitkegeln eine relativ enge Slalomstrecke markiert. Diese gilt es möglichst schnell zu durchfahren. Dabei spielen die Fliehkräfte dem einen oder anderen Fahrer einen Streich. Hartmann: «Im Arbeitsalltag müssen zwar auch Polizeiautofahrer selten wedeln, aber es ist wichtig, dass man für den Notfall auch eine solche Technik abrufen kann.»

Es sei einfach, aus einem Auto die volle Leistung herauszuholen und beispielsweise extrem zu beschleunigen. Diese Power jedoch auch zu beherrschen und ihre Feinheiten zu nutzen, sei etwas anderes, meint Hartmann. Eine dieser Feinheiten ist das Steuern mit dem Gaspedal, eine Technik, die im Rahmen dieses Kurses auch geübt wird. Sie hilft den Fahrern Kurven möglichst schnell und ohne heikle, abrupte Bremsmanöver zu nehmen. «Bei mehr Gas treibt es einen eher aus der Kurve, bei weniger Gas wird der Radius enger», erklärt Hartmann. Es sei wichtig, dass die Fahrer ein gutes «Gschpüri für ihr Auto bekämen. An diesem Übungstag können sie an ihren Fähigkeiten feilen und neue Tricks erwerben.

«Knieschoner»

Seit 3 Jahren gehört auch eine Ergotherapeutin zu den Dozenten. Sie gibt Tipps, wie sich der Sitz optimal einstellen lässt, um Haltungsschäden im Alltag und Fehlbelastungen im Extremfall zu vermeiden.

Text: Mirella Wepf | Bilder: Kurt Dätwyler



AUF TOUREN

Wetterbericht studiert, Navi programmiert, Karten kopiert. Bidon montiert, Rucksack gepackt und Büro geschlossen – am ersten Septemberwochenende ist das Profiteam des Air Force Centers anderweitig ausgeflogen.



Es heisst zwar Sonntag / Ruhetag, dennoch geht es am frühen Morgen betriebsam zu und her vor dem Air Force Center. Drei Busse sind bepackt mit Mountainbikes, Rennvelos und E-Bikes sowie vierzehn sehr motivierten Fahrerinnen und Fahrern. Walter Höhn hat für die Festangestellten eine zweitägige Reise ins Berner Oberland organisiert.

Nach zwei Stunden erreichen wir das Restaurant Rössli neben dem Flugplatz Meiringen. Eine Tafel verheisst nichts Gutes: BETRIEBSFERIEN! Die Tür ist jedoch offen, ein paar Stammgäste schauen skeptisch. Der Besitzer will nichts wissen von vorbestellten Sandwiches – er hats vergessen. Aber im Nu sind einige Getränke serviert und die spontan gemachten Einklemmten schmecken prima. Glück gehabt, Walter... und erst noch spendiert von der Redlef GmbH, merci!

Nächstes Ziel: Wilderswil. Die routinierten Rennvelofahrerinnen und -fahrer folgen der geteerten Strasse auf der rechten Seite des Brienersees. Für die E- und Mountainbi-

ker hat Walter Höhn die landschaftlich reizvolle linke Seite ausgesucht, die deftigen Steigungen hat er im voraus wohlweislich verschwiegen... Zur Belohnung gibts eine phänomenale Sicht auf den See und die Giessbachfälle.

Weiter gehts Richtung Grindelwald. Bei diesen Steigungen nützt auch ein E vor dem Bike nichts, ums Strampeln kommt man nicht herum. Je höher die Eigenleistung, desto mehr Unterstützung kriegt man vom E-Bike (eigentlich wäre es besser umgekehrt!). Aber spätestens im Hotel Wetterhorn ist dann alles wieder gut.

Frisch herausgeputzt und «guetschmökkig» sitzen bald darauf alle am schön gedeckten Tisch und der exzellente Rotwein spült den drohenden Muskelkater weg. Das ist gut so, denn am nächsten Tag gehts auf die Grosse Scheidegg!

Das Geklapper der Velopumpen weckt am nächsten Morgen die letzten Schlafkappen und bald heisst es: Fototermin, alle

zusammen! Da drei Kolleginnen eine Wanderung machen, müssen sich für das Foto die Wanderer und Velofahrer synchron bewegen, das Resultat – wohlgernekt nach mehreren Versuchen! – sieht man auf der Seite 21.

Postautos und LKWs mit Anhänger als Gegenverkehr auf schmaler, steiler Strasse, das ist eine Herausforderung! Dafür ist dann die Abfahrt lang, holprig, kurvig und schnell. Hie und da kommt ein Auto mit GB-Nummer entgegen, und Wanderer überqueren die Strasse mit Vorliebe in unübersichtlichen Kurven. Trotzdem sind einige der Crew so schnell, dass sie das Restaurant linkerhand übersehen, so ist der nächste Treffpunkt halt Meiringen.

Das Hotel Victoria (14 Gault Millau Punkte) hat überraschenderweise im Garten noch Platz. Kurz darauf wird klar, warum. Nur wenige Meter entfernt nimmt ein Betonmischer mit Getöse seine Arbeit auf. Zum Glück gibt es noch einen hinteren Garten und mit vereinten Kräften zügeln wir Tische, Stühle, Sets und Gläser. Dann gehts zurück zum Ausgangspunkt, wo auch unsere Wandervögel nach einer tollen Rundwanderung bereitstehen.

Eine staufreie Heimfahrt beendet den Ausflug, ein grosser Dank geht an unseren Chef Kurt Waldmeier, der diese Reise finanziell ermöglicht hat und an Walter Höhn für die tolle Organisation. Alle sind gesund und zufrieden wieder zuhause, gestärkt für neue gemeinsame Taten.

Text: Rita Walder | Bild: Kurt Dätwyler



Das lange Warten des Leaders Tobias Koch



Gemütliche Runde nach dem anstrengenden Anstieg

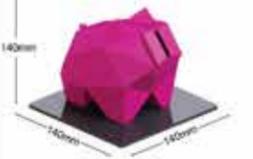


Lernen Sie den Cube[®] 3D-Drucker kennen!

Der ultra- portable, plug und play 3D-Drucker für Zuhause, Schule oder Büro. Erwecken Sie Ihre Ideen zum Leben.



SFr. 1590,-
exkl. MwSt.

<p>Drucken über Wi-Fi Der Cube home 3D-Drucker verfügt über Wi-Fi. Keine Kabel.</p> 	<p>Druckvolumen: Würfel von 140mm Die Cube Printfläche beträgt 140x140x140mm.</p> 	<p>Cube Software Laden. Kontrolle. Drucken. Der Cubify Client.</p> 	<p>Einfache Patronen Einklicken und Drucken. Ganz einfach.</p> 
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

<p>CubeX[™] 3D-Drucker Der günstigste 3D-Drucker mit professioneller Druckqualität für Büro, Schule oder Zuhause.</p> 	<p>Sense[™] 3D-Scanner Fänge Deine Welt in 3D ein und entdecke das physikalische Fotogrammetrie mit dem Sense 3D-Scanner.</p> 	<p>Offizieller Händler in der Schweiz: VCS Productions GmbH Air Force Center 8600 Dübendorf Jetzt Kaufen: www.vcs.ch oder 3dprinters.vcs.ch sales@vcs.ch Tel. 044 820 22 70</p>
---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



INHALT

Impressionen Veranstaltungen 2013	26
Gute Bodenhaftung	29
Stabsübergabe	31
Reingelegt!	32
Neu an Bord	34
Zu Besuch bei der Queen	36
Eine Party mit Hindernissen	40
Wo sind sie geblieben?	42
Eisgekühlte Motoren	46
Die Rückkehr der F-13	50
JU-Abend der Freiwilligen	54

JU FAMILIENTREFF

Seit bald 20 Jahren bemühen sich die europäischen Besitzer der letzten flugfähigen JU-52 gemeinsam am Hahnweide Oldtimer-Fliegertreffen teilzunehmen, das alle zwei Jahre rund 30 km südöstlich von Stuttgart stattfindet. 2013 haben es die drei Schweizer Maschinen, sowie die in Mönchengladbach stationierte Maschine der JU-AIR und das Exemplar der Lufthansa wieder geschafft. Einzig die auf dem Flugplatz von La Ferté-Alais, unweit von Paris stationierte F-AZJU fehlte dieses Jahr bei den beliebten Formations- und Rundflügen. Mehr zu diesem Anlass auf: www.oldtimer-hahnweide.de (mjw)
Bilder: Günter Vogelsang



JU LEIHT RED BULL IHRE FLÜGEL

ServusTV ist ein österreichischer Privatfernsehsender, der sich zu 100 Prozent im Besitz der Red Bull Media House GmbH, einer Tochterfirma der Red Bull GmbH befindet. Der Sender ist auch in der Schweiz zu empfangen, über einzelne Kabelnetzbetreiber oder via IPTV.

In der zweiten Jahreshälfte 2014 strahlt ServusTV eine dreiteilige Dokumentarfilmreihe über historische Flugrouten aus. Die Hauptdarsteller: eine Messerschmitt 108, voraussichtlich eine Tiger Moth sowie die HB-HOS der JU-AIR. Diese flog Ende Oktober – pilotiert von Beat Schenk (rechts im Bild) und Bernhard Leuppi von Dessau nach Venedig, begleitet von einem Helikopter-Kamerateam.



Im 45-minütigen Film, der von der DOKFilm GmbH produziert wird, lebt die Zeit von damals nochmals auf, nicht zuletzt dank der historischen Kostüme. Als Pioniere der Luftfahrt vor rund 80 Jahren mit zum Teil abenteuerlichen Fluggeräten zum ersten Mal die Alpen überquerten war das Fliegen noch eine extreme Grenzerfahrung. (mjw)

Die JU-52 war das erfolgreichste Linienflugzeug ihrer Zeit. Dank ihr wurde die Lufthansa gross und bedeutend. 1936 gab es erstmals Linienflüge der Lufthansa und der ÖLAG (Österreichische Luftverkehrs AG) mit der JU-52 nach Venedig. In Dessau befanden sich die Junkers Flugzeugwerke.

NEUER SPONSOR

Die Firma BMW hiess früher BFW – Bayerische Flugzeugwerke AG. Bevor das deutsche Unternehmen 1928 zum Automobilhersteller avancierte, hatte es sich bereits mit dem Bau von Flugmotoren einen Namen gemacht. Die drei JU-Maschinen in der Schweiz sind die letzten, die noch mit Original-BMW-Motoren ausgerüstet sind. BMW Schweiz will dieses Erbe pflegen und hat deshalb entschieden, den Unterhalt der BMW-Motoren mit einem namhaften Beitrag zu unterstützen. Getreu dem Motto: «Keine Zukunft ohne Vergangenheit!» (mjw)



ÜBER DEM ZÜRIFÄSCHT 2013



EHRE FÜR JU BUCH

Das Jubiläumsbuch der JU-AIR ist 2013 in der Kategorie Corporate Books unter den Top Ten der deutschen Print-Stars gelandet, dem Innovationspreis der Deutschen Druckindustrie, «30 Jahre JU-AIR – Menschen. Fakten. Weltblech» ist liebevoll bebildert und enthält zahlreiche spannende Anekdoten aus der Geschichte der Dübendorfer Oldtimer-Airline. So zeigt es auf, weshalb 1986 eine Schweizer JU von marokkanischen Mirage F1 abgefangen wurde und wie die Wahl von Wladimir Putin die Weltumrundung von Tante JU vereitelte. Die Schweizer JU-52 sind zudem gefragte Film-Stars. (mjw)



Das Buch ist im Museumsshop des Air Force Centers erhältlich oder über Tel. 044 823 20 17. info@airforcecenter.ch

Preis: 35 Franken zzgl. Versandkosten.

FLUG IN DEN 7. HIMMEL

Zwei bis drei Mal pro Jahr wird auch in einer JU Hochzeit gefeiert. 2013 starteten zum Beispiel Melanie und Hansruedi Born aus Oberlunkhofen auf diese Weise ihre gemeinsame Lebensreise. Und im Sommer wurde sogar eine goldene Hochzeit in der JU gefeiert. (mjw)





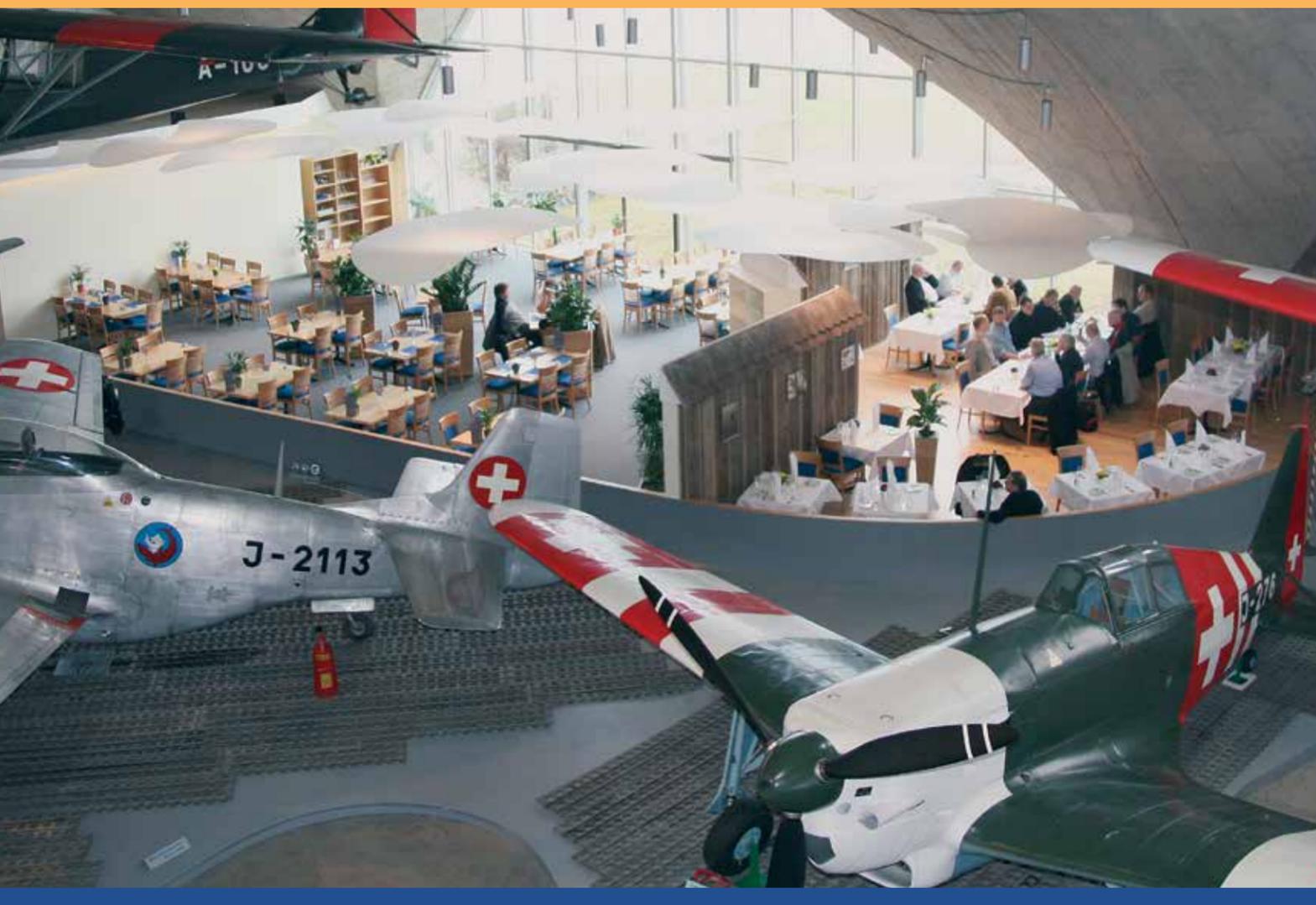
solar
installationen

Wir bringen Ihnen Sonne
in die Steckdosen!

PERFEKT
Elektroinstallationen

8716 Schmerikon, Tel. 055 292 12 56

Umbau Restaurant Holding



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

GUTE BODENHAFTUNG



Frischgebackene Postholder Ground Operation: Jasmin Ott, seit September 2012 bei der JU-AIR.

So richtig abheben kann man mit einem Flieger nur, wenn auch am Boden gute Arbeit geleistet wird. Im Jahr 2013 wurde die JU-AIR-Mitarbeiterin Jasmin Ott zum «Postholder Ground Operations» ausgebildet.

Ende Oktober 2013: Während Jasmin Ott der anstehenden Prüfung beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) leicht nervös entgegenblickt, gibt sich ihr Lehrer, JU-Pilot Andreas Pfisterer, ganz zuversichtlich: «Sie kann das!» Schliesslich habe sie schon mehr als ein halbes Jahr auf diesem Job gearbeitet und wir werden eine massgeschneiderte Vorbereitung durchführen. «Diese Prüfung ist am Ende nur noch «Zugemüse!» Zudem kenne er Jasmin schon seit ihrer gemeinsamen Zeit bei ExecuJet. «Ich war dort vier Jahre in der Abteilung «Crew Training» tätig, erklärt Jasmin. Doch vorerst ist noch eine Runde Büffeln angesagt. Und auch Andreas gibt zu, dass noch eine zünftige Portion Arbeit auf Jasmin wartet, obwohl sie in den vergangenen Monaten bereits sehr vieles von Kurt Waldmeier und Monika Janusch «on the job» gelernt hat.

Grosse Themenvielfalt

Ein «Postholder Ground Operations» (Fachbereichsleiter Bodenbetrieb) muss vieles können. Dazu gehört etwa das Zusammenstellen der Crews für die einzelnen Flüge oder die Flugplanung. Eine spezielle Herausforderung ist die Bodenplanung, wenn die Reise auf unbekannte Flugplätze geht. «In Dübendorf ist alles eingespielt, jeder weiss, was zu tun ist», erklärt Andreas, «aber für eine Landung im Ausland muss man zum Beispiel Wochen im Voraus Überflugs- oder Landebewilligungen einholen, und man muss

herausfinden, wo man die JU betanken kann und einen Parkplatz für sie suchen.» Meistens schaffe man dies telefonisch, manchmal sei aber eine Besichtigung vor Ort nötig.

Andreas, der kurz auch beim BAZL gearbeitet hat rechnet damit, dass er rund zwei Tage brauchen wird, um mit Jasmin die nötigen Unterlagen durchzuarbeiten. Alles auf Englisch. «Danach wird sie vermutlich etwa eine Woche Sitzleder investieren müssen, um sich für die Prüfung fit zu machen.» Auch Bernd Huckenbeck fungiert einige Stunden als Lehrer. Er ist der «Postholder Quality Management» (Leiter Qualitätssystem) der JU-AIR. Über die Qualitätssicherung und das Reportingsystem dem BAZL gegenüber müssen sämtliche anderen Postholder – bei der JU-AIR sind dies noch die Leitung Training, Technik und die Leitung Flugbetrieb – ebenfalls Bescheid wissen.

Gleiche Prüfung für JU-AIR und SWISS

Das Spezielle an Jasmins Ausbildung: sie muss auch sehr viele Dinge lernen, die sie für die Arbeit bei der JU-AIR nicht braucht. Denn die JU-AIR muss mit ihren vier Maschinen dieselben Richtlinien erfüllen wie die SWISS. Jasmin wird sich also auch mit der Benzinplanung von Jets, mit Überflugsberechtigungen bei Langstreckenflügen oder mit der Frage des Enteizens beschäftigen müssen, obwohl die JU-52 in der kalten Jahreszeit nur wenig fliegt. «Sie könnte also gleich als Chef «Dispatch» bei der SWISS anfangen», scherzt Andreas Pfisterer. Könnte! Denn am 4. Februar 2014 hat Jasmin die Prüfung bestanden.

Text: Mirella Wepf | Bild: Kurt Dätwyler

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

STABSÜBERGABE

JU-Pilot Andreas Pfisterer übernimmt von Ruedi Rinderknecht das Amt des Chief Flight Operations, wird also zum Fachbereichsleiter Flugbetrieb.

Gazette: Nach nur zwei Jahren hören Sie wieder auf, Herr Rinderknecht. Warum?

Ruedi Rinderknecht: Zum einen fliege ich nun seit bald zwei Jahren die JU-52 nicht mehr. Da wird der Abstand zum Kerngeschäft etwas gross. Zum anderen war ich von Anfang an nur als Übergangslösung eingeplant, bis ein geeigneter Nachfolger für Roli Bütler gefunden werden konnte. Und Andreas Pfisterer ist dieser Mann?

RR: Andy ist sicher eine Idealbesetzung, denn er hat auch in seinem Berufsleben – bei ExecuJet – ähnliche Funktionen innegehabt.

Was genau beinhaltet diese Aufgabe?

Andreas Pfisterer: Es geht darum, eine sichere Flugoperation zu gewährleisten. Ich bin beispielsweise (zusammen mit dem Postholder Crew Training) dafür verantwortlich, dass die Mitarbeiter richtig geschult sind, die Zusammenarbeit mit der Technik gut funktioniert oder dass die Crewmitglieder ihre DutyTime einhalten, also genügend Ruhezeiten haben. Die hauptberufliche Flugtätigkeit der Besatzung bei anderen Airlines muss hier eingerechnet werden. Oder wenn ein neuer, unbekannter Flugplatz angefliegen wird, muss ich diesen allenfalls rekognoszieren. Letztes Jahr bei der grossen USA-Reise der JU war der Postholder Flight Operations also speziell gefordert. Auch bei Zwischenfällen, etwa technischen Problemen oder gar eines Flugabbruchs (frühzeitige Landung auf Ausweichflugplatz) auf Grund von schlechtem Wetter rapportieren die jeweiligen Crews an mich.



Roland Bütler bei der Ausbildung mit Andreas Pfisterer.



Ruedi Rinderknecht übergibt an Andreas Pfisterer.

Das klingt nach ziemlich viel Papierkram.

RR: Stimmt. Und ehrlich gesagt, mir liegt das Administrative nicht so wahnsinnig. Fliegen ist definitiv schöner! (lacht). Aber der menschliche Teil dieses Jobs – das Teamwork und der Goodwill der Truppe, den ich geniessen durfte – war toll.

Und warum machen jetzt Sie den Job, Andreas Pfisterer?

AP: Die Fliegerei und die JU-AIR, das ist für mich einfach «dä Plausch und eine Herausforderung der speziellen Art. Andere züchten Vögel oder gehen in den Schützenverein. Ich habe dieses Hobby.

Müssen Sie für diesen Job eigentlich eine Prüfung machen?

AP: Nein, da ich bereits ähnliche Aufgaben erfüllt habe. Zwischen meiner Zeit bei Swissair und ExecuJet war ich zudem zwei Jahre lang Inspektor beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL. Da habe ich diese Prüfung sogar selber abgenommen.

R.R. Bei mir wars anders. Ich hatte als Ex-Militär- und Swissairpilot einen anderen Hintergrund. Deshalb musste ich auch als «Altgedienter» noch beim BAZL für ein Assessment antraben.

Und was machen Sie jetzt ohne JU-AIR?

RR: Zusammen mit ehemaligen Fliegerkollegen bin ich oft im Rebberg und helfe bei der Weinproduktion. Daneben genieße ich die heranwachsenden Enkel und verschiedene Freundeskreise. Ich reise und lese gerne: langweilig wird es mir nicht. Im Moment fliege ich auch noch eine Piaggio. Allerdings nicht mehr ewig. Ich will aufhören, solange ich noch fit bin.

Interview: Mirella Wepf | Bilder: Kurt Dätwyler



REINGELEGT!

Auch der Notfall muss geübt werden. Deshalb finden bei der JU-AIR jährlich so genannte Refresher-Kurse statt. Für den grössten Lacher sorgte dieses Mal Tele Top.

Die JU-AIR fliegt zwar seit Jahren unfallfrei, aber die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sollten auch bei Pleiten, Pech und Pannen richtig reagieren können. So lernen sie Feuer zu löschen, erste Hilfe zu leisten, oder sie üben, wie man mit einem renitenten Passagier am besten umgeht.

Sämtliche Freiwilligen müssen pro Jahr mindestens einen Auffrischkurs – neudeutsch Refresher genannt – absolvieren. Je nach Aufgabenbereich umfassen diese Kurse auch neue Sicherheitsvorschriften der europäischen Luftfahrtbehörde, Feinheiten der Motorwartung oder sie betreffen Änderungen in der Administration. Geübt wird aber auch Handfestes. So muss eine ISP (Flugbegleiterin) beispielsweise fähig sein, im Notfall einen Piloten, der ohnmächtig wird, am Sitz festzubinden, damit der Co-Pilot die Maschine sicher weitersteuern und zu Boden bringen kann. Beim Auffrischkurs vom März 2013 stand unter anderem eine simulierte Notlandung, inklusive Evakuierungsübung auf dem Programm.



Ein Verletzter wird geborgen.

Geheimes Drehbuch

Zusammengestellt hat die Übung Martin (Mamü) Müller, der Chef-Fluglehrer der JU-AIR und Hannu Ruprecht. Co-Pilot an diesem Tag ist Andreas Heer. «In command» ist Ernst Alder, der an diesem Tag einen seiner letzten Flüge mit der JU genießt. Nur wenige Wochen später wird er die Altersgrenze 65 erreichen, danach darf er nach geltendem Recht keine kommerziellen Flüge mehr ausführen. Als ISP agiert Sandra Pfisterer.

Das Drehbuch für die Notfallübung ist derart geheim, dass erst wenige Minuten vor dem Start klar wird, dass die Maschine tatsächlich abheben wird. Das freut die 14 Kursteilnehmer, die als Passagiere eingeteilt sind. Folgendes ist geplant: Die Maschine soll starten, doch dann versagt ein Motor. Für die Crew bedeutet dies Ruhe zu bewahren, über dem Greifensee zu wenden und nach Dübendorf zu fliegen. Sandra Pfisterer meistert ihre Rolle perfekt. Ruhig informiert sie die Passagiere, dass man aufgrund eines technischen Problems in 5 Minuten wieder landen werde.



Debriefing mit dem Übungsleiter Martin Müller.

Sie überprüft, ob alle Gäste angeschnallt sind, und begibt sich dann selbst wieder auf ihren Platz.

Aus Sicherheitsgründen spielen die beiden Piloten das Motorversagen in der Luft nur theoretisch durch. Auf dem Rollfeld stellen sie den Motor jedoch gänzlich ab. Andreas Heer erzählt rückblickend, dass das Manövrieren der Maschine auf dem Rollweg spürbar schwieriger sei, wenn ein Motor fehle.

Feuer! Beule! Treppe?

Nach der Landung geht es plötzlich drunter und drüber. Ein Techniker trägt ein kleines Stück Trockeneis zum Motor. Es fängt an zu rauchen, der Motor «brennt»... (sahen wir da ein kleines pyromanisches Grinsen in seinem Gesicht?!). Doch jetzt ist Eile geboten. Die Passagiere müssen raus aus der Maschine und möglichst rasch möglichst weit weg. Im tatsächlichen Ernstfall müssten die Passagiere aus der Maschine springen. Doch die Organisatoren wollen unnötig verstauchte Knöchel vermeiden und erlauben daher, dass trotzdem die Leiter zum Aussteigen benutzt werden darf. Aber auf die kom-

fortable JU-Treppe, die auf dem Flugplatz Dübendorf jeweils zur Verfügung steht, muss für einmal verzichtet werden.

Sandra Pfisterer hat alle Hände voll zu tun. ISP Yvonne Blumer mimt eine Behinderte, die spezielle Unterstützung beim Aussteigen braucht. Und – Bang! – plötzlich liegt ein Passagier am Boden (Dabei handelt es sich eigentlich um ISP Patrick König. Doch dass nicht alle Leute sind, was sie scheinen, wird Sandra Pfisterer noch bitter erfahren...). Der Mann hat sich offenbar in der Hitze des Gefechts am Flügel den Kopf gestossen. Nun liegt er regungslos da und Sandra kümmert sich um ihn. Tobias Koch, der Chef der Technik, tritt hinzu, hält ihr das Handy vors Gesicht und fragt sie aus: «Wie schwer ist der Mann verletzt? Wie ist der Unfallhergang gewesen?»

Im Glauben, Tobias plane allenfalls die Notrufzentrale anrufen und wolle ihr helfen, beantwortet Sandra Pfisterer bereitwillig seine Fragen. Plötzlich stutzt sie: «Wer sind sie eigentlich?» «Tele Top!» Sandra wird fast etwas bleich. Jetzt war sie so gut unterwegs und nun das. Reingelegt! Von einem Journalisten! So ein Ärger! Gleichzeitig muss sie total lachen und auch Tobias scheint sich diebisch über seinen gelungenen Streich zu freuen. Offenbar spielte er seine Rolle wirklich gut.

Vor dem Apéro noch etwas Medizin

Viel Zeit zur Freude bleibt ihm allerdings nicht. Im Anschluss an die Evac-Übung muss Koch in Halle 9 noch zwei Stunden lang mit den Mechanikern einen technischen Refresher durchführen. Sein Vorgänger, der ehemalige Chef-techniker Hanspeter Sennhauser, unterrichtet derweil im Konferenzsaal die Piloten und Annagret Möckli bespricht mit den ISP Operationelles und allfällige medizinische Notfälle. Ab 18 Uhr winkt nach der Pflicht schliesslich die Kür: Nicole Locatelli und ihr Team servieren allen Beteiligten einen Apéro. Viele nutzen die Gelegenheit für einen Schwatz. Und freuen sich, anderen JU-AIR-Freiwilligen zu begegnen, denn je nach Dienstplan kreuzt man sich im regulären Tagesgeschäft gar nicht so häufig.

Text: Mirella Wepf | Bilder: Kurt Dätwyler





FRISCH AN BORD

AUSBILDUNG DER NEUEN CREWMITGLIEDER

Freiwilligenarbeit wird bei der JU-AIR und im Air Force Center gross geschrieben. 2013 kamen 10 neue ehrenamtliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dazu. Je nach Aufgabe müssen sie zuerst eine ausführliche Schulung absolvieren. Besonders beim Flugpersonal muss jeder Handgriff sitzen. Ein Einblick in die Ausbildung der Piloten und Flugbegleiterinnen (ISP).

Frühling 2013: Nach einigen Flügen ohne Passagiere absolviert der angehende JU-Pilot Peter Metz seinen ersten Vollast-Flug. «Ein Flugzeug verhält sich träger, wenn es beladen ist», erklärt Metz' Instruktor Hans Breitenmoser, «Als Pilot muss man auf die unterschiedlichen Bedingungen reagieren können und ein «Gschpüri» dafür entwickeln.»

Die Passagiere installieren sich auf ihren Plätzen, Peter Metz nimmt rechts, auf dem Co-Pilotensitz Platz. Die Funktion als Pilot «in command» wird er erst nach rund 200 Flugstunden übernehmen dürfen. Die Typenberechtigung für die JU-52 als Co-Pilot wird Metz, der in seinem Berufsleben bei der Swiss fliegt, jedoch bereits nach 6 Flugstunden erhalten. Doch vorläufig heisst es noch:

Üben, üben, üben...

Bei schönstem Wetter hebt die HB-HOP ab. Es geht in Richtung Flugplatz Emmen. Breitenmoser und Metz simulieren einen Instrumentenanflug, proben also für den Notfall, wenn sie für die Landung durch eine Nebeldecke stossen müssten. Für die Passagiere mutet die Landung in Emmen speziell an,

denn es handelt sich um ein sogenanntes «Stop-and-Go». Dabei hebt das Flugzeug nach wenigen Metern auf der Piste bereits wieder ab. Rund 30 Landungen muss Metz bis zur Prüfung absolvieren. Da ein Stop-and-Go auch als Landung zählt, kommt er relativ schnell zum Ziel. Es geht weiter Richtung Bern – zwei Stop-and-Go, Grenchen – zwei Stop-and-Go und ein Full Stop, dann nach Birrfeld – ein Stop-and-Go.

Ein Highlight ist der tiefe Überflug der Piste 28 auf dem Flughafen Zürich. Flugplatz-Angestellte und Zuschauer auf dem Dach winken begeistert.

Metz muss im Verlauf seiner Ausbildung noch diverse andere Flugmanöver üben. Dazu gehören das Durchstarten (Abbrechen des Landeanflugs) oder die Simulation einer Motorpanne. Dabei muss er mit der JU landen und durchstarten, wenn nur zwei der drei Motoren laufen. Breitenmoser «Das Schubverhalten und die Balance der Maschine verändert sich unter solchen Umständen.» Auch das Austesten der Leistungsgrenzen, also fliegen mit minimaler und maximaler Geschwindigkeit gehört dazu. Heute ist Metz jedoch vor allem mit Landungen und Stop-and-Go auf kurzen Pisten beschäftigt.

Krafteinsatz

«Dä mues jo extrem heble do vorne!», stellt ein Fluggast mit Staunen fest. Das stimmt. Im Gegensatz zu einem Airliner ist die Steuerung in der JU-52 nicht hydraulisch unter-

stützt. Sie funktioniert rein mechanisch mit Seilzügen und Steuerstangen, Das erfordert vom Piloten etwas Kraft. Gewöhnungsbedürftig ist auch der Umgang mit dem Heckrad, denn bei modernen Maschinen liegt das dritte Rad meist vorne, am Bug. Peter Metz hat jedoch kein Problem damit, da er in seiner Freizeit Bucker fliegt.

Dennoch: Für Piloten der jüngeren Generation ist es in der Regel etwas schwieriger eine JU-52 zu fliegen als für ältere. So hat sich beispielsweise die Ausbildung der Militärpiloten verändert. «Die heutigen Kampfpiloten trainieren weniger oft in Bodennähe», meint Breitenmoser. Die JU ist jedoch ein Flugzeug, das gar nie über 3000 Meter Flughöhe steigt. Auch Flüge bei Schlechtwetter nach Sichtbedingungen werden im Militär heute weniger oft durchgeführt. Metz, der ebenfalls Luftwaffenpilot war, bestätigt dies. «Bei uns hiess es noch: «Jetzt gönd emol go luege, öb er bi däm Schiisswätter, bis i d'Romandie chömed!»

Nach seinen Erfahrungen mit zahlreichen Flugzeugtypen wie Hunter, Tiger oder DC-9, freut er sich nun auf gemächlichere Flüge mit der Tante JU. Dank ihm und zwei weiteren Neuzugängen – Hans Gerber und Peter Meyer, beide von der Swiss – konnte das Pilotenteam 2013 auf 27 Mitglieder aufgestockt werden.

Weitere neue Crew-Mitglieder

Neben drei Piloten sind 2013 auch drei ISP (Inflight Service Personal) neu zum Team gestossen. Dabei handelt es sich um zwei ausgebildete Flight Attendants von der Swiss, Tonia Fankhauser und Brigitte Hofer sowie um Jasmin Ott, die seit September 2012 bei der JU-AIR festangestellt ist. Auch die ISP mussten bei der JU-AIR eine Schulung absolvieren. Unter der Leitung von Annegreth Möckli haben sie einen Ausbildungstag auf der Maschine absolviert, am jährlichen Recurrent Ground Training der JU-AIR teil-



Die Flight Attendants bei der Instruktion Notausstieg.

genommen. Zusätzlich konnten sie sich dem Training für medizinische Notfälle der ExecuJet anschliessen.

Wie die Piloten bringen die drei ISP bereits viel Fachwissen mit, aber für jeden Flugzeugtyp müssen die Handgriffe jeweils individuell angepasst werden. Von einem Techniker lernen die Frauen, wie die Türe der JU im Normal- und Notfall richtig zu öffnen ist. Und sie müssen wissen, wo bei Bedarf der Apothekerkasten, die Löschdecke oder die Sauerstoffflasche zu finden wären. Sie üben den Ablauf beim Check-In, die Kommunikation mit den Piloten, und sie spielen die Abläufe verschiedener Notfälle durch. Dazu gehören ganz unterschiedliche Fertigkeiten wie Herzmassage und Beruhigen eines Passagiers mit Flugangst, aber auch der Umgang mit dem Feuerlöscher und dem Emergency Locator Transmitter (ELT), einem Notsender. In den weit über 70 Flugjahren der drei Schweizer JU-52 musste jedoch noch nie ein ELT zum Einsatz kommen.

Auch beim Bodenpersonal sind im vergangenen Jahr neue ehrenamtliche Mitarbeiter dazu gestossen. Zwei davon sind in der Administration tätig, drei verstärken das Mechanikerteam. Der Zuwachs von insgesamt 10 neuen Gesichtern zeigt: Die Begeisterung für die JU-52 ist nach wie vor ungebrochen.

Text: Mirella Wepf | Bilder: Kurt Dätwyler

Peter Metz



Hans Gerber



Peter Meyer





Ein Bericht über die spektakulären Rundflüge der HB-HOT über London. Von Bernd Huckenbeck, Bilder: Kevin Allen.

Eigentlich glaubten Kurt Waldmeier und ich nach der aufwendigen Tour nach Nordamerika im Jahr 2012 nicht mehr daran, dass noch weitere ausgedehnte Auslandsreisen mit einer der von RIMOWA gesponserten JU-52 stattfinden würden. Umso überraschter war ich, als mich Dieter Morszeck, der CEO von RIMOWA, im Februar 2013 fragte, ob wir nicht im Sommer mit einer JU nach England und Irland fliegen könnten. Er hatte vor für verdiente Händler von RIMOWA-Reisegepäck einige Dankeschön-Events zu veranstalten.

Im April machte ich mich auf den Weg nach England, um geeignete Flugplätze rings um London zu rekonoszieren. Die Idee, auch nach Irland zu fliegen war zu diesem Zeitpunkt leider nicht mehr umsetzbar, da die weite Reise nicht mehr in den RIMOWA- und den JU-AIR-Jahresplan passte. So entschieden wir uns, die irischen RIMOWA-Händler nach London einzuladen.

Enna Bräunig, die Event-Verantwortliche von RIMOWA, und ich besuchten sechs Flugplätze mit ausreichenden Landebahnen im Westen und Süden Londons, mussten aber feststellen, dass keiner davon über die richtige Atmosphäre für die Durchführung der Events verfügte. Aber in White Waltham, etwa 30 Kilometer südwestlich vom Londoner Flughafen Heathrow, wurden wir schliesslich fündig.

Landen wie früher: Auf Gras

Die Briten sind sehr bekannt für ihre exzessiven Flugtage mit den vielen Spitfires (Feuershows) und Bombern aus dem zweiten Weltkrieg. Zudem gibt es noch viele kleine Grasflugplätze und die Bevölkerung ist sehr flugaffin. Der riesige Grasplatz von White Waltham mit 3 Landebahnen, einer alten Militärbaracke, einigen Hangaren, Flugzeugen und einem erstklassisch organisiertem Fliegerclub war für unseren zweitägigen Anlass perfekt!

Am Sonntag, 8. September 2013 überführten die Piloten Beat Schenk und Cedric Gitschenko zusammen mit ISP Anne-Sylvie Keller die HB-HOT nonstop von Dübendorf nach White Waltham. Die Wetterbedingungen waren bereits englisch, also ziemlich «durchwachsen», aber der Flug verlief bestens.

Am Montagmorgen liefen die letzten Vorbereitungen für den ersten Eventtag auf Hochtouren. Während im Hangar die Licht- und Tontechnik installiert, Tische und Stühle zu-rechtgerückt, die Dekoration und die Küche für das Catering aufgebaut wurden, versuchte Pilot Cedi mit den Air Traffic Controllern der Flugplätze London Heathrow und London City, sowie mit einem mit der Region vertrauten Fluglehrer

des Aeroclubs WLAC die ideale Flugroute für die HB-HOT Rundflüge zur organisieren, denn Rundflüge über London sind in der Regel nur mit dem Heli möglich.

Das Wetter war den ganzen Vormittag über sehr bescheiden. Dennoch konnten wir gegen 16.30 Uhr mit den Rundflügen beginnen. Pilotiert wurde die JU von Cedric Gitschenko und JU-AIR-CEO Kurt Waldmeier, der uns nachgereist war.

Flug ins Ungevisse

Für die drei Flüge am ersten Nachmittag waren je 40 Minuten eingeplant. Doch die Maschine war um 17:10 Uhr weder zu hören noch zu sehen. Als sich die JU erst nach weiteren 5 Minuten endlich im Endanflug befand, machte ich mir schon Sorgen, ob wir unseren Zeitplan einhalten könnten, denn bis Sonnenuntergang hatten wir noch zwei Flüge zu absolvieren.

Dann, nach genau 50 Minuten rollte die HB- HOTA wieder vor den Hangar. Kurt Waldmeier berichtete, dass es diese Zeit

für den Flug über London brauche, dieser sei aber wirklich spektakulär gewesen. Noch vor wenigen Wochen hätte er nicht geglaubt, dass so ein Flug über die englische Hauptstadt möglich werden könnte. Gerade bevor es dunkel wurde, gingen schliesslich auch die anderen beiden Flüge über die Bühne.

Während des Abendessens im edel dekorierten Hangar dankte Dieter Morszeck der JU-AIR für die jahrelange gute Zusammenarbeit und bestätigte, dass er sehr glücklich über die Kooperation von JU-AIR und RIMOWA sei. Gegen 22 Uhr reisten die Gäste dann wieder ab und wir fuhren ins Hotel.

Ein eiskalter Plan: Fotografieren!

Am nächsten Morgen strahlte die Sonne. Aber das Inselwetter blieb zuverlässig: als wir gegen 14 Uhr am Flugplatz ankamen, wurde der Himmel wieder grau und Regenwolken zogen auf. Dennoch war klar: die Flüge können stattfinden!

Neben den eingeladenen RIMOWA-Händlern war an diesem Tag auch die Presse eingeladen. Zudem gab es für die Piloten Kurt und Cedi noch eine besondere Herausforderung: Dieter Morszeck hatte mich am Vorabend gebeten einen Helikopter mit einem Luftbildfotografen zu organisieren. Das war so kurzfristig keine leichte Aufgabe, aber es klappte.

Die Piloten von JU und Heli versuchten gemeinsam, die Fluglotsen zu einer Freigabe eines Formationsfluges über London zu überzeugen. Noch beim Abheben war unklar, ob die Erlaubnis erteilt würde. Kurz nach 16 Uhr starteten die beiden Maschinen und näherten sich nach rund 10 Minuten der Londoner City. Nach mehreren Warteschlaufen im westlichen Bereich des Flughafens London City kam dann endlich die erlösende Freigabe zum gemeinsamen Flug über die Themse.

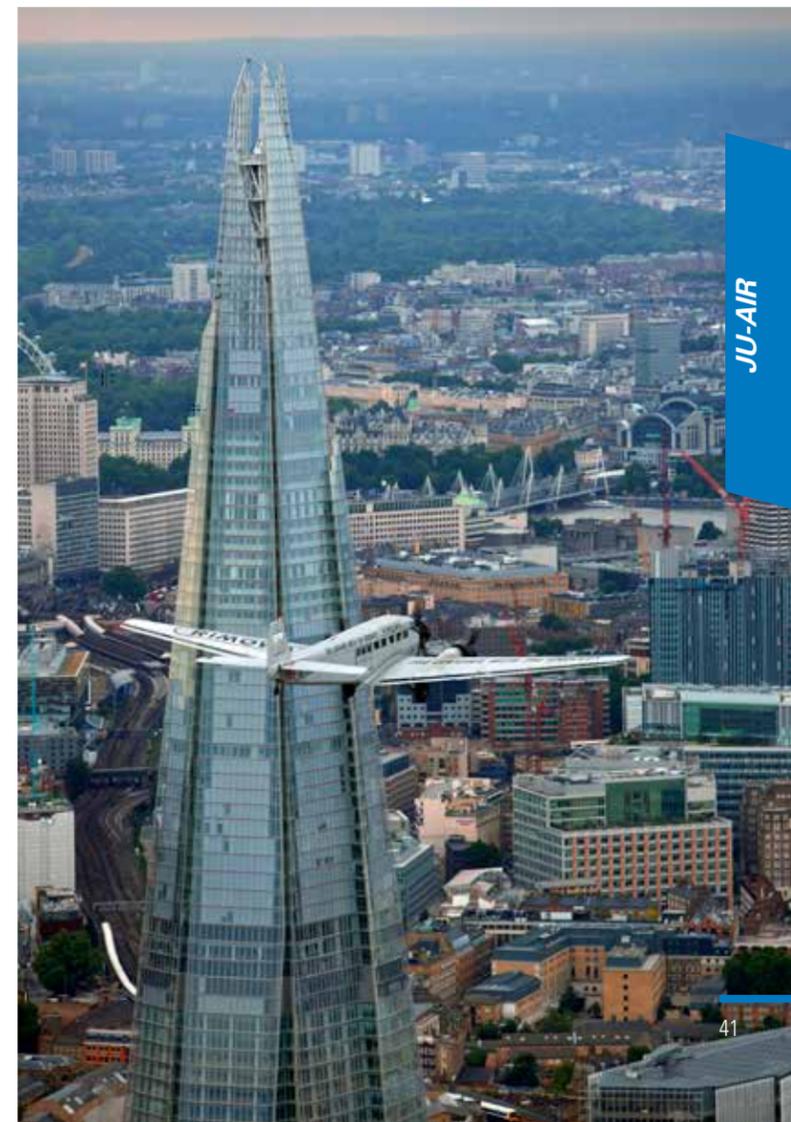
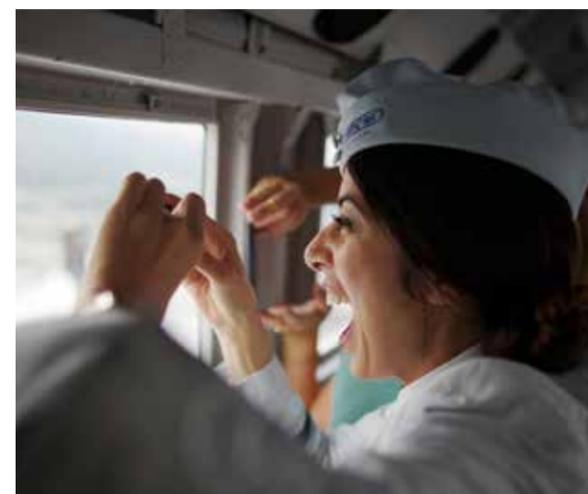
Ich durfte im Helikopter mitfliegen und sah, wie die HB-HOTA sehr nah am höchsten Hochhaus Europas, der «Scherbe» vorbei flog. Es ging dann weiter über das grösste Riesenrad

Europas, das «Golden Eye», die Tower Bridge und Big Ben. Ich bin mir sicher, dass Kurt und Cedi auch den Überflug über den Buckingham Palace nicht ausgelassen haben, dort hin durften wir die JU leider mit dem Heli nicht begleiten.

Insgesamt dauerte der Flug mehr als eine Stunde. Besonders die Heli-Crew war danach recht durchgefroren, da wir die ganze Zeit mit offenererTüre fliegen mussten. Wir waren froh, dass im Hangar erneut ein warmes, feines Nachtessen auf uns wartete.

Am Mittwoch parkten wir die JU noch für einige Tage in White Waltham und flogen am Mittag mit der Swiss zurück nach Zürich. Die HB-HOTA kehrte erst am Sonntag darauf via Goodwood und Reimes zurück nach Dübendorf.

Im Gegensatz zum letzten Mal (Ende der Nordamerika-Reise) steht eines jetzt schon fest, auch im kommenden Jahr wird wieder ein RIMOWA-Ausland-Event stattfinden. Wohin es geht, dürfen wir aber noch nicht verraten.



DIETER MORSZECK WIRD 60



Letztes Jahr durfte der RIMOWA-Chef und JU-Sponsor, Dieter Morszeck einen runden Geburtstag feiern. Zu seinem 60sten wünschte er sich ein Fest im Air Force Center. Vorgaben machte er keine. JU-AIR CEO Kurt Waldmeier bewies einmal mehr seine Phantasie und Improvisationstalent. Ein Bericht von Bernd Huckenbeck.

Anfang Mai erhielt ich einen Anruf von Dieter Morszeck. Er lud mich zur Feier seines 60. Geburtstags ein. Was der RIMOWA-Chef zu diesem Zeitpunkt nicht wusste: ich kannte das Programm schon längst, mit welchem Kurt Waldmeier ihn überraschen wollte. Ich gehörte zum Organisationsteam...

Am Dienstag, 21. Mai 2013 machte ich mich auf den Weg nach Dübendorf um mit den Vorbereitungen zu beginnen. Geplant war folgendes: Zur Feier am kommenden Tag würden rund 30 Gäste aus Köln, Hamburg und Frankfurt anreisen. Nach ihrer Ankunft im Air Force Center (AFC) sollten sie Wanderausrüstung anziehen und mit zwei JU-52 nach Mollis fliegen. Anschliessend würden sie per Helikopter auf den Planura-Gletscher befördert, um dort Dieters Ankunft zu erwarten.

Das Geburtstagskind sollte mit seiner Frau die Gäste im Air Force Center begrüßen, dann aber einen Adenauer Mercedes – einen edlen Oldtimer aus den 50er-Jahren – besteigen, zu einer Piper L4 chauffiert und damit auf den Gletscher gebracht werden. Soweit so gut, aber leider verschlechterten sich die Wetterprognosen stündlich.

Am nächsten Morgen traf ich mich wieder mit Kurt Waldmeier. Die Wettervorhersage blieb miserabel, und auch

EINE PARTY MIT HINDERNISSEN



sonst gabs Probleme: Es stand erst eine JU-52 in Halle 9. Eine weitere war noch nicht von ihrem Einsatz am Flugmeeting von La Ferté-Alais zurückgekommen.

Der Gletscher liess sich den ganzen Tag nicht mehr blicken. Das Gletscherflugzeug würde wegen der tiefhängenden Wolken definitiv nicht starten können. Doch wir wollten das Geburtstagskind nicht enttäuschen. Kurzerhand stellte Kurt Waldmeier eine Alternative auf: So traf sich die Gästeschar um 13 Uhr zu einem Apéro im Fliegermuseum und JU-Mechaniker Hans Hollenstein blies auf seinem Alphorn ein Ständchen. Dieter Morszeck hielt eine Ansprache und betonte einmal mehr, wie sehr er sich der JU-AIR verbunden fühlte. Nach dem Beifall «musste» er gemeinsam mit Hans Hollenstein Alphorn spielen.

Auch Kurt Waldmeier begrüßte die Gäste und die ehemalige Zürcher Regierungsrätin und VFL-Präsidentin Rita Fuhr-

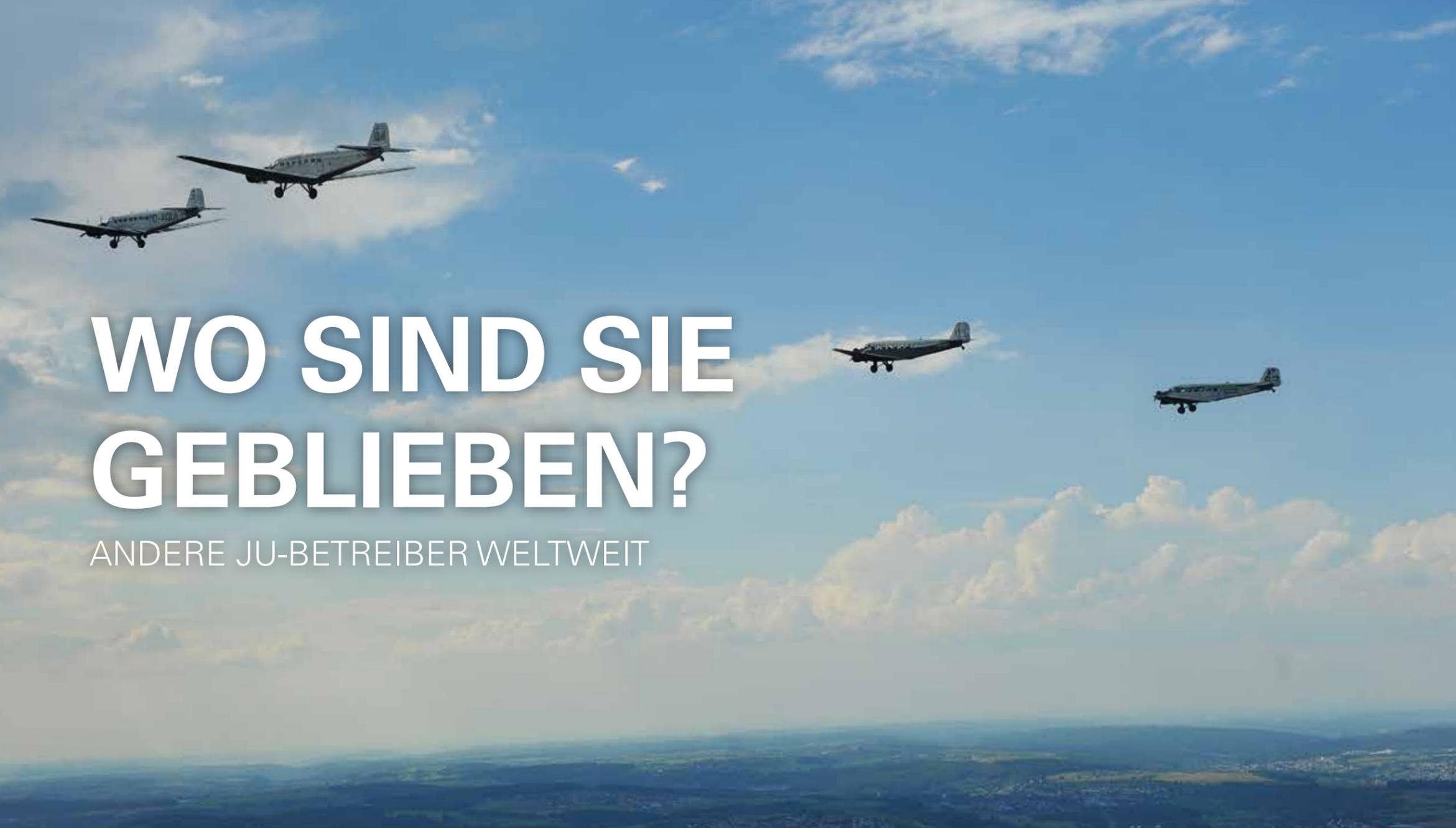


rer dankte Dieter Morszeck für sein Engagement in Sachen JU-52.

Danach kam der Mercedes doch noch zum Einsatz und «entführte» Dieter Morszeck und seine Frau Lili. Das Geburtstagskind wurde zum Mirage Simulator in Halle 2 gefahren, Lili verschwand in geheimer Mission in Halle 8. Währenddessen erhielten die Gäste eine Führung durch das Museum. Danach die gute Nachricht: Die JU aus Genf war eingetroffen, damit stand einem Ausflug der Gäste über den Vierwaldstättersee nichts mehr im Weg. Um 19 Uhr wurde schliesslich im Fliegerstübli ein leckeres Nachtessen serviert.

Zu vorgerückter Stunde wartete Kurt Waldmeier noch mit einer besonderen Überraschung auf: Ein Poster von Lili Morszeck im Hawk mit stilechtem Piloten-Dress. Danach präsentierte das Geburtstagskind seinen Gästen noch seine neue Leidenschaft: das Junkers F-13 Projekt (mehr dazu ab Seite 50) und nach einigen Tanzeinlagen wurde die Feier ins Hotel verlagert.





WO SIND SIE GEBLIEBEN?

ANDERE JU-BETREIBER WELTWEIT

Drei der insgesamt acht noch flugfähigen JU-52 sind im Besitz der Schweiz. Ein Überblick über den Verbleib der Schwestern von «Tante JU», die ebenfalls rüstig geblieben sind.

Text: Bernd Huckenbeck

Von den über 5000 JU-52, die je gebaut wurden – Lizenzbauten wie die spanischen CASA oder die französischen Amiot mitgerechnet – findet man heute noch gut 80 Maschinen. Mehrheitlich allerdings nur in Museen und auf Flugausstellungen. Flugtüchtig sind weltweit nur noch acht Exemplare.

Damit ist klar: Die JU-AIR in Dübendorf mit ihren 3 originalen JU-52 und einer CASA 352 (stationiert in Mönchengladbach) darf sich die Airline mit der grössten JU-52 Flotte der Welt

nennen. Immer wieder erkundigen sich Oldtimer-Fans bei der JU-AIR, wo denn die anderen vier JU zu finden seien. Zwei dieser Maschinen waren sogar einmal in Dübendorf zu Besuch: Anlässlich des 25-Jahr-Jubiläums der JU-AIR landeten die JU-52 der Lufthansa Berlin Stiftung (DLBS) und die CASA 352 des französischen Luftfahrtvereins «Amicale Jean Baptiste Salis» auf dem Militärflugplatz. Für die anderen beiden Maschinen war der Weg zu weit, sie hätten aus Johannesburg (Südafrika) und Virginia Beach (USA) anreisen müssen.

Ähnliche Flieger – andere Konzepte

In der Schweiz werden die ehemaligen Transportflugzeuge der Schweizer Armee heute als Passagierflugzeuge für rund 17 Gäste eingesetzt. Nur die Lufthansa darf mit ihrer Maschine ebenfalls Rundflüge durchführen. Die

JU-Treffen beim Oldtimerfliegertreffen in Hahnweide (D) 2013

französische und die amerikanische JU waren noch nie für den Personentransport zugelassen und fliegen heute unter der Experimentalzulassung. Diese bezeichnet bei Flugzeugen eine beschränkte Zulassung, die keine Musterzulassung benötigt. Erteilt wird sie beispielsweise für Einzelstücke zu Forschungszwecken. Flugzeuge, die im Amateurbau entstanden sind oder für Flugzeuge, an denen wesentliche Änderungen vorgenommen wurden. Da für die ehemals militärisch zugelassenen CASA JU's keine gültige Musterzulassung besteht, fallen diese Flugzeuge ebenfalls in die Kategorie «Experimental».

Die südafrikanische CASA wurde bis zu Beginn dieses Jahrtausends ebenfalls zum Passagiertransport eingesetzt, darf aber zur Zeit nur noch mit Einschränkungen fliegen.

Die drei Schweizer JU-52 wurden 1982 dank einer schweizerweiten Sammelaktion von der Bevölkerung gerettet. Später nahm die JU-AIR noch die D-CIAK unter ihre Fittiche, die jahrelang auf dem Dach des Flughafens Düsseldorf gestanden hatte. Diese wurde auf Initiative des damaligen Flughafendirektors, Hans-Joachim Peters und dessen langjährigen Rechtsanwalt, Dr. Hans Hochgürtel, wieder flottgemacht. Das Geld dafür sammelte der eigens dafür gegründete Düsseldorfer Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge.

Die anderen Maschinen wurden anlässlich von Firmenjubiläen von Konzernen gekauft: Die deutsche JU von der Lufthansa, die südafrikanische von den South African Airlines. Angesichts des zeitlichen Ablaufs, scheint die JU-AIR ein wichtiges Vorbild gewesen zu sein und hat dank ihrer Vorarbeit (und Mithilfe!) die Renaissance der JU-52 eingeläutet.

IN DEUTSCHLAND DIE IRON ANNIE

An erster Stelle muss man wohl die D-AQUI nennen. Das Historien-Flugzeug der Deutschen Lufthansa trägt eigentlich das amtliche Kennzeichen D-CDHL, wird aber D-AQUI genannt, da sie vor dem zweiten Weltkrieg mit dieser Kennung geflogen wurde. Besitzer und Betreiber ist die Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung (DLBS). Unterstützt wird der Erhalt des Flugzeuges auch durch den Förderverein Freunde der Lufthansa.

Hier die wichtigsten historischen Daten: Am 06.04.1936 erfolgte der Erstflug der D-AQUI (Seriennummer: 5489) und die Auslieferung an die Lufthansa als Seeflugzeug. Noch im gleichen Jahr wurde diese Maschine nach Norwegen verchartert, 1940 von der Deutschen Luftwaffe beschlagnahmt und in Deutschland und Norwegen eingesetzt. Nach dem zweiten Weltkrieg wurde die JU-52 bei der norwegischen Luftwaffe eingesetzt, musste aber Ende 1947 wegen starker Korrosion ausser Dienst gestellt werden.

Nachdem der Rumpf gegen den einer 1943 in Bernburg hergestellten JU-52 (Werknummer 150 714) ausgetauscht wurde, konnte die Maschine 1948 wieder in Betrieb genommen werden. 1957 wurde die Maschine auf ein «Landfahrwerk» umgebaut, per Schiff nach Ecuador verbracht und dort bis 1965 betrieben.

1970 wurde die JU-52 in die USA verkauft und als Experimental zugelassen. Sie war dort als die «Iron Annie» bekannt. Nach mehreren Besitzerwechseln und Modifizierungen (Tausch der BMW- gegen Pratt & Whitney-Motoren)



wurde die Maschine 1984 von der Deutschen Lufthansa gekauft und nach Hamburg überflogen.

Nach einer Generalüberholung flog die D-AQUI erstmals wieder am 07.01.1986 (zum 60-jährigen Jubiläum der Lufthansa) in Deutschland. Seither fliegt die D-AQUI wieder kommerziell, das Betriebskonzept unterscheidet sich aber in vielem von der JU-AIR.

Die Maschine wird ausschliesslich von Lufthansa-Piloten geflogen. Diese bekommen die Hälfte der Einsatzzeit als

Dienstzeit gutgeschrieben. Die Crew besteht aus einem 3 Mann Cockpit (Pilot/Co-Pilot/Flugingenieur) sowie einem Flight Attendant und einem Mechaniker (am Boden).

Die D-AQUI absolviert pro Jahr rund 350 Flugstunden. An Wochenenden, aber auch unter der Woche werden von März bis November Rundflüge angeboten. Dabei startet die Maschine nicht nur von ihrer Homebase Hamburg, sondern fliegt auch quer durch Deutschland und macht regelmässig Abstecher nach Österreich, Frankreich und England.

Die DBLS betreibt ihre JU-52 weiterhin mit Pratt & Whitney 1340 Motoren mit Dreiblatt Propellern, mit einer hydraulischen Bremsanlage, ist IFR zugelassen und mit einem TCAS (Kollisionswarnsystem) ausgerüstet. Die Kabine ist wie in der Passagierversion der JU in den 1930er voll verkleidet und mit Ledersitzen ausgestattet.

Die DBLS und die JU-AIR pflegen einen regen Informationsaustausch in technischen und luftrechtlichen Fragen. Operationell arbeiten beide Unternehmen allerdings unabhängig. So kann es durchaus vorkommen, dass man sich relativ unvorbereitet bei Rundflugaktionen in Essen/Mülheim, Egelsbach oder auf der Hahnweide trifft. Aber Parallelflüge können ja auch spontan durchgeführt werden...

IN SÜDAFRIKA DIE JAN VON RIBEECK



In den 30er und 40er Jahren setzte auch die South African Airlines auf Junkers Flugzeuge. Neben der F-13 (mit Reihen und mit Sternmotor) wurden auch JU-52 eingesetzt. Den zweiten Weltkrieg überstand allerdings keine dieser Maschinen. Anfang der 80er Jahre erwarb die South African Airlines eine CASA 352L von einem englischen Sammler und konnte das Flugzeug 1984 zum 50. Firmengeburtstag

erstmals der Öffentlichkeit als JU-52 «Jan von Ribeeck» vorstellen. (Jan Anthoniszoon van Riebeeck, geboren 1619, war niederländischer Schiffsarzt und wurde zum Gründer von Kapstadt)

Eingesetzt wurde die Maschine zu Beginn zusammen mit einer DC 3 und einer DC 4 bei Rundflügen und bei Safari Reisen. Ursprünglich war sie ausgerüstet mit Enma Beta B-4 Motoren, später wurden diese gegen Pratt & Whitney R 1340 AN1 ausgetauscht. Zu Beginn des 21. Jahrhunderts musste dann das Fahrwerk und die Räder gewechselt werden. Es gelang der «South African Airways Museum Society», das alte CASA Fahrwerk gegen das Amiot Fahrwerk einer in Duxfort ausgestellten französischen JU-52 einzutauschen. Die Bremsanlage wurde in Dübendorf überholt. Da jedoch keine Herstellerunterlagen für das Fahrwerk existierten, versuchen die Betreiber seit Jahren vergeblich das Flugzeug wieder neu für den Passagiertransport zuzulassen. Grundsätzlich wäre dies eigentlich möglich, allerdings mit der Auflage, dass nur 8 Passagiere mitgenommen werden dürfen. Leider ist die JU mit einer solchen Auflage nicht kostendeckend zu betreiben.

IN AMERIKA DIE JU-52 (CASA 352L)

In den 70er Jahren wurden die letzten, bei der Spanischen Luftwaffe betriebenen CASA 352 ausgemustert und an Museen und private Sammler verkauft. Eine 1954 in Spanien gebaute Maschine wurde 1979 von der Commorative Airforce, Texas (USA) gekauft, nach Biggin Hill (UK) geflogen und für den Überflug in die USA tauglich gemacht.

Da es in den USA keine zivile Musterzulassung für die JU-52 gab, erhielt die Maschine nur eine Experimentalzulassung und kann somit nur für Vorführflüge auf Flugtagen eingesetzt werden. Auch diese Maschine wurde auf Pratt & Whitney 1340 Motoren umgerüstet. 2009 wurde die Maschine an die Gerry Yagens Fighter Factory in Virginia Beach verkauft und wird nun von Zeit zu Zeit auf Flugtagen präsentiert.



IN FRANKREICH DIE F-AZJU

Die CASA 352 mit der Seriennummer 103 und dem Baujahr 1946 wurde mit der Zulassung T2B-212 bei der spanischen Luftwaffe geflogen. Nach der Ausserdienststellung durch das spanische Militär wurde die Maschine am 27.07.1976 auf das Kennzeichen G-BECL in England zugelassen und wechselte bis 1990 mehrfach den Besitzer. Anfang 1990 wurde die Maschine an den französischen Luftfahrtverein Amicale Jean-Baptiste Salis verkauft und am 31.05.1990 nach La Ferté-Alais geflogen, dort zerlegt und zur Restauration vorbereitet. Erst im Jahre 2003 tauchte dieses Flugzeug nach einer 12-jährigen Restaurationsdauer mit der Kennung F-AZJU wieder am Himmel auf.

Die hohen Kosten der «Überholung» wurden zum Teil von der EADS, Europas grösstem Luft- und Raumfahrtkonzern, übernommen. Die CASA 352 besitzt keine Zulassung zur Personenbeförderung, ist aber flugfähig und macht Schau-



flüge. Das Cockpit ist mit original Luftwaffeninstrumenten der JU-52/3m ausgestattet. Ab und zu ist die F-AZJU auch auf deutschen Flugplätzen zu Gast. Die Bremsanlage dieser JU kommt übrigens ebenfalls von der JU-AIR.

Informationen über alle bekannten noch existierenden JU-52 (inkl. Lizenzbauten): www.ju52archiv.de

UND NATÜRLICH IN DER SCHWEIZ DIE VIER JU DER JU-AIR





EISGEKÜHLTE MOTOREN

Nach einer Notlandung verschwand 1941 eine JU-52 im Eis des Umbal-Gletschers in Österreich. Nach mehr als 60 Jahren gab der Gletscher sie wieder frei. Davon profitiert auch die JU-AIR. Im Herbst 2013 hat sie zwei Motoren der Maschine erhalten, die erstaunlich gut erhalten geblieben sind. Die Geschichte dieses Flugzeugs liest sich wie ein Krimi.

Prägraten ist ein Bergsteigerdorf in Osttirol und liegt am Fusse des 3666 Meter hohen Grossvenedigers. Die Männer der dortigen Bergrettung trauten am 20. Juli 2002 ihren Augen nicht. In 2750 Metern Höhe hatte der Umbalkees (Kees = österreichisch Gletscher) einen Berg von Metalltrümmern, Aluminium und Eisenteilen ans Tageslicht gebracht. Auch ein Propeller ragte aus dem Eis.

Im ersten Moment war unklar, was für ein Flugzeug dies sein könnte. Eine Recherche im Internet und die Typenschilder der BMW-Motoren brachten den Obmann der Bergrettung Prägraten, Friedl Steiner, auf die richtige Spur: Es musste sich um die Überreste einer Junkers JU 52/3m aus dem 2. Weltkrieg handeln. Dass bereits sein Grossvater als Bergretter bei dieser Maschine gestanden hatte, erfuhr er erst später.

In geheimer Mission

Die JU 52/3m g6e mit der Werknummer 6888 war am 4. Jänner (österreichisch f. Januar) von Deutschland nach Südtalien unterwegs. Für die Vorbereitung des Afrika-feldzuges sollte ein hochgeheimes Radargerät zusammen mit der Bedienmannschaft vor Ort gebracht werden. Doch bei der Überquerung der hohen Venedigergruppe zwang schlechtes Wetter die überladene Maschine zur Notlandung.

Die 11 Männer an Bord überlebten, ein Besatzungsmitglied, der Funker, erlitt beim Aufprall jedoch eine schwere Schädel-fraktur. Es folgte ein Kampf ums Überleben. Die Flieger funkten um Hilfe, wurden jedoch nicht gehört. Nachdem sie vergeblich in die Luft schossen und Leuchtraketen abfeu-erten, wurde ihnen klar, in welcher aussichtslosen Situa-tion sie sich befanden. Ihr einziger Lichtblick: Das nur leicht beschädigte Flugzeug bot Schutz vor Wind und Kälte. Um überleben zu können, mussten die Vorräte rationiert wer-den. Um sich warm zu halten, begannen die Männer die Holzverkleidung zu verbrennen und schlitzten die Polster-sessel auf, um aus dem Seegrass Tee zu kochen.

Vier Tage bis ins Tal

Nach zwei Tagen nahm die Flugzeugführung den Gang ins Tal in Angriff. Sie stapften im tiefen Schnee über das von Spalten durchsäte und lawinengefährliche Umbalkees, über-nachteten im Winterraum der Essener-Hütte und in einer Fel-senspalte im Umbaltal. Total erschöpft erreichte das Trio am 8. Jänner Prägraten, wo sie den Einheimischen die ernste Lage der Besatzung in 3200 Metern Höhe schilderten.

Die Bergrettung bot sich sogleich an zum Unfallort aufzu-steigen. Zu ihrem Erstaunen wollte die Crew diese Hilfe nicht annehmen. Der Grund lag darin, dass es der Flug-zeugführung vorerst nicht um die Rettung der Besatzung ging, sondern um den Abtransport «wichtiger Bestand-teile», wie es im Polizeibericht von 1941 heisst. Diese «Be-standteile» sollte niemand zu Gesicht bekommen, handelte es sich doch um eine der ersten deutschen Radaranlagen, einen bodengebundenen «Freya-Radar».

Daher forderte die Flugzeugcrew die alpine militärische Ein-satztruppe des Fliegerhorstes Annabichl bei Klagenfurt an. Erst nachdem die geheimen Teile in Holzkisten vor neugie-rigen Blicken geschützt waren, wurde die Bergrettung zum

Notlandeplatz gebeten. Mit anderen Worten: Es hatte den Anschein, dass man den Tod des schwerverletzten Funkers in Kauf nahm!

Dieser wurde erst am 9. Jänner gemeinsam mit drei ande-ren Verletzten in einem Schlauchboot über das sehr schwie-rige Gelände zur Rostockerhütte geschleppt und einen Tag später von dort ins Tal gebracht. Er erlag seinen Verletzun-gen auf dem Weg in das Krankenhaus Lienz. Einige leicht-er verletzte Besatzungsmitglieder konnten unter Führung der Prägratner Bergretter selbständig absteigen. Parallel dazu waren auch Rettungsbemühungen aus Deutschland in Gang gekommen. Am 9. und 10. Jänner 1941 starteten Suchflugzeuge von München aus, um Proviant abzuwerfen, sie mussten jedoch aufgrund schlechter Sichtverhältnisse umkehren.

Die meisten dieser Informationen stammen aus dem Ori-ginal-Polizeibericht von 1941, den Friedl Steiner nach einem Gespräch mit einem Alpinpolizisten der Gegend erhalten hat.

Die Maschine konnte nicht mehr gerettet werden. Das Wrack diente noch eine Weile als Biwak, ehe es im Winter 1941/42 vom Gletscher verschlungen wurde.

60 Jahre später: Die Bergung des Fliegers

Kurz nach dem Fund entschieden die Männer der Bergret-tung Prägraten, die Tante JU aus dem Eis zu bergen. Denn kaum war ihre Entdeckung bekannt geworden, hatten be-reits «Wrackteiljäger» Teile abmontiert. Der Versuch, die Ma-



Original-Werk-Nr. 6888



Ostern 1941: Letzte Aufnahme vor dem Verschwinden des Flugzeuges (Foto: Feldner)



schine «als Ganzes» zu retten wurde von der Bergrettung einhellig abgesegnet.

«Ganz» war die Maschine natürlich nicht mehr. Auf ihrer 60-jährigen Reise durchs Eis ist sie rund 500 Höhenmeter talwärts gewandert und wurde dabei fast völlig zermalmt. Einzig die Motoren blieben dank ihrer starken Hülle sehr gut konserviert. In über 400 Arbeitsstunden wurden mehr als 1000 Einzelteile eingesammelt und mit Hilfe von einem Dutzend Bergrettern und Freiwilligen aus Gletscherspalten geborgen. In unzähligen Hubschrauberflügen wurden die Teile ins Tal geflogen.

Inspektion und Restaurierung der Fundteile

Im Januar 2003 wurden von der Gemeinde Prägraten Prof. Dr. Harald Stadler vom Institut für Archäologie an der Universität Innsbruck, Frau Dr. Sabine Falch, Zeithistorikerin, sowie Mag. Wolfgang Falch als Flugzeugexperten beigezogen. Die Inspektion zeigte, dass neben den Motoren und Blechteilen von Rumpf und Tragflächen ein Grossteil der Cockpitstruktur geborgen worden war. Die Teile wiesen kaum Korrosion aber starke Deformationen auf. Anderes, wie etwa eine Steuersäule, fehlte. Aber insgesamt war so viel restaurierbares Material erhalten geblieben, dass die Idee entstand, das Cockpit wieder aufbauen zu lassen. Dies übernahm Sandy Air Corp, die Firma von Dr. Sabine Falch und Mag. Wolfgang Falch, die auf Unterwasserortung und Bergung von Wracks spezialisiert ist.

Eine mühevollen Arbeit begann. Die Mitarbeiter von Sandy Air suchten nach Originalteilen, die fehlten, und arbeiteten an der Wiederherstellung der zum Teil stark verbogenen Teile. Unter Mithilfe des Luftfahrtmuseums Bodø in Norwegen gelang es, die Pläne zu rekonstruieren. Über eine Rahmenstruktur, die der ursprünglichen entsprach, wurden die Fundstücke montiert und fehlende Teile durch Nachbauten ergänzt. Originalinstrumente fanden sich auf Sammlerbörsen und im Internet.

Nach mehr als 5 Jahren war das Cockpit schliesslich fertig. Die Steuerelemente sind untereinander gekoppelt und beweglich und vermitteln so das Flair eines Flugzeugs aus den 40er Jahren. Der am besten erhaltene Motor wurde ebenfalls wieder hergerichtet und auf einen Displayständer montiert, damit er ausgestellt werden kann.

Der Wunsch: Ein kleines Gletschermuseum

Zur Zeit befindet sich das restaurierte Cockpit in der alten Postgarage von Prägraten, wo es darauf wartet im Rahmen einer Ausstellung auf Wanderschaft zu gehen. In Österreich gibt es sonst kein erhaltenes Exemplar einer Junkers JU-52. Durch die Eigeninitiative und den Idealismus einer Handvoll Männer ist es gelungen, ein Stück Geschichte der Nachwelt zu erhalten.

Man hofft, in Prägraten ein kleines Museum bauen zu können, in dem das Cockpit, der BMW Sternmotor und andere Komponenten der JU 52/3m g6e mit ihrer Geschichte ausgestellt werden sollen. Besucher könnten auf dem Pilotensitz Platz nehmen und einen Flug simulieren. Doch um das Projekt realisieren zu können, ist man auf die Hilfe von Sponsoren und Gönnern angewiesen.

2 Motoren in Dübendorf

Die Nachricht über die «JU aus dem Eis» gelangte natürlich auch in die Schweiz. Der ehemalige Technikleiter der JU-AIR, Hanspeter Sennhauser, nutzte im vergangenen Sommer einen Ferienaufenthalt im Südtirol für einen Abstecher nach Prägraten. «Ich war schon lange neugierig auf diese Maschine, und man kann nie ausschliessen, dass man vielleicht für ein gut erhaltenes Teil noch Verwendung hätte».

Insbesondere die Wartung der Motoren wird von Jahr zu Jahr schwieriger, da keine Originalteile mehr hergestellt werden. Und er hatte Glück: «Ich muss sagen, ich habe schon einige Motoren gesehen, die viel schlechter beiein-

ander waren, als die drei, die nun aus dem Eis aufgetaucht sind. Im Oktober 2013 lud JU-AIR CEO Kurt Waldmeier die JU-Retter schliesslich nach Dübendorf ein, wo sie bei Sonnenuntergang einen Flug geniessen durften. Und schliesslich einigte man sich darauf, dass die JU-AIR zwei der drei Motoren übernehmen kann. In den kommenden Monaten werden diese auseinandergenommen und analysiert. Sicher ist: Wenn die HB-HOY in naher Zukunft stillgelegt wird und ins Museum kommt, könnte sie mit den Motoren aus Österreich bestückt werden, während ihre eigenen als Ersatzteillager für die verbleibenden JU-52 dienen. In Bezug auf die Frage, ob künftig auch die Motoren aus dem Eis Ersatzteile hergeben, ist Sennhauser jedoch vorsichtig: «Die Motoren waren zwar nur kurze Zeit in Gebrauch, sind also fast neu. Aber nach 60 Jahren im Eis müssten sie eine extrem harte Materialprüfung bestehen.»

Mehr zur JU aus dem Eis auf: www.ju-52.at

Text: Friedl Steiner, Wolfgang Falch, Mirella Wepf
Bilder: Feldner, Bergrettung Prägraten und Mag. Falch, Sandy Air Corp.



20. Juli 2002 - Gletscher gibt JU 52 nach 60 Jahren frei (Foto: Bergrettung Prägraten)



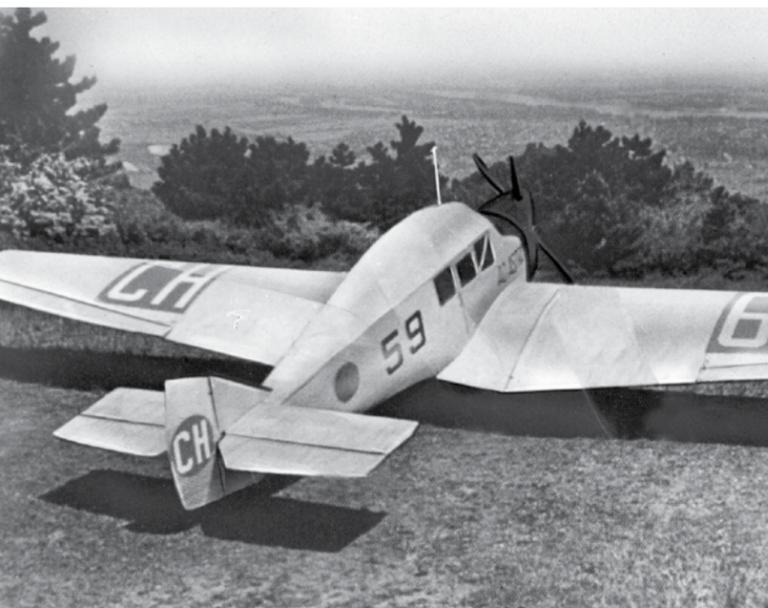
Der zweite BMW-Motor wird für den Abtransport vorbereitet (Foto: Bergrettung Prägraten)



Geborgene Teile in der Feuerwehrrhalle (Foto: Bergrettung Prägraten)

Die Junkers F-13 gilt als Urmutter aller Verkehrsflugzeuge. Die JU-AIR, der deutsche Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge (VFL) und RIMOWA unterstützen seit längerem den Plan, wieder eine F-13 in die Luft zu bringen. Trotz zahlreicher Hindernisse ist das Ziel nun in greifbare Nähe gerückt.

Die 1919 von Hugo Junkers lancierte F-13 war das erste Ganzmetallflugzeug mit geschlossener und beheizbarer Passagierkabine der zivilen Luftfahrt und ein Vorläufermodell der JU-52. Anders als in der Tante JU sassen die Piloten der F-13 zu Beginn noch in einer offenen Kabine und waren Wind und Wetter ausgesetzt. Vor einigen Jahren entstand die Idee, wieder eine dieser legendären Maschinen in die Luft zu bringen. Am Anfang ging es zügig vorwärts: An der Generalversammlung des Schweizer VFL im April 2010 stellten Kurt Waldmeier und ich den Mitgliedern das Projekt vor. Schon ein Jahr später konnten wir auf der Aero 2011 in Friedrichshafen den einzigen



Die ursprüngliche F-13.

funktionstüchtigen Junkers L-5 Motor weltweit präsentieren. Er gehört dem deutschen VFL und wurde durch den JU-AIR-Techniker Hans Hollenstein restauriert.

Dann wurde es ruhig um das Projekt und vermutlich fragten sich einige bereits, ob dies nun alles gewesen sei. Nein. Aber unsere Bemühungen, vielleicht an eine der Junkers F-13 zu gelangen, die in einem Museum stehen, die Suche nach verschollenen Maschinen und L-5 Motoren in der ganzen Welt und das Stöbern nach Plänen und Dokumenten kosteten Zeit.

Es gelang uns nicht, eine Maschine zu finden. Ein weiterer Rückschlag war die Erkenntnis, dass für den Junkers

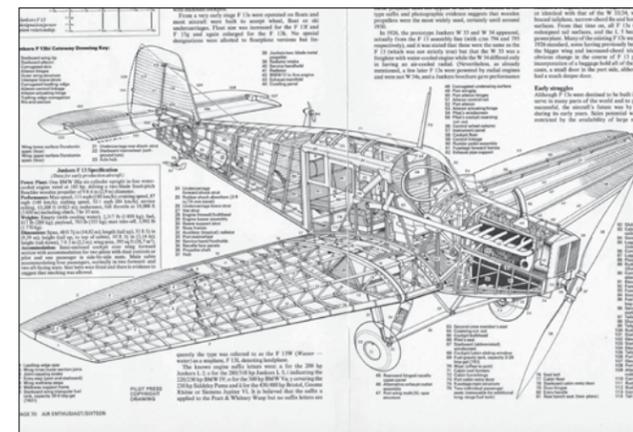


Beim Vermessen der F-13 in Paris.

L-5 Motor zuwenig Ersatzteile zur Verfügung stehen, um die F-13 mit vertretbarem Aufwand in die Luft zu bringen. Daher mussten wir das Konzept überdenken.

Lichtblick

Wichtigster Schritt bei der Neuauflage unseres F-13-Projektes waren die Zusagen von Dieter Morszeck und Do-



Konstruktionszeichnung der F-13.

minik Kälin. Dieter Morszeck, CEO der RIMOWA GmbH, sagte am 11. November 2013 zu, die Finanzierung zu 100 Prozent zu übernehmen. Dank dieser grosszügigen Unterstützung steht das aussergewöhnliche Vorhaben nun auf einem sicheren Fundament. Dominik Kälin wird für uns die Flugzeugzelle neu aufbauen. Kälin war bereits an der Restauration der Breitling Super Constellation massgeblich be-



Die W-34 in Schweden.

teiligt. Mit diesem sehr jungen aber kompetenten Partner machten wir uns in den Luftfahrtmuseen von Budapest und Paris auf die Suche nach einem F-13-Baumuster.

In Paris gelang uns dann der Coup. Im März 2013 durften wir nach viermonatigem Tauziehen die dortige Junkers F-13 (besser gesagt eine in Deutschland gebaute, amerikanische Version, eine Junkers/Larsen JL 6) mithilfe von Lasertechnik optisch vermessen. Der Leiter der Abteilung für Restaurierung, Laurent Rabier, ermöglichte uns sogar, dass wir dafür die Tragflächen der noch niemals geflogenen Maschine demontieren durften.

Zusammen mit den noch vorhandenen F-13-Konstruktionszeichnungen, welche ich im Deutschen Technikmuseum München im Nachlass von Prof. Hugo Junkers gefunden hatte, weiteren Unterlagen aus dem Schweizer Nationalarchiv in Bern und dem englischen Nationalarchiv in London konnten wir die Grundlagen für den Nachbau erarbeiten.

Offene Fragen

Im März 2013 stellten wir das Projekt erstmals dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) vor, wobei zahlreiche offene Fragen zur Sprache kamen. Welchen Motor würden wir verwenden? Und wie soll das Bremssystem künftig aussehen? Die Ur-F-13 war für die Landung auf Graspisten konzipiert. Gebremst wurde mit einem Metallsporn am Heck, der sich ins Gras grub. «Unsere» F-13 wird mit einem Heckrad versehen sein und braucht entsprechende Bremsen.

Bei der Lösung dieser Fragen half uns die Weitsicht von Hugo Junkers. Dieser entwickelte in den 1920er Jahren die

W-33 als eine Art Frachtversion der F-13 und kurz darauf die W-34 als Passagier- und Transportflugzeug. Da Junkers schon damals das Baukasten-System einführte und bei allen Flugzeugen mit gleichen Elementen arbeitete, konnten wir alle wichtigen Neuerungen der W-33 und W-34 problemlos bei der Weiterentwicklung der F-13 anwenden.

Aus diesem Grund verschlug es uns auch nach Schweden, in die unmittelbare Nachbarschaft des Flughafens Arlanda. Dort verwalten einige schwedische Freunde historischer Flugzeuge eine Sammlung von historischen Maschinen. Herzstück dieser Sammlung ist eine Junkers W-34, welche 1930 von der AB Flygindustri in Limhamn, Schweden (einer Tochterfirma der deutschen Junkers Flugzeugwerke), gebaut wurde.

Mit der Unterstützung der Ausstellungsleiter, Bertil Boberg und Jan Forsgen und deren Helfer Ulrich Hild aus Deutschland und Kurt Scheidegger aus der Schweiz konnten wir für einen besseren Einblick die Räder, Bremsstrommeln und Motorverkleidungen demontieren und alle Serviceklappen entfernen. Nach zwei intensiven Vermessungsterminen besitzen wir nun alle Informationen bezüglich Fahrwerk, Bremsen, Spornrad und Triebwerksänderungen.

Mittlerweile haben wir vom BAZL eine Projektnummer erhalten. Auch die Frage nach der Motorisierung hat sich geklärt. Aufgrund einiger Fotos und Dokumente, welche

ich von F-13-Buchautor Lennart Andersson aus Schweden bekam, konnte ich den Nachweis erbringen, dass es die F-13 auch mit Sternmotor gab. Und was liegt bei der JU-AIR näher als ein Flugzeug mit einem Sternmotor zu bauen? Sind doch auch unsere JU-52 mit Sternmotoren von BMW ausgerüstet. Unsere F-13 wird einen «Jacobs R755» Sternmotor erhalten. Diese werden heute noch gebaut und kommen unter anderem in den WACO-Doppeldeckern oder der Boeing-Stearman zum Einsatz.

Endspurt

Unter Kontrolle des BAZL und der EAS kann Dominik Kälin nun mit dem Bau der Flugzeugzelle beginnen. Der Einbau von Steuerung, Bremsen, Triebwerk und Fahrwerk übernimmt die JU-AIR. Die Schweizer Firma AeroFEM wird die Berechnungen für die Modifizierungen, die Lastendiagramme und die Vorgaben für die Flugversuche erstellen.

Wenn alles so läuft wie geplant, wird die F-13 zum Jahreswechsel 2014/15 von der Kälin Aero Technologies GmbH in Oberndorf am Neckar nach Dübendorf überführt, dort komplettiert und für die Testflüge vorbereitet. Ab März 2015 sollen dann die ersten Testflüge stattfinden und bereits im Juli soll die Junkers F-13 in Oshkosh auf der Air Venture erstmals in der Öffentlichkeit fliegen.

Text: Bernd Huckenbeck | Bilder: Archiv und Tobias Koch



Unsere F-13 nimmt Gestalt an (Januar 2014).



DAS ORIGINAL – DER KOFFER MIT DEN RILLEN

1950 bringt RIMOWA den ersten Koffer mit den unverwechselbaren Rillen heraus. Seitdem hat sich dieser zu einem Kultobjekt entwickelt. Das original Reisegepäck von RIMOWA hat bis heute nichts von seiner Faszination verloren. Es bleibt die Wahl all derer, die das Außergewöhnliche suchen – wie Alessandra Ambrosio.

www.rimowa.com



Germany since 1898

Dass auch ein drittklassiger Ausflug genial sein kann, zeigte der diesjährige JU-Abend. Das jährliche Dankeschön an die freiwilligen Helferinnen und Helfer der JU-AIR bot mit einer Kutschen- und einer Dampflokfahrt ein tolles Programm.

Schon die Einladung zum diesjährigen JU-Abend war speziell: «Einladung zur JU-AIR-Schulreise». Beim Stichwort «Schulreise» kamen sicher bei vielen Erinnerungen an die Kindheit hoch. Interessante Wanderungen, Lindenblütentee, Sonnenschein und traumhafte Landschaften, aber auch Regen, Blasen an den Füßen und, und, und.... Speziell war zudem der Satz: «Natürlich ist für Speis und Trank gesorgt, Ihr müsst nur gute Laune und einen leeren Rucksack mitbringen». Mit einem leeren Rucksack auf Schulreise – das gab es früher definitiv nicht.

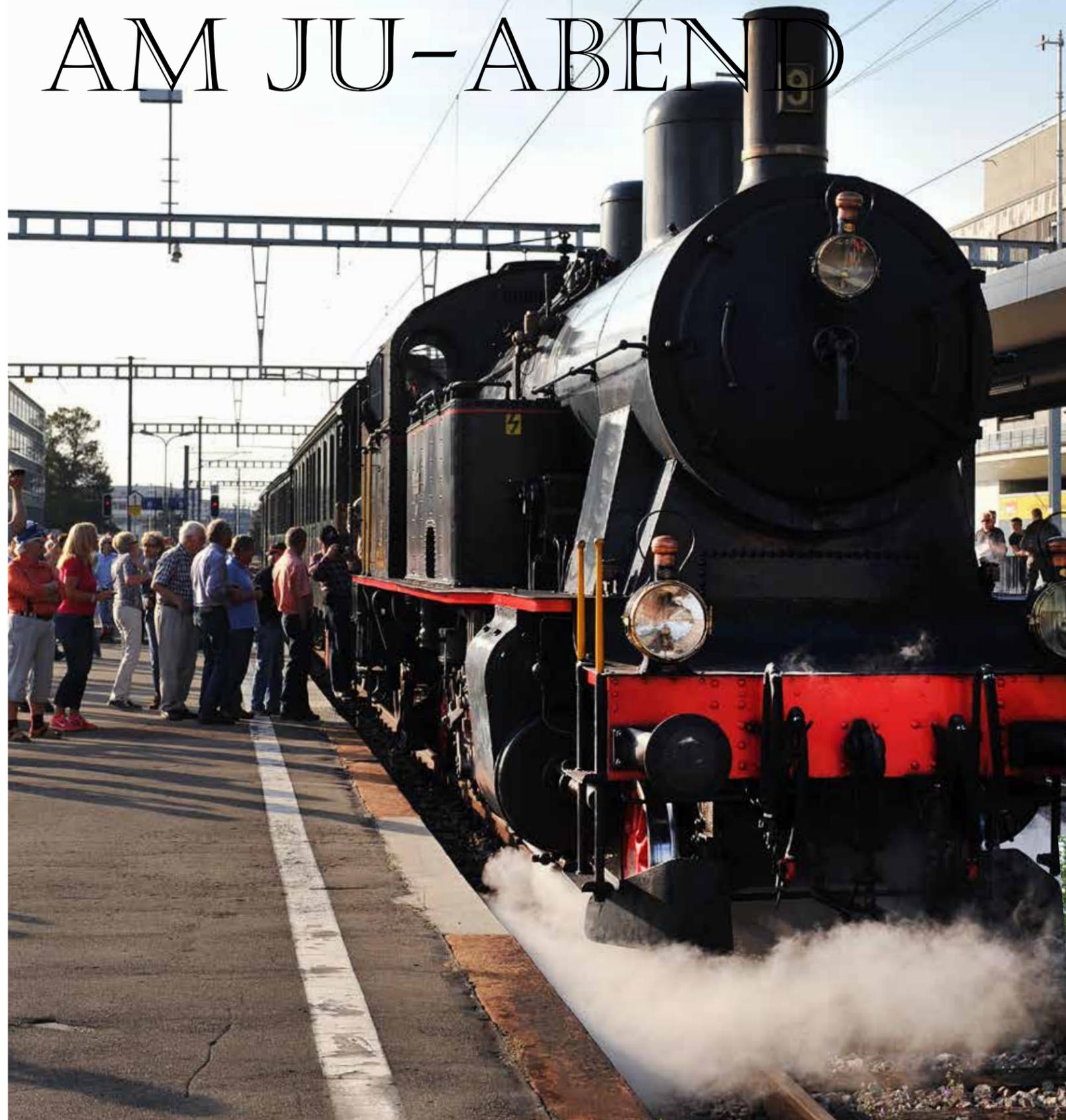
Und so trafen dann alle pünktlich um 16 Uhr in der Halle 9 des Air Force Centers ein. Einige mit Hightech-Ausrüstung, andere wiederum mit Grossvaters Wanderutensilien oder mit Zöpfen wie zur Schulzeit. Nach einer kurzen Stärkung mit Orangensaft und Wasser übernahm unser Ober-Wanderleiter Kurt Waldmeier das Zepter. Zuerst hiess es, die Rucksäcke mit der bereitgestellten Zwischenverpflegung zu füllen (Prosecco hätte es früher übrigens auch nicht gegeben!). Und schon ging's los – die Wanderung dauerte sagenhafte 10 Minuten – bis zum Bahnhof Dübendorf.

Holzklasse? Erstklassig!

Die Anzeigetafel auf Perron 3 war vielversprechend: «Extrazug nach Pfäffikon». Fauchend und schnaubend fuhr auch schon der Extrazug ein. 3. Klasse-Wagen mit Holzbänken, gezogen von einer über hundertjährigen Dampflokomotive der Firma Rail Event! Dagegen ist unsere Tante JU ein junges Mädel! Es war Nostalgie pur so gemütlich durch die Landschaft zu fahren. Vergessen die Hektik des Tages, einfach nur geniessen! Die Nostalgie ging allerdings nicht soweit, dass die Raucherwagen, die es vor langer, langer Zeit ja auch mal gegeben hat, wieder in Betrieb genommen wurden.



NOSTALGISCHES AM JU-ABEND





In Pfäffikon angekommen, wartete die nächste Überraschung. Beim Bahnhof standen 9 Wagen mit Pferdegespannen. Einsteigen und schon zuckelten wir gemütlich mit je 2 PS vorgespannt durchs Dorf. Endstation war die gediegene «Alphütte» der Holzbaufirma Schindler & Scheibling. Dort erwarteten uns ein paar vertraute Gesichter. Die Angestellten der Firma Your Catering waren wie beim letzten JU-Abend fleissig am Kochen und Grillieren. Die Tische waren gedeckt, im Garten brannte ein Feuer und der Alleinunterhalter Michi Jud spielte zum Tanz auf. Schon nach wenigen Minuten legten die ersten trotz den schweren Wanderschuhen eine flotte Sohle aufs Parkett.

Auch die Weiterbildung kam nicht zu kurz. Rupert Bannwart gab uns einen Crash-Kurs in der Disziplin «Chlefele». Es ist wie immer bei solchen Sachen – es sieht einfacher aus als es ist. Der Spassfaktor war aber gross. Rupert entpuppte sich nicht nur als hochkarätiger «Chlefeler» sondern auch als stimmungsgewaltiger Sänger von «Lumpe-Liedli».

Viel zu rasch war dieser Abend vorbei und schon bald stand der Car bereit, der uns wieder nach Dübendorf brachte. Einmal mehr ist es der Profi-Crew vom Air Force Center gelungen einen unvergesslichen Abend zu organisieren!

Text: Franziska Brechbühl | Bilder: Kurt Dätwyler



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!





FLIEGER FLAB MUSEUM

INHALT

Hans Giger wird 100	60
Neue Museumswelt 2014/2015	62
Edmond Audemars	66
Voglio Volare	69
Objekt des Jahres: Morane D-3801	70
Die mittlere Fliegerabwehr/M Flab	72
Museumsabend der Freiwilligen	76
Aus der Geschichte der Fliegertruppe	78
Aus der Geschichte der Fliegerabwehr	82
Reise an die Arbon Classics	86

HANS GIGER

DER VATER DES FLIEGERMUSEUMS FEIERT SEINEN 100. GEBURTSTAG

Nicht nur die Fliegertruppe feiert 2014 das 100-jährige Bestehen, auch Hans Giger, geboren am 11. Juni 1914 wird hundertjährig. Das muss gewürdigt werden, die Frage ist: Wie? Die Verdienste des Jubilars aufzuzählen gleicht der Quadratur des Kreises, ist somit unmöglich oder wird immer unvollständig sein. Die Persönlichkeit zu beschreiben wird subjektiv und damit geprägt von Erlebnissen mit Hans. Für mich ist er der charismatische Chef, der Macher mit unheimlich detaillierten Kenntnissen aus dem Bereich der Betriebs- und Unterhaltsorganisation der Fliegertruppen, er war Pilot, Werkflieger und Ingenieur, Oberst und Beamter, der die Logistik und damit die gesamte



Fliegertruppe wesentlich mitgeprägt hat. Operationelles Wollen setzt Logistisches Können voraus, das besonders bei der Luftwaffe, weil ein Flugzeug nur zwei Betriebszustände kennt: bereit oder nicht bereit. Diese Kriterien formen die Menschen der «Flügi», deren Verhalten und die Chefs, die Verantwortungsträger. Hans Giger lebte diese Verantwortung, er forderte seine Mitarbeiter und wusste was er wollte, was der Sache diente.

So entstand auch das Fliegermuseum. Im Bewusstsein, dass die Kenntnis der Geschichte – das Wissen um die technische, organisatorische und materielle Entwicklung – die Gegenwart beeinflusst und die Zukunft prägt, haben ihn bewogen, diese Geschichte der Bevölkerung zugänglich zu machen. 1970 fing er an, beeinflusst durch den Aufbau der Luftfahrthalle im Verkehrshaus, historisch wertvolles Material in Dübendorf zu sammeln, zu dokumentieren und zu restaurieren. Wahrscheinlich war dieses Handeln auch darin begründet, dass Hans Giger 1938 als damaliger Chef der Hallengruppe 1 bis 5 in Dübendorf den Auftrag erhielt, sämtliche noch verbliebenen Flugzeuge der Typen Fokker DVII, DH 3, DH 5, Morane S, Fokker DXI, Dewoitine D1, D9, D19, AC1, Potez A-25, Fai-

rey-Fox und Hawker-Hind zu verschrotten. Aus seiner Sicht handelte es sich doch um höchst interessante Zeugen der damaligen Flugzeugbautechnik. Vorab die Flugzeuge Blériot, DH 1, Wild, DH 3, DH 5, Fokker DVII und Potez A-25, welche in den Anfängen der Fliegertruppe eine bedeutende Rolle spielten. Deren Nachbau hat er sich später zum Ziel gesetzt und mit den von ihm gegründeten Seniorenwerkstätten in Buochs, Dübendorf und Interlaken auch realisiert. Als deren Chef.

Aus den beiden Weltkriegen kam auch ausländisches Material durch Notlandungen und Abstürze in der Schweiz und durch Tausch erwarb man von ausländischen Museen besonders wertvolles Material, dabei entstand eine einzigartige Motorensammlung, die durch Hans Giger in mehreren Büchern und Schriften dokumentiert wurde.

An der AVIA-Meisterschaft der Fliegertruppen 1977 versuchte er vom damaligen Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen die Erlaubnis zu erhalten, die Sammlung der Öffentlichkeit als Museum zugänglich zu machen. Dieser äusserte jedoch grosse Bedenken und glaubte nicht an die Realisierbarkeit dieser Idee. In der Überzeugung, dass es unverständlich wäre, das höchst interessante Ausstellungsgut der Öffentlichkeit vorzuenthalten, wandte er sich mit der gleichen Frage direkt an Bundesrat Rudolf Gnägi und argumentierte, ein eigenes Fliegermuseum sei für die Fliegertruppe von höchstem Interesse. Bundesrat Gnägi war mit dem vorgesehenen Vorgehen spontan einverstanden. Am 9. Juni 1978 konnte das Museum in einem feierlichen Akt und in Anwesenheit zahlreicher Gäste aus Politik, Wissenschaft und Militär der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden. Korpskommandant Kurt Bolliger hielt die Eröffnungsansprache und überreichte Hans Giger für die unmilitärische Eigeninitiative symbolisch den «Maria-

Theresia-Orden wider den Gehorsam» in Form einer Flieger- und Fliegerabwehrplakette.

Hans Giger ist auch der Vater der organisatorischen Einbettung des Museums in die Verwaltungsorganisation. Das Ausstellungsgut gehört dem Bund, das Museum wird durch einen Verein und eine Geschäftsleitung betrieben, 1982 kam die JU AIR dazu und eine Stiftung sorgt seit 1985 für die Erstellung der notwendigen Infrastruktur. So konnte 1988 die Ausstellungshalle 1 eröffnet werden, Hans Giger war als Bauprojektleiter die treibende Kraft des futuristischen Neubaus. Am 16. Dezember 1994 erhielt Hans Giger für seine Verdienste um das Fliegermuseum den Anerkennungspreis der Stiftung Pro Aero.

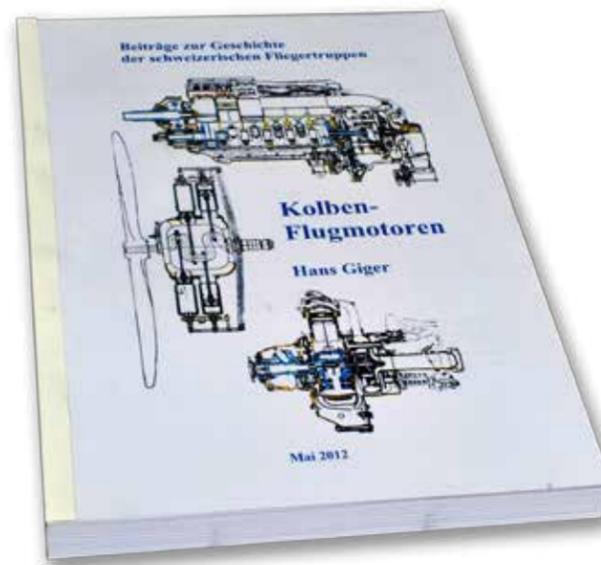
Lieber Hans Giger, wenn wir dieses Jahr die neue begehrte Sammlung von Flugmotoren und Triebwerken eröffnen, wird auch Deine Handschrift erkennbar sein. Du hast uns beraten, begleitet, hast Planentwürfe gemacht und von Motoren Funktionsmodelle eigenhändig gefertigt. Wir sind Dir unheimlich dankbar für alles, was Du uns gegeben hast, für Deine fachlich kompetente Unterstützung, für Deine zukunftsorientierte Hilfe und wünschen Dir von Herzen alles Gute zum 100. Geburtstag und weiterhin gute Gesundheit.

Manfred Hildebrand, Vizepräsident Stiftung Museum und Material der Luftwaffe MHMLW



Hans Giger und der damaligen Kdt der FF Truppen KKdt Kurt Bolliger bei der Eröffnung des Fliegermuseums

KOLBEN-FLUGMOTOREN VON HANS GIGER



Ergänzend zur neuen Motorenausstellung (Seite 63) lohnt sich ein Blick in das neu überarbeitete Buch «Kolben-Flugmotoren» von Hans Giger. 1984 hat der Mitbegründer des Fliegermuseums eine umfangreiche Dokumentation über Kolben-Flugmotoren zusammengestellt. Es handelt sich um Datenblätter, welche Motoren aus der Museumssammlung sowie zahlreiche weitere, historisch wichtige Motoren beschreiben.

2012 hat Hans Giger die Publikation überarbeitet. Entstanden ist ein Werk mit 269 Seiten. Das Buch kann im Flieger Flab Museum besichtigt werden und ist zu einem Preis von 50 Franken, zuzüglich Versandkosten, erhältlich (Anmerkung: Einzelne Datenblätter des Buches weisen einen schwachen Druck auf). Für interessierte Kreise hat Walter Dürig eine Zusammenfassung des Buches auf www.glique.ch publiziert. (AFC)



1 Neue Motorenausstellung.



2 Flugzeugausstellung



3 Simulatorenzentrum



4 Neue Flabausstellung

rung besichtigt werden. Die negativen Erfahrungen mit verschwundenen Motorenteilen zeigen, dass die Ausstellung ständig überwacht sein muss. Ziel ist es, Führungen mit verschiedenen Schwerpunkten anzubieten.

Der Zeitplan:

Der Mirage Flugsimulator wird aus der Halle 2 in den südöstlichen Teil der Halle 8 verlegt, wo dann voraussichtlich 2015 auch ein PC-9 Simulator dazu kommen wird.

Die Neugestaltung wird in zwei Etappen erfolgen. Der Zeitplan sieht vor, dass zuerst die Halle 8, dann die Überdachung Flab und zuletzt der Eventraum und die Halle 2 in Angriff genommen werden. Sämtliche Arbeiten sollen auf die GV 2015 fertig gestellt sein.

Nun ging es an die praktischen Detailarbeiten. Die Halle 8 musste entrümpelt, aufgeräumt und sanft renoviert werden. In unzähligen Stunden wurden sämtliche Motoren von einem unermüdlichen Volontärteam geputzt und auf Hochglanz poliert, eingepackt und verschoben.

Die Motorenausstellung neu zu gestalten war eine grosse Herausforderung. Sollen die Motoren chronologisch nach Zeit, nach Typ oder nach Herstellungsland präsentiert werden? Man fand einen sehr guten Kompromiss: In einem didaktischen Bereich wird mit Schnittmodellen, einem Motor welcher elektrisch angetrieben wird und mit Tafeln und Zeichnungen ein genauer Einblick in die Funktion von Flugmotoren präsentiert. Die Motoren werden dann nach

NEUE MUSEUMSWELT 2014 / 2015

Nichts ist langweiliger als eine Museumsausstellung, welche jahrein jahraus immer gleich aussieht. Auch der Platzmangel ist ein permanentes Thema in unserem Museum. So machte man sich einmal mehr Gedanken über Neugestaltungen und Verbesserungen. An der Generalversammlung des VFL 2012 wurde von einem extern beigezogenen Unternehmen ein sehr modernes Konzept mit beeindruckenden multimedialen Elementen vorgestellt. Dieses erwies sich dann aber als allzu futuristisch und vor allem als viel zu kostspielig.

Die finanziellen Quellen sind zwar begrenzt, nicht aber die der Ideen. So besann man sich auf das eher schnörkellose Wesentliche:

Die Ausgangssituation:

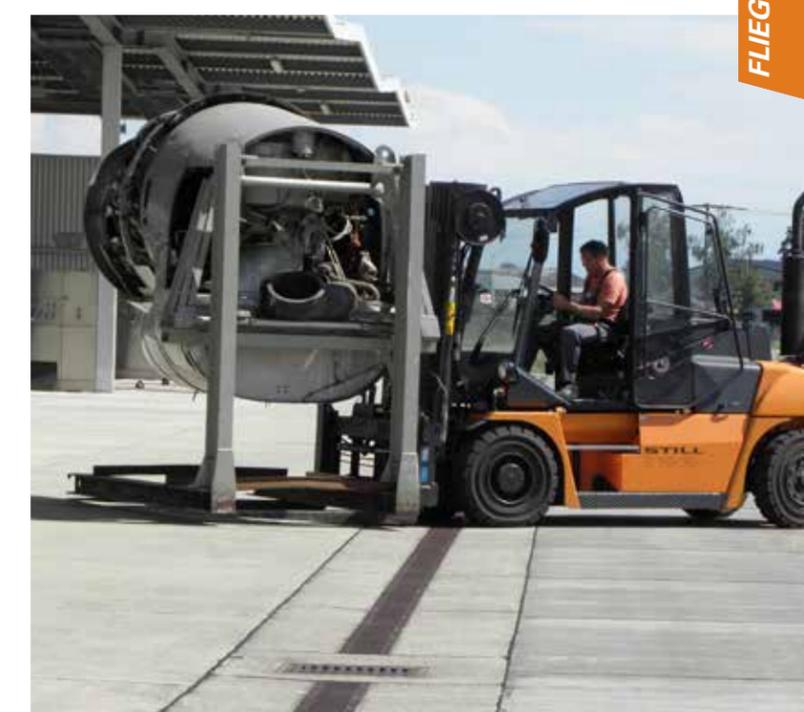
- Vorhandener Raum ist nicht optimal genutzt.
- Die Ausstellung in der Halle 2 ist seit der Eröffnung vor über 10 Jahren praktisch unverändert.

- Der Eventraum in der Halle 2 ist oftmals zu eng und unpraktisch.
- Die in Europa einzigartige Motorensammlung muss fürs Publikum wieder zugänglich gemacht werden.
- Die Fliegerabwehr soll für ihre sehr umfangreichen Systeme und Geräte mehr Platz erhalten, um diese gut und übersichtlich präsentieren zu können.
- Das Museum soll möglichst viele Bedürfnisse und Wünsche unserer Besucher abdecken. Vom Militär und Familien über Schulkinder bis hin zum Motoren-Crack, muss für alle etwas Lehrreiches und Spannendes zu entdecken sein.
- Zwischen den Hallen 2 und 8 ist ein grosser bis anhin ungenutzter Platz, auch der soll nicht weiter brach liegen

Das Ziel:

Eine sehr innovative und aktive Projektgruppe erarbeitete in kurzer Zeit mehrere Konzepte. Lebhaft wurden Machbarkeit, Vor- und Nachteile diskutiert und abgewogen. Folgende Ideen setzten sich durch:

- Die gut erhaltene Halle 8, in der bis anhin die Motoren, einige Flugzeuge und weiteres sperriges Museumsgut lagerten, würde sich mit ihrer Fläche von ca. 2400 m² bestens als Erweiterung eignen.
- Der schon bestehende Eventraum soll für Anlässe aller Art ein grösseres, flexibleres und möglichst angenehmes Umfeld erhalten.
- Die bei der letzten Umstrukturierung aus dem Programm genommene Motorensammlung und die Propellerstände werden wieder in die Ausstellung integriert, neu arrangiert und in der Halle 8, im nordwestlichen Teil aufgestellt.
- Im Anbau der Halle 8 entsteht eine kleine Werkstatt, wo handwerkliche Arbeiten und kleine Reparaturen an Museumsgut ausgeführt werden können
- Der Raum zwischen Halle 2 und Halle 8 wird überdacht, hier soll die neue Flabausstellung entstehen.
- Die ganze Halle 8 soll als «begehbare Sammlung» geführt werden, das heisst, sie kann nur in Form einer Füh-



Baujahr und Typen aufgestellt, jeder Motor wird mit einer Flagge des Herstellungslandes bezeichnet. Hans Giger, der Gründer des Fliegermuseums half mit Rat und Tat mit. Er nahm sich auch die Mühe sein Motorenbuch, mit sehr vielen wertvollen Informationen für Insider, neu zu überarbeiten. Siehe Seite 61.

In der Mitte der Halle 8 werden Flugzeuge, welche nicht in einer der beiden Museumshallen 1 oder 2 Platz finden, in die begehbare Sammlung aufgenommen. Auch grössere Objekte, Zubehör und Bodenmaterial werden hier weiterhin gelagert.

Sobald alle Motoren aus dem Ostteil entfernt worden waren, wurde renoviert. Später wird dann der MIRSIM und später der PC-9 Simulator installiert.

Zwischen den beiden Hallen 2 und 8 entsteht die Flab-Ausstellung. Mit der Überdachung dieses Platzes wird viel dringend benötigter Raum für die Flabgeräte gewonnen.

Auch ein «Walk of fame» wird hier entstehen, als grosszügiger Spender (ab Fr. 1000.–) kann man sich namentlich auf einer Bodenplatte verewigen.

Aussichten Ende 2014 und 2015

Nach Fertigstellung der Halle 8, wird der Eventplatz in der Halle 2 erneuert. Um mit den Arbeiten zügig vorwärts zu kommen, wird diese vorübergehend geschlossen, der Museumsbetrieb konzentriert sich auf die Halle 1 und die neue Flab-Ausstellung. Damit die Halle 2 auch während der Umbauzeit nicht nur Baustelle ist, wird diese von Rolf Knie im Herbst 2014 für eine Ausstellung «65 Jahre Rolf Knie» genutzt.

Text und Bilder: Elisabeth Bengzon und Archiv



Die Flugzeuge werden neu positioniert.



Albert Vicentini und sein Team beim platzieren des Propellerstandes



Esther Jäggi und Max Kaelin beim Restaurieren eines Motors



Was uns alle antreibt

Hinter jedem erfolgreichen Unternehmen steht eine ganz eigene Geschichte. Und doch sind alle langfristig erfolgreichen Unternehmen durch einen gemeinsamen Geist verbunden. Ihre treibenden Kräfte sind Innovation, Verlässlichkeit und die Bereitschaft, Kundenorientierung zum Mass aller Dinge zu machen. Diesen unternehmerischen Geist leben und unterstützen wir aus Überzeugung. www.amag.ch

Mit Leidenschaft. Für Sie.

amag

FÜHRUNGEN IM NEUEN MUSEUM

In der Umbauphase (Sommer 2014 bis GV 2015) finden «nur» in der Halle 1 statt, also dort wo die älteren Flugzeuge (bis Jahrgang 1959) stehen. Auf Anfrage können sie mit einem Rundgang durch die Motorensammlung und das begehbare Lager ergänzt werden.

Nach der Übergangszeit, also ab Frühling 2015, ist eine ganze Palette verschiedener Angebote geplant:

- Führungen mit Schwerpunkt «Flugzeuge» durch Halle 1 (ältere Modelle) und Halle 2 (Jetzeitalter), ergänzt mit einer kurzen Schlaufe durch den Flab-Zwischentrakt und die Motorensammlung Halle 8.
- Führung wie oben, aber mit Schwerpunkt Fliegerabwehr. Ausführliche Erklärung der ausgestellten Flab-Waffen, vor allem der Objekte in der neuen Flab-Ausstellung im Zwischentrakt.
- Für speziell interessierte Gruppen kann eine Führung ausschliesslich in der Motorensammlung angeboten werden.
- Die Integration des «begehbaren Lagers» (Halle 8) ist noch offen.



Die anfangs August 1914 in Bern, bei Beginn des ersten Weltkrieges, eingerückten Piloten, waren Soldaten, Unteroffiziere und Offiziere. Diejenigen mit niedrigem Grad wurden von Beginn an zum Adjutant-Unteroffizier befördert. Auf dem Bild sind die betreffenden Grade sichtbar.

EDMOND AUDEMARS

EINER DER ERSTEN SCHWEIZER MILITÄRPILOTEN UND SEINE EINDRUCKSVOLLE FLIEGERKARRIERE

Bei Ausbruch des ersten Weltkrieges, gab es in der Schweiz etwa fünfzig brevetierte Piloten, neun von ihnen galten als geeignet für den Einsatz bei der neugegründeten Fliegertruppe. Einer davon war Edmond Audemars.

Als der erste Weltkrieg ausbrach, wurden im August 1914 die ersten Militärpiloten nach Bern-Beundenfeld angeboten. Wer ein eigenes Flugzeug besass, brachte dieses gleich mit ins Militär. Edmond Audemars rückte mit seiner Morane-Saulnier 35 «Hélène» 80 PS ein. Die Militärpiloten waren Offiziere, Unteroffiziere oder Soldaten, sie galten aber allesamt als «gehoben» in ihrer Funktion. Audemars wurde, wie auch die übrigen «niedergradigen» Piloten,

sogleich zum Adjutant-Unteroffizier befördert und erhielt damit höhere Befehlszulassung. Die Piloten wurden dem kurze Zeit später dazugekommenen Hauptmann Theodor Real unterstellt.

So begann vor genau 100 Jahren unsere Militärfliegerei: Die Piloten von damals sind auf einer Fototafel festgehalten. Eine solche hängt in Dübendorf im Fliegermuseum in der Nähe des Flugzeuges Blériot, seitlich an der Wand. Besonders bekannt unter diesen Pionieren ist natürlich Oskar Bider, aber auch die Leistungen seiner Kameraden waren eindrucksvoll. Hier nun ein Blick auf die spannende Laufbahn von Edmond Audemars:

Vom Rennfahrer zum Flugpionier

Audemars wurde im Dezember 1882 in Les Brassus, im jurassischen Val de Joux geboren und starb im August 1970 in Paris. Als junger Erwachsener widmete sich Audemars mit Eifer dem Velosport, bereits 1901 wurde er Landesmeister der Amateursprinter. Um Deutsch zu lernen, reiste er 1903 nach Berlin, wo er weiterhin für den Velosport trainierte. Im gleichen Jahr gewann er in Kopenhagen den Titel eines Amateur-Steherweltmeisters.

Seine ausgezeichnete physische Konstitution – die Körpergröße von 1.61 Meter, verbunden mit einem Gewicht von nur 49 Kilo, welches er zeitlebens behielt – prädestinierte ihn nicht nur für den Radsport, half ihm auch in seiner späteren, überaus glanzvollen Karriere in der Fliegerei. Generalvertreter der «Motosacoches»

1906 wurde Audemars in Deutschland Generalvertreter des Schweizerischen Leichtmotorrades «Motosacoches» Genf. (siehe «gazette 08» Seite 60: «Dufaux 4»). Im Juli 1908 schaute Audemars auf dem Flughafen Berlin Tempelhof dem amerikanischen Flieger Orville Wright beim Fliegen mit

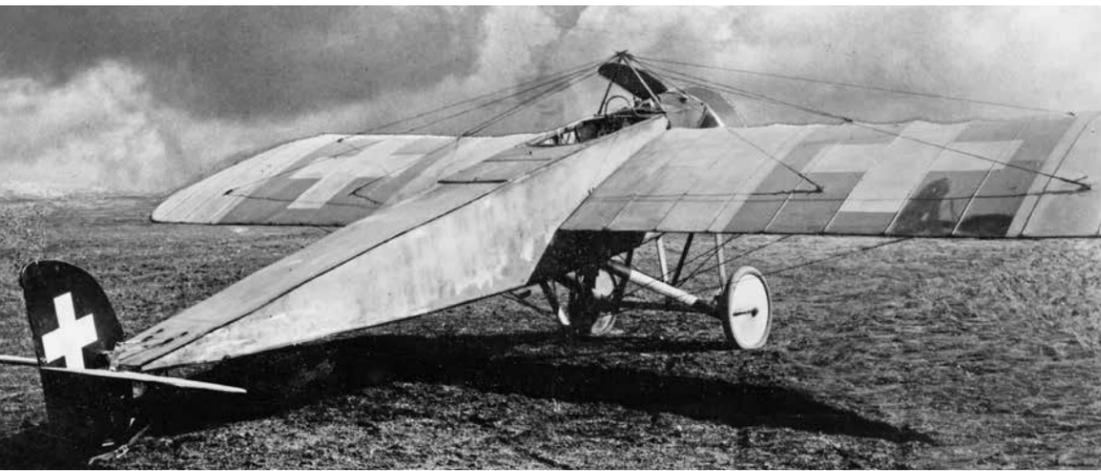
dem bekannten «Wright-Doppeldecker» zu. Tief beeindruckt beschloss er, sich der neuen und attraktiven Sportfliegerei zu widmen. Um zu seinem fliegerischen Glück zu gelangen, begab er sich nach Paris, wo sich damals das unbestrittene Zentrum der jungen Aviatik befand.

Gerne hätte Audemars schon bald ein Flugzeug vom Typ Blériot, Voisin oder Farman erworben. Doch dazu fehlten ihm die erforderlichen 20 000 bis 30 000 Franken. So begnügte er sich vorerst mit dem Kauf eines Eindeckers «La Demoiselle», für 10 000 Franken. Dieses Billig-Flugzeug erhielt er bei der Automobilfabrik «Clément u. Bayard» in Paris, welche die Baurechte des weltbekannten Brasilianers Alberto Santos-Dumont besass.

Mit diesem sehr primitiven Flugzeug, konstruiert aus Bambusstangen, ausgerüstet mit einem Fahrwerk aus Holzreifen, 25-PS-Zweizylinder Boxermotor und Schichtholzpropeller, brachte er sich 1910 das Fliegen selbst bei. Dabei hatte er es nicht leicht: Auf dem aufgrund von Überschwemmungen versumpften Flugplatz Issy-les-Moulinaux hatte er mit verschiedenen Vorfällen, wie Kopfstand und Motorpannen, zu kämpfen. Aber Audemars hatte einen harten Willen.

Auch seine Finanzen waren bald erschöpft. Dank seinem Fliegerbrevet des Aéro-Club de France, war ihm grundsätzlich gestattet, an Flugmeetings teilzunehmen und dabei verlockende Preise zu holen. Doch um als Schweizer in Frankreich an Flugvorführungen mitmachen zu dürfen, musste jeweils ein umständlicher Papierkrieg geführt wer-





Morane-Saulnier 35 «Hélène».



Audemars im reiferen Alter.

den. Der Veranstalter verlangte dabei vom Schweizerischen Aéro-Club eine offizielle Zustimmung. Audemars erhielt diese aus Bern im Juni 1910 zugestellt. Sein Brevet wurde in Frankreich als Nr. 100 taxiert.

Fernflüge und Rekorde

Der Weg zu seiner glorreichen Fliegerlaufbahn stand Audemars nun offen. Wie kein zweiter beherrschte er seine zierliche kleine «Demoiselle». Besonders mit seinen vorgeführten Steilkurven war er beim Publikum eine Sensation. Gemeinsam mit seinem Freund Garros brachte er am Flugzeug noch verschiedene Verbesserungen an. Er nahm an zahlreichen Meetings in Frankreich, England und Italien teil, ebenso in Genf. Schliesslich reiste er im September 1910 mit seiner «Demoiselle» und einigen Fliegerkameraden nach Amerika, wo er, anstatt wie geplant für eine dreiwöchige Tournee, ein ganzes Jahr verblieb. Auch in Amerika blieben seine Erfolge nicht aus.

Nach der Rückkehr aus Amerika kaufte Audemars einen leistungsfähigeren Blériot, welcher mit einem 50-PS Gôme-Rotationsmotor ausgerüstet war. Damit nahm er erneut an Wettfliegen teil. Vom 18. bis 19. August 1912 vollführte er den Erstflug Paris-Berlin. Während diesem Rekordflug traten am Flugzeug allerhand Störungen auf, aber das Ziel wurde erreicht. Die deutsche Flugzeugindustrie machte dem tollkühnen Flieger danach ein beachtliches Berufsangebot, doch dieser lehnte alles ab, mit der Begründung, dass er seiner Wahlheimat Frankreich treu bleiben wolle. Diesem Land verdanke er schliesslich nicht nur sein fliegerisches Können, sondern auch tiefe freundschaftliche Beziehungen. Auch seine eigentliche Heimat, die Schweiz, gedachte ihres berühmten Sohnes, indem ihm der Aéro-Club eine goldene Medaille zustellte.

Von 1913 an pilotierte Audemars einen Eindecker: die Morane-Saulnier 35 «Hélène» 80 PS, dem wohl besten und

erfolgreichsten Flugzeug jener Zeit. Damit nahm er am 2. März 1913 an einem Meeting in Basel teil, welches zugunsten der Nationalspende (Spende zur Gründung der Militärfliegerei) stattfand. Am 7. Juni 1913 gewann er in Paris vor einer riesigen Zuschauermenge eine Flugkonkurrenz. Der auf den 8. Juli 1913, mit 10000 Mark ausgeschriebene Erstflug Berlin-Paris gelang ihm infolge Motorpanne jedoch nicht. Während des Jahres 1914 war Audemars bei allen Flugmeetings eine Attraktion ersten Ranges.

Der Militärpilot

In den ersten Tagen des Schicksalsmonats August 1914 meldete sich Audemars in Bern beim soeben ernannten ersten Kommandanten der Fliegertruppe, Hptm i.G. Theodor Real. Der erste Weltkrieg hatte begonnen. Er rückte, wie bereits erwähnt, mit seinem Flugzeug ein und leistete damit pflichtbewusst Militärdienst. Die Eidgenossenschaft kaufte ihm die Morane-Saulnier 35 «Hélène» gleich zu Beginn ab, über den bezahlten Preis ist nichts bekannt. Die Maschine wurde mit der Nr. 24 immatrikuliert und diente vorwiegend der Pilotenschulung. Im Dezember 1919 wurde die «Hélène» ausser Betrieb gesetzt und leider von unbekannter Hand dem Altmaterial zugeführt.

Audemars bei der Firma Morane-Saulnier

1915 folgte Audemars einem Ruf der Firma Morane-Saulnier, Paris, und wurde deren Testpilot. Sein Chef, Léon Morane, titulierte den kleinen Schweizer freundlich mit «La petite rasse». Am 8. September 1915 stellte der kleine Pilot mit 6600 Metern einen neuen Höhenrekord mit Passagier auf. Er erhielt diverse Ehrungen. Insgesamt überlebte er 17 Abstürze, von welchen 7 auch Todesstürze hätten sein können. Sein guter Stern wollte es offenbar anders. 1918 entschloss sich der so erfolgreiche Aviatiker, den Pilotenberuf aufzugeben.

Text: Felix Zbinden | Bilder: Archiv

VOGLIO VOLARE

Die Hymne der Schweizer Militärpiloten «Voglio volare» erinnert an die Fliegertragödie, welche sich 1938 in den Schwyzer Heubergen ereignet hat. Zum 75. Jahrestag dieses Unglücks hat Esther Martinet ein Buch über den Vorfall veröffentlicht.



Fokker CV-E.

Seit 1941 findet auf dem Flugplatz Locarno-Riazino die fliegerische Grundausbildung für Militärpiloten statt. Nach ihrem ersten Soloflug singen die angehenden Piloten der Schweizer Luftwaffe jeweils gemeinsam mit ihren Ausbildnern das Lied des Fliegers «Voglio volare», auch «L'Aviator» genannt. Es handelt von einer Fliegertragödie, die sich am 27. August 2013 zum 75. Mal jährte. Unter dem Kommando von Hauptmann Decio Bacilieri starteten am 27. August 1938 fünf Besatzungen der Fliegerkompanie 10 – der so genannten Tessinerstaffel – mit ihren Fokkern CV-E zu einem Flug ins Tessin. Die Staffel sollte

der Umkehrkurve in die Felsen der Heuberge und die Maschine des Staffelführers in einen Felshang des Twäriberges, unweit des Drusberges. Sechs Männer erlitten den sofortigen Fliegertod, Hpt Bacilieri erlag zehn Tage später im Spital Einsiedeln seinen Brandverletzungen. Nur sein Beobachter, Oberleutnant Hugo Sommerhalder, überlebte den Absturz trotz schwerer Verletzungen. Bloss eine einzige Fokker CV-E



Fliegerstaffel 10.

die Schweizer Militäraviatik an der «Giornata Internazionale Aviatoria» vom 27. und 28. August in Lugano vertreten. Zudem diente der Flug als Training. Es waren mehrere Übungen militärischer Natur eingeplant, darunter Funktelegraph-Peilung, Staffelexerzieren und Fotografieren.

Die Staffel startete um 15.33 Uhr auf dem Flugplatz Dübendorf und sollte gegen 16.30 Uhr in Bellinzona landen. In der Gegend der Heuberge (Kanton Schwyz) gerieten die Flugzeuge in unerwartet dichte Wolkenschichten. Hauptmann Bacilieri, der Staffelführer, entschied sich zur Umkehr nach Dübendorf, doch damit gerieten die Maschinen in dichten Nebel. Die Folgen waren fatal: Drei Fokker CV-E prallten in

erreichte ihre Zieldestination Bellinzona. Heute mahnt das Fliegerdenkmal in der Gemeinde Muota-thal an das tragische Geschehen, und in Erinnerung an die verunglückten Flieger entstand das Lied «Voglio volare» – «Ich will fliegen».

Anlässlich des 75. Jahrestags der Fliegertragödie wurde im Flieger Flab Museum am 27. August 2013 eine Informationstafel zum Unfallgeschehen enthüllt. Zudem ist ein neues Buch zum Thema erschienen: «Die Peilsonate» von Esther Martinet. Dieses ist für 48 Franken im Museumsshop erhältlich (144 Seiten, Pappband, ISBN 978-3-905724-32-5).

Text: Esther Martinet | Bilder Archiv

OBJEKT DES JAHRES

MORANE D-3801 MEHRZWECK-KAMPFFLUGZEUG



Die im Fliegermuseum Dübendorf ausgestellte Morane mit der Immatikulationsnummer J-276 gehört zu den Prunkstücken der Ausstellung. Die Irrwege, über welche die Maschine ins Museum fand, sind fast ebenso spannend wie das Flugzeug selbst.

Die Luftwaffe beschaffte ab 1939 mehrere in Frankreich konstruierte Flugzeuge vom Typ Morane-Saulnier. Eine erste Serie vom Typ D-3800 wurde bei der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun in Lizenz gebaut. Die in diesen Flugzeugen eingebauten 12-Zylinder-Motoren, vom Modell Hispano-Suiza, wurden ebenfalls in Lizenz bei Adolf Saurer in Arbon und bei der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur (SLM), gebaut. Die sogenannte «0-Serie» von acht Flugzeugen, mit den militärischen Immatikulationen J-3 bis J-10, wurden 1939 geliefert. Damit erfolgten Truppenerprobungen auf breiter Basis, die Beurteilung war durchwegs positiv.

Die ersten acht Morane waren mit 860-PS-Motoren ausgerüstet. Die Motoren wurden von den Herstellerfirmen weiterentwickelt und erbrachten fortan eine Leistung von 1000 PS. 1941 und 1947/48 wurden weitere 207 Morane vom Typ D-3801 in Lizenz beim Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) Emmen und bei den Schweizerischen Wagons- und Schienenfahrzeuge (SWS) Schlieren hergestellt und mit dem stärkeren Motor ausgerüstet.

Die Morane-Flotte gelangte unter den Immatikulationen J-91 bis J-297 in den Einsatz und bildete während des letzten Weltkriegs die Hauptstütze unserer Fliegertruppe. Nach dem Ausscheiden aus den Frontstaffeln, kamen einige Maschinen in der Pilotenausbildung und als Zielflugzeuge für die Fliegerabwehrtruppen noch eine Weile zum Einsatz.

Doch 1959 wurde die letzte Morane ausgemustert. Ein Flugzeug wurde dem Verkehrshaus der Schweiz und ein weiteres dem «Musée de l'air» in Meudon (F) abgegeben. Andere Maschinen gelangten in private Hände oder landeten gar auf Kinderspielplätzen; eine war im «Dutti-Park» bei Rüslikon ausgestellt, dem vom Migros-Gründer Gottlieb Duttweiler gestifteten Freizeitpark. Die einzige noch heute fliegende Morane (J-143), wurde nachträglich, aus Überresten dreier Flugzeugen, von privater Hand zusammengestellt. Dieses Flugzeug ist auf dem Flugplatz Bex stationiert. Damals existierte noch kein Fliegermuseum. Darum kam vermutlich auch niemand auf die Idee, noch weitere Maschinen als historische Zeitzeugen aufzusparen. Ausgedientes Flugmaterial wurde früher oft einfach dem Altmaterial zugeführt.

Die Entdeckung der Morane J-276

Der ehemalige Militärpilot Hansruedi Dubler weiss über die Herkunft der J-276 Spannendes zu berichten. Die Rettung der Maschine, die in unserem Museum ausgestellt ist, ist hauptsächlich ihm zu verdanken.

An einem kalten Apriltag im Jahre 1965 absolvierten die Piloten der Fliegerstaffel 17 eine Geländeübung und marschierten unter der Führung ihres Kdt Hptm Paul Leuthold mit Rucksack und Wanderschuhen durch den Jura. Die Strapazen waren für die untrainierten Piloten bei sehr schlechten Wetterverhältnissen enorm. Ihr Ziel war Tavanens. Der Marsch führte an der südlichen Seite des Vallon de St.-Imier entlang, man näherte sich St.-Imier und passierte das dortige Schwimmbad. Was sah Dubler in dieser ungewohnten Umgebung? Unglaublich! Im Schwimmbad war eine Morane D-3801 ausgestellt. Dubler konnte aus der Distanz den Zustand des Flugzeugs nicht beurteilen, aber er prägte sich den Fundort ein und wusste nun, dass in der Schweiz doch noch eine Morane vorhanden war. Noch wenige Jahre zuvor, anlässlich des 50-Jahr-Jubiläums der Fliegertruppe, wurde behauptet, es gebe in der Schweiz kein solches Flugzeug mehr, man hörte nur gerüchteweise von verbliebenen Exemplaren.

Anlässlich militärischer Rekognoszierungsflüge im Jura besuchte Dubler die neu entdeckte Morane nun etliche Male. Schliesslich erkundigte er sich beim Bademeister, Herrn Baltera, über die Situation des Flugzeugs und erklärte ihm mit seinem gebrochenen Französisch, dass er, falls die Maschine vom Gelände entfernt werden müsste, daran interessiert sei. Der Zustand der Morane war nicht mehr allzu gut. Es war vermutlich nur eine Frage der Zeit, bis ein Schrotthändler das Wrack abholen würde. Dubler brauchte jedoch viel Geduld. Über lange Zeit bekam er von St.-Imier keinen positiven Bescheid.

Telefonanruf vom Flugplatz Payerne

Doch dann, nach zwei Jahren, erhielt er unerwartet einen Anruf von Herrn Widmer aus Payerne. Ob er immer noch an der Morane aus St.-Imier interessiert sei, wurde er gefragt. «Ja, natürlich!» war seine Antwort. Widmer versprach den Transport des Flugzeuges zu arrangieren. Dies sei eine gute Trainingsmöglichkeit für die Bergungsequipe des Flugplatzes Payerne. Ursprünglich war geplant, dass die Maschine per Strassentransport nach Payerne gebracht und hinter einer Flugzeughalle einen vorläufigen Standort finden sollte.

Dann entschied man jedoch relativ spontan, die Maschine direkt nach Dübendorf zu bringen. So konnte ein umständliches Umladen vermieden werden. Nach Rücksprache mit dem Chef des Administrativen des Flugplatzes Dübendorf, Herr Buchli, kam dieses Vorhaben zustande. Über die Aktion wurde weder etwas schriftliches vereinbart noch wurden über die Kosten gesprochen. Dubler erhielt nie eine Rechnung für den erfolgten Transport von St.-Imier nach Payerne und Dübendorf. Heute ist er stolz und glücklich, eine Morane gerettet zu haben, doch er meint, die ganze Aktion sei auch Herrn Widmer zu verdanken, der sehr unbürokratisch Hilfe leistete.

Plötzlich ist die Maschine verschwunden

Dubler hatte die Morane eigentlich für private Zwecke vorgesehen. Da er bei der Garage seiner Mietwohnung vorerst keine Unterkunftsmöglichkeit sah, war er froh, das Flugzeug auf dem Flugplatz unterbringen zu können.

Der Transport erreichte wohlbehalten Dübendorf, wo Mechaniker der JU-Halle, die Morane in der Nähe des Schrottplatzes unter einer Blache versteckten. So sollte verhindert werden, dass sie von einem Schrotthändler mitgenommen würde. Dubler erzählt: «Jedes Mal, wenn ich mit einem Flugzeug in der Nähe des versteckten «Goldschatzes» vorbeiflog, sind meine Augen hinüber geschweift, um zu schauen, ob die Maschine noch da ist.» Doch eines Tages stellte er erschrocken fest, dass ihr Platz leer war, worauf er sich sofort nach dem Verbleib der Morane erkundigte. Die Nachricht war insofern beruhigend, dass diese nach Buochs transportiert worden sei, wo sie für das Museum restauriert würde. Aber er hatte das Flugzeug, das er eigentlich für sich haben wollte, verloren. Was sollte er dagegen tun, er hatte nichts Schriftliches in der Hand. So zog er aus dieser bitteren Erfahrung eine persönliche Lehre und verzichtete schliesslich auf seinen Fund.

In Buochs wurde die Morane von Mechanikern in Freiwilligenarbeit restauriert. Dubler kümmerte sich noch um die korrekte Bemalung des Flugzeugs. Denn genaue Bilder und Unterlagen zu den runden Hoheitsabzeichen der Flügelunterseite fehlten. Zu Beginn wurde die J-276 für einige Jahre dem Verkehrshaus Luzern überlassen, später kam sie nach Dübendorf zurück, in unser Fliegermuseum. Heute gilt sie als eines der Prunkstücke der Ausstellung. Es wird gerne gesagt, dass sie französischen Charme ausstrahle. Der ehemals üble Zustand des Flugzeuges ist, dank der äusserst fachmännisch vorgenommenen Restaurierung, nirgends mehr zu erkennen.

Anerkennung und Dank gebührt jedoch auch dem «Rückeroberer» der J-276. Hansruedi Dubler hat stillschweigend zu Gunsten des Museums nicht nur auf «seine» Morane verzichtet, sondern auch auf eine Entschädigung.

Text: Zbinden Felix | Bilder: Archiv



Die übel zugerichtete Morane D-3801 J-276 im Schwimmbad St.-Imier

DIE MITTLERE FLIEGER ABWEHR / M FLAB

Zu Beginn der 60er-Jahre entschied die Bundesversammlung, die Fliegerabwehr zu verstärken und bewilligte die Einführung des mittleren Fliegerabwehrsystems/M Flab. Die 7,5 cm Flab Kan 38 der schweren Fliegerabwehrabteilungen/Sch Flab Abt hatten seit ihrer Einführung ab 1936 keine wesentlichen Verbesserungen erfahren. Die Integration dieser Geschütze mit Radar und elektronischen Feuerleitgeräten (Mark 7 aus England) gelang nicht befriedigend. Dazu kam die Diskrepanz zwischen den immer grösser werdenden Flugzeuggeschwindigkeiten und der geringen Ka-

denz der grosskalibrigen Geschütze. Diese Situation führte ab 1957 zu massiven Interventionen durch interessierte Politiker und durch die Gesellschaft der Offiziere der Flab Truppen, bis am 14. Juli 1961 die Botschaft des Bundesrates zur Verstärkung der Fliegerabwehr veröffentlicht wurde.

Mit dem Beschluss der Bundesversammlung vom 13.12.1961 wurde dann die Einführung eines weiteren neuen Fliegerabwehrsystems für 247 Millionen Franken Tatsache:

Einführung des mittleren Fliegerabwehrsystems / M Flab System, bestehend aus:



1 Feuerleitgerät / Flt Gt 63 SUPERFLEDERMAUS

- Gewicht ca. 5'400 kg
- Frequenzbereich X-Band
- Rund- und Sektorsuchen
- maximaler Distanzbereich für Suchen: 50 km
- Folgeschüssen
- Bedienung durch 1 Radarunteroffizier und 6 Radarsoldaten
- hergestellt durch CONTRAVES AG Zürich



2 35 mm Fliegerabwehrkanonen / Flab Kan 63

- Gewicht fahrbereit ca. 6'350 kg
- Kaliber der Waffen: 35 mm
- Kadenz: 550 Schuss/min/Rohr
- maximale Wirkungsdistanz: 4'000 m
- Kriegsserien à 12-15 Schuss pro Waffe
- Bedienung durch 1 Kanonierunteroffizier und 7 Kanoniere
- hergestellt Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon



Mit diesem in der Schweiz hergestellten Waffensystem wurden auch neue Begriffe eingeführt wie:

- die Feuereinheit: kleinster Truppenverband mit mehreren Waffen des gleichen Kalibers bzw. des gleichen Systems, die unter gemeinsamer Feuerleitung eine ausreichende Waffenwirkung erzielen.
- die taktische Einheit: der kleinste Fliegerabwehrverband, der einen Auftrag selbständig zu lösen vermag und unabhängig eingesetzt werden kann. In der M Flab war das die neue M Flab Abt.

Die M Flab FE bestand aus:

- 1 Flt Gt 63 SUPERFLEDERMAUS mit optischem Zielsuchgerät/OZ, Signalkasten, Parallaxrechner, Zubehörmaterial (Kiste für Heizung und Lüftung, Petrolöfen, Reflektor, Ersatzteile Elektronik, Büroausrüstung für Feuerauswertestelle/FE Aws und Messinstrumente und Werkzeuge)
- 1 Flt Gt Aggregat 63/Stromversorgung mit Kabelausrüstung
- 2 35 mm Flab Kan 63 mit Bedienungskasten, Zubehörmaterial (Kiste mit Flabvisier und Panoramafernrohr, V₀-Messbasen, Parkdienst, Ladestreifen und Munitionstaschen mit Traggurten)
- 2 Gesch Aggregate mit Speise- und Signalkabel (je 80 m) und Feuerleitkabel (200 m)
- 1 Kommandofahrzeug (Jeep) und 1 Funkwagen (VW Bus) mit Funkgeräten SE-411/209
- 5 Geländelastwagen 2 DM SAURER

Für den Einsatz der M Flab FE (gemäss OST vom 1.1.72) waren für den 24-Stundenbetrieb (Einsatz, Sicherung/ Ruhe) notwendig:

- 1 Feuereinheitskommandant (Offizier)
- 2 Feuerleitoffiziere
- 3 Radarunteroffizier und 17 Radarsoldaten
- 3 Kanonierunteroffiziere und 20 Kanoniere
- 6 Übermittlungssoldaten und 7 Motorfahrer
- 1 Flabgerätemechaniker

Vom 22.10.1962 bis 01.06.1963 wurden durch die Herstellerfirmen CONTRAVES AG und Werkzeugmaschinenfabrik Oerlikon Bührle AG die folgenden Instrukto- ren ausgebildet:

- Instruktionsoffiziere: Oberstlt Meyer Ernst und Hptm i Gst Kneubühl René (Flt Gt und Geschütz)
- Instruktionsunteroffiziere Flt Gt 63: Adj Uof Mertenat Etienne, Adj Uof Müller Ruedi
- Instruktionsunteroffiziere Geschütz: Adj Uof Roggen Moritz, Adj Uof Gabathuler Willi und Kpl/Wm Kögel Roland

Im August und November 1963 wurde der Flab RS 231/63 auf dem Waffenplatz Emmen je eine M Flab Feuereinheit übergeben; dieses Material diente der Weiterausbildung



35 mm Flab Kanone beim Nachtschiessen

der Instrukto- ren, der Erstellung der technischen Regle- mente und der Ausbildung künftiger Unteroffiziere. An- lässlich des grossen Defilées des Feldarmee- korps 2 am 23.10.1963 auf dem Flugplatz Dübendorf wurde der Öf- fentlichkeit erstmals das neue System präsentiert – ein stolzer Moment für die teilnehmenden Wehrmänner/Ar- meeangehörigen. Am 6. Januar 1964 begann auf dem Waf- fenplatz Emmen die Ausbildung am M Flab System. Oblt Max Brüllmann führte die erste M Flab Bttr mit 2 Flt Gt 63 und 4 35 mm Flab Kan 63 (Nr 2501-2504). Damit hat die eigentliche Radarisierung der schweizerischen Flab Truppe begonnen.

Bis Ende 1964 wurden in den Flab RS 31 (Frühjahr) und 231 (Sommer) gleichzeitig ausgebildet:

- Telefon-, Funkersoldaten (SE 209 und 411) und Luftbeob- achter
- 20 mm Flab Kan 38 W+F und 20 mm Flab Kan 43/57 Dril- ling (Flugplatz-Flab)
- 34 mm Flab Kan 38 W+F (Flugplatz-Flab)
- 35 mm Flab Kan 63 und Flt Gt 63 SUPERFLEDERMAUS
- 7,5 cm Flab Kan 38 KW Thun, 3 m Telemeter, Kommando- gerät Hasler 43/50R, Radargerät Mark 7
- Zielzuweisungsradar/ZZR TPS-1E und Einsatzzentrale/Ei Zen 63.

Der Aufbau der Ausbildung in der damaligen Rekrutenschule:

- 1. - 3. Woche: Grundausbildung (Militärische Formen, Sturmgewehr 57, Erste Hilfe, San D, usw)
- 4. - 8. Woche: Fachdienst; Ausbildung an Geschützen und Geräten
- 9. - 10. Woche: Infanteriegefechtsschiessen
- 11. - 13. Woche: Felddienst; technisch-taktische Übungen; Verbandsausbildung
- 14. - 16. Woche: Flab Schiesskurs in Zuoz; Schiessen auf Schleppsack und versetzte Ziele
Schiessen mit Steuerung Flt Gt 63 -
Übungsserien à 4-5 Schuss pro Waffe
Schiessen mittels Flab Visier XABA -
Einzelschüsse
- 17. Woche: Demobilmachung auf dem Waffenplatz Emmen

Den wenigen Instruktoeren gelang die Ausbildung einer guten, schlagkräftigen Fliegerabwehrtruppe.

Vom 11./15.06. - 04.07.1964 und vom 10./14.09 - 03.10.1964 wurden auf dem Waffenplatz Emmen die Sch Flab Abt 44 bzw Sch Flab Abt 45 auf das neue Flab System umgeschult; aus diesen schweren Flab Abteilungen entstanden die ersten mittleren Fliegerabwehrabteilungen/M Flab Abt 44 bzw 45. Die Umschulung erfolgte abteilungsweise in einem Dreijahreszyklus:

- 1. Jahr: Technische Detailausbildung an Geräten und Geschützen
- 2. Jahr: Flab Schiessen auf einem Flab Schiessplatz
- 3. Jahr: Felddienst WK; technisch-taktische Ausbildung; Einsätze bei Tag und Nacht

Die M Flab Abt wurde als taktische Einheit bezeichnet; sie war der kleinste Flab Verband, der einen Auftrag selbständig zu lösen vermochte und unabhängig eingesetzt werden konnte. Der Abteilungskommandant war Herr/Chef über 47 Offiziere, 112 Unteroffiziere, 609 Soldaten und 8 HD; eingeteilt in (gemäss Organisation und Einsatz M Flab/73):

- 1 Stab M Flab Abt (9 Of)
 - 1 M Flab Stabsbtr mit 1 Kdo Z, 1 Tf Z, 1 Fk Z, 3 Kanonierzüge (Landsturm)
 - 3 M Flab Btr mit je 1 Kdo Z und 2 M Flab FE
 - 1 Flab Radarkp mit 1 Kdo Z, 1 Radarzug und 1 Eizen Zug
- Dieses Ausbildungssystem hatte sich sehr bewährt. Am 4.11.1967 waren alle Sch Flab Abt auf das M Flab System umgeschult und die Flab Rgt 1,2,3,4,5,6 und die M Flab Abt 32, 51 und 52 operationell einsatzbereit; damit hatte die Fliegerabwehr eine wesentliche Kampfwertsteigerung erfahren.

Die Einführung des Flab Lenkwaffensystems BL 64 und des Feuerleitgerätes 63 Superfledermaus mit der 35 mm Flab Kan 63 im Jahre 1964 entsprachen der Forderung der Truppe, einen modern ausgerüsteten Gegner aus der Luft bekämpfen zu können, bedeuteten eine wesentliche Kampfwertsteigerung, die eigentliche Radarisierung und verbesserten das Ansehen der schweizerischen Fliegerabwehrtruppe, der Meilenstein in der Geschichte unserer Bodenluftverteidigungsanstrengungen.

Text: Albert Wüst | Bilder: Archiv Albert Wüst



Flab-Schiessplatz Zuoz

Funk-Kommunikation für Sport- und Kultur-Events

Kommunikationstechnik die verbindet.

Speziell zugeschnittene Lösungen für Sommer-, Wintersport- und Kultur-Events.



Tele Comm Sportservice AG

Tele Comm Sportservice AG
Überlandstrasse 255, CH-8600 Dübendorf
Phone +41 (0)43 819 18 50
info@telecommsport.ch www.telecommsport.ch

Freiwillige Mitarbeit wird im Fliegermuseum sehr geschätzt. Zum Dank hat die Museumsleitung die Freiwilligen zusammen mit den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern am 3. Oktober zu einem gemütlichen Abend eingeladen.

Dieses Jahr lautete der Tenübefehl: «sportlich/bequem». Und so trafen 38 Personen (einige waren verhindert) um 18 Uhr voller Erwartung zum diesjährigen Museumsabend ein. Von Anfang an herrschte eine angenehme Atmosphäre. Ob Museumsführer, Aufsichtsperson, Objektplate oder jemand mit einer Spezialaufgabe: Wir «Freiwilligen» sind, zusammen mit den Museumsangestellten, wie eine «Familie», was an solchen Anlässen besonders spürbar ist.



Das Motto: «Weniger ist mehr!»

Beim Apéro hielt Kurt Waldmeier eine kurze Rede: «Nachdem fast schon «pompösen» Galaabend im 2012 zur Feier des 30-jährigen Jubiläums der JU-AIR, habe ich mich entschlossen, den Museumsabend für unsere freiwilligen Helferinnen und Helfer nach dem Motto «Weniger ist mehr!» zu gestalten.

Ein feines Nachtessen in den eigenen Räumlichkeiten mit der Möglichkeit, sich in Ruhe austauschen zu können, dies ist ein Wunsch, den ich schon mehrfach von unseren Freiwilligen gehört habe. Einmal in Ruhe zu diskutieren und zu fachsimpeln, einfach auch die Seele baumeln zu lassen.» Und so kam es dann auch. Nach den Kommentaren der Gäste zu urteilen ist das Motto «Weniger ist mehr» gut angekommen und man hat nichts dagegen etwas «SLOW DOWN» auch für die nächsten Jahre beizubehalten.

Nach einem Rundgang durch die Halle 8, ging es ins Museumsrestaurant. Ab jetzt galt: Gute Laune, feines Essen, tolle Unterhaltung!

Hier überraschten uns liebevoll dekorierte Tische, diese durften nach freier Wahl besetzt werden. An den einzelnen



Tischen wurde angeregt diskutiert, aber schon bald wurde es ruhig: Feine Kürbissuppe wollte nun genossen werden! Dann eine weitere Überraschung: Leo Innauen, ein bekannter Unterhalter aus dem Toggenburg, spielte auf seiner chromatischen Handorgel allerhand Volksweisen wie den Walzer «Rund um den Säntis» oder «Dr Schacherseppli».

Gleich folgte der Hauptgang: Feiner Kalbsbraten an Eierschwämmli Sauce mit Kartoffelgratin und Gemüse». Auch an gutem Wein fehlte es nicht und der Sorbet-Teller mit Früchten mundete. Die «Restaurantbesetzung» erhielt jedenfalls ein grosses Lob für die tolle Leistung.

Zwischendurch trat Leo Innauen als Witzerzähler auf. Seine Pointen im Toggenburger Dialekt beanspruchten unsere Lachmuskeln erheblich. Aber man hatte auch reichlich Zeit für gegenseitigen Gedankenaustausch.

Wir Freiwilligen sind stolz

Aus den regen Gesprächen unter uns jüngeren und älteren «Freiwilligen», geht immer wieder hervor, dass sich jeder von uns angenehm verpflichtet fühlt, etwas für das Fliegermuseum zu leisten. Es ist eine Ehrensache dabei sein zu dürfen, ja man fühlt sich privilegiert. Die gute Zusammenarbeit unter den Freiwilligen und den Museumsangestellten wird sehr geschätzt. Zu erwähnen ist aber besonders, dass uns auch die Museumsbesucher immer wieder grosse Wertschätzung entgegen bringen. Kurzum: Jeder ist seines Amtes stolz, aber auch dankbar für die Belohnungen. Sei es ein Kompliment, ein Danke oder ein so schönes Fest wie dieses.

Mit bestem Dank an die Museumsleitung und voller Zufriedenheit ging es schliesslich heimwärts.

Text: Zbinden Felix, Fotos: Dätwyler Kurt



Wussten Sie, dass...

vor 100 Jahren

Spenden für die Luftwaffe

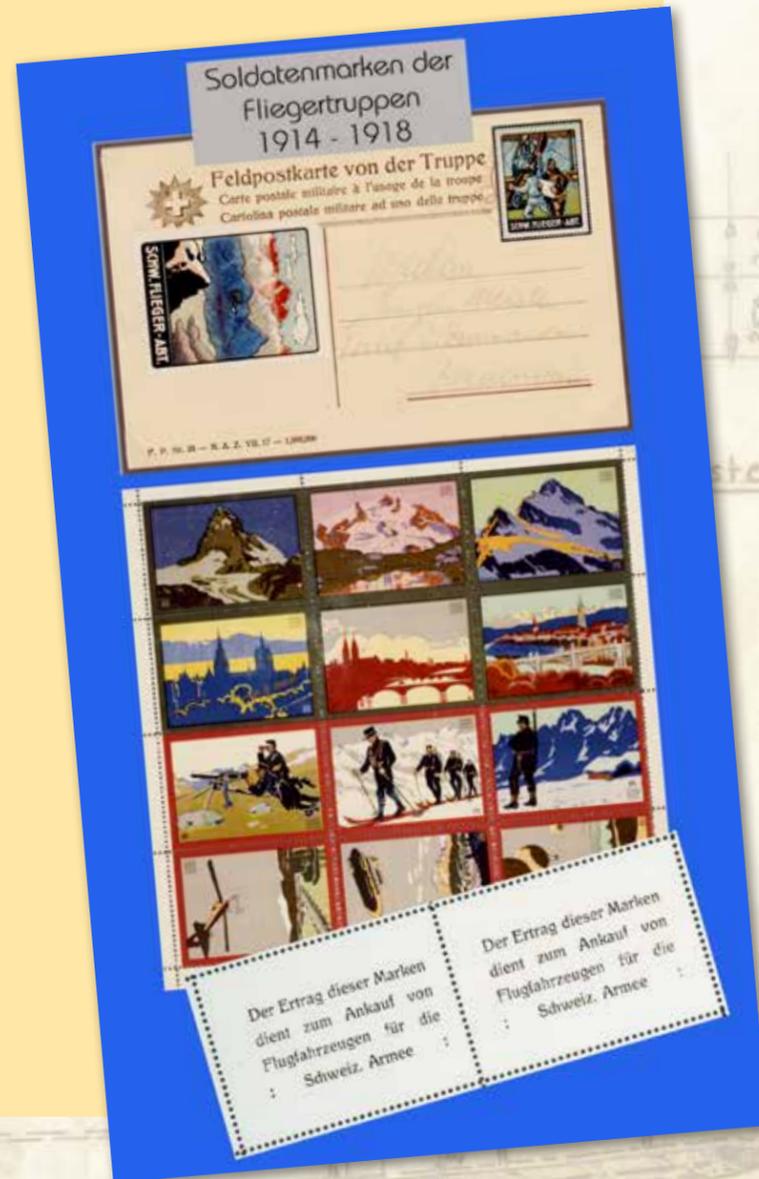
Das waren noch Zeiten! Vor einem Jahrhundert startete die Schweizerische Offiziersgesellschaft einen Aufruf zu einer «Nationalspende zur Schaffung einer Militäraviatik an das Schweizervolk. Diesen Aufruf unterzeichneten nicht nur ranghohe Militärführer und 39 Stände- und Nationalräte, sondern auch der Chef des Eidgenössischen Militärdepartements, Bundesrat A. Hoffmann. Am 14. Februar 1913 ergänzte er die Aviatik-Kommission durch Oberstkorpskommandant Alfred Audéoud als deren Präsidenten und Flugpionier Oskar Bider. Flugtage mit Schauflügen und weitere Veranstaltungen im ganzen Lande sorgten für die gebührende Publizität. Viele der Flüge wurden von Oskar Bider geflogen. Die Spendenaktion wurde zusätzlich durch die Herausgabe und den Verkauf von zwölf lokalen Briefmarken unterstützt. Das stolze Sammlerergebnis belief sich auf 1 734 564 Franken, es wurde bereits am 9. Mai dem Eidgenössischen Militärdepartement zur Verfügung gestellt. Aus diesem Aviatikfonds kaufte das Militärdepartement im Jahr 1916 für 86 600 Franken 17 Flugzeuge, 14 Reservemotoren und weiteres Material, ausserdem liess es in Dübendorf einen Hangar erstellen.

Neue Form der Bewaffnung

Anfänglich wurden in Militär-Flugapparaten leichte, von Hand gehaltene Waffen eingesetzt. Bald kamen auch die ersten Automatischen Waffen wie die «Fliegerpistole» auf einer Drehlaffette zum Einsatz. Naheliegender war jedoch, dass die Schussabgabe in Flugachse erfolgen sollte, aber an vorderster Stelle am Flugzeug drehte der Propeller und war ein Hindernis. Dies führte zu Flugzeugkonstruktionen mit Druckpropellern, das Ergebnis blieb indes bescheiden.

Der Schweizer Franz Schneider, seit 1911 als Chefkonstrukteur bei der Luftverkehrsgesellschaft (L.V.G) in Berlin Johannisthal (D), entwickelte schliesslich eine epochale Neuerung. Im Frühling 1913 wurde ihm das Deutsche Reichspatent Nr. 276396 für eine «Abfeuerungs-einrich-

tung für Schusswaffen auf Flugzeugen» erteilt. Über einen mit der Propellerachse verbundenen Mechanismus wurde das Abfeuern der Waffe mit der aktuellen Position des Propellers synchronisiert, damit die Schussabgabe den Propeller nicht beschädigte.



vor 75 Jahren

Beschaffung von Messerschmitt

Die Erprobung des deutschen Jagdflugzeuges Messerschmitt Bf-109D konnte mit positivem Ergebnis abgeschlossen werden. Daraus resultierte die Bestellung von 10 Messerschmitt 109 D-1 «David» als Kampf- und Jagdtrainingsflugzeuge. Im Hinblick auf die Beschaffung einer Serie wurden ausserdem als Schul- und Verbindungsflugzeuge 15 Messerschmitt 108 B «Taifun» – angetrieben von einem 220 PS starken Argus As-10 E/3 Motor – bestellt.

Am 21. Oktober 1938 beschloss der Bundesrat ausserdem 30 Jagd-Einsitzer Messerschmitt Me-109 E-3 «Emil», sowie Reservematerial im Betrag von 14.6 Millionen Franken zu beschaffen. Die Maschinen konnten mit faszinierenden, konstruktiven Details aufwarten und brachten im Vergleich zu den bisher eingesetzten Flugzeugen interessante technische Fortschritte wie Einziehfahrwerk, Metall-Verstellpropeller und selbsttätig funktionierende Vorflügel in die Flotte unserer Fliegertruppe.

Am 17. Dezember landeten die ersten zehn Bf-109 D-1 in Dübendorf. Diese mit Junkers Jumo-210 D-Motor, Zweiblatt-Propeller und 4 Maschinengewehren Kaliber 7,45

mm ausgerüsteten Jagdflugzeuge wurden sofort für die Pilotenumschulung eingesetzt.

Später wurden nochmals 50 Me-109 E-3 beschafft, 8 zusätzlich bei Doflug in Altenrhein unter Lizenz gebaut und eine Letzte aus Ersatzteilen zusammengebaut. Insgesamt waren 89 Einheiten von diesem damals sehr eleganten Jagdeinsitzer im Register aufgeführt.

Ein weiteres Schlüsselereignis war der Beschluss des Bundesrates vom 17. Mai, in Emmen einen Militärflugplatz zu errichten. Am 24. April hatte die Gemeindeversammlung von Emmen einen Beitrag von 200 000 Franken an die Gesamtkosten von 3.2 Millionen bewilligt. Im Dezember lehnten die Stimmbürger der Stadt Luzern, bei einer Stimmbeteiligung von 60 Prozent, einen Beitrag von 550 000 Franken mit Zweidrittels-Mehrheit ab. Unterschiedliche Haltungen in Fragen zur Militäraviatik sind offensichtlich in der Schweiz kein Novum.

Me-109 E-3 «Emil»



vor 50 Jahren

Die Lerche gewinnt

Am 30. April 1963 erfolgte der Abschluss der Erprobung von Helikoptern für die Armee. Geprüft wurden die Typen Agusta-Bell AB-204, Kaman H-43B «Huskie» und Sud Aviation SE 3160 «Alouette III» (frz. Lerche). Der Drehflügler von Sud Aviation ging als Sieger dieser Ausscheidung hervor.

Mit der Genehmigung der Botschaft wurde ein Kredit von 35,5 Mio. Franken für die Beschaffung von Helikoptern für

die Armee bewilligt. Dies führte zur Bestellung der ersten 20 von insgesamt 30 Sud Aviation SE 3130 «Alouette II», und der ersten 9 von insgesamt 84 Einheiten vom Typ SE 3160 «Alouette III».

Der Flugplatz Alpnach im Kanton Obwalden wurde als zentrale Helikopterbasis der damaligen Direktion der Militärflugplätze ausgebaut.



Alouette II



Alouette III

vor 25 Jahren

Entscheidung für den F/A-18

Auf der Suche nach einem neuen Kampfflugzeug (NKF) standen zuerst drei Systeme im Auswahlverfahren. Das Eidgenössische Militärdepartement entschied am 7. März 1988 die Anzahl der Kandidaten zu reduzieren, die Mirage 2000 von Dassault musste über die Klinge springen. Die Hauptevaluation in den Monaten April und Mai wurde auf die beiden amerikanischen Flugzeugtypen F-16C von General Dynamics aus dem Arsenal der US-Air Force und der von der US NAVY eingesetzten F/A-18 von McDonnell Douglas fokussiert. Die Erprobungs- und Vergleichsflüge konnten ab dem Militärflugplatz Payerne durchgeführt werden. In den Folgemonaten wurden die Testergebnisse minutiös ausgewertet. Am 3. Oktober gab der damalige Chef des EMD, Bundesrat Koller den Typenentscheid zugunsten des amerikanischen F/A-18 Hornet bekannt.

Bis zur Einführung dieses dazumal modernen Waffensystems sollten indes weitere Jahre verstreichen, denn politische Gegner dieser Beschaffung verlangten eine Volksentscheidung.

Anfangs der Neunzigerjahre entschied sich das Schweizer Volk mit einer guten Mehrheit für die Beschaffung, worauf endlich der Kauf von 34 Einheiten, davon 26 einsitzige F/A-18C und 8 zweiseitige F/A-18D eingeleitet werden konnte.

Der Zusammenbau dieser Flugzeuge fand im damaligen Eidgenössischen Flugzeugwerk in Emmen statt. Im Oktober 1996 rollte die erste Maschine aus der Produktion. Die Lieferung konnte Ende 1999, mehr als 10 Jahre nach dem Typenentscheid abgeschlossen werden.



F/A-18D

Der unterlegene F-16C



Wussten Sie, dass...

VOR 100 JAHREN (1914)

- die französische Fliegerabwehr bei Kriegsausbruch über eine einzige mobile 7,5 cm Flab Kanone verfügte?
- der Bundesrat am 31. Juli die Kriegsmobilmachung der Schweizer Armee angeordnet hatte? Die Schweiz im europäischen Konflikt die Neutralität erklärte.

VOR 90 JAHREN (1924)

- in Thun die 20 mm Becker SEMAG Infanteriekanone vorgestellt wurde?



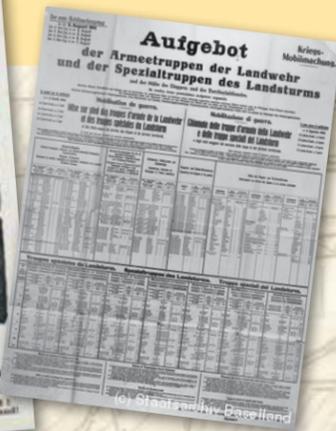
20mm Becker SEMAG Infanteriekanone,

VOR 80 JAHREN (1934)

- am 29. September der Bundesbeschluss über den passiven Luftschutz der Zivilbevölkerung in Kraft trat?



Kriegsmobilmachungsplakate.



Fritz Rhyner

VOR 70 JAHREN (1944)

- Divisionär Fritz Rhyner zum neuen Waffenchef und Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ernannt wurde?
- die Invasion der Alliierten in der Normandie am 10. Juni zu einer weiteren Teilkriegsmobilmachung führte?
- in diesem Jahre 2212 Verletzungen unseres Luftraumes durch fremde Flugzeuge registriert wurden?
- die Bombardierung von Schaffhausen durch amerikanische Flugzeuge am 1. April vierzig Tote und über 100 Verletzte forderte?
- der Fliegerabwehr drei Abschüsse gelangen:
 - am 28. April wurde im Mittelland ein englischer Lancaster abgeschossen; Absturzstelle in Hitzkirch/LU.
 - am 30. September wurde ein englischer Mosquito abgeschossen; Absturzstelle in Volketswil/ZH.
 - am 25. Dezember wurde durch die Flab Gr 4 ein amerikanischer Bomber vom Typ B-24 abgeschossen; Absturzstelle in Würenlingen/AG.
- die Fliegerabwehr an 40 Tagen zum Einsatz kam und mehr als 4'000 7,5 cm und einige Tausend 20 und 34 mm Granaten verschoss.
- in Chur in der Infanterie-Flab Schule mit der Ausbildung der Flab Züge für die Füsilierbataillone begann?
- die Fliegerabwehrtruppe bis Kriegsende über die folgenden Stäbe und Einheiten verfügte:
 - 1 Kommandostab Armee Flab
 - 7 Flab Regimentsstäbe
 - 49 Flab Abteilungsstäbe
 - 67 20 mm Flab Batterien (leichte Flab)
 - 43 7,5 cm Flab Batterien (schwere Flab)
 - 14 Flab Scheinwerferkompagnien
 - 12 20 mm Ortsflab Batterien
 - 33 34 mm Ortsflab Batterien
 - 3 Flab Lastwagenkolonnen
- in Emmen die Kurzschiesanlage und im Rothbachtobel eine Handgranatenwurfanlage gebaut wurde?

20mm Flab Kan 54 Oerlikon



VOR 60 JAHREN (1954)

- die Achtungsstellung beim Gruss abgeschafft wurde?
- mit dem Rüstungsprogramm die Beschaffung der 20 mm Flab Kan 54 Oerlikon eingeleitet wurde? Mit den 900 Geschützen wurden in den folgenden Jahren die Mob L Flab Btr, die Inf Flab Kp (Auszug), die Art Flab Züge und die L Flab Abt 21, 25 und 26 ausgerüstet. Sie ersetzen die 20 mm Flab Kan 38 W+F und die 20 mm Flab Kan 43 Hispano. Mit dieser Einführung war für Flughöhen bis 1'500 m eine leistungsfähige Flab Waffe vorhanden gewesen.
- auf dem Waffenplatz Emmen Geschützplätze und die Munitionsbaracke gebaut wurden?

VOR 50 JAHREN (1964)

- das Jahr 1964 für die Fliegerabwehr Meilenstein – Radarisierung der Fliegerabwehr – war?
- in der Flab RS 31 in Emmen die Ausbildung am neuen mittleren Fliegerabwehrsystem/M Flab System (35 mm Flab Kan 63 und Feuerleitgerät/Flt Gt 63 Super – fledermaus) und begann? (siehe Spezialbericht S.72)

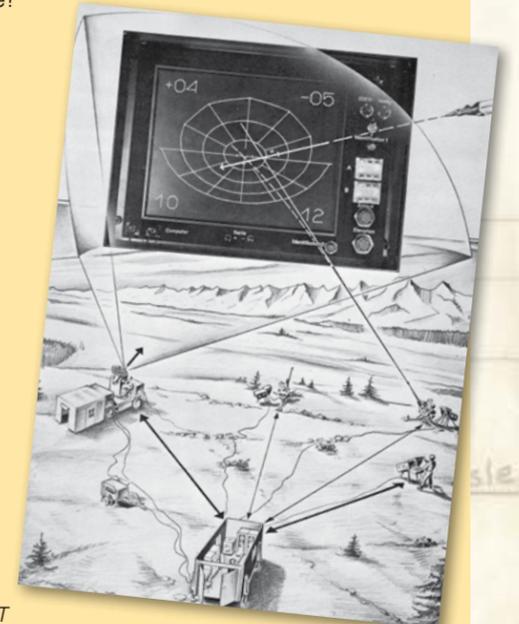


35 mm Flab Kan 63

- der Kdt FF Trp, Oberstdivisionär Etienne Primault zurücktrat (Mirageaffäre)?
- die Umschulung der schweren Flab Batterien auf das neue M Flab System begann? Bildung der neuen M Flab Abt mit Stab, M Flab Stabsbtr, 3 M Flab Btr und Flab Radarkp.
- die Flab Truppe mit der Einführung des M Flab Systems eine neues «Zugpferd», den Normallenker 2 DM 4,9 t der Firma Saurer zugeteilt, erhielt?
- am 8. Juli die Übergabe der ersten Fliegerabwehrlenkwaffenstellung Emmen/LU stattfand?
- in der neu gebildeten Flab RS 234 in Emmen erstmals ein weitreichendes Lenkwaffensystem –
- BLOODHOUND/BL-64 eingeführt wurde?

VOR 40 JAHREN (1974)

- Oberst i Gst Hermann Schild mit Beförderung zum Brigadier neuer Kdt Flab Br 33 wurde?
- die Beschaffung eines neuen Flab Visiers für die 20 mm Flab Kan 54 Oe eingeleitet wurde?
- für die sofortige Bestimmung der Anzahl Schüsse in einem vorgegebenen Radius des Schleppsackes die Trefferanzeigeanlage/TAA mit Hit-Indikator für die Schiessübungen der leichten Kanonenflab eingeführt wurde?
- durch die Einführung der Zielfehleranzeigeanlage/ZFA 74 FLORETT für die Ausbildung der Kanoniere der leichten Kanonenfliegerabwehr ein entscheidender Schritt gemacht wurde?



ZFA 74 FLORETT

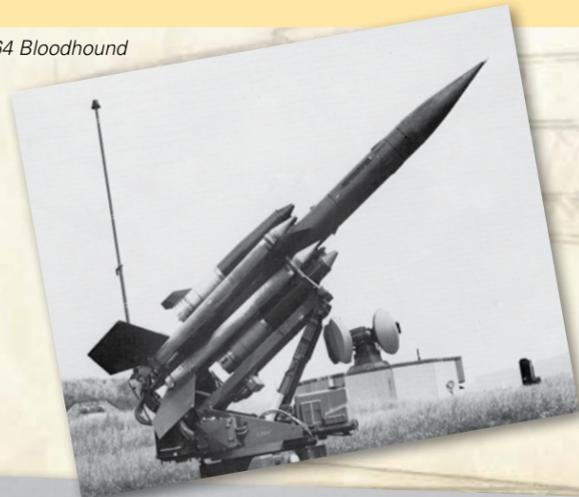
- der Truppe die neu erbaute Mehrzweckhalle/MZH und die Hindernisbahn auf dem Waffenplatz Emmen übergeben wurde?
- am 16. Juli die Baumeisterarbeiten an 2 Engadiner Baukonsortien vergeben wurden? Baubeginn für den neuen Flab Schiessplatz San Güerg in S-chanf war am 22. Juli 1974.

AUS DER GESCHICHTE DER FLIEGERABWEHR

VOR 30 JAHREN (1984)

- das weitreichende Fliegerabwehrlenkwaffensystem/BL-64 BLOODHOUND zwanzig Jahre alt wurde? Für dieses System wurden bei der Herstellerfirma British Aerospace neue Startraketen bestellt.
- in der FF OS II/84 die ersten Aspiranten am mobilen Fliegerabwehrlenkwaffensystem RAPIER ausgebildet wurden?
- das in Emmen neu erstellte Ausbildungszentrum/AZ RAPIER eingeweiht wurde? Übergabe an die Truppe im November 1984.
- im Oktober in Emmen die L Flab Abt 26 auf das neue Lenkwaffensystem RAPIER umgeschult wurde? Br Henri Criblez konnte dem Kommandanten der mechanisierten Division 11 die erste Abteilung, die mobile Fliegerabwehrlenkwaffenabteilung/Mob Flab Lwf Abt 11 übergeben.
- für die Flab Truppe die neuen Geländelastwagen 6 DM und 10 DM SAURER eingeführt wurden?
- am 20. Oktober die Schiessanlage Hüslenhoos/Emmen eingeweiht wurde?

BL-64 Bloodhound



VOR 20 JAHREN (1994)

- in Genf ein Detachement der M Flab Abt 44 zur Überwachung des Luftraumes während der Gespräche von Bill Clinton mit dem syrischen Präsidenten Hafis al Assad eingesetzt wurde?
- auf dem Waffenplatz Payerne unter der Leitung des Chefs Einführung Stinger/CESTI Oberst i Gst Mathias Weibel jeweils 2 Einheiten der Mob L Flab Abt 1, 3, 11, 12 und der Fest Flab Abt 23 auf das neue Flab Lwf System STINGER umgeschult wurden?



Einführung STINGER

- die L Flab Züge der FI Radarkp auf den Höhenstationen aufgelöst wurden? Die 20 mm Flab Kan 54/66 Sok Laf wurden liquidiert.
- am Ende ihres Truppendienstes die Flpl Flab Abt 1, 2 und 3 und die M Flab Abt 52 vom Brigadekommandanten verabschiedet und aufgelöst wurden?
- in Emmen die umgebauten Einstellhallen 1-5 als Simulationsräume der Truppe übergeben wurden?



Armee XXI.

VOR 10 JAHREN (2004)

- mit der Einführung der ARMEE XXI ein tiefgreifender Umbau des schweizerischen Wehrwesens erfolgte? Die wesentlichsten Neuerungen der Armee XXI waren/sind:
 - Führung der Armee durch einen Chef der Armee/CDA
 - Bildung von 2 Teilstreitkräften: Heer mit Chef Heer, und Luftwaffe mit Chef Luftwaffe. Grundsätzlicher Verzicht auf die Stufen Korps, Division und Regiment (keine Flab Rgt mehr!)
 - Grundbausteine des Heeres und der Luftwaffe sind Bataillone und Abteilungen; modularer Aufbau
 - Verzicht auf Heeresklassen; es wird zwischen Aktiven und Reservisten unterschieden
 - Unterscheidung der Hauptbereiche Ausbildung und Einsatz
 - Ausbildungsführung über die drei Stufen: Armee, Teilstreitkraft und neu Lehrverband/LVb
 - der Lehrverband/LVb Flab 33 ist verantwortlich für die Ausbildung in den Rekrutenschulen der Allwetterflab in Emmen, der Sichtwetterflab in Payerne, in den Unteroffiziers- und Offiziersschulen und in den Wiederholungskursen



- die Rekrutenschule dauert normalerweise 21 Wochen. Pro Jahr werden drei sich überlappende Rekrutenschulen durchgeführt.
- der Lehrverband/LVb Flab 33 über die folgenden Abteilungen verfügte:
 - 8 L Flab Lwf Abt mit total 288 L Flab Lwf FE STINGER
 - 2 Mob Flab Lwf Abt mit total 54 Mob Flab Lwf FE RAPIER und
 - 5 M Flab Abt mit total 45 M Flab FE.

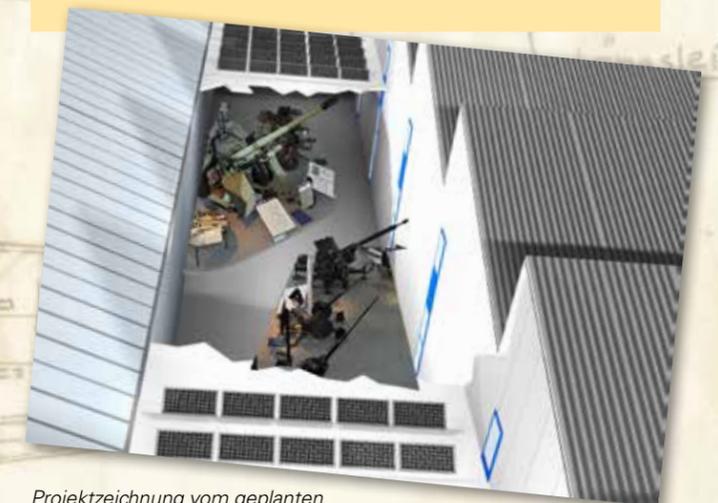
IM JAHRE 2014...

- an der AIR 14, am Samstag/Sonntag, 30./31.08 und 06./07.09.2014 die Fliegerabwehrmittel, das Trio, ausgestellt sein werden. Besuchen Sie die Bodenluftverteidigung der Schweiz!

AIR 14 
PAYERNE SUISSE
30|31 AUG | 6|7 SEP

IM JAHRE 2015...

- die neue Flab Ausstellung in Dübendorf eröffnet wird.



Projektzeichnung vom geplanten Flab Ausstellungsbereich

FLUG MIT DER JU-52 UND FAHRT MIT DEM LEGENDÄREN ROTEN PFEIL AN DIE ARBON CLASSICS 2014

SAMSTAG 3. MAI 2014

Das einmalige Erlebnis - Sie haben die Möglichkeit aus zwei Varianten zu wählen

Geniessen Sie die Legenden auf der Schiene und in der Luft. Sie können aus zwei Varianten auswählen.

Variante 1: Flug mit der JU-52 ab Dübendorf und Rückfahrt mit dem Roten Pfeil. Variante 2: Hin- und Rückfahrt mit dem Roten Pfeil ab Zürich zur Arbon Classics und Rundflug mit der JU-52 zu geniessen. Hier profitieren vom gleichen Preis wie bei der Variante 1 geniessen den Roten Pfeil jedoch auf der Hin- und Rückfahrt.

Strecke Roter Pfeil

Hinfahrt: via Winterthur – Wil – St. Gallen – Rorschach

Rückfahrt: via Romanshorn – Kreuzlingen – Stein am Rhein – Winterthur

Fahrplan

Zürich	ab	07:29 h	an	19:16 h
Wallisellen	ab	07:40 h	an	18:44 h
Effretikon	ab	08:02 h	an	18:23 h
Winterthur	ab	08:13 h	an	18:10 h
Rorschach	an	09:30 h		
Arbon	an	09:56 h	ab	16:10 h

Variante 1

Flug ab Dübendorf und zurück nach Zürich mit dem Roten Pfeil. Abflug ab Dübendorf 9:00 Uhr und Rückfahrt mit dem Roten Pfeil ab Arbon 16:10 Uhr.

Preis

pro Person CHF 349.00

inbegriffen: reservierter Sitzplatz JU-52 / reservierter Sitzplatz im legendären roten Pfeil / Transfer Flugplatz Altenrhein – Arbon mit Oldtimer Postauto / Willkommensdrink im Roten Pfeil auf der Rückfahrt.

Variante 2

Fahrt mit dem Roten Pfeil zur Arbon-Classics 2014 und zurück sowie Rundflug mit der JU-52 ab dem Flughafen Altenrhein um 10:30 oder 13:30 h. Transfer ab Arbon/Rorschach zum Flugplatz mit Saurer Oldtimer Postauto.

Preis

pro Person CHF 349.00

inbegriffen: reservierter Sitzplatz JU-52 / reservierter Sitzplatz im legendären roten Pfeil / Transfer vom/zum Flugplatz ab Arbon resp.



Rorschach mit Oldtimer Postauto / Kaffee & Gipfeli auf der Hinfahrt & Willkommensdrink auf der Rückfahrt im Roten Pfeil.

Annulierungskosten für beide Varianten:

bis 30 Tage vor der Reise 50% / anschliessend kein Anspruch auf eine Rückerstattung (ausgenommen wetterbedingte Flugannullierung)

Buchen und weitere Infos:

www.arbon-classics.ch oder

Rail Event AG, Marktgasse 64 / Postfach / 8401 Winterthur /

Tel. 052 214 33 60 oder info@railevent.ch

arbonclassics
Mobilität des letzten Jahrhunderts

«Trotz Sistierung 365 Tage fliegen.»



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

100 JAHRE SCHWEIZER MILITÄRLUFTFAHRT



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

Internationales Flugprogramm
jeden Tag unterschiedlich

www.air14.ch