

Magazin 2017 | Air Force Center Dübendorf

# gazette



**Thun meets Army & JU-AIR**

**F-13 Der Star hebt ab**

**JU/Museumsabend «in Bangkok»**

**Flab Lenkwaffenentwicklung**

**Agénor Parmelin**

**WEF 2017**



Die Ju-Air Kredit-  
und Prepaidkarten  
sind im Anflug.



cornercard

Jetzt beantragen und profitieren:  
[airforcecenter.ch/card](http://airforcecenter.ch/card)

# DIE WIEGE DER SCHWEIZER LUFTFAHRT HAT EINE ZUKUNFT

Geschätzte Leserinnen und Leser

Die Wiege der Schweizer Luftfahrt steht im Kanton Zürich. Der 1914 eröffnete Flugplatz Dübendorf blickt auf eine bewegte, über hundertjährige Geschichte der zivilen und militärischen Fliegerei zurück. Was in Dübendorf geschah, sorgte über die Landesgrenzen hinaus für Furore, etwa die zahlreichen internationalen Flugmeetings in den 1920er und 1930er Jahren, die Afrika- und Alpenflüge von Walter Mittelholzer oder der Stratosphärenballonaufstieg von August Piccard im Jahr 1932. Die beeindruckende Liste innovativer Pioniertaten fand 2010 ihre Fortsetzung mit dem Zusammenbau und den ersten Versuchsflügen des Solarflugzeuges «Solar-Impulse» von Bertrand Piccard und André Borschberg.

Im Jahr 2005 fällte der Bund den Grundsatzentscheid zur Einstellung des Betriebs mit militärischen Kampfflugzeugen auf dem Flugplatz Dübendorf. Damit war klar, dass die Karten um die Zukunft des Flugplatzes neu gemischt werden müssen. Der Bundesrat beschloss 2014, den Militärflugplatz Dübendorf künftig als ziviles Flugfeld und als Basis für die Helikopter der Luftwaffe zu nutzen und gleichzeitig die Errichtung eines nationalen Innovationsparks zu ermöglichen. Seither hat der Bund seine Pläne weiter konkretisiert, verbindliches Planungsrecht geschaffen und die drei Standortgemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen haben ein alternatives Nutzungskonzept für den Flugplatz vorgeschlagen.

Vor diesem Hintergrund hat der Zürcher Regierungsrat im Januar 2017 grundsätzlich grünes Licht für einen



**Ohne die Erinnerungen an die aviatischen Pionierzeiten und ihre Präsentation im Heute sind keine Visionen für die Zukunft möglich**

weiteren zivilaviatischen Flugbetrieb in Dübendorf gegeben. Wie dieser genau aussehen soll wird ab Februar 2017 in einem Sachplan-Koordinationsprozess unter Federführung des Bundes erarbeitet. Der Kanton will eine aktive und konstruktive Rolle einnehmen und die verschiedenen kantonalen und regionalen Interessen einbringen. Dazu gehören beispielsweise die Bevölkerungs- und Siedlungsverträglichkeit des Flugbetriebs oder dessen volkswirtschaftlicher Nutzen für den Wirtschaftsstandort Zürich. Eines ist für mich klar: ein tragfähiger und breit akzeptierter Flugbetrieb mit verlässlichen Rahmenbedingungen kann nur erreicht werden, wenn alle Beteiligten miteinander reden und zu Kompromissen bereit sind.

Ohne die Erinnerungen an die aviatischen Pionierzeiten und ihre Präsentation

im Heute sind keine Visionen für die Zukunft möglich. Wenn die Weichen für den Flugplatz Dübendorf neu gestellt werden, dann gilt es deshalb auch, sein historisches Erbe im Blick zu haben. Das Air Force Center Dübendorf macht mit dem Flieger Flab Museum die Geschichte des Militärflugplatzes Dübendorf der Nachwelt zugänglich und gewährt einen Einblick in die rasante technologische Entwicklung der Fliegerei. Seit mittlerweile 35 Jahren bietet die JU-AIR Rundflüge an und ermöglicht einmalige und unvergessliche Flugerlebnisse an Bord der vier Oldtimer Flugzeuge, im Volksmund lieblich «Tante JU» genannt. Damit die geschichtsträchtigen Flugzeuge am Himmel gehalten und das Museum weiter betrieben werden kann, braucht es viel Herzblut und ein grosses Engagement von vielen Menschen. Im Namen des Zürcher Regierungsrats danke ich dem Vorstand des VFL und allen engagierten Helferinnen und Helfern herzlich für ihren Einsatz.

Die Wiege der Schweizer Luftfahrt hat eine Zukunft. Mit der Koexistenz von Flugbetrieb und Innovationspark kann die über hundertjährige Geschichte aviatischer Pioniertaten und innovativer Höchstleistungen fortgeschrieben werden und es bietet sich die Chance, den bestehenden Aviatik-Cluster im Kanton Zürich zu stärken.

Ich bin überzeugt, dass das fruchtbare Nebeneinander der verschiedenen Nutzungen Synergien schafft, von welcher auch künftige Generationen profitieren werden.

Carmen Walker Späh,  
Regierungsrätin Kanton Zürich  
Volkswirtschaftsdirektorin



# Einsteigen und abheben

Was wir tun, tun wir aus Leidenschaft. Und mit einem ambitionierten Ziel: Wir wollen Ihr Gesicht zum Strahlen bringen. Wir wünschen Ihnen viele unvergessliche Momente mit JU-AIR. [www.amag.ch](http://www.amag.ch)

Mit Leidenschaft. Für Sie.

**amag**

# INHALT

## AIR FORCE CENTER

Editorial: Die Wiege der Luftfahrt hat Zukunft	3
Organisation Air Force Center	6
Kontakte Air Force Center	11
Veranstaltungen 2017	13
Zum Tode von Hans Giger	14
Goodbye Bea und Hans	18
Neu im Team	21
Impressionen / Veranstaltungen 2016	22
75 Jahre Migros Zürich	26
10 Jahre Lareus Stiftung Schweiz	29
Schaukelpferd und mehr	31



## JU-AIR

Thun meets Army and JU-AIR	34
F-13 – Der Star hebt ab	38
F-13 – Die Geschichte	42
Dominik Schaller neu bei der JU-AIR	46
Susi Venditti – Unsere fliegende Fotografien	48
17 Jahre club52	50
JU/Museumsabend in Bangkok	52



## FLIEGER FLAB MUSEUM

Museumsführer unterwegs	59
Angriff auf Pearl Harbor	60
Flugabwehrenk Waffen im zweiten Weltkrieg	64
Flab Panzer Gepard 1A2	67
Stinson wieder über Dübendorf	69
Objekt des Jahres C-35	70
Hanriot HD-1	73
Agénor Parmelin, der Adler von Genf	74
Die A-97 fliegt wieder	74
Eisiges WEF 2017	78



## IMPRESSUM

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

### Redaktionskommission

Yolanda Roth (Leitung), Kurt Waldmeier,  
Beat Benz, Kurt Dätwyler, Nando Erne,  
Margrit Schneider, Rudolf Wicki

### Redaktionsadresse

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

### Layout / Gestaltung

Kurt Dätwyler / Nando Erne

### Druck

galledia ag, Flawil

### Auflage

5500 Exemplare

### Titelseite:

Erstflug F-13 über dem Greifensee  
Foto: Thomas Lüthi

### Rückseite:

Neu gestaltete Ausstellung in der Halle 2  
Foto: Kurt Dätwyler

# ORGANISATION AIR FORCE CENTER

EHRENMITGLIEDER	Ernenntungsjaar
Giger Hans († 25.01.17)	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 († 24.12.16)	1998
Kägi Max	2000
Fankhauser Hanspeter	2004

## EHEMALIGE PRÄSIDENTEN DES VFMF / VFL

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

## EHEMALIGE PRÄSIDENTEN DES VF FLAB

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

## EHEMALIGE PRÄSIDENTEN DER BETRIEBSKOMMISSION VFMF / VFL

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

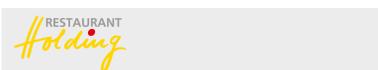


### STIFTUNGSRAT MHMLW

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

### VORSTAND VFL

Loher Urs, Präsident
Baltensweiler Urs, Vizepräsident
Benz Beat, Beisitzer
Besmer Jürgen, Delegierter Stadtrat Dübendorf
Felder Armin, Finanzchef
Gächter Gilles, Aktuar
Landtwing Philippe, Rechtsberater
Richter Patrick, Beisitzer
Roth Yolanda, Beisitzerin gazette
Waldmeier Kurt, CEO JU-AIR/ Flieger Flab Museum



Locatelli Nicole, Geschäftsführerin
Horn Nicole
Jendly Nicole
Mombelli Claudia
Plotnikova Diana
Sooder-Bellwald Fränzi
Stöckli Vreni
Thyagarajah Mehendran
Trümpy Marcel



### REDAKTIONSKOMMISSION

Roth Yolanda, Leitung
Beat Benz
Dätwyler Kurt
Erne Nando
Schneider Margrit
Waldmeier Kurt
Wicki Rudolf

### AUTOREN

Allgaier Bonny Eve-Marie
Hildebrand Manfred
Huckenbeck Bernd
Maddaloni Dorothee
Roth Silvio
Zbinden Felix



### PROFI JU-AIR / MUSEUM

Waldmeier Kurt, CEO
Dätwyler Kurt, Archiv/Grafik
Eicher Doris, Shop
Felder Armin, Finanzchef
Hader Corina, Museum
Heinemann Marianne, Information
Heuberger Beatrice, Bild u. Dok. Archiv
Hollenstein Hans, Mechaniker
Höhn Walter, Technik Museum
Janusch Monika, ANSI Events
Kläusli Daniela, JU-AIR
Koch Tobias, Technik JU-AIR
Lutz Claudia, Museum
Moser Markus, Technik JU-AIR
Ott Jasmin, JU-AIR
Ritter Urs, Hist. Material MHMLW
Savrim Nedim, Technik JU-AIR
Schaller Dominik, Mechaniker
Schwarz Christine, Shop
Studer Barbara, Shop
Sennhauser Hanspeter, Technik JU-AIR
Trümpi Susann, Shop
Walder Rita, Assistentin GSL
Wyss Kumiko, Sekretariat JU-AIR

FREIWILLIGE JU-AIR

**Administration**

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

**Inflight Service Personal**

Baggenstos Ruth  
 Baltisberger Claudia  
 Berlinger-Schmid Maya  
 Bichsel Erika  
 Blumer Yvonne  
 Dawo Nicole (D)  
 Fankhauser Tonia  
 Gnann Elke  
 Hofer Brigitte  
 Janusch Monika  
 Keller Anne-Sylvie  
 Keller Gabriela  
 König Patrick (D)  
 Möckli Annagret  
 Ott Jasmin  
 Pfisterer Sandra  
 Teuffer Karin  
 Schneider Daniela  
 Siegenthaler Denise  
 Spieser Sandra  
 Stauffer Marianne  
 Thut Beatrice  
 Venditti Susi  
 Vogelsang Günter (D)  
 Weber Caroline

**Mechaniker**

Acerboni Giancarlo  
 Angst Kurt  
 Bossert Walter  
 Burgherr Markus  
 Cantamessa Ronny  
 Denzler Heinrich  
 Graf Ueli  
 Gruber Victor  
 Hediger Ruedi  
 Huber Gabriela  
 Hüsser Thomas  
 Keller Daniel  
 Keller Martin  
 Lindemaier Klaus  
 Maeder Hanspeter  
 Meili Urs  
 Moroff Albert  
 Müller Hansruedi  
 Müller Peter  
 Oetiker Hugo  
 Pauli Urs  
 Rickenbacher Walter  
 Ronner Peter  
 Sängler Karl  
 Stäubli Walter  
 Schulze Günter  
 Stettbacher Hans-Peter  
 Stettler Hanspeter  
 Vetterli Stephan  
 Waeber René  
 Weber Jean († 30.12.16)  
 Weber Max  
 Zsidy Johann

**Piloten**

Bassin Gérald  
 Breitenmoser Hans  
 Bütler Roland  
 Corti Paolo  
 Gerber Hans  
 Gitchenko Cedric  
 Heer Andreas  
 Hollerer Dagmar  
 Hügli Beat  
 Johner Ruedi  
 Küttel Raphael  
 Lässer Hans  
 Leuppi Bernhard  
 Metz Peter  
 Meyer Peter  
 Müller Martin (D)  
 Nagel Urs  
 Pfisterer Andreas  
 Ruprecht Hannu  
 Schenk Beat  
 Schmuck Uwe (D)  
 Steiner Andreas  
 Sturzenegger Daniel  
 Waldmeier Kurt  
 Walliser Jürg  
 Zimmer Kaj Ulf (D)

FREIWILLIGE MUSEUM

**Aufsicht**

Braun Kurt  
 Eichenberger Fritz  
 Geiger Felix  
 Grossrieder Till  
 Gubler Robert  
 Guthertz André  
 Hotz Peter  
 Inglin Hermann  
 Jungo Daniel  
 Kriesi Kurt  
 Lüthi Anton  
 Perret Thomas  
 Schenkel Jakob  
 Schläpfer Ernst  
 Stamm Martin  
 Stoller Walter  
 Stucki Bernhard  
 Wittwer Heinz  
 Zbinden Felix  
 Zuber Anton

**Führer**

Bart Heinz  
 Bieger Franz  
 Boelsterli Andrea  
 Eichenberger Hans K.  
 Hauser Peter  
 Hildebrand Manfred  
 Hotz Peter  
 Kobert Jürg  
 Kuhn Hans-Jörg  
 Messmer Hans-Peter  
 Moser Hans  
 Rinderknecht Ruedi  
 Roth Silvio  
 Stapfer Kurt  
 Thut Peter  
 Wicki Rudolf  
 Zahno Robert



# WAB-Kurse I und II für PW und Motorrad



**Dank uns kriegst du ihn,  
deinen definitiven Führerausweis!**



**DRIVE Z**



**DRIVE Z AG** – Das Zürcher ZweiphasenausbildungsCenter der Fahrlehrer und des TCS

Ueberlandstrasse 255, 8600 Dübendorf

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

TCS-Mitglieder erhalten Rabatt.

**Instruktoren P-3**

Bart Heinz  
 Boelsterli Andrea  
 Brack Willi  
 Eichenberger Fritz  
 Kugler Bruno  
 Köchli Martin  
 Thut Peter

**Objektpaten**

Ackermann Roland  
 Balmer Hugo  
 Benz Beat  
 Blumer Peter  
 Blum Albin  
 Di Rosa Angela  
 Egli Philippe  
 Fritsch Alfred Richard (D)  
 Gubler Robert  
 Huber Heidy  
 Hüsser Thomas  
 Inglin Hans  
 Inglin Hermann  
 Jaeggi Evelyn  
 Jaeggi-Häusler Esther  
 Jenzer Marc  
 Lüthi Anton  
 Reinmann Urs  
 Schlegel Markus  
 Schneider Felix  
 Schürch Berthold  
 Seiler René  
 Steiner Bruno  
 Uike Kyoko  
 Von Werdt Barbara  
 Wegmann Ulrich  
 Winkler Ralph

**Erhalt von historischem Material**

De Boni Angelo  
 Gremminger Kurt  
 Küderli Alwin  
 Rentsch Urs  
 Roth Yolanda  
 Schilt Max  
 Schneider Margrit  
 Sigg Fritz  
 Steiner René

**Spezialaufgaben**

Achard René, Übersetzungen  
 Bigler Lilo, Telefonzentrale  
 Binz Thomas, Tech. Support P-3 Sim.  
 Bressan Marc, Support Technik  
 Dachsel Heinz,  
 Veranstalter Oberschleissheim  
 Dachsel Jacqueline,  
 Veranstalter Oberschleissheim  
 Erne Nando, Grafik  
 François Fritz,  
 Veranstalter Mönchengladbach  
 Gerber Hans, Archiv  
 Huckenbeck Bernd, (D)  
 Veranstalter Mönchengladbach  
 Lareida Andrea, Führer italienisch  
 Müller Martin, (D) Chef Training  
 Messmer Charly,  
 Uniformen und Abzeichen  
 Krüsi Peter, Tech. Support P-3 Sim.  
 Pfisterer Andreas, Chef Operation  
 Sturzenegger Ernst  
 Wegmann Erika, Telefonzentrale  
 Weilenmann Gottfried,  
 Neue Museumswelt

**Maintenance Group**

Gubler Robert  
 Guthertz André  
 Kriesi Kurt  
 Schenkel Jakob  
 Schneider Felix

**Wir verabschieden uns von**

Balmer Hugo, Objektpate  
 Boelsterli Andreas, Führer, P-3 Instr.  
 Cantamessa Ronny, Mechaniker  
 Di Rosa Angela, Objektpate  
 Gerber Hans, Archiv  
 Gremminger Kurt, Erhalt von  
 historischem Material  
 Grossrieder Till, Aufsicht  
 Heuberger Beatrice, Profi  
 Jungo Daniel, Aufsicht  
 Lutz Claudia, Profi  
 Moser Markus, Profi  
 Müller Hansruedi, Mechaniker  
 Reinmann Urs, Objektpate  
 Seiler René, Objektpate  
 Zbinden Felix, Aufsicht

**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.

**Rettungsausrüstungen von AEROLITE**

***stehen weltweit im Einsatz -***

***und helfen täglich Menschenleben retten.***

**Medizinisches Interieur**



**Aerolite AG**

Aumühlestrasse 10 | CH-6373 Ennetbürgen  
T +41 41 624 58 58

**Aerolite America LLC**

1012 Market Street Suite 305 | Fort Mill | SC 29708 USA  
T +1 803 802 44 42

[www.aerolite.ch](http://www.aerolite.ch)

**aerolite**

## KONTAKTE AIR FORCE CENTER



### STIFTUNG MHMLW

Präsidentin Stiftung MHMLW:  
**Rita Fuhrer**

**Kurt Waldmeier, CEO**

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

**Kurt Dätwyler**  
Bild- und Dokumentenarchiv  
Telefon: 058 460 26 50  
kurt.daetwyler@airforcecenter.ch

**Allgemeine Auskünfte**  
archiv@airforcecenter.ch



### VFL

Präsident VFL:  
**Urs Loher**

**Sekretariat**  
Telefon: 058 460 23 23  
Fax: 058 460 26 53

**Mitgliederbetreuung**  
Telefon: 058 460 23 23

**Allgemeine Auskünfte**  
vfl@airforcecenter.ch



### AIR FORCE CENTER

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

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

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



### FLIEGER FLAB MUSEUM

**Öffnungszeiten**  
Montag geschlossen (ausser Feiertage)

Dienstag – Freitag 13.30 – 17.00 Uhr  
Samstag 09.00 – 17.00 Uhr  
Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr

**Allgemeine Auskünfte**  
Dienstag – Freitag  
08.00 – 12.00 / 13.30 – 17.00 Uhr  
Telefon: 058 460 23 24  
Fax: 058 460 26 53  
info@airforcecenter.ch



### JU-AIR

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

**Reservation Charterflüge**  
Schriftlich per Fax: 058 460 26 53

**Allgemeine Auskünfte**  
Dienstag – Freitag  
08.00 – 12.00 / 13.30 – 17.00 Uhr  
Telefon: 058 460 20 17  
info@airforcecenter.ch



### RESTAURANT HOLDING

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

**Nicole Locatelli**  
Telefon: 058 460 23 25  
Fax: 058 460 26 53  
holding@airforcecenter.ch



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

**Monika Janusch**  
Telefon: 058 460 29 86  
Fax: 058 460 26 53  
monika.janusch@ansiang.ch



**REDLEF GMBH**  
Buchhaltung, Steuern,  
Beratungen

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



**TOP MOTION  
AIRCRAFT HANDLING**

**Kurt Waldmeier, CEO**  
Telefon: 058 460 20 83  
kurt.waldmeier@airforcecenter.ch

**Jasmin Ott**  
**Daniela Kläusli**  
Telefon: 044 820 10 60  
Fax: 058 460 26 53  
aircraft.handling@topmotion.ch

# Verlags-Know-how pur!



Der Verlag der galledia ag verlegt, produziert oder betreut über 25 verschiedene Fachzeitschriften aus den Segmenten Fach- und Spezialpresse.

[www.galledia.ch](http://www.galledia.ch)

**galledia**  
Wir machen Medien

## VERANSTALTUNGEN 2017

### JU-AIR 2017 INLAND

03.03.	Samedan	Erlebnisreise
13.05.	Meiringen	Erlebnisreise
26.05.	Thun	Erlebnisreise
26.05.	Thun	Rundflüge
07.06.	Stanserhorn	Erlebnisreise
23.06.	Sion	Erlebnisreise
21.07.	Samedan	Erlebnisreise
04./05.08	Locarno	Erlebnisreise
18.08.	Samedan	Erlebnisreise
25.08.	Sion	Erlebnisreise
08.09.	Saanen	Erlebnisreise
09.09.	Saanen	Rundflüge
15.09.	Samedan	Erlebnisreise
21.09.	Sion	Erlebnisreise

Abendflüge von April bis Oktober



### EVENTS 2017

29.04.	Generalversammlung VFL
07.05.	Love Ride 25 Switzerland
25.05.	Spartacus Run
17/18.06.	Heli Challenge
13.09.–22.10	Zirkus OHLALA
04.11.	Modellfliegerbörse
01. – 03.12	Sammlerbörse

### VORTRÄGE 2017 IM AIR FORCE CENTER

29.03.	Der Schweizer P-16
14.06.	Nachtjagd im Zweiten Weltkrieg
13.09.	Apollo-Programm
15.11.	Das Manhattan-Projekt

Referent: Beat Benz, jeweils von 19.30 bis 21.00 Uhr

Mehr Infos und Anmeldung: [www.airforcecenter.ch](http://www.airforcecenter.ch)  
Erlös zu Gunsten der Museumswelt

### JU-AIR 2017 AUSLAND

26.–28.05.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
02.–05.06.	La Ferté Alais (F)	Überflüge und Rundflüge
17.–19.06.	Auerbach (D)	Überflüge und Rundflüge
30.6./01.07.	Bozen (I)	Erlebnisreise
07.–10.07.	Wels (A)	Überflüge und Rundflüge
08.–09.07.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
25.–28.08.	Bensheim (D)	Überflüge und Rundflüge
26.–27.08.	Albstadt-Degerfeld (D)	Überflüge und Rundflüge
30.09.–03.10.	Oberschleissheim (D)	Rundflüge
ab April	Mönchengladbach/ Umgebung (D)	Rundflüge

Mehr Infos unter:

[www.airforcecenter.ch](http://www.airforcecenter.ch), [www.ju-52.com](http://www.ju-52.com)  
[www.ju52rundflug.de](http://www.ju52rundflug.de), [www.wmw.at](http://www.wmw.at)

# ZUM TODE VON HANS GIGER

## «EIN LEBEN FÜR DIE FLIEGERTRUPPE»

11.06.1914 - 25.01.2017



Hans Giger hat uns in seinem 103. Lebensjahr verlassen. Damit ist der Vater, Förderer, Spiritus Rector unseres Fliegermuseums in Dübendorf nicht mehr unter uns. Wir verlieren den Mann, der wohl das umfassendste Wissen über die Entstehung, Weiterentwicklung und Höhe- wie Tiefpunkte der Fliegerwaffe hatte. Sein Jahrgang, identisch mit dem Gründungsjahr der Fliegertruppe, hat wohl indirekt sein Leben geprägt. Als ehemaliger Mitarbeiter, Generalstabsoffizier unter seinem Kommando und Nachfolger als Direktor der Unterhaltsorganisation der Luftwaffe, ist es mir eine Ehre, auf das Wirken, die ausserordentliche Persönlichkeit und Verdienste des Verstorbenen einzugehen. Meine Aussagen basieren auf vielen gemeinsamen Erlebnissen, auf seinen Aufzeichnungen und Schriften, die er bis kurz vor seinem Tod nachgeführt hat. Wir sind dankbar um diese vielen, präzisen Dokumente, auch nicht alltäglich, dass ein über Hundertjähriger körperlich und geistig so fit ist, um diese Geschichte niederzuschreiben.

Hans wurde am 11. Juni 1914 in Wartau im St. Galler Oberrheintal als Bauernsohn geboren und hatte fünf Geschwister. Mithelfen war angesagt. Die Familie war Selbstversorger, einzig Zucker, Salz oder Gewürze wurden «eingekauft» und mit Eiern aus dem Hühnerstall bezahlt. Das prägte ihn und so ist es verwunderlich, ja abenteuerlich, dass Hans nicht Bauer sondern Pilot werden wollte! Er hatte bei der Feldarbeit gesehen, wie Militärflugzeuge durch das Rheintal nach Maienfeld und Chur zu Aussenlandungen flogen. Der Traum begann.

Nach der Schule fand er heraus, dass in Dübendorf Flugzeugmechaniker ausgebildet wurden und bewarb sich dort für eine Lehrstelle. Beim Vorstellungsgespräch wurde er gefragt, wieso er so weit her komme, um eine Lehre zumachen. Klare Antwort: *ich will Pilot werden*. Er wurde über den langen Weg aufgeklärt, Lehre, Rekruten-, Unteroffiziers-, Offiziers- und danach Pilotenschule. Damit waren die nächsten 4 Jahre für Hans klar geplant. Im April 1930 begannen 4 Lehrjahre als Flugzeugmechaniker. Stahl, Blech, Draht, Holz, Stoff und Farbe waren sein Umfeld. Die Arbeit beschreibt *Hans als Gewinn für das Leben*. Seine handwerklichen Fähigkeiten hat er immer wieder bewiesen, auch als Hundertjähriger baute er in der eigenen Werkstatt Funktionsmodelle von Benzin-, Stern- und Rotationsmotoren für die neue Motorenausstellung im Fliegermuseum.

Hans wohnte während der Lehre in Dübendorf, direkt neben dem Flugplatz. Die Fliegertruppe umfasste dazumal 200 Flugzeuge mit 9 verschiedenen Typen. Die Freizeit verbrachte er häufig schon am Morgen auf dem Flugplatz, wo wegen der später einsetzenden Thermik der Schulbetrieb schon um 05.00 Uhr begann. Am Abend bestaunte er den Betrieb der Ad Astra und ab 1931 der Swissair mit den «Grossflugzeugen» Junkers F-13 und G-38, Handley Page, Hercules, Roland Ro-VII Rohrbach oder der 3-motorigen Fokker.

1933/34 war Hans in der Rekruten- resp. Unteroffizierschule, seine Kompanie Kommandanten waren Ober-

leutnant Willi Frei und Hugo Troller. 1934 besuchte er das kantonale Technikum Winterthur, unterbrochen 1936 durch 1 Jahr für die Offiziers- und Pilotenschule. Schulkommandant war der spätere Kommandant der Fliegertruppe, Hauptmann Etienne Primault. Am 31.10.1936 bekam er das langersehnte Militärflieger-Brevet, unterschrieben vom Waffenchef, Oberst Divisionär Hans Bandi.



*Bei seiner Brevetierung 1936*

Hans beendete das Technikum und wurde von der Direktion der Militärflugplätze zum Bund zurückgeholt. Er übernahm als erste Aufgabe die Vervollständigung der Bewaffnung an den Flugzeugen Dewoitine D-27, Fokker C-V und C-35, mit Bombenrechen, 20 mm Kanonen und Bombenzielgeräten und war gleichzeitig der erste Kontrollpilot. Anfang 1938 wurden die Messerschmitt Me-109 beschafft sowie die Flugplätze Emmen, Buochs, Interlaken, Lodrino und Sion ausgebaut.

Bei der Kriegsmobilmachung rückte er mit einer C-35 bei seiner Flieger Kompanie 17 nach Spreitenbach ein. Nach 7 Wochen Aktivdienst wurde er nach Dübendorf zurück befohlen. Dort waren etwa 1000 Landwehr- und Landsturm Soldaten versammelt, sie wurden in 7 Flugpark Kompanien [FI Pk Kp] unterteilt. Hans musste die FI Pk Kp II übernehmen und mit dieser nach Lausanne dislozieren. Dort leitete er den technischen Dienst mit

D-27, C-V, Bücker und Messerschmitt Me-108 ‚Taifun‘. Im April 1941 dislozierte er nach Interlaken und bezog die soeben fertiggestellten Werkstätten. Im Januar 1943 wurde er nach Buochs versetzt, als Stellvertreter des dortigen Chefs, Emil Hug und übernahm die FI Pk Kp III mit 450 Mann. Buochs war Hauptwerkstatt für die Me-109, Schäden von Bruchlandungen und Schusslöchern wurden repariert, daneben war Hans Werkpilot, flog alle Me-109 D, E & G und war für den Aufbau des Motoren-Prüfstandes im Ennetmoos verantwortlich.

Im Mai 1945 war der Krieg zu Ende. Aber die Arbeit ging im gleichen Rahmen weiter.

Hans liess sich in Buochs nieder, erlebte die Ausserbetriebnahme der Me-109, die verzögerte Einführung der DH-100 «Vampire», den Kauf von 130 Mustang P-51 als Überbrückung und war Kommandant der Umschulungskurse der Flugplatz Abteilungen auf den «Mustang». Im Januar 1951 musste er mit einer «Mustang» wegen einer Motorpanne notlanden. Ab 1953 wurden 250 De Havilland DH-112 «Venom» angeliefert, Buochs wurde Fachstelle, Hans schulte um und war einziger Werkpilot.

1959 wurde er nach Dübendorf versetzt, übernahm dort die Abteilung Flugmaterial und wurde technischer Chef in der Flugplatz Brigade 32. Als Mitglied der Flugzeug Evaluationsgruppe für die Mirage, erlebte er die Höhen und Tiefen in diesem Projekt, inklusive parlamentarische Untersuchungskommission [PUK].

Am 1.1.1969 wurde Hans Giger Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze [BAMF] mit 3000 Angestellten,



*In seinem Büro als Direktor BAMF*

260 Lehrlingen, 8 grossen Betrieben und 16 Aussen-dienststellen. Bis jetzt hatte er sich mit Flugmaterial beschäftigt, neu kamen die Flablenkwaffe BL-64 ‚Bloodhound‘, das komplexe Luftraumüberwachungssystem FLORIDA, Führungs- und Übermittlungssysteme, Personalwesen, Finanzen, Bauten und Anlagen sowie Spezialfahrzeuge dazu.

Als technischer Chef der Flugplatz Brigade 32 wusste er, dass die Truppe auf die Unterstützung von Spezialisten des BAMF angewiesen war. Aber nur die wenigsten von ihnen waren in der Fliegertruppe eingeteilt. Sie wären nach einer Mobilmachung nicht zur Verfügung gestanden. Deshalb beantragte er beim Kommandanten der Flieger- & Flab Truppen, dass das BAMF «militarisiert» werden konnte. Er wurde Vater und erster Kommandant des Flieger und Flab Park 35 mit einem Stab und 7 Betriebsgruppen.

In den 60-er Jahren brauchte das BAMF rasch etwa 200 Elektroniker für den Unterhalt der Mirage, den BL-64, Radaranlagen und Einsatzzentralen. Spezialisten, welche auf dem Markt kaum gefunden werden konnten. Hans fand eine Lösung, in Buochs entstand eine eigene BAMF Schule für die Ausbildung von geeigneten Mechanikern zu Elektronikern.

1972 half Hans beim Aufbau der neuen Luftfahrthalle des Verkehrshauses und begann, historisch wertvolles Material der Fliegertruppe in Dübendorf zu konzentrie-

ren. Nicht geeignetes Material für das Verkehrshaus lagerte er im Hangar 13, der langsam zu einem Minimu-seum wuchs. Erfolglos versuchte er mit Unterstützung des Stadtpräsidenten von Dübendorf, beim Kommandan-ten der Flieger- & Flab Truppen, den Hangar 13 der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Bei Bundesrat Rudolf Gnägi fand er mehr Gehör und erhielt die schriftliche Ge-nehmigung. 1979 konnte das Museum eröffnet werden. Hans Giger erhielt vom Kdt FF Trp dafür symbolisch den Maria Theresia Orden, einen Orden «wider den Gehor-sam». Noch vor seiner Pensionierung gründete er den Verein der Freunde des Museums der Schweiz. Flieger-truppe [VFMF].

Mitte 1979 trat Hans beruflich in den Ruhestand, als Direk-tor, Oberst der Fliegertruppe, Pilot mit 3033 Flugstunden, 9168 Flügen auf 31 verschiedenen Flugzeugtypen, vom Häfeli DH-3 zum De Havilland DH-112. Bei der Truppe to-talisierte er 2852 Dienstage, davon 946 Aktivdiensttage.

Nach seiner Pensionierung engagierte sich Hans weiter für den Erhalt von historisch wertvollem Material, für «sein» Fliegermuseum. Zusammen mit dem Präsi-denten des VFMF Dr. Werner Glanzmann und mir als dessen Nachfolger, war er treibende Kraft für die Gründung der Stiftung VFMF, die 1985 unter alt Bundesrat Dr. Rudolf Friedrich ins Leben gerufen wurde, mit dem Ziel, Rah-menbedingungen für einen Neubau zu schaffen. 1988 konnte die Isler-Betonschalen-Halle eröffnet werden Hans wirkte erfolgreich als Präsident der Baukommission.



Bei der Eröffnung des «Fliegermuseums» mit dem damaligen KDT der FF Trp Kurt Bolliger links und Divisionär Ernst Wyler rechts



2015 vor seinen Funktionsmodellen der Kolbenmotoren, welche er in seiner Werkstatt in Buochs baute

Er gründete 1979 Seniorenwerkstätten in Buochs, Dübendorf und Interlaken, um fehlende, historisch interessante Flugzeuge nachzubauen resp. die umfassende Motorensammlung zu revidieren. So entstanden in 5200 Arbeitsstunden die Fokker D-VII 5, der Blériot XI (9500 Arb h), die Häfeli DH-1 (9'700 Arb h), DH-3 (3200 Arb h), DH-5 (9500 Arb h) sowie die offene Fokker C-V 5 (3900 Arb h) und der AC 4 (4800 Arb h). Heute Schmuckstücke im Fliegermuseum! Aus Altersgründen mussten die Werkstätten 1998 geschlossen werden, das Durchschnittsalter für den Nachbau des DH-1 betrug 84 Jahre. Insgesamt wurden in den knapp 20 Jahren 52000 Arbeitsstunden geleistet.

Es lag Hans auch am Herzen, die Technik zu dokumentieren, so entstanden die Bücher: die Flugzeuge der Schweizerischen Fliegertruppe, der Flugzeugantrieb, Bücher über die Kolben-Flugmotoren, sowie die Dokumentationen: die materielle Entwicklung aus Sicht der Unterhaltsorganisation und im Jahre 2016 das letzte Werk: «Die Entwicklung der Fliegertruppen seit 1914». Alle diese Schriften sind illustriert, mit handgeschriebenen Tabellen und Grafiken ergänzt. Mit 95 Jahren schulte Hans um auf Computer, nur so war es möglich, dass er seine schriftstellerischen Ziele im Jahr 2016 erreicht hatte.

Die Verdienste von Hans Giger 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 war er der charismatische Chef, der Macher mit unheimlich detaillierten Kenntnissen aus allen Bereichen der vielfältigen Betriebs- und Unterhaltsorganisation der Fliegertruppen. Er war Pilot, Werkflieger und Ingenieur, Oberst und Beamter, der die Luftwaffenlogistik 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: es ist bereit oder nicht bereit. Einsatzbereitschaft hat aber ihren Preis und um die Kosten möglichst tief zu halten hat Hans Instrumentarien geschaffen, um diese zu überwachen und zu steuern. All diese Kriterien formten 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.

Heute müssen wir Abschied nehmen von Hans Giger, der uns nach einem erfüllten, spannenden und vorbildlichen Leben in seinem 103. Lebensjahr gesund verlassen hat, wir werden ihn vermissen.. Er hat uns aber ein reiches Erbe hinterlassen.

Danke Hans!

Text: Manfred Hildebrand

Fotos: Manfred Hildebrand und Archiv MHMLW



**Als junge Juristin bist du zu JU AIR, genaugenommen zur Flugbetriebskommission der JU-52 gekommen:**

Ja, das ist so. In einem Zeitungsinserat habe ich gelesen, dass für das Büro der JU AIR eine Fachkraft gesucht wird und daraufhin habe ich mich gemeldet. Leider habe ich eine Absage erhalten. Nach einiger Zeit, ich war gerade im Militärdienst, hat mir mein Ehemann mitgeteilt, dass ich mich für eine zweite Vorstellung bei Herrn Ruggli melden soll. Daraufhin habe ich die Bürostelle erhalten, was mich natürlich sehr gefreut hat.

**Beatrice, du hast seit April 1983, also über 33 Jahre bei der JU AIR gearbeitet. Wie hast du die ersten, sicher turbulenten Jahre, hier erlebt?**

Schon der Start bei der JU AIR war speziell. Eigentlich war mein erster Arbeitstag auf einen Montag im April 1983 festgelegt worden. An genau diesem Montag fand das Sechseläuten statt. In unserer Familie ist es über Generationen Tradition, an diesem schönen Zürcher Fest teilzunehmen. So war es für mich natürlich unmöglich, am besagten Datum im Air Force Center meine Arbeit zu starten. Walter Dürig, ehemaliger Direktor des BABLW war in derselben Zunft wie mein Vater und so wurde mir erlaubt, erst am Dienstag meine Stelle anzutreten.

**Was hat dich bei der JU AIR während all den Jahren am meisten gefordert?**

Ich denke, das war die gesamte Administration, wie Einsatzplanung der Piloten, F/A's, und anfänglich auch die der Mechaniker. Mir ist der Kontakt zu anderen Menschen äusserst wichtig und ich liebe das Organisieren, weshalb mir diese Arbeit stets viel Spass bereitet hat.

**Welches ist das eindrücklichste Erlebnis?**

Das war der Flug mit der JU-52 von Norwegen nach Dübendorf. Natürlich waren für mich auch die Reise nach Ägypten oder die Tagesausflüge nach Samedan grossartig. Nicht

Das ganze Team des Air Force Centers trifft sich im Restaurant Holding zu einem äusserst feinen Essen um die beiden verdienstvollen Mitarbeiter, Bea und Hans, in den wohlverdienten Ruhestand zu entlassen.

Was für einen Moment, als Kurt Waldmeier, CEO des Air Force Centers, das Wort ergriff um diese beiden geschätzten Mitarbeiter nochmals gebührend zu würdigen und ihnen für die zahlreichen Dienstjahre zu danken!



# GOODBYE BEA

zu vergessen die vielen Events, welche ich organisieren konnte – diese waren in gleicher Weise Highlights in meinen 33 Jahren bei der JU AIR.

**Hattest du einmal Angst bei einem JU Flug?**

Ja, im Flug ohne PAX von München nach Bozen. Es herrschte sehr schlechtes Wetter und die JU schaukelte in allen Richtungen. Meine Rettung, diesen Flug ohne zu grosse Angst zu überstehen, waren meine Gedanken: die Piloten im Cockpit wollen sicherlich auch wie ich wieder nach Hause!

**Hast du schon Pläne, wie du den wohlverdienten Ruhestand geniessen möchtest?**

Oh klar. Alles was ich während meiner Arbeit aus zeitlichen Gründen zu wenig oder nicht habe machen können, wie reisen, golfen und Freundschaften pflegen, geniesse ich jetzt vollumfänglich ohne irgendwelchen Zeitdruck.

Bea Heuberger war 33 Jahre bei der JU-AIR in verschiedenen Funktionen tätig. Unter anderem auch in der Redaktion unserer «gazette». Hans Hollenstein hat sich während 17 Jahren unermüdlich um das Wohl der Motoren unserer alten Tanten JU eingesetzt.

In den anschliessenden Interviews mit Yolanda Roth/Dorothee Maddaloni lassen wir die beiden nochmals persönlich zu Wort kommen.

## GOODBYE HANS



**Hans, was hat dich zur «Flugbranche» verschlagen? Bist du ein Fliegerfan?**

Nein, ich bin nicht wirklich Fliegerfan. Mich interessieren die Motoren! Und dies schon seit meiner Kindheit. Damals schaute ich meinem Vater über die Schultern, wie er die Motoren revidiert hat und so wurde es später zu meiner Berufung.

**Was hat dich in all den Jahren bei deiner Arbeit am meisten fasziniert, wo du dich ja hauptsächlich um die Motoren der alten Tante gekümmert hast?**

Die alte Technik, welche bis heute immer noch perfekt funktioniert. Das beeindruckt mich schon.

**Was hat dich in den vielen Jahren im Air Force Center am meisten gefordert?**

Während meiner Tätigkeit habe ich drei Abgänge von Mechanikern miterlebt! Aus diesen Gründen war ich für die



Wartung der Motoren alleine zuständig und das bedeutete für mich viel Arbeit.

**Du hast ja nicht nur in der Werkstatt gearbeitet, sondern warst auch oft mit der Tante JU im In- und Ausland unterwegs. Auch aus diesem interessanten Abschnitt hast du für uns Leser sicher etwas Spezielles zu erzählen**

Ja. Im Jahr 2000 ging die IWC-JU auf eine Weltumrundung. Ich hatte die Möglichkeit, sie zeitweise zu begleiten. In Taipeh, zum Beispiel, mussten wir in kürzester Zeit einen Motorenwechsel vornehmen.

**Welches war über all die Jahre gesehen dein eindrücklichstes Erlebnis?**

Oh, das war der Überflug der JU-52 von Dübendorf via Färöer-Inseln, Island, Grönland nach Kanada. Die Landung in Iqualit war sehr eindrücklich!

**Fliegst du auch in deiner Freizeit gern und oft und wenn ja, welches ist deine liebste Feriendestination?**

Nein, ich fliege nicht in die Ferne. Ich bin ein Geniesser unserer herrlichen Bergwelt.

**Wir wissen ja alle von deinem Hobby «Musik machen» im Speziellen mit deinem Alphorn. Für diese Freizeitaktivität wirst du jetzt dann bestimmt mehr Zeit zur Verfügung haben...**

Ja, so ist es. Ich werde mit meinem Alphorn weitherhin an verschiedensten Festanlässen auftreten. Dabei genieße ich nicht nur die Musik sondern auch die Geselligkeit.

**Hast du noch weitere Pläne, wie du den wohlverdienten Ruhestand geniessen möchtest?**

Natürlich! «Motoren sind mein Leben» Darum werde ich auch in Zukunft nicht ganz ohne mein Hobby Motoren auskommen. Deshalb werde ich versuchen, alte Motoren aller Art ab Jahrgang 1920 wieder in Gang zu setzen.

# Ihre WERBUNG im Aufwind...

...mit einer Beschriftung von uns!



Fahrzeugbeschriftungen

Digitaldruck

Plakate

Werbeschilder

Schaufenster

## WERBETECHNIK

Baureklamen

Werbeblachen

Fassadenbeschriftungen

Aufkleber

Orientierungssysteme

Glasdecor

Signaletik

3Dimensionales



# NEU IN UNSEREM «PROFITEAM»



**DANIELA KLÄUSLI**

Ist seit Oktober 2016 bei uns in der Einsatzplanung der JU-AIR tätig und ist Stellvertreterin von Jasmin Ott



**CORINA HADER**

Ist seit Dezember 2016 bei uns für den Event-Bereich Museum und den Charter-Verkauf zuständig



**NEDIM SAVRIM**

Arbeitet seit November 2016 bei der Technik JU-AIR



**ADRIAN SCHLEIFFER**

Arbeitet seit November 2016 bei uns im Unterhalt und Flugbetrieb F-13

Unsere 3 neuen  
Kapitäne bei der  
JU-AIR



**PETER METZ**

**HANNU RUPRECHT**

**ANDI STEINER**

# IMPRESSIONEN / VERANSTALTUNGEN 2016



## Grossaufmarsch

16. April – GV VFL –



Über 400 Mitglieder und zahlreiche Gäste



## Erfolgreicher Tag

08. Mai – Love Ride 24 – 9000 Besucher, 6000 Motorräder,  
350000 Franken Spendegelder



## Get together

20. Mai – Unsere ISP – bei ihrem jährlichen Ausflug.  
Diesmal ging ins Steakhouse Argentina beim Schloss Uster



## Grosszügiges Geschenk

02. Februar – Der Club of Milan – vertreten durch Pius Achermann  
und Peter Affolter überreicht uns einen Rollstuhl



## Sven Epiney in der Badewanne

27. Mai – Guinesbuch-Eintrag – «Die schnellste Badewanne  
der Welt» = 184 Stundenkilometer. Das Fernsehen war dabei



Die «Tante JU» geht baden

16. Juli – Red Bull Flugtag –



Waghalsige Flugmanöver am Zürichsee



Autokino in der Halle 9

27. Juni – 15. Juli – AUDI – präsentiert Autojournalisten aus der ganzen Welt ihren Q2



Ein Kopf an Kopf Rennen

19. August – Flugzeug gegen Auto. Resultat: unentschieden  
Filmaufnahmen für die Zürcher Filmfestival-Broschüre



Unsere «Profis» immer in Bewegung

21. März – am Skitag auf dem Titlis



25./26. September – bei der Velotour mit Apéro riche

bei Maya am Sarnersee

## IMPRESSIONEN / VERANSTALTUNGEN 2016



### Übung macht den Meister

07. März – Refresher – JU-AIR Personal



14. März – Refresher – Museums Personal



### Schicht um Schicht

24. Juni – BioStruct GmbH – Fachtagung über die neuen Möglichkeiten im industriellen 3D-Druck



### Sicher ist sicher

25. August – Crashtests AXA Winterthur –  
Spektakuläre Crash Situationen vor 500 geladenen Gäste



### Der Grosse und die Kleine

22. September – Eine Boeing 747 Jumbo bringt die Solarimpuls 2 nach Dübendorf zurück, während unsere Tante JU auf die Startfreigabe wartet



### Klangvoller Event

11. September – Dezi Belle Swiss Band –  
Konzert im ausverkauften Air Force Center

# IMPRESSIONEN / VERANSTALTUNGEN 2016

## Grossandrang im Museum



19. Oktober – Besucherrekord – 300 Eintritte

## Blitz Blankes Museum



13. November – Die Objektpaten bei der Pflege ihrer Lieblinge am alljährlichen Putztag

## Schmucke Ausstellung



12./13. November – Familie Schuck präsentierte in einer stimmungsvollen Ausstellung ihre Prunkstücke

## Hollywood im Museum



13. Januar 17 – Airline Operators Committee (AOC) Zurich Airport  
In Oskar-Verdächtiger Kulisse

## Ski und JU-Fans unterwegs



11. Februar 17 – Die JU über den Pisten der Ski WM in St. Moritz



Die Fans mit der ehemaligen Skirennfahrerin Brigitte Öertli

# 75 JAHRE MIGROS ZÜRICH

**18 000 GLÄSER**  
**10 000 m<sup>2</sup> ZELT**  
**8 000 LITER BIER**  
**2 000 METER STOFFTISCHTÜCHER**  
**64 TONNEN TECHNIKMATERIAL**  
**1 TONNE RINDERFILET**

**... alles mit ca. 35 Lastenzügen inkl. Anhängern angeliefert, in 12 Tagen auf-, und in 5 Tagen abgebaut – WAS für ein imposanter Event für 6000 anwesende Gäste auf dem Flugplatz Dübendorf, zum Anlass vom 75-Jahre-Jubiläum der Genossenschaft Migros Zürich!**

Wir feiern uns – Ist das Motto am 18. Juni 2016 für die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der Genossenschaft Migros Zürich und so schliessen die Migros-Filialen an jenem Samstag um 16 Uhr ihre Türen. Die zahlreichen Gäste reisen mit einem eigens für diesen Event erstellten ÖV-Gratis-Ticket nach Dübendorf und werden mit Shuttlebussen zum grandios aufgebauten Openair-Festivalgelände gebracht. Beim Eingang bekommt jeder Gast zehn Tombolalösli geschenkt. Die Preise können später in einem eindrücklichen «Gabentempel» mit über 2000 Artikeln wie Sackmessern, Grills, Geschenkkarten, Sonnenbrillen, Kosmetikartikeln, Blumenarrangements, Feriengutscheinen, Fahrrädern bis hin zum Hauptpreis, einem schnittigen VW Up, abgeholt werden. Kaum zu glauben, was die Lieferanten der Migros gesponsert haben!

Obschon es anfänglich etwas nieselt und sich die Sonne noch verhalten zeigt, greifen die Gäste tüchtig zu und geniessen die verschiedenen Leckereien von Bauernhöfen aus der Region. Luca Hänni bietet während dem Apéro eine tolle Live-Show und es kommt bei wunderschönem Sonnenschein bereits eine gute, fröhliche und entspannte Stimmung auf.

Um 19 Uhr wird zu einem gediegenen Dinner in die Festzelte geladen. Eine Vielzahl an mit weissen Stofftischtüchern gedeckten Tischen, dekoriert mit farbigen Servietten und gleichfarbigen Blumen, entsprechend der Farbe des Eintrittstickets, stehen für die Gäste bereit. Jetzt ist der Moment der Wertschätzung, bei dem die Migros-Mitarbeiterinnen und Migros-Mitarbeiter sich durch sehr freundliche und aufmerksame Servicemitarbeiterinnen, in weissen Blusen und schwarzen Hosen gekleidet, bedienen lassen können. In Form von einem «Lawinen-Service» wird ein äusserst leckeres Rindsfilet, Baked Potatoes und Gemüse serviert, welches vom Catering Services Migros Zürich zubereitet wurde. Alle waren restlos begeistert.



Was hier noch speziell erwähnt werden will: Unter den Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern gibt es heute keine Hierarchie; alle werden gleichwertig gesehen, ob sie ihre Arbeit in der Bäckerei, an der Kasse, im Verwaltungsrat, beim Gestelle auffüllen, in der Buchhaltung, im Kundenservice oder der Migros Klubschule verrichten. Und genau so durchmischt sitzen die Gäste in den Festzelten und wo man hinschaut, sind frohgelante Gesichter mit strahlenden Augen zu sehen.

Im Innenraum, zwischen den Zelten, hat die Organisatorin eine Arena mit einer grossen Hauptbühne erstellt, wo nach dem Essen geniale Darbietungen zum Besten gegeben werden: die ABBA Coverband Björn Again aus Australien spielt auf und die grosse, fröhliche Gästeschar weiss die Rhythmen nach dem Essen sehr zu schätzen. Herr Jörg Blunsch, Geschäftsleiter der Migros Zürich, steht mit einem Topolino auf der Bühne und hält eine beeindruckende Ansprache an alle Mitarbeitenden. Es folgt eine Tanzaufführung von «Tanzwerk 101» mit einer äusserst ausgeklügelten Performance in verschiedenen Zeitepochen zur Geschichte der Migros, zusätzlich mit Werbespots untermauert.

Während den Darbietungen auf der Bühne bedienen sich bereits Gäste am reichhaltigen Dessert- und Kuchenbuffet, bei dem einem das Wasser im Mund zusammen läuft.

Wenn man gerade vom Dessert spricht – als Sahnehäubchen spielt der italienische Superstar ZUCCHERO bis um 23 Uhr für die Gäste auf und innert Kürze bleiben bei einer ultimativen Lichtshow die Beine der Geladenen kaum mehr ruhig auf dem Boden stehen. Bis um 01.30 Uhr dauert die Aftershowparty mit verschiedenen DJ's, bei der die Mitarbeitenden ausgelassen feiern können.

Die Stimmung auf dem Festgelände ist während dem ganzen Anlass hervorragend und die Gäste sind äusserst happy. Pleiten, Pech und Pannen sind keinerlei eingetroffen, weder bei der Organisatorin, noch beim Ablauf, noch bei den Gästen. Beim Ausgang erhält jeder Mitarbeiter und jede Mitarbeiterin einen Zopf für ein leckeres, sonntägliches «(vielleicht) Katerfrühstück».

Ein grosses Lob gilt der Firma Schaerer und Partner AG mit Geschäftssitz in Baden, welche im Jahr 2014 mit der Grobplanung für das 75-Jahre-Jubiläum für die insgesamt 8000 geladenen Gäste, begonnen hat. Wir feiern uns bleibt allen in guter Erinnerung, nicht zuletzt auch dank Petrus, der die Zunge der Waagschale etwas mehr zur Sonne gerichtet hatte.

Text: Dorothee Maddaloni | Fotos: Migros Zürich

# IWC PILOT. #B\_ORIGINAL



**Big Pilot's Watch. Ref. 5009:**  
Angelehnt an die ersten Fliegeruhren und gleichzeitig originär – wie ihre berühmten Vorgänger überzeugt auch die neuste Big Pilot's Watch mit präziser Technik und funktionalem Design. So baut das grösste von IWC gebaute Manufakturkaliber in kürzester Zeit eine Gangdauer von sieben Tagen auf. Das unterhalb der Minuterie platzierte Markierungsdreieck sowie die schlanken 5-Minuten-Striche rücken das Zifferblatt

optisch noch näher an das Original von 1940. Kein Wunder, dass sowohl für diese Uhr als auch für ihre Träger gilt: Der Habitus macht das Original. **IWC. ENGINEERED FOR MEN.**

Mechanisches Uhrwerk, Automatischer Pellaton-Aufzug, Manufakturkaliber 51111, 7-Tage-Gangreserve mit Anzeige, Datumsanzeige, Zentrumsekunde mit Stoppvorrichtung, Weicheisen-Innengehäuse zur Magnetfeldabschirmung, Bei Druckabfall sicherer Glassitz, Spezielle Bodengravur



(Abbildung), Wasserdicht 6 bar, Durchmesser 46 mm, Kalbslederarmband von Santoni

**IWC Schaffhausen Boutique Zürich**  
Bahnhofstrasse 61, 8001 Zürich  
Tel. 044 211 00 55

**IWC Schaffhausen Boutique Schaffhausen**  
Baumgartenstrasse 15, 8201 Schaffhausen  
Tel. 052 630 50 30

**IWC Schaffhausen Boutique Zürich Airport**  
Airside Center, Level 2  
Tel. 043 816 66 95

[iwc.com](http://iwc.com)

**IWC**  
SCHAFFHAUSEN



# 10 JAHRE LAUREUS SCHWEIZ

**Die Laureus Stiftung Schweiz feierte am 19. November 2016 zehn Jahre erfolgreiche Stiftungsarbeit. Bereits zum 7. Mal in Folge fand die jährliche Laureus Charity Night mit 700 Gästen aus Wirtschaft, Politik, Kultur und Sport im Air Force Center Dübendorf statt. Die Auktionen mit diversen Preisen generierten grosszügige Spenden im Wert von CHF 1 Million. Diese kommen mittels Förderprojekten den Kindern der Laureus Stiftung zugute.**

Die zehnte Laureus Charity Night brachte viel Schweizer und internationale Prominenz auf den roten Teppich. Ganz nach dem Credo der Stiftung, miteinander und dem Willen mit Sport sozialen Herausforderungen zu begegnen, ist eine stolze Gesamtsumme von CHF 1 Million zusammengekommen.

## **Grosszügige Spenderherzen**

Neben diversen attraktiven Preisen der offenen Auktion stiessen bei der stillen Auktion gemeinsame Erlebnistage mit den Laureus-Botschaftern und Medaillengewinnern von Rio, Fabian Cancellara, Mario Gyr, Nino Schurter, Nicola Spirig sowie Ironlady Daniela Ryf, auf grossen An-

klang. Im Zentrum stand das gemeinsame Engagement für den guten Zweck.

Für Unterhaltung der rund 700 Gäste sorgten die Steep Dance Crew sowie Marco Rima, der Rainer Maria Salzgeber auf humorvolle Art bei der Moderation unterstützte. Die amerikanische Kultband Earth Wind & Fire wusste mit ihrer jahrzehntelangen Bühnenerfahrung, das Publikum mit bewegenden Rhythmen zu animieren.

## **Laureus Jubiläumssong**

Einer der Höhepunkte war der von Laureus-Botschafter Baschi eigens für das Stiftungsjubiläum komponierte Laureus-Song. Die ganze Laureus-Familie mit Botschaftern und Laureus-Kindern gesellten sich zur Band auf die Bühne und trugen dazu bei, dass die Laureus Charity Night ihrem Motto «Erfolg» gerecht wurde.

Die gespendete Summe kommt den vier Laureus-Förderprojekten zugute. Damit fördert Laureus die Persönlichkeitsentwicklung junger Menschen über den Sport und integriert sozial, wirtschaftlich und physisch benachteiligte Kinder in der Schweiz.

Text: Mario Schuler Foto: David Biedert

Das Ziel der **Laureus Stiftung Schweiz** ist es, für möglichst viele Kinder in der Schweiz das Leben kontinuierlich ein kleines Stück besser zu gestalten. Mit der Kraft des Sports und gekoppelt mit sozial-pädagogischer Unterstützung werden den Kindern und Jugendlichen Selbstwert- und Gemeinschaftsgefühl vermittelt. Laureus fördert in vier sozialen Sportprojekten jährlich mehr als 10 000 Kinder in der Schweiz. Das Engagement von 32 Botschaftern dient den Kindern als grosse Motivationspritze.

In einem Jahrzehnt erfolgreiche Stiftungsarbeit konnten an 8300 Spieltagen über 60 000 Kinder und Jugendliche unterstützt werden.

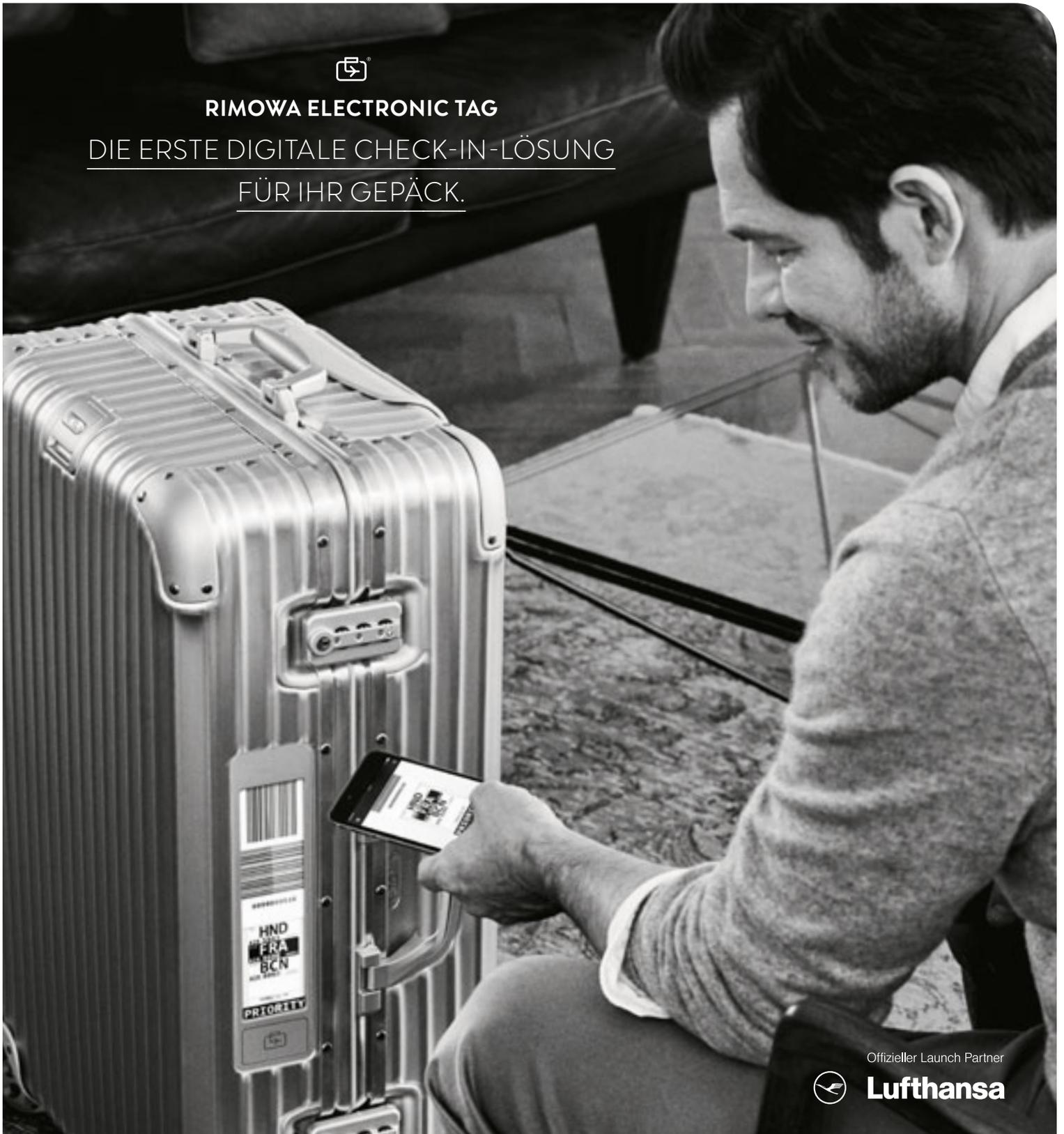
[www.laureus.ch](http://www.laureus.ch)





## RIMOWA ELECTRONIC TAG

DIE ERSTE DIGITALE CHECK-IN-LÖSUNG  
FÜR IHR GEPÄCK.



Offizieller Launch Partner



**Lufthansa**

Die Zukunft komfortablen Reisens: RIMOWA Electronic Tag. Checken Sie Ihr Gepäck per Smartphone von überall aus ein und geben Sie es in Sekundenschnelle auf. Erfahren Sie mehr auf: [www.rimowa-electronicitag.com](http://www.rimowa-electronicitag.com)



Germany since 1898

# SCHAUKELPFERDE UND MEHR...



**Die langjährige Ausstellung der Zürcher Sammlerbörse erlebt ein Revival und wird neu von Christoph Oesch und Roland Erlbacher organisiert. Sie fand dieses Jahr im Air Force Center Dübendorf in der Halle 9 statt. Vom 2. bis 4. Dezember 2016 präsentierten 120 Aussteller ihre kostbaren Antiquitäten, Raritäten und Kuriositäten.**

Ich bin neugierig und besuche dieses Spektakel. Schon vor der Ausstellungshalle werden Getränke, Wurst vom Grill und Leckeres vom Confiseur angeboten. Drinnen herrscht reges Treiben und rein gar nichts erinnert an einen Flugzeug Hangar. Stand an Stand werden Gemälde, Spielzeuge, Schmuck und Uhren, Möbel, Ansichtskarten, Geschirr, Gläser und noch vieles mehr ausgestellt. Jedes Sammlerherz schlägt hier Purzelbäume und das Feilschen ist in vollem Gange. Eine faszinierende Atmosphäre!

Ich staune ob der Vielfalt. Es gibt da Spieldosen bis zu 15000 Franken, bestickte Taufkleidli, Märklin Eisenbahnen mit den alten blauen Transformatoren, welche mich sehr an meine Kindheit erinnern. Weiter geht's mit Unmengen von Silberbesteck, einem Kühlergrill der Automarke MG, Münzen, einer Flasche Chateauf du Pape, Jahrgang 1992 und plötzlich stehen da ein paar Zara Trafaluc Pumps in rosé vor mir...

Martina Dagna, eine passionierte Ausstellerin weiss, dass bei einer neuen Location viel Flexibilität und Improvisation gefragt ist. So auch hier, auf dem Gelände des Air Force Centers. Jede Ausstellung sei anders! Neue Chancen, neue Umgebung, neue Besucher und neue Umsätze sind die Attribute, welche ihr Leben bereichern.

Emailschilder von Maggi und Chocolat Suchard stehen zwischen einer Louis Vuitton Tasche und einem Fischbesteck für 11! Personen. Der lindengrüne hölzerne Spielzeug-Verkaufsladen wird gerade von 635 Franken auf 500 Franken runter gehandelt. Auch ohne Kaufabsichten lohnt es sich das intensive Treiben in der Halle zu beobachten und dem einen oder anderen Verkaufsgespräch zuzuhören.

Trotz Hochbetrieb findet Christoph Oesch Zeit mit mir eine Cola zu trinken. Sein Handy lässt ihm jedoch keine Ruhe. An einem neuen Ort muss laufend organisiert werden. Ich wünsche ihm noch eine erfolgreiche Ausstellung. Wenn die Geschäfte gut laufen, wird die Zürcher Sammlerbörse 2017 wieder auf dem Flugplatz Dübendorf stattfinden. Das heisst: einen Besuch für 2017 vormerken!

Text: Bonny Allgaier | Fotos: Manuela Maurer



LUGGAGE WITH THE GROOVES

RIMOWA

COCA-COLA





## INHALT JU-AIR

Thun meets Army and JU-AIR	34
F-13 – Der Star hebt ab	38
F-13 – Die Geschichte	42
Dominik Schaller neu bei der JU-AIR	46
Susi Venditti – Unsere fliegende Fotografin	48
17 Jahre club52	50
JU/Museumsabend in Bangkok	52

# THUN MEETS ARMY ... AND JU-AIR

Am Wochenende vom 21.–23. Oktober 2016 hat die Schweizer Armee zu einer grossartigen Präsentation des Thuner Waffenplatzes und der ansässigen Waffengattungen eingeladen. Tausende Interessierte konnten sich zu Land, zu Luft und zu Wasser ausführlich über die

Organisation und Ausrüstung der Truppen informieren. Mit einem eindrucksvollen Defilee auf der Panzerpiste wurden den zahlreichen Zuschauern die Kampfkraft der modernen Armee vorgeführt. Und da durfte natürlich unsere alte Tante JU nicht fehlen.





### Die lange Geschichte des Waffenplatzes Thun

Im Zuge der Zentralisierung des Wehrwesens in unserem Lande, wurde 1819 in Thun die Zentral-Militärschule eröffnet. Damit war der Grundstein für den Aufbau der Armee gelegt. Alle Offiziere wurden in Thun ausgebildet. Die Allmend eignete sich perfekt als Truppen-Übungsplatz. 1864 baute man die neue Kaserne, da für die Unterbringung der Truppen stetig mehr Platz benötigt wurde. Mit der revidierten Bundesverfassung 1874 wurde die allgemeine Wehrpflicht eingeführt. Die Ausbildung, Bewaffnung und Ausrüstung der Truppe erfolgte nun zentral und Thun wurde zum grössten Waffenplatz der Schweiz. 1863 war Gründungsjahr der Eidg. Munitionsfabrik und der Konstruktionswerkstatt K+W. Kurz bevor der 1. Weltkrieg ausbrach, legte die Schweizer Bevölkerung mit einer nationalen Sammlung den Grundstein für die Schweizer Flugwaffe. K+W bekam den Auftrag, die ersten Kampfflugzeuge des Ingenieurs August Häfeli zu bauen. Während Jahrzehnten wurden neue Kampfflugzeuge konstruiert und ausländische Modelle in Lizenz gebaut. Im Jahre 1921 wurde der Armeemotorfahrzeugpark (AMP) nach Thun verlegt und zu einem Grossunternehmen entwickelt. Mit der Panzertruppe entstand 1937 eine neue Waffengattung, die bis heute in Thun Gastrecht genießt. Auch die Eidg. Pferderegianstalt war lange Jahre in Thun angesiedelt.

Nach stetem Wandel in all den Jahren sind heute die Lehrverbände Panzer, Artillerie und Logistik sowie das grösste Armee-Logistik-Center der Schweiz in Thun beheimatet. Diese fast 200-jährige Geschichte des Waffenplatzes zeigt, dass zwischen Bevölkerung und Armee schon immer ein intensives Verhältnis bestanden hat und gegenseitige Abhängigkeiten zum Wohle von allen genutzt wurden. Damit ist der aktuelle Grossanlass eine willkommene Demonstration der wehrhaften Schweiz.

### Die Armee zeigt sich von der besten Seite

Die Zeit der grossen Waffenschauen und Defilee's aus den 70er Jahren ist definitiv vorbei. Die Armee beschäftigt sich permanent mit Redimensionierung und zeitgerechter Anpassung der Bewaffnung. In diesem Kontext wurde die Idee geboren, die Bevölkerung zu einer interessanten Leistungsschau einzuladen. Während drei Tagen wurden auf der Allmend und in der Altstadt informative Ausstellungsplätze präsentiert, wo jedermann eine Fülle von Informationen erhalten konnte. Die einzelnen Truppenkörper zeigten in beschränktem Umfang ihre Mittel. So auch die Genie, welche die Besucher auf einer Fähre (4 Elemente der Schwimmbrücke 95) vom Bahnhof zum Ausstellungsplatz der Genie am See geschifft hatte. Bekannte Waffenhersteller wie RUAG, Rheinmetall AG und MOWAG,



nutzten die Gelegenheit, ihre ultramodernen High-Tech-Produkte zu zeigen. Als Kontrast dazu, flog unsere «old fashioned» JU-52 Rundflüge auf der Graspiste der Allmend.

Für junge Leute hat man viel geboten, indem ausführlich über die Ausbildung verschiedener Berufe in der Armee informiert wurde. Nach dem Motto, keine Zukunft ohne Vergangenheit, wurde auf dem Schlosshof eine Ausstellung über militärhistorisches Material gezeigt. Nebst grossem kulinarischem Angebot konnte man auch die Militärmusik «Army Rocks Thun» mit dem Gaststar Luca Hänni genie-

ssen. Damit nahm der Anlass beinahe den Charakter eines Volksfestes an.

#### **Als Höhepunkt das Defilee**

Vor der Mittagspause kam die Luftwaffe mit einer virtuoson Vorführung der Patrouille Suisse zum Zuge. Sie erntete grossen Applaus, obwohl am Freitag wegen tiefer Wolkenbasis nur das Schlechtwetterprogramm geflogen wurde. Punkt 14.00 Uhr wurde auf der Panzerpiste vor mehreren tausend Zuschauern, der eindruckliche Aufmarsch von mechanisierten Truppenteilen gezeigt. Eröff-



net wurde die Kollonne vom Kavallerieverein mit etwa 70 Pferden, die dem anwesenden Bundesrat Parmelin die Schweizer Standarte präsentierten und den Beginn des Defilee's meldeten. Danach wurde schweres Geschütz aufgefahen. Leopard-Kampfpanzer, Entpannungspanzer und gigantische Minenräumpanzer liessen mit ihren 12-Zylinder-Motoren die Erde erzittern. Dass ein Leopard eine Motorenleistung von 1500 PS besitzt und einen Treibstoffverbrauch von 5,5l aufweist, wohlverstanden pro Kilometer, hat mich erst nachträglich in der Ausstellung beeindruckt. Zwei unserer JU's flogen in Patrouille über

das Gelände. Danach ist eine JU über dem Platz gestiegen und hat 10 Fallschirm-Grenadiere abgeworfen, die dem Conseil Fédéral die Schweizer Flagge als Abschluss des Defilee's präsentierten.

Dieser mehrtägige Anlass war ein voller Erfolg und man kann das Rendement nicht hoch genug einschätzen.

Text: Silvio Roth  
Fotos: Kurt Dätwyler, Susi Venditti und Silvio Roth



# F-13 – DER STAR HEBT AB!

SENSATIONELLER ERSTFLUG DER F-13 IM AIR FORCE  
CENTER DÜBENDORF AM 15. SEPTEMBER 2016





Dieter Morszeck und Bernd Junker vor der flugbereiten F-13



Testpilot Oliver Bachmann vor dem Start



**Dieter Morszeck hat eingeladen und alle kamen, Aviatik Fans, Journalisten, Techniker und Piloten aus der ganzen Welt. Bei wunderschönem Spätsommerwetter versammelten sie sich beim eigens zu diesem Anlass aufgestellten Festzelt auf dem Vorgelände des Flieger Flab Museums. Alles war ganz auf authentische Nostalgie getrimmt und sehr gepflegt im Stil der 30er Jahre hergerichtet. Das Mobiliar im Festzelt, die Lounge und das Restaurant waren geschmackvoll und zeitgerecht mit den entsprechenden Accessoires versehen. Selbstverständlich war das Bedienungspersonal dazu passend eingekleidet. Der «Aufmarsch» der eingeladenen VIP's wurde mit Oldtimer-Autos diverser Marken bewerkstelligt.**

Moderiert wurde die exklusive Veranstaltung von der US-Pilotin Amelia Rose Earhart, die 2014 am Steuer einer Pi-

latus PC-12 die Erde umrundet hat. Die Aufnahmen der zahlreichen TV-Kameras wurden auf einer «sonnenschein- tauglichen», modernen Grossleinwand projiziert, sodass alle Gäste die Aktionen aus nächster Nähe mitverfolgen konnten. Als spezielle Gäste begrüßte Dieter Morszeck den Enkel von Hugo Junkers, Bernd Junkers, und den ehemaligen deutschen Astronauten Ulf Merbold.

Die beiden Piloten, Dieter Morszeck und Oliver Bachmann, wurden von Amelia Rose Earhart vor der Flugzeugüber- nahme auf einem eigentlichen «cat walk» über ihre Erwar- tungen zum Erstflug interviewt. Man konnte die Spannung richtig spüren, und alle Beteiligten waren froh, dass es endlich losging. Die Kameras rund um die Piste, im be- gleitenden Helikopter, auf einer Drohne und beim Festzelt waren für das grosse Ereignis bereit. Das Einsteigen in das



*Erstflug des F-13 am 15. September 2016 mit Dieter Morszeck im Cockpit*

im Sonnenlicht glänzende Flugzeug wurde genüsslich zelebriert und bald darauf der Sternmotor in Bewegung gesetzt. Auf der Grossleinwand konnte man alle Handgriffe der Piloten im Cockpit sehen und von aussen das Rollen des Flugzeugs zum Pistenbeginn mitverfolgen. Nach der Startfreigabe vom Kontrollturm rollte die neue RIMOWA Junkers F-13 sachte an, wurde schneller und hob nach nur 200 Metern sanft vom Boden ab. Mit den Aufnahmen aus dem Helikopter konnte man den Flug optimal miterleben.

Bei den drei Passagen vor dem Publikum konnte das in der Septembersonne glitzernde Flugzeug sowie das kernige Motorengeräusch bewundert werden. Dieter Morszeck beantwortete während des Fliegens die Fragen der Moderatorin sichtlich bewegt und mit etwas belegter Stimme. Das offene Cockpit machte es der Besatzung leicht, den faszinierten Zuschauern zuzuwinken. Die geschickt positionierten Kameras ermöglichten es nun, den ganzen Flug «von innen und aussen» hautnah mitzerleben.



### «Mein Traum ist wahr geworden»

Zur Schonung des kostbaren Motors wurde die Drehzahl von 1800 U/min. nicht überschritten und die Geschwindigkeit erreichte maximal 140 km/h. Der Landeanflug war unspektakulär und der Pilot setzte die Junkers sanft auf die Rasenpiste. Die begeisterten Zuschauer spendeten einen

anhaltenden Applaus.

Nach dem Verlassen des Cockpits kommentierte Dieter Morszeck voller Stolz und Begeisterung: «Mein Traum ist wahr geworden. Die Junkers F-13 ist wieder in der Luft und ich durfte als Crewmitglied den offiziellen Erstflug hautnah miterleben! Besser geht es nicht.»



### Gala der Superlative in der Halle 9

Nach dem erfolgreichen Abschluss des Junkers F-13 Erstfluges lud RIMOWA CEO und Inhaber Dieter Morszeck zum Nachtessen ein. In der dafür umfunktionierten Halle 9 durften die ca. 250 geladenen Gäste, im Ambiente der 1920er Jahre, ein besonderes Abendprogramm genießen. Neben den kulinarischen Höhepunkten, gab es auch Begegnungen mit Leonardo Da Vinci, Alfred Wilms und Hugo Junkers, die in einer besonderen Aufführung über die Ge-



schichte des Reisens berichteten. Dieter Morszeck gelang es den Bogen vom ersten Verkehrsflug der Welt aus Aluminium bis zum heute elektronisch eincheckbaren Koffer zu spannen. Neben den Akteuren des Abends wurde auch das gesamte RIMOWA F-13 Team vorgestellt. Dieser Abend, war wie der Erstflug der F-13 am Nachmittag, ein einzigartiges und nachhaltiges Erlebnis.

Text: Rudolf Wicki, Bernd Huckenbeck | Fotos: Thomas Lüthi

# F-13 – DIE GESCHICHTE

DIE RENAISSANCE DES ERSTEN  
GANZMETALL-PASSAGIERFLUGZEUGES



## Der Anfang

Richard Morszeck, der Vater von Dieter, entwickelte um 1950 den ersten Reisekoffer aus gerilltem Duraluminium (in Anlehnung an die Junkers-Flugzeuge), und seither bildet dieses Material das Markenzeichen für die RIMOWA – Erzeugnisse. Dieter Morszeck trat 1972 im Alter von 19 Jahren in die Firma seines Vaters Richard ein. Er entwickelte 1976 den ersten wasser- und staubdichten Foto-Koffer, der sowohl wüsten- als auch tropentauglich war. 1981 übernahm Dieter Morszeck die Geschäftsführung.

Schon seit sieben Jahren verfolgte Dieter Morszeck das ehrgeizige Ziel, die legendäre Junkers F-13 – die ihren Erstflug 1919 absolvierte – nachzubauen und wieder in Serie zu produzieren. Er fand in Kurt Waldmeier und Bernd Huckenbeck zwei sehr engagierte Mitstreiter für die Umsetzung dieses Vorhabens. Bei Bernd hatte sich die gleiche Idee noch ein paar Jahre früher manifestiert und er war dann glücklich, mit diesen zwei gleichgesinnten Protagonisten zusammenspannen zu können.

## Planung – Konstruktion – Aufbau

Bernd Huckenbeck hatte über mehrere Jahre alle Pläne, Dokumentationen und Unterlagen über die F-13 gesammelt, bearbeitet und für die weitere Verwendung aufbereitet. Im Januar 2013 besuchte er das Pariser Luftfahrtmuseum (Musée de l'Air et de l'Espace) in Le Bourget und fand dort (fast zufällig) die lange Zeit gesuchte F-13 (Junkers-Larsen JL-6), welche er als ideales Muster für einen Nachbau beurteilte. Bernd Huckenbeck, Dominik Kälin und vier Assistenten arbeiteten mit einem stationären Laserscanner sowie einem beweglichen Scan Arm. Damit erfassten und vermessen sie das ganze Flugzeug bis in die letzte Ecke (auch im Flügelinnern). Mit den gesammelten Daten und mittels einer speziellen Software konnten die Techniker ein dreidimensionales Modell errechnen und damit die «Lücken» in den vorhandenen Blaupausen aus dem Deutschen Museum schliessen. Dadurch waren die Grundlagen für eine Rekonstruktion der F-13 gegeben. Das Projekt-Team wurde personell mit Max Vogelsang, Silvio Waldmeier und Patrice Verdán ergänzt. Kurt Waldmeier zeichnet als Generalunternehmer und stellt die Infrastruktur für den Zusammenbau der einzelnen Komponenten zur Verfügung. Mit einem grossen Aufwand erarbeitete dieses Team ein konkretes Projekt zur «Renaissance der Junkers F-13».

Im Frühjahr 2013 stellte dann das Projekt-Team, unter Beibringung aller vorgeschriebener Unterlagen, beim Schweizerischen Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) den Antrag auf Einzelzulassung eines Flugzeugs. Die vom BAZL geforderten Anpassungen wurden unverzüglich in die Planung aufgenommen und umgesetzt.

## PATRON

Dieter Morszeck (Inhaber und Geschäftsführer der RIMOWA GmbH, Köln/D) wurde aus tiefster persönlicher Überzeugung zum Initiant, Promotor und Investor für das Vorhaben, die Junkers F-13 total neu aufzubauen und zum Fliegen zu bringen. Er besitzt seit über 30 Jahren die Privatpilotenlizenz.

## KERNTEAM BEIM BAU DER NEUEN F-13

### Kurt Waldmeier

CEO JU-AIR, Dübendorf, Generalunternehmer

### Bernd Huckenbeck

Vorsitzender des Vereins der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V. Mönchengladbach/D, Projektleiter

### Dominik Kaelin

AeroTechnologies GmbH, Oberndorf/D,  
Strukturbauer

### Max Vogelsang

MSW Aviation, Wohlen AG

### Silvio Waldmeier

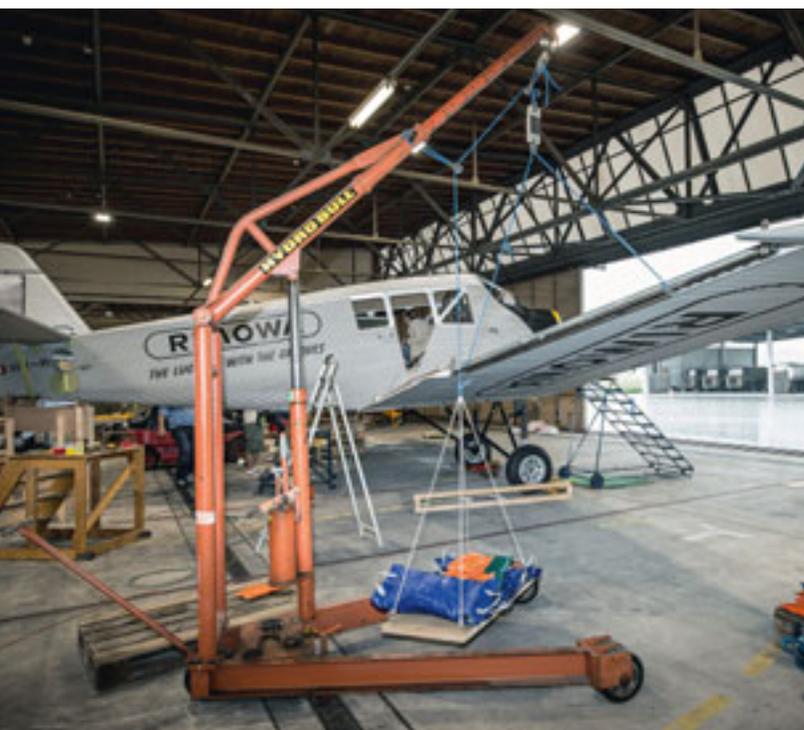
Naef Flugmotoren AG, Dübendorf

### Patrice Verdán

AeroFEM GmbH, Ennetbürgen

Im Oktober 2013 legte dann das Projekt-Team den überarbeiteten, definitiven Antrag zum Nachbau der F-13 beim BAZL vor. Nach dem «Grünlicht» des BAZL machten sich Dominik Kälin und seine Mitarbeiter sofort an die Vorbereitungen des Rumpfbaus und legten als Erstes die Hellinge, die Gestelle, auf denen Rumpf und Flügel des Flugzeugs zusammengebaut werden, auf. Bei der RIMOWA in Köln deckte er sich mit den Blechen und Rohren aus Duraluminium ein. Die Dicke der Flugzeugaussenhaut beträgt ganze 0,4 Millimeter.

Ende Januar 2014 konnten die ersten von gut zweieinhalbtausend Bauteilen der F-13 montiert werden. Über 20000 Nieten werden schliesslich das Flugzeug zusammenhalten. Im Juli 2014 kaufte Huckenbeck den Sternmotor bei «Aero Recip Canada» im kanadischen Winnipeg. Das Flugzeug ist



mit einem 450 PS-starken Sternmotor von Pratt & Whitney R-985 «Wasp Junior» ausgerüstet. Dieser Neunzylinder-Sternmotor mit mechanischer Aufladung hat einen Hubraum von 985 Kubik Zoll (ca. 16 Liter) und ist der Kleinste der Pratt & Whitney (P & W) «Wasp»-Motorenfamilie. Propeller und Motor kamen im Oktober bei der «Naef Flugmotoren AG» in Dübendorf an. Die Techniker bei «MSW Aviation» von Max Vogelsang in Wohlen nahmen sich intensiv des Motors und der zugehörigen Systeme an.

Am 2. März 2015 erfolgte die Verbindung von Rumpf und Tragflächen. Die Ingenieure von «AeroFEM» hatten die Aufgabe, sicherzustellen, dass die Struktur des Flugzeuges den aktuellen Bauvorschriften entspricht. Dazu mussten einige Baugruppen modifiziert werden. Das Heck musste wegen des neu konstruierten Spornrads angepasst werden. Auch die Flügelanschlüsse wurden verstärkt ausgelegt. Im Gegensatz zum Original besitzt das Fahrwerk des Nachbaus Radbremsen und ein Spornrad.

Am 28. April 2015 wurden der Motor und Anbauteile von MSW in die F-13 eingebaut. Gleichzeitig wurden Kraftstoff-, Versorgungs- und Steuerleitungen verlegt und die Seitensteuerpedale an die Ruder angeschlossen. Selbstverständlich ist die neue F-13 wie das Original als «Cabriolet» für die Piloten ausgelegt. Das Instrumentenbrett ist recht spartanisch ausgefallen und wird neben den Triebwerksüberwachungsinstrumenten für Drehzahl, Öldruck und -temperatur sowie einer Tankanzeige, nur einen Kompass, ein Variometer, einen Höhen- und einen Geschwindigkeitsmesser auf-

weisen. Zusätzlich sind die Anzeigen für Treibstoffdruck, Spannung und Stromstärke eingebaut.

Am 13. Mai 2015 stand das Flugzeug bereits auf seinen eigenen «Beinen» und wurde eine Woche später nach Dübendorf transportiert. Hier wartete bereits der Sattler, um die Kabine stilgerecht auszukleiden. Beim Erstellungspreis spricht man von einer Summe von CHF 2,2 Mio.

#### **Marketing für RIMOWA**

Ein erstes Mal an die Öffentlichkeit gelangte die F-13 an der EAA AirVenture 2015 in Oshkosh (Wisconsin/USA). Dieter Morszeck ist es gewohnt, global zu denken, und darum wählte er diesen Anlass als Gelegenheit, «seine» F-13 der «fliegerischen Weltöffentlichkeit» zu zeigen. Ein riesiger RIMOWA-Wellblech-Flugzeughangar in der statischen Ausstellung war ein echter Blickfang. Die Präsentation der nagelneuen F-13 an der festlichen Gala am Abend des 20. Juli 2015 war ein Riesenerfolg.

Mit der Kreation und Organisation einer ersten Präsentation in Europa wurde die Werbeagentur Philipp und Keuntje GmbH aus Hamburg beauftragt. Eine Firma aus London entwickelte die Gestaltung und zwei Filmequipes aus der Schweiz wurden mit der Produktion dieses Events betraut.

Am 22.08.16 wurde auf dem Vorgelände des AFC im Bereich der Rasenpiste die umfangreiche Infrastruktur für die Filmaufnahmen installiert. Die F-13 wurde mediengerecht postiert, und die Filmschauspieler in nostalgischer Aufma-



chung (mit RIMOWA-Koffer) mimten stolze Passagiere aus den 30er Jahren beim Besteigen des ersten Ganzmetall-Passagierflugzeugs.

Dieter Morszeck und Max Vogelsang setzten sich als Piloten mit zeitgemässer Ausrüstung in Szene. Schon damals gehörte eine eingehende Vorfluginspektion zur Flugzeugübernahme. Gespannt erwartete die grosse Schar von Medienleuten das Starten des Motors und das majestätische Rollen zur Piste. Mehrmals rollten die beiden Piloten von einem Pistenende zum andern, um den Filmleuten genügend Material für ihre Arbeit zu verschaffen. Alle Filmsequenzen wurden aus mehreren Sichtwinkeln und Distanzen festgehalten. Nach jeder «Action» des Regisseurs wurde das Resultat im Kontrollzelt angeschaut, beurteilt und gegebenenfalls neue Anweisungen an die Schauspieler erteilt. Es brauchte mehrere «Klappen» bis alle geplanten Aufnahmen zur Zufriedenheit des Regisseurs im Kasten waren. Dieter Morszeck war von dieser ersten «Hot Mission» seiner neuen F-13 begeistert.

### **Hochgeschwindigkeits-Rollversuche (High-Speed-Taxi-Tests)**

Am 2. September 2016 war es dann so weit. Die «ground crew» machte die F-13 mit der Immatrikulation HB-RIM für «high-speed-taxi-tests» bereit. Der ehemalige Cheftestpilot der armasuisse, Res Schmid, und der Flugtestingenieur der armasuisse, Oliver Bachmann, besprachen sich eingehend mit Dominik Kälin über all die Vorkehrungen, die vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) angeordnet worden waren.

Beim gemeinsamen «Walk around» galt das Hauptaugenmerk den Steuerflächen, dem Fahrwerk und den Bremsen sowie dem Spornrad.

Die ersten Passagen über die ganze Länge der Rasenpiste erfolgten mit kontinuierlich gesteigerter Drehzahl des Motors ab 1500 bis 1800 U/min. Während der ersten paar Durchgänge wurde die richtige Funktion der Steuerungen und das Anheben des Spornrades überprüft. Nach zehn Passagen wechselten die Piloten auf die Hartbelagpiste und liessen nach fünf weiteren Versuchen das Flugzeug selbst abheben und auf einer Höhe von etwas über einem Meter ein paar hundert Meter weit über die Piste fliegen. Das Abheben erfolgte bei einer angezeigten Geschwindigkeit von 85 km/h. Es war natürlich ein sehr spannender und auch emotionaler Moment, als sich das Flugzeug erstmals ganz sanft von der Piste abhob und ganz ruhig neben dem Kamerafahrzeug dahinglitt. Solch kurze Flüge wurden noch vier Mal wiederholt, und die beiden Piloten waren sehr zufrieden mit dem Verhalten des Flugzeuges. Die Steuerung erwies sich als sehr angenehm und präzise und der Motor lief einwandfrei. Die maximal erreichte Geschwindigkeit lag bei 115 km/h. Das Fahrwerk fühlte sich bei der Landung zwar etwas hart, aber doch angenehm an. Wegen der langen Rollstrecken und der zahlreichen Benutzungen erhitzen sich die Bremsen spürbar, funktionierten aber tadellos. Alle Tests wurden filmisch festgehalten und ausgewertet.

Text: Rudolf Wicki | Fotos: RIMOWA und Kurt Dätwyler



# DER NEUE BEI DER JU-AIR - TECHNIK

DOMINIK SCHALLER

R. Wicki im Interview mit Dominik Schaller JU-AIR

***Dominik Schaller ist 29 Jahre alt und verheiratet mit Sandra. Sie haben ein dreijähriges Töchterchen und wohnen in Hergiswil NW. Wie war dein beruflicher Werdegang?***

Ich bin erblich vorbelastet. Mein Vater baute schon früher Oldtimer RC Flugzeuge. Aktuell baut er eine RC JU-52.

Aufgewachsen bin ich in Ennetbürgen, ganz in der Nähe der Flugzeugkavernen. Nach der Volksschule habe ich bei der RUAG Aviation in Ennetbürgen die Lehre als Polymechaniker absolviert. Die Lehrfirma befindet sich unmittelbar neben den Pilatus Flugzeugwerken. Dort arbeitete ich vor allem an den Triebwerken des TIGER F-5E/F und des HORNET F/A-18C/D. Das war natürlich eine super Grundlage für meine spätere Tätigkeit.

Die Rekrutenschule absolvierte ich im Frühling 2009 in der Flieger RS Payerne. Ich war in einer welschen Gruppe eingeteilt, fühlte mich aber «pudelwohl» bei der Arbeit als Triebwerkmechaniker F/A-18.

Von 2008-2010 war ich bei der Aerolite angestellt und arbeitete in der CNC Fertigung. In dieser Zeit hatte ich also nichts mit der Aviatik zu tun. Deshalb wollte ich auch wieder in die Fliegerei. Die RS war also eine willkommene «Abwechslung».

Im April 2010 wechselte ich für fünf Jahre zur RUAG am Hauptsitz in Emmen. Die dominierenden Themen während dieser Zeit waren der sogenannte «upgrade 25» und das SRP (Struktur Sanierungs Programm) des F/A-18 HORNET. Bei der ganzen Flotte wurden sechs Hauptkomponenten ersetzt oder auf den neusten Stand gebracht. Ich durfte eine Gruppe von fünf Mitarbeitern führen. Dabei ging es vor allem um das Auswechseln von Teilen, Gerätschaften und Instandhaltung.

***Wie bist du zum JU-AIR Job gekommen?***

Ich hielt schon längere Zeit Ausschau nach einem attraktiven Job und «wartete» auf die richtige Gelegenheit. Auf das Stelleninserat der JU-AIR meldete ich mich sofort. Bei der Besprechung mit Kurt Waldmeier wurden wir rasch «handelseinig». Ich startete mit grosser Vorfreude im Januar 2015 in der Halle 9 des AFC. Es ging und geht mir immer noch darum, möglichst viel zu lernen, um mein Hauptziel – die BAZL Lizenz – zu erreichen.

***Wie ist die Arbeitsaufteilung im Team?***

Wir wohnen in Hergiswil und mein Arbeitsrhythmus ist deswegen etwas speziell. Der (selbst gewählte) Arbeitsbe-

ginn in Dübendorf ist um 06:00 Uhr. Ich arbeite sehr gerne in unserem kleinen Team. Tobias Koch ist der Technische Leiter, Hans Hollenstein ist der Verantwortliche für die Motorenwartung, und Markus Moser ist für den Flugbetrieb zuständig. Ich selbst bin – wenn immer möglich – in der Motorenwerkstatt tätig.

Unser Team wird durch den CEO Kurt Waldmeier zwar an der «langen Leine» geführt, aber es muss sich alles dem reibungslosen Flugbetrieb unterordnen. Das zwingt uns, die Arbeiten sorgfältig zu planen und zeitgerecht auszuführen. Dabei unterstützen uns eine ganze Anzahl Volontäre, welche gut ausgebildete und erfahrene Fachleute sind.

Unsere Vorgänger im Betrieb haben dafür gesorgt, dass wir noch über Originalunterlagen von BMW und die technischen Unterlagen der Direktion der Militärflugplätze (DMP) verfügen. Unsere JU-52 waren ja von 1939 bis 1982 bei unserer Flugwaffe im Einsatz.

### **Welches ist dein schönstes Erlebnis?**

Es war am Flugmeeting im Mai 2016 auf dem Flugplatz La Ferté-Alais, etwa 10 km südlich von Paris. Ein gebrochener Kolben ist selbstredend ein sehr ärgerlicher Defekt. Auf den ersten Blick sah es nicht sehr gravierend aus, da sich nur eine geringfügige Rauchentwicklung bemerkbar machte. Nach einer näheren Kontrolle war bald klar, es musste ein neuer Kolben, inklusive Zylinder aus der Schweiz herangeschafft werden. Ab dem Morgengrauen, um 06.00 Uhr montierten Hans Hollenstein und ich die neuen Teile. Nach vier Stunden intensiver Arbeit und einem erfolgreichen Standlauf war unsere JU-52 wieder flugbereit. Die französischen Meeting-Organisatoren hatten dabei spontan und begeistert, tatkräftig mitgeholfen. Die ganze Aktion fand vor allen Zuschauern hinter einer provisorischen Absperrung statt.

### **Welches ist dein unschönstes Erlebnis?**

Zuerst eine allgemeine Bemerkung. In der Fliegerei wird der Papierkrieg mit Vorschriften, Formularen und Meldungen immer umfangreicher.

Bei einem der zahlreichen Einsätze mit der HB-HOY in Mönchengladbach machte sich eine tückische Störung am Zündsystem bemerkbar. Es gab Aussetzer bis praktisch zum Abstellen des Motors. Alle Prüfungen und ein Zündkerzenwechsel fruchteten nichts. Den defekten Zündverteiler konnten wir nicht vor Ort reparieren, und wir mussten mit der Airline nach Hause fliegen. In diesem Moment befand sich meine Stimmung auf dem Tiefpunkt.

### **Welche Probleme gibt es beim Betrieb der JU-52?**

Der Kontroll-Rhythmus ist vom BAZL vorgeschrieben und wird selbstverständlich genau eingehalten.

Die Zellen der Flugzeuge sind in gutem Zustand und werden ständig überwacht. Flügel- und Steuerflächen-Anschlüsse

werden regelmässig kontrolliert und sind auch nicht problematisch. Aber trotzdem: Die Jahre gehen natürlich nicht spurlos am Material vorbei. Das Verhältnis Wartungsaufwand zu einer Flugstunde beträgt in der Grössenordnung in etwa 30 : 1.

Die Motoren sind das Hauptproblem. Ersatzteile sind rar und nicht leicht beschaffbar. Wir können zwar Kolben und Zahnräder selbst anfertigen, aber es gibt natürlich noch viele andere Teile, die gelegentlich zu ersetzen sind. Wir sind dann auf Einzelanfertigungen bei uns bekannten Firmen angewiesen.

### **Wie sieht deine Weiterausbildung aus?**

Ich bereite mich schon seit einiger Zeit auf die BAZL-Lizenz als verantwortlicher Mechaniker vor. Diese Lizenz ist genau definiert:

EASA Part-66 Lizenz: Die Ausweise für Luftfahrzeug-Instandhaltungs-Personal werden gestützt auf Anhang 3 der Verordnung (EG) Nr. 1321/2014 (EASA Part-66) ausgestellt. Ein entsprechender Ausweis berechtigt Inhaber, bestimmte Instandhaltungsarbeiten an Luftfahrzeugen durchzuführen und zu bescheinigen. Letztes Jahr habe ich bei der Aero Bildungs GmbH in Oberschleissheim einen einwöchigen «Piston Engine Kurs» absolviert.

Aktuell absolviere ich bei der SR Technics eine neun Module umfassende spezifische Ausbildung. Die Kurse finden in englischer Sprache statt. Es gibt eine ellenlange Themenliste und daraus muss ich drei genau definierte Themen eingehend bearbeiten und präsentieren. Ich bin schon mitten in den entsprechenden Prüfungen.

Das Allerwichtigste ist und bleibt das Sammeln von Erfahrungen und das Meistern der zahlreichen täglichen Herausforderungen im Betrieb.

### **Wie sieht die Zukunft der JU-AIR aus? Welches sind deine Wünsche?**

Eigentlich ist die Weiterverwendung des Flugplatzes Dübendorf vom Bundesrat geregelt. Für uns im Air Force Center / JU-AIR geht es vorläufig darum, bis ins Jahr 2022 den Flugbetrieb nach gesetzgeberischen und wirtschaftlichen Grundsätzen durchzuführen. Das wird ein aufwendiges, komplexes Unterfangen, wobei wir die Ressourcen und die Kosten im Griff behalten müssen. Obwohl es noch einige «Unbekannte» gibt, und sich Überraschungen ereignen werden, sind wir sehr zuversichtlich.

Wir sind offen für neue Möglichkeiten, wie zum Beispiel andere Flugzeuge und noch zu kreierende Ideen für das Fliegermuseum.

Mein persönlicher Wunschtraum ist natürlich, die Nachfolge von Hans Hollenstein als Verantwortlicher für die Motoren antreten zu dürfen.

Foto: Kurt Dätwyler

# SUSI VENDITTI

## UNSERE FLIEGENDE FOTOGRAFIN



**An einem strahlend schönen, heissen Spätsommertag stehe ich beim Empfang im Air Force Center in Dübendorf und warte auf «Die fliegende Fotografin». Anschliessend an mein Interview hebt sie gleich mit einer JU-52 auf die Hahnweide in Deutschland ab und so schnappe ich die Gelegenheit, diese spannende Frau, bestimmt bestückt mit verschiedensten Kameras zu treffen.**

Zu meinem grossen Erstaunen kommt eine zierliche, grossgewachsene Frau mit Rollkoffer und perfekt sitzender Flight Attendant Uniform auf mich zu und heisst mich mit einem fröhlichen Lachen willkommen in Dübendorf. An einem kleinen Tisch im Gartenrestaurant, mit Blick zu den bereits in Startpositionen gestellten drei JU-52-Maschinen, suche ich vergebens nach zig Fotoapparaten mit Objektiven in allen Grössen.

Susi klärt mich, mit schön klingendem Walliser-Dialekt, schnell auf, dass sie bei der JU-AIR als Flugbegleiterin der Passagiere fungiert und nicht als Fotografin. Ihre Kamera, die hat sie natürlich stets dabei, um bei günstigen Zeitpunkten einige Bilder zu schiessen. Den Namen «Fliegende Fotografin», schmunzelt Susi mir zu, hat sie erhalten, da sie aus eigener Begeisterung einige sehr gut gelungene Fotos Kurt Waldmeier und Kurt Dätwyler hat zukommen lassen.

Vor 20 Jahren gründete Susi Venditti ihre Familie, hat den Beruf über den Wolken bleiben lassen und mit Fotografieren begonnen. Mit strahlenden Augen erzählt sie mir, wie sich ihr Hobby über die Jahre entwickelt hat und sie heute mit

Auftragsfotografie, Bildern, Verkauf von Karten und Kalendern sogar Geld damit verdienen kann. Ihre Spezialgebiete sind die Natur, Makrofotografie und Experimente mit scharf/unscharf, Flug-Fotografie mit der JU-AIR, von der Weite bis hin zu einem Makrodetail, ähnlich einer Zeichnung. Ihre Absicht ist es, die Betrachter zum genauen Hinschauen zu animieren. Des Weiteren ist ihr wichtig, die JU-AIR Bilder so zu belassen wie sie sind, ohne mittels Computer Farben hineinzugeben, wo keine sind. Sie sucht Details, hält ihre Knipse in der Hand und löst die Bilder, aus den nicht allzu grossen Flugzeugfenstern, aus. Dabei darf sie die Digitalkamera, wegen den starken Vibrationen, nicht ganz an die Scheibe halten, muss jedoch darauf achten, dass es nicht zu fest spiegelt. Selbstverständlich bietet sie den Fluggästen auch an, Erinnerungsfotos von ihnen zu schiessen.

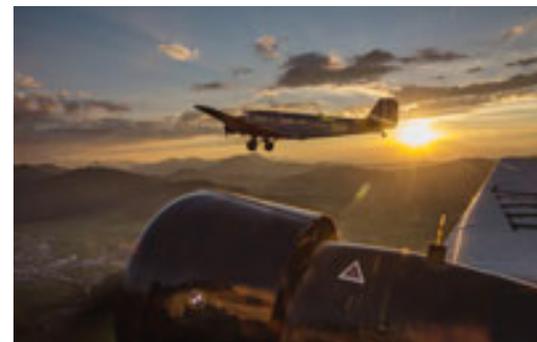
Susi schwärmt mir freudestrahlend von Dämmerungsflügen vor, von einem Hammerflug über frischgezuckerte Felsen oder im Frühling über frischbeschneite Felder, unterbrochen von dunklen Feldwegen. Weitere sehr eindrückliche Impressionen sind auf Ihrer Webseite zu entdecken. [www.susannevenditti.ch](http://www.susannevenditti.ch)

Zum Schluss, der Propellerlärm der JU-52 verschluckt beinahe die Worte, verrät mir Susi, welches ihre zwei Lieblingssujets an der Tante JU sind: ein speziell altes, gemustertes Lampenglas an der Flugzeugdecke der JU HB-HOT und den hölzernen Steuerknüppeln mit dem BMW-Zeichen.

Text: Dorothee Maddaloni



Mit der Kamera und der JU  
unterwegs 2016  
Fotos: Susi Venditti





# 17 JAHRE Club52

**Am 30. Juni 2016 fand im Air Force Center Dübendorf das Schlusstreffen der Gönnervereinigung «Club52» statt. Dieser Beitrag ist ein Rückblick auf die 17-jährige Geschichte dieser Institution.**

## **Die Gründung**

Im Jahr 1999 wurde der Neubau einer zweiten Museumshalle durch die Stiftung für das Museum der Schweizerischen Luftwaffe beschlossen. Für das Finanzierungsmodell galt erneut das Prinzip, den Bau ohne verzinsliches Fremdkapital durchzuführen. Im Kreis von Christian Gerber, Alex Schnurrenberger und Kurt Waldmeier kam die Idee der Gründung einer Gönnervereinigung auf. Mit einem gediegenen Prospekt wurden die «eingeschworenen Freunde der Oldtimer-Fliegerei» angesprochen. Sie sollten mit einem Sponsoringbeitrag die Museumserweiterung «Neubau 2002» unterstützen. Die Clubmitgliedschaft wurde auf 52 Personen beschränkt. Im Prospekt stand der nachfolgende Text: *Der «Club52»*

*ist eine Gönnervereinigung der Stiftung für das Museum der Schweizerischen Luftwaffe. Die Beiträge der Clubmitglieder fliessen in ein Spendenkonto der Stiftung. Sie werden vollständig für die Weiterentwicklung des Museums der Luftwaffe verwendet. Die Clubmitgliedschaft wird durch die Bezahlung eines einmaligen Beitrags von CHF 5200.– erworben. Der jährliche Clubbeitrag beträgt CHF 52.–. Die Clubveranstaltungen werden durch die Geschäftsleitung des Vereins der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) organisiert und durchgeführt. Die Clubmitglieder sind berechtigt, Begleitpersonen an die Clubveranstaltungen einzuladen. Für die Begleitpersonen wird durch den Veranstalter ein Beitrag erhoben.*

Der Gründungsakt des «Club52» fand in der Silvesternacht 1999 statt. Der Übergang zum neuen Jahrtausend erfolgte an Bord von JU-52-Flugzeugen über der Stadt Luzern mit einer nachfolgenden Party im Flieger Flab Museum. In diesem Zeitpunkt zählte der «Club52» 31 Mitglie-



Beim Debriefing mit Kurt Waldmeier



Pips Pantli und Paul Rogenmoser



Susi und Rolf Leuzinger



Walter Dürig, Thom Marquardt, Peter Thut und Dani Sturzenegger

der. Das Ziel von 52 Clubmitgliedern war Ende Februar 2003 erreicht. Die Summe der Club-Eintrittsgebühren ergab einen Beitrag von CHF 270 400.– an den Museumsneubau.

### Clubveranstaltungen

Das Versprechen im Gründungsprospekt zur Durchführung von Clubveranstaltungen wurde durch die Geschäftsleitung der Air Force Center mit dem Angebot der folgenden neun Reisen mit einem Flugzeug JU-52 eingelöst: 2002 Toscana, 2003 Dreiländerreise-Mosel, 2004 Osten Deutschlands, 2005 Frankreich-Korsika-Italien, 2006 Marokko, 2007 Ungarn-Slowakei, 2008 Norwegen, 2009 Kroatien, 2010 Ostsee. Über die Reisen wurde in der «Gazette» berichtet. Die durch Monika Janusch hervorragend geplanten Reisen wurden von den jeweils 17 Teilnehmenden kostendeckend finanziert. Kurt Waldmeier, Urs Nagel, Peter Rychener und Daniel Sturzenegger waren die Piloten der durchwegs spektakulären und teil-

weise abenteuerlichen JU-52-Flüge.

Am 30. Juni 2016 versammelten sich neun Mitglieder des «Club52» im Air Force Center mit Begleitung zum Schluss-treffen. Nach einer Rückschau auf die «Club52»-Reisen durften 17 Passagiere einen eindrücklichen JU-52-Flug ins Tödigebiet erleben. Ein gediegenes Nachtessen im Restaurant Holding rundete den Abend ab.

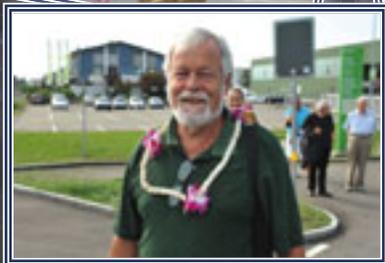
Damit ist wieder ein Kapitel in der Geschichte des Air Force Center abgeschlossen. Die heute insgesamt noch 26 «Club52»-Mitglieder erhalten in Würdigung ihrer Beiträge den Status von Freimitgliedern des Vereins der Freunde der Luftwaffe.

Weitere Informationen zum club52 im Internet: [www.wrd.ch](http://www.wrd.ch) Kapitel Tourismus.

Text: Walter Dürig

# ONE NIGHT IN BANGKOK

JU – MUSEUMS – ABEND 2016



Der JU- und Museumsabend wurde zu einer Reise. Kurt Waldmeier ist Reiseleiter und entführt uns in das Land des Lächelns – nach Thailand – nach Bangkok. Apéro-Treffpunkt ist das Air Force Center, dann erhält jeder seine Boardingkarte und schon gehts zum Einsteigen. Niemand wird mit Jetlag oder Flugangst zu kämpfen haben, nein wir können uns in der 1. Klasse im Ryffel-Car entspannen.

Das Thema Bangkok kennen wir von der Einladung her und dementsprechend sieht man viele wunderschöne thailändische Kleider. Mehrheitlich hat sich die Damenwelt auf das Thema eingelassen. Aber auch bei den Männern dominiert ein textiler Thai-touch. Es wird viel über das Ziel spekuliert, denn niemand kennt Kurt's Überraschung. Der Bus ist bei Rapperswil, zwischen Jucker Farm und Knie's Kinderzoo, gelandet. Wir werden mit einem Orchideenblütenkranz empfangen und weiter gehts mit elektrischen Tuktuks. Zur Jucker Farm oder doch in den Kinderzoo? Die Spannung bleibt erhalten.



Schon bald ist klar es geht zur Himmapan Lodge, welche mit einem stilvollen Gebäude in den Knie's Kinderzoo eingebettet ist. Thai-Spezialitäten und Getränke werden zu Landesklängen serviert und wir können bereits Elefanten und Kamele beobachten. Eine Safari von besonderer Güte! Kurt hat scheinbar auch Petrus eingeladen, denn die leichte Abendsonne macht das Ambiente perfekt.

### Die Show

Nach Franco Knie's Begrüssung steht ein Rundgang mit DER Weltüberraschungs-Show auf dem Programm! Die Elefanten sind prunkvoll geschmückt und führen uns zum Seelöwenpool. Der Hub Rapperswil präsentiert uns «Flüglern» eine ganz spezielle Show. Warum nicht Seelöwen durch Protagonisten vom Air Force Center ersetzen? Natürlich war das Kurt's Idee und die Trainer der Seelöwen waren damit einverstanden, sich auf eine neue Mannschaft einzulassen. Uns erwartet ein besonderes Spektakel. In Dreiergruppen werden die Seelöwen





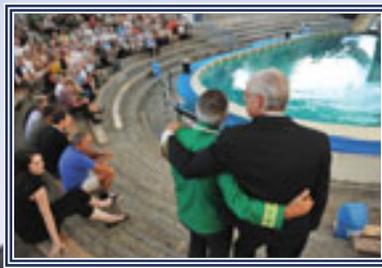
Walti, Cedi und Andreas hereingelassen und sie dürfen mit Jonglier- und Springtechniken ihre Lust im und um das Becken ausleben. Später werden auch noch Susi, Brigitte und Peschä dazu geholt. Nicht immer auf Kommando, aber mit viel Herzblut und Leidenschaft tummeln sich die sechs im Wasser und können vom Turmspringen und der Wasserrutsche nicht genug bekommen. Zum krönenden Abschluss wird ein artgerechter Seelöwenballe dazu genommen. Unsere Jungtiere dürfen diesen aber sicherheitshalber nur vom Beckenrand aus anfeuern. Eine einmalige Show mit typischem Kurt Waldmeier Charakter!

Der Rundgang geht zu Ende und wir sind zurück im Gastrohhaus. Die Boardingkarten bestimmen wo wir sitzen. Alle Tische sind mit Namen der hier beheimateten Elefanten angeschrieben. Franco Knie hat eine Symbiose aus asiatischen Elefanten und asiatischer Kulinarik geschaffen.

Nach diesem Credo leben er und sein ganzes Team. Man spürt die Leidenschaft, den Enthusiasmus und die Liebe zum Detail.

Kurt Waldmeier kann sich diesem Credo ohne Zögern anschliessen. Auch wir, alle Aviatik begeistert, leben das! Kurt weiss darum, er schätzt es und bedankt sich einmal mehr. Ohne all seine Freiwilligen hätte er nicht seit bereits 35 Jahren so erfolgreich bestehen können. Bis heute verließen auch in diesem Jahr die 520 Flugstunden unfallfrei.

Wir tauchen ab in authentische thailändische Spezialitäten: Es geht los mit einem Bananenblütensalat mit gerösteten Erdnüssen und Zwiebeln an einer Kokosnussauce. In verschiedenen Schalen werden Rind an Thaibasilikum, Poulet aus dem Wok, BlackTigers, thailändisches Vegi-Gericht aus rotem Bambus und weitere Köstlichkeiten serviert. Dazu wird Jasmin-Reis angeboten. Zwischen den Gängen führen



junge Frauen originale Tanzkunst ihres Landes auf. Mit der typischen Leichtigkeit, dem Lächeln und der Händegestik ist auch das ein Hochgenuss. Gerne lassen wir uns in sphärische Gefilde entführen.

Natürlich erfahren wir auch mehr über Elefanten. Seit 96 Jahren sind asiatische Elefanten in der Schweiz. Nun dürfen aber keine Elefanten mehr importiert werden und die Erhaltungszucht wird im Knie's Kinderzoo gepflegt. Es sollen Schweizer Elefantenkinder geboren werden! Franco Knie kommt ins Schwärmen und seine Liebe zu den Tieren ist deutlich fühlbar. Obwohl – wie er uns verrät – sein Jugendtraum Pilot war...

Das Dessertbuffet ist eröffnet und schliesst den kulinarischen Teil mit Peanuts-Crème-Brulée, Kokospudding, Melone und Pitaya-Frucht ab. Zum Abschluss stellen sich Kurt und Benjamin, der Kommentator unseres Abends, in die

Mitte und Kurt fördert uns auf, allfällige Reklamationen zum heutigen Abend jetzt sofort zu melden. Wieder so ein Kurt-Scherz? Klar wird nur gelobt und Kurt löst sein Versprechen ein: Sollten keine Reklamationen eintreffen, werden Benjamin und seine Frau zu einem JU Rundflug eingeladen. Mit Applaus wird diese Einladung quittiert und der ganze Event verabschiedet.

Die Busse bringen uns zurück ins Air Force Center und ein toller und erlebnisreicher Event geht zu Ende. Ich frage mich, ob das nächstes Jahr noch einmal zu toppen ist?

Heute war es Asien, Thailand, Bangkok mit vielen guten Freundinnen und Freunden, mit Kameradinnen und Kameraden. Wir alle sind gespannt, wohin geht die Reise nächstes Jahr? Danke Kurt und Team!

Text: Bonny Allgaier | Fotos: Kurt Dätwyler



## INHALT FLIEGER FALB MUSEUM

Museumsführer unterwegs	59
Angriff auf Pearl Harbor	60
Flugabwehrenk Waffen im zweiten Weltkrieg	64
Flab Panzer Gepard 1A2	67
Stinson wieder über Dübendorf	69
Objekt des Jahres C-35	70
Hanriot HD-1	73
Agénor Parmelin, der Adler von Genf	74
Die A-97 Fliegt wieder	76
Eisiges WEF 2017	78



# FLIEGER FLAB MUSEUM

# 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](http://www.starco.ch)  
[info@starco.ch](mailto:info@starco.ch)

# MUSEUMSFÜHRER UNTERWEGS

## IM BLOODHOUND – MUSEUM AUF DEM GUBEL



Am 31. Oktober 2016 besuchten 12 Museumsführer des Air Force Centers das BLOODHOUND-Museum auf dem Gubel bei Menzingen ZG und erhielten dort einen guten Einblick in das komplexe, 1999 stillgelegte Waffensystem der Boden-Luft-Lenkwanne Bloodhound BL-64.

Der Tag startete als gewöhnlicher Nebel-Herbsttag im Fliegermuseum in Dübendorf. Claudia Lutz bewirtete die zeitig erschienenen Führer mit Kaffee und Gipfeli. Beatus Wüthrich, Oberst im Generalstab (a D) und ehemaliger Regimentskommandant der «Bluthunde» führte uns mit seinem spannenden Vortrag im Konferenzraum in die Materie der Lenkwannefliegerabwehr ein. Während vielen Jahren war alles, was im Zusammenhang mit diesem Waffensystem stand, als «geheim» klassifiziert gewesen.

Nach dieser Präsentation machten wir uns auf den Weg und Hansjörg Kuhn steuerte unseren Bus sicher nach Menzingen. Im Restaurant Ochsen verpflegten wir uns vor dem Besuch der Museums-Lenkwanneanstellung.

Eigentlich hätte das System BL-64 bis 2005 im Dienst bleiben sollen. Wegen des wachsenden Kostendrucks beschloss die VBS-Geschäftsleitung am 23.10.1997 die schrittweise Stilllegung und die damit verknüpfte Liquidation des gesamten Systems. Bei der Ausserdienststellung 1999 wurden alle

Feuereinheiten in der Schweiz abgebrochen und das Material verschrottet. Einzig im Kanton Zug wurde das einmalige System, dank einer spontanen Initiative, vor diesem Schicksal bewahrt. Die Militärgeschichtliche Stiftung des Kantons Zug (MHSZ) wurde gerade noch zur rechten Zeit aktiv und es gelang dadurch, die Anlage auf dem Gubel bei Menzingen ZG historisch zu sichern. Der Regierungsrat des Kantons Zug stellte im Jahr 2000 die komplette Feuereinheit Nord und die Infrastruktur unter Denkmalschutz. So kam es, dass die Anlage Gubel nun die weltweit einzige, noch existierende Bloodhound Fliegerabwehr-Lenkwanneanstellung ist und von der MHSZ als museale Anlage betrieben wird.

Wir Museumsführer hatten ausgiebig Gelegenheit, Beatus Wüthrich Fragen zur Technik, zum Einsatz der Lenkwanne sowie zu den Schnittstellen von Politik und Umfeld zu stellen. Es war eine optimale Gelegenheit, das Knowhow in Bezug auf den damaligen Einsatz der Lenkwanne-Fliegerabwehr zu erweitern.

Herzlichen Dank an unseren Referenten und Führer Beatus Wüthrich (Vizepräsident der Militärgeschichtlichen Stiftung Kanton Zug) für seinen freiwilligen Sondereinsatz.

Text und Foto: Rudolf Wicki

# ANGRIFF AUF PEARL HARBOR

## LUFTKRIEG IM PAZIFIK



**Am frühen Sonntagmorgen, dem 7. Dezember 1941, überfielen Luftstreitkräfte der Kaiserlichen Japanischen Marine den amerikanischen Flottenstützpunkt Pearl Harbor auf Hawaii. Dieser Überfall führte zum aktiven Eintritt der Vereinigten Staaten von Amerika in den Zweiten Weltkrieg und bildete ebenso den Auftakt für die Ausweitung des Weltkrieges im Fernen Osten.**

### **Wie kam es dazu?**

Seit 1937 führte Japan in China den Zweiten Japanisch-Chinesischen Krieg, wobei es Japan um die Errichtung einer Kolonie, auf Kosten chinesischen Territoriums, ging. Des Weiteren strebte Japan nach einer Schaffung eines eigenen Wirtschaftsraums, aus welchem es Rohstoffe für die eigene Industrie ausbeuten konnte. Dafür beabsichtigte Japan eine Erweiterung der eigenen Einflussosphäre nach Südosten. Insbesondere Französisch-Indochina, Niederländisch-Indien und die Philippinen standen dabei im Fokus. Die Philippinen waren zu diesem Zeitpunkt eine amerikanische Kolonie mit eingeschränkter Selbstverwaltung. Vorerst

verhielten sich die Vereinigten Staaten im Konflikt zwischen China und Japan ruhig. Jedoch änderte sich ihre Haltung, nachdem Japan in China mehrere Massaker und Kriegsverbrechen gegenüber der chinesischen Zivilbevölkerung beging. Ebenso war die aggressive japanische Expansionspolitik den Amerikanern ein Dorn im Auge. Die Vereinigten Staaten warnten Japan ausdrücklich vor einer Intervention in Französisch-Indochina. Nachdem die Japaner im Juli 1940, trotz der Warnung, eigene Truppen in Französisch-Indochina stationierten, schränkte die amerikanische Regierung unter Präsident Franklin D. Roosevelt den Export von Erdöl und Stahl nach Japan ein. Dies führte jedoch nicht zu der beabsichtigten Wirkung und somit verhängten die Vereinigten Staaten ein vollständiges Erdölembargo im folgenden Jahr. Ausserdem verlegten die Amerikaner demonstrativ das Gros ihrer Pazifikflotte von San Diego an der Westküste nach Pearl Harbor auf den Hawaii-Inseln. Die meisten japanischen Kabinettsmitglieder hielten eine politische Einigung über die verschiedenen Streitpunkte nicht mehr für möglich und beauftragten somit die Kaiserliche

Japanische Marine mit der Planung eines militärischen Angriffs, mit dem Zweck, die amerikanische Pazifikflotte für mehrere Monate ausser Gefecht zu setzen. Dies sollte Japan genügend Zeit geben, um seine Expansion mit militärischer Gewalt durchzuführen und einen Sicherheitsgürtel, welcher möglichst weit in den Pazifik hinein reicht, zu errichten.

### Der Angriffsplan

Die Kaiserlich Japanische Marine sah einen Luftangriff mit trägergestützten Flugzeugen auf Pearl Harbor vor. Dabei sollte ein Flottenverband den Pazifik überqueren und eine Stelle ca. 200 sm nördlich der Hawaii-Inseln erreichen, von wo aus die Luftangriffe gestartet werden sollten. Die Vorlage eines solchen Angriffs lieferten die Briten im Mittelmeer, als sie im November 1940 beim Angriff auf Tarent den italienischen Marinehafen mit Torpedobombern des Flugzeugträgers «Illustrious» angriffen und dabei drei Schlachtschiffe versenkten. Dieser Angriff wurde sowohl vom japanischen als auch vom amerikanischen Admiralstab intensiv untersucht, da die Verhältnisse in Tarent jenen in Pearl Harbor sehr ähnlich waren, insbesondere was den Einsatz von Torpedos betraf. Die Verwendung von Torpedos war nach Ansicht der Planer unbedingt erforderlich, da dies die einzige Waffe war, mit der Flugzeuge Schlachtschiffe mit Aussicht auf Erfolg versenkt werden konnten.

### Der Angriff am 7. Dezember 1941

Obwohl es mehrere nachrichtendienstliche Hinweise für einen bevorstehenden japanischen Angriff gab, rechnete die amerikanische Führung kaum mit einem Angriff auf Pearl Harbor. So kam es, dass am Sonntag, dem 7. Dezember 1941 ein Grossteil der Schiffsbesatzungen Landgang hatten und die Kriegsflugzeuge auf den verschiedenen Flugbasen in der Mitte aneinandergereiht waren.

Der japanische Flottenkommandeur Admiral Nagumo befahl in den frühen Morgenstunden den Start der ersten Angriffswelle, bestehend aus 183 Flugzeugen. Zum ersten Zusammenstoss zwischen japanischen und amerikanischen Streitkräften kam es jedoch um 06.37 Uhr Ortszeit, als ein amerikanischer Zerstörer ein japanisches Kleinunterseeboot kurz vor der Hafeneinfahrt zu Pearl Harbor entdeckte und mit Wasserbomben angriff. Um 07.02 Uhr wurde die Angriffswelle aus der Luft durch eine amerikanische Radarstation im Norden der Insel Oahu entdeckt. Der verantwortliche Offizier ging jedoch davon aus, dass die Radarstation einen ordentlich gemeldeten Verband von Boeing B-17 Flying Fortress erfasst hatte und unterliess eine weitere Abklärung.

Die erste Angriffswelle erreichte Pearl Harbor ohne auf Widerstand zu stossen. Auf dem Anflug wurden jedoch



Aichi D3A «Val» Sturzkampfflugzeug

mehrere amerikanische Flugzeuge durch japanische Begleitjagdflugzeuge abgeschossen. Um 07.49 Uhr meldete der japanische Angriffsverbandführer dem Flottenkommando, dass die totale Überraschung mit der Funkmeldung «Torra, Torra, Torra» sei! Der Luftangriff auf Pearl Harbor begann um 07.55 Uhr. Dabei konzentrierten sich die Japaner auf die Hafenanlagen, Flugplätze und die im Hafenbecken ankernden Grosskampfschiffe. Innet kürzester Zeit wurden die Schlachtschiffe «Nevada», «California», «Oklahoma», «West Virginia», «Tennessee», «Maryland», «Utah» und «Arizona» von Bomben und Torpedos getroffen. Am verheerendsten war die Wirkung auf der «Arizona» wo eine Bombe die Panzerung durchschlagen hatte und im Inneren eines Munitionsmagazins explodierte. Die «Arizona» flog sprichwörtlich in die Luft. Allein auf der «Arizona» fanden 1177 Mann Besatzung den Tod. Des Weiteren wurden die Kreuzer «Detroit», «Helena» und «Raleigh» sowie weitere kleinere Einheiten getroffen und zum Teil versenkt. Die amerikanischen Truppen konnten erst nach einer gewissen Zeit den Abwehrkampf aufnehmen, da die Bereitschaftsmunition, wie im Friedenszustand üblich, unter Verschluss gelagert wurde. Somit war die Gegenwehr für die erste Angriffswelle vergleichsweise gering.

Das getroffene Schlachtschiff «Nevada» hatte das Hafenbecken noch nicht verlassen, als um 08.50 Uhr die zweite Angriffswelle über Pearl Harbor erschien. Mehrere Bomber griffen die «Nevada» an, in der Hoffnung das grosse Schlachtschiff in der engen Hafeneinfahrt endgültig zu versenken und somit die Benutzung des Hafens über eine längere Zeit zu verunmöglichen. Die Absicht der Japaner wurde jedoch vom Kommandeur der «Nevada» erkannt und es gelang ihm mit seiner Besatzung das Schlachtschiff noch vor dem Einfahrtskanal auf Grund zu setzen. Das sich im Trockendock befindliche Schlachtschiff «Pennsylvania» wurde getroffen. Ebenso die Kreuzer «Cassin» und «Downs». Die Flugplätze wurden erneut bombardiert.

Die zweite Angriffswelle erfuhr deutlich mehr Gegenwehr durch die nun alarmierten amerikanischen Truppen. Es gelang sogar vereinzelt, amerikanischen Jagdflugzeugen den Kampf gegen die japanischen Angreifer aufzunehmen und einige wenige Abschüsse zu erzielen. Um 09.45 Uhr drehte die zweite Angriffswelle ab und flog Richtung der japanischen Träger. Der verantwortliche Offizier für den Luftangriff, Fuchida, beobachtete während der ganzen Angriffszeit das Einsatzgebiet und forderte um 13.00 Uhr eine dritte Angriffswelle an, um die verbleibenden Ziele und vor allem die Erdöltanks zu zerstören. Admiral Nagumo befand jedoch, dass das Hauptziel des Angriffes erreicht sei und es zu riskant sei, weitere Angriffe gegen Pearl Harbor zu fliegen. Ausserdem befürchtete er, dass ein Gegenangriff, ausgehend von den, bis zu diesem Zeitpunkt nicht aufgefundenen amerikanischen Flugzeugträgern auf seinen Flottenverband gestartet würde. Daher befahl er den Rückmarsch der ganzen Flotte um 13.30 Uhr.

### Die Folgen des Angriffs

Fünf amerikanische Schlachtschiffe versanken, drei wurden unterschiedlich beschädigt, je 3 Kreuzer und Zerstörer wurden beschädigt, 188 Kampfflugzeuge wurden zerstört, 155 davon beschädigt. Insgesamt fielen 2403 amerikanische Soldaten und 1178 wurden verletzt. Die Japaner verloren 29 Kampfflugzeuge, 5 Unterseeboote und insgesamt 61 Besatzungsmitglieder. Ein Unterseebootfahrer wurde gefangen genommen.

Der Angriff auf Pearl Harbor schockierte die amerikanische Regierung und Bevölkerung. Der amerikanische Präsident Franklin D. Roosevelt sprach von einem «Tag der Schande!» Die Japaner hofften mit einem kühnen Eröffnungsschlag die Amerikaner zu lähmen. Eine, sich besonders für die Japaner auswirkende Tatsache war, dass die offizielle japanische Kriegserklärung zu spät, d.h. nach den ersten Bombenabwürfen, bei der amerikanischen Regierung eintraf. Dies und der Schock über die Verluste in Pearl Harbor

fürten zu einer ungeheuerlichen Entschlossenheit bei den Amerikanern den Krieg nun mit aller Kraft gegen das japanische Kaiserreich zu führen. Des Weiteren verpassten die Japaner die Gelegenheit, die amerikanischen Flugzeugträger der Pazifikflotte zu zerstören. Dies sollte sich im weiteren Verlauf des Krieges bitter rächen. Es wurden zwar acht amerikanische Schlachtschiffe beschädigt oder versenkt. Jedoch sollte es sich rasch zeigen, dass eigentlich die Zeit der Schlachtschiffe im Marinekampf abgelaufen war und der Flugzeugträger das entscheidende Element darstellte. Nur wenige Tage nach dem japanischen Angriff auf Pearl Harbor erklärten das Deutsche Dritte Reich und Italien, welche beide mit Japan verbündet waren, den Vereinigten Staaten den Krieg. Durch diesen Akt waren nun auch die Vereinigten Staaten von Amerika zusammen mit Grossbritannien, Frankreich und der Sowjetunion im Kampf gegen die Achsenmächte.

Gleichzeitig zum Angriff auf Pearl Harbor überfielen japanische Streitkräfte britische Stützpunkte in Südostasien. Innerhalb nur sechs Monaten gelang es den Japanern, die sich gesteckten Ziele für das Errichten eines Sicherheitsgürtels zu erreichen. Die Philippinen wurden durch überlegene japanische Truppen überrannt und besetzt. Niederländisch-Indien wurde ebenfalls, nach kurzem Kampf, gegen schwache alliierte Kräfte besetzt. Mehrere Inselarchipele im Westpazifik wurden ebenso eingenommen.

Doch es war nur eine Frage der Zeit, bis die gigantische Kriegsmaschinerie der Amerikaner genügend Material und Truppen an die Front brachte, um die Gegenoffensive zu starten. Die Gegenoffensive gipfelte schlussendlich in der Abriegelung der japanischen Heimatinseln und den beiden Atombombenabwürfen auf Hiroshima und Nagasaki im August 1945.

Dazu aber mehr in den folgenden Ausgaben der Gazette.

Text: Beat Benz | Fotos: Wikipedia



Die Battleship Row im Hafen von Pearl Harbor



**Für Ihre IT - jetzt -** (aber sicher morgen)  
**Lokal oder Global**

Perfecting the Media Experience  
Encoding - Transcoding - Delivery

ELEMENTAL 

INSYS  play

 OOYALA<sup>®</sup>

 PRODUCTIONS GmbH

Air Force Center Dübendorf +41 (0)44 820 22 70

Ihr Partner  
[www.vcs.ch](http://www.vcs.ch)

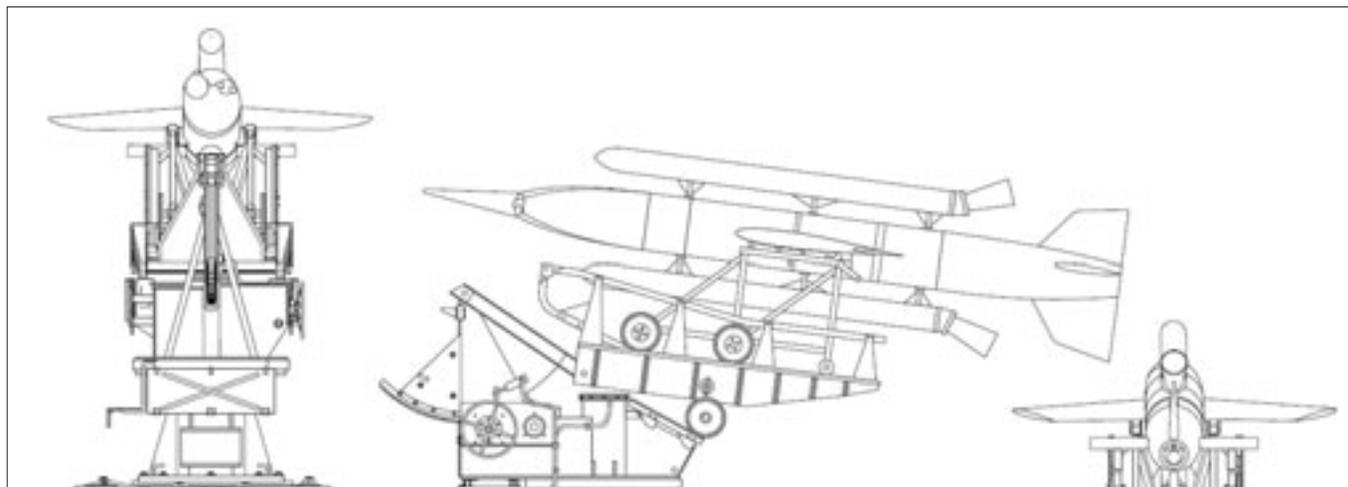
# FLUGABWEHRLLENKWAFFEN- ENTWICKLUNG IM ZWEITEN WELTKRIEG

**Die ersten Fliegerabwehrraketen wurden während des Zweiten Weltkrieges im Dritten Reich entwickelt. Alle Systeme waren ihrer Zeit voraus, sie kamen jedoch zu spät, um den Verlauf des Krieges noch wesentlich zu beeinflussen. Wie bereits für Turbojet-Flugzeuge und ballistische Raketen, bildeten diese ersten Systeme die Grundlage für die weitere Entwicklung im Osten und Westen.**

Bereits zu Beginn der alliierten Bomberkampagne gegen das Dritte Reich, haben die verantwortlichen militärischen Stellen erkannt, dass die Leistung von grosskalibrigen Flug-

abwehrkanonen nicht ausreicht. Auch die Feuerleitung der schweren Kanonenflugabwehrbatterien, mit Hilfe von Radarsystemen, brachte nicht den gewünschten Erfolg. Man kam zum Schluss, dass nur rückstossgetriebene Projektile – Flugkörper mit Raketenantrieb – die hochfliegenden Bomber, mit vertretbaren Kosten und mit dem gewünschten Erfolg bekämpfen können. Somit wurden mehrere Rüstungsunternehmen mit der Entwicklung von Flugabwehrflugkörpern beauftragt. Insgesamt gelangen fünf Systeme in die Phase der Flugerprobung. Jedoch erreichte keines der Systeme die Einsatzreife vor dem Kriegsende im Mai 1945.

## HENSCHEL HS 117 «SCHMETTERLING»



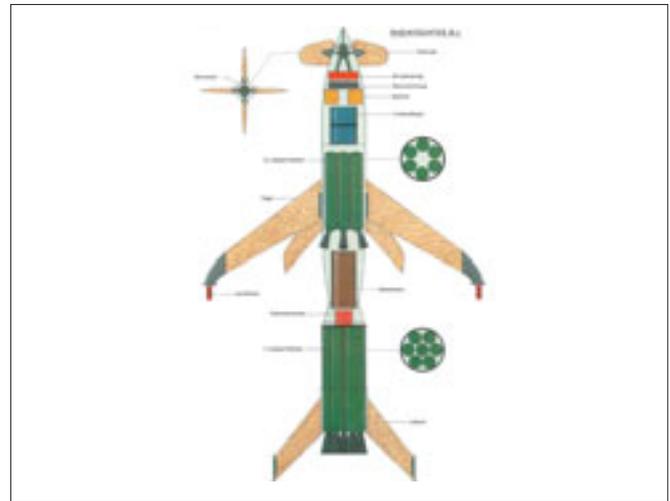
Diese Lenkwaffe wurde von der Henschel Flugzeug-Werke AG entwickelt. Sie versprach geringe Herstellkosten und gute Verlegbarkeit. Sie wurde von einem Flüssigkeitsraketenantriebwerk angetrieben und erreichte eine Reichweite von 32 km und eine Höhe von 10 km. Für die ersten 4 Sekunden wurden zusätzlich zwei Feststoffraketen gezündet. Die Lenkwaffe flog mit weniger als 800 km/h am langsamsten, im Vergleich zu den anderen Flugabwehrlenkwaffenentwürfen. Die Lenkwaffe wurde von einer Bedienstation am Boden aus beobachtet und mit Funksignalen ins Ziel gelenkt. Ein Lenkverfahren, beruhend auf Radar, wurde diskutiert.

Die Schmetterling war speziell vorgesehen für direkten Beschuss von Flugzeugen, die in niedriger und mittlerer Höhe angriffen. Um die Reaktionszeit zu verringern, wurde die Lenkwaffe von einer umgebauten 37mm Kanonenlafette abgeschossen. Es war eine Massenproduktion geplant, schwankend zwischen 150 Einheiten im März 1945 und 3000 Einheiten im November 1945. Das Projekt wurde bereits im Januar 1945 aufgegeben. Es wurden rund 100 Schmetterling-Lenk Waffen hergestellt.



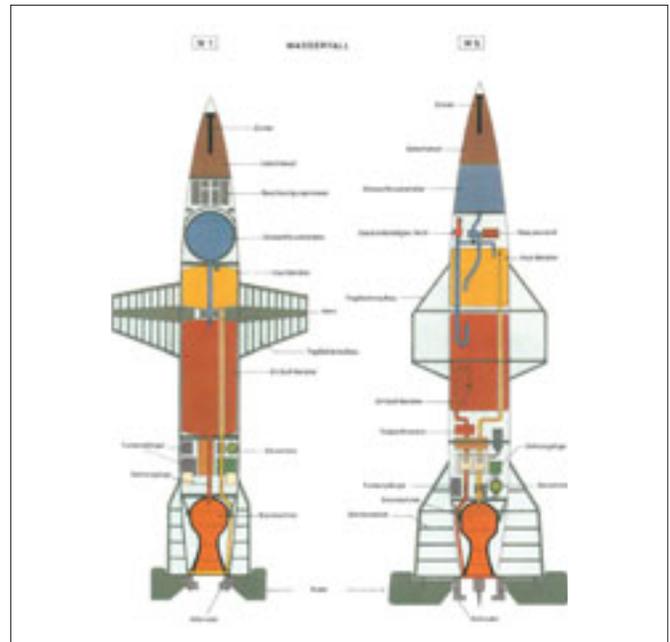
# RHEINMETALL-BORSIG «RHEINTOCHTER»

Ein weiterer Entwurf für eine Flugabwehrlenkwaffe von Rheinmetall-Borsig war die Rheintochter. Bei ihr handelt es sich um ein zweistufiges Konzept. Wobei die zweite Stufe die eigentliche Lenkwaffe umfasst. Die erste Stufe wurde von einem Feststoffraketenantriebwerk angetrieben und die zweite Stufe von einem Flüssigkeitsraketenantriebwerk. Von allen Entwürfen erreichte die Rheintochter die grösste Reichweite von bis zu 40 km. In der Höhe erreichte die Lenkwaffe 15 km. Die Rheintochter erreichte knapp Überschallgeschwindigkeit. Die ersten Versionen beruhten auf einer Funksteuerung und die spätere Einsatzversion sollte auf einem Radarlenkungsverfahren beruhen. Die Rheintochter zeichnete sich besonders aus, da sie fast gänzlich aus nicht kriegswichtigen Werkstoffen, wie Stahlblech und Holz gefertigt wurde.



# EMW C2 «WASSERFALL»

Bei der Wasserfall handelte es sich um die zukunftsweisendste Flugabwehrlenkwaffe aus dem Dritten Reich. Nach dem Krieg bildete sie eine der Grundlagen für amerikanische und sowjetische Lenkwaffenentwicklungen. Ihre Verwandtschaft mit der grösseren Boden-Boden-Lenkwafe A4 – auch V2 genannt – ist unverkennbar. Sie besass eine Einsatzreichweite von 26 km und eine Einsatzhöhe von 18 km. Es wurde zweifache Schallgeschwindigkeit im Marschflug erreicht. Gelenkt wurde sie auf Sicht durch Funksignale. Für die Serienversion war ein halbaktives Radarlenkverfahren vorgesehen. Die Kosten für eine Wasserfall bei Serienfertigung lagen bei ca. 14000 RM. Für ein annähernd gleichwertiges Ergebnis gegen einen alliierten Bomber wären 4000 konventionelle Granaten nötig gewesen mit einem Kostenaufwand von 400000 RM. Die Fertigung der Wasserfall wäre in einer unterirdischen Fabrik vorgenommen worden.



Ähnlich wie die heutigen Flugabwehrlenkwaffen war die Wasserfall dafür ausgelegt, über eine längere Zeit, wartungsfrei und startbereit auf einem Werfer zu verweilen. Vor dem Start musste wie bei einem zeitgenössischen Torpedo die Kreisel gestartet und auf den Nullwert kalibriert werden. Anschliessend musste der Zielanflugwinkel im Flugrechner eingegeben werden. Dafür war die genaue Position und Flugrichtung des anfliegenden Flugzeuges von entscheidender Bedeutung. Dies waren allerdings Aufklärungsdaten, die nach der Landung der Alliierten in der Normandie nicht mehr lückenlos zur Verfügung standen, was die gesamte Flugabwehr beeinträchtigte. Wenn das anfliegende Flugzeug und der vorausberechnete Flugvektor sich überschnit-

ten, wurde der Sprengkopf entschert. Die Zündung des Sprengkopfes erfolgte durch die Wahrnehmung der Veränderung des Magnetfeldes, bei entsprechender Annäherung des zu bekämpfenden Flugzeuges.

Ende Februar 1945 wurde die Fertigung zugunsten der V2-Rakete zurückgestellt. Bis zum Kriegsende wurden 50 Wasserfall für die Flugerprobung hergestellt.

Text: Beat Benz



# FLAB PANZER GEPARD 1A2

Der Flugabwehrkanonenpanzer (Flabpanzer) Gepard 1A2 ist ein gepanzertes, allwetterfähiges Kanonenwaffensystem auf dem modifizierten Fahrgestell des Kampfpanzers Leopard 1. Die Besatzung besteht aus einem Kommandanten, einem Richtschützenkanonier und einem Panzerfahrer. Der Flugabwehrkanonenpanzer hat eine hohe Reaktionsfähigkeit bei der Bekämpfung überraschend auftauchender Luftfahrzeuge und kann Hubschrauber auch in Baumwipfelhöhe wirksam bekämpfen. Wegen seiner Panzerung und der Fähigkeit zur Selbstverteidigung wird er vorrangig zum Schutz gepanzerter Kampftruppen im beweglich geführten Gefecht eingesetzt.

## Beschreibung

Der Flabpanzer Gepard mit dem Waffen-System Oerlikon-Contraves ist eine autonome, allwetterfähige, selbstfahrende und gepanzerte Flugabwehr-Feuereinheit. Der Flabpanzer Gepard besteht im Wesentlichen aus einer 35 mm Zwillings-Waffenanlage von Oerlikon-Bührle, einem Suchradar MPDR 12 von Siemens, einem Zielfolgeradar Siemens-Albis und einer Feuerleitanlage von Contraves. Diese Baugruppen sind in einem Flab-Turm vereinigt, der auf einem modifizierten Fahrgestell des Kampfpanzers Leopard 1 gelagert ist. Das Waffensystem ist mit Freund-Feind-Kenngerät (IFF) MSR 400/4 von Siemens sowie einer Datenaufbereitungs-Anlage zur Fremdluftlagedarstellung ausgerüstet. Die Besatzung des Gepards besteht aus drei Mann, nämlich dem Kommandanten, dem Feuerleitunteroffizier (Richtschütze) und dem Fahrer.

## Technische Daten Gepard 1A2

Gesamtgewicht:	47.5 t
Länge:	7.68 m
Breite:	3.71 m
Höhe (Suchradar eingefahren):	3.29 m
Höchstgeschwindigkeit auf der Strasse:	65 km/h
Fahrbereich auf Strasse:	550 km
Kadenz der Waffenanlage:	1100 Schuss pro Minute
Maximale, effektive Reichweite der Waffenanlage:	4000 m

## Aufgabe und Einsatzablauf

Hauptaufgabe der Panzerflab ist der Fliegerabwehrkampf gegen Frontflieger bei Tag und Nacht und unter allen Flugwetterbedingungen. Gepanzerte Verbände schützt der Gepard im begleitenden Einsatz. In kritischen Lagen kann er zum Kampf gegen Erdziele eingesetzt werden. Durch das

Suchradar oder mittels den beiden Periskopen wird die Umgebung aufgeklärt. Alternativ kann der Gepard über Datenfunk Zieldaten eines externen Radargeräts empfangen. Die Aufschaltung des Ziels erfolgt durch das Folgeradar. Die Feuerleitanlage beginnt mit den Berechnungen und richtet die Waffen aus. Es gibt für die Bekämpfung von Zielen verschiedene Feuerarten. Kampfflugzeuge und Kampfhelikopter werden mit maximal zwölf Schuss pro Waffe bekämpft. Drohnen werden mit deutlich kürzeren Feuerstössen bekämpft. Die Bekämpfung von Erdzielen erfolgt im Einzelschuss. Der Gepard ist nicht in der Lage ein Erdziel der Kategorie eines Kampfpanzers zu zerstören. Er kann ihn jedoch ausser Gefecht setzen, indem er dessen Sensorik und Laufwerk zerstört. Schützenpanzer oder andere Gefechtsfeldfahrzeuge zerstört der Gepard durch das relativ grosse Kaliber von 35 mm mühelos. Auch über 30 Jahre nach seiner ersten Indienststellung findet sich, insbesondere in den westlichen Staaten, kein Äquivalent zum Flabpanzer Gepard.



## Erprobung des Flab Pz Gepard in der Schweiz

Gegen Ende der 1970er Jahre wurde ein mobiles Fliegerabwehrsystem für den Schutz der mechanisierten Verbände der Schweizer Armee gesucht. Dafür haben die Unternehmungen Contraves AG, Bührle AG, K+WThun und Siemens den Flab Pz Gepard auf einem verbreiterten Chassis des Panzers 68 vorgeschlagen. Es wurden zwei Prototypen gebaut und ab 1979 in der Schweiz erprobt. Im Jahre 1980 fiel dann der Entscheid für die Beschaffung des mobilen Lenkwaffensystems Rapier aus England. Das Projekt des Schweizer Gepards wurde demzufolge abgebrochen. Ein Prototyp steht heute im Panzermuseum auf dem Waffenplatz Thun.

Text: Beat Benz | Foto: Archiv MHMLW

**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



# WIEDER ÜBER DÜBENDORF

Am 12. Oktober 1944 drang ein amerikanisches Verbindungsflugzeug vom Typ Stinson L-5 Sentinel mit der USAAF-Kennung 42-99186 in der Region Pruntrut in den Schweizer Luftraum ein und wurde von der Fliegerabwehr beschossen. Eine MG-Kugel beschädigte die Benzinleitung und der Motor begann zu stottern. Der Pilot, 2nd Lt. Roy G. Abbott, musste gezwungenermassen auf einer kleinen Wiese bei Vacherie-Dessous – einen Kilometer von der Grenze FR/CH entfernt – notlanden. Das genannte Datum geht sowohl aus dem amerikanischen MACR (Missing Air Crew Report), als auch aus den schweizerischen Originaldokumenten hervor. Das nur leicht beschädigte Flugzeug wurde repariert und als A-96 von der Schweizer Flugwaffe übernommen. Die L-5 stand bei der Flugwaffe bis am 22.10.1945 im (spärlichen) Einsatz. Nach dem Ende des zweiten Weltkriegs mussten alle internierten alliierten Flugzeuge wieder an die Eigentümer zurückgegeben werden.

Am 25.10.1948 händigte die Eidgenossenschaft die L-5 dem US-Militär-Attaché, Colonel Edward Cheetle, in Bern aus. Während dieser Zeit wurde die Bemalung der L-5 mehrmals geändert. Von der originalen Tarnfarbe hatte die CH Flugwaffe auf ihre Neutralitätsbemalung gewechselt. Vor der Rückgabe an die Amerikaner erhielt sie wieder die US-Tarnbemalung.

Im Frühling 1950 verkauften die Amerikaner die Stinson L-5 an die Alpar AG in Bern. Das Flugzeug wurde zivil HB-TRY immatrikuliert und als Schleppflugzeug verwendet. In dieser Zeit hatte Markus Moser – heutzutage der Verantwortliche für den Betrieb bei unserer JU-AIR – mit dem Stinson Segelflugzeuge geschleppt und sich auch technisch für dieses seltene Flugzeug interessiert. Im Dezember 1965 verkaufte die Alpar AG die HB-TRY an die Segelfluggruppe

Thun. Im zivilen Betrieb war sie zuerst silbern und etwas später gelb gespritzt. Im August 1956 war die Stinson in einen glimpflich verlaufenen Rollunfall verwickelt. Mit viel Glück endete 1959 ein ernsthaftes Vorkommnis im Segelflugschlepp-Betrieb ohne Personenschaden.

Am 31.12.1968 wurde die HB-TRY aus dem Luftfahrzeugregister gestrichen. Von 1969 bis 1979 diente das Flugzeug beim Restaurant «Chommlé» an der Strasse zwischen Beromünster und Sursee als Blickfang für die Besucher.

Am 12.10.1979 kauften Vater und Sohn Hansruedi und Christoph Dubler die L-5 und transportierten sie in ihre Werkstatt nach Pfäffikon ZH. Diese beiden Protagonisten entschlossen sich dann, im Rahmen des Antonov Vereins Schweiz (AVS), die Stinson wieder in flugfähigen Zustand zu bringen. Ein solcher Wiederaufbau stellte natürlich eine grosse Herausforderung dar. Nach langem Suchen wurden die Beiden dann bei der Firma Fly-Coop im ungarischen Kaposvár fündig. Diese übernahm den Auftrag für eine Komplettrestauration. Es dauerte dann aber fast zwei Jahre bis die L-5 wieder «flügge» war. 62 Jahre nach dem unfreiwilligen «Eintreffen» in der Schweiz, erfolgte am 09.05.2006 der zweite Jungfernflug in Ungarn.

Die wieder aufgebaute Maschine fliegt seit 2014 ab Grenchen in den originalen Farben der Schweizer Flugwaffe des zweiten Weltkriegs, inklusive der rotweissen Neutralitätsstreifen und der Immatrikulation A-96.

Im April 2016 war die Stinson HB-TRY / A-96 auf dem Flugplatz Dübendorf für eine Kontrolle bei den Fachleuten der JU-AIR «zu Gast». Bei dieser Gelegenheit kam Markus Moser mit seinen «alten» Kenntnissen aus den 60er Jahren wieder zum Zug.

Text: Rudolf Wicki | Fotos: Kurt Dätwyler





## OBJEKT DES JAHRES

# MEHRZWECKFLUGZEUG C-35

## EINE SCHWEIZERKONSTRUKTION

Mitte der dreissiger Jahre kam von der Armee die Nachfrage nach leistungsstärkeren Kampfflugzeugen. Für den Mehrzweck Einsatz war besonders ein starker Flugmotor notwendig. Die seinerzeit übliche Gemischt-Konstruktion mit Holz und stoffbespannten Tragflächen und einem stoffbespannten Stahlrohrumpf, sollte den enormen Beanspruchungen standhalten: Bombenabwurf; Kanonen- und Maschinengewehreinsatz im Erd- und Luftkampf und Raketenschüssen. Die Anforderung des Kunstfluges (Luftkampf) bedingte eine sehr hohe Festigkeit des Flugzeugbaus. Die Bordausrüstung und verschiedene neuzeitliche Einbauten, sollen gegenüber den bisherigen Militärflugzeugen erheblich ausgeweitet werden.

### Mehrzweckflugzeug FOKKER als Vorbild

Kurz nach dem die «FOKKER C-5», eine holländische Konstruktion, anfangs der dreissiger Jahre, ausgeliefert waren, gelangte die Flugwaffe (1934) an das EMD mit einem Pflichtenheft für ein modernes, zweiseitiges Mehrzweck-Kampfflugzeug. In der Folge wurden die Eidg. Konstruktionswerkstätten (K+W) Thun mit dem Projekt beauftragt. Unter der Leitung des französischen Chef-Ing. M. Thouret entstanden zwei Prototypen. Einer betraf das Flugzeug C-35 und einer den später realisierten C-36. Beim C-35 handelte es sich weitgehend um eine Weiterentwicklung des FOKKER C-5. Da für den C-35 bereits verschiedene Leistungswerte und Flugeigenschaften von einer FOKKER-Konstruktion (FOKKER

C-X) bekannt waren, wurde diesem Projekt gegenüber dem C-36 den Vorzug gegeben. Die Militärkommission entschied sich für den Bau von zwei Prototypen. Anfangs 1936 konnten bereits Truppenerprobungen erfolgen. Aus den sonst positiven Erprobungsergebnissen ging hervor, dass einige technische Verbesserungen zu berücksichtigen waren.

Die K+WThun wurde 1936 beauftragt vorerst 40 C-35 herzustellen. Diesem Auftrag folgte schon kurze Zeit später eine weitere Bestellung für 80 Flugzeuge. Später wurden, aus vorhandenen Ersatzteilen, nochmals 8 Einheiten zusammengebaut. Erfreulicherweise zog man für die Herstellung der C-35 die Privatindustrie wieder in vermehrtem Masse zu. Die HISPANO-SUIZA-Motoren, vom Typ HS-77, 12 ycrs, 860 PS/665 Kw, wurden in Lizenz, bei ADOLF SAURER AG, Arbon und SLM Winterthur hergestellt. Die 3-Blattpropeller, vom Typ «RATIERS», stellte ESCHER-WYSS, Zürich, ebenfalls in Lizenz her. Die WAGGONFABRIK Schlieren stellte die Tragflächen, die DORNIER-WERKE Altenrhein die Rümpfe her, während mehrere andere Firmen für die Lieferung von verschiedensten Bestandteilen und Ausrüstungsgegenständen berücksichtigt wurden. Firma FARNER AG, Grenchen, war beim Einbau der Waffenanlagen beteiligt.

#### **Für die damalige Zeit beeindruckende Technik**

Mit dem C-35 verfügte die Luftwaffe von 1937 bis 1954 ein hervorragendes Mehrzweckflugzeug. Diese wurden für Aufklärung, Luftkampf und Erdkampf eingesetzt. Im Zweiten Weltkrieg dienten sie dem Nachtgeschwader der Abwehr nächtlicher Einflüge fremder Flugzeuge. Obschon die Flugleistungen gegenüber dem technischen Vorbild, dem C-5, nicht wesentlich grösser waren, hat er sich während der langen Einsatzperiode bewährt.

Die maximale Fluggeschwindigkeit betrug 335 km/h; die Dienstgipfelhöhe ca. 8000 m ü. M., die Flugdauer 3 Stunden. Eindrücklich war die, von der WAFFENFABRIK Bern hergestellte, Motorkanone vom Kaliber 20mm und einer Kadenz von ca. 400 Schuss pro Min. Die Schussbahn führte durch die Hohlachse des Propellers. Nebst der raffinierten Holzkonstruktion der Tragflächen, war besonders das umfangreich ausgerüstete Cockpit beeindruckend. Es war für die damalige Zeit kunstvoll, was alles in den kleinen Räumen des Piloten- und Beobachtersitzes, übersichtlich angeordnet, eingebaut wurde. Zahlreiche Apparaturen und Instrumente gehörten zur normalen Ausrüstung: Navigationsgeräte, Bedienung der Waffenanlage für Pilot und Beobachter, Funkanlage, Kamerageräte, Nachtflugausrüstung, Signalgeräte, Sicherheits- und Schutzeinrichtungen und Fallschirme waren unerlässlich.

Beim im Museum ausgestellten C-35, sind auf der linken Rumpfseite schräg angebrachte Farbstreifen auffallend.

Diese dienten dem Beobachter als Zielhilfe bei Bombenabwürfen. Der Beobachter schaute dabei links heraus, visierte über die Striche hinweg das Bodenziel an und gab dem Piloten die anzunehmende Flugzeugsteillage bekannt. Diese Zielhilfe wurde später durch ein optisches Zielgerät, hergestellt von der Firma WILD HEERBRUGG, ergänzt.

#### **Ein ehemaliger Pilot berichtet**

Militärpilot Adolf Sigg war ab 1952 als Jungpilot im Überwachungsgeschwader Dübendorf. Er berichtet gerne und mit besten Erinnerungen über seine Zeit als Pilot mit dem C-35: Als junger Pilot war man sehr stolz dieses anspruchsvolle Flugzeug bei Tag und bei Nacht fliegen zu dürfen. Heikel zu bedienen sei die spezielle, mechanische Radbremse gewesen. Die Bedienung dieser erfolgte mittels eines Knebel, welcher am Bremszugkabel befestigt war. Der Knebel



*Knebel für Bedienung der Radbremse*

befand sich schlecht zugänglich, oben im Cockpit in einem Rohr und musste zur Bremsbetätigung herausgezogen werden. Je nachdem in welcher Richtung mit dem Flugzeug zu rollen war, musste der Knebel in die gewünschte Richtung, links oder rechts gezogen werden. Besonders anspruchsvoll waren für Adolf Sigg die Nachteinsätze. In einer Zeit, in der es weder GPS noch Satelliten gab, die das Navigieren erleichtert hätten.

Die C-35 ist zu bewundern in unserer Ausstellung in der Halle 1.

# *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!***





# HANRIOT HD-1

## IN DEN 20IGER-JAHREN DAS BELIEBTESTE TRAININGSFLUGZEUG DER MILITÄRFLIEGER

**Infolge Schlechtwetter, hatte ein italienischer Pilot die Orientierung verloren und musste schliesslich, infolge Treibstoffmangel, am 1. Juni 1918 in der Schweiz, bei Samedan notlanden. Eigentlich ein Glücksfall für unsere Militärfliegerei. Dieses Flugzeug wurde vorläufig interniert. Unsere Piloten nutzten die Gelegenheit und erprobten den notgelandeten «HANRIOT HD-1» im selben Jahr, während sechs Monaten, eingehend. Die Erprobungsergebnisse überzeugten sehr. 1921 kaufte die Eidgenossenschaft 16 dieser Flugzeuge aus italienischen Überständen zum Stückpreis von CHF 2052.–. Nach einer Grundüberholung wurden diese erfolgreich für die Pilotenausbildung im Luftkampf- und Staffelflugtraining eingesetzt. Das in Samedan notgelandete Flugzeug wurde im Dezember 1919 an die italienische Luftwaffe zurückgegeben.**

### **Ein modernes Militärflugzeug**

Für die damalige Zeit war der «HANRIOT» ein sehr modernes Flugzeug. Der Erstflug des Prototyps erfolgte im Juni 1916. Es wurden bis 1918, sowohl in Frankreich, wie auch in Italien, insgesamt ca. 1000 Flugzeuge hergestellt. Der extrem wendige «HANRIOT» war sehr leicht zu fliegen. Im Einsatz hielten diese den anspruchsvollen Bedingungen bestens stand. Das Flugzeug unserer Flotte mit der Nummer 660, erreichte die höchste Betriebsstundenzahl. Demzufolge wurden mit diesem Flugzeug Belastungsversuche bis zum «Bruch» durchgeführt. Aufgrund der positiven Resultate, insbesondere bezüglich Festigkeit, durften die «HANRIOT» bis auf weiteres für alle Anforderungen eingesetzt werden.

### **Technische Daten**

Der 170 km/h schnelle «HANRIOT» war ein Lizenzbau, er wurde von der Firma M.R. HANRIOT und M. DUPONT, in Paris entwickelt. Hergestellt wurden unsere Flugzeuge 1918 bei der SOCIETÀ A.N. NIEUPORT-MACCHI, in Varese I. Bauart: Doppeldecker, 1½-stielig, der Gitterrumpf und die Tragflächen bestehend aus Holzkonstruktionen. Diese, wie auch das Leitwerk, sind mit Baumwollstoff bespannt. Querruder hat es nur an der unteren Tragfläche. Das Heck ist mit einer Landekufe versehen. Der feuersichere Treibstoffbehälter galt im Flugzeugbau als neueste Errungenschaft (Patent HANRIOT). Der luftgekühlte 9-Zylinder-Umlaufmotor ist ein französisches Modell: «LE RHÔNE Jb-9» 110 PS, bei 1200 U/min. Dieser wurde in Lizenz bei der Fa. «SOCIETÀ ITALIANA MOTORI, in Torino I hergestellt. Der Propeller ist aus Schichtholz. Spezielle Ausrüstungen waren nicht vorgesehen. Als Wechselsatz konnten, anstelle der Landeräder, Schwimmer montiert werden. Für eventuelle Bewaffnung waren Festeinbauten für ein Maschinengewehr vorhanden, diese blieben aber bei uns unbenützt.

Nach erfolgreicher Fluglaufbahn, wurden unsere «HANRIOT» 1930, infolge Alterung, aus dem Betrieb genommen. Nr. 653 war damals das Lieblingsflugzeug der Piloten. Es ist der Nachwelt erhalten geblieben und kann heute in unserem Museum (Halle 1) bestaunt werden.

Text: Felix Zbinden | Fotos: Archiv MHMLW

# AGÉNOR PARMELIN

## DER «ADLER VON GENÈVE»

### EINER DER ERSTEN SCHWEIZER MILITÄRPILOTEN



**Zu Beginn des Ersten Weltkrieges, anfangs August 1914, rückten in der Schweiz 300.000 Wehrmänner ein. Als bedeutendste Militäreinheiten galten damals die Ballonkompagnie, unter Hptm Messmer und die Fliegerkompagnie, unter Hptm Real. Die Fliegerkompagnie bestand aus neun Piloten, zwei Offizieren, 13 Unteroffizieren und Soldaten. Die Fliegerkompagnie wurde teils aus Angehörigen der Ballontruppe gebildet. Die 1900 entstandene Ballonkompagnie, war zur Zeit im Grenzdienst (Jura) tätig. Einige «Ballönler» wurden aus diesem Dienst zurück genommen und nach Bern, Beundenfeld, zur Militärfliegerei versetzt. Darunter war auch der Pilot Kpl Agénor Parmelin.**

Der 30-jährige Parmelin war bekannt, als sehr aktiver Mitgestalter von vielen Flugtagen im In- und Ausland. Er hatte gute Voraussetzungen und passte bestens zu den neun ersten, wagemutigen Militärpiloten. Als Flugzeug wurde ihm ein L.V.G. Schneider der Luftverkehrs-Gesellschaft, Berlin zugeteilt. Dieses Flugzeug war in der damaligen Landes-

ausstellung Bern ausgestellt und wurde bei Ausbruch des Ersten Weltkrieges, von der Eidgenossenschaft käuflich erworben und gleich der Militärfliegerei übergeben.

Die Militärfliegerei galt als sehr unfallgefährdet, deshalb sollten eigentlich nur ledige Piloten aufgenommen werden. Trotzdem: Parmelin, war als einziger der neun Piloten verheiratet. So musste er wohl oder übel, seine liebgewonnene Fliegerkompagnie bald wieder verlassen. Im September 1916 wurde er, infolge der neuen Verordnungen der Militärbehörde zurückberufen. Vorerst durchlief er, bei der inzwischen in Dübendorf befindlichen Fliegertruppe, ein Militärfliegerpraktikum.

#### **Agénor Parmelin, ein Verwandter des heutigen Bundesrat Guy Parmelin; seine Laufbahn**

Parmelin ist am 08.01.1884 in Bursins, Kt. Waadt, dem gleichnamigen Bürger- und Geburtsort des heutigen Bundesrates Guy Parmelin, als Sohn eines Bahnangestellten geboren. Wie ich von Bundesrat Guy Parmelin persönlich vernehmen konnte, ist er, im weitesten Sinn, aus der selben Verwandtschaft, wie der ehemalige Militärpilot Agénor Parmelin.

Er wurde Mechaniker, arbeitete ab 1911 in der Automobilindustrie «Stella-Sécheron S.A.», Genf. Er nahm an verschiedenen Automobil-Wettbewerben teil. Die fliegerische Grundausbildung holte er sich beim berühmten Pilot Failloubaz, in Avanches. Im selben Jahr legte er in Etainbes F, glänzend die Pilotenprüfung ab, wurde Fluglehrer und Chefpilot bei den «Deperdussin-Werken» in Paris. Bis 1913 bildete er 110 zivile und militärische Flugschüler aus, darunter waren 75 Offiziere. Obschon Parmelin noch nie in der Schweiz geflogen ist (ausser beim Schulen in Avanches), erhielt er das Schweizer Fliegerbrevet Nr. 22.

#### **Tätigkeiten des Luftpioniers**

Anlässlich eines «Gordon-Bennett-Rennens» für Flugmaschinen, stellte er 1913, mit einer «Deperdussin 80 PS», mit 3442 m.M., einen Höhenrekord auf. Er flog dabei unter Französischer Flagge. Nach dem er vorerst aus der Militärfliegerei entlassen wurde, hatte Parmelin interessante fliegerische Angebote aus England und Russland. Diese möglichen Vorhaben wurden ihm jedoch von der Schweizerischen Behörde nicht erlaubt. Anfangs des Ersten Weltkrieges, im Juni/Juli 1915, war er in Meulan bei Paris, mit Werkflügen beschäftigt. Dabei machte er Abnahme Flüge für das damals neue

«Dannet-Flugboot» der französischen Marine. Im Februar 1916 wurde Parmelin in Sesto Colande Instruktor.

#### Inhaber der goldenen Medaille für Mont-Blanc-Flug

Parmelin überquerte als Erster das Dach Europas, den 4810 m hohen Mont-Blanc. Er startete am 11. Februar 1911, mittags um 13.39 Uhr, auf dem Flugplatz Collex-Bossy bei Genf, mit seinem 80 PS «Deperdussin-Eindecker»; um 14.38 Uhr, erreichte er die maximale Höhe von 5540 m.ü.M., überflog das Massiv zwischen den beiden Gipfeln des Mont Blanc und des Monte Bianco di Courmayeur. Um 15. 06 Uhr landete er wohlbehalten auf einer Wiese bei Aosta.

1914 wurde Parmelin mit der «Goldenen Medaille des Aero-Club der Schweiz», für die Bezwingung des Mont Blanc ausgezeichnet.

#### Agénor Parmelin's Ende

Am 27.4.1917, stürzte der wagemutige Pilot in Norditalien (Lago Maggiore), mit einem Wasserflugzeug-Prototyp «Donnet-Leveque» tödlich ab. Er wurde auf dem Friedhof von St. George, Genf beerdigt. Angeblich nahm an seiner Abdankung eine unübersehbare Menge, von 20000 Trauernden von ihm Abschied. In Bursins, Kt. Waadt, seinem Herkunftsort, gibt es eine nach ihm benannte Strasse.

Text: Felix Zbinden | Fotos: Archiv MHMLW



Edmond Borel, Präsident des schweizerischen Flieger Club mit Agénor Parmelin vor dem Start zum Mont Blanc



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



Mittagessen



Apéros



Individuelle Anlässe



#### Öffnungszeiten:

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

RESTAURANT  
*holding*

#### Reservierungen:

Telefon 058 460 23 25  
Fax 058 460 26 53  
holding@airforcecenter.ch



## VOM VERKEHRSHAUS IN DEN HIMMEL DIE A-97 FLIEGT WIEDER!



Seit dem vergangenen Jahr ist ein tiefgrüner, einmotoriger Hochdecker mit einem markanten Fahrwerk regelmässiger Gast auf dem Vorfeld des Air Force Center Dübendorf. Eines seiner Geschwister hängt derweil im Museum unter der Decke. Beide Flugzeuge sind Fieseler Fi 156 «Storch», kurzstartfähige Beobachtungsflugzeuge, die ihren Namen wegen des stelzenartigen Fahrwerks tragen. Die «Störche» sind auf ganz besondere Weise mit der Geschichte der Schweizer Luftwaffe verknüpft.

### Irrflug nach Samedan

Am 19. März 1943 flogen zwei «Störche» der deutschen Luftwaffe von München Richtung Bari. Über dem Inntal verloren die jungen und unerfahrenen Flugzeugführer die Orientierung. Statt über den Brenner weiter nach Süden zu fliegen, folgten sie weiter dem Verlauf des Inntals und fanden sich schliesslich, mit zur Neige gehendem Treibstoff, auf dem Flugplatz Samedan im Oberengadin wieder. Die Piloten wurden in der neutralen Schweiz interniert, die beiden Flugzeuge von der Flugwaffe beschlagnahmt und alsbald in den Flugzeugbestand integriert. So beginnt eine der spannendsten Geschichten der Schweizer Aviatik – die Rettung vom Gauligletscher im November 1946.

### Rettung vom Gauligletscher

Am 19. November 1946 brach von München aus eine C-53 «Skytrooper» der amerikanischen Luftwaffe mit vier Besatzungsmitgliedern und acht Passagieren nach Marseille auf. Auch hier hatte ein Navigationsfehler schwerwiegende Folgen. Statt nördlich um die Schweiz herum Richtung Burgund zu fliegen, irrte das Flugzeug in Wolken über dem Berner Oberland. Die gewählte Flughöhe von 10000 Fuss war viel zu niedrig, um über die Gipfel des Gebiets zu fliegen. Das Flugzeug streifte mit Reisegeschwindigkeit die Oberfläche des Gauligletschers in 3000 Meter Höhe und kam auf dem Eis abrupt zum Stillstand. Glück im Unglück: Der Rumpf blieb heil, alle Insassen überlebten, nur zwei Menschen waren verletzt. Notrufe jedoch blieben zunächst unbeantwortet. Schliesslich entdeckten Suchflugzeuge das Wrack und lösten so die bekannteste Rettungsoperation der Schweizer Aviatik aus. Hauptmann Viktor Hug, Flugplatzkommandant in Meiringen, hatte mit seinem «Storch» bereits seit 1944 Landungen auf Skiern erprobt. Mit seinem Kamerad Major Pista Hitz konnte er so die gestrandeten Insassen vom Gauligletscher sicher zum Flugplatz Meiringen herabfliegen. Sein Flugzeug, der «Storch» mit der Immatrikulation A-97, flog noch weiter in Diensten der Flugwaffe bis

zur Ausserdienststellung 1962. Seit 1965 hatte er ein neues Zuhause unter der Decke der Luftfahrthalle des Verkehrshauses Luzern.

### Landung vom Museumshimmel

Am 19. November 2015, verliess er sein Nest abermals, um zu neuem Leben zu erwachen. In einer aufwändigen Aktion liessen Spezialisten das betagte Flugzeug zu Boden und transportierten es zu einem Spezialbetrieb nach Krosno in Südpolen.

Der Verein «Freunde des Fieseler Storch» aus Oetwil am See, unweit von Zürich, sammelt alte «Störche» und hat sich ein ehrgeiziges Ziel gesetzt: «Wir möchten mit einem der beteiligten Originalflugzeuge auf Skiern auf dem Gauligletscher landen und so an die Rettungstat am Gauli erinnern» erklärt Vereinspräsident Reiner Vondruska. An dem Gross-einsatz waren über 80 Schweizer Rettungskräfte beteiligt und verhalfen der Schweiz über Nacht zu weltweiter Aufmerksamkeit und Sympathie für ihren selbstlosen Einsatz.

In den vergangenen zwölf Monaten nahmen Techniker und Ingenieure das Flugzeug, das dem Schweizer Bund gehört, vollständig auseinander und unterzogen jedes Schraubchen einer gründlichen Prüfung. Was defekt oder morsch war, reparierten oder ersetzten sie. Rumpf und Flügel wurden neu beschichtet, frisch bespannt und lackiert, kritisch verfolgt von den wachsamen Augen der Auftraggeber.

Unterdessen überholte ein deutscher Motorenspezialist in der Nähe von Bonn das Triebwerk, einen luftgekühlten Argus As10C mit acht hängenden Zylindern und 240 PS Startleistung.



Der Argus As10C in der Motorenwerkstatt in Deutschland Foto: Gregor Kaluza

### Zweiter Erstflug in Polen

Anfang November hob die A-97 endlich im polnischen Krosno zu ihrem zweiten Jungfernfug ab. Vereinspräsident Reiner Vondruska verfolgte den Flug von der Schweiz aus und sandte abends elektronisch seine Glückwünsche: «Ich danke Euch allen herzlich – auch im Namen der Maschine – für Euren Beitrag und die Mithilfe und wünsche den Piloten schon jetzt viel Freude beim Fliegen: es lebe die A-97!», heisst es in seiner Email.

Einen Wermutstropfen gibt es freilich: Die termingerechte Landung auf dem Gauli zum 70-Jahr-Jubiläum des Rettungsfluges Ende November 2016 mussten die Storchfreunde auf Mai 2017 verschieben – im November hatte es einfach zu wenig Schnee für eine sichere Landung. Künftig sollen einige der «Störche» des Vereins ihre Basis beim Air Force Center Dübendorf bekommen. Interessierte können dann im Rundflug die Faszination des Langsamflugs entdecken.

Text: Stefan Bitterle



Die A-97 startet nach Abschluss der Restaurierung in Polen zum ersten Testflug Foto: Pawel Zawisza



# EISIGES WEF 2017

Die Enteisungsmannschaft, Militär, Kantonspolizei, Zoll, Skyguide und das TopMotion-Team – alle waren sie bereit als am 14. Januar der erste Jet zur Landung ansetzte. Von da an herrschte von früh morgens bis spät in die Abendstunden reger Flugbetrieb im Air Force Center. Die Jets brachten Gäste aus der ganzen Welt nach Dübendorf wo sie vom Top-

Motion-Team bestens betreut zum Heli oder der Limousine zur Weiterfahrt nach Davos begleitet wurden.

Die TopMotion Aircraft Handling, zum ersten Mal vollumfänglich verantwortlich für den ganzen WEF-Flugbetrieb, bewältigte ohne Zwischenfälle 20 Jet Landungen/Starts und 45 Helikopter-Rotationen.



Fotos: René Fankhauser

# «Versicherung aller Luftfahrtrisiken aus einer Hand.»



**Fliegen Sie mit der AXA /**

**Wir bieten umfassende Lösungen  
für Ihre Luftfahrtrisiken**

- ✓ Seit 125 Jahren Ihr Schweizer Luftfahrtversicherer
- ✓ Massgeschneiderte Lösungen
- ✓ Sicherheit rund um den Globus

**[AXA.ch/luftfahrt](https://www.axa.ch/luftfahrt)**





Anstelle der Do-27 wird neu ein Pilatus Porter PC-6 und wieder ein Hawk Jet Trainer ausgestellt, die beiden Mirages wurden umgestellt.

## ATTRAKTIVERE AUSSTELLUNG IN DER HALLE 2



Die beiden Hunter wurden neu positioniert.