

AUSGABE
2020

VFL Jahresbericht 2019

Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe

MHMLW Jahresbericht 2019

Stiftung Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe



Berichte aus dem
Air Force Center 2019



Leidenschaft bewegt ...

... in der Luft wie auch auf vier Rädern. Als stolzer Partner der JU-AIR wünscht die AMAG unvergessliche Momente über den Wolken und auf der Strasse stets eine gute Fahrt. www.amag.ch

Mit Leidenschaft. Für Sie.

amag

Inhalt

- 4-19 **VFL Jahresbericht 2019 des Präsidenten Urs Loher**
 – Bilanz und Rechnung 2019 und das Budget 2020
 – Bericht und Protokoll der GV 2019
- 20-23 **MHMLW Jahresbericht 2019 der Präsidentin Rita Fuhrer**
 – Rechnung und Bilanz der Stiftung
 – Operativer Betrieb der Stiftung
- 24-25 **Unsere Mitarbeiter 2020**
- 26-29 **Walter Dürig - Ein Leben für die Fliegerei**
-
- 30-37 **Aus dem Air Force Center 2019**
 31 Wir verabschieden uns von ...
 32 WEF 2020
 33 Radquer WM im Air Force Center
 34 Events 2019
 37 Im Focus: Rita Walder
-
- 38-45 **Aus dem Betrieb der JU-AIR 2019**
 38 Ein trauriger Jahrestag
 39 Wanderung zur Unfallstelle
 40 Die JU-52 werden grundüberholt
 42 100 Jahre F 13 in Dessau
 43 Rollout der zweiten F 13
 44 Unsere JU in Mönchengladbach
 45 JU-Abend 2019
-
- 46-64 **Aus dem Betrieb des FFM 2019**
 46 Historisches Armeematerial
 47 Putztag im Museum
 48 Wenn ein prägender Sinn fehlt
 49 Im Focus: Hans-Jörg Kuhn
 50 Hi, I am called LIBERTY
 52 Die HS Vierling 30 mm Flabkanone
 55 Flame-Out beim Hunter
 56 Das UeG-Gebäude im Wandel der Zeit
 60 Sauerstoffmangel im Cockpit
 62 Museums-Abend 2019
 63 Das andere Museum
 64 Aufruf zur Mitarbeit
- 65 **Agenda 2020**
 66 **Kontakte**

Liebe VFL Mitglieder

Als Stadtpräsident und Stiftungsratsmitglied der Stiftung MHMLW ist es mir eine besondere Freude, an dieser Stelle einige Worte an Sie richten zu dürfen.

Als Ur-Dübendorfer begleiten mich die beiden Herzstücke des VFL und der Stiftung MHMLW, das Air Force Center mit seinem Museumsbetrieb sowie die JU-AIR schon seit meiner Jugendzeit. Beide sind in all den Jahren zu festen Grössen geworden, die eng und in sehr positiver Weise mit der Stadt Dübendorf verbunden werden. Die Aktivitäten des VFL und der Stiftung MHMLW werden deshalb von der Stadt Dübendorf seit vielen Jahren geschätzt und in verschiedenster Weise unterstützt.

Mit dem gemeinsamen Konzept der drei Flugplatz Anrainergemeinden Dübendorf, Volketswil und Wangen-Brüttisellen für einen «historischen Flugplatz mit Werkflügen», welchem die Stimmberechtigten aller drei Gemeinden im November 2017 zugestimmt haben, hat sich für uns eine weitere enge partnerschaftliche Zusammenarbeit mit dem VFL ergeben, der das Gemeindekonzept aktiv unterstützt. Gemeinsam wollen wir das Ziel erreichen, die künftige Entwicklung des Flugplatzes Dübendorf selbst steuern und damit den notwendigen Handlungsspielraum für die Nachfolgenerationen erhalten zu können.

Für die Stadt Dübendorf stellen der VFL und die Stiftung MHMLW wertvolle Partner dar, deren Unterstützung sich auch weiterhin lohnt. Nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund, dass mit der bis zur geplanten Wiederaufnahme des Flugbetriebes im Frühling 2021 vorgesehenen Reorganisationen im Wartungsbereich und in der operativen Führung die Voraussetzungen für eine erfolgreiche Zukunft und ein langfristiges Weiterbestehen der JU-AIR gegeben sind.

Mit meinem herzlichen Dank an die zahlreichen Freiwilligen, die wesentlich zum erfolgreichen Betrieb des Air Force Centers mit dem Fliegermuseum und der JU-AIR beitragen, wünsche ich der ganzen VFL-Familie weiterhin viel Erfolg.

Mit freundlichen Grüssen
 André Ingold, Stadtpräsident Dübendorf



IMPRESSUM

Redaktion: Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe
 Kurt Waldmeier CEO Air Force Center
kurt.waldmeier@airforcecenter.ch

Besuchen Sie unser neues Online-Magazin
www.gazette-online.ch

(Wird laufend aktualisiert)

Foto Titelseite: Peter Hossfeld
 Rückseite: Museum Nights

VFL Jahresbericht 2019

des Präsidenten Urs Loher

Zeit heilt Wunden - Wirklich?

2018 war für den Verein ein gutes Jahr mit einem schlimmen Ende und 2019 ein schlimmes Jahr mit einem guten Ende. Das nennt man Fortschritt. Wir blicken heute entspannter in die Zukunft, als noch vor einem Jahr. «Die Zeit heilt alle Wunden» - Der französische Philosoph und Historiker Voltaire hat diesen Spruch im 18. Jahrhundert gemacht. Aber kann Zeit Wunden heilen? Wenn Ereignisse das Leben auf den Kopf stellen – muss man nur warten und die Trauer aushalten? Aus Verlegenheit haben wir dies oftmals und in verschiedensten Zusammenhängen erwähnt. Aus Ratlosigkeit? Aus Nichtwissen wie weiter? Als Trost? Ich weiss nicht, ob die Zeit Wunden heilt. Schon gar nicht beim unvorstellbaren Ereignis

vom 04. August 2018. Tatsächlich spielt Zeit bei jeder physischen Verletzung eine wichtige Rolle, denn Wundheilung ist ein Prozess, der unabhängig von der Art der Verletzung immer auch einem zeitlichen Muster folgt: Egal, ob oberflächliche Schürfwunde oder tiefe Bissverletzung - in den ersten Minuten bis Stunden ist der menschliche Organismus vor allem damit beschäftigt den Schaden möglichst klein zu halten, anschliessend erfolgt die Wundreinigung und letztlich die Wundheilung. Nach dem wir am 04. August 2019, ein Jahr nach dem Unglück am Segnespass, in einer schlichten aber würdigen Gedenkfeier den Insassen der HB-HOT mit Angehörigen und Freunden gedacht haben, konnten wir Mitte Dezember vor dem Museums-Hauptgebäude in Dübendorf die Gedenkstätte für die zwanzig Menschen der HB-HOT einweihen. Nach der abschliessenden Bepflanzung im Frühling 2020 wird uns – und vor allem den Angehörigen und engen Freunden – ein ruhiger Platz zum Gedenken zur Verfügung stehen. Auch an der Unfallstelle möchten wir eine einfache Gedenkstätte errichten. Die Gemeinde Flims hat ein erstes Baugesuch dafür abgewiesen. Wir bleiben mit der Gemeinde aber im Gespräch.

Zeit heilt nicht alle Wunden. Aber

sie beweist, dass es selbst dann weitergeht, wenn man sich nicht bewegen kann. Sie hilft, langsam eine eigene Struktur und Halt zu finden. Manche stürzen sich in Arbeit, andere graben den Garten um, wieder andere machen überhaupt nichts. Auch einen Marathon zu laufen kann dabei helfen, sich wieder zu «spüren».

Wir haben diesen Halt und die Struktur darin gefunden, dass wir schnellstmöglich wieder vielen Leuten schöne, unvergessliche und unbeschwerte Momente und Freude mit der JU-52 bieten wollen. Die JU-AIR investiert deshalb in ihre Zukunft und hat mit der kompletten Restaurierung ihrer historischen Junkers JU-52 begonnen.

Grundüberholung der JU-52

Die drei JU-52 der JU-AIR werden derzeit grundüberholt. Zahlreiche Teile der historischen Flugzeuge und die Motoren werden aus Altersgründen vorsorglich ausgewechselt. Das umfangreiche Projekt wird durch die Junkers Flugzeugwerke in Dübendorf und zahlreiche Spezialbetriebe im In- und Ausland durchgeführt. Im Frühling 2021 soll der Flugbetrieb wieder aufgenommen werden. Crews und Passagiere werden mit einem technisch neuwertigen Flugzeug fliegen, das aber in so gut wie jedem Detail dem historischen Modell entspricht und das Gefühl und die Erinnerungen an die einmalige Geschichte der JU-52 und der JU-AIR am Leben erhält.

JUNKERS Flugzeugwerke AG als wichtiger Partner

Mit den Junkers Flugzeugwerken AG ist in Dübendorf ein neuer technischer Betrieb für den Bau und die Wartung von historischen Flugzeugen entstanden. Er hat mit dem Bau der Junkers F 13, dem ersten Ganzmetall-Passagierflugzeug der Zivillaviatik, begonnen. Die Junkers Flugzeugwerke AG hat in der Zusammenarbeit mit den führenden Ingenieur-Büros und Zulieferern bereits viel Erfahrung gesammelt, die wir auch in der Grundüberholung der JU-52 nutzen wollen. Wir nutzen das Wissen und die Erfahrung der Junkers Flugzeug-

VORSTAND

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
 Waldmeier Kurt, CEO JU-AIR / Flieger Flab Museum



Die JU-AIR investiert deshalb in ihre Zukunft und hat mit der kompletten Restaurierung ihrer historischen JUNKERS JU-52 begonnen.

AIR auch ihre Organisation einer kompletten Erneuerung. Die JU-AIR wird sich künftig auf den Flugbetrieb als Kerngeschäft konzentrieren. Die neue Organisation wird aus den Bereichen Operation (Piloten und Kabinenpersonal), Ausbildung und Sicherheit, Bodendienste (Passagiere, Einsatzplanung, Handling) und Administration bestehen.

Der eigene Wartungsbetrieb, der bisher für laufenden Unterhalt, Reparaturen und Überholungen zuständig war, wird aufgelöst. Sowohl die technische Betreuung wie auch die Motoren-

werke AG aber auch, um die Wartung unserer Flugzeuge insgesamt an diese auszulagern. Sie werden dazu einen neuen, modernen Wartungsbetrieb nach EASA Part 145 aufbauen und haben die Ingenieure und Mitarbeitenden des Wartungsbetriebs der JU-AIR Mitte Jahr in ihre neue Wartungsorganisation übernommen und stellen so sicher, dass das jahrzehntelange Know-how zu den historischen Flugzeugen erhalten bleibt.

Die JU-AIR organisiert sich neu
 Parallel zur Grundüberholung der drei historischen JU-52 unterzieht die JU-

Betriebszahlen VFL 2018

JU-AIR/F 13/WACO/Bücker

Flugstunden	133
PAX	350
Flüge	248
Freiwilligenstunden	1017

MUSEUM

Besucher	17 495
Führungen	296
Freiwilligenstunden	3554

VFL

Mitglieder	5339
------------	------

Gesamthaft geleistete freiwillige Std. für den VFL 4571. Dabei sind die Stiftung und der Vorstand nicht inbegriffen.





wartung wird künftig durch die Junkers Flugzeugwerke durchgeführt. Für Grundüberholungen werden die Motoren an einen externen Spezialbetrieb übergeben. Dieser wird im Rahmen der Beschaffung der für die JU-AIR neuen Motoren des Herstellers Pratt & Whitney bestimmt. Nach wie vor wird die JU-AIR vor allem von Freiwilligen getragen. Rund 100 Freiwillige, zu denen auch die Piloten und Kabinenbesetzungen gehören, werden auch künftig das betriebliche Rückgrat der JU-AIR bilden.

Die JU-AIR wird sich somit auf die Operation der historischen Flugzeuge JU-52 konzentrieren. In der Operation werden die Sicherheit und das Training künftig eine noch höhere Bedeutung erhalten. Wir arbeiten bereits an neuen Programmen, die bis Ende 2020 abgeschlossen sein sollten.

Gedenken an die Verunfallten

Bei aller Freude auf die Neuerungen, die auf uns zukommen, vergessen wir aber die Menschen nicht, die am 04. August 2018 verunfallt sind oder ihre Liebsten verloren haben. Zum ersten Jahrestag des Unfalls haben wir die Angehörigen nach Dübendorf eingeladen. In einer schlichten Feier haben wir uns an die Verstorbenen erinnert.

Ein Leben für die Fliegerei – Walter Dürig

Als ehemaliger Kommandant der schweizerischen Flieger- und Fliegerab-

wehrtruppen prägte Walter Dürig Ende der 1980er-Jahre die Luftwaffe. Bis ins hohe Alter blieb er aktiv und engagiert. Am 21. Juli 2019 ist unser Ehrenmitglied, KKdt a.D. Walter Dürig in seinem 93. Lebensjahr verstorben.

Walter Dürig war in militärischen Belangen ein gefragter und kompeten-

Walter Dürig hat sein ganzes Leben in den Dienst der Fliegerei gestellt

ter Berater. Bis zuletzt war er publizistisch tätig und betrieb eine Webseite mit einem grossen Archiv an Beiträgen über die Geschichte der Luftwaffe. Er hat uns damit ein reiches Erbe hinterlassen. Schliesslich war Dürig auch ein grosser Förderer des heutigen Air Force Centers in Dübendorf und er gilt mit der Überführung der JU-52 aus dem militärischen in den zivilen Flugbetrieb als Vater der JU-AIR. Walter hat sein ganzes Leben in den Dienst der Fliegerei gestellt.

Wir sind traurig, aber auch zuversichtlich, dass die Faszination um die

Fliegerei und deren Geschichte weiter gehen wird.

Zusammenarbeit mit armasuisse Immobilien erweist sich nach wie vor als schwierig

Seit 2014 ringen wir mit der armasuisse Immobilien trotz unzähligen Besprechungen und Diskussionen um eine Lösung betreffend Mietzins für zugemietete Infrastruktur auf dem Flugplatz Dübendorf. Die Frage des «angemessenen» Mietzinses wurde insbesondere durch eine vorgängige Untersuchung der Eidgenössischen Finanzkontrolle ausgelöst. Zwar wurde, wie bereits im Jahresbericht 2016 berichtet, eine Einigung mit armasuisse Immobilien erzielt; nur: Der uns im April 2017 zugestellte Vertragsentwurf entsprach jedoch nicht den schriftlich, im Protokoll vom Dezember 2016 vereinbarten Abmachungen. In einem zeitnahen Schreiben haben wir unserem Unverständnis Ausdruck gegeben und gebeten, die Mietverträge entsprechend den Abmachungen anzupassen. Nachdem uns armasuisse gegen Ende 2019 in Aussicht gestellt hat, dass die für den VFL zentralen langfristigen Verträge für die Zeit nach 2022 rasch unterzeichnet werden können, haben wir uns entschlossen, die Mietverträge zu unterzeichnen und die aufgelaufenen Mietzinse rückwirkend zu begleichen. Diese Verträge für die Zeit nach 2022 sind für den VFL einerseits für den Betrieb des Museums, andererseits aber auch für

die Kooperation mit dem Innovationspark sowie der Werkflugplatz Dübendorf AG von grundlegender Bedeutung. Nur mit diesen Kooperationen – und dem Betrieb der JU-AIR – ist es möglich, den Verein finanziell ausgeglichen zu führen. Leider hält uns armasuisse Immobilien nun erneut mit unterschiedlichsten Begründungen, Abklärungen und Koordinationen hin. Der Stiftungsrat ZSMLW wird nun in Betracht ziehen, die im Jahr 2020 auslaufende Leistungsvereinbarung mit der Zentralstelle Historisches Armeematerial (ZSHAM) nicht mehr zu erneuern. Wir hoffen aber dennoch, dass sich bald eine für alle Parteien einvernehmliche und zufriedenstellende Lösung finden lässt, um so dem VFL auch nach 2022 eine längerfristige Perspektive und eine Vision geben zu können.

Finanzielle Stabilität des Vereins auch 2019 und in den folgenden Jahren dank hohem Eigenkapital

Erwartungsgemäss schliesst der VFL das Geschäftsjahr 2019 ohne den Flugbetrieb mit einem Verlust von knapp 200 000 Franken ab. Dies ist leicht besser als budgetiert. Dank dem hohen Eigenkapital des Vereins von nahezu 2 000 000 Franken per 01.01.2019 ist nicht nur der Jahresverlust von 2019, sondern auch der budgetierte Verlust von 2020 – aufgrund der Verlagerung des Wartungsbetriebes in die JUNKERS Flugzeugwerke AG leicht geringer als 2019 – verkraftbar. Mit der sukzessiven Aufnahme des Flugbetriebes 2021 erwarten wir eine allmähliche Verbesserung der finanziellen Lage. Wir sind voller Zuversicht, nach einer gewissen Übergangszeit zu alter Stärke zurückzufinden, um für künftige Herausforderungen wieder gut gewappnet zu sein. Wie bereits erwähnt, machen unsere operativen (Erneuerung Flotte) und strategischen Initiativen (Werkflugplatz) erfreuliche und gute Fortschritte. Unsere erneuerte, zukunftsgerichtete Struktur, die fokussierte Strategie bis 2022 wie auch die sich bietenden Optionen nach 2022 (Strategie 2023), und die äusserst starke Vereinskultur bleiben

wichtige Erfolgsfaktoren bei der stetigen Weiterentwicklung unseres Vereins.

Mitgliederzahl stabil

Sie erinnern sich, seit 2017 haben wir die Rundflüge auf Vereinsmitglieder beschränkt. Dies bedeutet, dass mit dem Kauf eines Rundfluges auch eine einjährige Vereinsmitgliedschaft verbunden ist (Mitglieder aus Rundflügen). Die Anzahl «normaler» Vereinsmitglieder lag Ende 2018 bei 5137. Da im Vereinsjahr 2019 keine Rundflüge mit der JU-52 durchgeführt wurden, werden 2019 auch keine Mitglieder aus Rundflügen mehr in unserem Bestand ge-

im Museum aus. Noch nie war die Anzahl Besucher in den letzten 15 Jahren so tief wie heute. Die 17 495 Besucher im 2019 entsprechen gegenüber dem Vorjahr nicht nur einem Rückgang von 20%, sondern entspricht auch in etwa der Hälfte der Anzahl Besuche im Jahr 2004 (34 195 Besucher). An einen finanziell ausgeglichenen Betrieb des Museums ohne Flugbetrieb der JU-AIR ist nicht zu denken – trotz diverser innovativer Attraktivitäten. Weder die Mitglieder- und Sponsorenbeiträge, noch die Einnahmen aus den Events, und den Museums-Eintritten vermögen die Ausgaben nur annähernd zu decken. Wir sind darauf angewiesen, das



führt. Die Mitgliederzahl Ende 2019 betrug 5339 und hat somit gegenüber 2018 leicht um 4% zugenommen. Dies ist unter den gegebenen Umständen eine hervorragende Leistung. BRAVO! Die Mitglieder glauben genauso wie wir an eine Zukunft!

Anzahl Besucher im Museum rückläufig

Anders als bei der Mitgliederzahl sieht die Situation bei den Anzahl Besuchern

Museum mit Überschüssen aus dem Betrieb der JU-AIR quer zu subventionieren. Dies zeigt, wie schwierig – wenn nicht unmöglich – es ist, ein Museum selbsttragend zu betreiben. Die Zeiten werden immer schnelllebig und die Ansprüche – und damit die finanziellen Aufwendungen – immer höher. Wie bereits auch schon im letzten Jahresbericht erwähnt, werden wir hier sicherlich auch weiterhin kreative Impulse, etwa im Bereich medialer Umsetzun-

gen, realisieren und verstärken müssen. Vorerst sind jedoch die Prioritäten auf die Wiederaufnahme des Flugbetriebes bei der JU-52 gelegt.

Führungen im Museum sinken ebenfalls

Eine gleiche Entwicklung wie bei der Anzahl Besucher ist leider auch bei den Anzahl Führungen zu beobachten. Mit 296 interessanten und spannenden Führungen im Jahr 2019 hat sich die Anzahl gegenüber dem Vorjahr (369 Führungen) um 20% verringert. Noch nie war die Anzahl Führungen in den letzten 15 Jahren kleiner wie im Jahr 2019. Auch hier: Die Anzahl Führungen hat sich in den letzten 15 Jahren nahezu halbiert (2004: 515 Führungen). Dies, obwohl die Qualität der Führun-

Flugbetrieb wird 2021 wieder aufgenommen

Während wir Ende 2018 davon ausgegangen sind, dass der Flugbetrieb 2019 wieder sukzessive aufgebaut werden kann, haben wir uns entschieden, die Flugzeuge in einem weltweit einzigartigen Projekt von Grund auf neu zu überholen. Mit der Konsequenz, dass weder 2019, noch 2020 Rundflüge durchgeführt werden können. Erst im Verlauf von 2021 wird der Flugbetrieb mit der HB-HOS wieder aufgenommen, welcher dann sukzessive weiter ausgebaut werden soll. Wann, welche der drei JU-52 HB-HOS, HB-HOP und HB-HOY wieder den Flugbetrieb aufnimmt, ist aktuell noch offen. Dies hängt nicht zuletzt von den notwendigen und vorhandenen finanziellen Mittel wie auch

(Bücker, WACO, F 13) nicht; die deutliche Abnahme im Bereich des Museums von 4045 Stunden (2018) auf 3'554 Stunden im Jahr 2019 (-12%) jedoch schon. Auch wenn die Anzahl Freiwilligenstunden geringer ist als in den Vorjahren, wurde tolle Arbeit geleistet. Arbeit, die in der heutigen Zeit nicht mehr selbstverständlich ist. Arbeit, die nach wie vor für einen Verein wie den VFL unverzichtbar und unbezahlbar ist. Herzlichen Dank all jenen, die den Verein mit Freiwilligenarbeit unterstützen und so zum Erfolg des Vereins beitragen. Es kann nicht genügend oft betont werden, wie wichtig diese Freiwilligenarbeit für den Verein ist. Nur dank dieser entsteht auch der Zusammenhalt welche den VFL und auch die Luftwaffe auszeichnen.

Erneute Zunahme der Spenden

Erfreulich haben sich die Spenden entwickelt; gerade im für uns schwierigen Jahr 2019. Die Spenden sind von 18 141 Schweizer Franken im Jahr 2018 auf 32 238 Schweizer Franken (+78%) angestiegen. Toll! Ganz herzlichen Dank für dieses Sympathiebekenntnis. Besten Dank! Herzlichen Dank auch an die Sponsoren für ihre Beiträge! Merci.

Budget 2020

Das vom Vorstand anlässlich der Sitzung vom 22. Oktober 2019 genehmigte Budget für das Vereinsjahr 2020 sieht gegenüber 2019 einen leicht geringeren Ausgabenüberschuss von rund 133 000 Schweizer Franken vor. Der Ausgabenüberschuss resultiert aufgrund einem budgetierten Verlustes in der Sparte JU-Air von rund 166 000 Schweizer Franken. Mit der Wiederaufnahme der Rundflüge an Ostern 2021 gehen wir dann wieder von einem ausgeglichenen Budget im Jahr 2021 aus.

Ausblick

Für das erste Halbjahr 2020 hat die Unfalluntersuchungsstelle SUST den Schlussbericht zum Absturz der HB-HOT in Aussicht gestellt. Wir werden den Bericht sehr genau studieren und sicherstellen, dass wir das Maximum aus den Untersuchungen lernen und



Foto: Robert Bösch

als Sicherheitsgewinn in die neu organisierte JU-Air einbringen können. Die Sicherheit von Crew und Passagieren steht bei uns weiterhin kompromisslos an erster Stelle.

Die im letzten Jahr begonnene Grundüberholung der HB-HOS wird weitergeführt. Die Detailplanungen, Vermessungen, Strukturberechnungen, Herstellung von neuen Teilen und deren Montage zu ganzen Komponenten laufen Hand in Hand. Wir machen gute Fortschritte!

Anstelle der JU-52 werden 2020 Rundflüge mit den Junkers F 13 sowie anderen historischen Flugzeugen, wie z.B. mit dem Bücker, durchgeführt. Es freut uns an dieser Stelle erwähnen zu dürfen, dass die zweite Junkers F13 (HB-RIA) fertig gestellt ist und in den kommenden Monaten ihren Erstflug durchführen wird. Die F 13 werden zudem an zahlreichen Anlässen zu sehen sein. So kann das unverwechselbare Geräusch der Sternmotoren am Himmel über Dübendorf wahrgenommen werden – auch dann, wenn die legendären JU-52 im Jahr 2020 noch nicht fliegen.

Dank

Ich bedanke mich für das Vertrauen und das Engagement, welches Sie, lie-

Der vernünftige Mensch passt sich der Welt an.

Der Unvernünftige besteht auf dem Versuch, die Welt sich anzupassen.

be Mitglieder, dem Verein entgegengebracht haben. Nur Dank Ihnen konnte in den letzten Jahren der Erfolg des VFL erreicht werden. Dieser Erfolg hilft auch, Rückschläge zu verkraften. Es ist mir ein ausserordentliches Anliegen, Kurt Waldmeier für seinen unermüdlischen Einsatz, sein beispielhaftes Engagement, seinen nie endenden Enthusiasmus und Elan zu danken.

Ohne seine Leidenschaft, seinen gewaltigen Einsatz, seinen überschäumenden Optimismus, seine Motivationsfähigkeit und ohne seine Hartnäckigkeit wäre der VFL heute nicht da, wo er ist. Herzlichen Dank! Danken möchte ich aber auch den weiteren Mitgliedern des Vereinsvorstandes sowie dem Stif-

tungsrat für die tatkräftige Unterstützung, allen Mitarbeitenden des Airforce Centers, sowie den vielen Freiwilligen. Mit Ihnen zusammen zu arbeiten ist eine grosse Freude und Bereicherung.

Ganz besonders bedanken möchte ich mich auch bei unseren Gönnern und Sponsoren für ihre Unterstützung und ihre Treue.

Den Fortschritt verdanken wir Menschen, die Dinge versucht haben, von denen sie gelernt haben, dass sie nicht gehen.

Und übrigens: Der vernünftige Mensch passt sich der Welt an. Der Unvernünftige besteht auf dem Versuch, die Welt sich anzupassen. Aus diesem Grund hängt aller Fortschritt von unvernünftigen Menschen ab.

Ich freue mich auf ein aufbauendes und fortschrittliches 2020!

Ihr Präsident

Urs Loher



gen unvermindert hoch, die Führer genauso engagiert und motiviert packende und lebendige Geschichten zu erzählen wissen und auf viele Details der Ausstellungsobjekte hinweisen können als vor 15 Jahren. Herzlichen Dank, liebe Museumsführer, für die tolle Vermittlung der Geschichte rund um die Militäraviatik und Fliegerabwehr. Ich bin überzeugt, dass mit der Wiederaufnahme der Rundflüge im nächsten Jahr sowohl die Anzahl Besucher im Museum als auch die Anzahl Führungen wieder deutlich zunehmen werden.

von allfälligen, noch zu erlassenden Auflagen des BAZL ab. Diese dürften uns nach Erscheinen des Unfallberichtes (Mitte 2020) kommuniziert werden.

Nach wie vor gibt es keine Hinweise darauf, dass eine technische Ursache zum Unfall der HB-HOT geführt hätte.

Freiwilligenstunden: Deutliche Abnahme

Bei JU-AIR wurden 2019 noch gerade 1017 Freiwilligenstunden geleistet. Diese Abnahme (-84%) gegenüber dem Vorjahr überrascht aufgrund des sehr geringen Flugbetriebes in der JU-AIR

Jahresrechnung 2019 und Budget 2020

Der Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) schliesst das Vereinsjahr 2019, welches aus finanzieller Sicht ein Übergangsjahr für den Verein darstellte, mit einem Verlust von CHF -193'423 ab und somit rund CHF 15 000 besser als das revidierte «Budget 2019 ohne Flugbetrieb». Die Bilanzsumme unseres Vereins betrug per Ende 2019 gut CHF 5.4 Mio. Die Jahresrechnung 2019 im Budgetvergleich sowie die neue Zielvorgabe für das Jahr 2020 sind in der nebenstehenden Tabelle ersichtlich.

Der Bereich «Verein» weist einen Gewinn von gut TCHF 10' auf. Damit wurde das Budget 2019 leicht übertroffen. Dies bei einer Mitgliederzahl ohne Flugbetrieb von 5339 Mitgliedern. Für unseren Verein ist jeder Vereins- sowie Spendenbeitrag eine grosse Hilfe bei der Realisation die Geschichte der Schweizerischen Luftwaffe in einer breiteren Öffentlichkeit auch in Zukunft in unserem Museum zu präsentieren.

In der Sparte «Museum/Kiosk» schloss die Rechnung mit einem Gewinn von gut TCHF 4' auf budgetiertem Niveau ab. Die Mietzinsbelastungen gegenüber der Armasuisse Immobilien, Bern konnten bereinigt werden und sind abschliessend beglichen. Die Einnahmen aus Museumsbesuchern erfüllten die budgetierten Erwartungen. Die erbrachten Aufwendungen zu Gunsten der Stiftung Museum und Historisches Material der Luftwaffe (MHMLW) wur-

den gemäss der Leistungsvereinbarung vollumfänglich erbracht und in Rechnung gestellt.

Die Einnahmen aus dem verpachteten Restaurationsbetrieb wurden pünktlich überwiesen. Die anstehenden Unterhalt- und Reparaturenkosten wurden planmässig realisiert und abgeschrieben. Mit einem Gewinn von TCHF 18' wurde die Zielvorgabe für das Jahr 2019 leicht übertroffen.

Die Sparte JU-AIR, in diesem Vereinsjahr praktisch ohne Flugbetrieb, realisierte einen Verlust über CHF – 226'. Damit schloss die Sparte um rund CHF 10' besser als das nach der Generalversammlung erstellte revidierte «Budget 2019 ohne Flugbetrieb» ab. Der Umsatz beinhaltet u.a. die Flugeinnahmen mit dem Bucker, WACO und der Junkers F 13. Aus den Rückstellungen lösten wir CHF 250' zugunsten des Wiederaufbaues der JU-Air Flotte auf.

Der übrige Betriebsaufwand beläuft sich entsprechend den neuen Gegebenheiten mehr oder weniger im Rahmen der Budgetvorgaben.

Das Gesamtergebnis 2019 schloss mit einem Verlust von TCHF -193'423 ab. Wir blicken, dank dem unveränderten hohen Engagement zahlreicher freiwilliger Helferinnen und Helfer sowie grosszügigen Gönner- und Sponsorenbeiträgen, auf ein aus finanzieller Sicht stabilisiertes Vereinsjahr 2019 zurück.

Dank hohem Eigenkapital kann der Verein den diesjährigen sowie auch den für das Jahr 2020 budgetierten Verlust gut verkraften. Obwohl uns mit der Wiederaufnahme des Flugbetriebes mit der JU-Flotte ein weiteres Übergangsjahr bevorsteht, ist der Vereinsvorstand überzeugt, dass der budgetierte Verlust für das neue Vereinsjahr 2020 realisierbar ist.

* Budgetrevision 2019 (ohne Flugbetrieb)

VFL VEREIN	Budget 2019	Rechnung 2019	Budget 2020
Ertrag	*213 000	221 404	201 500
Ausgaben	204 000	211 306	197 000
Gewinn	9 000	10 098	4 500
MUSEUM/KIOSK			
Ertrag	1 138 000	1 128 628	960 500
Ausgaben	1 134 000	1 124 088	951 500
Gewinn	4 000	4 540	9 000
REST. HOLDING			
Ertrag	60 000	60 000	60 000
Ausgaben	45 000	41 494	45 000
Gewinn	15 000	18 506	15 000
JU-AIR			
Ertrag	*930 000	278 541	309 000
Ausgaben	1 166 500	505 108	470 500
Gewinn	-236 500	-226 567	-161 500
GESAMTRECHNUNG			
Ertrag	*2 341 000	1 688 573	1 531 000
Ausgaben	2 549 500	1 881 996	1 664 000
Gewinn	-208 500	-193 423	-133 000



Protokoll 23. ordentliche GV des VFL vom 27. April 2019

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der 22. ordentlichen Generalversammlung vom 21. April 2018
4. Jahresbericht 2018 des Präsidenten VFL
5. Jahresrechnung 2018 und Verwendung des Reinerlöses
6. Festlegen der Mitgliederbeiträge 2019
7. Wahlen
8. Beschlussfassung über allfällige schriftliche Anträge der Mitglieder nach Art. 8, Abs. 7h der Statuten
9. Verschiedenes

1. Begrüssung

Der Präsident VFL, Herr Urs Loher, begrüsst die anwesenden Mitglieder zur 22. ordentlichen Generalversammlung; im speziellen alt-Nationalrat, Herr Lothar Ziörjen, Stadtpräsident von Dübendorf, Herr Heinz Jauch, alt-Stadtpräsident von Dübendorf und die Gemeindevertreter der Anrainergemeinden des Flugplatzes Dübendorf. Die Mitglieder des Stiftungsrates, insbesondere Frau alt-Regierungsrätin Rita Fuhrer. Ebenso begrüsst er die ehemaligen Präsidenten des VFL und dessen Vorgängerorganisationen und die ehemaligen Kommandanten der Luftwaffe. Zuletzt seien auch die Vertreter des VBS und aus der Wirtschaft, die Delegation des Fliegermuseums Altenrhein, unsere Partnerorganisationen, ZSHAM, HAMFU, die IG Uem sowie die Medienvertreter herzlich begrüsst. Den Medienvertretern wird bereits im Voraus für die unterstützende und wohlwollende Berichterstattung der VFL GV gedankt.

Leider mussten sich einige Ehrengäste und Mitglieder entschuldigen – sie wünschen uns allesamt eine gelungene GV, eine zügige Abhandlung der Traktanden und das Glück der Tüchtigen für das kommende Vereinsjahr.

Einleitung

Was sagt man, wenn das Unsagbare passiert, resp. passiert ist? Genau diese Frage hat sich am 04. August des letzten Jahres gestellt und sie stellt sich immer wieder, wenn wir auf das unfassbare Ereignis zurück blicken, so auch jetzt und hier. Was immer wir sagen, das tragische Ereignis kann nicht mehr rückgängig gemacht werden – so sehr wie wir uns dies wünschen.

Es gehört zum Leben, dass immer wieder Dinge geschehen, die man kaum glauben mag. Plötzlich wird uns wieder bewusst, dass das Leben hauptsächlich darin besteht, mit dem Unvorhergesehenen, resp. Unvorhersehbaren fertig zu werden. Das Leben besteht aber auch darin, nach Wegen und Möglichkeiten zu suchen die Gegenwart zu bewältigen. Die Gegenwart bewältigen kann nur, wer an die Zukunft glaubt. Keiner glaubt mehr an die Zukunft wie unser CEO, Kurt Waldmeier und der Vorstand unseres Vereins. Nur so ist es möglich, von der schweren Zeit Abschied zu nehmen und diese hinter sich zu lassen.

Lichtblicke sind insbesondere, die grossen Anstrengungen von Kurt die grosszügigen Sponsoren, die Unterstützung und die erfahrene Sympathie, die allesamt dazu beitragen, dass die Tante JU weiterfliegen wird – auch wenn es vorerst noch etwas dauert. Ein Lichtblick ist aber auch das absehbare Ende langwieriger Diskussionen im Beisein

- des Generalsekretariats VBS,
- der armasuisse Immobilien,
- der Luftwaffe,
- der Zentralstelle Historischen Armeematerials,
- des BAZL,
- des Kantons Zürich,
- des Innovationsparkes Dübendorf sowie
- der Gemeinde Dübendorf



hinsichtlich der Rolle des Airforce Centers, des Museums und der JU-AIR nach 2022, d.h. nach dem Auslaufen der bestehenden Baurechtsverträge. Diese Rolle, resp. die Strategie 2023, beinhaltet Aktivitäten des VFL im Bereich der Aviatik, z.B. im Zusammenhang mit dem Bau von weiteren Junkers F 13 Flugzeugen, den flugbetriebsnahen Dienstleistungen, z.B. im Zusammenhang mit der JU-52 oder in deren Umfeld, beispielsweise im Zusammenhang mit dem Betrieb des Werkflugplatzes Dübendorf, des Weiterbetriebs des Museums, wie auch die Organisation von verschiedenen Events. Damit sei auch nochmals gesagt, dass trotz Auflagen des BAZL, sowie der geplanten Grundüberholung der zwei, resp. drei JU-52 dem Weiterbetrieb der JU-AIR aus heutiger Sicht grundsätzlich nichts im Wege steht, genauso wenig dem Weiterbetrieb des Airforce Centers – im Gegenteil – wir streben dessen Ausbau und die Schaffung neuer Arbeitsplätze an. Dieser Stand der Diskussionen konnte nur Dank intensiver Kommunikation erreicht werden.

Einer, der die grosse Komplexität der Kommunikation meisterhaft anwendet, ist Christian Gartmann. Als Sprecher der JU-52 hat er es verstanden, das grosse Medienecho nach dem Unfall der JU-52 geschickt auf einer sachlichen Ebene zu halten und offen, glaubwürdig und einfühlsam zu kommunizieren. Dadurch waren die meisten Medienberichte von der Pietät gegenüber den Angehörigen der Opfer, sowie der Bestürzung und Betroffenheit über den Absturz, geprägt. Wie er dies geschaffen hat, dürfte interessant sein. Deshalb bin ich gespannt auf seine Ausführungen und seine Sicht der Dinge.

Christian Gartmann wird zur Wahl in den Stiftungsrat der Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe gratuliert und er wird für die Bereitschaft, die Grussadresse an uns zu richten verdankt.

Im Anschluss folgen Ausführungen von Christian Gartmann zum Thema «Krisenkommunikation». Erläutert wird die Arbeit in diesem Feld und der tragische Unfall der JU-52 wird nochmals aus Sicht der Krisenkommunikation sachlich dargestellt. Es folgt auch eine Bilanzierung mit positiven und verbesserungsfähigen Punkten. Insgesamt zeigt sich aber, dass die frühe und stetige Kommunikation sicherlich das Richtige war.

Christian Gartmann wird durch den Präsidenten verdankt, wobei insbesondere die gute Zusammenarbeit in diesen schwierigen Stunden hervorgehoben wird. Diese brachte dem VFL viel Verständnis und Goodwill, ganz allgemein wurde die Glaubwürdigkeit gefördert.

Anschliessend folgen die Sachgeschäfte der GV, es wird nochmals die Traktandenliste vorgestellt. Ebenfalls wird festgehalten, dass die Einladung zur GV statuten- und termingerecht versandt wurde.

2. Wahl der Stimmzähler

Als Stimmzähler werden vorgeschlagen und einstimmig gewählt:

Herr Andi Köhler, für den rechten Block von der Bühne hergesehen;
Herr Marc Dizerons, für den linken Block von der Bühne hergesehen.

Der Präsident dankt den Beiden für ihre Bereitschaft, dieses Amt zu übernehmen und macht gleichzeitig darauf aufmerksam, dass nur Vereinsmitglieder stimmberechtigt sind.

Es sind 278 stimmberechtigte Personen anwesend, somit beträgt das absolute Mehr: 140.

3. Protokoll der 22. ordentlichen Generalversammlung vom 21. April 2018

Das Protokoll der letztjährigen Generalversammlung wurde zusammen mit der Einladung, dem Jahresbericht und der Jahresrechnung als Beilage zur Broschüre «Berichte aus dem Air Force Center» und des Online Magazins «GAZETTE» an alle Mitglieder versandt. Die zugestellte Publikation ist eine Zusammenfassung der GAZETTE online.

Die Anwesenden haben keine Fragen zum Protokoll und es wird einstimmig genehmigt. Ebenso wird der Aktuar, Gilles Gächter für die Erstellung des Protokolls verdankt.

4. Jahresbericht 2018 des Präsidenten VFL

Der ausführliche Jahresbericht 2018 des Präsidenten wurde ebenfalls mit der Einladung zur Generalversammlung versandt. Im Weiteren wurden Informationen im Zusammenhang mit dem Unfall vom 04. August 2018 direkt in Papierform, per E-Mail oder mit dem Rechnungsversand zugestellt. Die Informationen konnten indirekt aus den Medien entnommen werden. Der Präsident verzichtet deshalb auf einen detaillierten Kommentar, geht aber dennoch auf die wesentlichen Punkte ein.

Verständlicherweise wurde das gesamte letztjährige Vereinsjahr vom tragischen Unfall vom 04. August beherrscht und überschattet. Dies, obwohl das Vereinsjahr bis zu diesem Datum im Sommer, sehr vielversprechend und wie schon gewohnt ausserordentlich erfreulich seinen Lauf nahm. Der Flugbetrieb verlief reibungslos, die Passagiere waren begeistert, die finanziellen Zahlen waren in allen Belangen hervorragend – bis zum 04. August, wo das wie gewohnt komfortable Vereinsleben ein jähes Ende nahm. Es galt einen Überblick über die Situation zu erhalten, diese zu stabilisieren und wieder eine Vorwärtsstrategie zu entwickeln. Ja, dies beschäftigt uns bis heute und ist noch immer nicht abgeschlossen.

Hinsichtlich des Unfalls haben wir Sie periodisch, offen und transparent informiert. Das Ereignis erzeugte ein gewaltiges Echo in den Schweizer Medien. Im Rückblick waren weitaus die meisten Medienberichte sehr wohlwollend, von der Pietät gegenüber den Angehörigen der Opfer sowie der Bestürzung und Betroffenheit über den Absturz geprägt. Die Erörterungen über die Unfallursache durch Sachverständige zeichneten sich durch die ehrliche Suche nach dem noch Unerklärlichen aus. In einem Vorbericht der SUST vom 15. August 2018 wird der Unfallhergang kurz beschrieben. Der Schlussbericht liegt noch nicht vor. Zwischenberichte zeigen bis zum heutigen Tag keine technischen Gründe oder gar Mängel auf, die zum Absturz geführt hätten. Auch über die Weiterführung des Flugbetriebs durch die JU-AIR haben wir Sie verschiedentlich informiert und entsprechend dem jeweiligen Informationsstand aufdatiert, sei es mittels direkter Schreiben oder Medien. Aus diesem Grund möchte ich auch nicht mehr weiter auf die Ereignisse vom 04. August eingehen.

Obwohl wir im vergangenen Jahr lernen mussten, dass die Bäume nicht unbeschränkt in den Himmel wachsen, blicke ich im Bereich des Vereins als auch im Bereich des Museums auf eine sehr zufriedenstellende Entwicklung im vergangenen Jahr zurück.

Erfolg ist nicht endgültig, Rückschläge auch nicht: Mut weiter zu machen ist das, was zählt!

Unter der Leitung des Geschäftsführers Herrn Kurt Waldmeier hat man den Mut aufgebracht, weiterzumachen und es ist gelungen,

- Die Mitgliederzahl auf über 8000 zu stabilisieren – auch wenn ein geringer Rückgang der Mitgliederanzahl im Vergleich zum Vorjahr zu verzeichnen war. Dieser geringe Rückgang um knapp 3% ist darauf zurück zu führen, dass es nach dem Unterbruch der JU-52 Flüge nach dem Unfall keine Neu-Mitglieder mehr aus den Rundflügen gegeben hat. Die Anzahl «normaler» oder «ordentlicher» Vereinsmitglieder hat gar um 8% auf 5137 Mitglieder zugenommen. Die JU-52 ist und bleibt beliebt und populär – und ist noch immer ein enormer Sympathieträger.
- Es ist uns weiter gelungen, die Museumsführungen gegenüber 2017 mit 6% deutlich zu steigern, dies nachdem bereits letztes Jahr ein Anstieg von 4% zu verzeichnen war. 369 Führungen bedeuten mindestens eine Führung pro Öffnungstag, manchmal sogar zwei.
- Zudem konnte die Anzahl Besucher leicht gesteigert werden, obwohl wir das Museum aufgrund des Unfalls zwei Wochen geschlossen hatten.

Selbstverständlich sind sämtliche mit dem Betrieb der JU-AIR zusammenhängenden Zahlen aufgrund des tragischen Unfalls negativ. Dies betrifft insbesondere die Anzahl Passagiere wie auch die Anzahl Flugstunden aber auch die Freiwilligenstunden. Entgegen den Aussagen im Jahresbericht ist in den Jahren 2019 und 2020 nicht mit JU-Flügen zu rechnen. Die vom Vor

stand beschlossene Gundüberholung der Flugzeuge bedeutet, dass sämtliche Systeme und Einzelteil der Flugzeuge so geprüft und revidiert werden, dass sie als sicher für eine bestimmte, erneute Betriebszeit zertifiziert werden können. Die Flugzeuge gelten danach als technisch so gut wie neuwertig. Zahlreiche tragende Teile an Flügeln, Rumpf, Fahrwerk, Leitwerken und Steuerflächen sowie Teile der Motoren und des Treibstoffsystems werden bei der Überholung vorsorglich durch neue Teile ersetzt. Da neue Teile für die historischen, mittlerweile gut 80-jährigen JU-52 nicht mehr erhältlich sind, müssen sie von zertifizierten Zulieferern in aufwendiger Einzelfertigung neu hergestellt werden. Dies führt dazu, dass die Totalrevision eines Flugzeugs voraussichtlich mehr als 20 Monate dauern wird. Die JU-52 der JU-AIR werden deshalb erst im Frühling 2021 wieder abheben können. Wir sind überzeugt, dass sich dieser kompromisslose Aufwand lohnt und einen langen, sicheren Betrieb der JU-AIR ermöglichen wird.

Alles in allem bin ich der Ansicht, dass wir gut aufgestellt sind und – trotz den möglicherweise aktuellen Turbulenzen, mit Recht auf eine gute Zukunft hoffen können. Die Basis und Vorkehrungen hierzu sind auf jeden Fall gelegt.

Dank

Dies alles ist das Resultat der unermüdlichen Arbeit unseres Airforce Center Teams unter der Leitung von Kurt Waldmeier sowie den vielen Freiwilligen in den verschiedensten Bereichen. Herzlichen Dank dafür.

Die grosse Attraktivität des Museums, die erfahrenen Sympathien und Anteilnahme im Bereich der JU-AIR ist aber auch ein Ausdruck der Wertschätzung der Bevölkerung gegenüber dem immensen persönlichen Engagement der vielen Freiwilligen. Gibt es einen schöneren Lohn für den unermüdlichen, engagierten und immensen Einsatz?

Nochmals ein GROSSES Dankeschön geht an den Geschäftsführer, Herrn Kurt Waldmeier. Herzlichen Dank auch an den Finanzchef, Herrn Armin Felder.

Herzlichen Dank auch an alle, die zum Erfolg beigetragen haben und tagtäglich dazu beitragen!

In Memoriam

Im Jahr 2017 haben uns leider 46 Vereinsmitglieder für immer verlassen. Stellvertretend für alle 20 Opfer der am 04. August 2018 tragisch verstorbenen Vereinsmitglieder werden die drei Crewmitglieder aus dem Kreis der Freiwilligen, Peter Metz, Ruedi Johner und Yvonne Blumer stellvertretend genannt. So wird heute im Rahmen der GV Andacht gehalten.

Diverse Anmerkungen

Dass wir das turbulente vergangene Jahr – mit hoffentlich nicht wieder kehrenden Ereignissen – doch noch so gut gemeistert haben, ist der Verdienst

- der vielen freiwilligen Helfer und Helferinnen im Museum und bei der JU-AIR – mit insgesamt über 10 000 Arbeitsstunden,
- aber auch der grosszügigen – und vor allem treuen – Sponsoren,
- sowie dem unermüdlichen und hoch motivierten Profiteam unseres VFL.



Sie sind der Garant dafür, dass wir – mindestens bis zum Heimfall der Infrastruktur an den Bund – d.h. bis 2022 das Museum betreiben und den Betrieb der JU-AIR sicherstellen und die JU-52 wiederaufbauen können.

Jedem Einzelnen, der sich in irgendeiner Art und Weise zum Wohle unseres Vereins eingesetzt hat und einsetzt, danke ich persönlich für dieses bewundernswerte und grosse Engagement. Dafür zollt ihnen Respekt und Anerkennung. Erlauben Sie mir noch eine Anmerkung zum Budget 2019:

Das Budget 2019 wurde statutengemäss vom Vorstand erstellt und anlässlich der Vorstandssitzung vom 25. September 2018 verabschiedet. Zu diesem Zeitpunkt sind wir davon ausgegangen, dass im Jahr 2019 – zumindest reduziert – JU-52 Flüge für Vereinsmitglieder wieder angeboten werden können. Deshalb haben wir, wie Sie dem Ihnen mit der Einladung zugestellten Budget entnehmen konnten, für das Vereinsjahr 2019 mit einem Einnahmenüberschuss von 60 000 Schweizer Franken gerechnet. Dieser Einnahmenüberschuss wurde im Budget 2019 mit dem Vorbehalt der Wiederaufnahme des Flugbetriebes vermerkt.

Zwischenzeitlich hat der Vorstand jedoch wie bereits mitgeteilt beschlossen, sämtliche Flugzeuge einer kompletten Grundüberholung zu unterziehen. Der Vorstand hat dann anlässlich der ausserordentlichen Vorstandssitzung vom 18. März 2019 das Budget 2019 entsprechend angepasst und genehmigt.

Die Einzelheiten sehen Sie aufgeblendet. Während die Sparten «VFL Verein», «Museum/Kiosk» und «Rest. Holding» weitgehend unverändert blieben, mussten insbesondere beim Flugbetrieb erhebliche Anpassungen vorgenommen werden.

Der budgetierte Verlust von gut 200 000 Schweizer Franken geht zu Lasten des Eigenkapitals. Dieses betrug per 01.01.2019 knapp 2 Mio. Franken. Somit kann die finanzielle Stabilität nicht nur im laufenden, sondern auch im nächsten Jahr gewährleistet werden. Ab 2021 rechnen wir mit – zumindest eingeschränktem – Flugbetrieb, sodass wir dann wieder ein zumindest ausgeglichenes Budget präsentieren können.

Allfällige Fragen zum Budget 2019 wird Ihnen der Finanzchef, Herr Armin Felder, im Anschluss an den nun nachfolgenden finanziellen Teil sicherlich gerne beantworten.

Der Jahresbericht 2018 wurde einstimmig genehmigt.

5. Jahresrechnung 2018

Die Jahresrechnung 2018 wurde ebenfalls zusammen mit der Einladung zur Generalversammlung versandt. Der Finanzchef, Armin Felder, beschränkt sich somit auf eine Zusammenfassung. Die grosszügigen Leistungen der Sponsoren wurden explizit erwähnt. Der Einnahmenüberschuss 2018 beträgt CHF 53 010.–

An dieser Stelle ein Dankeschön an alle Mitglieder, welche ihren Mitgliederbeitrag jeweils pünktlich bezahlen und grosszügigerweise aufrunden.

Revisorenbericht

Herr Guido Niederberger, leitender Revisor der Firma «berater&partner AG» liest den Bericht der Revisionsstelle zur eingeschränkten Revision vor. Er empfiehlt diesen zu genehmigen. Dieser Bericht wurde ebenfalls zusammen mit der Einladung versandt.

Die Generalversammlung genehmigt die Bilanz und die Erfolgsrechnung einstimmig, und erteilt damit dem Vorstand Décharge.

Verwendung Jahreserfolg

Der Vorstand beantragt der Generalversammlung, den Jahreserfolg wie folgt zu verwenden: CHF 53 010.– auf die neue Rechnung vorzutragen und dem Eigenkapital gutzuschreiben.

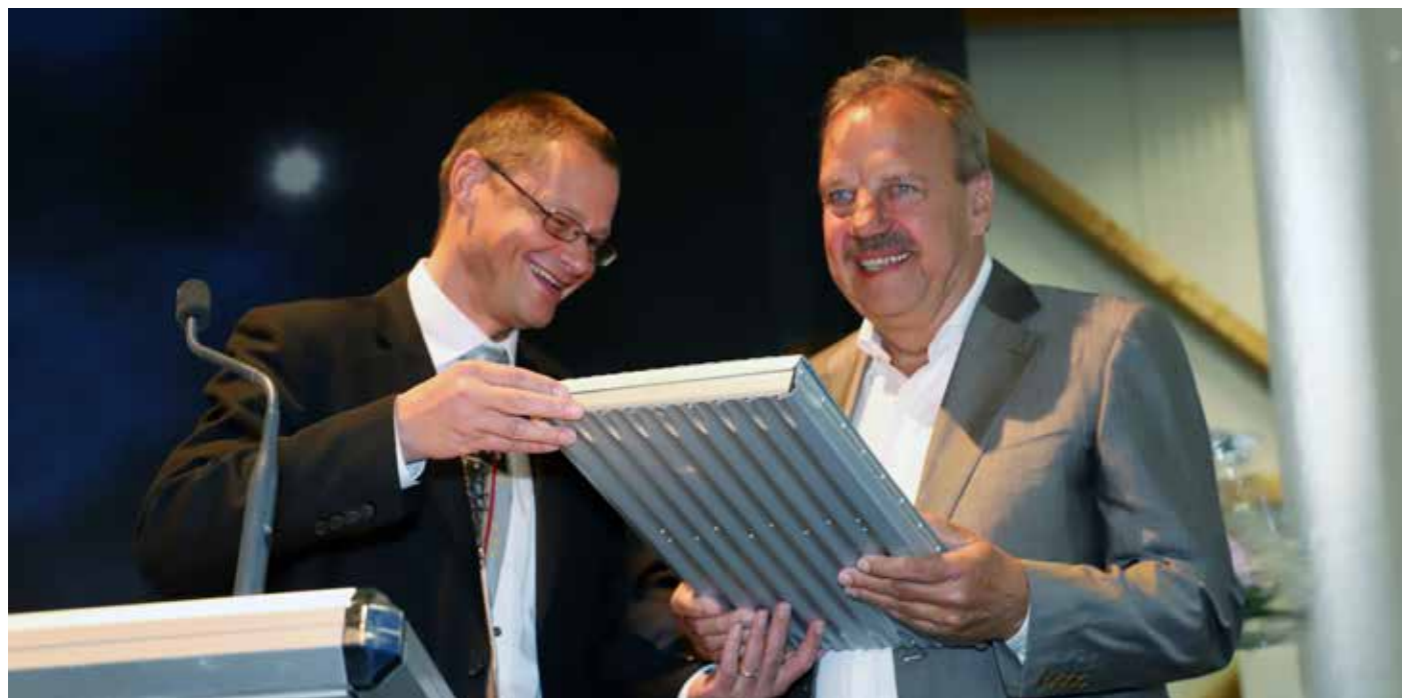
Der Antrag wird einstimmig genehmigt.

Dank

An dieser Stelle wird der Finanzchef, Armin Felder und der Geschäftsführer, Kurt Waldmeier für die seriöse Geschäftsführung, den gewissenhaften Umgang mit den finanziellen Mitteln verdankt. Aber auch für das beispielhafte Engagement die finanzielle Stabilität des Vereins unter allen Umständen sicherzustellen und den Verein weiter zu entwickeln

6. Festlegen der Mitgliederbeiträge 2019

Der Vorstand schlägt Ihnen vor, aufgrund der finanziellen Ausgangslage den bisherigen Jahresbeitrag erneut zu belassen. Der Jahresbeitrag ist somit seit nahezu 16 Jahren unverändert.



Es sind dies
CHF 30.– für Einzelmitglieder
CHF 100.– für Kollektivmitglieder.
Der Vorschlag wird einstimmig angenommen.

7. Wahlen

Der Vorstand schlägt Ihnen Herr Dieter Morszeck zur Wahl als Ehrenmitglied des Vereins Freunde der Schweizerischen Luftwaffe vor. Der Präsident persönlich würde Herrn Morszeck als «Flugvisionär» bezeichnen. Herrn Morszeck ist es zu verdanken, dass wir den legendären Flug mit der JU-52 nach Amerika unternehmen konnten. Dies, obwohl sich viele gefragt haben, ob das überhaupt geht, 80 Jahre nach der Erstinbetriebnahme dieses Flugzeugtyps. Ob dies denn überhaupt machbar sei, zweifelten viele. Getreu nach dem Grundsatz: Denke und plane das Unmögliche, so erreichst Du das Mögliche, hat eine JU-52 im Juni 2012 nach Amerika abgehoben, hat vielen Menschen unvergessliche Momente in den USA – man denke nur an die Umkreisung der Freiheitsstatue – beschert. Ihm ist es auch zu verdanken, dass die Junkers F 13 wieder fliegt. Der 1919 entwickelte Typ war das erste Ganzmetallflugzeug der zivilen Luftfahrt. Als Flugvisionär ist Herr Morszeck dies natürlich noch nicht genug. Er plant eine Serienproduktion dieses legendären Flugzeuges mit dem Zentrum hier in Dübendorf. Die Produktion dieser Flugzeuge kann aufgenommen werden, sobald die entsprechenden infrastrukturellen Voraussetzungen hier auf dem Flugplatz Dübendorf geschaffen sind. Die diesbezüglichen Planungsarbeiten laufen auf Hochtouren. Ich hoffe nur, dass der Bewilligungsprozess nicht länger dauert, wie die Flugzeuge alt sind.

Herr Dieter Morszeck hat den Verein zudem nicht nur als Sponsor unterstützt – Sie erinnern sich an den fliegenden Koffer, nämlich die JU-52 mit der Rimowa-Beschriftung –, sondern auch in schwierigen Zeiten jederzeit, unkompliziert und uneigennützig geholfen – so übrigens auch jetzt. Herr Dieter Morszeck ist einer, bei dem das Wort und der Handschlag zählen.

Aufgrund dieses visionären Geistes, das Unmögliche möglich zu machen, sowie, dass er den Fortbestand der JU-AIR und damit ab 2021 den Flugbetrieb der JU-52 dank seiner Unterstützung ermöglicht, ist es eine besondere Freude und Ehre, Herrn Dieter Morszeck als Ehrenmitglied unseres Vereins vorzuschlagen.

Die GV wählt Dieter Morszeck einstimmig zum Ehrenmitglied. Er wird durch den Präsidenten auf die Bühne gebeten und erhält die Urkunde als Ehrenmitglied des Vereins der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe.

Herr Morszeck richtet noch einige Worte an die Versammlung. So habe er zusammen mit dem VFL viele Träume realisiert und nennt unter anderem die Atlantiküberquerung mit der JU-52. Er hatte stets ein Gefühl der Sicherheit und der Freude beim Flug mit der JU-52. Im Rahmen der «Amerikatournee» hat er einen Anruf des Geschäftsführers des VFL erhalten, welcher die Landung in Los Angeles verkündet hat. Im Anschluss wurde mit Clay Lacey gefeiert und ein kurzfristiger Rundflug mit Schauspielern wurde durchgeführt. Dies nebst den Rundflügen in New York. Es wäre doch schön, wenn die F 13 nachgebaut werden könnte. Dies dachte Herr Morszeck und setzte seinen Gedanken in die Tat um. Im Rahmen dieses Projekts hat er die Produktion bei Dominik Kälin besichtigt und war beeindruckt. Ziel ist es nun mehrere F 13 in Serie zu bauen, momentan wird das Zweite Flugzeug komplettiert. Am 26. Juni 2019 wird in Dessau 100 Jahre Erstflug der F 13 gefeiert.

Der Nachbau der F 13 hat einen Know-How-Gewinn im Flügelbau gebracht, dies wird es auch möglich machen drei JU-52 in die Luft zu bringen.

Gemäss den Statuten vom 16. April 2016 wird der Vorstand jeweils für eine Amtsdauer von 3 Jahren gewählt, letztmals an der GV 2016. Demzufolge ist heute wieder eine Gesamt-Wahl notwendig.

Zu unserem grossen Bedauern hat Yolanda Roth per Ende dieser GV den Rücktritt von ihrer Funktion und den Austritt aus dem Vorstand gegeben.

Yolanda amtierte stets als engagierte Reiseveranstalterin und Verantwortliche für die Zeitschrift gazette. Die von ihr organisierten und begleiteten Reisen dürften vielen Teilnehmer unvergessen bleiben, genauso wie die spannenden Artikel den Lesern der gazette.

Der Präsident dankt Yolanda Roth auch im Namen des Vorstandes für ihren langjährigen Einsatz im Vorstand des VFL, ihren während 15 Jahren geleisteten Diensten, dem grossen Engagement und der beispielhaften Unterstützung des Vereins und vor allem auch für die Geduld und Nerven, die ihr die verstopften Strassen auf dem Weg an die Vorstandssitzungen jeweils gekostet haben.

Im Anschluss wird Yolanda Roth durch den Präsidenten ein Geschenk übergeben und die Versammlung wird informiert, dass der Vorstand entschieden hat den freiwerdenden Sitz bis auf weiteres nicht zu besetzen.

Der übrige Vorstand stellt sich geschlossen für weitere 3 Jahre in selber Zusammensetzung zur Wahl. Es sind dies – in alphabetischer Reihenfolge:

- Urs Baltensweiler, Vizepräsident
- Beat Benz, Beisitzer
- Armin Felder, Finanzchef
- Gilles Gächter, Aktuar
- Philippe Landtwing, Rechtsanwalt
- Patrick Richter, Beisitzer

sowie ex officio

- Kurt Waldmeier als Geschäftsleiter, und
- Jürgen Besmer als Vertreter und Delegierter der Stadt Dübendorf.

Der Präsident dankt dem Vorstand für die Zusammenarbeit, das Engagement und die über das normale Mass hinaus gehende Leistungsbereitschaft sowie Unterstützung insbesondere im schweren 2018.

Die Versammlung wählt den Vorstand einstimmig.

Ebenfalls steht die Wahl des Präsidenten an. Dieser hatte sich vorgenommen auf Ende dieser GV zurückzutreten. Aufgrund der Vorkommnisse im letzten Jahr, sowie der aktuellen Herausforderungen mit der Wiederinbetriebnahme der JU-52 sowie der noch nicht vollständig geklärten Situation betreffend die Ablösung der Baurechtsverträge mit der Eidgenossenschaft, hat er sich jedoch entschieden, sich noch einmal der Wiederwahl zu stellen. Ab 2022 sollte dann die JU-Flotte wieder fliegen und auch die Fragen im Zusammenhang mit der «Flugplatz Dübendorf AG», resp. dem «Werkflugplatz Dübendorf AG» sowie dem Innovationspark in Dübendorf geklärt sein.

Der Vizepräsident lässt nun über die Wahl des Präsidenten abstimmen, welcher ebenfalls einstimmig wiedergewählt wird.

Gemäss den Statuten gilt es, die Kontrollstelle für ein weiteres Jahr zu wählen.

Der Vorstand schlägt ihnen die Wiederwahl der Firma Berater & Partner AG mit Herrn Guido Niederberger, dipl. Wirtschaftsprüfer vor.

Auch die Kontrollstelle wird einstimmig wiedergewählt und nimmt das Amt an.

8. Beschlussfassung über allfällige schriftliche Anträge der Mitglieder nach Art. 8, Abs. 7h der Statuten

Innerhalb der statutarisch festgelegten Frist von 60 Tagen vor der GV, wurden zwei Anträge von Mitgliedern eingereicht.

Antrag 1 (Markus Wanner): Eine informative Abstimmung um festzustellen wieviel Prozent der Anwesenden für die Weitererhalt vom Flugplatz Dübendorf und dem uneingeschränkten Erhalt der bestehenden Poste sind.

Der Vorstand beantwortet den Antrag wie folgt:

Aktuell läuft die öffentliche Vernehmlassung des SIL – Sachplan Infrastruktur Luftfahrt. Jedermann ist eingeladen, dazu Stellung zu nehmen. Die Bewilligung des SIL-Objektblattes vom Bundesrat wird für den Herbst dieses Jahres erwartet, 2020 sollen Betriebsbewilligung und Plangenehmigung erfolgen – wenn es nach dem Plan der Flugplatz Dübendorf AG geht.

Der Entscheid, dass der Flugplatz Dübendorf erhalten bleibt, ist somit gefällt. Auch die Art der Nutzung ist klar, nämlich eine zivil-militäraviatische Misch-Nutzung, d.h. ein Nebeneinander von militärischer und ziviler Nutzung. Eine Rückkehr von Kampffjets nach Dübendorf ist jedoch nicht vorgesehen, sodass sich noch die Frage nach dem Erhalt der Pisten stellt. Auch hier wird das Pistensystem unverändert bleiben, lediglich der «Threshold» dürfte verschoben und die Pisten allenfalls gekürzt werden.

Herr Wanner ist abwesend und aus der Versammlung äussert sich niemand. Der Antrag wird einstimmig angenommen, somit soll das Pistensystem erhalten werden.

Obwohl das Resultat keine Konsequenzen hat oder Aktionen auslöst, wird der GV versichert, dass sich der Verein voll und ganz hinter die sog. Dreifachnutzung, nämlich die zivil- und militäraviatische Nutzung sowie den Innovationspark stellt. Der Verein unterstützt zudem uneingeschränkt das in einer Konsultativabstimmung der Anrainergemeinden genehmigte Konzept des Werkflugplatzes mit historischer Fliegerei. Damit setzen wir uns für eine realistische, umsetzbare und von den Anrainergemeinden getragene Lösung ein.

Antrag 2 (Dölf Flüeli):

Der Antragsteller möchte geprüft haben, inwieweit sich der Verein für die verschiedenen Jubiläumsaktivitäten im Jahr 2020 engagieren soll. Zu diesem Zweck verteilt er ein Handout. Im Jahr 2020 stattfindende Jubiläumsaktivitäten sind beispielsweise 110 Jahre Zürcher Initiativkomitee zur Schaffung eines Flugfeldes in Dübendorf, 110 Jahre Flugtage Aerodrom Zürich-Dübendorf, 100 Jahre Gründung der Ad Astra Aero, 90 Jahre Kilimandjaro-Flug von Walter Mittelholzer, 88 Jahre Stratosphärenflug von Auguste Piccard und 75 Jahre Wiederaufnahme des Linienflugbetriebes Dübendorf-Paris. Zudem möchte der Antragsteller prüfen lassen, inwieweit eine Ausweitung der Ausstellung in Kooperation mit anderen Organisationen unter Nutzung sämtlicher historischer Gebäude bis Halle 10 auf dem Flugplatz Dübendorf möglich ist.

Der Vorstand äussert sich wie folgt:

Die aktuelle finanzielle und personelle Lage in diesem und im nächsten Jahr erfordert die gesamte Kraft und den gesamten Einsatz der verfügbaren Ressourcen, damit die JU-52 so rasch wie möglich wieder fliegt. Zudem gilt es rachmöglichst Wege und Klarheit zur Ablösung der Baurechtsverträge ab 2022 zu finden. Dies erfordert einen grossen Aufwand. Eine Verzettelung der Kräfte erscheint dem Vorstand als nicht zweckmässig und sachdienlich. Zudem möchte ich darauf hinweisen, dass der Verein grundsätzlich auf Freiwilligkeit beruht und Leistungen finanziell nicht abgegolten werden. Ob sich Freiwillige zur Prüfung dieser Fragestellung und zur Anschliessenden Umsetzung der Resultate zusätzlich zu Ihrem Engagement und den weiteren Verpflichtungen finden lassen, erachtet der Vorstand als kritisch.

Es wird darauf hingewiesen, dass sich der Verein, und insbesondere der Vorstand, für den Zweck des Vereins, nämlich die Förderung des öffentlichen Interesses an Geschichte, Gegenwart und Zukunft der schweizerischen Luftwaffe sowie die Unterstützung der Interessen der schweizerischen Luftwaffe vorbehaltlos einsetzt.

Abstimmung:

1. Engagement für Jubiläumsaktivitäten: wird von 18 Anwesenden gewünscht, somit abgelehnt.
2. Zusammenarbeit mit anderen Organisationen: wird von 4 Anwesenden gewünscht, somit abgelehnt.
3. Erweiterung VFL Ausstellung: wird von 13 Anwesenden gewünscht, somit abgelehnt.

9. Verschiedenes

Ausblick

Der Vorstand blickt mit viel Zuversicht vorwärts in das neue Vereinsjahr. Dies insbesondere deshalb, weil der Weiterbetrieb der JU-AIR gesichert ist. Die sich im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Flugplatzes Dübendorfs ergebenden Chancen für den VFL können und müssen wir nutzen. Es gilt nun bestmögliche Voraussetzungen für die Definition und Umsetzung der Strategie 2023 zu schaffen und gemeinsam mit der IG Innovationspark, den Anrainergemeinden, dem Kanton, der Luftwaffe, der ZSHAM und mit armasuisse Immobilien eine Lösung – sowohl bis 2022 und auch nach 2022 – zu finden. Hier sind wir auf gutem Wege.

Mit der geplanten Enthüllung eines Gedenksteins vor dem Airforce-Center am 04. August 2019 wird eine bleibende Erinnerung an den für unmöglich gehaltenen Unfall vom 04. August 2018 verbleiben. Dieser Gedenkstein gegen das Vergessen

soll uns dauernd an die an einem wunderschönen, heissen, aber turbulenten Samstag verstorbenen 17 Passagiere und 3 Crew-Mitglieder erinnern.

Vorträge

Es wird an dieser Stelle auch auf die nahezu schon zur Tradition gewordenen und gut besuchten VFL Vorträge verwiesen. Diese Vorträge werden durch unser geschätztes Vorstandsmitglied, Herr Beat Benz gehalten und finden am 12. Juni, 11. September sowie am 27. November 2019, jeweils um 19.30 hier im Airforce Center statt. Der Unkostenbeitrag von 15 Schweizer Franken kommt vollumfänglich dem VFL zu. Zudem sind zwei sog. Joker-Vorträge, jeweils am Samstag, 18. Mai und 12. Oktober geplant. Diese sind für VFL-Mitglieder kostenfrei. Herzlichen Dank, lieber Beat für die Bereitschaft und Durchführung.

Nächste ordentliche Generalversammlung

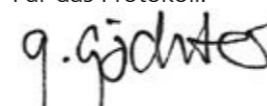
Die nächste ordentliche Generalversammlung findet am Samstag, 18. April 2020 im Flieger Flab Museum in Dübendorf statt.

Wortmeldungen von Mitgliedern

Seitens der Mitglieder erfolgen keine Wortmeldungen.

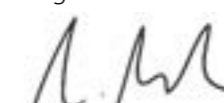
Der Präsident schliesst die 22. ordentliche Generalversammlung um 15.40 Uhr. Er dankt dem Vorstand, dem Profi-Team des Air Force Centers und den Anwesenden für die gewährte Unterstützung und hofft, auch weiterhin auf diese zählen zu dürfen.

Für das Protokoll:



Gilles Gächter, Aktuar

Eingesehen:



Urs Loher, Präsident



MHMLW

Jahresbericht 2019

der Stiftungsratspräsidentin Rita Fuhrer

Die Zukunft der Stiftung ab 2022 ist noch nicht geregelt.

Es gab eine Zeit, da war im Bundesgesetz über die Armee und Militärverwaltung nicht nur die Bewahrung und Verwaltung von Armeematerial geregelt, das als erhaltenswertes Kulturgut der Armee eingestuft wurde, sondern es wurde auch festgehalten, dass die Bevölkerung Zugang zu diesen historischen Exponaten haben soll. Unser Museum der Luftwaffe war das perfekte Beispiel für die Umsetzung dieses Artikels. Noch nicht einmal die wenigen vertraglich vereinbarten Aufwände hatte die Bundesverwaltung umfassend zu erfüllen, alles organisierte, bezahlte und sicherte die Stiftung und der Verein Freunde der Luftwaffe in eigener Regie. Der tadellose Erhalt des Armeematerials, das Engagement der

Freiwilligen und die Besucherzahlen des Museums belegen seit Jahrzehnten zur Genüge den unvergleichlichen Erfolg der Bewahrung der Luftfahrtgeschichte in Dübendorf.

Nun aber naht das Ende der vertraglichen Regelungen, die bis 2022 datiert sind. Dann soll als Abgeltung für das 30-jährige Baurecht das Museum mit all seinen schuldenfreien und gut erhaltenen Immobilien ohne weitere Abgeltung an den Bund übergehen.

Als das Bundesgesetz über die Armee im Jahr 2002 geändert wurde und nur noch die Verwaltung des historisch wertvollen Materials gesetzlich verankert wurde, haben wir bereits das VBS auf das Jahr 2022 hingewiesen und darauf, dass wir gemeinsam eine Lösung

finden müssten, um das Museum weiter betreiben zu können. Dringlich wiesen wir auf diesen Umstand hin, als im November 2013 der Bundesrat öffentlich mitteilte, dass sich die Luftwaffe vom Flugplatz Dübendorf zurückziehe. Seither haben wir stets und immer dringlicher mit dem VBS und der Armasuisse zu reden versucht, haben diverse Lösungsmöglichkeiten aufgezeigt. Wir haben den Verein und die Stiftung als Betreiber nach 2022 angeboten, dabei aber auch immer wieder erklärt, dass der Unterhalt des Museums auf eine Querfinanzierung angewiesen ist, was bisher durch die JU52 sichergestellt war. Das bedeutet, dass gleich wie bisher auch nach 2022 passende Einkommensmöglichkeiten z.B. durch die Organisation von Events möglich bleiben müssen.

Leider hat man uns in Bern nicht gehört oder nicht hören wollen. Armasuisse wollte nur über ein Baurecht verhandeln zu Bedingungen, die es selbst mit all unsern freiwilligen Helfern unmöglich machen, ein Museum finanziell betreiben zu können. Das VBS wollte (anders als in Payerne) wegen fehlender gesetzlicher Grundlagen keine Hand reichen. Dennoch sind wir jeweils in die schwierigen Verhandlungen eingetreten und auf viele Kompromisse eingegangen. Entgegen Handschlag und

STIFTUNGSRAT

Fuhrer Rita, Präsidentin
Graf Dino, Vizepräsident

Béchir André
Felder Armin, Quästor
Ingold André
Kümin Stephan, Aktuar
Loher Urs, Mitglied
Ziörjen Lothar



Leider muss ich heute feststellen, dass wir nicht ernst genommen wurden.

Protokoll wurden die Verträge aber von Seiten Bund immer wieder einseitig abgeändert. Noch nicht einmal eine verbindliche Zusage für eine Weiterexistenz und Entwicklung, wie wir sie vom Innovationspark, der Stadt Dübendorf und dem Kanton Zürich erhalten ha-

ben, wollte uns die Armasuisse oder das VBS rechtzeitig zugestehen. Ein weiteres Abwarten ist nun nicht mehr möglich, wenn wir ordentlich und ohne Schulden im Jahr 2022 das Museum an den Bund übergeben sollen. Der Vorstand muss eine Entscheidung fällen.

Leider muss ich heute feststellen, dass wir nicht ernst genommen wurden. Vermutlich dachten die Behörden in Bern, dass wir bluffen oder zocken, dass unser Anliegen und unsere Leidenschaft für die Luftfahrt und die Geschichte der Luftwaffe nicht echt sein könne. Möglich, dass es für die Behörden in Bern und für die Armee solche Menschen nicht gibt, die andere Werte höher halten als Geld.

Jahresrechnung und Bilanz der Stiftung

Die Jahresrechnung 2019 schliesst mit einem Jahresverlust von gut TCHF -147' (Vorjahr TCHF -86') ab. Die Zuwendung der Zentralstelle Historisches Armeematerial in Bern (ZSHAM) betrug im vergangenen Geschäftsjahr wiederum gut TCHF 432' für die Umsetzung des

Leistungsvertrages sowie für die jährlich definierten Zuwendungen gemäss Zielvereinbarung. Unser Trägerverein, der Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe, Dübendorf, stellte den vereinbarten Mietertrag über TCHF 151' pünktlich sicher.

Die im Anlagevermögen bilanzierten Gebäude der Stiftung MHMLW wurden, je nach Auslauf der bestehenden Baurechts- und Dienstbarkeitsverträge, ordentlich, mit total TCHF 300' (Vorjahr TCHF 300'), abgeschrieben. Das zinslose Darlehen, zu Gunsten des VFL, konnte auf CHF 488 746 reduziert werden. Das Vermögen der Stiftung Museum und Historisches Material der Luftwaffe (MHMLW) beträgt, nach Verrechnung des Jahresverlustes, neu per Stichtag 01.01.2020 TCHF 543' (Vorjahr TCHF 691').



**Mietverträge ARMASUISSE/
Stiftung MHMLW**

Der Prozess über die Mietvertragsverhandlungen für die Halle 7 und das Vorgelände, welcher im Jahr 2016 mit der ARMASUISSE gestartet wurde, konnte im abgelaufenen Geschäftsjahr 2019 finalisiert werden. Sämtliche im

Trägerverein zurückgestellten Ausstände wurden aufgelöst und an die ARMASUISSE Immobilien, Bern überwiesen. Für die Zeit bis Ende 2022 besteht ein gegenseitig unterzeichneter Mietvertrag, bei welchem unser Trägerverein VFL seinen Verpflichtungen für das Jahr 2020 pünktlich nachkommt

**Gbrauchsleihvertrag ZSHAM/
Stiftung MHMLW**

Die Gebrauchsleihverträge für die Halle 8 und den Platzdienst, zwischen der Zentralstelle Historisches Armeematerial ZSHAM und unserer Stiftung MHMLW, bleiben weiterhin ohne Einschränkungen bestehen.



Operativer Betrieb der Stiftung 2019

Personal

Bereich Material:

- Profi Urs Ritter
- Freiwillige: Angelo De Boni
- Alwin Küderli
- Max Schilt
- Steiner René
- Felix Hobi
- Alfonso Vitelli

Archiv:

- Profi Kurt Dätwyler
- Freiwillige: Margrit Schneider
- Felix Hobi
- Urs Rentsch

Es haben sich bereits wieder 2 neue Mitarbeiter gemeldet und Ihr Interesse bekundet, freiwillig bei uns im Archiv mitzuhelfen. Beide haben beste Flugzeugkenntnisse. Sie werden voraussichtlich Anfangs 2020 bei uns anfangen.

Datenbank

Damit alle Profis und Freiwilligen die mit der neuen Datenbank arbeiten auf dem gleichen Stand sind, wurden regelmässig Schulungen durchgeführt, dies auch mit Zusammenarbeit mit der ZSHAM.

Bei aufgetretenen Problem konnten wir auch 2019 auf die Unterstützung von ZSHAM zählen.

Ausstellung

Der Wright Flyer steht nun in der Halle 1 auf der Galerie und ist einsatzbereit. Der Djinn Helikopter wurde von der

Halle 1 in die Halle 2 verschoben und hängt dort nun bei den anderen Hubschrauber an der Decke. Die Landestopo Ausstellung ist wieder komplett am neuen Ort in der Halle 2 ausgestellt. Das Hunter Notpaket ist gut sichtbar unter Glas in der Halle 2 ausgestellt.

Platzdienst

Das Palettenlager wurde nach der Erweiterung der Gestelle mit neu erfasstem Material aufgestockt und ist so sicher bis auf weiteres gelagert.

Nicht benötigtes und überzähliges Material wird laufend aussortiert und ordnungsgemäss nach Sumiswald transportiert.

Arbalete

Die Arbalete, die vom Verkehrshaus Luzern gekommen ist, hängt nun an der Decke in der Halle 2. Nun ist das Versuchsflugzeug wieder mit seinem Original,

dem N20 Prototypen zusammen und für die Besucher zugänglich.

Halle 8

Infolge Platzbedarf in der Halle 8, für den Wiederaufbau der JU-52 Flotte, wurde das Begehbare Lager neu gestaltet und eingerichtet, so dass dieser wichtige Ausstellungsbereich weiterhin den Besuchern zugänglich gemacht werden kann.

Archiv

Auch dieses Jahr wurden ca. 150 Anfragen betreffend historischen Dokumenten beantwortet. Zahlreiches historisches Material wurde aus privatem Nachlass entgegen genommen. Viel Material aus dem Bereich der Zivillfiegerei landet so fälschlicherweise bei uns und wird entsorgt oder an das Verkehrshaus weitergegeben. Nur Dokumente die sich mit der Militärfliegerei der Schweiz befassen, werden ins Archiv aufgenommen

Der Lagerraum Dok.-Archiv 3 wurde durch weitere Dokumente aus diversen Paletten ergänzt.

In der Bibliothek musste bei unzähligen Datensätzen wegen Fehlermeldungen in der Datenbank der Verlag und der Autor neu erfasst werden

Das Einrichten des neuen Bildarchivs in der Datenbank «Museum+» konnte durch die Firma Zetcom auch 2019 noch nicht realisiert werden. Der Datentransfer ist jetzt neu auf März 2020 versprochen.

Am 14. Februar wurde endlich der Datentransfer abgeschlossen. Alle 25 000 Datensätze sind nun im «Museum+» und können wie vorgesehen überarbeitet werden.

Unsere Freiwilligen Mitarbeiter im Einsatz: (oben) das Freitag-Team Margrit Schneider und Felix Hobi (unten) das Dienstag-Team I. Urs Rentsch und Alfonso Vitelli r. Alwin Küderli und Rene Steiner



Zielsetzungen operativer Betrieb der Stiftung MHMLW 2019

Bereich Material und Ausstellung:

- Inventar/Datenbank: Erfassen von sämtlichen Ausstellungsobjekten. Jeder Gegenstand, vom Fliegerpfeil bis zum Tiger F5, wird fotografiert, standort-genau erfasst und in der Datenbank hinterlegt. Gleichzeitig erhalten wir so ein genaues Inventar unserer Ausstellung
- Im Rahmen der Liquidation des Drohnensystems ADS 95 werden wir von der Stiftung MHMLW ein komplettes System übernehmen. Im Laufe des Jahres wird dieses nach Dübendorf überführt und dort im Museum dementsprechend wieder der Öffentlichkeit präsentiert. Das Ziel ist, mit einer Drohne, einer Abschussrampe, verschiedenen Bilder und Videos die Einsatzmöglichkeiten dieses Überwachungssystems zu zeigen.
- Die Sonderausstellung (Charlie Messmer) „Abzeichen der Schweizer Armee“ wird durch weitere Objekte ergänzt, neu beschriftet und in einer neuen Vitrine ausgestellt.
- Die rund 400 strahlenden Instrumente, die im Rahmen der Auslagerung an einen neuen Lagerort gebracht wurden, müssen nun ebenfalls mit Photo und allen nötigen Angaben in der Datenbank aufgenommen werden.

Bereich Archiv:

- Das Überarbeiten des neuen Bildarchivs MHMLW durch das Archiv-Team hat im Jahr 2020 erste Priorität. Ca. 25 000 Datensätze müssen kontrolliert und zusätzlich beschlagwortet werden.
- Ausbildung zur Handhabung des Bildarchivs bei zetcom in Bern für die Mitarbeiter Kurt Dätwyler, Felix Hobi und Urs Rentsch
- Alle externen Anfragen betreffend historischem Material werden laufend bearbeitet.
- Fotos aus dem analogen Fotoarchiv digitalisieren und ins neue Bildarchiv integrieren (laufend).



Unsere Mitarbeiter 2020

Profi Air Force Center

VFL / JU-AIR / Museum

Waldmeier Kurt, CEO
 Dätwyler Kurt, Archiv/Gazette
 Felder Armin, Finanzchef
 Grau Christina, Shop
 Hader Corina, Museum
 Häusermann Mägi, Shop
 Janusch Monika, ANSI Events
 Kühn Julia, Shop
 Ritter Urs, Hist. Material, MHMLW
 Studer Barbara, Shop
 Walder Rita, Assistentin GL
 Wyss Kumiko, Sekretariat

JUNKERS Flugzeugwerke AG

Morszeck Dieter CEO
 Campbell Luke
 Descho Lionel
 Düringer Simone
 Ford Andrew
 Grogg Jan
 Gruoner Manfred
 Hofmann Sabrina
 Huber Ralph
 Koch Tobias
 Savrim Nedim
 Züblin Andreas

NAEF Aviation

Waldmeier Silvio, CEO
 Ferrari Flavio
 Graf Franz
 Mani Marco
 Schleiffer Adrian

Freiwillige Mitarbeiter

JU-AIR Piloten

Bachmann Oliver
 Baltisberger Urs
 Breitenmoser Hans
 Bütler Roland
 Corti Paolo
 Gerber Hans
 Gitchenko Cedric
 Heer Andreas
 Hollerer Dagmar
 Hügli Beat
 Küttel Raphael
 Lässer Hans
 Müller Martin (D)
 Nagel Urs
 Pfisterer Andreas
 Ruprecht Hannu
 Schmuck Uwe (D)
 Steiner Andreas
 Sturzenegger Daniel
 Waldmeier Kurt
 Walliser Jürg
 Zimmer Kaj Ulf (D)

JU-AIR Inflight Service Personal

Baggenstos Ruth
 Baltisberger Claudia
 Dawo Nicole (D)
 Fankhauser Tonia
 Frei Jeannette
 Gnann Elke
 Hofer Brigitte
 Keller Anne-Sylvie
 Keller Gabriela
 König Patrick (D)
 Lukmann Monika
 Pedemonte Karin
 Peter Prisca
 Pfisterer Sandra
 Rosano Karin

JU-AIR Inflight Service Personal

Siegenthaler Denise
 Stauffer Marianne
 Venditti Susanne
 Weber Caroline

JU-AIR Administration

Burkhalter Andreas
 Geiger Felix
 Hobi Felix
 Hüsler Thomas
 Schneider Margrit
 Waldvogel Doris

JU-AIR Mechaniker

Berli Reinhard
 Brühlmann Bruno
 Denzler Heinrich
 Graf Ueli
 Haupt Jürg
 Hauri Hanspeter
 Hediger Ruedi
 Huber Gabriela
 Hüsler Thomas
 Keller Daniel
 Keller Martin
 Kuser Arthur
 Maeder Hanspeter
 Meili Urs
 Morof Albert
 Rickenbacher Walter
 Ronner Pascal
 Ronner Peter
 Stäubli Walter
 Schulze Günter
 Siegl Patrick
 Stettler Hanspeter
 Vetterli Stephan
 Weber Max
 Zsidy Johann

Freiwillige Mitarbeiter

Museum Führer

Bart Heinz
 Bieger Franz
 Bolli Thomas
 Hauser Peter
 Hildebrand Manfred
 Hotz Peter
 Kobert Jürg
 Kuhn Hans-Jörg
 Messmer Hans-Peter
 Moser Hans
 Ramel Urs
 Rinderknecht Ruedi
 Roth Silvio
 Stapfer Kurt
 Thut Peter
 Wicki Rudolf
 Zahno Robert

Museum Aufsicht

Bernardi Roland
 Braun Kurt
 Eichenberger Fritz
 Geiger Felix
 Grossenbacher Jürg
 Gubler Robert
 Guthertz André
 Hotz Peter
 Inglin Hans
 Inglin Hermann
 Perret Thomas
 Stamm Martin
 Stucki Bernhard
 Wittwer Heinz

Museum Instruktor P-3 Simulator

Bart Heinz
 Brack Willi
 Eichenberger Fritz
 Kugler Bruno

Museum Objektpaten

Ackermann Roland
 Benz Beat
 Blum Albin

Museum Objektpaten

Egli Philippe
 Fritsch Alfred Richard (D)
 Gubler Robert
 Guthertz André
 Huber Heidi
 Hüsler Thomas
 Inglin Hans
 Inglin Hermann
 Jäggi-Häusler Esther
 Jenzer Marc
 Schlegel Markus
 Schneider Felix
 Schürch Berthold
 Steiner Bruno
 Wegmann Ulrich
 Winkler Ralph

Museum historisches Material

De Boni Angelo
 Hobi Felix
 Küderli Alwin
 Rentsch Urs
 Schilt Max
 Schneider Margrit
 Steiner René
 Vitelli Alfonso

Museum Maintenance Group

Gubler Robert
 Guthertz André
 Schneider Felix
 Stucki Bernhard

Gazette-Team

Allgaier Bonny Eve-Marie
 Beat Benz
 Hossfeld Peter
 Hildebrand Manfred
 Huber Theo
 Kuhn Hans-Jörg
 Roth Silvio
 Schneider Margrit
 Wicki Rudolf

Spezialaufgaben

Angst Kurt, Support Technik
 Binz Thomas, Tech. Support P-3 Sim.
 Bressan Marc, Support Technik
 Dorsch Jürgen
 Hossfeld Peter
 Krüsi Peter, Tech. Support P-3 Sim.
 Lareida Andrea, Führer italienisch
 Martin Patrick, Safty Flight Manager
 Messmer Charly, Uniformen u. Abz.
 Müller Dennis, Berater Part 145
 Studer Peter, Contractor Junkers
 Sturzenegger Ernst
 Weilenmann Gottfried
 Zuber Anton, Sphair-Stand

Wir verabschieden uns von:

Bassin Gérald
 Bichsel Erika
 Egli Olga
 Köchli Martin
 Jäggi Evelyn
 Kriesi Kurt

**Die Mitarbeiter
 sind unser
 wertvollstes
 Gut**

Ein Leben für die Fliegerei

Zum Tode von Walter Dürig, 27.01.1927 – 21.07.2019



Um über das Leben, das Schaffen und Wirken von Walter Dürig müsste man ein Buch schreiben, so abwechslungsreich, vielfältig und spannend waren die 92.5 Jahre. Wer im historischen Lexikon der Schweiz aufgeführt ist, hat Wesentliches für dieses Land geleistet. Walter in einem Nachruf gerecht zu werden ist folgerichtig umfassend nicht möglich, somit beschränke ich mich auf einige – auch für mich prägende – Ereignisse oder Tatsachen als Mitarbeiter des Bundesamtes für Militärflugplätze [BAMF], als Offizier der Flugplatz Brigade 32 [Flpl Br 32], aus Begegnungen in verschiedensten Funktionen im Fliegermuseum oder Air Force Centers Dübendorf sowie als Nutzer seiner Website.

Ein faszinierender Lebenslauf

Geboren am 27.1.1927 in Jegenstorf, als Sohn eines Elektroinstallateurs und der Tochter eines Wirts und Landwirts. **1945-48** Technikum in Burgdorf, als Fernmeldeingenieur [Dipl. El. Ing HTL]. **1948-50** Mitarbeiter beim Telefonzentralenbau der Standard Telephon & Radio AG in Basel. 1949 Flieger Übermittlungsrekrutenschule, anschliessend UOS und 1950 OS. **1956-1965** Kommandant [Kdt] Flieger Funker Kompanie 7, Mobile Fl Fk Kp 6, Kdt Flieger Radar Abt 1, **1974-76** Kdt Flugplatz Regiment 1, **1969-73** Stabschef Flugplatz Brigade 32.

1951-65 Instruktionsoffizier der Fliegertruppen mit Spezialgebiet Radartechnik, Projektgruppe Evaluation und Beschaffung des Radarsystems

FLORIDA. **1966-73** Sektionschef im Bundesamt für Militärflugplätze zur Einführung des Luftverteidigungssystems FLORIDA. **1974-79** Adjunkt in der Gruppe für Generalstabsdienste, Projektleiter in der Untergruppe Planung, um die Einführung der elektronischen Datenverarbeitung EDV bei den Armeekorps und Divisionen der Armee zu planen. 1972 hat die Kommission für militärische Landesverteidigung KML das Vorläuferprojekt für ein schweizerisches integriertes Führungssystem SIF abgelehnt!?

1979-83 Direktor BAMF, **1977-83** im Nebenamt Brigadier und Kdt Flpl Br 32. **1984-86** Divisionär und Chef Führung und Einsatz [CFE] im Kom-

mando der Flieger- und Flab Truppen. **1987-89** Korpskommandant und Kdt der FF Trp.

Führung, Ausbildung, Methodik, Didaktik

Walter Dürig hat alle Offiziersgrade – vom Leutnant zum Korpskommandant – durchlaufen, 9 Gradstufen in 38 Jahren, das ist ein ausserordentliches Tempo im Funktionenwechsel. Trotzdem hat er in der Wahrnehmung aller seiner Aufgaben nachhaltig gewirkt, entsprechend den Schwarzkopf'schen Führungsregeln: «Wenn du Führungskompetenz erhältst, nimm sie sofort wahr», oder «verändere nur, was nicht funktioniert». Unter seiner Führung wurden die Geschäftsgrundsätze und Geschäftsordnung des BAMF erarbeitet, moderne Hilfsmittel, kooperativ erarbeitet und der Zeit voraus, in Seminaren auf den verschiedenen Kaderstufen eingeführt, umgesetzt und kontrolliert. In diesen Seminaren überraschte uns Walter immer wieder mit den modernsten methodisch-didaktischen Hilfsmitteln, zB einer schwarzen «Negativ» Proki Folie, beschrieben mit einem speziellem Filzschreiber, dessen Zug langsam weiss, rot, blau oder grün wird. Oder der Auftrag an zwei Gst Of Anwärter, eine Tonbildschau PA CAPONA über das Feindbild auf Flugplätzen zu erstellen. Oder mit Einführung der EDV in verschiedensten Bereichen.

Walter Dürig durchlief die Funktionen vom Rgt Kdt zum Kdt FF Trp in einer schwierigen Zeit. Die Führungsriege der FF Trp in Bern war zerstritten, die «Flieger» waren sich in Rüstungsfragen uneinig, es herrschte ein Grabenkrieg mit den «Flabisten», stigmatisiert im Begriff «flabtauglich». Der

Nullentscheid Corsair-Milan und der Mirage Skandal bewirkten einen Neubeginn mit neuen Leuten. KKdt Eugen Studer, ein «Gelber» von den Leichten Truppen wurde mit dem Kommando betraut, die FF Trp erhielt 1968 eine neue Führungsstruktur, die Verwaltung wurde vom Militär getrennt, die Truppe waffenspezifisch Flieger – Fliegerboden – Flab – Flieger Übermittlung brigadisiert. Für Walter gelebte Erfahrungen, die ihn wohl sehr prägten. Für ihn wurde klar, dass erfolgreiche Organisationen auf Führungs- und Fachleuten basieren, die ihre Aufgaben, Kompetenzen und Verantwortung kennen und wahrnehmen. Kaderplanung, systematische Führungs- und Fachausbildung sowie zeit- und stufengerechte Informationen wurden in all seinen wechselnden Funktionen immer wieder hinterfragt und verbessert. Verschiedene Reorganisationsprojekte sind von Walter Dürig angegangen worden, immer im Bestreben die Leistungen wirtschaftlicher und effektiver zu erfüllen. Wir erinnern uns an RESTRUFF oder die in dieser Zeit eingeführten interdisziplinären Übungen zwischen der Profi- und Milizorganisation (STRADA, OPTIMA, CAMPO, BAMBI, TOT, SUBITO-SION, TUTTI, NOLA-NOSTA-STRADA usw, oder 1972 die Kaisermanöver). Nicht alle Projekte oder Anstrengungen waren erfolgreich. Der Wahlspruch der Flpl Br 32 «PA CAPONA» – ne pas caponner, dem Schicksal ins Auge schauen oder nicht nachlassen gewinnt – bekam eine besondere Bedeutung. Walter war dabei der Chef mit Blick auf das Gesamte, die wirtschaftliche Aufgabenerfüllung und immer in Kontakt mit der Politik, der Wirtschaft, der Bevölke-



rung und der Truppe. Aus Misserfolgen wurde gelernt und Führungsseminare wie auch taktische Kurse hatten den Nebeneffekt, dass man sich gegenseitig besser kennenlernt, die Aufgaben und Probleme des Anderen in sein Denken einbezieht und damit die Interdependenz der Operationen, der Logistik und der Ausbildung der FF Trp erkennt.

Fliegermuseum – JU Air – Air Force Center

Wie Hans Giger hat auch Walter Dürig, als dessen Nachfolger als Direktor BAMF, die Entwicklung dieser Institutionen wesentlich mitgestaltet und mitgeprägt. Während Hans als Vater des Fliegermuseums gilt, darf Walter als Vater der JU AIR bezeichnet werden. 1981 entschlossen sich die Fliegertruppen, aus Kostengründen ihre drei JU-52 auszumustern, welche über 40 Jahre bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz standen. Walter Dürig, damals Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze, rief eine kleine Gruppe unter der Leitung von Christian Gerber ins Leben. Diesem stellte er einen kurz davor im BAMF angestellten Ingenieur und Swisair Piloten, Kurt Waldmeier als operationellen Verantwortlichen zur Seite. Dieses Kern-Team machte sich dafür stark, dass mindestens eine der JU-52 in den zivilen Rundflugbetrieb übergeführt werden und noch für maximal fünf Jahre dem Schweizer Volk als Nostalgieflieger erhalten bleiben sollte. Eine ausserordentliche Generalversammlung des Vereins der Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen [VFMF] beschloss die Übernahme der Trägerschaft für den JU-52 Flugbetrieb. «Flieg weiter JU-52» war 1982 das Motto einer grossangelegten Sammelaktion, gleichzeitig die Geburtsstunde der heutigen JU-AIR. Spenden in der Höhe von 600 000.- Fr. und über 100 Freiwillige aus der ganzen Schweiz ermöglichten die Überführung der Flugzeuge vom militärischen in den zivilen Flugbetrieb. Die anfängliche «Bieridee», wie sie Walter selber nannte, entwickelte sich zum erfolgreichen Unternehmen. Dieses bildete die finanzielle Basis für die Weiterentwicklung des Fliegermuseums. 1988, Walter Dürig war unterdessen Kommandant der FF Trp, konnte die Museums Halle 1, eine Isler Betonschalenhalle feierlich eröffnet werden. Stiftungspräsident alt BR Dr. Rudolf Friedrich übergab mir als Präsident VFMF im Beisein vom Chef EMD, BR Dr. Arnold Koller den Schlüssel und

den Auftrag, das historische Erbe weiter zu pflegen und einer grossen Öffentlichkeit zugänglich zu machen.

Publikationen und Öffentlichkeitsarbeit

Wirksame Öffentlichkeitsarbeit war immer ein Anliegen von Walter, insbesondere auch als Kdt der FF Trp. Die Truppenzeitung «INFO 32», die FF Trp Zeitung VISTA, die Zeitschrift AVISO, später BAMInfo vom BAMF tragen alle seine Handschrift, er hat sie initiiert. Er ermöglichte an Tagen der offenen Tür Angehörigen, der Bevölkerung und den Behörden Einblicke in die Arbeit der Bodenorganisation, militärisches Neuland! Seine Arbeit mit den Medien war nicht immer beschwerdefrei, galt es unbequeme Fragen zu beantworten oder Angriffen auf seine Person diplomatisch zu entgegnen. Bis zum Schluss war er publizistisch tätig und betrieb eine umfassende Website mit einem grossen Archiv an Beiträgen über die Geschichte der Luftwaffe. Die Geschichte des BAMF wird auf einer anderen Website dargestellt. Daneben hat er die Dokumente zur Geschichte der FF Trp, zum Flugplatz Dübendorf, zu den Führungssystemen, zum Air Force Center, zu den Themen Strategie und Tourismus systematisch gegliedert und übersichtlich für jedermann zugänglich gemacht: www.wrd.ch. In dieser Sammlung findet sich auch eine Hommage an den Einstrich Künstler Gian Gross. Wohl nicht von ungefähr, komplexe Vorgänge mit einem Strich darzustellen oder einfach zu erklären, war eine grosse Fähigkeit von Walter. Bis kurz vor seinem Tod hat er an dieser Dokumentation gearbeitet, mit Datum vom 13. Juni 2019 «Meilensteine der militärischen Radar Geschichte».

Radar – FLORIDA

Im Dokument vom 16.1.2017 «Zur Geschichte der Radarüberwachung in der Schweiz» schildert Walter die ganze Entwicklung und die Schwierigkeiten beim Schaffen der personellen, materiellen und infrastrukturellen Grundlagen vom Flieger Beobachtungs- und Meldedienst [FI BMD] im 2. Weltkrieg über den SFR Radar bis zum funktionierenden FLORIDA System 1972. Ein lesenswertes Werk, das aufzeigt, dass dank guter Zusammenarbeit aller Beteiligten, dank Mut und Improvisationswillen in der Anfangszeit der Elektronik, immer Lösungen

gefunden wurden. Später wurde FLORIDA durch weitere technische Systeme ergänzt und zum umfassenden sowie funktionierendem Führungs- und Informationssystem der Luftwaffe weiter entwickelt. Ein Erfolgsfaktor war sicher die Besichtigung der Einsatzzentrale des US Air Defence Command in Colorado Springs 1958. Kontakte, welche bei späteren Rüstungsgeschäften mit Amerika von Bedeutung wurden. Wie zum Beispiel die Integration des amerikanischen Radars Taran in das französische Flugzeug Dassault Mirage III, bei der Evaluation des Mc Donnell Douglas F/A-18 Hornet oder der stetigen Anpassung des Systems FLORIDA.

Wegbereiter der Luftwaffe: Div Hans Bandi (erschienen 2014)

Der ausgeprägte Gerechtigkeitssinn von Walter Dürig bewog ihn, zum 100. jährigen Jubiläum der schweizerischen Fliegertruppe ein Buch zum umstrittenen Wegbereiter der Luftwaffe im 2. Weltkrieg zu verfassen. Ende 1936 schuf der Bundesrat die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr. Hans Bandi wurde zum ersten Kommandanten und Waffenchef dieser neuen Truppe ernannt. Im vorliegenden Buch wird die Geschichte dieser Ereignis-

nisse aus verschiedenen Perspektiven beleuchtet. Die heutige Sicht auf die Hintergründe der damaligen Vorgänge macht deutlich, wie schwierig, kräftezehrend und konfliktreich die Aufbauarbeit war. In der Rückschau wird sichtbar, wie fundierte Bedrohungsanalysen und fachtechnische Argumente durch Intrigen und intransparente Entscheidungswege beeinträchtigt wurden. Als siebter Nachfolger von Div Bandi hat Walter mit den eigenen Erfahrungen als Kdt FF Trp versucht, die damalige Geschichte zu beschreiben, zu beurteilen und neutral zu bewerten.

Schlusswort

Wir sind uns bewusst: alles ist vergänglich, immer wieder wird uns ein Teil von uns verlassen. 2017 war es Hans Giger, 2018 die HB-HOT, 2019 Walter Dürig. Wir sind traurig, aber auch zuversichtlich, das Leben und die die Faszination um die Fliegerei und deren Geschichte wird weitergehen. Die prägenden Persönlichkeiten haben dafür gesorgt, dass es weitergeht, dafür danken wir ihnen.

Danke Walter, wir werden dich vermissen, du hast uns aber mit einer umfassenden Dokumentation ein reiches Erbe hinterlassen.

Manfred Hildebrand



Wir verabschieden uns von Marianne, Christa und Susann

Marianne Heinemann.

Geboren am 14.12.1955, hat ihre Arbeit anfangs April 2002 bei JU-AIR in unserer Infozentrale begonnen. Sie war quasi die Retterin in der Not, ihre Vorgängerin damals musste diese Arbeit aus gesundheitlichen Gründen relativ kurzfristig abgeben, und so erforderte dies von Marianne einiges an Flexibilität und Einsatzbereitschaft. Es ist nicht zu unterschätzen, wie viele Fäden genau in der Infozentrale zusammenlaufen. Marianne musste über alles Bescheid wissen; über Flüge, Events, Führungen, wer was wo warum macht im Museum, bei JU-AIR, im Verein und vieles mehr. Marianne hat Tage erlebt, an welchen sicher über 300 Telefonanrufe bei ihr eingetroffen sind. All die Jahre hat sie ihre Aufgabe souverän gemeistert und sich ein grosses Wissen über all unsere Betriebe des Air Force Centers angeeignet. Da gab es keine Frage, die Marianne nicht beantworten konnte. Sie hat über all die Jahre den Kontakt mit den Passagieren am meisten geschätzt, während ihrer Einsätze im Museumshop konnte sie manche Telefon-



stimme dann «in natura» sehen. Auch unsere Freiwilligen haben immer wieder ihre hilfsbereite Art gelobt.

Eine schwere Zeit hat dann natürlich nach dem 4. August 2018 begonnen, Marianne hat aber immer sehr mitfühlende und freundliche Telefonate, Mails und Briefe erhalten. Sie hat die schwierige Situation souverän gemeistert und nie die Nerven verloren, dafür gebührt ihr viel Anerkennung.

In ihren letzten Arbeitsmonaten hat sie sich noch in eine neue Aufgabe im

Archiv MHMLW eingearbeitet und dort wertvolle Einsätze geleistet. Der 13.12.2019 war ihr letzter Arbeitstag. Mit einem lachenden und einem weinenden Auge hat sie sich von uns verabschiedet, das lachende Auge sicher deshalb, weil sie sich nun vollumfänglich ihren Hobbys Golfen und Reisen, zusammen mit ihrem Ehemann, widmen kann.

Danke Marianne für die mehr 17 Jahre bei uns!

Neubau, musste dies vorerst so akzeptiert werden. Nicht lange, da war auf Initiative hin von Kurt Waldmeier ein kleines Bistro eingerichtet (mit Küche im Check-in und etwa 4 Tischen in der Eingangshalle) und Christa Schwarz übernahm erfolgreich den Betrieb des Bistros. Im 1993 hat sie das grosse Wirtepatent gemacht.

Es stellte sich bald heraus, dass ein so kleines Bistro für die vielen Museumsbesucher und Fluggäste der JU-AIR keine Lösung auf lange Zeit sein konnte, es wurde um- und ausgebaut und 1996 konnte das neue Restaurant Holding mit 100 Plätzen eingeweiht werden. Christa hat dieses betrieben, wunderbar bekocht und im 2001 als selbstständige Gerantin übernommen bis 2008 mit Hilfe von vielen guten Seelen, unter anderem auch unserer Susann Trümpi (siehe nebenan). Noch heute steht am Mittwoch der äusserst beliebte hausge-

machte «Christas Kalbshackbraten» auf dem Menüplan.

Nach vielen erfolgreichen, aber auch sehr strengen Jahren bot sich für Christa ab 2008 die Gelegenheit, im Souvenir Shop des Museums eine neue Aufgabe

in Teilzeit zu übernehmen, dies auch lange noch über das Pensionsalter hinaus. Christa hatte sich seit 1988 ein grosses Wissen über das Museum und die JU-AIR angeeignet und konnte so unsere Besucher und Passagiere jeder-

zeit kompetent und umfassend beraten. Alles hat mal ein Ende und im Dezember 2019 kam auch für Christa der letzter Arbeitstag.

Danke Christa für die 20 Jahre Restaurant und 12 Jahre Souvenir-Shop!

Susann Trümpi

Geboren am 12.8.1942, erlebte Sie einen speziellen Einstieg in unser Air Force Center. Im Jahr 1992 anlässlich des Lego Weltrekord Turmbaus wurde sie von Kurt Dätwyler angefragt, ob sie die Kinder in der Museumshalle 1 betreuen und beaufsichtigen könnte beim Lego bauen. Susann hat diese spezielle Aufgabe mit Bravour gemeistert, sie mag sich noch daran erinnern, dass dieser Anlass zusammen mit Brigitte Oertli stattgefunden hat. Klar, dass sie bald angefragt wurde, ob sie Lust hätte für

das Leiten des Museumshops. Dort hat sie sich im Verlaufe der Jahre ein breites Wissen über das Museum, die Ju-Air und alle andere Betriebe angeeignet und war so immer eine kompetente Ansprechpartnerin für alle Besucher und Passagiere. Mit der Eröffnung des Bistro Restaurants bot sie Christa Schwarz Hand, sie blieb auch nach dem 12.4.1996 anlässlich der Eröffnung des Umbaus von Bistro zu Restaurant treu dabei bis 2008. Mit der Übernahme des Restaurants durch Nicole Locatelli beendete Susann diese Arbeit, es bot sich für sie

die Gelegenheit, im Souvenir-Shop des Museums weiter zu arbeiten, dies auch lange noch über das Pensionsalter hinaus.

Im Dezember 2019 folgte für Susann der letzte Arbeitstag.

Danke Susann für Deine wertvolle Arbeit in den 28 Jahren bei uns!

Wir wünschen Marianne, Christa und Susann von ganzem Herzen weiterhin gesunde und glückliche Jahre und hoffen natürlich, dass sie so hie und da mal den Kopf bei uns reinstrecken.

Unsere neuen Mitarbeiterinnen im Souvenir-Shop



Julia Kühn



Mägi Häusermann



Christina Grau



Christa Schwarz.

Geboren am 17.4.1943, kam Sie im Jahre 1963 von Österreich in die Schweiz und arbeitete an verschiedenen Orten im Gastgewerbe, bald wurde die Schweiz und auch Dübendorf zu ihrer 2. Heimat.

Und nun ein Gedankensprung:

Kaum mehr vorstellbar, aber wo sich heute das Check-in der JU-AIR befindet, war im Neubau der Museumshalle 1 (Eröffnung 1988) lediglich ein winziges Selbstbedienungsrestaurant vorgesehen. Ganz klar völlig ungeeignet für die vielen Gäste, aber da die Geschäftsleitung keinen Einfluss hatte auf den

Im Air Force Center mit SICHERHEIT für Sie da!

Wir sind mit
SICHERHEIT
für Sie da!

<p>Sicherheitsdienst</p> <ul style="list-style-type: none"> • Bewachungen • Ordnungsdienste • Gemeindepolizeiliche Aufgaben • Konferenzschutz • Personenschutz 	<p>Sicherheitsmanagement</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sicherheitskonzepte • Evakuationskonzepte • Beweismittelbeschaffung <p>Sicherheitsausbildungen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Pfefferspraykurse • Rechtskunde und Notwehrrecht • Selbstverteidigung • Polizeimehrzweckstock PR 24 • Erste Hilfe und CPR • Brandbekämpfung
--	--

**STARCO
SECURITY**

Eggstrasse 4
Postfach 280
CH-8907 Wettswil
Tel. 043 466 20 20
Fax 043 466 20 25
www.starco.ch
info@starco.ch

Radquer WM im Air Force Center



Foto: (c)VBS

Dübendorf entlastet den Flughafen Zürich

Während des World Economic Forums/ WEF 2020 wurde der Flugbetrieb mit Business-Flugzeugen und zivilen Helikoptern wiederum von der Luftwaffe an das Air Force Center delegiert. Für diese Operationen ist jeweils die Firma TopMotion GmbH als Handling Agent mit 9 - zur Mehrzahl temporären - Mitarbeitern verantwortlich. Deren maximale Kapazität für Businessflugzeuge beträgt 40 Maschinen.

Von den 31 angemeldeten Flugzeugen landeten während den 8 Tagen schliesslich deren 20 in Dübendorf (im internationalen Zeichencode LSMD). Der längste Direktflug über 9400km kam aus Oakland/CA. (KOAK)

Obwohl die maximale Kapazität nicht ausgeschöpft wurde, liegt die An-

zahl gelandeter Flugzeuge mit 20 im Rahmen der letzten Jahre.

Nach der Zoll- und Passkontrolle ging die Reise der Besucher jeweils in- nert weniger Minuten mittels Helikopter oder auf der Straße weiter nach Davos.

In diesem Zusammenhang wurden 41 Bewegungen (1 Start oder 1 Lan-

dung = 1 Bewegung) mit zivilen Helikoptern in Dübendorf verzeichnet.

Der sichere, reibungslose und unfallfreie Betrieb ist vor allem unserem professionellen Team von TopMotion als auch der Unterstützung durch Luftwaffe, Zoll und Truppen sowie von weiteren Partnern zu verdanken



Am Wochenende vom 1./2. Februar war das Air Force Center einmal mehr Schauplatz eines Grossanlasses. Die weltbesten Radquer-Fahrer und -Fahrerinnen trugen auf dem Flugplatz Dübendorf ihre Meisterschaften aus.

Im Vorfeld wurden einige kritische Stimmen laut, wie: „Eine Quer-WM auf einem flachen Flugplatz – geht denn das überhaupt?“

Und es ging tatsächlich! Dem Parcoursbauer war es gelungen, mit künstlichen Rampen und dem Einbezug des Schiesswalles eine interessante, anspruchsvolle Strecke zu schaffen, die dank des Regens am Sonntag zusätzlich noch das waschechte, morastige «Querfeeling» zu vermitteln imstande war. So wurden der Boden immer tiefer und die Rampen zunehmend glitschiger.

Gut 20 000 Zuschauer hatten die Rennen an den beiden Wettkampftagen verfolgt.

Die ganze Infrastruktur des Air Force Centers wurde für diesen Grossanlass genutzt. Auf dem Eventplatz der Halle 2 war das grosse Pressezentrum untergebracht. In der Halle 9 der Food Court und auf der Galerie der Halle 1 die VIP Lounge.

Gemäss den Organisatoren und vieler positiver Pressestimmen zufolge, handelte es sich um eine rundum gelungene Veranstaltung.



Foto: (c)VBS



AIR FORCE CENTER

Events 2019



Auch im Jahr 2019 fanden wieder viele grössere und kleinere Veranstaltungen im und rund um unser Air Force Center statt. Stellvertretend seien hier nur einige erwähnt. Vom 12.03. - 03.05.2019 fand die Weltpremiere des Knie-Musicals mit tausenden, begeisterten Zuschauern statt.



05.05.2019
Wetterpech beim 27. Love Ride. Aber trotz Regen und Kälte herrschte gute Stimmung rund ums Air Force Center. Natürlich waren dadurch weniger Zuschauer als in anderen Jahren hier, weshalb auch der Spendebetrag für die Muskelkranken Kinder leider kleiner als sonst ausfiel.



12.9 - 20.10.2019
Schon zum 7. Mal gastierte der Erotik-Zirkus Ohlala auf unseren Wiesen.



31.08.2019
Das 20-Jahre Jubiläum der Firma Zimex, auf dem festlich gedeckten Eventplatz der Halle 2.



23.11.2019
Die jährliche Laureus Charity Night ist der grösste Fundraising Event der Laureus Stiftung Schweiz. Der Erlös fliesst vollumfänglich in die sozialen Sportprojekte für Kinder und Jugendliche der Schweiz. Es wurde wieder grosszügig gespendet, am Schluss kamen rund 1.0 Mio. Fr. zusammen.



26.03.2019
Emerson Innovations Day in der Halle 2



November 2019
Die Ergodata-Gruppe präsentiert ihre Büromöbel in der Halle 2



07.11.2019
Der SWICO Street Food Festival mit 350 begeisterten Kunden in der Halle 9.



07.11.2019
Der Life's Finest Event der Zürich Lebensversicherungsgesellschaft AG in der Halle 2.

26.06.2019
Wenn es nach Blumen riecht im Air Force Center, dann ist die Firma Fleurop-Interflora (Schweiz) AG bei uns zu Gast. Bereits zum dritten Mal fand ihre Generalversammlung bei uns auf dem Eventplatz statt.



Ingeniöse Substanz schafft wertvolle Mehrnutzen



maerkli.ch



© Pilatus Flugzeugwerke AG

Überzeugende Ideen finden rasch Verbreitung. Insbesondere, wenn sie voller Innovation stecken und deshalb wertvolle Mehrnutzen versprechen.

So, wie die Interieur-Lösungen von AEROLITE. Konsequenterweise unbedingt Leichtbauprinzip folgend machen diese in allen Details ingenieure Substanz spür- und erlebbar. Wodurch dem Anwender Mehrwerte sicher sind - in der täglichen Praxis und darüber hinaus.

Aerolite AG
Aerolite America LLC
www.aerolite.ch

aerolite



Geburtstag: 17. April 1959
Job im AFC: Alle Bereiche IT, Webseiten, Anschaffung IT Geräte, Telefonie
Familie: Meine erwachsene Tochter mit ihrem Ehemann, 22 Tiere
Hobbys: Ich habe einen privaten "Gnadenhof" mit Pferden, Ponys, Schildkröten, Katzen, Hund, da bleibt kaum Zeit für mehr....
Lieblingessen: Thai, vor allem vegetarisch
Lieblingsfarbe: Türkis
Lieblingslektüre: Rüdiger Dahlke, Schicksalsgesetze
Lieblings-TV-Send: Der Hundeprof mit Martin Rütter

Im Focus

Rita Walder Unsere Mitarbeiterin im Air Force Center

Dein Bezug zur Fliegerei?

Schon während meiner kaufmännischen Lehre begann meine Begeisterung für das Fallschirmspringen, so folgte bald das Erlangen des Brevets, später auch die Teilnahme an vielen Wettkämpfen im In- und Ausland. Ich durfte als Mitglied der zivilen und auch der militärischen Nationalmannschaft sehr viel tolle Momente in der Luft verbringen, dies in verschiedenen Ländern. Klar, dass mich das Pilotieren eines Flugzeuges ebenfalls interessierte. Nach fast 1500 Fallschirmsprüngen wechselte ich dann zur Fliegerei und erlangte das Privatpiloten Brevet.

Was macht dir Freude an deiner Arbeit?

Die ständig wechselnden Herausforderungen. Wenn ich bedenke, wie meine Arbeit im 1983 aussah (da gab es noch keinen PC und schon gar kein Internet) und was es heute bedeutet, allen gerecht zu werden, sind das Welten. 36 Jahre sind eine lange Zeit, aber es war und ist noch immer sehr spannend im Air Force Center.

Was ist das Minus bei deiner Arbeit?

Die Schnelllebigkeit der heutigen Zeit macht es

Welches ist dein Lieblingsobjekt in der Ausstellung?

Der Bücker Jungmann, da ich das Glück hatte, einige Flüge auf diesem Typ als Pilotin zu geniessen.

Wie soll sich das Air Force Center weiterentwickeln?

Natürlich soll die Fliegerei mit der "Tante JU" so bald wie möglich wieder starten. Der Flugbetrieb mit der JU-52 bedeutet das Herzstück des ganzen Air Force Centers und bringt sehr viel Bewegung, Freude, Enthusiasmus und Spass in alle Betriebe.

Mehr über mein liebstes Hobby: (oben)

Tiere bedeuten mir seit Kindheit sehr viel, ich hatte das Glück, in einer sehr naturverbundenen Familie aufzuwachsen. Besonders Tiere, die aus irgendwelchen Gründen abgeschoben werden, wachsen, – sofern man genügend Geduld für sie aufbringt – zu dankbaren und liebevollen Familienmitgliedern heran. Leider ist die Haltung von Tieren aufwendig und sehr kostenintensiv hier in der Schweiz. Momentan leben 12 Katzen, 4 Mini Shetland Ponys, 1 Isländer Stute, 1 rumänischer Strassenhund und 5 griechische Landschildkröten bei mir in einem alten Toggenburger Haus mit viel Umschwung.



Ein trauriger Jahrestag

Angehörige und Freunde aller Verunfallten sowie Kolleginnen und Kollegen aus dem Team der JU-AIR sind am Sonntagnachmittag im Air Force Center zusammen gekommen, um den Opfern des Flugzeug-Unfalls vom 4. August 2018 zu gedenken.

«Ein Jahr der Emotionen liegt hinter allen Betroffenen», sagte JU-AIR CEO Kurt Waldmeier zu den mehr als hundert Gästen. Es bewege ihn sehr, dass so viele Angehörige und Freunde zusammengekommen seien, um sich gemeinsam an die Verunfallten zu erinnern. Im Namen aller Betroffenen bedankte sich Waldmeier insbesondere bei den vielen Freunden und Verwandten, die sich im vergangenen Jahr um die Menschen gekümmert haben, die nach dem Unfall Hilfe benötigten.

Mit sehr einfühlsamen und tröstlichen Worten richtete sich Arno Arquint an die anwesenden Angehörigen und Gäste. Er fesselte die Anwesenden, wie vor einem Jahr an der Unfallstelle mit einfachen für jedermann verständlichen Lebensweisheiten.

«**Memento mori**» (Bedenke, dass du sterben musst), war unter anderem eine wichtige Botschaft

seiner heutigen Ausführungen. Den direkt Betroffenen wurde genau dies, heute vor einem Jahr, auf eine besonders schmerzliche Art und Weise vor Augen geführt.

Aber wir alle können daraus auch etwas lernen. «Memento mori» -bedenken wir, dass wir sterben müssen. Vor allem dann, wenn wir uns oft mit banalen, unnötigen Dingen beschäftigen. Freuen wir uns, dass wir Leben!

Für die besinnliche, musikalische Begleitung dieser Feier sorgte das Duo Nina Ulli und Goran Kovacovic.

Abschliessend bedankte sich Kurt Waldmeier bei allen Mitwirkenden und informierte darüber, dass wir geplant haben noch dieses Jahr sowohl einen Gedenkstein an der Absturzstelle, als auch ein Denkmal beim Eingang des Air Force Centers errichtet wird.



Wanderung zum Unfallort

Nach einer Wanderung im Jahr 2018 zur Unfallstelle organisierte ich im letzten Jahr, am 31. August und am 21. September 2019, erneut zwei Begehungen auf den Segnesboden. Wir trafen uns jeweils an der Talstation der Bergbahnen Flims und liessen uns mit der Sesselbahn nach Narau auf eine Ausgangshöhe von 1'838 m/M hochtragen. Dort starteten wir unsere Wanderungen bei schönsten Wetterbedingungen in Richtung Unfallstelle. Die erste Etappe der Wanderung bis zum unteren Segnesboden dauerte ungefähr eine Stunde, und nach etwa drei Stunden erreichten wir schliesslich die Unfallstelle, wo jetzt zwei Steinmännli stehen.

Beim einmaligem Ausblick zu den Tschingelhörnern und zum Martinsloch hatten nun alle Beteiligten Gelegenheit, inne zu halten und des tragischen Unfalls und der Opfer zu gedenken.

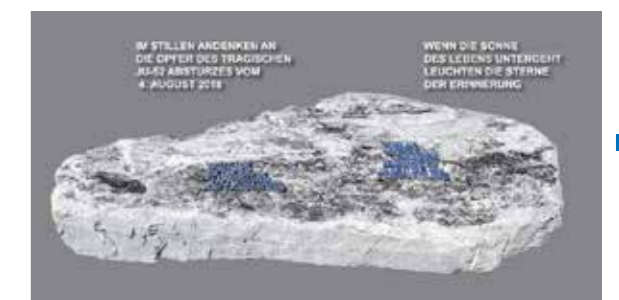
Dieser Ort hat für mich etwas Mystisches. Einerseits haben hier 20 Personen ihr Leben verloren und andererseits stellt die Umgebung mit dem Martinsloch, den Tschingelhörnern, dem Segnespass und dem Piz Segnes eine sehr beeindruckende und imposante Kulisse dar.

Bei der ersten Wanderung wurden wir beim Abstieg von einem Gewitter überrascht. Zum Glück war die Segneshütte nicht weit und bei einem wohltuenden Getränk liessen wir das Gewitter vorbeiziehen. Nach etwa 17.5 km Wanderdistanz und knapp 1000 m Auf- und Abstieg gelangten wir müde aber voller Eindrücke wieder in Narau an, von wo wir mit der Sesselbahn zurück nach Flims fuhren.

Text: Beat Schenk

Am 17. Dezember konnten wir vor dem Museums-Hauptgebäude die Gedenkstätte im Andenken an den tragischen Unfall vom 4. August 2018 fertigstellen. Die endgültige Bepflanzung rund um die Gedenkstätte wird im Frühling 2020 erfolgen.

Das Gesuch für einen Gedenkstein am Unfallort (I) wurde von der Gemeinde Flims in erster Instanz abgelehnt. Wir bleiben mit der Gemeinde im Gespräch.



Die JU-52 werden grundüberholt

Das ambitionöse Ziel ist es, eine praktisch fabrikneue JU-52 ab 2021 wieder im Flugbetrieb einzusetzen.

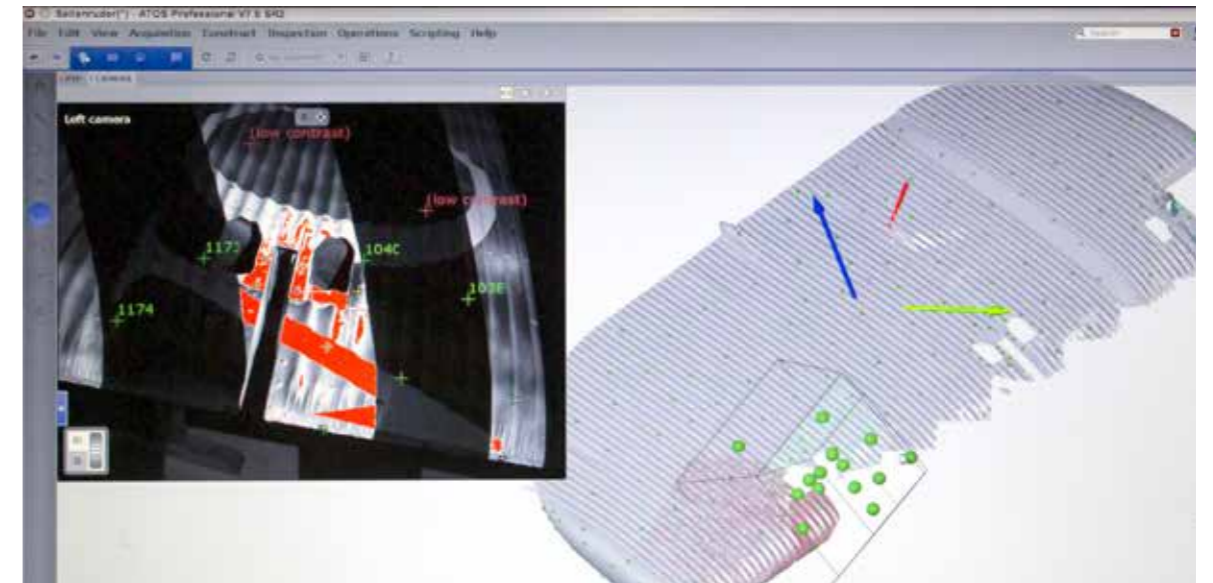


Das ambitionöse Ziel ist es, eine praktisch fabrikneue JU-52 ab 2021 wieder im Flugbetrieb einzusetzen.

Als erste Maschine durchläuft die HB-HOS diese Verjüngungskur. Da für die Herstellung von Neuteilen keine brauchbaren Zeichnungen mehr vorhanden sind, muss mit Hilfe modernster Technologie das ganze Flugzeug dreidimensional vermessen werden. Das Resultat dieser Vermessung, eine Punktwolke, wird mittels Flächenrückführung in einem CAD System zu Zeichnungen verarbeitet. Mit den neuen und von den Behörden zugelassenen Plänen, den heute gebräuchlichen Werkstoffen und den besten Fachspezialisten entsteht so eine praktisch neue, authentische JU-52.

Das angewandte 3D-Messverfahren Streifenlichttopometrie.

Der Projektor beleuchtet das Messobjekt zeitlich sequentiell mit Mustern von parallelen hellen und dunklen Streifen unterschiedlicher Breite. Die Kameras registrieren das projizierte Streifenmuster unter einem bekannten Blickwinkel zur Projektion.



Für jedes Projektionsmuster wird mit jeder Kamera ein Bild aufgenommen. Für jeden Bildpunkt aller Kameras entsteht so eine zeitliche Folge von unterschiedlichen Helligkeitswerten.

Systeme, welche im Bereich Reverse Engineering eingesetzt werden, erreichen Genauigkeiten von 0,003 mm bis 0,3 mm je nach technischem Aufwand und Messvolumen.

Von der Original-JU 52 wird eine Punktwolke erzeugt, aus denen ein CAD-Modell erstellt wird. Auf Basis des CAD-Modells werden neue Zeichnungen erarbeitet.

Der Scanprozess besteht aus zwei Phasen. Als erstes wurde die gesamte Aussengeometrie erfasst. Dies geschah zwischen Juli und Oktober 2019. In

der Zweiten Phase wird nun Schritt für Schritt die Innengeometrie der einzelnen Bauteile per Handscanner aufgezeichnet. Zu diesem Zweck müssen die einzelnen Bauteile zerlegt werden. Die Zerlegung und auch der Neuaufbau der Bauteile erfolgt aus Platz- und Kapazitätsgründen an drei unterschiedlichen Standorten. Während das Höhenleitwerk in Oberndorf am Neckar (D) nachgebaut wird, wurde ein Flügel von Dübendorf nach Malters (LU) transportiert, wo er zerlegt und jeder einzelne Bestandteil beschriftet und nummeriert wird. So entsteht in aufwendiger Detailarbeit ein Bauplan für die originalgetreuen neuen Flügel. Den gleichen Prozess durchlaufen in Dübendorf alle anderen Bauteile, welche nachgebaut werden müssen.



Seit Anfang 2020 ist in der Halle 8 in Dübendorf nun eine Spenglerwerkstatt eingerichtet, in welcher vor allem Leitwerke und Steuerbauteile nachgebaut werden. Die Zerlegung, Erfassung, Nummerierung und Planung ist in vollem Gange. Für den Rumpf entsteht Anfangs 2020 eine Lehre, in welcher

der Rumpf fixiert und die Center-Box, welche als Teil des Flügels gilt, Schritt für Schritt auszuwechseln. Ebenfalls wird in dieser Lehre der Rumpf grundüberholt. Der Umfang dieser Grundüberholung bestimmt eine umfangreiche Inspektion. Text: Tobias Koch, Peter Hossfeld

100 Jahre F 13 in Dessau



Dessau, 25. Juni 2019. Hundert Jahre nach dem Erstflug der JUNKERS F 13 haben die Stadt Dessau und die Junkers Flugzeugwerke dem Flugpionier, Erfinder und Unternehmer Professor Hugo Junkers gedacht. An der Dessauer Friedensbrücke wurde zu seinen Ehren das Denkmal «Ikarus» enthüllt. Auf dem Flugplatz Dessau führte die einzige flugfähige JUNKERS F 13 Rundflüge durch.

Als «technisches Genie» lobte Sachsen-Anhalts Ministerpräsident Dr. Reiner Haseloff den Flugpionier Professor Hugo Junkers. «Mit Hugo Junkers tauchte die Vision eines die Welt und die Menschen verbindenden globalen Flugverkehrs auf. Er stellte das Fliegen in einen friedlichen Dienst.» Die Flugzeuge des Hugo Junkers hätten für ihn eine besondere Bedeutung, so Haseloff, denn sein Vater sei einst als Metall-Flugzeugbauer am Bau der Junkers-Flugzeuge beteiligt gewesen.

Hugo Junkers wurde 1859 geboren. Der Hochschullehrer und Forscher, Ingenieur und Unternehmer entwickelte und produzierte zahllose Geräte und Flugzeuge und gilt heute als einer der grossen Pioniere der Luftfahrt. 1919, unmittelbar nach dem ersten Weltkrieg, setzte er auf einen zivilen, friedlichen Luftverkehr für Passagiere, Luftpost und Fracht. Dazu entwickelte er die JUNKERS F 13 als erstes, ganz aus Metall gefertigtes Verkehrsflugzeug.

Die JUNKERS F 13 verhalf dem zivilen Luftver-

kehr zum Durchbruch. Durch ihre Ganzmetallbauweise konnte sie auch in feuchtem Klima – und damit auch in subtropischen Ländern – eingesetzt werden. Nur so konnte ein weltweiter Flugverkehr überhaupt entstehen. Zurecht wird die JUNKERS F 13 noch heute als «Mutter aller modernen Verkehrsflugzeuge» bezeichnet. Seit 2016 wird das Flugzeug in einer kleinen Serie wieder neu gebaut.

«Vor hundert Jahren begann mit der JUNKERS F 13 der zivile Luftverkehr, wie wir ihn heute kennen», sagte Dieter Morszeck, Gründer und CEO der Junkers Flugzeugwerke. Morszeck war es, der die Vision hatte, die JUNKERS F 13 wieder als neues Flugzeug zu bauen und so an Hugo Junkers zu erinnern. «Die mehreren hundert Menschen, die zum Flugplatz Dessau gekommen sind, um die JUNKERS F 13 zu sehen, beweisen, dass das Vermächtnis von Hugo Junkers noch heute die Menschen begeistert.»

Text: Christian Gartmann

Rollout der zweiten F 13

Die JUNKERS Flugzeugwerke AG Dübendorf haben die zweite JUNKERS F 13 der neuen Serie fertiggestellt. Die HB-RIA beginnt in den nächsten Tagen ihre Bodentests auf dem Flugplatz Dübendorf. Ein Datum für den Erstflug steht noch nicht fest. Die dritte Maschine der neuen Serie soll im Sommer 2020 fertiggestellt und in die USA exportiert werden.

Die zweite JUNKERS F 13 der neuen Serie ist fertiggestellt. Anfang Oktober wurden letzte Arbeiten ausgeführt; das Flugzeug ist nun bereit für die Bodentests. Diese haben eine besondere Bedeutung, da das Fahrwerk der jüngsten Maschine gegenüber ihrer 2016 fertiggestellten Schwester verändert wurde. Die Bodentests beginnen in den kommenden Tagen und werden circa vier Wochen dauern. Ein Datum für den Erstflug steht noch nicht fest. Ob er noch 2019 stattfinden kann, hängt von den Ergebnissen der Abnahmetests, aber auch vom Wetter ab.

«Das Team hat tolle Arbeit geleistet», sagt Dieter Morszeck, CEO der JUNKERS Flugzeugwerke Dübendorf begeistert. «Die zweite Maschine ist in



der Ausführungsqualität noch besser geworden und das weiter entwickelte Fahrwerk bringt noch mehr Sicherheit und Alltagstauglichkeit. Ich freue mich bereits auf die dritte Maschine, mit welcher wir in den USA fliegen werden.»

Die dritte JUNKERS F 13 der neuen Serie ist bereits im Bau. Die Planung sieht vor, dass sie im Sommer 2020 in

Dübendorf fertiggestellt wird. Nach der Abnahme wird sie dann zerlegt und in die USA exportiert. Dort wird sie potentiellen Kunden vorgeführt. Da die Vereinigten Staaten der grösste einzelne Markt für die JUNKERS F 13 sind, wird die vierte Maschine dann in den USA gebaut und durch die amerikanische Zivilluftfahrtbehörde FAA zertifiziert. Text: Christian Gartmann



Unsere JU in Mönchengladbach



Im Hugo Junkers Hangar in Mönchengladbach ist eigentlich die CASA 352, vielen besser bekannt als die HB-HOY, die ehemals vierte JU 52 der JU-AIR beheimatet. Da die JU-AIR im August 2018 an den Besitzer der HB-HOY, den Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V. mit der Bitte herangetreten war, die CASA wieder in ihre Flotte aufnehmen zu können, musste sich der deutsche Verein nach einer Ersatzmaschine umsehen, damit der Hugo Junkers Hangar während der Überholungsphase der HB-HOY in Dübendorf nicht ohne JU-52 leer steht.

Es traf sich daher sehr gut, dass der der Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V. bereits 2017 seine Fühler nach einer weiteren JU- 52 ausgestreckt hatte und den Kontakt zum Lufttransportgeschwader 63 in Hohn (Schleswig Holstein) aufleben lassen konnte. Auf dem Gelände der Hugo Junkers Kaserne stand ein AAC- 1 (eine Maschine aus Französischer Produktion), dessen Zukunft ungewiss war, da der Transall Luftwaffenstützpunkt bis 2020 aufgelöst werden soll.

Bei dieser AC-1 handelt es sich um eine Maschine aus der französischen JU-52 Produktion, welche bei der Fa. Animot in der Nähe von Paris gebaut und im November 1945 der Französischen Luftwaffe übergeben wurde. Breits zwei Jahre später wurde die AAC-1 in die Dienste der Portugisischen Luftwaffe gestellt. 1977 schenkte die portugisische Luftwaffe die «Alte Tante» dem deutschen LTG 62 in Pensing bei Landsberg.

Da am Tage des geplanten Überfluges (mit zwei Bundeswehr Transall Flugzeugen) nicht alle erforderlichen Genehmigungen für die Übernahme vorlagen, endete der Flug beim LTG 63 in Hohn.

Es sollte noch gut 7 Monate dauern, bis der Kooperationsvertrag zwischen der Deutschen Luftwaffe und dem Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V. unterschrieben wurde, und die Vorbereitungen zur Demontage und zum Transport beginnen konnten.

Am 04. Mai begannen die Arbeiten zur Demontage auf den Flugplatz Hohn. Ein Team der JU-AIR und Mitglieder des deutschen Vereins demontierten das Flugzeug verladefähig in nur 2,5 Tagen. Dieser war nur möglich, da in den 1990er Jahren sowohl die JU-AIR, als auch die Deutsche Lufthansa Berlin Stiftung diese AAC-1 als Ersatzteillager nutzen konnten. So fehlten die Treibstoff- und Öl Tanks, die Steuerständen und vieles mehr.

Die Tragflächen und die Flugzeugzelle wurden am 6. Mai auf 3 Spezialtransporter und die Motoren sowie weitere Anbauteile auf einen normalen LKW verladen. Beide Demontage Teams konnten die AAC-1 am 08. Mai in Mönchengladbach abladen und in der Winterdiensthalle des Flughafens unterstellen.

Dafür, dass die «Alte Dame» an ihrem bisherigen Standort allen Widerungen des Wetters ausgesetzt war, steht sie eigentlich noch gut da. Neben einer kräftigen Grundreinigung innen und außen muss der Kabinenboden erneuert werden. Weiterhin sind Lackierarbeiten im Cockpit, in der Kabine und teilweise außen erforderlich

Bis Ende April 2020 soll die neue Mönchengladbacher Ausstellungs- JU-25 einsatzbereit sein, sodass dann die HB-HOY nach Dübendorf überführt werden kann.

Text: Bernd Huckenbeck



JU-Abend 2019

Obwohl dieses Jahr mit der JU nicht geflogen werden konnte gab es auch an die JU-Mitarbeiter gute Gründe Danke zu sagen. Auch dieser Abend fand dieses Jahr im Restaurant Holding statt.

Unter dem Motto «Und nochmals geht es heiss zu und her», trafen wir uns zum JU-Abend im Air Force Center. Zur Begrüssung wurde uns ein Apéro offeriert, anschliessend wurden wir zum Abendessen ins Restaurant Holding gebeten. Nach der Vorspeise unterhielt uns Jennyfire mit ihrer Feuershow, die uns alle fasziniert hat, insbesondere die Kandi-

daten, welche beim Mitwirken allerdings ein wenig zitterten... Nach der Show ging es weiter mit einem feinen Menu. Vor dem Dessert unterhielt uns der Komiker Pfändler mit seinen humorvollen und treffenden Witzen, die uns zum Lachen brachten und gute Laune versprühten.

Gegen Ende des Abends informierte

uns Kurt Waldmeier noch über die Zukunft der JU-AIR. Es war ein unterhaltsamer Abend mit einem gemütlichen Ausklang. **Herzlichen Dank Kurt.**

Text: Margrit Schneider
Fotos: Susanne Venditti

Weitere Fotos www.gazette-online.ch



Historisches Armeematerial – Vom Einsatz ins Museum

Woher kommen eigentlich das ausgestellte Material und die Objekte, die im Museum zu sehen sind? Am Anfang steht ein Liquidationsantrag, dass heisst, der Bund beschliesst, dass ein bestimmtes System oder einzelne Objekte ausser Dienst gestellt werden. Dieses Material wird dann der Zentralstelle Historisches Armeematerial (ZSHAM) übergeben.



Diese Organisation besteht nun schon seit über 10 Jahren und dokumentiert die Geschichte und die technische Entwicklung der Armee der letzten 200 Jahre. Im Rahmen ihres Auftrages arbeitet die ZSHAM eng mit den privatrechtlich geführten Stiftungen wie Historisches Armeematerial (HAM), Historisches Armeematerial Führungsunterstützung (HAMFU) und dem Museum historisches Material der schweizerischen Luftwaffe (MHMLW) zusammen.

Das HAM ist in Thun und Burgdorf zu Hause und ist auf Waffen, Uniformen und Fahrzeuge spezialisiert. Das HAMFU ist in Uster ansässig und für alle Arten von Übermittlung zuständig. Die Stiftung MHMLW ist in Dübendorf im Museum beheimatet und für die Belange der Luftwaffe verantwortlich. Als erstes wird das dem ZSHAM übergebene Material in einem Zeughaus in Sumiswald zwischengelagert, sortiert und wenn nötig mit Spezialisten identifiziert.

Viermal im Jahr werden dann Vertreter der drei Stiftungen nach Sumiswald aufgeboten, um dort das für sie vorgesehene Material zu besichtigen. Je nach Sammlungskonzept, ist es nun die Aufgabe und Pflicht der einzelnen Vertreter, die Gegenstände, Objekte oder Systeme zu sich ins Lager zu nehmen und von dort aus danach der Öffentlichkeit im Museum zugänglich zu machen, oder in einem der Archive aufzubewahren. In diesem Prozess wird das Material ebenfalls fein säuberlich in eine Datenbank aufgenommen, so dass dieses jederzeit nach Stichworten wieder gefunden werden kann.

Das restliche Material, das nicht an die Stiftungen geht, wird wenig später an einem separaten Tag an qualifizierte Museen oder Sammler weitergegeben. So wird jedes Jahr unzähliges militärisches Gut, von der Gamelle bis zum Panzer, gesammelt, restauriert, eingelagert, oder in einem der vielen Museen ausgestellt.

Text: Urs Ritter

Gross-Putztag im Museum



Zwei Mal im Jahr treffen sich unsere Objektpaten zum grossen Reinemachen im Flieger Flab Museum. Heute war es wieder soweit. Nicht nur die Objekte, die den einzelnen Paten zugewiesen sind werden dabei gereinigt, die ganze Ausstellung wird wieder auf «Vordermann» gebracht. 16 freiwillige Mitarbeiter waren im Einsatz.

Ein wohlverdientes Mittagessen im Restaurant Holding für alle und ein grosses Dankeschön an alle.



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 an Feiertage)

Dienstag - Freitag 09.00 - 18.00 Uhr

Samstag 08.30 - 18.00 Uhr

Sonntag 13.00 - 17.00 Uhr

Reservationen:

Telefon 044 824 55 25

Fax 044 824 55 06

holding@airforcecenter.ch

RESTAURANT
Holding

Wenn ein prägender Sinn fehlt

Das Fliegermuseum taktil erkundet – Sepp Stöckli ein Sehbehinderter erzählt



se Erläuterer der Exponate, die mir zusätzlich – dank meinen Händen und der Nase – als wohlgeformte technische Kunstwerke in Erinnerung bleiben werden.

Auch Titus Bütler mein Begleiter war begeistert

Titus Bütler: Die Führung eines Sehblinden war auch für das Air Force Center eine neue Erfahrung, die brillant gemeistert wurde. Corina Hader vom Sekretariat organisierte alles perfekt, und der Führer Peter Thut erläuterte mit grosser Sachkenntnis die ausgestellten Flugzeuge und Geräte. Dass wir bei ausgewählten Exponaten hinter die Abschrankungen gehen und die Sachen fühlen und riechen durften, gab neue Anregungen an die verschiedenen Sinne. Die vielen Geschichten und Anekdoten aus dem Wissensfundus und dem Fliegerlatein von Peter Thut machten die Führung auch für einen Blinden anschaulich und werden uns beiden in bester Erinnerung bleiben.

Auch ein Gehörlosenfürsorgeverein fand den Weg zu uns

Am 10. Oktober war der Gehörlosenfürsorgeverein der Region Basel zu Besuch bei uns im Museum. Nach einem feinen Mittagessen im Holding gingen die rund dreissig Senioren auf den Rundgang. Zwei Mitarbeiterinnen der Stiftung Kommunikationshilfen für Hörgeschädigte übersetzten die Führungen von John Messmer und Silvio Roth in Gebärdensprache. Für die zwei ehemaligen Piloten eine Premiere und eine echte Herausforderung.

Text: Corina Hader

zogen uns in seinen Bann.

Dank der mir gebotenen Möglichkeit ausgewählte Exponate mit meinen Fingern zu berühren und deren Materialien zusätzlich zu riechen, bekamen für mich alle Objekte eine Dimension und eine Dichte. Ich konnte unter anderem erkennen, wie präzise das Eschenholz für einen Propeller bearbeitet wurde, und wie sich eine ausfahrende Landeklappen bewegt.

Noch Stunden nach der Führung rochen meine Hände nach den technischen Errungenschaften der Luftfahrt – und oder war es lediglich das Motorenöl...

Ich danke Corina Hader für die Organisation und Peter Thut für das präzi-

Im Zusammenhang mit einem Geschäftsanlass in den grosszügigen Räumlichkeiten des Air Force Centers wurde uns unter anderem eine Führung durch das Museum geboten. Die Ausführungen unseres damaligen Führers weckten in mir, als sehbehinderte Person, den Wunsch die uns präsentierten Exponate noch spezifischer zu betrachten.

Auf Anfrage hin ermöglichte Frau Hader mir und einem Kollegen eine blindenspezifische Führung unter der Leitung von Peter Thut. Seine äusserst kompetenten und mit Anekdoten angereicherten Ausführungen zu der Entwicklung der Fluggeräte, vom Fesselballon hin bis zu den heutigen Drohnen,



- Geburtstag: 17.8.1946, im Jahr des Feuerhundes, (im Kantons spital ZH, 2 Tage vor SD Prinz Philipp Erasmus v.u.z. Liechtenstein)
- Job im FFM: Museumsführer (siehe unten)
- Familie: Ehefrau Miryam (Luftfahrtbelastet), 3 Kinder, 5 Enkel
- Hobbys: Reisen, Wandern, Langlauf (kommen oft etwas zu kurz wegen...) Troubleshooter = Liegenschaftsverwaltung und Teilzeithauswart, Treuhanddienst für Senioren
- Lieblingessen: Saucisson vaudois et choucroute, und sehr viele fernöstliche Gerichte
- Lieblingsfarbe: Die farbliche Vielfalt (ohne Regenbogen)
- Lieblingslektüre: NZZ; Geschichte, Länder, Völker, Politik
- Lieblings-TV-Send: Tagesschau, Reportagen über ferne Kulturen

Im Focus

Hans-Jörg Kuhn Unser freiwilliger Mitarbeiter im Flieger Flab Museum

Was genau ist Deine Arbeit/Aufgabe im Flieger Flab Museum?

Meine Hauptaufgabe ist sicher durch Führungen die Geschichte der Fliegerei und unsere Ausstellung dem interessierten Publikum zu präsentieren. Weil mich Flugzeugmotoren immer schon faszinierten, durfte ich zwischen 2013-2015 unsere Motorenausstellung neu gestalten. In diesem Zusammenhang bin ich auch immer wieder Ansprechpartner bei motorenspezifischen Fragen.

Dein Bezug zur Fliegerei?

Frühkindlich beeinflusst und „soundgebadet“ (4000Hz) durch dauerhaften Wohnort Dübendorf, viele Väter von Schulkameraden arbeiteten auf dem Fpl., Flugmodellbau, Lehre bei DMP auf dem Fpl., Segelflieger, Milizmilitärpilot, SLS, 30 Jahre Swissair und 17 Jahre JU-AIR rundeten das Berufsleben ab. Nun schon seit ca. 57 Jahren auf dem Gelände des Fpl. Dübendorf in verschiedenen Funktionen immer irgendwie wirkend.

Was macht dir Freude an deiner Arbeit?

Die über 100 Jahre rasante, «unbekannte» Entwicklung der Luftfahrt im Allgemeinen und unserer Luftwaffe den Besuchern näher zu bringen resp. wieder einmal in Erinnerung zu rufen.

Was ist das Minus bei deiner Arbeit?

Die tendenziell immer kurzfristigeren Wünsche nach Führungen.

Welches ist dein Lieblingsobjekt in unserem Museum?

Dufaux Type 1907 (Leihgabe VHS) und viele andere, z.B. der innovationsstarke N-20

Wie soll sich das Air Force Center weiterentwickeln?

Zusätzliche Ausstellungshalle (F/A-18...) und zusätzlicher Lagerraum (viele dezentrale Standorte des Sammelgutes) mit einem Archiv-/Inventarsystem zum sicheren und raschen Finden der vorhandenen Objekte für Nachforschungen und organisieren von eigenen, themenspezifischen Wechsel-Ausstellungen. Ein Flugplatz ist zum Fliegen vorgesehen, dies auch mit Oldtimern.

Mehr über mein liebstes Hobby?

Siehe Fotos unten



Hi, I'm called LIBERTY!



Es war keineswegs eine Zangengeburt, sondern vielmehr eine ultrakurze Schwangerschaft – von der Idee bis hin zu meinem Erscheinen in der Öffentlichkeit. Und das kam so:

Der 1. Weltkrieg tobte schon seit über zwei Jahren, als mein Vaterland im April 1917 in das Kriegsgeschehen eingriff. Die bei uns bis dahin betriebenen Flugmotoren waren hauptsächlich französischer und britischer Bauart (zum Teil auch Lizenzbau), mit relativ geringer Leistung (<200PS), oder stammten aus unserem Motorfahrzeugbau. In Europa, vor allem in Deutschland, wurden bereits Flugzeugantriebe mit bis gegen 500 PS verwendet! Deshalb trat das „Aircraft Production Board“ des War Departments mit folgender Forderung an die Industrie heran:

Flugmotoren in verschiedenen Grössen (4-, 6-, 8-, 12- Zylinder) mit einem sehr kleinen Leistungsgewicht sind zu bauen. Möglichst viele gemeinsame Bauteile (Zylinder, Pleuel, Kolben usw.) sollen eine dezentralisierte Massenproduktion erlauben.

Unsere beiden besten Ingenieure aus der Automobilindustrie wurden auf den 29.5.1917 nach Washington beordert: Major Elbert J. Hall von Hall-Scott Motor Co aus Berkeley (CAL) und Major Jesse G. Vincent von Packard Motor Co aus Detroit. Fünf Tage und Nächte arbeiteten die beiden in Räumlichkeiten des Hotels Willard fast pausenlos am Stück, dann stand das Konzept fest. Es zeigte sich bald, dass nur der Stärkste unserer Familie, eben meine Wenigkeit mit 400 PS, gefragt sein würde. Noch während der Konstruktionsphase wurde aus zeitlichen Gründen möglichst schnell ein V8-Prototyp gebaut. Der Testlauf sollte bis am 3. Juli erfolgt sein.

Am 4.7.1917 wurde mein Vorläufer, der V8-Prototyp, in Washington von der Regierung akzeptiert und der Öffentlichkeit vorgestellt. Zu Ehren des Independence Day wurde unsere ganze Familie danach auf den Namen LIBERTY getauft.

Die zusammengerufenen Konstrukteure und Zeichner, rund 200 an der Zahl, fertigten bis zum 1. Juli die Werkstattzeichnungen an. Am 25.8.1917 fand der erste Langzeit-Testlauf über 5 Stunden meines ältesten Bruders (12-Zyl.) statt und sogleich auch die Abnahme durch die Regierung.

Ab diesem Zeitpunkt waren von der West- bis zur Ostküste 12 Betriebe mit Produktion und Montage von uns 12-Zylindern beschäftigt. Die Montage erfolgte hauptsächlich bei Packard aber auch bei Lincoln und Ford (Hall-Scott wurde als für die Produktion zu kleiner Betrieb befunden). Die Einzelteile lieferten Aeromarine, Buick, Cadillac, Hall-Scott, Marmon, Trego, Wright-Martin, usw. Die als Koordinatorin der landesweiten Produktion errichtete Firma nannte sich Liberty Engineering Corporation. Bis Herbst 1917 sollen bereits 1357 Exemplare ausgeliefert worden sein und bis zum Waffenstillstand im Nov. 1918 13 574 Stück mit einer Rate von bis zu 150/Tag und bis im Januar 1919 20 478 Stück. Total bis zum Produktionsende (~2. Weltkrieg) sollen es nach anderen Quellen (Gilles) ~64 100 Stück gewesen sein.

Dies war vor hundert Jahren eine gewaltige, ja geradezu grandiose industrielle Leistung in der noch jungen Luftfahrtgeschichte.

Meine enge V-Stellung der Zylinder von 45° bedeutete kleineren Luftwiderstand und schmalere Silhouette von vorne. Meine zwölf Leichtmetallkolben leisteten einen wesentlichen Beitrag zum kleinen Leistungsgewicht, wie auch das zweiteilige Kurbelgehäuse aus Aluminium.

Meine beiden obenliegenden Nockenwellen (OHC) und die Ventilsteuerungen sollen praktisch unverändert von einem deutschen Motor – Mercedes III oder BMW III – übernommen worden sein! Die Ingenieure verpassten mir eine Fremd-Zündung von Delco mittels Dynamo und als Puffer eine Batterie. Die beiden Zenith-Vergaser waren zuverlässige Lieferanten meiner flüssigen Nahrung. Rizinusöl sorgte für die Leichtgängigkeit der aufeinander gleitenden Teile. Bei sehr grosser Anstrengung wurden meine überhitzungsgefährdeten Muskeln durch einen Wasserkreislauf in einem akzeptablen Temperaturbereich gehalten.

Viele Flugzeugtypen (1-, 2-, 3-motorige) konnten sich durch meine damals enorme Kraft in die Luft erheben (siehe Liste unten). Meine zahlreichen Brüder sorgten auch für den Antrieb anderer Geräte zu Wasser und zu Land (Panzer).

Lizenzprodukte und/oder Kopien wurden in Grossbritannien durch Nuffield, in der UdSSR durch Mikulin (M-5) gebaut.

In die Schweiz gelangte ich als treibende Kraft des „Solitärs“ De Havilland DH-9 „Airco“, ein 2½

-stieliger Doppeldecker, der von 1920-1929 als Nr.706 zur Beobachterschulung eingesetzt wurde. Ab 1922 kutscherte ich in dieser Kiste auch Leute von der L+T (Landestopographie) mit der damals brandneuen Reihenkamera von Heyde und Zeiss durch den hiesigen Luftraum.

NB: W.C. Durant CEO von Cadillac (GM) war 1917 als Pazifist nicht geneigt, Kriegsmaterial zu bauen. Sein Cheffingenieur Henry Leland verliess die Firma und gründete die Lincoln Motor Company und erhielt bald einen 10 M\$-Auftrag der Regierung zum Bau meiner Kumpanen. Später wechselte Durant seine Meinung, und so bauten Cadillac und Buick schliesslich doch noch an Liberty-Motoren.

Schlusswort: Für diesen Aufsatz habe ich meine Erinnerungen sorgfältig durchgekämmt und hoffe, dass mir mein Gedächtnis mit irgendwelchen Ungenauigkeiten oder Verwechslungen keinen Streich gespielt hat.

Es würde mich, meine 70 „Mitbewohner“ und sicher auch den Museumsführer freuen, wenn Sie, liebe lesende Person, mich gelegentlich in der seit 2015 neu gestalteten Motorensammlung einmal besuchen würden. **See You! im Museum**

Quellen: Urech Seite 90, HGi2 Seiten 198-208 und HGi3 Seiten 229/230, Gilles, Janes 1919, Archiv BAMF/FFM, Wikipedia

Technische Daten:

12-Zylinder V 45°,
D=127mm, H=178mm, V=27.06cdm,

Masse: L=1,7m, B=0,66m,
H=1,15m, G=375kg,

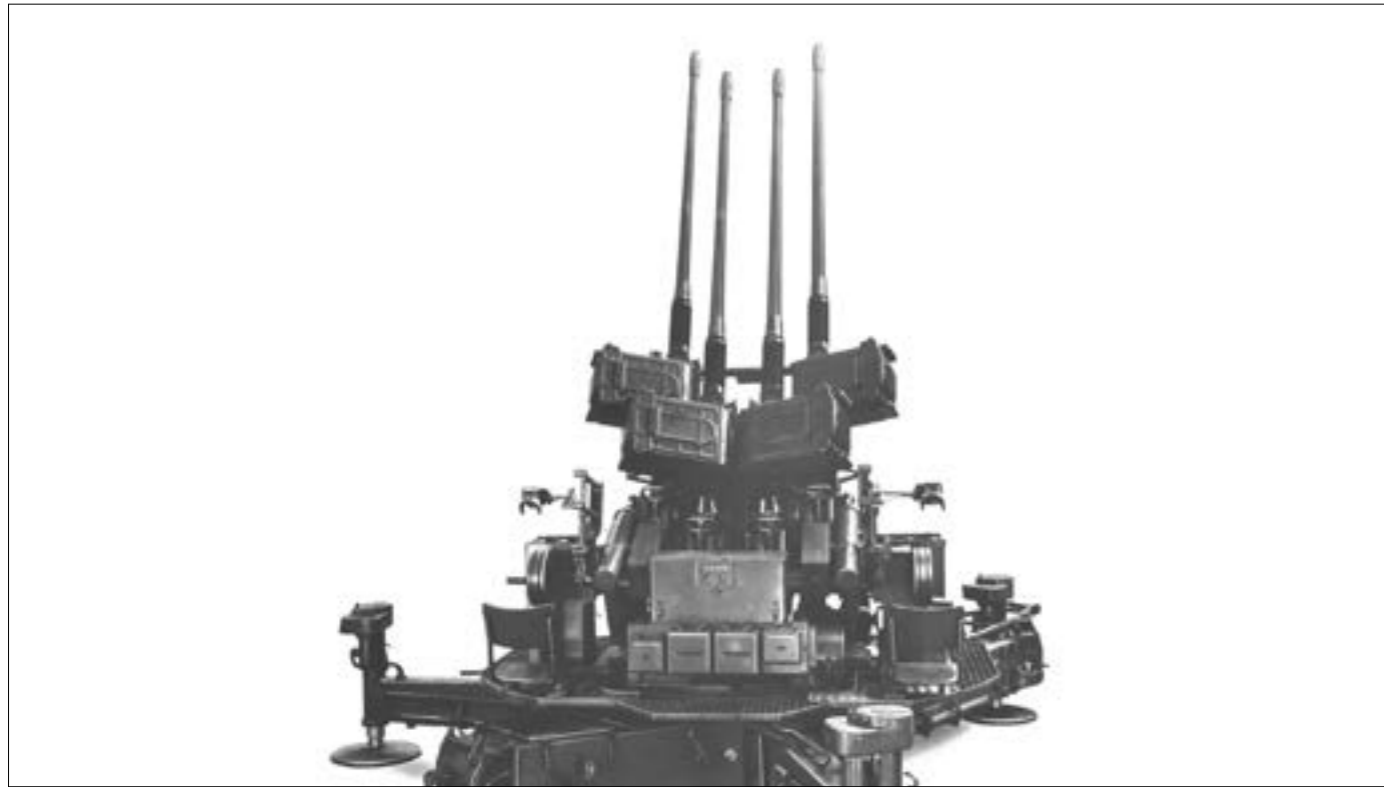
Verdichtung: Δp 5,46,
Startleistung: 308kW / 408PS bei 1700U/min,
Nennleistung: 280kW / 381PS bei 1550U/min,
spez. Leistung: 14,07 PS/cdm,
spez. Leistungsgew. 0,98kg/PS,
spez. Verbrauch: 225g/PS/h (Benz.), g/PS/h (Oel)
Wasserkühlung: 20 l

In Flugzeugen verwendet von:

Dayton-Wright / Airco DH-4C (De Havilland), De Havilland DH-9 „Airco“, Breguet, Caproni, Curtiss, Douglas, Felixstowe, Fokker, Handley Page, Witterman-Lewis, und weitere: zB Luftschiff RN-1 (Zodiac)

Text: H.J. Kuhn

Die Vierling 30 mm Fliegerabwehrkanone Hispano Suiza



Ende des Zweiten Weltkrieges wurde von den kriegsführenden Mächten festgestellt, dass die Wirkung der 20 mm Flab-Kanonen nicht mehr genügte, um tieffliegende Flugzeuge abzuschiessen. Daraufhin wurde von der Genfer Firma Hispano Suiza auf Grund von Untersuchungen über die günstigste Kombination von Geschosswirkung (Kaliber) und Kadenz die erste 30 mm Flab-Kanone entwickelt.

Dieses erste, HS 830 genannte Geschütz, hatte eine Kadenz von 500 bis 600 Schuss pro Minute und eine Geschosspanfangsgeschwindigkeit (V0) von 920 m/sek. Dieses Geschütz wurde 1944 den Vertretern der Kriegstechnischen Anstalt (KTA) auf dem Flab-Schiessplatz Zuoz im Engadin vorgeführt. Zu Beginn der 1950er Jahre entwickelte Hispano Suiza auf Grund von Besprechungen mit verschiedensten französischen Dienststellen die HS 830 zur HS 831 Flab-Kanone weiter. Dieses Geschütz besass bei einem Geschossgewicht von 420 Gramm eine Kadenz von 650 Schuss pro Minute und eine V0 von 1'000 m/sek. Diese Waffe wurde 1953 den Schweizer Dienststellen als Bewaffnung für einen Flab-Panzer vorgeschla-

gen, für welche Verwendung die Waffe auch in Frankreich vorgesehen war.

Mit Rücksicht auf die von der Schweizer Armee als besonders wichtig angesehenen, kurzen Geschossflugzeiten wurde daraufhin als Weiterentwicklung der Flab-Kanone HS 831, die neue Flab-Kanone HS 831 L entwickelt. Diese weist gegenüber der HS 831 bei einem auf 360 Gramm reduzierten Geschossgewicht eine V0 von 1'080 m/sek auf und ermöglichte dadurch die Erreichung wesentliche kürzerer Geschossflugzeiten.

Nachdem 1954 erkannt worden war, dass die modernen elektronischen und mit Radar kombinierten Feuerleitgeräte der Flab sich für die Feuerleitung von mittelkalibrigen Flab-Feuerein-

heiten eigneten und damit die volle Ausnutzung von deren durch Geschossballistik und Schusskadenz gegebenen wirksamen Reichweiten ermöglichten, wurden unverzüglich die Studien zur Entwicklung eines kompletten Waffensystems mit mittelkalibrigen Flab-Waffen und elektronischer Feuerleitung aufgenommen.

Bei diesen Untersuchungen wurde die Schusskadenz nicht mehr allein nur für eine Einzelwaffe eingeführt, sondern auch als totale Schusskadenz des immer aus mehreren Waffen bestehenden kompletten Waffensystems. Gleichzeitig wurden die konstruktiven Studien über die Möglichkeit des Baus von Mehrfachwaffen durchgeführt, wobei im Hinblick auf die Beibehaltung einer

mit nicht zu grossem technischem Aufwand zu realisierenden hohen Beweglichkeit, die obere Gewichtsgrenze für ein einzelnes Mehrfachgeschütz mit rund 5 Tonnen angenommen wurde.

Die verschiedenen Untersuchungen hatten gezeigt, dass das Geschützgewicht von insgesamt 5 Tonnen die Verwendung von vier zu einem Vierlingsgeschütz zusammengebauten Einzelwaffen HS 831 L ermöglichte, mit denen eine Feuerdichte von $4 \times 650 = 2'600$ Schuss pro Minute und pro Geschütz erreicht werden konnte.

Die Zweckmässigkeit der Wahl eines aus zwei Vierlingsgeschützen 30 mm Hispano Suiza in Verbindung mit einem vollautomatischen elektronischen Feuerleitgerät «Fledermaus» der Firma Contraves Zürich bestehenden kompletten Mittelkaliber-Feuereinheit, er-

gab sich aus der Tatsache, dass damit die hohen Anforderungen der damaligen Einsatzdoktrin voll erfüllt werden konnten. Besonders erwähnenswert ist der Umstand, dass die leistungsmässig gegebenen Anforderungen einer Einsatzdoktrin vom 30 mm Vierlings-Waffensystem bis zu grösseren Flughöhen besser erfüllt werden konnten, als von irgendwelchen konventionellen Waffensystemen anderer Kaliber.

Die Vierling 30 mm Fliegerabwehrkanone Hispano Suiza wurde erstmals 1957 den Schweizer Behörden vorgeführt. Sie wurde mit rund 30'000 Schuss erprobt. Die enorme Schussleistung der vier Rohre war verbunden mit solider Zuverlässigkeit und hoher Betriebssicherheit.

Nichtsdestotrotz unterlag das Produkt von Hispano Suiza dem Konkurrenten

aus dem Hause Oerlikon Bührle. Denn als Geschütz für die 1963 neu eingeführte Mittlere Fliegerabwehr wurden 37 radarbasierte Feuerinheiten Oerlikon-Contraves Feuerinheiten beschafft. Diese Feuerinheit stellte sich aus einem Contraves «Superfledermaus» Feuerleitgerät und zwei 35 mm Zwillingsgeschützen von Oerlikon Bührle zusammen.

Im Flieger Flab Museum in der Flab-Halle sind sowohl eine 35 mm Fliegerabwehr-Kanone 63, ein Feuerleitgerät «Superfledermaus» und dessen Nachfolger, das Feuerleitgerät 75 «Skyguard», ausgestellt. Der Autor geht davon aus, dass heute kein Hispano Suiza Vierling 30 mm Fliegerabwehrgeschütz mehr existiert.

Text: Beat Benz



solar
installationen

Wir bringen Ihnen Sonne
in die Steckdosen!

PERFEKT

Elektroinstallationen

8716 Schmerikon, Tel. 055 292 12 56

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



Licht-Installation im Restaurant Holding Air Force Center Dübendorf

(Flame-Out) beim Hunter

Beinaheabsturz wegen eines Triebwerksausfall bei J-4091

Die Jagd- und Erdkampfflugzeuge «HUNTER» waren in der Schweiz von 1958 bis 1994 im Einsatz. Die Piloten waren allgemein begeistert von den exzellenten Flugeigenschaften und der hohen Leistungsfähigkeit dieses Flugzeugs.

Flugablauf

Er startete am 10. Oktober 1962 um 15:00 Uhr in Dübendorf mit dem Flugzeug J-4091 zu einem Kontrollflug. Das Flugzeug hatte eine grosse periodische Überholung absolviert. Das Wetter war wolkenlos, also «grand beau». Die vorerst am Boden auszuführenden Funktionskontrollen waren alle positiv verlaufen. Sämtliche Systeme funktionierten einwandfrei. Beim Start hob er mit ca. 280 km/h ab und begann den Steigflug Richtung des zugeteilten Arbeitsraums in Graubünden. Das Rolls-Royce-Triebwerk «AVON» funktionierte einwandfrei. Auf 12'000 m ü.M. angelangt, begann er um 15:17 Uhr mit den vorgeschriebenen Kontrollen: Leerlaufdrehzahl 5700 U/min und Abgastemperatur 260 Grad. Danach prüfte er die Triebwerkbeschleunigung von Leerlauf auf Vollgas mit raschem Verschieben des Leistungshebels. Dieses Mal verlief die vorgesehene Prüfung gar nicht wie gewünscht. Anstatt zu beschleunigen, fiel die Drehzahl des Triebwerks rasch auf 1'800 U/min. Es hatte offensichtlich abgelöscht und drehte nur noch im Windmühleneffekt. Nun hiess es, überlegt und zweckmässig zu handeln, um das Triebwerk wenn irgendwie möglich wieder in Gang zu bringen.

Ärgerlicherweise leuchtete die Kabinendruckwarnlampe auf und der Warnnton war eher störend. Gemäss den im Pilotenhandbuch vorgeschriebenen Notmassnahmen, sank er mit 350 km/h ab, flog Richtung Walensee und unter-



nahm mehrere Wiederanlassversuche, vorerst ohne Erfolg.

Daher musste er sich geistig auf den eventuellen Abprung mit dem «Martin-Baker»-Schleudersitz vorbereiten. Knapp unterhalb 4000 m ü.M. konnte er das Triebwerk glücklicherweise erfolgreich wieder starten. Von nun an bediente er den Leistungshebel vorsichtig, um am System möglichst wenig zu verändern. Via die Linthebene erreichte er dann den Pfäffikersee und verlangte per Funk beim Kontrollturm Dübendorf einen Direktanflug auf die Piste 29. Nach nur 29 Minuten landete er sicher und erleichtert in Dübendorf.

Die anschliessend durchgeführte Untersuchung zeigte einen Defekt im Treibstoffregler (FCU). Auf dem Triebwerkprüfstand konnten die effektiven Verhältnisse, wie diese auf 12 000 m ü.M. herrschen, nicht simuliert werden, da dort andere Temperatur- und Luftdruckverhältnisse herrschen.

Als ehemalige Mk.6 gebraucht von

der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk.58 modifiziert. Dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom April 2018 zuletzt mit der Kennung N334AX zur Flotte der Lortie Aviation. Das kanadische Unternehmen ist der weltweit grösste Betreiber von ehemaligen Schweizer Hunttern. Über 20 Maschinen hat die Firma übernommen, die für die Streitkräfte der USA, Kanadas und Frankreichs taktische Trainings anbietet. Die dafür modifizierten Hunter werden für Aggressor-Einsätze im Luftkampf oder Einsätze in den Bereichen elektronische Kampfführung, Zielschlepp, Feinddarstellung für Bodentruppen und Schiffe oder die Simulation von Marschflugkörpern eingesetzt und von erfahrenen NATO-Piloten geflogen. Die Hunter sind heute (2018) IFR-zertifiziert und unter anderem mit GPS und Moving Map nachgerüstet.

Text: Felix Zbinden / Ruedi Wicki

**WAB-Kurs ja.
Aber es muss auch Spass machen,
obligatorisch hin oder her!**

Dein
RABATT
*

* für TCS-Mitglieder und Fahrlehrerinnen von Fahrschulen zFV (Zürcher Fahrlehrer Verband)

Hol dir deinen definitiven Führerausweis dort, wo dich die Moderatoren ernst nehmen: Bei Drive Z!

DRIVE Z AG, Das Zürcher 2-PhasenausbildungsCenter des TCS und der Fahrlehrer
Überlandstrasse 271, 8600 Dübendorf, Fon 044 828 44 44, info@drivez.ch, drivez.ch



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 dürfen!

Ihr your catering Team geniessen – staunen – entspannen!



Das UeG-Gebäude im Wandel der Zeit



Dieses Gebäude steht unter Denkmalschutz und wurde von der ehemaligen SWISSAIR und seit 1949 von militärischen Formationen als „Homebase“ benutzt.

Vorgeschichte

Der Franzose Reynold Jaboulin war der eigentliche Initiator des Flugplatzes Dübendorf. Im Oktober 1910 organisierte er auf dem Ried zwischen Wangen und Dübendorf ein internationales Flugmeeting. Diese Flugtage begeisterten damals mehr als 100 000 Zuschauer.

Im November 1914 musste die anfangs August zusammengestellte Fliegerabteilung unter dem Kommando von Hauptmann im Generalstab Theodor Real vom für einen Flugbetrieb wenig geeigneten Beundenfeld in Bern, nach Dübendorf dislozieren.

Nach Ende des ersten Weltkriegs kaufte der Bund das ganze Flugplatzgelände zum Preis von Fr. 380 000.- Die

Militärflugzeuge wurden für einige Monate noch zur Postbeförderung und als Passagierflugzeuge für Rundflüge weiterverwendet.

Zivilfliegerei in Dübendorf

1920 erklärte das Eidgenössische Luftamt den Flugplatz Dübendorf zum Zoll- oder Zivilflugplatz 1. Klasse. Dadurch stand dieser auch dem zivilen Flugbetrieb wieder zur Verfügung. Die Gesellschaft «Ad Astra Aero» flog von 1922 an mit Ganzmetallflugzeugen Junkers F 13 täglich – wenn es das Wetter zuließ – von Genf über Dübendorf nach Nürnberg/Fürth. Die Auslastung erreichte lediglich lächerliche 10%. Der Betrieb war überhaupt nur dank Sub-

ventionen von Bund und der Stadt Zürich möglich.

Entstehung des SWISSAIR-Aufnahmegebäudes

Die zahlreichen einfachen Baracken sowie die Flugzeughangars auf dem Flugplatzgelände entsprachen bald nicht mehr den betrieblichen Erfordernissen. Leider lehnte das Zürcher Stimmvolk am 14. September 1930 einen Kredit von 3,6 Mio. Fr. für den Flugplatzausbau ab. Das Eidgenössische Luftamt stellte daraufhin an den Kanton Zürich als Flugplatzhalter drei präzise (bis am 1. Mai 1931 zu erfüllende) Forderungen:

- Bau eines Abfertigungsgebäudes
- Bau eines Hangars für Grossflug-

- zeuge mit 40 Metern Torbreite
- Bau eines Hangars für gewerbmässigen Luftverkehr mit Werkstätten

Der Regierungsrat des Kantons Zürich präsentierte daraufhin eine Vorlage, welche den Bau der grossen Halle für einen in der Kompetenz des Kantonsrats liegenden Betrag von Fr. 500 000.- vorsah.

Am 24. November 1930 beschloss der Kantonsrat mit 113 gegen 87 Stimmen unter Namensaufruf einen Beitrag von Fr. 500 000.- und widersprach damit der Volksabstimmung (!).

Vorerst erfolgte aber die Gründung der SWISSAIR.

Die Generalversammlungen der AD ASTRA AERO vom 17. März 1931 und der BALAIR vom 26. März 1931 hatten rückwirkend auf den 1. Januar 1931 die Fusion der beiden Gesellschaften beschlossen. Die BALAIR erhöhte das Aktienkapital auf Fr. 800 000.- und die Firmenbezeichnung wurde in SWISSAIR abgeändert.

Das Architekturbüro Kündig & Oetiker wurde beauftragt, Planskizzen auszuarbeiten, die dann dem Chef des eidgenössischen Luftamtes, dem Direktor des Flugplatzes Dübendorf und dem Kantonalen Hochbauamt vorgelegt wurden. Am 4. Juni 1931 konnte der

Bauausschuss den Vorschlag über die Gestaltung des Empfangsgebäudes als zweckmässig empfehlen, und am 23. Juni lag der Plan der Werfthalle vor. Der Kostenvoranschlag umfasste total 1,5 Mio. Fr.

Am 4. Dezember 1931 fand dann die Gründung der Flugplatzgenossenschaft Zürich im Hotel Baur au Lac in Zürich statt. und mit dem Bau der Anlagen wurde unverzüglich begonnen. Das Hochbauamt des Kantons Zürich erstellte den Doppelhangar, und das Tiefbauamt übernahm die Erstellung der Zufahrtsstrasse. Pläne und Bauleitung der von der Genossenschaft zu errichtenden Hochbauten (Aufnahmegebäude, Werft, Hangar für Sportflugzeuge) lagen in den Händen der Architekten Kündig & Oetiker.

Der Ausbau ging planmässig voran. Die Übernahme der Werft durch die Swissair erfolgte am 1. März 1932. Das Stationsgebäude, wie es damals genannt wurde, und der Sportfliegerhangar wurden am 16. Juli 1932 dem Betrieb übergeben. Die Vollendung der Umgebungsarbeiten zog sich bis ins Frühjahr 1933 hin.

In der ursprünglichen Raumaufteilung waren im Erdgeschoss des Hauptgebäudes die Platzbelegung und Abfertigung der Swissair, Zoll-, Fracht- und Posträume, Flugpolizei, Flugleitung und Startdienst, Warteraum, Räume für an-

dere Fluggesellschaften, Sanität, Toiletten und ein Kiosk vorgesehen. Im Obergeschoss die Räume der Swissair mit Buchhaltung, Korrespondenz, Kasse, Einkauf, Chefbüro und Konferenzraum, die Räume der Staatlichen Flugplatzdirektion, die Meteoräume, Toiletten und eine kleine Wohnung.

Die Swissair beförderte 1932 in 3785 Flugstunden auf ihrem gesamten Streckennetz 11 833 Passagiere und flog mit ihren 12 Flugzeugen 670 436 Kilometer. Der Personalbestand betrug 72 Personen.

Ab 1935 standen die DC-2 mit 14 Passagierplätzen und ab 1937 die legendäre DC-3 (21 Passagierplätze) im Dienste der Swissair. Man sprach damals von Grossflugzeugen oder Flugriesen.

Das Flugplatzrestaurant war einladend konzipiert und wurde von einem renommierten Gastronom (Karl Fürst) geführt. Auf der grosszügigen Terrasse konnte man das emsige Treiben auf dem Flugplatz gut mitverfolgen. In der «Gaststube» prangte (heute unverändert vorhanden) ein grosses Mosaik von Giuseppe Scartezzini, welches den Mittelmeerraum darstellt.

An der Konferenz vom 8. März 1939, zu denen die Flugplatzgenossenschaft alle interessierten Persönlichkeiten und Amtsstellen eingeladen hatte, wurde festgehalten, dass eine vollstän-



dige Trennung zwischen Militär- und Zivilluftverkehr unvermeidlich sei, und die Zivil-Fliegerei nach Ablauf des Vertrages zwischen der Militärverwaltung und dem Kanton Zürich von 1930, im Jahre 1943 weichen müsse. Es folgte dann ein längeres Hin und Her zwischen den Stakeholdern.

Der Entscheid über die Weiterführung des Zivilflugplatzes in Dübendorf-Wangen traf am 13. Februar 1940 in Zürich ein. Der Kanton liess daraufhin für den Ausbau des Zivilflugbetriebs Varianten ausarbeiten. Das Eidgenössi-



sche Luftamt hatte vorerst nichts einzuwenden, das Kommando der Flieger- und Flabtruppen erhob jedoch scharfe Opposition.

Trotz Kriegswirren nahm die Swissair 1942 als einzige Airline die «fahrplanmässige» Verbindung Zürich-Stuttgart-Berlin in Betrieb. Die Auslastung hielt sich aber in Grenzen, und der Betrieb musste aus verständlichen Gründen (2. Weltkrieg) bald wieder eingestellt werden.

Am 30. Juli 1945 nahm die Swissair den planmässigen Flugbetrieb Genf-Paris und Zürich-Paris wieder auf. Auch das Gebäude verzeichnete einen starken Frequenzanstieg: am 1. Juli 1946 wurde der Postverkehr wieder aufgenommen, und für die Zollanlagen wurden Umbauarbeiten im Betrage von Fr. 90 000.- aufgewendet.

Eine «Mischbenützung» durch Militär- und Zivilfliegerei in Dübendorf wurde zunehmend schwieriger, da die verlangten Prioritäten und Betriebsabläufe nicht vereinbar waren. Am 8. März 1943 reichte Kantonsrat Zeller eine Interpellation mit der Frage ein, welche Vorkehrungen der Regierungs-

rat zur Projektierung eines Zivilflugplatzes angeordnet habe. In der Antwort des Regierungsrats Dr. P. Corrodi am 21. März 1943 hob dieser die Bedeutung des Platzes Zürich hervor und bezeichnete erstmals den Raum Kloten-Oberglatt als ideal.

In ersten Konzepten standen eine Piste von 3'000 Metern in der Hauptwindrichtung, eine Nebenpiste von 2'000 Metern und eine Blindlandepiste von 4'000 Metern Länge zur Diskussion. Die mutmasslichen Baukosten beliefen sich auf 65 Mio. Fr. Am 5. Mai 1946



stimmte das Zürcher Volk einem Kredit von 36,8 Mio. Fr. an die Erstellungskosten des Flughafens Kloten zu. Die neu gegründete Flugplatzgenossenschaft FG steuerte die weiteren finanziellen Mittel bei.

Am 14. Juni 1948 erfolgte die Aufnahme des regelmässigen Flugbetriebs in Kloten, und am 17. November 1948 wurde die Zivilluftfahrt auf dem Flugplatz Wangen-Dübendorf definitiv eingestellt.

Das Gastspiel der SWISSAIR in Dübendorf hatte von 1932 bis 1948 gedauert.

Umnutzung des SWISSAIR-Aufnahmegebäudes zum UeG-Gebäude

Nach dem Übergang des Zivilflugplatzes zum Militärflugplatz in den Jahren 1948-49 erfuhr das Gebäude neue Nutzungsformen. Anbauten wurden vorgenommen und Neubauten in unmittelbarer Nähe errichtet. An der Westseite des Abfertigungsgebäudes verschwand das schützende Vordach mit der Post- und Güterumschlagsrampe. Im Hausinnern verschwand die Spindeltreppe vom Startdienst zum ver-

glasten Übersichtshäuschen auf dem Dach.

Es gab natürlich viele zivile und militärische Interessenten für dieses Gebäude. Meine persönliche Spekulation zur Weiterverwendung stützt sich auf die Tatsache, dass der erste Kommandant UeG zum Kommandanten der Flieger- und Flabtruppen befördert worden war. Auf jeden Fall konnten im November 1949 die Angehörigen des Ueberwachungsgeschwaders in das «verlassene» Flughafen-Gebäude Zürich einziehen.



Das ehemalige Aufnahmegebäude musste für die neuen Benutzer umgebaut und umgestaltet werden. Die wichtigsten Änderungen waren:

- das Restaurant wurde in zwei Theoriesäle umfunktioniert
- aus der Küche entstanden Duschen und Garderobe
- der Kühlraum wurde zur Sauna umgebaut
- der Kiosk wurde zum Trophäenschrank
- zum Geografieunterricht der Piloten wurde ein Relief der Schweiz 1:200 000 aufgestellt

Das Gebäude wurde unter Denkmalschutz gestellt. An den Feierlichkeiten zum Jubiläum 50 Jahre UeG wurde auf der Flugplatzseite ein Gedenkstein für alle verunglückten Fliegerkameraden enthüllt. Seit März 1996 steht eines der legendären HUNTER-Flugzeuge auf einem Sockel daneben.

Nach dem Umzug der F/A-18 Staffel 11 nach Meiringen, bezog das Lufttransport-Geschwader 3 (Helikopter) des Berufsfliegerkorps (BFK) im ehrenwerten Gebäude seine neue Homebase.

Neben dem täglich stattfindenden



Flugbetrieb mit Helikoptern (Super Puma, Cougar, EC635) sind in Dübendorf verschiedene Flächenflugzeuge – unter anderem Maschinen des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB), sowie die Spezialflugzeuge für Vermessungsflüge der «swisstopo» – stationiert. Zudem operieren die Piloten des Berufsfliegerkorps die Propellerflugzeuge Pilatus Porter PC-6 (Training und Ausbildung von Fallschirmaufklärern), PC-7 (Grundschulflugzeuge) und PC-9 (Zieldarstellung Fliegerabwehr sowie Luftkampf).

Die Piloten von Dübendorf stellen im Wechsel mit zwei weiteren Militär-

flugplätzen den Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue / SAR) der Schweizer Luftwaffe sicher. Der speziell ausgerüstete SAR-Helikopter ist rund um die Uhr während 365 Tagen im Jahr für Such- und Rettungsaufträge einsatzbereit.

Das Ueberwachungsgeschwader «UeG»

Auf Anordnung von General Guisan wurde das Überwachungsgeschwader «UeG» am 4. April 1941 aufgestellt. Das UeG war die einzige permanent im Einsatz stehende Kampftruppe der Schweizer Armee. Die drei Fliegerstaf-

fel von 1941 waren zusammengesetzt aus 30 Piloten und 10 Beobachtern. Die Piloten und Beobachter waren bis November 1949 im alten Offizierskasino an der Bettlistrasse «einquartiert».

Höhepunkt der fliegerischen Tätigkeiten in Dübendorf

Wurde gemäss der Bewegungsstatistik im Jahr 1985 mit insgesamt 46 484 Flugbewegungen erzielt, wovon 31 174 Jetflugbewegungen sich auf Mirages, Tigers, Hunters und Vampires verteilten.

Text: Ruedi Wicki
Fotos: S.59 (c)VBS u.a. Archiv MHMLW



Sauerstoffmangel im Cockpit



«Die Luft wird nach oben dünner» – ein Satz der nicht nur im atmosphärischen Sinn von Bedeutung ist, sondern übertragen auch die Verhältnisse in unserer Gesellschaft charakterisiert und umgangssprachlich etabliert ist. Atmosphärisch bezieht sich die «dünnere Luft» auf verminderten Luftdruck und abnehmendes Sauerstoffangebot.

Die «Höhenmedizin», ein Spezialgebiet der Inneren Medizin, beschäftigt sich vertieft mit den Problemen rund um den Aufenthalt des Menschen in grösseren Höhen. Dabei steht das Höhenbergsteigen an erster Stelle, aber auch Sportmedizin, Flugmedizin und Reisemedizin sind von grosser Bedeutung.

Schon im Ersten Weltkrieg waren Kampfpiloten bei zunehmender Leistung ihrer Flugzeuge mit Auswirkungen von Sauerstoffmangel konfrontiert und beschrieben auch dessen Symptome. Seit den Zwanziger Jahren des vorigen Jahrhunderts wird diesbezüglich systematisch geforscht, auch erste Druckkammerexperimente (Arzt Georges Dreyer, höhenmedizinischer Berater der Royal Air Force 1914-18) stammen aus dieser Zeit, und Erkenntnisse daraus wurden bei der ersten britischen Mount-Everest-Expedition 1922 genutzt. Im Gegensatz zum Bergsteigen in grossen Höhen, wo man dem Körper Zeit gibt, gewisse Anpassungen vorzunehmen (Atmung, Herzzeitvolumen, vermehrte Blutbildung zur Verbesserung des Sauerstofftransportes), handelt es sich beim Fliegen um Kurzaufenthalte in grossen Höhen, die ihre spezifische Problematik haben.

Unsere Umgebungsluft besteht aus einem Gemisch verschiedener Gase mit einem Hauptanteil von Stickstoff (78%). Es folgt Sauerstoff (O₂, 21%), 1% entfällt auf Restgase, darunter Kohlendioxid (CO₂). Mit zunehmender Höhe nimmt der Luftdruck – und damit auch der Partialdruck der einzelnen Gase – ab, wobei die Druckabnahme aber nicht gleichmässig (linear) ist. Mit der sog. Barometrischen Höhenformel (Exponentialfunktion) lässt sich eine Annäherung an die tatsächliche Luftdruckabnahme errechnen. Für das Sauerstoffangebot wichtig ist der Sauerstoff-Partialdruck, der in einer Höhe von 5000 Metern bereits auf die Hälfte abgefallen ist. Im Fliegerärztlichen Institut (FAI) in Dübendorf werden die Piloten unserer Luftwaffe im Umgang mit Sauerstoffmangel in einer aus einem Stahltank bestehenden Unterdruckkammer, wo die Sauerstoff-Partialdruckabnahme simuliert und auch die Gaszusammensetzung variiert werden kann, spezifisch trainiert. Dies ist überlebenswichtig im Falle eines flugzeugseitigen Systemversagens der Sauerstoffzufuhr.

Die Hypoxie (Sauerstoffmangel) ist medizinisch

insofern tückisch, als dass sie nicht leicht als solche erkennbar ist. Zudem ist deren Wahrnehmung von Mensch zu Mensch verschieden, sowohl bezüglich Art der Symptome, aber auch was die Schwelle des Auftretens betrifft. Insgesamt resultiert aber ein deutlicher geistiger und körperlicher Leistungsabfall, was vom Betroffenen typischerweise oft nicht realisiert wird. Stärkerer O₂-Mangel führt zu Müdigkeit aber auch gehobener Stimmung, Euphorie und verminderter Eigenkritik. Es kommt zu rascher und vertiefter Atmung (Hyperventilation) mit Abnahme von CO₂, Kribbeln in den Extremitäten und im Mundbereich, verändertem Farbsehen etc. bis hin zum Bewusstseinsverlust.

Wie Chefarzt Dr.med. Andreas Kunz vom FAI erläutert, führen derartige Hypoxie-Trainings dazu, dass sich das Wahrnehmungsmuster schliesslich ins Gehirn des Piloten «einbrennt» – also im Gedächtnis gespeichert wird – und er damit in die Lage versetzt wird, Sauerstoffmangelsituationen frühzeitig zu erkennen und die nötigen Gegenmassnahmen einzuleiten. Diese bestehen in Betätigen der Sauerstoffnotversorgung (reicht für 5 – 20 Minuten) und sofortigem Einleiten des Sinkfluges.

Bis hin zur Tiger F-5E der Luftwaffe wurde der Sauerstoff an Bord in Flaschen mitgeführt. Bei der FA-18 ist nur noch zur O₂-Notversorgung eine Flasche am Pilotensitz befestigt. Zur regulären Sauerstoffzufuhr wird Triebwerksluft angesaugt und mittels Konzentrator erfolgt in einer Box die O₂-Anreicherung und von dort die Pilotenversorgung per Schlauch und Maske.

Text: Theo Huber, Dr.med., Facharzt Innere Medizin
Foto: (c) VBS

Pilot in der Druckkammer des FAI



25 JAHRE

VCS - Visual Computing Services

3D - FILM - PHOTOGRAPHY

MEDIA TRANSFORMATION & DELIVERY SYSTEMS

aws elemental
NAGASOFT
MAGEWELL
WWW.VCS.CH

Museums-Abend 2019



Ohne Motto treffen wir uns dieses Jahr ganz casual zum Museumsabend. Schon während des Apéros wird viel erzählt, gelacht und die Stimmung steigt zunehmend. Kurt hat sich natürlich wieder etwas Besonderes für uns einfallen lassen. JENNYFIRE – die Frau mit der heissen Feuershow!

Zu Tisch gebeten wird im Restaurant Holding. Kurt nimmt das Wichtigste vorab: die Zukunft des VFL mit seinen 8000 Mitgliedern ist – für die nächsten 30 Jahre – gesichert. Ab 2021 soll der Flugbetrieb der JU-52 zum Verein zurückkehren. Für den Unterhalt werden jedoch die Junkers Flugzeugwerke zuständig sein. Um die JUs vorschriftsmässig wieder flugtauglich zu machen, sind mehrere Millionen Franken nötig und nur dank des so überaus Aviatik-begeisterten Gönners können unsere Träume auch erfüllt werden!

Ausserdem soll die zweite F13 noch dieses Jahr die Zulassung erhalten und im April 2020 in Florida an der SUN'n FUN Airshow ihren Auftritt haben. An-

schliessend wird sie hier flugfreudige Passagiere in die Luft entführen. Kurt selber wird dem Airforce Center noch bis 2022 erhalten bleiben. Sein Engagement, seinen Willen, und dass er trotz traurigen und widrigen Umständen nicht aufgibt, genau das braucht es.

Zwischen den Infos lassen wir uns von der Küche des Holding Teams verwöhnen. Währenddessen ist Jennifer Gasser Feuer und Flamme! Die feurige und sexy Zirkuslady unterhält uns mit heissen Einlagen. Mit viel Charme entfacht sie auch auf unseren Zungen ein Feuer. Sie führt Kurt auf die Bühne und er, obwohl Nichtraucher, geniesst es sichtlich eine Zigarette an ihrem feuer-speienden Mund anzuzünden.... Quit-

tiert wird die heisse Show mit einem Riesenapplaus, welcher auch den mutigen Protagonisten gehört.

Die Idee, den diesjährigen Abend in 2 Events aufzuteilen, gefällt mir immer besser. Alles wirkt überschaubarer und intimer. Spontan ergreift Mani Hildebrand das Wort und erinnert an die Anfänge und den damaligen Slogan «das Unmögliche möglich zu machen», welcher bis heute gelebt wird und uns auch in die Zukunft führen soll. Wir alle sind mit Herz, Leib und Seele dabei und wir machen weiter!

Text: Bonny Allgaier,

Weitere Fotos www.gazette-online.ch



Das andere Museum

Das Flugzeug kam vermutlich von den Angriffen auf Süddeutschland von Norden über die Schweizer-grenze. Nachdem die Besatzung das Flugzeug mit Fallschirmen verlassen hatte, stürzte es brennend ab. Die noch vorhandenen Trümmer wurden dem Altmaterial zugeführt. Grössere Trümmerteile wurden an Ort und Stelle vergraben.

So oder ähnlich lautete es während des 2. Weltkrieges in den Abschlussberichten des Schweizerischen Militärs, wenn ein US Bomber in den Bergen abgestürzt war.

In den Graubündner Bergen, an der Nord-Südachse, steht seit 1940 das Artilleriewerk Crestawald. Seit 2001 betreibt ein Verein das stillgelegte Werk als Museum. Zum 10 jährigen Bestehen des Vereins wurde die Sonderausstellung «US Bomber über Graubünden» tief im Berg in den Räumen des Artilleriewerk eingerichtet.

Die Ausstellung besteht durchwegs aus originalen Fundstücken, die von privaten Sammlern zum Teil über Jahrzehnte, nicht zuletzt durch viel Schweissvergiessen, zusammen getragen wurden.

11 Flugzeugschicksale und 13 Bombenabwürfe, die in der Region stattgefunden haben, werden auf grossen Infotafeln mit Text und Bildern erklärt.

Die meisten Exponate werden in den ehemaligen Munitionsnischen präsentiert. Ein grösseres Ausstellungsstück,

der untere Kugelturm einer B-17G Flying Fortress, empfängt den Besucher gleich beim Eingang. In der Festung bestätigen zwei 9 Zylinder Wright Cyclon Sternmotoren, dass man sich auf dem richtigen Weg befindet. Den Kernpunkt bildet das Cockpit der Boeing B-17G-20 BO, 42-31552 „MY BUDDY“. Der Aufbau dieser Cockpitsektion wurde durch das jahrzehntelange, gezielte Suchen von grösseren und kleineren Blechteilen ermöglicht.

Für manch' einen Besucher mögen die Flugzeugteile einfach nur alte verbogene Blechteile sein, die eine unglückliche Zeit repräsentieren. Demjenigen aber, der sich etwas mehr Zeit nimmt um genauer hin zu schauen, offenbaren die ausgestellten Bombenteile eine wahre Flut von Informationen. Zum Beispiel zeugen an einer Munitionskiste die Einschusslöcher von der Wucht der gegnerischen Geschosse. Auch findet man immer wieder Reparaturstellen an den Blechteilen. Die Einen schön, ja fast schon liebevoll ausgeführt. Andere zeu-

gen von der Hast und dem enormen Zeitdruck, unter dem Sie vorgenommen wurden. Oder beim Betrachten des Cockpits: Was mögen wohl die letzten Gedanken von Lt. Gerald L. Kerr gewesen sein, als er am Steuer seiner waidwunden Maschine, die er nach all den Gefahren und Problemen so weit gebracht hatte, sich plötzlich seiner hoffnungslosen Lage bewusst wurde?

Man ist bestrebt, von Zeit zu Zeit einzelne Exponate auszutauschen, damit man auch in Zukunft in neue Geschichten eintauchen kann. Abschliessend darf man mit Gewissheit sagen, dass diese Sonderausstellung einen wertvollen Beitrag über einen kaum bekannten Teil des grossen europäischen Luftkrieges leistet.

Dem Besucher wird empfohlen, warme Kleidung und gutes Schuhwerk mitzubringen, da die Temperatur in der Festung, Sommer wie Winter, 8°C beträgt.

Mehr Infos: www.crestawald.ch



Aufruf zur Mitarbeit: Restaurierung 12 cm Flab Kanonenrohr



Geschätzte Mitglieder des VFL,

mit diesem Artikel ersuchen wir um Eure Mithilfe für die Restaurierung eines Unikats in der Schweizer Flabgeschichte.

Es handelt sich dabei um die einzige verbliebene 12 cm Flab Kanone aus den späten 1940er Jahren. Hier ein Zitat aus einem Schriftstück zum Thema «Entwicklungstendenzen bei der Fliegerabwehr» von Hptm W. Koch, seinerzeit Instruktionsoffizier der Flab-Truppen:

Um die kalibermässig beschränkte Reichweite der 7,5-cm-Flab-Kan. zu steigern, wurde die Konstruktion einer 12-cm-Flab-Kan. studiert und als Prototyp in einem Exemplar hergestellt. Das Geschütz wird nach Seite und Elevation hydraulisch gesteuert und besitzt eine automatische Lade-Tempiervorrichtung: Vo 960 m/sec, Kadenz 15 Schuss/min, Geschossflugzeit 23 Sekunden pro 12 000 m; maximale Schussdistanz 24 km; maximale Wirkungsdistanz 12 km; Gewicht in Fahrstellung 12 Tonnen. Das Geschütz besitzt zufolge seines grossen Gewichtes eine sehr kleine taktische Beweglichkeit und ist deshalb nur bedingt verwendbar. Trotz guter ballistischer Eigenschaften muss die Anschaffung dieses Geschützes abgelehnt werden.“

Um die Lücke in der bodengestützten Luftverteidigung auf grosse Distanz zu schliessen, wurde 1969 das Lenkwaffensystem BL-64 Bloodhound beschafft.

Das erwähnte Unikat befindet sich heute im Besitze der Stiftung HAM in Burgdorf, wobei es an eine Halle angelehnt im Freien aufbewahrt wird. Der Zahn der Zeit hat leider deutliche Spuren hinterlassen, wie auf dem untenstehenden Bild unschwer zu erkennen ist.

Im Vorstand des VFL wurde beschlossen, dass falls genügend geeignete Freiwillige für die Restaurierung der 12 cm Flab Kan gefunden werden können, diese restaurierte Waffe in die Flab-Ausstellung des Flieger-Flab-Museums aufgenommen werden soll. Daher dieser Aufruf zur Mithilfe.

Gesucht werden vor allem Mitglieder, die Erfahrung beim Waffenbau und –unterhalt haben. Die Restaurierung soll in der Gegend von Dübendorf / Oerlikon stattfinden. Interessierte melden sich bei unserem Vorstandsmitglied Beat Benz

Wir zählen auf Eure Unterstützung und würden uns riesig freuen, gemeinsam dieses Projekt durchführen zu können.

Kontakt Daten: Tel. 079 331 02 90 oder E-Mail: beat_benz_78@bluewin.ch.

Beat Benz steht Euch selbstverständlich für Fragen zur Verfügung.

Agenda 2020

Rundflüge ab Dübendorf



JUNKERS F 13



Bücker Bü 131 Jungmann



WACO YMF-5

Sa. 16.05. 10.00 / 11.00 / 14.00 / 15.00 / 16.00 Uhr

Fr. 05.06. 14.00 / 15.00 / 16.00 Uhr

Sa. 13.06. 10.00 / 11.00 / 14.00 / 15.00 / 16.00 Uhr

Fr. 19.06. 14.00 / 15.00 / 16.00 Uhr

(Weiter Termine folgen)

Mehr Infos unter: www.airforcecenter.ch

Buchungen: Telefonisch +41 (0)44 824 55 24



Events im Air Force Center



18.04. Generalversammlung VFL

03.05. Love Ride 27 Switzerland

22./23.06. Heli Challenge

11.09.–21.10. Zirkus OHLALA

07.11. Modellfliegerbörse

04.-06.12. Sammlerbörse

Vorträge von Beat Benz



Sa. 15.02. Hawker Hunter

Mi. 11.03. Zukunft der bemannten Raumfahrt

Sa. 09.05. Die Kubakrise 1962

Mi. 10.06. Junkers-Flugzeuge im Zweiten Weltkrieg

Mi. 16.09. Der Falklandkrieg 1982

Mi. 11.11. Kernwaffentechnik u. nukl. Kriegsführung

Mittwoch: jeweils von 19:30 bis 21:00 Uhr

Samstag: jeweils von 14:00 bis 15:30 Uhr

Die Anzahl der Teilnehmer ist begrenzt!

Infos und Anmeldung: www.airforcecenter.ch

Erlös zugunsten der Museumswelt

Ihre Kontakte im Air Force Center



AIR FORCE CENTER

Ueberlandstrasse 271
8600 Dübendorf
www.airforcecenter.ch
info@airforcecenter.ch
Kurt Waldmeier, CEO
Telefon: 044 824 55 20
Fax: 044 824 55 06
kurt.waldmeier@airforcecenter.ch
Rita Walder
Telefon: 044 824 55 30
Fax: 058 460 55 06
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 – 16.00 Uhr
Telefon: 044 824 55 11
Fax: 044 824 55 06
info@airforcecenter.ch



TOP MOTION AIRCRAFT HANDLING

Kurt Waldmeier, CEO
Telefon: 044 824 55 20
kurt.waldmeier@airforcecenter.ch
Allgemeine Auskünfte
Telefon: 044 820 10 60
Fax: 044 824 55 06
aircraft.handling@topmotion.ch



REDLEF GMBH

Buchhaltung, Steuern, Beratungen
Armin Felder
Mobile: 079 300 43 41
armin.felder@redlef.ch
www.redlef.ch



STIFTUNG MHMLW

Präsidentin: Rita Fuhrer
CEO: Kurt Waldmeier
Urs Ritter
Erhalt von historischem Material
Telefon: 044 824 55 28
urs.ritter@vtg.admin.ch
Kurt Dätwyler
Bild- und Dokumentenarchiv
Telefon: 044 824 55 31
kurt.daetwyler@airforcecenter.ch
Allgemeine Auskünfte
archiv@airforcecenter.ch



JU-AIR

Res. Rundflüge Bücker, F 13, Waco
Telefon: 044 824 55 24
Info@airforcecenter.ch
Res. Charterflüge Bücker, F 13, Waco
Telefon: 044 824 55 21
Info@airforcecenter.ch
Allgemeine Auskünfte
Dienstag – Freitag
08.00 – 12.00/13.30 – 16.00 Uhr
Telefon: 044 824 55 11
info@airforcecenter.ch



JUNKERS FLUGZEUGWERKE AG

Allgemeine Auskünfte
Telefon: 043 508 12 55
hello@junktors-f13.com
Andreas Züblin
Telefon: 044 824 55 33
andreas.zueblin@junktorsaircraft.com



NAEF AVIATION AG

Silvio Waldmeier CEO
Telefon: 044 824 55 38
silvio.waldmeier@naefaviation.ch



VFL

Präsident: Urs Loher
Allgemeine Auskünfte
Mitgliederbetreuung
Telefon: 044 824 55 24
Fax: 044 824 55 06
vfl@airforcecenter.ch



RESTAURANT HOLDING

Öffnungszeiten
Montag geschlossen (ausser Feiertage)
Dienstag – Freitag 09.00 – 17.30 Uhr
Samstag 08.30 – 17.30 Uhr
Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr
Nicole Locatelli
Telefon: 044 824 55 25
Fax: 044 824 55 06
holding@airforcecenter.ch



ANSI HANDELS UND SPORTSERVICE AG

Reisen, Events
Monika Janusch
Telefon: 044 824 55 21
Fax: 044 824 55 06
monika.janusch@ansiang.ch



Zusammen hoch hinaus

Luftfahrtversicherung
Ob als Pilot, Eigentümer oder Mieter:
Die AXA schützt Sie und Ihr Flugzeug
sowohl in der Luft als auch auf
dem Boden – mit einem individuell
kombinierbaren Versicherungspaket.

FREAKY PRÄSENTIERT
S W E P

MUSEUM NIGHTS

Erfahren Sie alle Neuigkeiten als erstes.
Jetzt anmelden und dabei sein!



museumnights.ch

Im Air Force Center Dübendorf - ein Ort der Begegnung

