



Die fliegenden Oldtimer der Schweizer Luftwaffe

100 Jahre Schweizer Luftwaffe

Autor/Fotos | Roland Oster

2014 feierte die Schweizer Luftwaffe ihr 100-jähriges Bestehen. Der Höhepunkt war die Flugshow AIR14 in Payerne. An zwei Wochenenden Ende August und Anfang September und an den Trainingstagen in der Woche waren Piloten aus ganz Europa mit 184 Vorführungen insgesamt 50 Stunden in der Luft. Unzählige Arbeitsstunden wurden von Freiwilligen und 2.000 Armeeangehörigen geleistet. Insgesamt kamen 400.000 Besucher nach Payerne.

Neben den vielen aktuellen Flugzeug- und Hubschraubertypen aus den Bereichen Zivil- und Militärluftfahrt waren auch etliche

Der Schwede Mikael Carlson mit seinem Bleriot XI-2 (Nachbau) am Himmel über Payerne



Die fliegenden Oldtimer der Schweizer Luftwaffe

100 Jahre Schweizer Luftwaffe

Autor/Fotos | Roland Oster

2014 feierte die Schweizer Luftwaffe ihr 100-jähriges Bestehen. Der Höhepunkt war die Flugshow AIR14 in Payerne. An zwei Wochenenden Ende August und Anfang September und an den Trainingstagen in der Woche waren Piloten aus ganz Europa mit 184 Vorführungen insgesamt 50 Stunden in der Luft. Unzählige Arbeitsstunden wurden von Freiwilligen und 2.000 Armeeangehörigen geleistet. Insgesamt kamen 400.000 Besucher nach Payerne.

Neben den vielen aktuellen Flugzeug- und Hubschraubertypen aus den Bereichen Zivil- und Militärluftfahrt waren auch etliche

Der Schwede Mikael Carlson mit seinem Bleriot XI-2 (Nachbau) am Himmel über Payerne

»Oldtimer« am Boden und in der Luft zu sehen, die einmal bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz waren. Seit ihrer Gründung 1914 waren bis heute 80 verschiedene Flugzeug- und Hubschraubertypen im Einsatz, davon wurden 66 bereits ausgemustert. Von diesen »Ausgemusterten« werden aber noch ca. 20 verschiedene Typen von Freiwilligen, Idealisten und Luftfahrtbegeisterten flugfähig gehalten. Einige dieser »fliegenden Oldtimer« werden jetzt kurz vorgestellt:

Bleriot XI-2 (1914–1919)

Der »älteste« Flugapparat in Payerne war ein Bleriot XI-2 (siehe S. 167), ein Lizenzbau im Besitz des Schweden Mikael Carlson. Einer der ersten zehn Piloten der Schweizerischen Fliegertruppe war Oskar Bider. Er brachte 1914 seine beiden privaten Bleriot XI mit, die von 1914 bis 1919 im Einsatz waren. Oskar Bider war ab 1918 Chefflügelehrer der Schweizerischen Fliegertruppe.



Die im Bau befindliche Replika einer Nieuport Nie.XXII C1 der Memorial Flyers aus Neuendorf (Solothurn)

Nieuport Nie.XXII C1 (1917–1921)

Die Schweizerische Fliegertruppe beschaffte 1917 fünf Jagdflugzeuge Nieuport 23 C-1 aus Frankreich. Der Doppeldecker war das Lieblingsflugzeug von Oskar Bider, mit dem er leider am 7. Juli 1919 abstürzte und ums Leben kam. Nach Original-

plänen baut zur Zeit eine Gruppe von Enthusiasten drei Replikas, die einmal fliegen sollen.

Comte AC-4 Gentleman (1931–1938)

Die Comte AC-4 Gentleman ist eines der historisch wichtigsten Flugzeuge der Schweiz. Sie ist das allererste Flugzeug der 1931 gegründeten Swissair, das erste in Serie gebaute Flugzeug der Schweiz, und sie fliegt seit 80 Jahren. Die Comte AC-4 ist das älteste noch fliegende Flugzeug im Originalzustand in Europa. Alfred Comte baute elf AC-4 in Oberrieden, und am 16. Juni 1928 fand am be-

nachbarten Militärflughafen Dübendorf der Erstflug statt. Bei der Schweizerischen Fliegertruppe war nur die Maschine mit der Kennung CH-265 als Schulungsflugzeug von 1931–1938 im Einsatz. Eines von den vier noch vorhandenen Flugzeugen ist die C-4 mit der historischen Kennung CH-180 und der



aktuellen Kennung HB-ETI. Sie wird von den Geo-Chavez-Flyers auf dem Flugplatz Raron im Oberwallis flugfähig gehalten. Von den anderen drei Maschinen befindet sich eine im Flieger-Flab-Museum Dübendorf (CH-249/HB-USI, ex Balair, 1930–1931), eine im Verkehrshaus Luzern-Außenlager Rain (CH-262/HB-IKO, ex Swissair, 1931–1947) und eine im Verkehrshaus Luzern (CH-264/HB-KIL).

Die Comte AC-4 Gentleman war das erste Flugzeug der Swissair. Die HB-ETI (ex CH-180) gehört den Geo-Chavez-Flyers aus Raron (Oberwallis).

Bücker Bü 131B Jungmann (1936–1971)

1936 suchte die Schweizer Luftwaffe nach einem geeigneten Schulflugzeug und entschied sich für die Beschaffung der Bücker 131B Jungmann. Die ersten sechs Maschinen kamen aus Deutschland (A1 bis A-6), 78 wurden von Doflug Altenrhein in Lizenz gebaut (A-7 bis A-84) und zehn wurden von Aeroclubs beschlagnahmt (A-85 bis A-94). Es waren 94 Maschinen von 1931–1971 im Einsatz. Dank der Luftfahrtenthusiasten werden weltweit noch zahlreiche Maschinen flugfähig gehalten. Zwei dieser »Jungmänner« sind die HB-UVM und HB-UVH, die von privaten Betreibern in Lommis (Thurgau) und Speck-Fehrltorf (Zürich) unterhalten werden.

Traditionsformation der Schweizer Luftwaffe von links: Bücker Bü 131 Jungmann, Pilatus P-3.05, Pilatus P-2.05



Junkers Ju 52/3m g4e (1939–1982)

Die Schweizer Luftwaffe kaufte 1939 von Deutschland drei Junkers Ju 52/3m g4e und setzte sie bis 1982 als Transportflugzeuge und zur Ausbildung von Navigatoren und Fallschirmspringern ein. 1981 beschloss man die Ausmusterung, und der Verein der



Freunde des Museums der schweizerischen Fliegertruppen (VFM) entschied sich für die Übernahme der Trägerschaft für den Flugbetrieb der drei Maschinen. Dies war auch gleichzeitig die Geburtsstunde der heutigen Ju-Air. 1983 konnte mit den Ju 52 HB-HOS (ex A-701) und HB-HOP (ex A-703) auf dem Flugplatz Dübendorf der Flugbetrieb mit Rund-

Die Ju 52 HB-HOS (ex A-701) der Ju-Air als »Milka-Ju« 1996 über Rheinessen

flügen begonnen werden. Im ersten Jahr wurden 5.500 Passagiere befördert, und wegen der großen Nachfrage wurde 1985 die dritte Ju 52 HB-HOT (A-702) in Betrieb genommen. 1997 kam dann eine vierte Maschine dazu, die aber nicht von der Schweizer Luftwaffe stammte. Die HB-HOY (ex D-CIAK) ist eine CASA 352L, ein Lizenzbau der Ju-52/3m, Baujahr 1949 aus Spanien und gehört dem »Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge« aus Mönchengladbach. Die Maschinen der Ju-Air werden auch durch die Unterstützung von Sponsoren flugfähig gehalten. Daher bekommen sie abwechselnd für einige Zeit eine Werbelackierung.

Morane-Saulnier D-3800/3801 (1940–1959)

Dieser Flugzeugtyp ist der Lizenzbau des französischen Jagdflugzeugs MS 406. Bei der Schweizer Luftwaffe waren insgesamt 304 Maschinen von 1940–1959 beim Überwachungsgeschwader im Einsatz. 84 D-3800 und 224 D-3801 wurden bei Doflug in Altenrhein in der Schweiz in Lizenz gebaut. Von 1939–1945 waren sie die Hauptstütze der Schweizerischen Fliegertruppe. Mit der Landung der Alliierten in Italien im September 1943 und der zunehmenden Luftangriffe auf Deutschland nahmen die Grenzverletzungen stark zu.

Angeschossene »Fliegende Festungen« versuchten Notlandungen in der Schweiz. Bis zum Kriegsende führten die Jagdflugzeuge des Überwachungsgeschwaders 31 Bomber (B-17 und B-24) zur Landung. Einige D-3801 waren bis 1959 als Trainings- und Zielschleppflugzeuge im Einsatz. Eine der heute noch flugfähigen Maschinen ist die HB-RCF (ex J-143), die von dem Verein »Morane Charlie Fox« betrieben wird.



Eine »angeschossene« Boeing B-17F wird von der Morane D-3801 (HB-RCF, ex J-143) zur Landung auf dem Flugplatz Payerne geleitet.

Fieseler Fi 156 Fieseler Storch (1940–1963)

Der Fieseler Storch war durch seine kurze Start- und Landefähigkeit berühmt. Es wurden ca. 2.900 Maschinen gebaut. Von 1940 bis 1963 wurden fünf Maschinen bei der Schweizer Luftwaffe als Verbindungs-, Beobachtungs- und Sanitätsflugzeug eingesetzt. Drei davon wurden nach Notlandungen der deutschen Luftwaffe in der Schweiz beschlagnahmt und danach von Deutschland gekauft, eine wurde von der Aero-Gesellschaft St. Gallen beschlagnahmt, und eine wurde 1948 fabrikneu von Frankreich gekauft. Von diesen Maschinen ist keine mehr flugfähig. Eine flugfähige Maschine wird vom Verein »Freunde des Fieseler Storch« aus Zürich betrieben. Diese Maschine (HB-EJJ/ex A-99) ist eine Morane-Saulnier MS.500. Anfang der 1980er-Jahre kam sie in Schweizer Privatbesitz und wurde vollständig neu aufgebaut.

Dieser »Storch« ist eine Morane-Saulnier MS.500 (HB-EJJ), die nach dem Vorbild des Fi 156-C3 (A-99) restauriert wurde.

Im November 2015 hat man die A-97 vom Dach des Verkehrshauses Luzern geholt, um sie auch wieder flugfähig zu machen. Der Hauptgrund für diese Restaurierung ist folgender: Vor 70 Jahren am 19. November 1946 musste eine amerikanische Douglas DC-3 auf dem 3.350 Meter hohen Gauligletscher notlanden. Die Suche und Rettung erwies sich als



sehr schwierig. Am 24. November gelang zwei Piloten der Schweizer Luftwaffe die Landung mit zwei »Fieseler Störchen« auf dem Gletscher. Mit mehreren Flügen wurden die Verunglückten ins Tal geflogen. Diese Rettungsaktion ging in die Geschichte ein und gilt als Geburtsstunde der alpinen Luftrettung. Der Verein »Freunde des Fieseler Storch«, der mehrere Fieseler Storch besitzt, plante, diese Rettungsaktion im Herbst 2016 mit der originalen A-97 nachzustellen.

F + W C-36-Serie (1942–1987)

Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun begann 1939 mit der Entwicklung eines Aufklärungs- und Erdkampfflugzeugs für die Schweizer Luftwaffe. Noch im gleichen Jahr fand der Erstflug des Prototyps C-3601 statt. Zwischen 1942 und 1987 waren 160 Maschinen verschiedener Versionen im Einsatz: zehn C-3603, 142 C-3603-1, zwei C-3603-1 Trainer und sechs C-3601 wurden aus Ersatzteilen gewonnen. 13 C-3603 wurden in C-3604 und 1970 24 C-3603 in C-3605 umgebaut. 28 Maschinen gingen bei Unfällen verloren, wobei 37 Besatzungsmitglieder ums Leben kamen. Auf der Flugshow AIR14 in Payerne wa-



Diese C-3605 (HB-RDB, ex C-494) war ursprünglich eine C-3603, die 1970 modifiziert wurde und bis 1987 als Schlepp- und Zielflugzeug im Einsatz war.

ren zwei ehemalige Maschinen der Schweizer Luftwaffe zu sehen: die C-3603 (D-FRBI, ex C-547) und die C-3605 (HB-RDB, ex C-494), beide in Privatbesitz.

Pilatus P-2 in fünf Versionen (1945–1979)

Während des Zweiten Weltkriegs begannen die Pilatus Flugzeugwerke mit der Entwicklung des bewaffneten Trainingsflugzeugs P-2 für die Schweizer Luftwaffe. Der Erstflug erfolgte am 27. April 1945, und 1946 erhielt Pilatus den Auftrag für eine Serie von 26 P-2.05. Die Schweizer Luftwaffe hatte 55 P-2 in fünf Versionen von 1945–1981 im Einsatz: eine P-2.01, eine P-2.03, eine P-2.04, 26 P-2.05 und 26 P-2.06. Die flugfähige P-2.05 (HB-RAZ, ex A-126) ist seit 2006 im Fliegermuseum Altenrhein stationiert und gehört seitdem der Firma UMS Motor-Sport.

Pilatus P-3 in drei Versionen (1956–1995)

Anfang der 1950er-Jahre wollte die Schweizer Luftwaffe ein Schulflugzeug beschaffen, das ähnliche Eigenschaften wie ein Kampfflugzeug hatte. 1952 begann man bei Pilatus mit der Entwicklung, und am 3. September 1953 fand schon der Erstflug der P-3.01 statt. Die Schweizer Luftwaffe beschaffte 73 P-3 in drei Versionen: eine P-3.02, zwölf P-3.03 und 60 P-3.05 (A-801 bis A-873). Sie waren von 1956 bis 1995 im Einsatz. Heute sind noch einige Maschinen flugfähig. Fünf werden regelmäßig bei dem zivilen Schweizer Kunstflugteam P-3 Flyers geflogen.

De Havilland D.H.100/113/115 Vampire (1953–1990)

Die Entwicklung des D.H.100 begann bereits 1941, und der Erstflug fand 1943 statt. Nachdem drei Piloten der Schweizer Luftwaffe 1946 die D.H.100 in England erprobt hatten, wurden die ersten Vampire beschafft. Von 1946 bis 1990 waren 222 Vampire in drei Versionen im Einsatz: vier D.H.100 Mk.1, 75 D.H.100 Mk.6 aus England, 100 D.H.100 Mk.6 aus Lizenzbau, drei D.H.100 Mk.6 aus Ersatzteilen, 39 D.H.115 Mk.55 Trainer und ein D.H.113 NF Mk.10 ein zweisitziger Nachtjäger.



Der Vampire Trainer D.H.115 Mk.55 (HB-RVF, ex U-1208) vom Fliegermuseum Altenrhein im Landeanflug

Hawker Hunter Mk 58/58A und T Mk 68 (1958–1994)

Der Hawker Hunter wurde in den 1950er-Jahren in England entwickelt und hatte seinen Erstflug 1951. Es wurden ca. 2.000 Stück in ca. 40 Versionen für 19 Luftwaffen in der ganzen Welt gebaut. Am Ende der 1950er-Jahre begann die Schweizer Luftwaffe mit der schrittweisen Ausmusterung der D.H.100 und D.H.112 und beschaffte nach und nach 160 Hawker Hunter in drei Versionen: 100 Mk 58, 52 Mk 58A und acht T.Mk 68 Trainer. Der letzte Einsatzflug eines Hunters der Schweizer Luftwaffe fand am 16. Dezember 1994 statt. Der Einsitzer (J-4001) landete in Dübendorf und wurde dem dortigen Luftwaffenmuseum übergeben. Seit der



Der Papyrus-Hunter Mk 58A (HB-RVS, ex J-4040) in der Traditionslackierung (J-4015) der Fliegerstaffel 15, seit 1994 beim Hunterverein Obersimmental

Außerdienststellung werden in der Schweiz noch einige Hunter flugfähig gehalten:

- J-4040/HB-RVS vom Hunterverein Obersimmental »Papyrus Hunter«
- J-4064/HB-RVQ vom Fliegermuseum Altenrhein
- J-4086/HB-RVU von privat ab Sion »Patrouille Suisse Hunter«
- J-4201/HB-RVR vom Verein Amici dell'Hunter ab Sion
- J-4203/HB-RVW vom Musée de l'aviation militaire Payerne
- J-4205/HB-RVP vom Fliegermuseum Altenrhein
- J-4206/HB-RVV vom Fliegermuseum Altenrhein

Dem Fliegermuseum Altenrhein ist das Swiss Hunter Team angegliedert. Es besteht aus einer Gruppe von Piloten, Mechanikern und unermüdlichen Enthusiasten mit dem gemeinsamen Ziel, den legendären Hawker Hunter zu fliegen und einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Der Verein Fliegermuseum Altenrhein bietet die Möglichkeit, in einem Hunter-Trainer mitzufliegen. Diese Möglichkeit besteht auch beim Verein Amici dell'Hunter ab Sion.

Dies war nur eine Auswahl der »fliegenden Oldtimer der Schweizer Luftwaffe«. Ausführliche Informationen findet man im Internet: www.lw.admin.ch, www.old.hermannkeist.ch, www.airforcecenter.ch, www.fliegermuseum.ch, www.swisshunterteam.com, www.hunterverein.ch, www.amicidellhunter.ch, www.nieuport.ch