



Stiftung Museum und historisches Material
der schweizerischen Luftwaffe



Verein der Freunde der
schweizerischen Luftwaffe (VFL)

Jahresberichte 2025



Das historische Fotoarchiv MHMLW erzählt

Hier ist Aviatik

Wertschöpfung

Innovation

Geschichte

Inhalt

4-5 **VFL Jahresbericht 2025 des Präsidenten Michel Pola**
 6 Protokoll zur GV 2025
 11 Fotos GV 2025
 12 Jahresrechnung 2025 und Budget 2026
 15 Revisionsbericht der Revisionsstelle

16-20 **MHMLW Jahresbericht 2025 des Präsidenten Heinz Haller**
 – Operativer Betrieb der Stiftung
 – Bilanz und Rechnung 2025

21 **Unsere Mitarbeiter 2026**
 22 Wir suchen Sie
 23 Im Fokus: Felix Hobi
 25 Zwei Top Events 2025
 27 Im Fokus: Sonja Portuondo

28-52 **Aus dem historischen Fotoarchiv**
 29 Von Bern nach Dübendorf
 33 Militärflugzeuge als Postboten
 35 Vom Luftschutz zur Fliegerabwehr
 36 Gründung der Swissair in Dübendorf
 39 Beschaffung im letzten Moment
 40 Die Me 109 hat die Feuerprobe bestanden
 42 Schutzengel im Cockpit
 44 Die Mirage-Beschaffung
 47 Radarisierung der Flab
 48 Die Patrouille Suisse
 51 Die M Flab am WEF
 52 Vom «Bluthund» zum Patriot
 53 Evaluation und Beschaffung F-35A
 55 Zukunft Militärflugplatz Dübendorf
 56 Die New Space Economy in Dübendorf
 58 Festlicher Museumsabend
 62 Vorträge von Beat Benz

63 **Kontakte**
 64 WEF 2026

Impressum

Redaktion: Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe
 Kurt Waldmeier, Kurt Dätwyler
 kurt.waldmeier@airforcecenter.ch

Titelbild: Oberleutnant Oskar Bider (I.) kontrolliert die Flugbereitschaft des Wild WT-1

Rückseite: WEF 2026 Foto: Susi Venditti



Liebe VFL Mitglieder

Die Schweizer Luftwaffe blickt auf eine lange und stolze Geschichte zurück. Generationen von Angehörigen haben mit Engagement, Fachwissen und Verantwortungsbewusstsein zum Schutz unseres Landes beigetragen. Diese Tradition prägt unser Selbstverständnis bis heute und bildet das Fundament für die Weiterentwicklung der Luftwaffe.

Mit dem Jahr 2026 beginnt eine neue Phase dieser Entwicklung für die Luftwaffe. Wir setzen auf Bewährtes in Verbindung mit notwendigen Anpassungen, um auch in einem anspruchsvolleren sicherheitspolitischen Umfeld handlungsfähig zu bleiben. Wandel ist dabei kein Bruch mit der Vergangenheit, sondern deren konsequente Weiterführung.

Auf diesem Fundament bauen wir weiter auf. Der Ausbau der integrierten Luft- und Lenkwaffenabwehr, die Stärkung der Bereitschaft, die klare Ausrichtung des Lufttransports auf die Verteidigung sowie die Verankerung des Kompetenzzentrums Weltraum stehen für eine behutsame, aber entschlossene Weiterentwicklung.

Wichtig ist und bleibt: Tradition, Kameradschaft und Professionalität verbinden sich mit moderner Ausbildung und neuen Fähigkeiten. So bleibt die Luftwaffe das, was sie immer war: ein verlässlicher Garant für Sicherheit – gestern, heute und morgen.

Den VFL-Mitgliedern danke ich für die Treue zu unserer Waffengattung. Diese zeigt, dass die Verbundenheit zu unserer Luftwaffe bei vielen noch übers Ausscheiden aus der Dienstpflicht weiter besteht. Das erfüllt mich mit Stolz und grosser Freude.

Divisionär Christian «Ernesto» Oppliger
 Kommandant Luftwaffe

Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL)

Jahresbericht 2025

des Präsidenten Michel Pola

**Offensichtlich
sind wir
auf dem
richtigen Weg**

**Liebe Mitglieder und Freunde
des VFL**

Ich freue mich, mit Euch auf unser Vereinsjahr 2025 zurückzublicken. Es war ein erfolgreiches Jahr. Unser Museum ist nach wie vor sehr beliebt, was sich in weiterhin steigenden Besucherzahlen widerspiegelt. Wir konnten die Besucherzahlen im Vergleich zum Vorjahr (19 510 Eintritte) nochmals auf 22 100 Eintritte steigern. Offensichtlich sind wir also auf dem richtigen Weg.

Auch die Anzahl der Führungen blieb mit 326 exakt auf dem (bereits sehr guten) Vorjahreswert.

Die Mitgliederzahl ist mit aktuell 3945 leicht tiefer als im Vorjahr (4034) aber nach wie vor auf einem guten Niveau. Zu berücksichtigen ist in diesem Zusammenhang, dass wir immer mehr Mitglieder in unserem Museumshop gewinnen können, was eine sehr erfreuliche Entwicklung ist, die wir auch

in den nächsten Jahren weiter verstärken wollen.

Auch letztes Jahr haben wir nicht «nur» unser Flieger Flab Museum betrieben, sondern zahlreiche Veranstaltungen durchgeführt. Besonders hervorzuheben sind hier der Anlass «Flug und Zug» im August mit rund 2000 (!) Besuchern, ebenso das 100-Jahre-Jubiläum der Fliegerstaffeln 11 und 17 sowie das vorweihnachtliche «Winter Wonderland». Beim «Winter Wonderland» war ich persönlich dabei – ein wirklich wunderschönes Erlebnis und eine tolle Weihnachtsstimmung für einmal in einem anderen Umfeld. Nicht weniger als 92 (wiederverwertbare!) Bäume und 45 Sterne wurden dafür eingesetzt. Der Anlass wurde zudem von zahlreichen weiteren Spenderinnen und Spendern grosszügig unterstützt. Sowohl gezielte Beiträge für den VFL-Baum als auch freie Spenden für das

Projekt haben wesentlich zum Gelingen des Weihnachtswaldes beigetragen. Dafür danken wir allen Unterstützenden herzlich.

Auch letztes Jahr gingen wir zudem in die Luft: Es wurden letztes Jahr im Vergleich zum Vorjahr mehr als doppelt so viele Bucker-Flüge von VFL-Mitgliedern gebucht (aktuell 171 Flüge, Vorjahr 71 Flüge). Auch die Flüge mit Privatpassagieren haben zugenommen. Ich danke an dieser Stelle Kurt Waldmeier und dem ganzen Flug-Team auch dieses Jahr herzlich für diese grossartige Leistung.

Bei den Shop-Verkäufen konnten wir das bereits sehr gute Ergebnis des

Jahres 2024 von rund CHF 75 000 ein weiteres Mal übertreffen (rund CHF 82 000). Auch dieser Erfolg ist kein Zufall, sondern das Ergebnis harter und guter Arbeit unseres Verkaufsteams, welchem ich deshalb herzlich für seinen Einsatz und seine Arbeit danke.

Für das sehr gute Vereins- und Museumsjahr 2025 möchte ich allen Mitarbeitenden des VFL und der Stiftung MHMLW danken, vor allem aber auch Ihnen als Vereinsmitgliedern. Ein spezieller Dank geht zudem an unsere Freiwilligen, welche auch letztes Jahr viele Arbeitsstunden für unseren Verein und unser Museum geleistet haben. Ohne

Euch alle geht es wirklich nicht, ganz herzlichen Dank dafür!

Wir haben auch im laufenden Jahr Einiges vor. Unsere Veranstaltungshinweise finden Sie in dieser Publikation, und ich werde Euch darauf auch an der Generalversammlung vom 18. April 2026 aufmerksam machen.

Ich freue mich auf unser Wiedersehen an der diesjährigen Generalversammlung und wünsche Euch allen bis dahin eine gute Zeit.

Herzliche Grüsse



Michel Pola, Präsident VFL

Betriebszahlen 2024

Museum

Besucher	22 100
Führungen	326
Freiwilligenstunden	4733

Bücker

Passagiere	171
Freiwilligenstunden	1423

Gesamthaft geleistete freiwillige Stunden für den VFL 6156. Dabei sind die Stiftung und der Vorstand nicht inbegriffen.

VORSTAND VFL

Pola Michel, Präsident
Waldmeier Kurt, Vizepräsident

Benz Beat, Beisitzer
Felder Armin, Kassier
Gächter Gilles, Aktuar
Ineichen Adrian, Delegierter Stadtrat Dübendorf



**Unseren Freiwilligen
herzlichen Dank
für die
grosse Anzahl
geleisteter
Arbeitsstunden**



Museumsabend 2025

Protokoll:

29. ordentliche GV des Vereins der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) vom 12. April 2025

Traktanden

1. Begrüssung
2. Wahl der Stimmzähler
3. Protokoll der GV 2024
4. Jahresbericht 2024 des Präsidenten VFL
5. Jahresrechnung 2024
6. Festlegen der Mitgliederbeiträge 2026
7. Wahlen
8. Ehrungen
9. Beschlussfassung über allfällige schriftliche Anträge der Mitglieder nach Art. 8, Abs. 7h der Statuten
10. Verschiedenes

1. Begrüssung

Der Präsident VFL, Michel Pola, begrüsst die anwesenden Mitglieder zur 29. ordentlichen Generalversammlung an diesem sonnigen Tag und stellt sich selbst sowie den Vorstand kurz vor.

Weiter werden im Speziellen der aktuelle Gemeindepräsident von Dübendorf, Herr André Ingold, der alt-Stadtpräsidenten von Dübendorf, Herr Heinz Jauch und Marco Gamma als Gemeinderat von Brüttsellen begrüsst.

Aus dem Bereich Bund / VBS werden Brigadier Jacques Rüdin als Chef Armeestab und ZSHAM Kurt Mayer vom Support Luftwaffe, sowie Oberst i Gst Hans Peter Erni begrüsst.

Aus dem Bereich Wirtschaft und Forschung wird Prof. Dr. Dr. Oliver Ullrich, von der UZH begrüsst.

Als ehemaliger Präsident des VFL wird Manfred Hildebrand begrüsst, als Vertreter der Schwesterorganisationen des VR Henri Habegger, Präsident VSAM, und Jürg Studer, Direktor des Fliegermuseums in Payerne.

Adresse:
VFL
Postfach
8600 Dübendorf

Präsident:
Telefon: +41 (0)79 690 33 24
E-Mail: pola@ptslegal.ch
Aktuar:
Natel: +41 (0)79 715 40 67
E-Mail: gilles_gaechter@bluewin.ch

Im Weiteren begrüsst der Präsident Herrn Guido Niederberger, Revisor, die Mitglieder des Stiftungsrates der Stiftung MHMLW, insbesondere den Präsidenten Heinz Haller.

Es wurde ordnungsgemäss zur heutigen GV eingeladen, ebenso wurden das Protokoll sowie die Rechnungen zugestellt. Es wurden keine Anträge gestellt. Das Protokoll der heutigen Versammlung wird von Gilles Gächter als Aktuar geführt.

2. Wahl der Stimmzähler

Es sind 147 stimmberechtigte Personen anwesend, somit beträgt das absolute Mehr 74.

Als Stimmzähler werden vorgeschlagen: Herr Daniel Stuber (für die linke Saalhälfte, von der Bühne aus gesehen), sowie Herr Felix Fitz (für die rechte Saalhälfte, von der Bühne aus gesehen). Beide Stimmzähler werden einstimmig gewählt.

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

Grusswort Prof. Dr. Dr. Ullrich:

Herr Prof. Dr. Dr. Ullrich fühlt sich geehrt, ein Grusswort an die Versammlung zu richten, da er seit über zehn Jahren eine Zusammenarbeit mit dem VFL und Air Force Center pflegt. Er vermittelt der Versammlung ein kurzer historischer Abriss zur Gründung der Luftwaffe durch die Bevölkerung von Dübendorf, und bedankt sich bei der Bevölkerung für die Möglichkeit einer ersten Parabelflugkampagne vor zehn Jahren. Ebenfalls bedankt er sich dafür bei Divisionär Bernhard Müller, damaliger Kommandant Luftwaffe und Oberst i Gst Hans-Peter Erni.

Die ISS hat in den vergangenen Jahren als Forschungsstation unheimlich viel Wissen generiert, aber auch unheimlich viele Kosten verursacht. Die Station soll von Gesetzes wegen im Jahr 2030 ausser Dienst gestellt werden. Nun soll als Nachfolge-Station «Starlab» in Betrieb genommen werden. Es sollen mehrere solcher Stationen im Orbit eingesetzt werden, dies zu den Kosten eines Grossraum-Flugzeugs. In Floria werden sieben neue Weltraumbahnhöfe gebaut, da Cape Canaveral an die Kapazitätsgrenzen gelangt.

Der Innovationspark bietet sich dabei als Brücke zu den USA an. Als Standort innerhalb Europas, dank der Nähe zu den Universitäten und der politischen Stabilität, einzigartig.

Obwohl niemand in die Zukunft sehen kann, ist davon auszugehen, dass auch der untere Orbit als Produktionsstandort für verschiedene Anwendungen genutzt werden kann. Theodor Real hätte damals wohl auch kaum geahnt, dass es heute pro Jahr 7 Milliarden Passagierbewegungen in der Luft geben würde. Prof. Ullrich bedankt sich nochmals für die Möglichkeit des Grussworts und wünscht eine gute Versammlung. Der Präsident dankt dem Referenten herzlich für sein spannendes Grusswort.

3. Protokoll der GV 2024

Das Protokoll wurde mit der Einladung zugestellt und zur Diskussion vorgelegt, es sind keine Wortmeldungen zu verzeichnen. Die Abstimmung über die Genehmigung des Protokolls fällt einstimmig aus. Der Aktuar wird vom Präsidenten verdankt.

4. Jahresbericht 2024 des Präsidenten VFL

Schriftlich gab es bereits einige Zeilen des Präsidenten zu lesen, weshalb der Präsident dazu nur eine kurze mündliche Zusammenfassung vornimmt.

2022 war ein sehr entscheidendes Jahr in Bezug auf die gesicherte Zukunft des VFL. Nach einer Konsolidierungsphase sind wir nun im Aufbau. Das Jahr 2023 war ein Übergangsjahr, und das Jahr 2024 ein Jahr des Aufbaus.

Wir wollen auch ein Museum sein, das nicht nur «verstaubte Exponate» zeigt, sondern auch wirklich attraktiv ist.

Die Flugstunden, Besucherzahlen und die Anzahl Führungen sowie die Freiwilligenstunden sind weiter gestiegen. Ohne den Einsatz von Freiwilligen wäre der heutige Museumsbetrieb gar nicht denkbar.

Das Wagnis mit «Spirit of Dreams» als eigene, vom VFL organisierte und durchgeführte Veranstaltung, war erfolgreich und auch gewisse Elemente können in den Night Specials und evtl. weiteren Veranstaltungen weiterverwendet werden. Auch in Zukunft sollen neuartige Anlässe und Veranstaltungen stattfinden.

Es gab Spenden über CHF 26'000.- generell, sowie CHF 25'000.- für das neue Design des Tiger F-5 vor dem Museumseingang.

Auch die Shopverkäufe haben sich 2024 sehr erfreulich entwickelt.

Für die Gesamtleitung des AFC ist weiterhin eine Stelle zu besetzen. Interimistisch werden die Aufgaben von Heinz Haller und Kurt Waldmeier wahrgenommen. Die tägliche Arbeit im Museum wird von Corina Hader und Urs Ritter sehr gut geführt, da braucht sich niemand Sorgen zu machen.

Thomas Bolli ist aus privaten Gründen aus dem Vorstand zurückgetreten. Statutarisch ist keine Nachbesetzung zwingend.

In Memoriam

Seit der letzten Generalversammlung hat uns 61 Mitglieder für immer verlassen.

Die verstorbenen Kameraden sollen – und werden – in unseren besten Erinnerungen weiterleben. Ihnen wird mit einer Schweigeminute gedacht.

5. Jahresrechnung 2024

Vor Ausführungen zu einzelnen Zahlen stellt der Präsident das Ergebnis in den gesamten Kontext. Budgetiert und erwartet war ein Verlust von CHF 38'500.-, im Endeffekt haben wir 84% besser abgeschlossen mit einem Verlust von nur gerade CHF 6'298.-.

Für das laufende Jahr ist ein Gewinn von CHF 19'500.- budgetiert. Die Jahresrechnung 2024 schliesst mit einem Verlust von CHF 6'298.-. Das Eigenkapital liegt mit CHF 661'692.- im Rahmen des Vorjahres.

Es gibt keine spezifischen Fragen zur Erfolgsrechnung oder Bilanz.

Revisorenbericht und Genehmigung der Jahresrechnung 2024

Herr Guido Niederberger, leitender Revisor der Firma Berater & Partner AG, liest den Bericht der Revisionsstelle vom 5. Februar 2025 zur eingeschränkten Revision vor. Er empfiehlt diesen zu genehmigen. Die Versammlung hat keine Fragen zur Revisionsstätigkeit. Herr Niederberger dankt für das entgegengebrachte Vertrauen und wünscht weiterhin eine erfolgreiche Versammlung.

Die Generalversammlung genehmigt die Bilanz und die Erfolgsrechnung einstimmig.

Décharge des Vorstandes

Zur Décharge des Vorstands fragt der Präsident die Versammlung, ob eine Einzelabstimmung (für jedes Vorstandsmitglied) zur Entlastungsfrage gewünscht wird. Die Versammlung wünscht keine solche Einzelabstimmungen, somit wird in Globo über die Entlastung des Vorstands abgestimmt. Die Décharge wird einstimmig erteilt und der Präsident bedankt sich bei der Versammlung für das Vertrauen.

Verwendung Jahreserfolg

Der Vorstand beantragt der Generalversammlung, den Jahresverlust 2024 von CHF 6'298.- auf die neue Rechnung vorzutragen und mit dem Eigenkapital zu verrechnen.

Der Antrag wird einstimmig genehmigt.

6. Festlegen der Mitgliederbeiträge 2026

Der Vorstand schlägt Ihnen vor, aufgrund der finanziellen Ausgangslage und der aktuellen Ausgangslage den bisherigen Jahresbeitrag erneut zu belassen.

Es sind dies

CHF 30.-- für Einzelmitglieder

CHF 100.-- für Kollektivmitglieder.

Es gibt aus der Versammlung keine Wortmeldungen zum Thema.

Der Vorschlag des Vorstands wird einstimmig genehmigt.

7. Wahlen

Der Vorstand stellt sich gesamthaft zur Wiederwahl für die Amtsdauer 2025-2028. Es werden keine Einzelwahlen vorgeschlagen, ebenfalls gibt es keine Kandidaten für den Vorstand aus der Versammlung.

Der Vorstand wird einstimmig wiedergewählt, alle Gewählten nehmen das Amt an.

Gemäss den Statuten gilt es, die Revisionsstelle für ein weiteres Jahr zu wählen. Der Vorstand beantragt die Wiederwahl der Firma Berater & Partner AG mit Herrn Guido Niederberger, dipl. Wirtschaftsprüfer.

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

8. Ehrungen

Es sind keine Ehrungen vorgesehen, das ist durchaus positiv, da Ehrungen oftmals aus Anlass einer Verabschiedung vorgenommen werden.

Der Präsident nutzt aber die Gelegenheit, generell «Danke» zu sagen an alle Beteiligten, welche tagtäglich mitarbeiten und ihr Herzblut in den VFL und das AFC stecken.

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

Es sind keine Anträge innerhalb der statutarisch festgelegten Zeit von 60 Tagen vor der GV eingegangen – somit sind auch keine Erläuterungen und Abstimmungen notwendig.

10. Verschiedenes

Der Präsident weist auf kommende Veranstaltungen hin, welche immer auch in der Gazette online publiziert sind.

Insbesondere werden weiterhin Bückler Rundflüge angeboten. Auch die beliebten Vorträge von VFL-Vorstandsmitglied Beat Benz finden im Jahr 2025 wieder statt.

Die Vortragsreihe beinhaltet aktuelle und historische Themen.

Ebenfalls ist dieses Jahr eine militärhistorische Reise nach Verdun geplant, welche Beat Benz organisiert und führt.

Speziell wird auf die Veranstaltung Flug&Zug vom 23./24. August 2025 hingewiesen.

Nächste ordentliche Generalversammlung

Die nächste ordentliche Generalversammlung findet am Samstag, 18. April 2026 im Flieger Flab Museum in Dübendorf statt.

Der Präsident schliesst die 29. ordentliche Generalversammlung um 14.58 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:

G. Gächter

Gilles Gächter, Aktuar

Eingesehen:

Michel Pola

Michel Pola, Präsident



Jahresrechnung 2025 und Budget 2026

Aktiven	31.12.2025		Vorjahr	
	CHF	%	CHF	%
Flüssige Mittel Kasse, Post, Banken	2'966'324	97.1	2'840'315	96.4
Debitoren	11'947		9'457	
./. Delkredere	-500		-500	
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11'447	0.4	8'957	0.3
Verrechnungssteuer	4'187		3'774	
Andere Forderungen Mehrwertsteuer	0		0	
Übrige kurzfristige Forderungen	4'187	0.1	3'774	0.1
Warenvorräte	30'000		35'000	
Vorräte und nicht fakturierte Dienstleistungen	30'000	1.0	35'000	1.2
Aktive Rechnungsabgrenzung	29'628		45'750	
Aktive Rechnungsabgrenzungen	29'628	1.0	45'750	1.6
Umlaufvermögen	3'041'584	99.6	2'933'796	99.6
Wertschriften	200		200	
Beteiligung Werkflugplatz Dübendorf AG	12'500		12'500	
Finanzanlagen	12'700	0.4	12'700	0.4
Mobile Sachanlagen	10	0.0	10	0.0
Immobilie Sachanlagen Umbau Restaurant	1	0.0	1	0.0
Anlagevermögen	12'711	0.4	12'711	0.4
Aktiven	3'054'295	100.0	2'946'507	100.0

Passiven	31.12.2025		Vorjahr	
	CHF	%	CHF	%
Kreditoren	14'641		4'794	
Gutscheine Flugbons	1'000'131		922'876	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen u. Leistungen	1'014'772	33.2	927'670	31.5
Mehrwertsteuer	22'754		27'342	
Übrige kurzfristige Verbindlichkeiten	22'754	0.7	27'342	0.9
Passive Rechnungsabgrenzung	29'100		51'100	
Passive Rechnungsabgrenzungen und kurzfristige Rückstellungen	29'100	1.0	51'100	1.7
Total Kurzfristiges Fremdkapital	1'066'626	34.9	1'006'113	34.1
Sonstige Rückstellungen	1'285'000		1'285'000	
Rückstellungen sowie vom Gesetz vorgesehene ähnliche Positionen	1'285'000	42.1	1'285'000	43.6
Total Langfristiges Fremdkapital	1'285'000	42.1	1'285'000	43.6
Fremdkapital	2'351'626	77.0	2'291'113	77.8
Eigenkapital Verein VFL	655'394	21.5	661'692	22.5
Jahreserfolg (+ Gewinn / - Verlust)	47'275		-6'298	
Total Jahreserfolg	47'275	1.5	-6'298	-0.2
Eigenkapital	702'669	23.0	655'394	22.2
Passiven	3'054'295	100.0	2'946'507	100.0

Erfolgsrechnung	1.1.-31.12.2025		Vorjahr		Budget 2026	
	CHF	%	CHF	%	CHF	%
Mitgliedererlös	105'425		108'960		105'000	
Museumserlös	418'288		408'245		375'000	
Restauranterlös	86'100		86'074		84'000	
Flugbetrieberlöse	49'160		30'047		40'000	
Nettoerlöse aus Lieferungen u. Leistungen	658'973	52.4	633'326	47.1	604'000	59.6
Übriger Ertrag Verein	26'124		55'681		25'000	
Übriger Ertrag Museum	563'254		602'423		375'000	
Übriger Ertrag Flugbetrieb	10'074		53'392		10'000	
Übriger Ertrag	599'452	47.6	711'497	52.9	410'000	40.4
Betriebsertrag	1'258'425	100.0	1'344'823	100.0	1'014'000	100.0
Waren- und Materialaufwand	-90'340		-271'902		-90'000	
Fremdarbeiten Dritte	-116'952		-45'911		-30'000	
Materialaufwand	-207'291	-16.5	-317'813	-23.6	-120'000	-11.8
Bruttogewinn I	1'051'134	83.5	1'027'010	76.4	894'000	88.2
Personalaufwand	-624'407	-49.6	-652'686	-48.5	-505'000	-49.8
Bruttogewinn II	426'727	33.9	374'324	27.8	389'000	38.4
Raumaufwand	-84'243		-88'043		-92'000	
URE mobile Sachanlagen, Fahrzeugaufwand	-17'611		-44'450		-35'000	
Sachversicherungen	-31'603		-32'060		-35'000	
Verwaltungsaufwand	-98'313		-82'810		-80'000	
Werbeaufwand	-33'911		-113'871		-65'000	
Übriger betrieblicher Aufwand	-265'681	-21.1	-361'233	-26.9	-307'000	-30.3
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen (EBITDA)	161'046	12.8	13'091	1.0	82'000	8.1
Abschreibungen / Rückstellungen	-106'291		-20'254		-50'000	
Abschreibungen und Wertberichtigungen auf Positionen des Anlagevermögens	-106'291	-8.4	-20'254	-1.5	-50'000	-4.9
Betriebliches Ergebnis vor Zinsen und Steuern (EBIT)	54'755	4.4	-7'162	-0.5	32'000	3.2
Zinsaufwand, Bankspesen, Kursdifferenzen	-8'711		-5'015		-5'000	
Erträge aus Postcheck- und Bankguthaben	1'231		5'879		5'000	
Finanzaufwand und Finanzertrag	-7'479	-0.6	864	0.1	0	0.0
Jahresgewinn / -verlust	47'275	3.8	-6'298	-0.5	32'000	3.2



Treuhand | Recht | Steuern | Prüfung | Strategie | Projekte

Bericht der Revisionsstelle zur Eingeschränkten Revision

an die Mitgliederversammlung des

Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe VFL, mit Sitz in Dübendorf/ZH

(Unternehmens-Identifikationsnummer CHE-100.775.969)

Als Revisionsstelle haben wir die Jahresrechnung (Bilanz, Betriebsrechnung und Anhang) des Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe VFL für das am 31. Dezember 2025 abgeschlossene Geschäftsjahr geprüft.

Für die Jahresrechnung ist der Vorstand verantwortlich, während unsere Aufgabe darin besteht, die Jahresrechnung zu prüfen. Wir bestätigen, dass wir die gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich Zulassung und Unabhängigkeit erfüllen.

Unsere Revision erfolgte nach dem Schweizer Standard zur Eingeschränkten Revision. Danach ist diese Revision so zu planen und durchzuführen, dass wesentliche Fehlansagen in der Jahresrechnung erkannt werden. Eine eingeschränkte Revision umfasst hauptsächlich Befragungen und analytische Prüfungshandlungen sowie den Umständen angemessene Detailprüfungen der beim geprüften Unternehmen vorhandenen Unterlagen. Dagegen sind Prüfungen der betrieblichen Abläufe und des internen Kontrollsystems sowie Befragungen und weitere Prüfungshandlungen zur Aufdeckung deliktischer Handlungen oder anderer Gesetzesverstösse nicht Bestandteil dieser Revision.

Bei unserer Revision sind wir nicht auf Sachverhalte gestossen, aus denen wir schliessen müssten, dass die Jahresrechnung nicht dem schweizerischen Gesetz und den Statuten entspricht.

Luzern, 9. Februar 2026

Berater & Partner AG

Fabienne Huber
dipl. Wirtschaftsprüferin
Zugelassene Revisionsexpertin
Leitende Revisorin

Guido Niederberger
dipl. Wirtschaftsprüfer
Zugelassener Revisionsexperte

Stiftung Museum und historisches Material der schweizerischen Luftwaffe

MHMLW Jahresbericht 2025

des Stiftungsratspräsidenten Heinz Haller

1. Einleitung

Der vorliegende Jahresbericht gibt einen Überblick über die Tätigkeit der Stiftung Museum und historisches Material der Schweizerischen Luftwaffe (MHMLW) im Jahr 2025. Er würdigt die geleistete Arbeit, benennt zentrale Entwicklungen und zeigt zugleich die Herausforderungen sowie die Schwerpunkte für das kommende Jahr auf.

2. Rückblick

Das Jahr 2025 war für die Stiftung MHMLW insgesamt ein sehr erfolgreiches Jahr, insbesondere im Hinblick auf die Zusammenarbeit mit der Zentralstelle in Bern. Der konstruktive und partnerschaftliche Austausch trug wesentlich dazu bei, Abläufe zu klären, Standards zu vereinheitlichen und die Qualität der Arbeit nachhaltig zu verbessern.

Ein zentraler Schwerpunkt lag auf der Qualitätssteigerung in der Archiv- und Sammlungsarbeit, insbesondere durch die konsequente Nutzung des EDV-Systems MuseumPlus. Die strukturierte und disziplinierte Erfassung der Bestände führte zu einer deutlich ver-

besserten Datenqualität, erhöhter Transparenz sowie einer besseren Nachvollziehbarkeit der historischen Materialien.

3. Engagement der freiwilligen Mitarbeitenden

Die erreichte Qualitätssteigerung verlangte unseren freiwilligen Mitarbeitenden ein hohes Mass an Disziplin, Genauigkeit und Ausdauer ab. Dieser Veränderungsprozess war anspruchsvoll und nicht immer nur mit Freude verbunden. Umso mehr verdient der Einsatz aller Beteiligten grossen Respekt und Anerkennung.

Die Qualität der heutigen Arbeit wäre ohne das Engagement, die Fachkenntnisse und die Bereitschaft zur stetigen Weiterentwicklung unserer freiwilligen Mitarbeitenden nicht möglich gewesen. Sie bilden das Rückgrat der Stiftung.

4. Dank und Anerkennung

Das Erreichen der im Jahr 2025 gesetzten Ziele ist in besonderem Masse der umsichtigen Geschäftsführung durch Urs Ritter sowie der kompetenten EDV-

Unterstützung durch Beat Müller zu verdanken. Ihre Zusammenarbeit, ihr Durchhaltevermögen und ihre Fachkompetenz waren entscheidend für den Erfolg.

Ein ganz besonderer Dank gilt Urs Ritter, der nach langjähriger Tätigkeit in verschiedensten Aufgaben- und Verantwortungsbereichen im April 2026 das Pensionsalter erreicht. Urs wird die Stiftung verlassen, uns jedoch weiterhin als Eventmanager im Air Force Center erhalten bleiben und seiner Leidenschaft für die Aviatik treu bleiben.

5. Nachwuchs – eine zentrale Herausforderung

Sorgen bereitet uns weiterhin die Nachwuchssituation. Junge Menschen mit dem aviatischen Wissen, der Erfahrung und der Begeisterung unserer heutigen freiwilligen Mitarbeitenden sind zunehmend schwer zu finden.

Wir werden uns in diesem Jahr intensiv auf die Suche nach neuen ehrenamtlichen Mitarbeitenden machen.

6. Ausblick 2026

Zu Beginn des Jahres 2026 sind beson-

dere sicherheitsrelevante Massnahmen vorgesehen. Im Januar und Februar 2026 werden unsere Spezialisten die beiden in der Ausstellung stehenden Mirage-Triebwerke ausbauen, die strahlendes Thorium-Material enthalten. Diese Triebwerke müssen aus Sicherheitsgründen aus der Ausstellung entfernt und fachgerecht entsorgt werden. Die Arbeiten stellen hohe Anforderungen an das Personal und müssen mit Fachwissen sowie unter Berücksichtigung aller Sicherheitsaspekte durchgeführt werden.

Für das übrige Jahr 2026 wird der Schwerpunkt bewusst neu gesetzt. Nachdem die freiwilligen Mitarbeitenden im Jahr 2025 durch die intensive Qualitätssteigerung und die konsequente Datenerfassung im EDV-System MuseumPlus stark beansprucht wurden – teilweise bis an die Grenzen der Belastbarkeit –, soll 2026 eine Phase der Konsolidierung folgen.

Das Schwergewicht liegt dabei auf dem Sichten, Ordnen und Einräumen des angestauten Materials im Platzdienstgebäude. Diese Arbeiten sind aus klimatischen Gründen vorwiegend im Frühling, Sommer und Herbst durchzuführen und erfordern eine sorgfältige Planung sowie den koordinierten Einsatz der freiwilligen Mitarbeitenden.

7. Schlusswort

Der Stiftungsrat blickt mit Dankbarkeit auf das Jahr 2025 zurück und mit Zu-



versicht auf die kommenden Herausforderungen. Die Stiftung MHMLW steht auf einer soliden Basis, getragen von engagierten Menschen, klaren

Strukturen und dem gemeinsamen Ziel, das historische Erbe der Schweizerischen Luftwaffe für kommende Generationen zu bewahren.



Unsere Objektpaten am Reinigungs-Tag 2025



Operativer Betrieb der Stiftung 2025

Material- und Objektsammlung

Die Hauptaufgabe unseres Archivteams im Jahr 2025 lag vor allem im Bereich der Datenqualität in MuseumPlus. Über 6000 Datensätze wurden in den vergangenen Monaten überarbeitet, angepasst und bereinigt. Dieser Prozess umfasste sowohl inhaltliche Korrekturen als auch strukturelle Anpassungen an bestehende Standards. Dank des grossen Einsatzes unserer Mitarbeitenden steht dieses Projekt nun kurz vor dem Abschluss, und die Datenbank entspricht wieder den hohen Anforderungen.

Ein weiterer Schwerpunkt war – wie bereits im Vorjahr – die Bearbeitung zahlreicher Anfragen und Wünsche, die laufend bei uns eingehen. Diese reichten von technischen Fragestellungen bis zu persönlichen Anliegen. Beispielsweise suchten Flugzeugmodellbauer nach detaillierten Plänen bestimmter Flugzeugtypen, während Historiker Informationen zu Abstürzen von Militärjets in ihrer Gemeinde recherchierten. Besonders hervorzuheben ist ein junger Mann, der nach einem geeigneten Foto einer Ju-52 fragte, das er sich tätowieren lassen wollte.

Auch die Liquidation von Luftwaffenmaterial gehörte erneut zu unseren Aufgaben, darunter die Lenkwaffen-Prüfbank AIM-9P und das Funksystem BFS-400. Das Material wurde begutachtet, sortiert und für den Transport

nach Dübendorf vorbereitet. Eine sorgfältige Dokumentation und enge Abstimmung aller Beteiligten waren dabei essenziell. Die Systeme werden nun für die Ausstellung aufbereitet und können bald unseren Besucherinnen und Besuchern präsentiert werden. Solche Aktionen sind nur dank der guten Zusammenarbeit mit der ZSHAM möglich – herzlichen Dank dafür.

Zunehmend an Bedeutung gewinnt auch der sachgerechte Umgang mit Schadstoffen. Nachdem bereits zahlreiche Instrumente fachgerecht entsorgt oder eingelagert worden waren, standen nun die thoriumhaltigen Triebwerke der Mirage im Fokus. Die Planung und Durchführung dieser Arbeiten erforderte ein hohes Mass an Fachwissen und Erfahrung. Ehemalige Flugzeugmechaniker bauten die Triebwerke unserer beiden Jets aus und bereiteten sie für den vorschriftsmässigen Transport sowie die spätere Entsorgung vor. Ein besonderer Dank gilt dem «Mirage Verein Buochs», der uns zahlreiche Spezialwerkzeuge zur Verfügung stellte.

Unsere Veranstaltungen erfreuten sich erneut grosser Beliebtheit. Sowohl der PC-7 Fantag als auch der zweitägige Event «Flug und Zug» zogen zahlreiche interessierte Besucherinnen und Besucher an. Die Möglichkeit, die Piloten persönlich zu treffen oder in ein Cockpit zu steigen, stellte für viele ein besonderes Highlight dar.

Die Objektpflege ist mittlerweile eine feste Tradition und findet jeweils im Frühling und Herbst statt. Mit viel Fachwissen, Sorgfalt und Engagement sorgen die Objektpaten für eine glänzende und saubere Ausstellung. Auch unsere vielfältige Motorenausstellung wurde erneut gründlich gereinigt, neu positioniert und ergänzt. So können wir unsere einzigartige Sammlung weiterhin professionell präsentieren.

Ein grosses bevorstehendes Projekt ist die Modernisierung der Beleuchtung in den Hallen 1 und 2. Sämtliche Deckenleuchten werden durch moderne LED-Leuchten ersetzt, was sowohl energetische als auch gestalterische Vorteile mit sich bringt. Die Arbeiten im Haupteingangsbereich sind bereits abgeschlossen, die neue Beleuchtung ist in Betrieb.

Die restlichen Arbeiten werden in den kommenden Monaten schrittweise umgesetzt.

Foto und Filmarchiv

Das Digitalisierungsprojekt des physischen Fotoarchivs wurde im Laufe des Jahres konsequent weitergeführt. Von den insgesamt rund 20 000 Fotografien, Negativen und Dias konnten bis zum Jahresende 1000 Datensätze digitalisiert und in der Datenbank MuseumPlus/Medien erfasst werden. Die hochauflösenden Dateien der digitalisierten Fotografien werden parallel auf einer externen Datenbank zwischengespeichert; eine zentrale, professionelle und nachhaltige Lösung zur Datensicherung befindet sich bei der Zentralstelle in Bearbeitung.

Das Projekt zur Veröffentlichung historisch wertvoller Bilder in der Online-Mediathek des DLA (Digitale Medien der Armee) musste unerwartet unterbrochen werden. Nach einer Refresher-Schulung zweier Mitarbeitenden in Bern wurde das Projekt aufgrund fehlender finanzieller Mittel für notwendige Softwareanpassungen seitens des DMA, Bern) vorübergehend eingestellt.



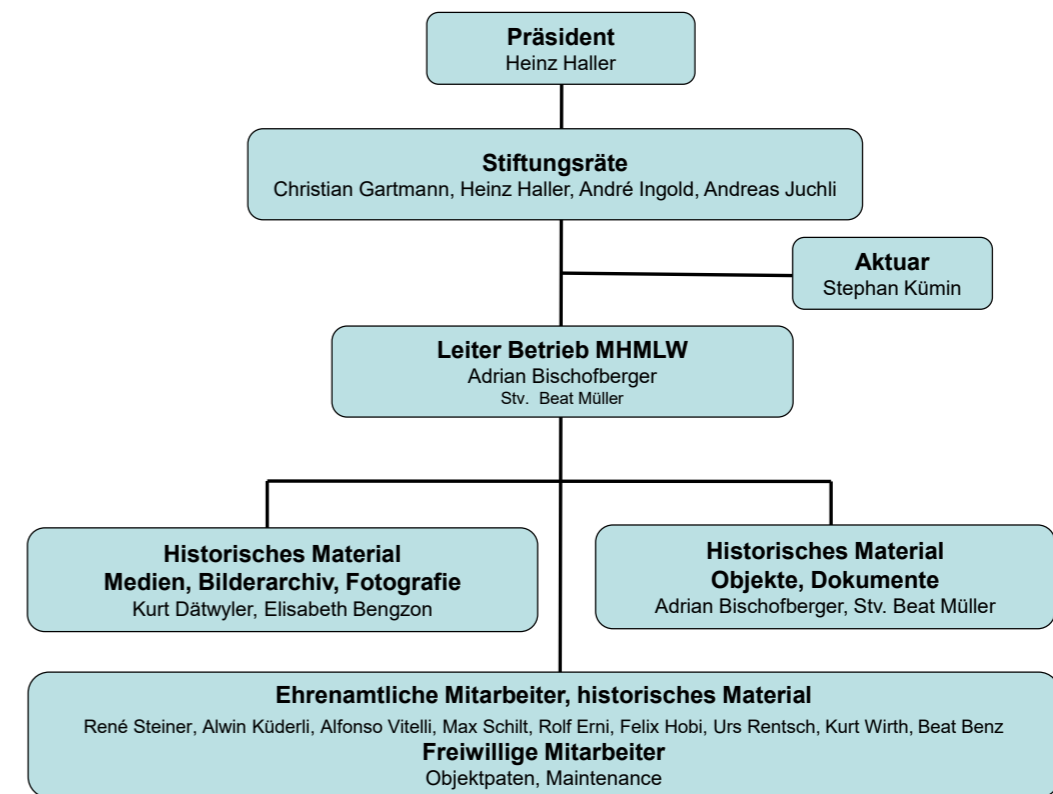
Jahresrechnung 2025 und Bilanz der Stiftung MHMLW

Die Jahresrechnung 2025 schliesst mit einem Jahresgewinn von CHF 1681.34 (Vorjahr Gewinn CHF 1881.02) ab. Die Zuwendung der Zentralstelle Historisches Armeematerial in Bern (ZSHAM) betrug im vergangenen Geschäftsjahr knapp TCHF 604' bestehend aus EIB- und Nicht-EIB-Kredit für die Umsetzung

des Leistungsvertrages sowie für die jährlich definierten Zuwendungen gemäss Zielvereinbarung. Der Trägerverein, der Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe, Dübendorf, übernahm ein Defizit im vergangenen Geschäftsjahr von CHF 4868.10. Das Vermögen der Stiftung

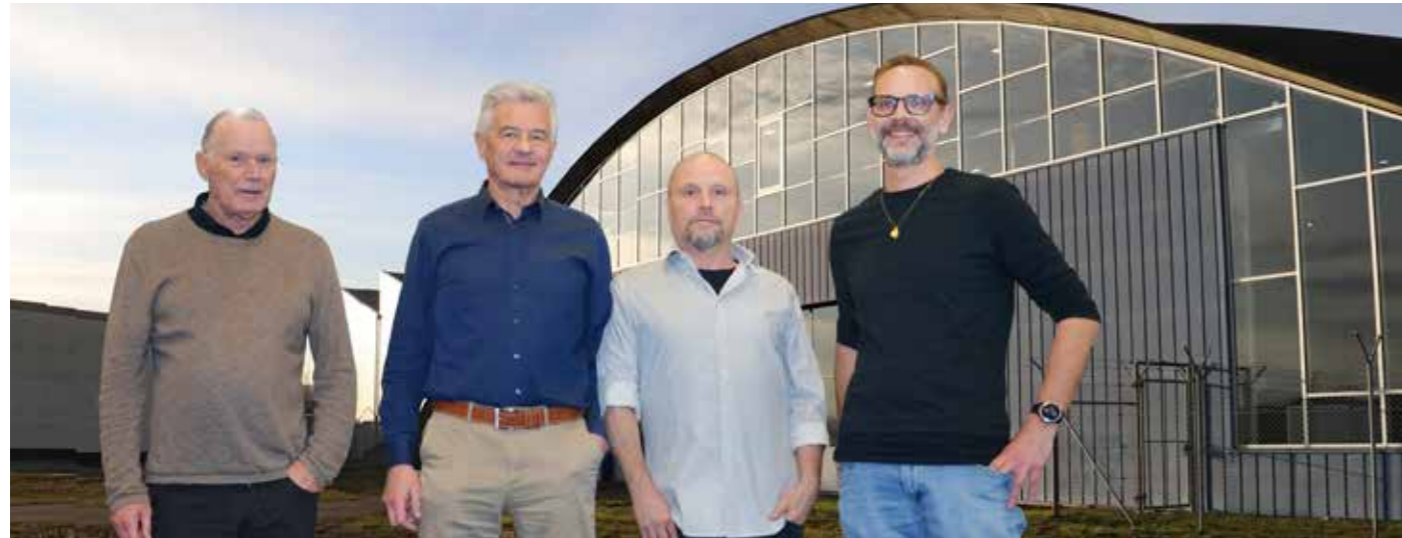
Museum und Historisches Material der Schweizerischen Luftwaffe (MHMLW) beträgt, nach Verrechnung des Jahresgewinnes, neu per Stichtag 01.01.2026 CHF 123 609.67 (Vorjahr CHF 121 928.33). Dübendorf, 10. Januar 2025

Organisation der Stiftung MHMLW (ab Juni 2026)



Generationenwechsel mit Herz

Personelle Veränderungen bei der Stiftung MHMLW



v.l.n.r. Kurt Dätwyler, Urs Ritter, Adrian Bischofberger und Beat Müller

Urs Ritter:

Nach über 35 Jahren engagiertem Einsatz tritt Urs Ritter, Geschäftsleiter der Stiftung MHMLW, im April 2026 in seinen wohlverdienten Ruhestand. Während seiner 35-jährigen vielseitigen Tätigkeit im Air Force Center hat Urs Ritter in unterschiedlichsten Funktionen entscheidend zur Entwicklung und zum Erfolg der Stiftung und des Air Force Centers beigetragen.

Sein breites Tätigkeitsfeld umfasste das Gestalten und Umstellen der Exponate in der Ausstellung, die Pflege sämtlicher Objekte gemeinsam mit den Objektpaten, sowie die Leitung der freiwilligen Mitarbeitenden im Archivbereich. Mit seiner hohen Einsatzbereitschaft, seiner Professionalität und seiner Begeisterung prägte Urs Ritter die Arbeit der Stiftung in einzigartiger Weise.

Seine besondere Leidenschaft galt den Events – ob gross

oder klein, er führte sie stets mit grosser Hingabe, Präzision und Herzblut durch. Seine sportliche und lebensfrohe Einstellung übertrug er direkt in seine Arbeit und war für Stiftung und Verein jederzeit ein verlässlicher, inspirierender Motor.

Mit seinem offiziellen Austritt beendet Urs im April 2026 seine aktive Tätigkeit in der Stiftung MHMLW, bleibt jedoch dem Air Force Center weiterhin im Bereich Eventmanagement erhalten. Künftig wird er über die Firma TopMotion die Planung und Durchführung der Veranstaltungen verantworten. Diese Kontinuität ist für das AFC von grossem Wert.

Wir freuen uns ausserdem sehr, dass sich Urs Ritter bereit erklärt hat, seinen Nachfolger Adrian Bischofberger ab 1. Juni 2026 bis Ende des Jahres einzuarbeiten und ihm sein fundiertes Wissen weiterzugeben.

Kurt Dätwyler

Ein weiterer Eckpfeiler dieser Übergangsphase ist Kurt Dätwyler, der seit vielen Jahren mit grossem Engagement im Fotoarchiv tätig ist und zusätzlich das Jahresheft gestaltet und produzierte. Das Fotografieren und das grafische Arbeiten am Computer ist seine Leidenschaft.

Nach Rücksprache mit Adrian Bischofberger hat sich Kurt Dätwyler bereit erklärt, seine Tätigkeit um ein weiteres Jahr zu verlängern, um Adrian in das Fotoarchiv und in die Produktion des Jahreshefts sorgfältig einzuführen.

etwyler bereit erklärt, seine Tätigkeit um ein weiteres Jahr zu verlängern, um Adrian in das Fotoarchiv und in die Produktion des Jahreshefts sorgfältig einzuführen.

Für seinen langjährigen, zuverlässigen und wertvollen Einsatz gilt ihm ein grosses Dankeschön.

Beat Müller

Ebenfalls danken möchten wir Beat Müller, der sich in den vergangenen Monaten intensiv mit dem EDV-System «MuseumPlus» auseinandergesetzt hat. Da er in früheren Jahren bereits mit Adrian Bischofberger bei der Firma Syma erfolgreich zusammengearbeitet hat, wird er ihn bei der Einarbeitung in dieses komplexe System tatkräftig unterstützen.

Adrian Bischofberger

Mit Adrian Bischofberger, einem 51-jährigen gelernten Polygraphen, dürfen wir einen engagierten, erfahrenen und neugierigen Nachfolger willkommen heissen. Er freut sich sehr darauf, seine neue Aufgabe im Bereich der Historie anzutreten und die vielseitigen Tätigkeiten mit Tatkraft und Leidenschaft anzugehen.

Die Stiftung MHMLW bedankt sich herzlich bei Urs Ritter, Kurt Dätwyler und Beat Müller für ihr aussergewöhnliches Engagement und Ihre Loyalität.

Unsere Mitarbeitenden 2026

Air Force Center (Profi)

Haller Heinz, Zentrumsleiter
Waldmeier Kurt, Stv.
Chapuis Charlotte, Shop
Cusinay Doris, Shop
Curcuruto Esther, Shop
Dätwyler Kurt, Archiv
Hader Corina, Leiterin Museumsbetrieb
Kühn Julia, Shop
Iapichino Fernando, Technik
Müller Beat, Hist. Material
Portuondo Sonja, Sekretariat
Ritter Urs, Leiter Events
Savrim Nedim, Technik
Senoner Maya, Shop

Freiwillige Mitarbeitende VFL

Museum Führer

Bieger Franz
Buchegger Alois
Fankhauser René
Hauser Peter
Hildebrand Manfred
Kobert Jürg
Kuhn Hansjörg
Lareida Andrea
Messmer Jon
Oppecini Maria
Ramel Urs
Rinderknecht Ruedi
Roth Silvio
Salathe Marc
Stapfer Kurt
Thut Peter
Wicki Rudolf

Museum Aufsicht

Bernardi Roland
Braun Kurt
Eichenberger Fritz
Geiger Felix
Grossenbacher Jürg
Gubler Robert
Gutherz André
Perret Thomas
Stamm Martin
Sonderegger Hugo
Stucki Bernhard
Winkler Michael
Wittwer Heinz

Museum P-3 Simulator

Bart Heinz
Brack Willi
Eichenberger Fritz
Kugler Bruno

Museum Objektpaten

Ackermann Roland
Benz Beat
Britt Marco
Ciz Milan
Dingetschweiler Ralph
Flückiger Isabelle
Freitag Joelle
Grossenbacher Jürg
Gubler Robert
Gutherz André
Huber Heidi
Hüsser Thomas
Jäggi Esther
Jenzer Marc
Salathe Marc
Schlegel Markus
Schneider Felix
Schneider Gerhard
Steiner Bruno
Vitelli Alfonso
Wegmann Ulrich
Winkler Ralph

Museum historisches Material

Erni Rolf
Hobi Felix
Küderli Alwin
Rentsch Urs
Schilt Max
Steiner René
Vitelli Alfonso
Wirth Kurt

Bücker Piloten

Bachmann Oliver
Breitenmoser Hans
Corfú Claudio
Gerber Hans
Gitchenko Cedric
Martin Patrick
Pfisterer Andreas
Waldmeier Kurt
Waldmeier Silvio

Maintenance Group

Graf Ueli
Gubler Robert
Gutherz André
Haupt Jürg
Hediger Ruedi
Rickenbacher Walter
Schäfer Jürg
Schneider Felix
Schulze Günter
Stettler Hanspeter
Vetterli Stephan
Weber Max

Gazette-Team

Waldmeier Kurt, Chef
Benz Beat
Dätwyler Kurt
Hader Corina
Hildebrand Manfred
Hossfeld Peter
Kuhn Hansjörg
Roth Silvio
Walser Werner Alex
Wicki Rudolf
Zürcher René

Spezialaufgaben

Bengzon Lies
Binz Thomas
Bolzen Christian
Dietrich Martin
Erni Hanspeter
Fankhauser René
Felder Armin
Hossfeld Peter
Marti Roman
Waldmeier Silvio

Wir bedanken uns herzlich und verabschieden uns von:

Häusermann Mägi
Hotz Peter



Wir suchen Sie

Interessieren Sie sich für die Geschichte der Aviatik und der Schweizerischen Luftwaffe? Oder kennen Sie jemanden, der sich ehrenamtlich engagieren möchte und Freude daran hat, in einem motivierten Team die historische Vergangenheit der Luftwaffe zu bewahren?

Nehmen Sie mit uns Kontakt auf:

Stiftung MHMLW
Überlandstrasse 271
8600 Dübendorf
Mail: vfl@airforcecenter.ch



Geburtstag: 22.07.1953
Job im AFC: Betreuung Historisches Material / Archiv.
Familie: Ehefrau / 2 Kinder / 3 Enkelkinder.
Hobbys: Reisen / Digitalisieren von Eisenbahnloks / Golf Geschichte des 20. Jahrhunderts.
Lieblingessen: Filet Gulasch Stroganoff.
Lieblingsfarbe: Grün.
Lieblingslektüre: Politthriller.
Lieblings-TV-Sendung: Hüttengeschichten.



Felix Hobi Unser freiwilliger Mitarbeiter im Flieger Flab Museum

Dein Bezug zur Fliegerei?

Im Militär war ich beim Flugfunk und dies hat mein Interesse an der Fliegerei geweckt, Dazu kommt dass ich immer in der Nähe des Militärflugplatz Dübendorf gelebt habe.

Was genau ist deine Arbeit im Air Force Center

Ich digitalisiere und registriere Fotos und Dias und pflege die dazugehörige Datenbank.

Was macht dir Freude an deiner Arbeit?

Die Dokumente und Fotos aus alter Zeit in den Händen zu halten und das Digitalisieren und Arbeiten am Computer.

Was ist das Minus bei deiner Arbeit?

Die unsteten Regeln des MHMLW für die Erfassung.

Welches ist dein Lieblingsobjekt in der Ausstellung?

Mustang P-51.

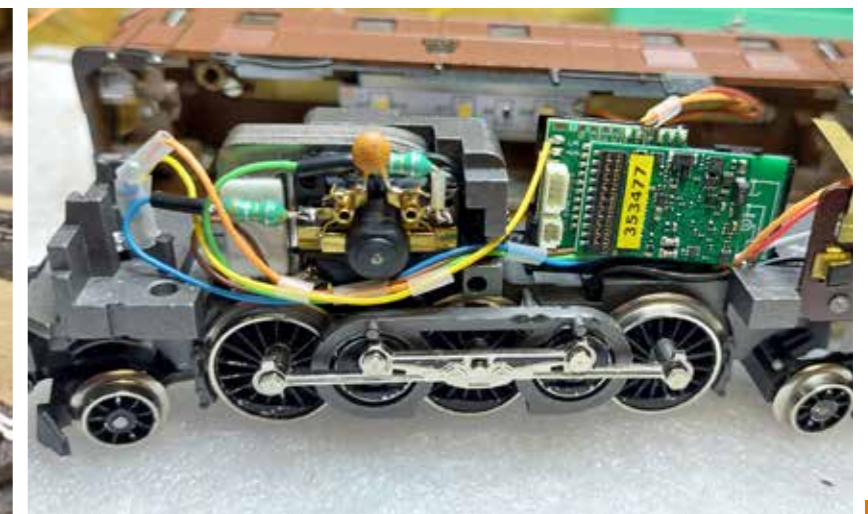
Wie soll sich das Air Force Center weiterentwickeln?

Aktives Erleben der Ausstellungsobjekte.

Mehr über mein liebstes Hobby (oben).

Beim Reisen das Kennenlernen neuer Orte und Kulturen / Beim Digitalisieren kann ich meine beruflichen Kenntnisse weiterhin anwenden / Golf bringt mich an die frische Luft und man lernt neue Menschen kennen.

Im Focus



FLIEGER FLAB MUSEUM

MHMLW

2 Top Events 2025

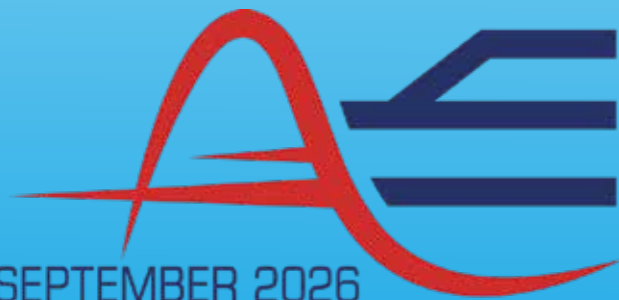
Wir bringen den **Weihnachtswald** zurück

- Ein bisschen vertraut
- Ein bisschen neu
- Ganz sicher wieder magisch



Dezember 2026

Save the Dates



5./6. SEPTEMBER 2026

FLUG & ZUG 2026



Flug & Zug - Das Wochenende für die ganze Familie!

Zum zweiten Mal fand auf dem Flugplatz Dübendorf der Event «Flug & Zug» statt. Am Samstag und Sonntag, 23./24. August 2025 öffneten das Air Force Center mit all seinen Attraktionen, das Eisenbahnbetriebslabor sowie weitere Partner ihre Türen. Der Anlass war ein voller Erfolg: rund 2000 Besucherinnen und Besucher erlebten Mobilität zu Luft und zu Land in vielen Facetten. Danke, dass Ihr dabei wart und mit uns diesen Anlass zu einem unvergesslichen Erlebnis gemacht habt



Traumhafter Weihnachtswald im Museum

Als wir im Herbst die Idee eines Weihnachtswaldes in unseren Museumshallen vorstellten, wussten wir: Dieses Projekt lebt von Gemeinschaft. Doch was daraus entstanden ist, hat selbst uns überwältigt. Dank der grossartigen Unterstützung unserer Mitglieder, Partner und Freunde durften im Dezember 92 Weihnachtsbäume und 45 Sterne unser Museum in ein warmes, festliches Licht tauchen. Die Bäume trugen persönliche Widmungen, Erinnerungen oder liebe Worte – und machten den Wald zu weit mehr als einer Dekoration. Unser VFL-Baum, der durch zahlreiche gemeinsame Spenden ermöglicht wurde, steht symbolisch für das, was unseren Verein ausmacht: Zusammenhalt, Engagement und Herzblut für die Geschichte der Schweizer Luftwaffe. Im Frühling wird dieser Baum vor dem Museum eingepflanzt und bleibt damit als lebendiges Zeichen unserer Gemeinschaft erhalten.

AIR FORCE CENTER

AIR FORCE CENTER

Der kleine, agile Caterer aus Zürich.

PASSION, FLAIR UND KÖNNEN SEIT 1990



Hohlstrasse 535, 8048 Zürich, T 044 400 40 40, www.viplunch.ch

Geburtstag: 21.09.1980
Job im AFC: Sekretariat
Familie: Verheiratet, zwei Töchter 9- und 11- jährig
Hobbys: Sport, Tanzen, Reisen
Liebingsessen: Italienisch, Asiatisch
Liebingsfarbe: Rosa.
Liebblingslektüre: The Secret.
Liebblings-TV-Sendung: Verschiedenes, am liebsten Komödien und spannende Thriller oder Actions Filme



Sonja Portuondo Unsere neue Mitarbeiterin in der Administration des Air Force Centers

Im Fokus

Dein Bezug zur Fliegerei?

Ich bin eine Quereinsteigerin auf diesem Gebiet und muss mir noch viel Wissen aneignen. Das Fliegen an sich aber macht mir grossen Spass und ich fliege gerne in die Ferne.

Was genau ist deine Arbeit im Air Force Center

Mitgliederbetreuung, Organisationen und allgemeine Sekretariatsarbeiten.

Was macht dir Freude an deiner Arbeit?

Die vielseitige Tätigkeit und die Atmosphäre hier finde ich grossartig. Zu sehen, mit wieviel Einsatz und Elan die Mitarbeiter und Mitarbeiterinnen hier dabei sind, das motiviert.

Was ist das Minus bei deiner Arbeit?

Da kann ich noch nichts dazu sagen.

Welches ist dein Lieblingsobjekt in der Ausstellung?

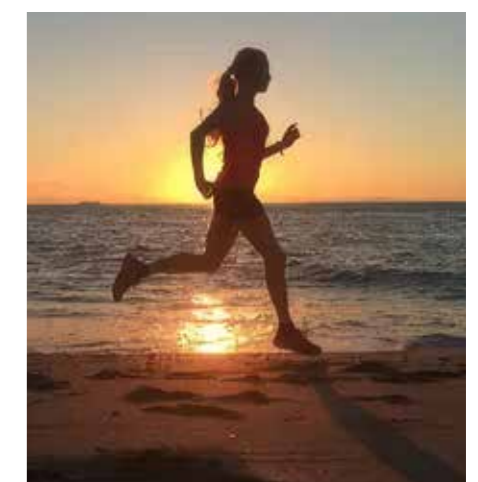
F-5E Tiger II, ich mag die Patrouille Suisse und dieses Flugzeug gehört quasi dazu.

Wie soll sich das Air Force Center weiterentwickeln?

Diverse Events und Attraktionen aufbauen.

Mehr über mein liebstes Hobby (oben).

Wenn sich die Möglichkeit ergibt, dann gehe ich sehr gerne Tanzen. Ich liebe Lateinamerikanische Tänze wie Salsa, Bachata oder Merengue. Sport ist auch eines meiner Hobbys, welches ich am liebsten draussen in der Natur mache. Auch liebe ich es, zu Reisen, fremde Kulturen kennenzulernen und die Welt zu sehen. Es gibt so viele wunderschöne Orte auf unserer Erde, die noch zu entdecken sind.



AIR FORCE CENTER



XL Insurance

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.



Erfahren Sie mehr unter [axa.ch/fliegen](https://www.axa.ch/fliegen)

AXA XL ist ein Unternehmensbereich der AXA Gruppe, der Produkte und Dienstleistungen in drei Geschäftsbereichen anbietet: AXA XL Insurance, AXA XL Reinsurance und AXA XL Risk Consulting. AXA, die AXA- und XL-Logos sind Markenzeichen der AXA SA oder ihrer Tochtergesellschaften. ©2023

Das MHMLW Fotoarchiv erzählt

Das Archiv der Stiftung MHMLW ist eine wahre Schatzkammer. Es umfasst über 20 000 Fotografien, Dias, Negative und Filme, viele sogar noch auf Glasplatten, die die Geschichte der Schweizerischen Fliegertruppe bzw. der Luftwaffe bis 2014 und darüber hinaus dokumentieren. Es enthält Aufnahmen sämtlicher Flugzeugtypen, wichtiger Ereignisse, Flugmeetings sowie Einsätze der Fliegertruppe an Flugzeugen und Radarstationen – und vieles mehr.

Der gesamte Archivbestand wird derzeit digitalisiert und in der Datenbank der Zentralstelle Historisches Armeematerial erfasst. Anschliessend werden die historisch wertvollsten Bilder über eine Online-Plattform des DMA (Digitale Medien der Armee) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Für diese Publikation haben wir unsere Schatzkammer bewusst «geplündert». Zwölf besonders aussagekräftige Bilder

wurden ausgewählt, und unsere bekannten Autoren Rudolf Wicki und Beat Benz erzählen uns auf den folgenden Seiten die Geschichten zu diesen Fotografien.



Rudolf Wicki
Oberst a.D. Ehem. Militärpilot
(R.W.)



Beat Benz
Oberst im Luftwaffenstab
(B.B.)



Von Bern nach Dübendorf Die Fliegertruppen ziehen um

Bericht des Kommandanten der Fliegertruppen 1914-2016, Hauptmann im Generalstab Theodor Real

Am 31. Juli 1914 wurde ich nach Bern zum Chef des Nachrichtendienstes im Generalstab befohlen und mit der Aufstellung der Fliegertruppe betraut. Meine bisherige Tätigkeit als Kavallerieinstructor hatte mit der mir nun zugewiesenen Aufgabe nichts gemeinsam. Seit meinen letzten Flügen 1911 in Darmstadt hatte ich die Entwicklung der Aviatik nur noch in der Presse verfolgt. Außer Oskar Bider kannte ich nur wenige Schweizer-Flieger.

Als erste Amtshandlung erwirkte ich die Umteilung von Bider in „meine“ Fliegertruppen. Nach einem intensiven Gespräch mit mir bot Bider seine Fliegerkameraden, welche in ganz Europa als Piloten und Flugzeugsbauer tätig waren, nach Bern ins Beundenfeld auf:

Piloten:

Real, Bider, Audemars, Parmelin, Lugin, Cuendet, Burri, Comte, Grandjean

Flugzeugpark:

2 Blériot, 1 Morane 35 „Hélène“, 1 Farman F-20, 1 Grandjean, 1 Aviatik Taube und 2 LVG

Das heisst: Am 3. August 1914 umfassten die Fliegertruppen acht Flugzeuge und neun Piloten – acht Romands und ein Deutschschweizer. Kleine Randbemerkung: Bis 1978 waren alle Militärflugzeuge im Cockpit in französischer Sprache beschriftet.

Ohne Übertreibung darf behauptet werden, dass bei Kriegsausbruch keine einzige Armee über ein durchweg so gut geschultes Fliegerkorps verfügte wie die Schweiz. Nur wenig Flieger wa-



Die junge Fliegertruppe bei der Flugzeugbereitstellung in Bern

ren es, aber jeder war ein vollwertiger Beherrscher seines Flugzeugs, und mancher hatte sich im Ausland schon einen Namen gemacht.

Gleichentags machte ich der Landesausstellung in Bern einen Besuch und beschlagnahmte kurzerhand die dort ausgestellten ausländischen Flugzeuge. Infolge der eigenmächtigen Requirierung der drei Ausstellungsflug-

zeuge machte ich die erste Bekanntschaft mit der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) als Instanz für Materialbeschaffung. Die späteren Requisitionen vollzogen sich dann immer fein säuberlich auf dem Dienstweg.

Schon nach kurzer Zeit des Flugtrainings stellte sich heraus, dass das Beundenfeld als Flugplatz ungeeignet war. Das Gelände war uneben und kleiner als heute und von allen Seiten von Baumalleen, Telefon- und Starkstromleitungen umgeben. Die Flieger waren auf dem Beundenfeld nicht willkommen. Das Gelände diente der Kavallerie und Infanterie als Exerzierplatz. In der Praxis bedeutete das, dass die Flieger frühmorgens starteten und auf einem anderen (der seltenen) Flugfelder ihr Training betreiben mussten und erst am Abend nach Bern zurückkehren konnten. Das Beundenfeld konnte wohl erfahrenen Fliegern als Stützpunkt dienen, aber es war ausgeschlossen, dort Piloten auszubilden. Dies aber mussten/wollten unbedingt wir tun.

Als ernsthafte Alternativen standen nur Avenches, Dübendorf und Sprei-



Oskar Bider

tenbach zur Diskussion. Wir bevorzugten Dübendorf und schlugen die Übersiedlung vor. Ein zur gleichen Zeit eingereichtes Bauprogramm fand keine Genehmigung der höheren Instanzen (Generalstabsabteilung). Das Gesuch, in Dübendorf Piloten auszubilden, wurde hingegen genehmigt.

Am 3. Dezember 1914 unterschrieb die Terraingenossenschaft Dübendorf den Kauf- und Pachtvertrag mit der Eidgenossenschaft. Im Vorkaufsrecht ist der Preis auf 380 000 Franken festgelegt. Der Pachtpreis beträgt 11 000 Franken für die ersten zwei Jahre und 12 000 Franken für die folgenden Jahre.

Am 13. Dezember 1914 übersiedelte die kleine Fliegertruppe an den neuen Bestimmungsort Dübendorf, der ihre bleibende Heimat werden sollte. Per Auto, Lastwagen, Eisenbahn und Flugzeug wurde der Umzug bewerkstelligt. Dieser Tag ist für mich in aviatischer Hinsicht einer der schönsten. Als alles fort war, blieben in Bern noch ich (der Hauptmann) und Bider zurück – und die zwei „Schneider“-Flugzeuge. Nach einer kurzen Auseinandersetzung mit Bider, ob ich noch „flugtauglich“ (Flugtraining) sei, setzte ich mich durch. Von den besten Wünschen des geängstigten Bider und seines Mechanikers begleitet, rollte ich zur Piste, gab Vollgas und startete. In Dübendorf landete ich

sicher und glücklich.

Nun ging es darum, das grosse (wilde) Ried für die Fliegertruppen und den täglichen Gebrauch zurechtzumachen. Einige Vorarbeiten waren zwar schon gemacht aber es mangelte an allem:



Während des 1. Weltkrieges werden die ersten Gebäude in Dübendorf erstellt

Unterkunft für Piloten und Bereitstellungstruppen, trockene Hangars, Reparaturwerkstätten, Treibstofflager und (telefonische) Verbindungen zur Armee. Alle verfügbaren Kräfte wurden für den Bau von Flugzeughangars und die Planierung des Flugplatzgeländes (Bider

als Lastwagenchauffeur) eingesetzt.

Daneben musste die Ausbildung von Beobachtern und Trainingseinsätze als militärische Aufklärung im Grenzgebiet sichergestellt werden. Dübendorf war eidgenössischer Militärflugplatz

geworden, womit die Pionierzeit der schweizerischen Aviatik ihren Abschluss fand.

Zwar wurden ab 1915 unter der Leitung von Bider erstmals Piloten ausgebildet, aber so richtig ernst nahm die Flieger niemand. Die Feldarmee hatte die Möglichkeiten und Chancen der Fliegerei überhaupt noch nicht erkannt und daher als Hilfstruppe definiert.

Theodor Real plante für seine neue Truppengattung weitsichtig Werkstätten, Hallen und eine Erweiterung der Flugzeugflotte. „Sind die ersten Flieger da, so müssen dann auch Flugzeuge notgedrungen beschafft werden“, war seine Losung. Mit seinen Plänen stieß Real auf Widerstand der Aviatik-Kommission, was ihn zusehends mehr belastete. Dazu trug auch seine sehr beschränkte Finanzkompetenz bei, die lange Zeit gerade einmal 50 Franken betrug. Zunehmend enttäuscht ersuchte Real am 16. Juni 1916 um Entlassung aus seinem Kommando. In seinem Gesuch schrieb er unter anderem: „Es ist mir nicht mehr möglich, die Verantwortung für meine Untergebenen und die



Flugbetrieb im Kriegswinter

Kriegsbereitschaft der schweizerischen Fliegerabteilung zu tragen.“

Ab dem 17. Oktober 1916 wurden die Fliegertruppen der Genieabteilung unterstellt. Der Telegrafenchef der Armee war der direkte Vorgesetzte des Kommandanten Fliegertruppen. Eine Verbesserung der Ausrüstung und Einbindung in die Gesamtarmee war in weite Ferne gerückt.

Das grosse Ried zwischen Dübendorf und Wangen war schon einige Jahre vor dem Ersten Weltkrieg vom französischen Aviatiker Reynold Jaboulin „entdeckt“ worden. Am 1. Oktober 1910 wurde er bei der Gründung der Gesellschaft „Aerodrom Zürich-Dübendorf“ zum Direktor erkoren.

Ein anderer Franzose, Georges Legagneux, organisierte vom 22. bis 25. Oktober 1910 ein internationales Flugmeeting mit Beteiligung der bekannten Aviatiker Bianchi auf Voisin-Zweidecker, André auf Farman-Zweidecker und Chailley auf Voisin-Zweidecker.

Legagneux machte am 23. Oktober den ersten Überlandflug nach Uster und zurück. Dafür erhielt er den Preis der Gemeinde Dübendorf von 1000 Franken. Insgesamt wurden 100 000 Besucher gezählt. Die meisten Zuschauer kamen mit dem Zug oder zu Fuss, da es noch sehr wenige Autos gab (gemäß Eidg. Statistik 2000).

Die Zeit nach dem Meeting von 1910 war durch Rückschläge, Querelen zwischen den Akteuren und finanziellen Krisen geprägt. Am 3. Dezember 1914 genehmigte die Terraingenossenschaft Dübendorf einen Pachtvertrag mit der Schweizerischen Eidgenossenschaft zu sehr günstigen Konditionen. Das gepachtete Areal der Gemeinden Dübendorf und Wangen war fortan ein eidgenössischer Flugplatz. Mit einem Kaufvertrag vom 27. November 1918 erwarb die Schweizerische Eidgenossenschaft das ganze Flugplatzareal zum Preis von 380 000 Franken. In den folgenden Jahren entwickelte

sich Dübendorf zu einem der drei „Hauptflugplätze“ der Luftwaffe. Der Höhepunkt der Aktivitäten wurde gemäss der Bewegungsstatistik LENK im Jahr 1985 mit insgesamt 46 484 Flugbewegungen erzielt, wovon 31 174 Jetflugbewegungen von Mirages, Tigers, Hunters und Vampires waren.

Am 16. Dezember 2005 wurde in Dübendorf der Jetflugbetrieb offiziell eingestellt. Der Flugplatz wird bis heute (Ende 2025) durch das Helikopter-Geschwader, das PC-7 Team und einige Trainingsflugzeuge sowie einzelne Staatsluftfahrzeuge (LTDB) regelmässig benutzt.

Im August 2014 beschloss der Bundesrat für das Gelände des Militärflugplatzes Dübendorf eine Dreifachnutzung mit Militäraviatik, Innovationspark und zivilem Flugfeld.

Er wird im Juni 2026 definitiv entscheiden, wie es grundsätzlich auf dem Militärflugplatz Dübendorf weitergehen soll. (R.W.)



Internationales Flugmeeting 1937 in Dübendorf Dewoitine in 7 Formation

Geniessen beim Essen im Restaurant Holding Staunen im Flieger Flab Museum

Günstige Mittagsmenue ab 22.50 CHF

A m Abend reichhaltiges
A-la-carte Angebot



Öffnungszeiten

Dienstag – Freitag 11.00 – 23.00 Uhr
Samstag 09.00 – 23.00 Uhr
Sonntag (keine Küche) 13.00 – 17.00 Uhr
Montag geschlossen

Reservierungen:

www.holding-fluegerstuebli.ch



Militärflugzeuge als Postboten

Stell dir vor: Der Krieg ist vorbei, und niemand weiss, wie es weitergeht. Die Direktion des Militärflugplatzes Dübendorf organisiert am 8. Januar 1919 in Eigenregie den ersten Postflug von Dübendorf nach Bern-Beundenfeld mit einer Haefeli DH-3. Die Flugdauer beträgt 63 Minuten. Zahlreiche SBB-Bahnverbindungen waren zu dieser Zeit aufgrund der Kohlerationierung eingestellt. Dies bewog das Militär, die Flüge täglich, einschliesslich sonntags, durchzuführen.



DH-3 wird mit Post beladen

Der Bundesrat genehmigte am 18. Februar 1919 die «Provisorische Organisation für das Flugwesen». Unter der Leitung der Generalstabsabteilung stand fortan die «Schweizerische Flugplatzdirektion Dübendorf» (F.P.D.), die mit 35 Mitarbeitenden im Einsatz war.

Auch die Stadt St. Gallen zeigte Interesse an einer Beteiligung an der «Luftpost». Die beiden Experten Oblt. Bider und Oblt. Glauser prüften die Gegebenheiten vor Ort. Sie mussten den Antrag jedoch ablehnen, da der Aufwand zur Herrichtung des Flugplatzes Breitfeld bei Winkeln zu gross gewesen wäre.

Zur Erhöhung der Flugsicherheit setzte man eine kleine Zahl speziell bestimmter Postflieger ein und verzichtete fortan auf den Einsatz von Militärpiloten im obligatorischen Monatsfliegertraining. Insgesamt waren 14 weiterbeschäftigte Militärpiloten im Einsatz. Unter ihnen befanden sich bekannte Namen wie Oblt. R. Achermann, Oblt. O. Bider, Oblt. O. Glauser, Lt. M. Cartier, Lt. E. Frick, Lt. M. Wüest und Lt. Balz Zimmermann. Während der zehn Monate der offiziellen Aktivitäten wurden über 140 Einsatztage geleistet.

Im März wandte sich die Oberpostdirektion an die Flugplatzdirektion Dübendorf mit dem Anliegen, einen offiziellen Luftpostdienst zu organisieren. Diese machte ihrerseits den Berner

Stadtrat darauf aufmerksam, dass der «Flugplatz» im Beundenfeld für den öffentlichen Luftverkehr zu gefährlich sei und voraussichtlich aufgehoben werden müsse. Die Stadt Bern war sehr an den Postflügen interessiert und suchte nach einem geeigneten Gelände. Die «Flugplatzsucher» wurden in Kirchlindach beim Bauern Fritz Schnell fündig und mieteten das Landstück für 2500 Franken pro Jahr. Ab dem 14. April 1919 benutzte die Fliegerabteilung den neuen Landeplatz.

Der Genfer Staatsrat richtete zwischen März und Juni 1919 vier Eingaben und Protestschreiben an den Bundesrat und die zuständigen Departemente, bis sich die Fliegerabteilung konkret mit dessen Anliegen befasste. Genf verfügte über einen geeigneten Landeplatz mit errichtetem Hangar, worauf das Militärdepartement dem Staatsrat am 24. Juli 1919 sein Einverständnis zur Verlängerung der Flugpost bis Genf mitteilte. Die Zustimmung erfolgte unter der Bedingung, dass der Kanton Genf der Flugplatzdirektion den Landeplatz samt verschliessbarem, beleuchtetem und mit Telefon ausgestattetem Hangar kostenlos zur Verfügung stellte. Zudem war der Flugplatzdirektion das Recht einzuräumen, die Startordnung zu regeln und

den Platz auch für andere Flugzwecke unentgeltlich zu nutzen. Ab dem 1. September 1919 bedienten die Postflugzeuge der Fliegerabteilung in Verlängerung der Linie Dübendorf–Bern–Lausanne den Genfer Flugplatz St. Georges.

Anfang Juni 1919 entschied die Schweizerische Flugplatzdirektion, mit den Postflugzeugen auch Fluggäste zu befördern. Die Taxe für eine der vier Teilstrecken des Flugpostkurses betrug jeweils 100 CHF. Für die gesamte Strecke Dübendorf–Lausanne retour 300 CHF. Die für den Flug notwendige Ausrüstung wurde den Passagieren zur Verfügung gestellt. Vor Antritt des Fluges hatten die Fluggäste einen Verzichtsschein zu unterzeichnen. Der Postflieger war befugt, Passagiere abzuweisen, bei schlechtem Wetter wenn aussergewöhnlich grosse Postsendungen transportiert werden mussten.

In den sechs Monaten seit der offiziellen Betriebsaufnahme am 30. April 1919 beförderte die Schweizerische Fliegerabteilung mit ihren Doppeldeckern vom Typ K+W Haefeli DH-3 an insgesamt 144 Einsatztagen 23 530 Briefpostsendungen, mit 35 Paketen, sowie 246 Fluggäste. Der letzte Flug auf der ersten Schweizer Luftverkehrslinie fand am 31.10.1919 statt. **(R.W.)**

NEUE LED DISPLAY INNOVATION



TRANSPARENT LED DISPLAYS, KÖNNEN DIREKT AUF FENSTER ANGEBRACHT WERDEN



AUFROLLBARES LED DISPLAY

INNOVATIVE LED
DISPLAY LÖSUNGEN
FAST ALLES IST
MÖGLICH

30 YEARS
VCS PRODUCTIONS GmbH
Media Transformation and delivery Systems
WWW.VCS.CH
044 820 22 70

Besuchen Sie unser Museum
auch am Abend!

Jeden Donnerstag bis 20:00 Uhr geöffnet

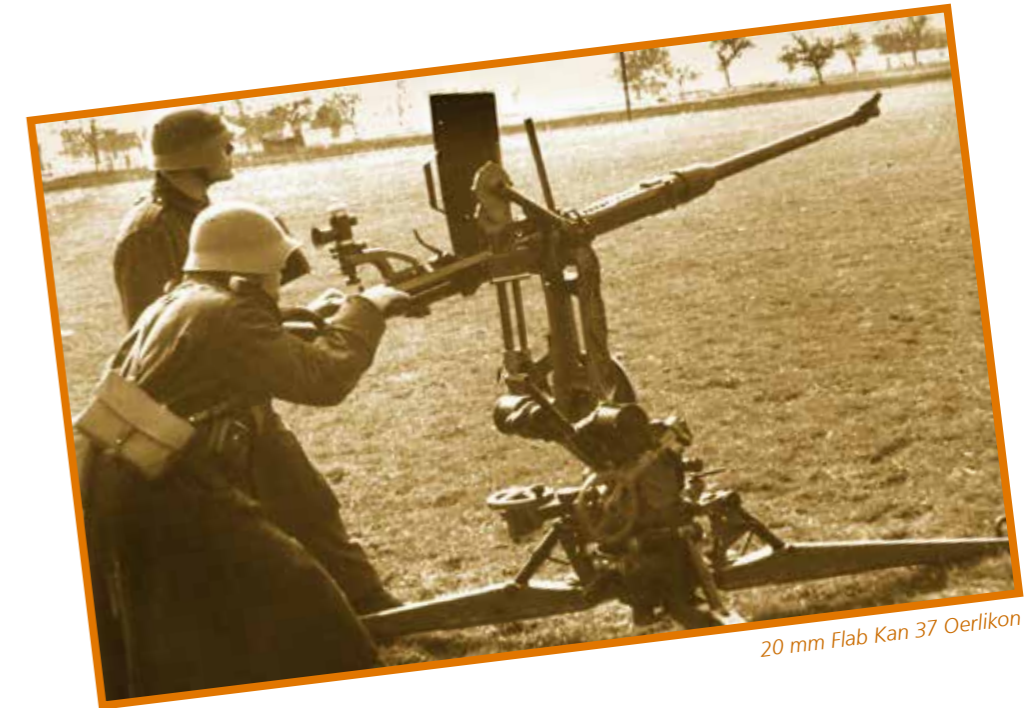


Vom Luftschutz zur Fliegerabwehr

Basierend auf den Erfahrungen des Luftkrieges im Ersten Weltkrieg (1914–1918) setzte sich die Generalstabsabteilung der Schweizer Armee im Jahr 1923 erstmals ernsthaft mit den Problemen der Fliegerabwehr auseinander. Zwei Jahre später wurde an einer Konferenz zur Fliegerabwehr unter dem Vorsitz des Generalstabschefs festgehalten

«Es ist zu erwarten, dass wir im Kriegsfall vom Beginn der Mobilmachung an, und zwar bis ins Herz unseres Landes, von Fliegern bombardiert werden.»

1927 verfügte das Eidgenössische Militärdepartement, dass aus den als Festungsartillerie-Kanoniern rekrutierten Mannschaften jährlich vorerst 20 bis 25 Mann als Flab-Kanoniern auszubilden seien. Zu diesem Zeitpunkt verfügte die Schweizer Armee jedoch weder über eine eigenständige Fliegerabwehrtruppe noch über die notwendige Ausrüstung. Dies zeigt, dass sowohl die Landesregierung als auch weite Teile der Bevölkerung stark vom Geist der internationalen Abrüstungsbemühungen nach dem Ersten Weltkrieg geprägt waren. Man setzte auf Abrüstung und den 1920 gegründeten Völkerbund als Garanten für Frieden – Hoffnungen, die sich angesichts des raschen Aufstiegs totalitärer Mächte in Europa



20 mm Flab Kan 37 Oerlikon

rasch als sehr trügerisch erwiesen.

Erst Mitte der 1930er-Jahre, mit der Machtübernahme der Nationalsozialisten unter Adolf Hitler im nördlichen Nachbarland, kam in der Schweiz Bewegung in die Frage der Fliegerabwehr. 1934 legte der Bundesrat der Bundesversammlung eine Botschaft zum passiven Luftschutz der Bevölkerung vor; ein Jahr später wurde dessen Organisation sowohl materiell als auch personell entschlossen vorangetrieben.

Im Sommer 1935 stellte die Schweizerische Offiziersgesellschaft in einer Eingabe an das Eidgenössische Militärdepartement die Frage nach einer zentralen Leitung des gesamten Luftschut-

zes. Im Dezember desselben Jahres befasste sich die Generalstabsabteilung in ihrem «Memorial Luftschutz» umfassend mit den einschlägigen Fragestellungen. Verfasser war Oberst i GSt Hans Bandi, der spätere erste Waffenchef sowie Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen.

1936 fand in Kloten erstmals eine Rekruten- und Unteroffiziersschule mit neu beschafftem Fliegerabwehrmaterial statt. Die Ausbildung stellte hohe Anforderungen an Instruktoressen und Truppe: Am Vormittag bildeten sich die Instruktoressen selbst weiter, um am Nachmittag die Soldaten ausbilden zu können.

Bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges im September 1939 verfügte die Schweizer Armee erst über wenige Flab-Formationen und wies erhebliche Ausrüstungslücken auf. Diese konnten jedoch im Verlauf des Krieges durch die eigene Rüstungsindustrie schrittweise geschlossen werden. Es entstanden schwere und leichte Fliegerabwehrformationen sowie eine Ortsfliegerabwehr zum Schutz wichtiger Objekte.

Damit trifft auf die Entwicklung der Schweizer Fliegerabwehr die Wendung «Aller Anfang ist schwer» in besonderem Masse zu. (B.B.)



7,5 cm Flab Kan 38

Gründung und Aufbau der Swissair in Dübendorf 1931 bis 1948



Erstes «Check-in» Gebäude der Swissair

Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs standen auf den sechs «Hauptflugplätzen» der Schweiz 68 Militärflugzeuge ungenutzt in Hangars und Unterständen. Zudem hatten 81 Militärpiloten keine Einsätze mehr.

Anfang 1919 initiierte der Kommandant der Fliegertruppen, Major Isler, einen Flugpostdienst zwischen Dübendorf (Direktion des Flugplatzes) und Bern (Generalstab) mit Flugzeugen des Typs Häfeli DH-3. Bereits nach wenigen Wochen wurde die Strecke Dübendorf-Bern bis nach Lausanne-Blécherette verlängert. Am 23. August 1919 beschränkte der Bundesrat die Zahl der trainingsberechtigten Militärpiloten auf 30 und verfügte zudem, dass zivile und militärische Fliegerei künftig als getrennte Organisationen zu operieren hätten.

Trotz dieser Einschränkungen lancierten die Flugplatzdirektion Dübendorf und die Jungfraubahnen die Idee von Passagierflügen. Die eingesetzten zweisitzigen Flugzeuge waren jedoch

nicht für den Passagiertransport ausgelegt. Diese frühen «Flugversuche» mussten nach wenigen Tagen eingestellt werden, nachdem es zu Fehl- und Bruchlandungen auf dem Aletschgletscher gekommen war. Vor dem Erstflug der Junkers F 13 am 15. Juni 1919 existierten noch keine speziell für den Passagiertransport entwickelten Flugzeuge.



«Flughafen Zürich» (Dübendorf) und Swissairwerk

Mehrere ehemalige Militärpiloten – darunter Bider, Rhiner, Achermann, Pillichody, Studer, Mittelholzer und Comte – gründeten in der Folge kleine Fluggesellschaften. Der Betrieb mit zweisitzigen Militärflugzeugen erwies sich jedoch als wirtschaftlich nicht tragfähig, was zu zahlreichen erfolglosen Handänderungen und Fusionen führte.

Am 15. Dezember 1919 wurde schliesslich die neue Fluggesellschaft Ad Astra Aero (lateinisch: zu den Sternen) als Aktiengesellschaft mit Sitz in Zürich ins Handelsregister eingetragen. Mit der Junkers F 13 stand erstmals ein sechssitziges (inkl. Pilot) Ganzmetall-Passagierflugzeug zur Verfügung. Vier Exemplare dieses Typs wurden von Ad Astra Aero zeitweise gemietet und für Rundflüge eingesetzt. Am 22. Mai 1922 erwarb die Gesellschaft zwei eigene Junkers F 13 und eröffnete am 1. Juni 1922 in Betriebsgemeinschaft mit der werkseigenen Junkers Luftverkehr die Linie Fürth-Zürich-Genf. Im selben Jahr übernahmen die Junkers-Werke 50 % des Aktienkapitals. In der Folge

wurde das Streckennetz sukzessive auf Berlin, Stuttgart, Frankfurt, Amsterdam, Wien und München ausgeweitet.

Am 2. September 1925 gründeten vier private Aktionäre die Basler Luftverkehrs-Aktiengesellschaft, die am 1. April 1926 in Basler Luftverkehrs AG (Balair) umbenannt wurde – später als «erste Balair» bezeichnet. Balz Zimmermann übernahm die Direktion der Gesellschaft. Die Balair wuchs rasch: 1929 wurde der Flugplatz Basel-Sternenfeld bereits von neun Linien direkt angefliegen, unter anderem aus La Chaux-de-Fonds, Zürich, Genf-Lyon, Karlsruhe und Frankfurt am Main. Zimmermann, der bis 1926 als Instruktor bei der Fliegerwaffe tätig gewesen war und als Oberleutnant ausschied, war maßgeblich für diesen Aufschwung verantwortlich.

Die Schweizerische Fluggesellschaft Swissair entstand am 26. März 1931 durch die Fusion von Ad Astra Aero und Balair. Aufgrund finanzieller Schwierigkeiten der beiden Gesellschaften ordnete das Eidgenössische Luftamt die Gründung rückwirkend auf den 1. Januar 1931 an. Balz Zimmermann und Walter Mittelholzer wurden gleichberechtigte Direktoren. In der Praxis fungierte Zimmermann als technischer Direktor (entspricht heute dem CEO), während Mittelholzer für Sonder- und Fotoflüge sowie für die Öffentlichkeitsarbeit zuständig war. Seine

weltweiten Flugexpeditionen und Reportagen sind bis heute legendär.

Die junge Swissair richtete sich auf dem Flugplatz Dübendorf ein, mit einem einfachen Abfertigungsgebäude (Baracke) neben der Halle 3 sowie einem Hangar an jener Stelle, an der sich heute die Hallen 10, 11 und 12 befinden. Im ersten Betriebsjahr beschäftigte die Swissair 64 Mitarbeitende, darunter zehn Piloten, sieben Funker und acht Bordmechaniker.

Die anfängliche Flotte umfasste 13 Flugzeuge mit insgesamt 86 Passagiersitzen: neun Fokker F.VII a und b für je zehn Passagiere, zwei Dornier Merkur sowie eine Comte AC-4. Einen bedeutenden Entwicklungsschritt stellte die Beschaffung von zwei modernen Lockheed Orion dar, die mit einer Reisegeschwindigkeit von rund 300 km/h neue Massstäbe setzten.

Der Aufschwung der Zivilluftfahrt wurde immer deutlicher. Bereits früh nahm der Regierungsrat des Kantons Zürich deshalb den Ausbau des Flugplatzes Wangen-Dübendorf in seine Planungen auf.

Am 20. Mai 1928 nahm das Zürcher Stimmvolk das Gesetz zur Förderung des Zivilluftverkehrs an. Der Regierungsrat beantragte daraufhin beim Kantonsrat einen Kredit von 3,6 Mio. CHF für Hoch- und Tiefbauten sowie Betriebseinrichtungen. Nachdem der Kantonsrat zustimmte, lehnten die

Stimmberechtigten den Kredit in der Volksabstimmung vom 14. September 1930 jedoch ab. Es folgte ein langes politisches Ringen um Finanzierung und weiteres Vorgehen. Schliesslich führte private Initiative im Sommer 1931 zur Gründung der Flugplatzgenossenschaft Zürich, deren Kapital von 1,5 Mio. CHF durch den Kanton Zürich sowie die Gemeinden Zürich, Dübendorf und Wangen aufgebracht wurde. Das neue Aufnahmegebäude konnte am 22. Juli 1932 eingeweiht werden und steht heute unter Heimatschutz.

Ab 1934 setzte die Swissair als erste Fluggesellschaft Europas Flugbegleiterinnen ein. Nelly Diener erlangte als erste Schweizer «Stewardess» internationale Bekanntheit. Gleichzeitig wurde die Flotte systematisch modernisiert. Zwei Clark GA-43-Ganzmetall-Verkehrsflugzeuge mit einziehbarem Fahrwerk und Funkanlage kamen in Dienst, ebenso eine Curtiss AT-32C Condor.

Grossen Wert legte die Swissair früh auf die Ausbildung ihrer Piloten im Instrumentenflug. 1937 wurde das bodengestützte Schlechtwetter-Anflugverfahren ZZ eingeführt, das auf Funkpeilung basierte. Der Anflug erfolgte von Nordwesten her über Dietlikon auf die Piste 15L.

Bereits 1935 kamen die ersten Douglas DC-2 (14 Passagiere) zum Einsatz, wodurch erstmals auch im Winter geflogen werden konnte. Ab 1937 folgte



Swissair DC-2 vor dem Abfertigungsgebäude (späteres UeG-Gebäude)



wurden selten. Am 9. August 1944 wurde eine DC-2 in Stuttgart bei einem amerikanischen Bombenangriff zerstört.

Nach Kriegsende wurde der Flugbetrieb schrittweise wieder aufgenommen. Ab 1946 ergänzten zwei neue Douglas DC-3 sowie sechs ehemalige militärische Dakotas die Flotte. 1947 übernahmen Vertreter der öffentlichen Hand – darunter SBB, PTT, Kantone und Gemeinden – 30,6 % des Aktienkapitals. Die Swissair wurde damit zu einer gemischtwirtschaftlichen Gesellschaft und offiziell als nationale Fluggesellschaft («National Carrier») bezeichnet. Das Aktienkapital konnte von 1 auf 20 Mio. CHF erhöht werden.

Mit der Einführung der Douglas DC-4 waren nun erstmals Langstreckenflüge nach New York sowie nach Südafrika und Südamerika möglich. Der Erstflug nach New York erfolgte am 2. Mai 1947 mit einer reinen Flugzeit von 20 Stunden und 55 Minuten. Die DC-4 verfügte noch über keinen Autopiloten und musste während des gesamten Fluges manuell gesteuert werden.

Im Juni 1948 wurde der damalige Swissair-Heimatflughafen von Dübendorf an den neu erbauten Flughafen Zürich-Kloten verlegt.

Am 17. November 1948 wurde der Linienflugbetrieb in Dübendorf eingestellt – damit war die endgültige Trennung von ziviler und militärischer Fliegerei vollzogen. **(R.W.)**



Check-in Schalter

die Douglas DC-3 mit doppelter Sitzplatzkapazität, was eine massive Ausweitung der angebotenen Flugkilometer und der Transporteinnahmen ermöglichte. Im selben Jahr verstarben kurz hintereinander die beiden Geschäftsführer Walter Mittelholzer – er verunglückte beim Bergsteigen in der Steiermark – und Balz Zimmermann, der einer Infektionskrankheit erlag.

Das Streckennetz wuchs bis 1939 auf rund 4200 km in ganz Europa an. Bedient wurden unter anderem die Linien Genf–Zürich–München–Wien, Genf–Basel–Frankfurt–Amsterdam, Bern–Zürich–Berlin, Zürich–Basel–Paris, Genf–Lyon–Paris sowie Basel–Zürich–München–Prag. Ab 1935 kam London-Croydon hinzu.

Die junge Airline blieb jedoch nicht von schweren Unfällen verschont. 1939 war von zwei Katastrophen geprägt: Am 7. Januar stürzte die DC-2 HB-ITA bei schlechtem Wetter im Sichtflug im Anflug auf Le Bourget ab. Am 20. Juli verunglückte die Junkers Ju 86 HB-IXA bei einem Notlandeversuch auf dem Flugplatz Konstanz. Nach einem Triebwerksausfall über Ravensburg stürzte das Flugzeug aus rund 30 Metern Höhe ab. Dabei kamen der Flugkapitän und bekannte Fliegerbuchautor Walter Ackermann sowie drei Passagiere ums Leben.

Mit dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs musste der Flugbetrieb stark eingeschränkt und schliesslich ganz eingestellt werden. Am 27. August 1939 wurde der Luftraum über Deutschland und Frankreich gesperrt, zwei Tage später stellte die Swissair den Betrieb vollständig ein. 1940 wurden die Operationen vorübergehend nach Locarno-Magadino verlegt, von wo aus Verbindungen nach Italien und Spanien aufrechterhalten werden konnten. Ab November 1941 wurde die Strecke Zürich–Stuttgart–Berlin wieder bedient. 1944 verschärfte sich der Luftkrieg über Europa, Überflugbewilligungen

Beschaffung im letzten Moment

Das Jagdflugzeug Me 109 E

Mit dem Jagdflugzeug Me 109 gelang Willy Messerschmitt und seinem Team der Bayerischen Flugzeugwerke ein grosser Wurf. Ziel der Konstruktion war, den grösstmöglichen Motor in der kleinstmöglichen Zelle unterzubringen. So wurde Messerschmitt-typisch überall wo möglich Gewicht eingespart, indem konsequent die Leichtbauweise angewendet wurde. Das Ergebnis war ein leistungsstarkes Jagdflugzeug, das die Art der Luftkämpfe nachhaltig veränderte. Schon bei den ersten Testflügen des Messerschmitt Me 109 überzeugten Geschwindigkeit, Wendigkeit und Feuerkraft die Fachwelt.



Me 109 E wird von Soldaten zum Parkplatz geschoben

Der Einsatz der ersten Me 109 im Spanischen Bürgerkrieg machte die Fachwelt aufmerksam. Beim IV. Internationalen Flugmeeting 1937 auf dem Militärflugplatz Dübendorf wurde das fortschrittliche Flugzeug vorgeführt. Piloten der Schweizer Fliegertruppen erprobten 1938 die Me 109-Varianten D («David») und E («Emil»), mit dem Ergebnis, dass Deutschland mit der Me 109 damals über das beste Jagdflugzeug verfügte. Die Schweizer Piloten waren besonders von der Kombination aus Geschwindigkeit, Wendigkeit und Feuerkraft beeindruckt.

Für die Schweizer Fliegertruppen wurden zunächst zehn Me 109 D und 30 Me 109 E bestellt, die 1939 geliefert wurden. Ende Mai 1939 folgte eine zweite Tranche von 50 weiteren Me 109 E, die Ende 1939 und Anfang 1940 ausgeliefert wurden – gerade noch rechtzeitig vor dem Ausbruch des Zweiten Weltkriegs. Damit verfügte die Schweiz über eine moderne Jagdflotte, die in Qualität und Einsatzfähigkeit vielen Nachbarstaaten ebenbürtig war.

Während des Krieges konnte die Schweizer Armee keine neuen Jagdflugzeuge aus dem Ausland mehr beschaffen, da die Schweiz geografisch von den Achsenmächten umgeben war. Der Handel mit dem Deutschen Reich diente unter anderem dazu, die Beziehungen aufrechtzuerhalten und die deutsche Führung zu beschwichtigen. Die Lieferung von Rüstungsgütern war Teil dieser wirtschaftlichen und diplomatischen Zusammenarbeit, die die Neutralität der Schweiz sichern half. So blieb die Luftverteidigung der Schweiz auch unter schwierigen politischen Bedingungen gewährleistet.

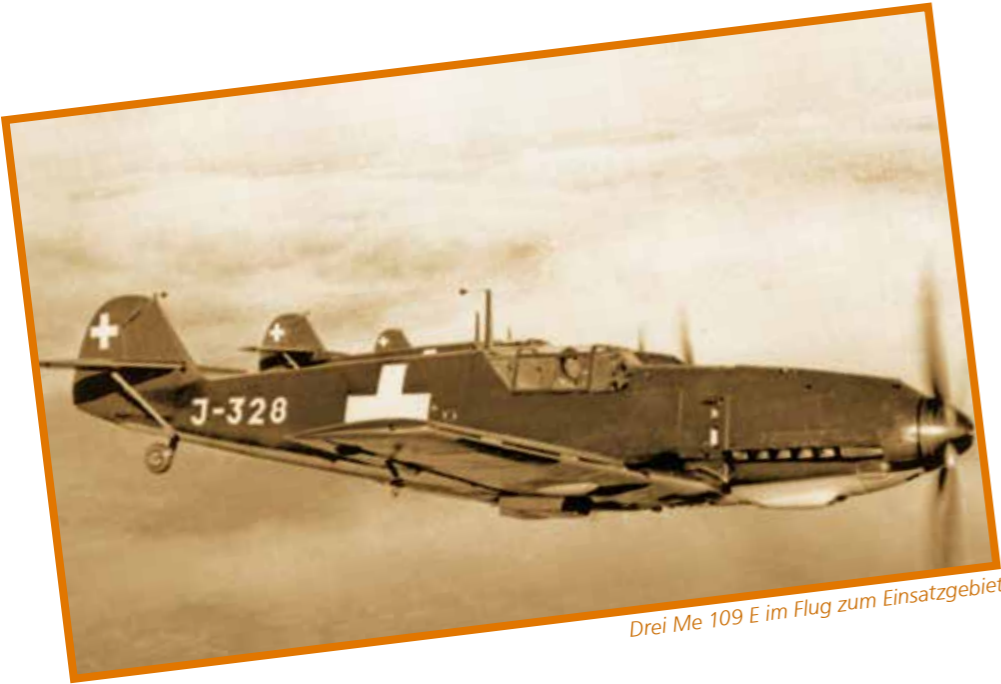
Die Me 109 bildete das Rückgrat der Schweizer Jagdfliegertruppe und wurde für Luftpolizeiaufgaben, Abfangmissionen und die Sicherung des Schweizer Luftraums eingesetzt. Im Juni 1940 kam es über dem Schweizer Jura zu Luftkämpfen zwischen Schweizer Me 109 und deutschen Me 110-Zerstörern. Dabei stürzte Leutnant Rickenbacher ab und kam ums Leben. Zusammen mit den Morane D-3800 stellte die Me 109 den Neutralitätsschutz während der in-

tensiven Phase des alliierten Bombenkriegs sicher, wobei es mehrfach zu brenzligen Situationen mit alliierten Begleitjägern kam.

Im Frühling 1944 beschaffte die Schweizer Armee im Rahmen der Dübendorfer «Nachtflieger-Affäre» zwölf moderne Me 109 der Variante G («Gustav»). Die Einsatzbereitschaft, insbesondere der späteren G-6-Modelle, litt unter der schwierigen Ersatzteilversorgung aus Deutschland, was Wartung und Einsatz erschwerte. Dennoch bewährten sich die Maschinen weiterhin als schnelles, zuverlässiges Abfangflugzeug und stärkten die Schweizer Luftabwehr erheblich.

Die Me 109 blieb bis weit nach Kriegsende im Dienst der Schweizer Fliegertruppen. Die Ausmusterung erfolgte schrittweise, sobald modernere Flugzeuge verfügbar wurden. Die letzten Me 109 wurden 1949 ausser Dienst gestellt. Ihre technische Leistung und historische Bedeutung machen die Me 109 zu einem der markantesten Jagdflugzeuge der Schweizer Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg. **(B.B.)**

Die Me 109 hat die Feuerprobe bestanden



Drei Me 109 E im Flug zum Einsatzgebiet

Flugzeugbeschaffungen waren – und sind bis heute – in der Schweizer Luftwaffe langwierig, politisch umstritten und münden nicht selten in einer regelrechten «Zangengeburt».

In der Zwischenkriegszeit konnte die Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) ihre Monopolstellung als nationaler Flugzeughersteller lange behaupten. Das Internationale Flugmeeting von 1937 in Dübendorf öffnete jedoch auch den letzten Zweiflern die Augen. Die Überlegenheit der Messerschmitt Me 109 gegenüber den damals eingesetzten Schweizer Flugzeugen – Dewoitine D-27, Fokker C.V-E und K+W C-35 – war derart offensichtlich, dass Militärführung und Politik ihre Haltung grundlegend überdenken mussten. Bundesrat Rudolf Minger setzte deshalb 1938 den Kauf von 89 Me 109 E durch. Die folgenden Ausführungen fassen in Kurzform die Berichte der drei Kommandanten der Fliegerstaffeln 6 (Capitaine Jean Roubaty), 15 (Hauptmann Lindecker) und 21 (Hauptmann Walo Hörning) über die Luftkämpfe im Jura im

zweiten Kriegsjahr 1940 zusammen.

Im Mai 1940 verletzten deutsche Flugzeuge den Schweizer Luftraum insgesamt 156 Mal, insbesondere über der Region Ajoie. Am 10. Mai 1940 begann mit dem Angriff der deutschen Wehrmacht auf die neutralen Länder Belgien, die Niederlande und Luxemburg der sogenannte Westfeldzug. Dieser markierte den Auftakt zum Einmarsch in Frankreich. Gleichzeitig kam es auch über der Schweiz zu einer dramatischen Eskalation: Die deutsche Luftwaffe wollte – so



die zeitgenössische Wahrnehmung – «den frechen Schweizern eine Lehre erteilen».

Auf dem Höhepunkt der erbitterten Luftkämpfe standen 29 deutsche Kampfflugzeuge lediglich 15 Schweizer Me-109-Jägern gegenüber. Am 10. Mai griff erstmals ein Schweizer Pilot mit seiner Me 109 zwischen Brugg und Basel einen deutschen Jagdbomber an, der sich über die Grenze absetzen wollte. Am selben Tag wurde ein deutscher Aufklärer des Typs Dornier Do 17 von zwei Schweizer Me 109 schwer beschädigt und musste gegenüber von Altenrhein im österreichischen Schilfgürtel notlanden.

Am 4. Juni 1940 kam es zu direkten Luftkämpfen zwischen deutschen Me 110-Zerstörern und Schweizer Me 109. Dabei wurden fünf der zweimotorigen deutschen Flugzeuge abgeschossen, worauf sich die Schweizer Jäger absetzen mussten. Am 6. Juni schoss erstmals die Schweizer Fliegerabwehr ein deutsches Flugzeug ab, das den Luftraum verletzt hatte. Zwei Tage später,

am 8. Juni, kam es erneut zu schweren Auseinandersetzungen. Ein Verband deutscher Me 110 griff eine Schweizer Aufklärungsmaschine des veralteten Typs K+W C-35 an. Leutnant Rodolfo Meuli und Oberleutnant Emilio Gürtler hatten keine Chance und fanden den Fliegertod.

Ebenfalls am 8. Juni provozierte die deutsche Luftwaffe mit 28 Kampfflugzeugen über dem Jura, indem sie einen klassischen dreistöckigen «Jägerturm» formierte. Die Schweizer Luftwaffe konnte diesem Verband lediglich 15 Me-109-Jäger entgegenstellen. Dank hervorragender Ausbildung und taktisch klugem Vorgehen griffen die Schweizer Piloten gezielt den obersten Sicherungsring der deutschen Formation an und erzielten bemerkenswerte Erfolge. Diese überraschenden Resultate – erzielt ohne jegliche vorherige Kampferfahrung – hatten eine starke abschreckende Wirkung. Reichsmarschall Hermann Göring ordnete daraufhin den sofortigen Abbruch aller weiterer Grenzverletzungen über der Schweiz an.

In der Folge wurde die Schweizer Luftwaffe jedoch angewiesen, die

Grenzüberwachungsflüge einzustellen und fremde Flugzeuge nur noch in unmittelbarer Notwehr zu bekämpfen. Dies bedeutete faktisch ein Nachgeben gegenüber dem politischen Druck Deutschlands, verbunden mit der Einführung eines 100-Kilometer-Sicherheitsabstands zur deutschen Grenze.

Der exemplarische Mut und die offensichtlichen Fähigkeiten der Schweizer Piloten wurden in diesen Tagen eindrücklich unter Beweis gestellt. So war etwa der Kommandant der Staffel 15, Hauptmann Lindecker, im Zivilberuf erfolgreicher Kaufmann. Sein Stellvertreter Rudolf Suter wurde später langjähriger Direktor der Migros. Der Kommandant der Staffel 21, Walo Hörning, war zunächst Apotheker in Bern und wurde später Mitbegründer der Heliswiss.

Um der Schweiz dennoch einen Denkmahl zu verpassen, entsandte das Deutsche Reich Saboteure, die am 16. Juni 1940 zwischen 22 und 24 Uhr Sprengstoffanschläge auf den Flugplätzen Spreitenbach, Bözingen, Payerne und Lausanne verüben sollten. Diese Anschläge konnten jedoch rechtzeitig verhindert werden. In der Folge unter-

sagte General Henri Guisan Luftkämpfe im Schweizer Luftraum bis Oktober 1943.

In der Zeit vom 10. Mai bis 8. Juni 1940 wurden insgesamt elf deutsche und drei Schweizer Flugzeuge abgeschossen. Die Schweizer Piloten und Fliegerabwehrkanoniere hatten damit faktisch Kriegsdienst geleistet.

Als Konsequenz aus diesen Ereignissen gründete General Guisan am 4. April 1941 das Überwachungsgeschwader (UeG) mit Berufspiloten. **(R.W.)**



Me 109 E über dem Vierwaldstättersee

Schutzengel flogen jedesmal mit



Absturz 10.8.1942 im Raume Gerzensee

Copyright bei Peter Brotschi

Er ist von Beruf Lehrer. Daneben war er über viele Jahre als Journalist mit Schwerpunkt Aviatik tätig, Buchautor, passionierter Zivilpilot sowie Major der Fliegertruppen (Chef Fachstab Kommunikation Luftwaffe). Zusätzlich wirkte er während zwölf Jahren als Mitglied des solothurnischen Kantonsrats. Sein wohl bekanntestes journalistisches Werk ist das Buch «Gebrochene Flügel». Darin hat er mit akribischer Recherche sämtliche Flugunfälle der Schweizer Fliegertruppen von 1914 bis 2014 dokumentiert und aufgearbeitet.

Oberleutnant Paul Rosenmund beanspruchte im Verlauf seiner fliegerischen Laufbahn mehrfach ausserordentliches Glück – und offensichtlich den Einsatz einer grossen Anzahl von Schutzengeln. Nachfolgend sind «seine» Unfälle in Auszügen aus dem Referenzwerk von Peter Brotschi zusammengestellt. Die ausdrückliche Bewilligung zur Verwendung dieser Texte liegt vor.

Kollision am Wolkenrand

10. August 1942, Raum Gerzensee

Lt. P. Rosenmund, Me 109 E, J-365
Lt. A. Brocard, Me 109 E, J-366
Umschulungskurs I/42 auf Morane- und Messerschmitt-Flugzeuge. Zwei Patrouillen Me 109 – eine Zweier- und eine Dreierpatrouille – starteten in Thun zu Übungsflügen um 10.30 Uhr beziehungsweise 10.35 Uhr.

Die Dreierpatrouille, geführt von einem Fluglehrer, mit Lt. Brocard und einem weiteren Schüler, umflog über dem «Chutzen» am Belpberg in rund 100 Metern Abstand eine Cumuluswolke in einem weiten Linkskreis.

Die Zweierpatrouille, ebenfalls von einem Fluglehrer geführt und mit Lt. Rosenmund als Begleiter, hatte zuvor im Raum Schallenberg exerziert. Über dem Belpberg leitete der Patrouillenführer ein Piqué mit einer Bahnneigung von etwa 70 Grad bei rund 650 km/h ein. Durch einen unglücklichen Zufall befanden sich beide Patrouillen gleichzeitig am Südrand derselben Wolke. Im Verlauf des Sturzfluges streifte die J-365 mit dem linken Flügel den Propeller der J-366.

Lt. André Brocard verspürte einen heftigen Stoss und eine starke Verzögerung. Seine Maschine geriet sofort in Brand, ging nach rechts auf den Rücken, sodass er abspringen konnte. Pendelnd landete er zwischen zwei hohen Tannen und blieb rund 30 Meter über Boden hängen. Er schwang sich zu einer der Tannen hinüber und konnte selbstständig abklettern.

Paul Rosenmund wurde in seiner Maschine heftig nach rechts geschleudert und bereits im Cockpit verletzt (Rissquetschwunde am Bauch, linke Kniequetschung, Schulterkontusion). Als er wieder zu sich kam, befand sich das Flugzeug in einer flachen Rechtsvirlle. Da die Kabinennotauslösung versagte, musste er die Haube manuell öffnen. Das Verlassen des Cockpits war durch die Fliehkräfte stark erschwert. Erst durch kräftiges Treten ins rechte Seitenruder und gleichzeitiges Ziehen des Steuerknüppels nach links hinten konnte er sich vom Flugzeug lösen.

Beim Aussteigen verhakete sich der Auslösegriff des Fallschirms, der sich selbstständig öffnete – jedoch erst in etwa 500 m Höhe. Rosenmund landete rund 50 Meter oberhalb der Flugzeugtrümmer im Wald und blieb etwa 3 Meter über dem Boden hängen. Ein Augenzeuge – Landwirt und Offizier – eilte bewaffnet herbei, da er von einem echten Luftkampf ausgegangen war.

Während Bitterli seine stark beschädigte Maschine – unter anderem mit verbogenem Propeller – in Payerne notlanden konnte, rettete sich Rosenmund mit dem Fallschirm. Zum zweiten Mal in seinem Leben landete er in einem Baum (Koordinaten 564 950 / 175 660). Die Haupttrümmer der J-255 schlugen unmittelbar neben einer Bäuerin auf einem Feld auf und verbrannten; das Heckteil kam über einen Kilometer entfernt zu Boden.



Oberleutnant Paul Rosenmund

Im Verlauf seiner Laufbahn sollte Rosenmund noch drei weitere Unfälle erleiden (22.8.1945, 5.10.1945 und 26.2.1971).

Zusammenstoss bei einem Schulungsflug

5. Oktober 1945, südlich Chénens (FR)
Oberleutnant Paul. Rosenmund, Morane D-3801, J-255

Fliegerschule 111/45. Patrouillenflug im Rahmen der Luftkampfausbildung. Die beiden Morane-Flugzeuge mit Fluglehrer Paul Rosenmund und Flugschüler Georg Bitterli (J-235) starteten um 13.11 Uhr in Payerne.

In 3000 Metern über Meer begannen im Raum Romont Kurvenübungen. Bald verloren sich Lehrer und Schüler aus den Augen. Trotz beiderseitiger Bemühungen, eine Kollision zu vermeiden, führten die Manöver durch unglücklichen Zufall zu einem Zusammenstoss: Die J-235 rammte die J-255 von hinten unten, wodurch dieser das gesamte Leitwerk abgeschlagen wurde.

Während Bitterli seine stark beschädigte Maschine – unter anderem mit verbogenem Propeller – in Payerne notlanden konnte, rettete sich Rosenmund mit dem Fallschirm. Zum zweiten Mal in seinem Leben landete er in einem Baum (Koordinaten 564 950 / 175 660). Die Haupttrümmer der J-255 schlugen unmittelbar neben einer Bäuerin auf einem Feld auf und verbrannten; das Heckteil kam über einen Kilometer entfernt zu Boden.

Die Morane D-3801 war erst am 30. Mai 1945 in Dienst gestellt worden und somit kaum vier Monate alt.

Startunfall – Kollision mit Bahnfahrleitung

22. August 1945, Flugplatz Sion
Oblt. P. Rosenmund, C-3603, C-448
Fliegerschule II/45.

Start zu einem Überflug nach Raron. Während des Startlaufs brach das Flugzeug nach rechts aus, überflog den Bahndamm, kollidierte mit der Fahrleitung und anschliessend mit einem Lagergebäude der Firma Losinger & Co. Der Propeller schlug auf dem Boden

auf, der Motor riss aus der Halterung. Der Rumpf blieb mit den Flügelstummeln senkrecht auf dem nahezu unbeschädigten Fahrwerk stehen.

Rosenmund, damals Hilfsfluglehrer, konnte die Maschine unverletzt verlassen. Nur anderthalb Monate später ereignete sich in derselben Fliegerschule ein weiterer Unfall. Am 12. Oktober 1946 sollte ein anderer Pilot an der glei-



Absturz 5.10.1945 südlich von Chénens (FR)

cher Stelle einen sehr ähnlichen Unfall nicht überleben.

Überschlag im Schnee

26. Februar 1971, Flugplatz Samedan
Oblt. P. Rosenmund und AMF-Windmechaniker, C-3603, C-548

Schleppflug für den Schiessplatz Brigels. Beim Start auf Piste 03 brach das Flugzeug nach rechts aus, durchbrach mit Volllastleistung einen rund einen Meter hohen Altschneewall und überschlug sich nach etwa 50 Metern. Die Besatzung konnte nach rund einer halben Stunde unverletzt aus der Kabine geborgen werden. Zuvor musste mit einer Schneeschleuder eine Zufahrt für den Kranwagen geschaffen werden.

Fehllandung mit ziviler Piper

1. Juni 1947, Liestal

Zu Beginn der Fliegerei diente das Lies-

taler Gitterli – heute Sportplatz und Freibad – noch als Flugplatz. Bereits 1913 landete Oskar Bider dort mit seinem Blériot. Die kurze Piste forderte jedoch immer wieder ihren Tribut.

Am Wochenende vom 31. Mai und 1. Juni 1947 organisierte die Motorfluggruppe Basel einen Passagierflugtag. Paul Rosenmund war Hauptorganisator. Der damals 28-jährige Pilot hatte wäh-

rend des Zweiten Weltkriegs parallel zum Studium als Jagdpilot gedient und genoss den Ruf eines «Unsterblichen».

Nach zwei erfolgreichen Flügen mit der Piper Cub HB-OUE nahm Rosenmund beim dritten Flug einen 25-jährigen Kaufmann als Passagier mit. Der Anflug geriet zu lang. Beim Durchstartversuch nach halber Pistenlänge reichte die Leistung des 65-PS-Motors nur knapp, um über die Alleebäume und die Stromleitung hinwegzukommen. Ein Überfliegen der Bahnlinie war unmöglich. In der erzwungenen Linkskurve kippte das Flugzeug auf die Seite und stürzte direkt neben dem Tennisplatz ab.

Rosenmund erlitt lediglich Schürfwunden, sein Passagier jedoch eine Gehirnerschütterung sowie Risswunden im Gesicht und am rechten Bein. Das Flugzeug wurde schwer beschädigt.

Die Mirage Beschaffung

Wie es wirklich war



Bundesrat Chaudet besucht mit der Beschaffungsequipe die Testflüge

Die allgemeine Lage in Mittel- und Osteuropa war in den Nachkriegsjahren sehr labil und unsicher. Die Überfälle auf Ostdeutschland (1953), Ungarn (1956) und die Tschechoslowakei (1968) durch die Sowjetunion verstärkten diese Wahrnehmung. Mit der «Armee 61» bei einem Sollbestand von etwa 625 000 Mann verfügte die Schweiz über eine gut eingespielte Organisation, welche in der Bevölkerung stark verankert war.

Nach dem Kauf und Lizenzbau von 175 Kampfflugzeugen De Havilland «Vampire» Ende der 40er Jahre war die Schweizer Luftwaffe bestens ausgerüstet. Die stürmische Entwicklung der Luftfahrt und der Militärflugzeuge rief nach immer besseren und schnelleren Kampfflugzeugen. Nach den Venoms und Hunters wurde der Forderung nach einem Überschall-Flugzeug immer intensiver. In Militärkreisen wurde sogar von Atomwaffen schwadroniert.

Im Sommer 1958 stellte die Landesverteidigungskommission (LVK) die

Weichen zur Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs. Künftig sollte der Luftwaffeneinsatz primär auf die Bekämpfung von «Erdschiffen» ausserhalb der Schweiz und die Abfangjagd ausgerichtet werden. Mit diesen taktischen Anforderungen wurde der Weg zur Beschaffung eines polyvalent einsetzbaren Hochleistungsflugzeugs aus dem Ausland frei.



Jato-Start in Sion (Starthilferaketen)

In der Rückblende muss festgehalten werden, dass die verschiedenen zuständigen (oder glaubten zuständig zu sein) Gremien wenig strukturiert waren und wenig transparent (zum Teil eigenmächtig) agierten:

- Eidgenössisches Militärdepartement (EMD)
- Landesverteidigungskommission (LVK)
- Generalstabschef
- dem Gst Chef beigegebene «Arbeitsgruppe zur Flugzeugbeschaffung» (AGF)
- Kriegstechnische Abteilung (KTA) Vorläuferorganisation der heutigen armasuisse,
- des Bundesamtes für Rüstung
- Flieger- und Fliegerabwehrtruppen

Beschaffung:

Am 10. August 1958 beauftragte der Vorsteher des EMD, Bundesrat Paul Chaudet, den Generalstabschef, die Be-

schaffung eines neuen Kampfflugzeugs in die Wege zu leiten.

Für die Durchführung des Evaluationsverfahrens wurde die dreiköpfige «Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung» (AGF) ins Leben gerufen. Der Generalstabschef Jakob Annasohn beauftragte den Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, Divisionär Etienne Primault, mit der Ausarbeitung eines Pflichtenhefts. Ein solches wurde aber nicht erstellt.

Nach langen und intensiven Evaluationen von sieben verschiedenen Kampfflugzeugen fiel die Typenwahl auf den französischen Mirage IIIC. Dieses Flugzeug war bei der Armée de l'Air in Einführung.

Botschaft des BR an die Bundesversammlung zur Beschaffung Mirage IIIS vom 25. April 1961:

- 4 normale Flugzeugstaffeln und
 - 1 verstärkte Aufklärerstaffel (mit Zusatzausrüstung am IIIC)
- Es erscheint vorteilhaft, mit der endgültigen Wahl der Navigations- und Feuerleitgeräte sowie der elektronischen Führungsgeräte noch zuzuwarten.

Am 21.6.1961 stimmte das Parlament dem Kauf von 100 Kampfflugzeugen des Typs Mirage IIIS zu und bewilligte einen Kredit von 871 Mio. CHF.

Bewaffnung des Mirage IIIS

- 2 Luft-Luft Allwetter - Lenk Waffen HM-55S FALCON
- 2 Luft-Luft-Infrarotlenk Waffen Typ Ford/Raytheon AIM-9E Sidewinder (SIWA)
- 2 DEFA 30mm Kanonen gegen Luft- und Erdziele
- Funkgesteuerte Luft-Boden-Lenk Waffe Nord Aviation AS-30 NORAS (Flz Lwf LB 66)

Während der folgenden Monate und Jahre wurden durch die verschiedenen Gremien folgende Änderungen und Ergänzungen (auch Neuentwicklungen) in die Wege geleitet:

Vorbemerkung: Es wurde **KEIN** Pflichtenheft erstellt.

- Mit der Wahl der amerikanischen Taran-Elektronik sah sich aber der französische Mirage-Lizenzgeber

Dassault veranlasst, anstelle der Mirage III C als geeignetere Basis für die Schweizer Version die etwas längere Mirage IIIE (33 cm länger als IIIC) zu wählen. Ein Flugzeugtyp, der sich auch in Frankreich noch in der Erprobung befand! Dieser Wechsel wurde nie öffentlich bekannt.

- Technisch aufwendige, beiklappbare Flugzeugnase, damit das Flugzeug in der Kaverne um die Hochachse gedreht werden kann.
- Anstelle des Triebwerk ATAR-9B

bringen von acht Zusatz-JATO-Kurzstarthilfen.

- Beschaffung von Allwetter-Lenk Waffen FALCON - abgestimmt auf das TARAN Radar - anstelle der französischen MATRA R530.
- Navigations-Projektor NAPRO (Eigennavigations-Gerät)
- Am 7. Juli 1961 beschloss die AGF (eigenmächtig) die Beschaffung und Ausrüstung von 18 Aufklärungsflugzeugen Mirage IIIRS.

Diese Änderungen/Ergänzungen bewirkten eine merkliche Kostensteige-



Kranmanöver in einer Flugzeug-Kaverne

des Mirage IIIC erfolgt der Wechsel zu ATAR-9C für Mirage IIIS.

- Neues Feuerleitgerät und Radar (TARAN von Hughes anstatt Cyrano II von Thomson)
- Verlängerbares Bugradfahrwerk (28 cm), damit das Flugzeug in die Kaverne ein- und ausrollen kann. Die lichte Höhe der Durchlässe bei der Kaverneneinfahrt ist zu niedrig.
- Vier Kranaufhängepunkte, damit das Flugzeug in der Kaverne aufgehoben und umplatziert werden kann.
- Zusätzliche Konstruktion zum An-

rung. Aus diesem Grunde musste der BR dem Parlament am 24.4.1964 mit einer Botschaft einen Zusatzkredit beantragen. Das Kreditbegehren lautet auf 356 Mio. CHF für Mehrkosten bei der eigentlichen Flugzeugbeschaffung und 220 Mio. CHF für teuerungsbedingte Mehrkosten - also total 576 Mio. CHF.

Das Parlament weigerte sich, auf das Geschäft einzutreten und bildete am 17.6.1964 die erste Parlamentarische Untersuchungskommission (PUK) mit dem Vorsitzenden Nationalrat Kurt Furgler. Der Bericht der PUK vom 2.9.1964

fiel vernichtend aus. Er beschuldigte das Militärdepartement, die Regierung, das Parlament und die Öffentlichkeit getäuscht zu haben. Am 23.9.1964 beschlossen die Räte eine Reduktion von 100 auf 57 Flugzeuge. Da sich die erhoffte Mehrzwecktauglichkeit nicht realisieren liess, wurden nur 36 Jagdflugzeuge III S und 18 Aufklärer III RS im Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) in Emmen gebaut. Die 2 Doppelsitzer III BS und der ursprüngliche Mirage III C waren zu diesem Zeitpunkt schon in der Schweiz im Einsatz. Im Weiteren schlug die Kommission dem BR eine Reorganisation der Rüstungsbeschaffungen vor.

Die wichtigsten Änderungs-Vorschläge waren:

- Verbesserung der Leistungsorganisation im EMD.
- Die Entflechtung der Verantwortungen und Kompetenzen zwischen Generalstab und Rüstungsbeschaffung.

- Schaffung klarer Schnittstellen für alle Phasen der Beschaffung.
 - Einsetzung eines Rüstungschefs, dem Forschung, Entwicklung und Beschaffung von Rüstungsmaterial oblag.
- Die Aufarbeitung der «Mirage-Affäre» hatte personelle Konsequenzen. Im Oktober 1964 suspendierte der Bundesrat den Waffenchef der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen. Divisionär Etienne Primault. Fast gleichzeitig erklärte der Generalstabschef, Korpskommandant Jakob Annasohn seinen Rücktritt. Bundesrat Chaudet verlor sogar in der eigenen Partei das Vertrauen. Auf Jahresende 1966 trat er als Bundesrat zurück. Im Jahre 1970 wurde die Lizenzproduktion von Mirage III S und III RS abge-

schlossen. Die Gesamtkosten des Projekts beliefen sich auf 1184.9 Mio. CHF.

Schlussfolgerungen

Die militärischen und politischen Beschaffungsgremien waren in keiner Weise auf eine so komplexe Rüstungsbeschaffung vorbereitet. Das «Lehrgeld» musste teuer erkauf werden. Unsere Piloten haben mit den Mirages den Einstieg in die moderne Allwetter-Luftkriegsführung mit Erfolg gemeistert. Die Aufklärer auf III RS haben bis in die Nuller-Jahre mit den NATO-Besatzungen mithalten können. **(R.W.)**



Radarisierung der Flab

Während des gesamten Zweiten Weltkriegs war die Fliegerabwehr (Flab) der Schweizer Armee in ihrer Wirkung gegen fremde Flugzeuge, die den Schweizer Luftraum verletzten, insbesondere während der Nacht oder bei schlechtem Wetter stark eingeschränkt.

Zwar verfügte man über Horchgeräte zur Ortung sowie über Suchscheinwerfer zur Verfolgung von Flugzeugen bei Nacht, doch reichten diese Mittel für eine wirksame Bekämpfung bei schlechter Sicht nicht aus. Gleichzeitig erreichten Kampfflugzeuge immer grössere Höhen und höhere Geschwindigkeiten, was die zuverlässige Feuerleitung der Schweren Flab ohne Radargeräte zunehmend in Frage stellte.

In Grossbritannien und im Deutschen Reich wurden bereits früh im Zweiten Weltkrieg Radaranlagen zur Früherkennung von Bedrohungen aus der Luft sowie später auch radargestützte Feuerleitgeräte für die wirksame Führung der Fliegerabwehr eingesetzt. Tatsächlich gelang es im Herbst 1944, zwei deutsche Radargeräte des Typs Würzburg zu erhalten und zu erproben.

Erst nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs gelangten die ersten modernen Radaranlagen in grösserer Zahl in die Schweiz. Für die Radarisierung der



Zielzuweisungsradar TPS-1E

Schweren Flab beschaffte man in Grossbritannien mehrere Feuerleitgeräte des Typs Mark VII. Dazu mussten jedoch die Kommandogeräte 43 der Schweren Flab-Batterien durch die Firma Hasler modernisiert werden. Das Feuerleitgerät Mark VII lieferte die Zielmesswerte – Seitenwinkel, Höhenwinkel und Distanz – auf die Folgezeiger des Radar-Zwischenstocks im modernisierten Hasler-Kommandogerät 43/50 R.

Im Jahr 1951 wurde ein Zielzuweisungsradar (ZZR) des Typs TPS-1E von der italienischen Firma Microlambda beschafft. Damit waren die ersten ent-

scheidenden Schritte hin zur Allwettertauglichkeit der Schweizer Flab gemacht. Ab 1953 wurden die Kommandogeräte 43 der Schweren Flab schrittweise auf den modernisierten Stand 43/50 R umgebaut. 1957 fiel schliesslich der definitive Entscheid zur Beschaffung von Zielzuweisungsradargeräten TPS-1E für alle Schweren-Flab-Abteilungen. Bis Ende 1960 waren sämtliche Schweren Flab-Abteilungen umgerüstet und vollständig radarisiert.

Mit der Einführung der Mittleren Fliegerabwehr im Jahr 1963 führte die Flab ein in der Schweiz entwickeltes, radargestütztes Feuerleitgerät mit der Bezeichnung SUPERFLEDERMAUS ein, das bei der Truppe als Feuerleitgerät 63 bekannt war. In Kombination mit zwei 35-mm-Zwillingsgeschützen von Oerlikon-Bührle war dieses System in der Lage, tief- und schnell fliegende Flugzeuge in einem Wirkungsbereich von bis zu vier Kilometern wirksam zu bekämpfen.

Später übernahm die Mittlere Flab die Zielzuweisungsradare der Schweren Flab, die in eigenen Radarkompanien der Mittleren-Fliegerabwehr-Abteilungen zusammen mit mobilen Einsatzzentralen eingesetzt wurden. **(B.B.)**



Feuerleitgerät Mark VII

Die Patrouille Suisse - Alles begann mit dem Hunter



Fotoflug für eine Blick-Reportage 1968

Bereits im Jahre 1959 waren Bestrebungen im Gange, ein Vorführteam mit Berufspiloten aufzustellen. Das Überwachungsgeschwader erhielt den Auftrag, eine aus vier Flugzeugen bestehende Doppelpatrouille für Demonstrationszwecke auszubilden und im Training zu halten. Als Flugzeug diente der neu beschaffte britische Hawker Hunter F Mk 58.

tungsfähigkeit und Präzision in der Öffentlichkeit zu demonstrieren. Ausserdem gab es Gelegenheit, den Teamgeist, die Disziplin und Hartnäckigkeit unserer Flugwaffe unter Beweis zu stellen.

Im Rahmen des Jubiläums «50 Jahre Flugwaffe» und der Festivitäten zur EXPO 64 in Lausanne präsentierte sich

die PS am Tag der Öffentlichkeit auf dem Waffenplatz Bière und an der EXPO am Genfersee sowie in Dübendorf. Die Überlieferung hält fest, dass der damalige Waffenchef der Fliegertruppen gesagt habe: «Jetzt fliegen sie gleich gut wie die Patrouille de France». Das war der Schlüsselsatz zur Namensgebung. Der 22. August 1964 gilt als eigentlicher Gründungstag der «Patrouille Suisse».

Im Hinblick auf das internationale Flugmeeting am 14. Mai 1966 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse erhielt die Patrouille Suisse erstmals die Bewilligung, über die Grenze zu fliegen.

Der Viererverband zeigte jedes Jahr etwa ein halbes Dutzend Vorführungen und wurde 1970 auf fünf Flugzeuge erweitert. Die Kampfflugzeuge Hawker Hunter erhielten 1977 eine durch die beiden PS-Piloten Hptm Hochuli und Hptm Beck konstruierte Rauchanlage und flogen 1978, nun zu sechst, anlässlich des 25-jährigen Jubiläums der Patrouille de France in Salon de Provence das erste Mal im Ausland.

Am 22. Januar 1979 beschloss das Eidgenössische Militärdepartement (EMD), bei Bedarf jährlich eine Abkom-



Die PS Crew am «International Air Tattoo» in Greenham Common GB

Am 2. Juni 1960 traten die vier Hunters in Biel erstmals öffentlich auf. Von einem Formationskunstflug konnte jedoch noch keine Rede sein, denn die vier Maschinen beschränkten ihre Vorführung auf Vorbeiflüge in verschiedenen Formationen.

Drei Jahre später erteilte «Bern» endlich die Erlaubnis, ein Kunstflugprogramm fliegen zu dürfen. Anlässlich des Oskar Bider Gedenktags in Bern wurde ein richtiges Akrobatikprogramm einem grösseren Publikum präsentiert. Das Meeting war ein voller Erfolg.

Ab diesem Zeitpunkt fiel der Patrouille Suisse die Aufgabe zu, als Repräsentant der Schweizer Flugwaffe Leis-

mandierung der Patrouille Suisse an ausländische Flugveranstaltungen zu planen. Im Juni 1979 war es so weit, die sechs Schweizer Hunter folgten der Einladung der Royal Air Force (RAF) während vier Tagen am Royal International Air Tattoo (RIAT) in Greenham Common, Berkshire teilzunehmen (an beiden Tagen erschienen je 250 000 Zuschauer). Den Piloten des Schweizer Kunstflugteams gelang es, mit Bravour, die «Shell Trophy» zu gewinnen, jene Auszeichnung, die für die beste Flugvorführung des Meetings verliehen

flugpiloten der Schweizer Flugwaffe ein Programm, das den internationalen Vergleich nicht zu scheuen brauchte.

Die 1905 gegründete Fédération Aéronautique Internationale (FAI) verleiht unter anderem Personen und Organisationen, die sich um die Fliegerei verdient gemacht haben, Auszeichnungen. Es darf als besondere Ehre angesehen werden, dass die FAI der Patrouille Suisse im Jahre 1988 die höchste Auszeichnung, das «Diplome d'Honneur», verlieh. Eine Delegation des Teams reiste im Oktober zur Übergabe nach Syd-

Vorhang». Bescheidene Kurzfassung: «Unsere Flugwaffe muss sich nicht verstecken».

Der letzte Einsatz der PS im Ausland war am 25. Sept. 1994 in Nancy (F).

Die Auswahl von Piloten, die neu zur Patrouille Suisse stossen, wird von Team selbst getroffen. Ein hohes fliegerisches Können ist eine wichtige Voraussetzung, doch ebenso wichtig ist es, dass der Neue ins Team passt. Auf dieses Auswahlkriterium wird besonderen Wert gelegt. Man muss sich auch in kritischen Situationen hundertprozen-



Die Patrouille Suisse beim Salon de Provence 1978

wurde. Ein Riesenerfolg und damit ein erster Höhepunkt in der Geschichte des damals gerade 15-jährigen Teams.

Nach dem grossen Erfolg in England erweiterte die Patrouille Suisse ihren Aktionsradius. Sie wurde 1980 von der italienischen Kunstflugstaffel «Frecce Tricolori» nach Rivolto zum «4. Raduno Piloti Pattuglie Acrobatiche» eingeladen. Der Transfer von Dübendorf zum Zielort wurde unter schwierigen Wetterbedingungen zur navigationstechnischen Herausforderung. Dabei flogen zwei Flugzeuge unabsichtlich kurz in den jugoslawischen Luftraum ein. Auch bei dieser Grossveranstaltung mit über 200 000 Zuschauern zeigten die Kunst-

ney, Australien. Der damalige FAI-Präsident, Peter Lloyd, wies darauf hin, dass die Professionalität, Disziplin und die Sicherheitsvorschriften des Schweizer Kunstflugteams einmalig seien und die Ehrung für 24 Jahre unfallfreies Akrobatikfliegen im Verband erfolgt.

Zur 700-Jahrefeier der Schweizer Eidgenossenschaft (1991) erhielten die sechs Hunter auf der Unterseite eine rote Bemalung mit Schweizerkreuz.

Nach dem Fall der Mauer erhielt die PS 1992 eine Einladung nach Taszár in Ungarn. Bei dieser Gelegenheit erhielt das ganze Team, inkl. Bodenmannschaft und Begleittross, einen Einblick in die Fliegerei «hinter dem eisernen

tig auf ihn verlassen können. Mögliche Kandidaten für den Kunstflugverband werden schon lange vor ihrem Einsatz während der gesamten fliegerischen Laufbahn aufmerksam beobachtet.

Die minimale Flughöhe in Akrobatikfiguren beträgt 100 Meter Grund. Für die beiden Solisten sind 20 Meter erlaubt. Die Geschwindigkeit während einer Vorführung variiert zwischen 300 und 800 km/h, und die maximale Beschleunigung beträgt etwa 4,5 g.

Jedes Programm wird vom Boden aus mit einer Videokamera aufgezeichnet und nach dem Flug vom Team in einem ausgiebigen Debriefing ausgewertet. (R.W.)



Das Feuerleitgerät 75 (oben) und ein Hunter im Originalzustand (unten) bei uns im Museum in der Flab-Halle und der Halle 2 zu sehen



Die M Flab am WEF

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 in den Vereinigten Staaten, bei denen entführte Passagierflugzeuge als Waffen eingesetzt wurden, stellte sich auch in der Schweiz die Frage nach geeigneten Schutzmassnahmen gegen solche Bedrohungen. Besonders die neutrale Schweiz, Gastgeberin zahlreicher internationaler Konferenzen und diplomatischer Anlässe, war von dieser neuen Bedrohungslage direkt betroffen.

Eine der bedeutendsten internationalen Veranstaltungen ist das jährlich in Davos stattfindende World Economic Forum (WEF), an dem hochrangige Regierungsvertreterinnen und -vertreter sowie führende Persönlichkeiten aus Wirtschaft und Gesellschaft teilnehmen. Vor diesem Hintergrund wurde durch den damaligen Kommandanten des Lehrverbands Fliegerabwehr 33 eine Studie in Auftrag gegeben, um zu prüfen, wie bestehende Fliegerabwehrmittel im Rahmen der Wahrung der Lufthoheit zum Schutz solcher Anlässe eingesetzt werden könnten. Aufgrund ihrer kurzen Reichweite, hohen Trefferleistung im Nächstbereich und Allwettertauglichkeit wurde das M Flab System mit 35-mm-Fliegerabwehrkanonen für diese Schutzaufgabe ausgewählt.

Der Schutz eines solchen Anlasses erfolgt in Friedenszeiten und erfordert die Einrichtung einer Zone mit einge-



Feuerleitgerät 75 (Flt Gt 75)

schränktem zivilem Luftverkehr über dem Konferenzgebiet. Diese wird durch bodengestützte Sensoren sowie durch Luftfahrzeuge der Luftwaffe überwacht. Die Entscheidung über einen Abschuss eines bedrohlichen Luftziels liegt letztlich bei der höchsten politischen Instanz der Schweiz und unterliegt klar definierten rechtlichen und operativen Vorgaben. Im Falle einer Feuerfreigabe erfolgt der Befehl zentral aus der Einsatzzentrale Luftverteidigung; eine lokale Zielbekämpfung durch die M Flab-Feereinheiten ist technisch ausgeschlossen.

Bis 2011 wurden hauptsächlich radarbasierte Feuerleitgeräte zur Ergänzung des Luftlagebildes im Raum Davos eingesetzt. Ab 2011 kamen erstmals

scharf geladene 35-mm-Fliegerabwehrkanonen zum Einsatz. Die Vorbereitung und Durchführung eines WEF-Einsatzes stellt für die beteiligten M Flab-Abteilungen eine anspruchsvolle Aufgabe dar, die ein hohes Mass an Ausbildung, Disziplin und Verantwortungsbewusstsein erfordert, insbesondere unter den oft anspruchsvollen winterlichen Bedingungen. Zum Glück war ein scharfer Waffeneinsatz bislang jedoch nie erforderlich.

Nach der geplanten Ausserdienststellung des M Flab Systems in den frühen 2030er-Jahren soll das BODLUV-System mittlerer Reichweite IRIS-T SLM künftig den Schutz solcher Veranstaltungen im Rahmen der Wahrung der Lufthoheit übernehmen. (B.B.)



Modernisiertes Feuerleitgerät 75/10 (Flt Gt 75/10)



Modernisierte Bedienkonsole des Flt Gt 75/10

Vom «Bluthund» zum «Patrioten»

Evaluation und Beschaffung F-35A



Probeabschuss einer BL-64 Bloodhound-Lenkwanne

Im Rahmen der weitreichenden Erneuerung der Schweizer Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ab Mitte der 1960er-Jahre wurde das Boden-Luft-Lenkwaffensystem Bloodhound (deutsch: Bluthund) der britischen British Aircraft Corporation (BAC) beschafft. In der Schweizer Armee wurde es unter der Bezeichnung BL-64 eingeführt und diente dem Schutz vor schnell- und hochfliegenden Bedrohungen im oberen Luftraum.

Entlang des nördlichen Alpenvorlandes entstanden sechs Stellungen auf erhöhten Lagen. Zwei davon waren mit je einer Feuerinheit mit acht Lenkwaffenstartern ausgerüstet, drei mit jeweils zwei Feuerinheiten mit insgesamt 16 Startern sowie eine Schulstellung mit vier Startern. Damit konnten Bedrohungen aus der Hauptbedrohungssachse Nordosten bis Osten bekämpft werden, teils mit Abfangpunkten ausserhalb der Landesgrenzen. Die Lenkwaffe lenkte sich selbstständig auf ein durch Radar beleuchtetes Ziel. Das BL-64-Bloodhound-System war Teil

weitreichende Hoch- und Schnellzielbekämpfung als nicht mehr notwendig.

Mitte der 2010er-Jahre führte die verschlechterte sicherheitspolitische Lage in Europa zu einem Umdenken. Mit dem Projekt Air2030 beschaffte die Schweiz neben dem Kampfflugzeug F-35 auch das bodengestützte Luftverteidigungssystem grosser Reichweite Patriot, das neben klassischen Luftzielen auch ballistische Lenkwaffen bekämpfen kann und in ein modernes Luftverteidigungsnetz eingebunden ist.

Patriot wurde vor über 40 Jahren bei den US-Streitkräften eingeführt und ersetzte dort die NIKE-Systeme. Die Schweiz erhält die modernisierte dritte Generation. Eine Feuerinheit besteht aus Einsatzzentrale, Multifunktionsradar und mehreren Lenkwaffenwerfern und ist zur gleichzeitigen Bekämpfung mehrerer Ziele fähig.

Die hohe Mobilität, die Mehrfachzielbekämpfung sowie die Fähigkeit zur Abwehr ballistischer Lenkwaffen unterscheiden Patriot grundlegend vom BL-64 Bloodhound.

Gegen Ende dieses Jahrzehnts soll die Schweizer Armee die Erstbefähigung erreichen und damit die seit der Ausserdienststellung der «BL.64 Bluthunde» entstandene Fähigkeitslücke in der bodengestützten Luftverteidigung schliessen. (B.B.)



Das Patriot-System im scharfen Schuss

Die Mittel unserer Luftwaffe zum Schutz des Luftraums erreichen das Ende ihrer Nutzungsdauer:

- Die 16 noch betriebsbereiten F-5E/F werden auf Ende 2027 stillgelegt.
- Die 30 F/A-18 HORNET erreichen 2030 das Ende ihrer «Lebensdauer».
- Die Allwetter BODLUV - Lenkwaffen Rapier wurde 2022 stillgelegt.
- Reduktion der radarisierten Fliegerabwehr von 15 auf 3 Abteilungen.
- Die Einmann-Fliegerabwehr-Lenkwanne «Stinger» umfasst noch 3 Abteilungen.

Im Frühjahr 2016 hat der Chef VBS eine interne Expertengruppe beauftragt, die für die Erneuerung nötige Gesamtsicht zu entwickeln. Diese «Expertengruppe Luftverteidigung der Zukunft» unter Vorsitz von Divisionär Claude Meier legte 2017 den wegweisenden Bericht «Luftverteidigung der Zukunft» vor, welcher die Notwendigkeit neuer Kampfflugzeuge (F-35A) und Bodengestützter Luftverteidigung (BODLUV) zur Sicherung des Luftraums bis 2030 dringend empfahl.

Die breit gefächerte Evaluation umfasste 100 Evaluationsfragen von 70 Fachexperten zusammengestellt. Die Antworten wurden akribisch ausgewertet und flossen in die Gesamtevaluation ein. Jedes Flugzeug absolvierte sieben genau definierte Wertungsflüge mit realistischen Gegnern und Szenarien, wobei alle Leistungs-Parameter von den zahlreichen Messstationen am Boden und in der Luft erfasst wurden. Es flogen keine Schweizer Piloten mit.

Alle Kandidaten haben die Anforderungen für die Schweiz erfüllt. Sowohl bei den Kampfflugzeugen als auch beim BODLUV GR-System ergab die Evaluation für jeweils einen Kandidaten den höchsten Nutzen und gleichzeitig die tiefsten Kosten. Bei den Kampfflugzeugen handelt es sich dabei um den F-35A. Er weist mit 336 Punkten den



(c) DMA

höchsten Gesamtnutzen auf, dies mit einem deutlichen Abstand von 95 und mehr Punkten zu den anderen drei Kandidaten.

Der Bundesrat erliess am 26. Juni 2019 die Botschaft über die Beschaffung neuer Kampfflugzeuge. Gegen diesen Bundesbeschluss ergriffen die GSoA, die SP Schweiz und die Grünen Schweiz das Referendum. Bei der Volksabstimmung am 27. September 2020 mit einer Stimmbeteiligung von 59.43% wurde dieses Referendum mit 50.1% verworfen.

Mit der Armeebotschaft 2022 vom 16. Februar beantragte der Bundesrat dem Parlament Verpflichtungskredite von 6035 Mio CHF für neue Kampfflugzeuge des Typs F-35A.

Der Ständerat stimmte dem entsprechenden Bundesbeschluss am 2. Juni 2022 mit 35 zu 8 Stimmen, der Nationalrat am 15. September 2022 mit 124 zu 66 Stimmen zu. Der Kaufvertrag wurde am 19. September 2022 unterzeichnet. Die Beschaffung sollte im Rahmen des Programms «Foreign Military Sales» vonstattengehen. Das Geschäft wird also zwischen den beiden Staaten USA und Schweiz abgewickelt. In den politischen Verhandlungen wurde immer vom «Fixpreis» gesprochen. Der «missverständliche» Ausdruck «Fixpreis» kam daher, dass dieser Preis die

Summe bedeutet, die der amerikanische Staat dem Hersteller zahlen muss. Bei steigender Teuerung und höheren Gestehungskosten steigt eben auch unser Preis.

Ursprünglich sollten alle F-35A bis 2030 einsatzfähig sein, was sich aufgrund einer Teil-Endmontage der letzten vier Flugzeuge in der Schweiz verzögern könnte.

Anfangs Juni 2025 wurden Mehrkosten zwischen 650 und 1300 Mio \$ bekannt. Ein heftiges Protestieren bei allen politischen Parteien. (siehe «Fixpreis»).

Im August 2025 wurden von der Kerngruppe innerhalb der Luftwaffe erste Trainings im taktischen Simulator in den USA absolviert.

Der Vertrag für die ersten acht Flugzeuge wurde im Dezember 2025 von der Beschaffungsinstanz «armasuisse» unterzeichnet.

Die ersten Flugzeuge werden Mitte 2027 abgeliefert und zur Pilotenausbildung in den USA eingesetzt.

Exklusive Fähigkeiten des F-35A

- Geeignet für den Luftpolizeidienst, für die Luftverteidigung, zur Wahrung der Lufthoheit und Aufklärung bei Tag und in der Nacht.
- Neuartige, sehr leistungsfähige Sensoren, sehr gut vernetzt. Jeder

Pilot kann sich die Informationen anderer Verbandsmitglieder oder Bodenstationen im eigenen Cockpit präsentieren lassen.

- Verfügt über STEALTH-Fähigkeiten - durch Radar schwer und spät erfassbar.
- Kann nebst Flugzeugen und Helikoptern auch Drohnen und Marschflugkörper bekämpfen. Zudem «aufklären» sowie präzise Waffen gegen Bodenziele einsetzen und so die Bodentruppen unterstützen.
- Verfügt über eine hohe Cybersicherheit.
- Ermöglicht zusammen mit BODLUV Patriot (GR) und IRIS-T (MR) die integrierte Luftverteidigung.
- Kooperation (militärische Ausbildungszusammenarbeit, z.B. Nutzung von Luftraum, Flug- und Schiessplätzen, Simulationsinfrastruktur usw.).
- Bereits sind mehr als 1300 Flugzeuge in 14 Staaten im Einsatz

Text: Rudolf Wicki



(c) DMA

Zukunft Militärflugplatz Dübendorf



(c) DMA

Im Jahr 2014 entschied der Bundesrat, auf dem Areal des Militärflugplatzes Dübendorf drei Bundesinteressen nebeneinander zu ermöglichen: Militäraviatik, Zivlaviatik und Innovationspark Zürich.

Das VBS wurde beauftragt, die Umsetzung dieser drei Bundesinteressen zu koordinieren und den Betrieb des Militärflugplatzes während der mehrjährigen Planungs- und Bewilligungsphase sicherzustellen. Als Zielsetzung wurde vorgegeben, den heutigen Flugplatz-Status zu wechseln, weg von einem Militärflugplatz mit ziviler Mitnutzung, hin zu einem Zivilflugplatz mit militärischer Mitnutzung.

Im Sommer 2021 wurde der sogenannte Synthesebericht zur Gebietsentwicklung Flugplatz Dübendorf von allen Stakeholdern unterschrieben. Darin wurde vereinbart, dass dieser Statuswechsel bis ungefähr 2032 vollzogen sein soll.

Zwischenzeitlich hat sich die geopolitische Lage stark verändert. Darüber hinaus zeigte sich im Verlauf der Arbeiten zum Business Case, dass der Betrieb eines Zivilflugplatzes mit militä-

rischer Mitnutzung vorerst nicht kostendeckend möglich sein wird, primär aufgrund der limitierten Anzahl Flugbewegungen. Aus diesen Gründen wurde die ursprünglich vereinbarte Absicht in Absprache mit dem Kanton Zürich der veränderten Ausgangslage angepasst. Die Luftwaffe ist aktuell an der Überarbeitung ihres Stationierungskonzepts. Entgegen der ursprünglichen Absicht beabsichtigt sie, den Militärflugplatz mittelfristig weiter zu betreiben, was einen neuen Bundesratsentscheid erfordert. Dieser Entscheid wird per Ende Juni 2026 erwartet.

Sollte dieser Entscheid positiv ausfallen - und momentan sieht es danach aus - bedeutet dies, dass die Luftwaffe auch über 2032 hinaus Hausherr auf dem Flugplatz bleiben wird. Die Entwicklung des Innovationsparks ist hier von in keiner Weise tangiert. Diese verläuft weiterhin gemäss Synthesebericht. Auch die zivile Mitnutzung des Militärflugplatzes ist unabhängig davon sichergestellt. Aktuell sind maximal 1000 zivile jährliche Bewegungen möglich, was vorläufig genügend ist. Bund und Kanton werden aber noch dieses Jahr die Arbeiten zur Anpassung des Sach-

plan Infrastruktur Luftfahrt SIL starten, um in ein paar Jahren rund 5000 bis 8000 zivile jährliche Bewegungen in Dübendorf zu ermöglichen. Dieser dannzumalige Status als Militärflugplatz mit erweiterter ziviler Mitnutzung entspricht dem heutigen Modell «Pay-erne» und wird die Bedürfnisse von Militär- und Zivlaviatik mittelfristig gut abdecken.

Die Luftwaffe wird sich wie vereinbart auf den östlichen Teil des Flugplatzes zurückziehen, dort eine neue Bundesbasis bauen und diese (hoffentlich) per Ende 2031 beziehen können. Die militärischen Operationen des Lufttransportgeschwaders 3 werden unverändert weitergeführt. Auch der Flugbetrieb mit Flächenflugzeugen des Lufttransportdienstes des Bundes und Trainingsflüge mit Propellerflugzeugen werden weiterhin stattfinden, weshalb der Erhalt der Flugpiste für die Luftwaffe von zentraler Bedeutung ist.

Ebenso wichtig ist der Luftwaffe der langfristige Erhalt des Flieger- und Flabmuseum in Dübendorf. Hier ist die Geschichte der Luftwaffe auf sehr eindrückliche Art und Weise sichtbar und erlebbar, was das Verdienst unzähliger engagierter und motivierter Personen ist, welche sich tagtäglich hierfür einsetzen. Als Projektleiter Luftwaffe zur Umnutzung des Militärflugplatzes bedanke ich mich sehr herzlich für dieses grosse Engagement und wünsche dem Airforce Center und dem Verein VFL weiterhin gutes Gelingen und eine erfolgreiche Zukunft.



Text: Oberst Roland Gabriel
Projektleiter Luftwaffe Umnutzung Militärflugplatz Dübendorf

solar installationen

Wir bringen Ihnen Sonne in die Steckdosen!

PERFEKT Elektroinstallationen

8716 Schmerikon, Tel. 055 292 12 56



Licht-Installation im Air Force Center Dübendorf

Die New Space Economy entsteht in Dübendorf



Mit dem Center for Space and Aviation Switzerland and Liechtenstein (CSA) und dem Switzerland Innovation Park Zurich (SIPZ) formiert sich in Dübendorf eines der ambitioniertesten Raumfahrt- und Innovationsprojekte Europas. Mit dem langfristigen Ziel eines integrierten, transatlantisch vernetzten Ökosystems verbindet das CSA Hochschulen, Forschungsinstitute, staatliche und militärische Einrichtungen, und internationale Industriepartner. Ziel ist es, einen Beitrag zu leisten, einen nachhaltigen Zugang zur kommerziellen Raumfahrt nach dem Ende der Internationalen Raumstation zu ermöglichen, und gleichzeitig neue industrielle Wertschöpfungsketten zwischen Erde und Orbit aufzubauen. Das CSA arbeitet für die Ziele der Volkswirtschaftsdirektion des Kantons Zürich, und unter internationalen Abkommen, u.a. mit Space Florida, der Spaceport Authority des US Bundesstaates Florida, und Starlab Space, getragen u.a. von Voyager, Mitsubishi und Airbus,

Im Zentrum dieser Entwicklung steht der Gedanke einer vollständig integrierten

End-to-End-Wertschöpfung: von der Grundlagenforschung über die Entwicklung, Qualifikation und den Betrieb von Technologien bis hin zu logistischen Schnittstellen zu zukünftigen Raumstationen und Startplätzen. In Dübendorf entsteht damit eine europäische Drehscheibe der New Space Economy, und eine neues europäisches Referenzmodell für die kommerzielle Raumfahrt: kooperativ, international vernetzt und industrieorientiert.

Ein gemeinsames Dach für Wissenschaft, Industrie und Betrieb

Das CSA vereint heute elf Partnerinstitutionen aus der Schweiz und dem Fürstentum Liechtenstein unter dem Dach einer gemeinnützigen, eidgenössischen Stiftung. Die Kooperation ist nicht lose organisiert, sondern rechtlich verbindlich über Kooperationsverträge geregelt. Ressourcen, Infrastrukturen und Kompetenzen werden gemeinsam genutzt und strategisch koordiniert.

Inhaltlich deckt das Netzwerk ein aussergewöhnlich breites Spektrum ab: Life Sciences und Medizin, Materialwissenschaften, Fernerkundung, Energie, Biotechnologie, Luft- und Raumfahrt-

technik, Raumfahrtmedizin, Cybersecurity, Recht, Policy und Labormedizin. Ergänzt wird dieses akademische und technologische Fundament durch eine seit Jahren etablierte zivile Forschungsflugplattform, die Parabelflüge und experimentelle Testmissionen ermöglicht und künftig auch logistische Anbindungen an internationale Spaceports vorbereitet. Hier sind der Militärflugplatz mit ungekürzter Pistenlänge, das Air Force Center und die SkyLab Foundation essentieller Pfeiler.

Der Switzerland Innovation Park Zurich als physisches Zentrum

Der Switzerland Innovation Park Zurich bildet das räumliche Rückgrat dieses neuen Ökosystems. Auf dem Gelände des ehemaligen Militärflugplatzes entstehen in historischen Hangars hochmoderne Labore, Entwicklungsflächen, Werkstätten und flexible Bürostrukturen. Forschungsteams von Hochschulen und Industrie arbeiten hier Tür an Tür, Hand in Hand. Der Park ist konsequent auf die Schnittstellen von Raumfahrt, Luftfahrt, Robotik, Mobilität und Advanced Manufacturing ausgerichtet. Seine besondere Stärke liegt in der unmittelbaren Nähe von Forschung, Prototypenbau, Testinfrastruktur und operativem Flugbetrieb, ein Standortvorteil, der in Europa kein zweites Mal existiert.

Das Air Force Center – ein strategischer Pfeiler des Ökosystems

Eine zentrale Rolle innerhalb dieses neuen europäischen Space-Hubs spielt das Air Force Center. Als nationales Kompetenzzentrum für militärische Luftfahrt, Luftfahrttechnologie und Luftfahrtgeschichte ist es weit mehr als ein Museum oder eine reine Infrastruktureinheit. Denn das Air Force Center stellt hochqualifizierte operative Infrastruktur zur Verfügung, darunter Hangars, geschützte Unterstände, technische Einrichtungen sowie logistische und flugbetriebliche Unterstützung. Diese Ressourcen werden im Rahmen

des CSA gezielt für zivile Forschungs- und Testflüge, internationale Veranstaltungen sowie komplexe wissenschaftliche Missionen genutzt.

Das Air Force Center bringt damit ein einzigartiges operationelles Know-how und Infrastrukturen in den Verbund ein, das sowohl für die Vorbereitung neuer luftgestützter Forschungsplattformen als auch für zukünftige logistische Konzepte im Kontext der kommerziellen Raumfahrt entscheidend ist.

Europäische Drehscheibe für neue Raumstationen

Ein zentrales strategisches Element des CSA ist die enge Anbindung an die nächste Generation kommerzieller Raumstationen. Durch die Partnerschaften unter dem Dach von Starlab entsteht ein globales Innovationssystem mit Schwerpunkten in USA (VISTA Park und Ohio State University), in Japan (iPark und zusammenarbeitenden Universitäten) und Europa (Flugplatzsystem Dübendorf). In Dübendorf sollen Payload-Entwicklung, Missionsvorbereitung, Nutzlastbetrieb und auch Kontrollfunktionen angesiedelt werden, insbesondere in den Bereichen Biotechnologie, Biomedizin, Pharma und Materialforschung. Damit entsteht ein europäischer Knotenpunkt für industrielle und wissenschaftliche Nutzung privater Raumstationen.

Gemeinsames Ziel ist ein transatlantischer Innovations-, Handels- und Logistikkorridor zwischen der Greater Zurich Area und der Space Coast der USA. Während Florida Zugang zu Startanlagen, industrieller Infrastruktur und ei-

nem der dynamischsten Raumfahrtmärkte der Welt bietet, stellt Dübendorf die in Europa einzigartige Kombination aus Innovationspark, aktivem Flugplatz, Hochschulnähe und Forschungsinfrastruktur bereit. Ergänzt wird diese Brücke durch gemeinsame Programme in Ausbildung, Forschung, Technologietransfer, und In-Space-Manufacturing. Damit entsteht erstmals eine durchgängige Plattform, die europäische Forschung und Industrie direkt mit dem operativen Raumfahrtökosystem der USA verknüpft.

In-Space-Manufacturing als neue industrielle Realität

Der strategische Kern dieses europäischen Hubs liegt in der Vorbereitung einer neuen Industrie: der Produktion im Weltraum. In der Schwerelosigkeit lassen sich Materialien, biologische Strukturen und Kristalle erzeugen, die auf der Erde nur schwer und teuer produzierbar sind. Anwendungen reichen von der Entwicklung neuer oder wirksamerer Medikamente über 3D-Gewebestrukturen für regenerative Medizin bis hin zu Hochleistungsmaterialien und optischen Fasern. Möglich wird dieses durch Wegfallen der grössten zwei Hürden in der industriellen Nutzung des unteren Erdorbits: Die Ablösung der ISS durch in Serien hergestellte private Stationen und der Rückgang der Transportkosten auf unter 100 USD pro kg mit dem Starship von SpaceX.

Diese neue Industrie wirkt weit über die Raumfahrt hinaus. Jede orbitale Produktionsmission benötigt Präzisionsmaschinen, Robotik, Sensorik, Steue-

rungssysteme, Software, Verpackung und Finanzierung, Versicherung und Logistik. In-Space-Manufacturing wird damit zu einem starken Katalysator für ganze Industriezweige auf der Erde. Internationale Marktanalysen gehen von erheblichen Multiplikatoreffekten aus.

Technologie alleine genügt nicht

Die New Space Economy steht an einem entscheidenden Wendepunkt. Technologische Durchbrüche, wiederverwendbare Trägersysteme, neue Raumstationen und sinkende Transportkosten schaffen neue Möglichkeiten – doch nachhaltiges Wachstum entsteht nicht allein durch Technik. Entscheidend ist ein ganzheitlicher Wandel, getragen von vier zentralen Säulen: Access, Know-how, Education und Connection.

Access steht für schnellen, verlässlichen und bezahlbaren Zugang zur Mikrogravitation und zu orbitalen Infrastrukturen. Know-how bedeutet, vorhandene wissenschaftliche, industrielle und operative Expertise sichtbar zu machen, zu bündeln und gezielt nutzbar zu machen. Education schafft die Grundlage für eine neue Generation hochqualifizierter Fachkräfte, die interdisziplinär denken und die wachsenden Anforderungen der Raumfahrt- und Life-Sciences-Ökosysteme erfüllen können. Connection verbindet Disziplinen, Industrien und Länder – und schlägt die Brücke zwischen Forschung, Anwendung und Markt sowie zwischen Erde und Orbit. Nur im Zusammenspiel dieser vier Elemente wird aus technologischer Innovation echte systemische Transformation.



Die PH-LAB der Nederlands Aerospace (NLR)

Ein weiteres mal waren wir Mitarbeitenden zu einem gemütlichen Beisammensein eingeladen.

Geplante Takeoff Time war 17.15, aber bereits klar vor 17.00 standen die ersten Kollegen im Eingangsbereich der Halle 1, teilweise mit etwas leicht nervösem herumtigern. Etwas weniger auffällig, aber auch sprungbereit, sah man Kollegen im Rest. Holding auf das Startzeichen warten. So oder so, man sah Begrüssungen als hätte man sich mindestens Jahre nicht mehr gesehen, dies genauso bei den bereits aufgegriffenen Gesprächsthemen. Es herrschte eine freundschaftliche Stimmung, wie man es sich im AFC gewohnt ist. Als wir dann um ca. 17.15 von Beat Benz informiert wurden, dass man auf uns in der Halle 2 warte, ging die gesittete Völkerwanderung los.

Es war einmalig was uns hier erwartete. Die Halle 2 wurde im Bereich der Eventfläche vom Team um Corina Hader und Urs Ritter zu einem festlich geschmückten Weihnachtswald umgestaltet. Die über 90 Rot- und Korotannen wurden mit 4300 Kugeln und über 2500 Meter Girlanden geschmückt und mittendrin die Bucker HB- UTX. Nach der letzten Special Night „Museum Weihnachtswald“ werden die Bäume entkugelt und in einem Wald im Kanton Graubünden wieder eingepflanzt.

Selbstverständlich fehlte auch die Raclette-Hütte nicht, in welcher das schmackhafte Raclette für die Anwesenden zubereitet wurde. Bevor es aber soweit war, meldete sich unser Präsi-



Festlicher Museumsabend im Weihnachtswald

dent Michel Pola mit einer launigen Rede zu Wort. Dabei dankte er allen Mitarbeitenden für ihren Einsatz zu Gunsten des Museums und hob dabei im Speziellen den Einsatz aller freiwilligen Mitarbeitenden hervor, ohne deren Arbeit wäre der Museumsbetrieb kaum möglich.

Die tolle Stimmung, das feine Vorspeisen - und Dessertbuffet das wunderbare Raclette alles super. Aber das

Sahnehäubchen waren die Kinder und jungen Sängerinnen und Sänger der Musikschule alato und Wallisellen on Stage, welche mit rund 10 Liedern in vier Sprachen keinen der Anwesenden unberührt liess.

Anschliessend präsentierte und kommentierten Urs Ritter einige Impressionen aus dem Jahr 2025.

Ich denke, ich darf im Namen aller Mitarbeitenden danke sagen für die

Einladung und einen ganz speziellen Dank an Corina Hader und Urs Ritter mit ihrem Team für ihre Ideen und das einzigartige und stimmungsvolle geschaffene Ambiente an diesem Museumsabend.

Wir freuen uns schon auf 2026 und sind gespannt, mit was sie uns dann wieder überraschen werden.

Text: Alfonso Vitelli





your catering

Wir machen Ihren Event zum Erlebnis!

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

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

*Ihr **your catering** Team geniessen – staunen – entspannen!*



Highflyer in Sachen WAB, Firmen- & Vereinsevents



Ready for Take Off?



Contact 044 828 44 44 or drivez.ch

RABATT für TCS-Mitglieder und FahrlehrerInnen von Fahrschulen ZFV (Zürcher Fahrlehrer Verband)

DRIVE Z AG, Das Zürcher 2-PhasenausbildungsCenter des TCS und der Fahrlehrer
Überlandstrasse 299, 8600 Dübendorf, Fon 044 828 44 44, info@drivez.ch, drivez.ch



Vorträge von Beat Benz 2026

Der Mars - Unser roter Nachbarplanet



Aufgrund seiner hohen Helligkeit war der Mars schon im frühen Altertum als Planet bekannt. Dank der Raumfahrt, begonnen in der Mitte des letzten Jahrhunderts, lernen wir unseren roten Nachbarplanet immer besser kennen und verstehen. Der Vortrag zeigt aktuelle Forschungserkenntnisse, gibt Auskunft über eine bemannte Marsmission und geht auf die dabei zu bewältigenden Herausforderungen ein.

Datum: Mi, 10. Juni 19:30 Uhr

Schlachtschiffe - Giganten der Meere



Schlachtschiffe waren gepanzerte und schwer bewaffnete Kriegsschiffe des ausgehenden 19. und des 20. Jahrhunderts. Im Zweiten Weltkrieg wurden sie durch die Flugzeugträger in ihrer Rolle als Garant der Seemacht abgelöst. Der Vortrag geht auf Giganten der Meere sowie die technologische wie seekriegsgeschichtliche Entwicklung von damals bis Heute ein.

Datum: Sa, 24. April 14:00 Uhr

IRIS-T das neue BODLUV für die Schweiz



Im Sommer 2025 wurde der Beschaffungsvertrag für das bodengestützte Luftverteidigungssystem IRIS-T des deutschen Herstellers Diehl Defence unterzeichnet. Mit diesem System erhält die Schweizer Armee ein BODLUV-System mittlerer Reichweite.

Damit soll die Luftverteidigung der Schweiz gegen heute relevante Bedrohungen aus der Luft gestärkt werden.

Datum: Mi, 09. September 19:30 Uhr

Grumman F-14 Tomcat



Ende der 1950-er Jahre war die US Navy auf der Suche nach einem neuen Kampfflugzeug für die Flottenluftverteidigung. Das sollte die McDonnell F-4 Phantom II ablösen. Das Resultat war der Grumman F-14 Tomcat, ein Kampfflugzeug mit Schwenkflügeln und einem einzigartigen Waffensystem. Spätestens durch den Kinofilm «Top Gun» 1986 wurde dieses Kampfflugzeug mit Schwenkflügel zur Legende.

Datum: Sa, 17. Oktober 14:00 Uhr

Geheimer Nachtjäger in Dübendorf 1944



Im Frühjahr 1944 landete ein hochgeheimer deutscher Nachtjäger auf dem Militärflugplatz Dübendorf. Dieses Ereignis führte zu einer bedrohlichen Situation für die Schweiz. Dank Verhandlungen, geführt durch den Nachrichtendienst, konnte nicht nur die Bedrohung abgewendet werden, sondern auch dringend benötigte moderne Jagdflugzeuge für die Schweiz beschafft werden.

Mi, 11. November 19:30 Uhr

Preis: CHF 15.- pro Person. Betrag kommt dem Museum zu Gute
Türöffnung: 30 Minuten vor dem Vortragsbeginn
Anmeldung: Per E-Mail an: info@airforcecenter.ch od. Tel. 044 824 55 11
Achtung: Anzahl Teilnehmer ist auf 50 Personen beschränkt! Online-Vortrag über Webex auf Anfrage

Bücker-Rundflüge 2026 ab Dübendorf



Rundflüge mit unseren 2 Bücker sind auch dieses Jahr ab Mai wieder geplant. Mehr Infos auf unserer Homepage: www.airforcecenter.ch

Ihre Kontakte im Air Force Center



AIR FORCE CENTER

Ueberlandstrasse 271
8600 Dübendorf
info@airforcecenter.ch
www.airforcecenter.ch

Heinz Haller, Zentrumsleiter a.i.
info@airforcecenter.ch



STIFTUNG MUSEUM UND HISTORISCHES MATERIAL DER SCHWEIZERISCHEN LUFTWAFFE

Präsident: Heinz Haller
Leiter Betrieb: Urs Ritter
urs.ritter@airforcecenter.ch
Archiv-Anfragen
mhmlw@airforcecenter.ch



VEREIN DER FREUNDE DER SCHWEIZERISCHEN LUFTWAFFE

Präsident: Michel Pola
Mitgliederbetreuung:
Sekretariat:
Telefon: 044 824 55 24
vfl@airforcecenter.ch



FLIEGER FLAB MUSEUM

Leiterin Betrieb: Corina Hader
corina.hader@airforcecenter.ch

Öffnungszeiten Ausstellung
Montag geschlossen (ausser Feiertage)
Dienstag 13.30 – 17.00 Uhr
Mittwoch 13.30 – 17.00 Uhr
Donnerstag 13.30 – 20.00 Uhr
Freitag 13.30 – 17.00 Uhr
Samstag 09.00 – 17.00 Uhr
Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr



TOP MOTION AG

CEO: Silvio Waldmeier
Telefon: 044 820 10 60
aircraft.handling@topmotion.ch
www.topmotion.ch



RESTAURANT HOLDING

Janett Scholtz
Telefon: 044 824 55 25
info@holding-fluegerstuebli.ch
www.holding-fluegerstuebli.ch

Öffnungszeiten

Dienstag – Freitag 11.00 – 23.00 Uhr
Samstag 09.00 – 23.00 Uhr
Sonntag 13.00 – 17.00 Uhr (nur Bistro)
Montag geschlossen



WEF 2026

Aircraft Handling der Firma TopMotion:

64 Jet-Flugbewegungen / 183 VIP-Passagiere

36 Flugbewegungen mit zivilen Helikoptern

15 Flugzeuge mussten wegen dichtem Nebel auf einen anderen Flugplatz ausweichen