



Schweizer Luftwaffe

Militärische Kennungen der Luftfahrzeuge

In der vorliegenden Liste werden alle Flugzeuge, Helikopter und Drohnen aufgeführt, die seit der Gründung der Fliegerabteilung 1914 bis heute für die Luftwaffe beschafft, oder zumindest mit einer zugeteilten militärischen Kennung der Luftwaffe getestet, respektive erprobt wurden. Auch Maschinen, die trotz militärischer Kennung im Besitz der Beschaffungsbehörde (KTA / GRD / GR / heute Bundesamt für Rüstung armasuisse) oder einer privaten Firma blieben, sind erwähnt. All diese Mittel wurden nicht chronologisch nach dem Beschaffungsdatum aufgelistet, sondern aufsteigend nach den zugeteilten Nummern, respektive alphabetisch nach den militärischen Kennungen (bei zivilen Luftfahrzeugen spricht man beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL für das Kennzeichen von der Registration. Fachleute verwenden aber oft auch den Begriff Immatrikulation).

Diese von Hugo Freudiger erstellte und erstmals am 13. Januar 2010 auf der damals eigenständigen Website www.luftwaffe.ch publizierte Zusammenstellung wird heute auf privater Basis vom Verfasser weiter gepflegt. Ab 1. September 2005 bis September 2016 war er WebPublisher bei der Kommunikation Luftwaffe, danach arbeitete er bis zu seiner Pensionierung im März 2018 in der gleichen Funktion beim Armeestab in der neu formierten Kommunikation Verteidigung.

Fundierte und belegbare Hinweise auf Ergänzungen und Fehler werden mit Angabe der Quelle gerne entgegengenommen: E-Mail [hugo.freudiger\[at\]bluewin.ch](mailto:hugo.freudiger[at]bluewin.ch)

Bemerkungen zu den Einträgen:

- Maschinen mit Grau hinterlegtem Hintergrund in der ersten Spalte sind aktiv im Einsatz.
- **Indigoblau und fett** sind Kennungsbereiche einer beschafften Serie aufgelistet. Nach solchen Zeilen folgen gegebenenfalls einzelne Maschinen aus dieser Serie, sofern spezielle Gegebenheiten zu erwähnen sind, respektive solche dem Verfasser bekannt sind. Dazu gehören neben allgemeinen Bemerkungen auch die Werknummer oder die Einsatzzeit.
- **Dunkelrot** eingetragene Kennungen sind fiktive, oder solche, die zwar vorgesehen, respektive reserviert worden waren, dann aber nicht wirklich verwendet wurden. So eingetragen sind auch Luftfahrzeuge, die nur versuchsweise geflogen, aber danach nicht beschafft wurden. Simulatoren, Mock-up und Bruchzellen, die eine militärische Kennung erhielten, sind ebenfalls dunkelrot gekennzeichnet.
- Im Einsatz bis = Ausserdienststellung der letzten Maschine der Serie, respektive gegebenenfalls des einzeln aufgeführten Mittels. Mit dem Begriff «Ausserdienststellung» ist gemäss Definition der armasuisse der Verkauf oder die Entsorgung von Armeematerial und Munition am Ende der Nutzungsphase gemeint. Bei der Luftwaffe bezieht sich das Datum der Ausserdienststellung auf die letzte Landung, also auf den Überflugsflug an den letzten Standort des Luftfahrzeuges (z.B. für den Weiterverkauf, Abgabe an Museum, die Demontage, Verschrottung, Weiterverwendung als Ausbildungsmittel etc.).
- Die Kennungen mit den Nummer 1 bis 20 wurden nicht für Flugzeuge vergeben, sondern für Kugel- und Drachenballone. Die Nummern wurden jedoch nicht angebracht. Das erste registrierte Flugzeug erhielt folgerichtig die Nummer 21. Die Ballon-Truppe war der Abteilung für Genie unterstellt und wurde nie ein Teil der späteren Fliegertruppe.

Schweizer Luftwaffe

Militärische Kennungen

- Bei den Kennungen mit den Nummern 21 bis 32 handelte es sich durchwegs um requirierte oder internierte Flugzeuge. Die ersten Flugzeuge aus heimischer Produktion wurden ab Herbst 1915 mit den Nummern 33 bis 60 ausgeliefert. Die Nummern 61 bis 64 gehörten wiederum zu fremden Flugzeugen, die noch vor Kriegsende in die Schweiz gelangten und waren die letzten mit einer fortlaufenden Nummer.
- Die Vielfalt der Flugzeuge verlangte zunehmend nach einer strukturierten Vergabe der Nummern. Mit der Neuorganisation der Fliegerabteilung im Februar 1917 wurden dreistellige Nummern mit Bezug auf den Flugzeugtyp und den Verwendungszweck eingeführt. Die Nummern wurden ab diesem Zeitpunkt als militärische Kennungen sichtbar an allen Flugzeugen angebracht. 1936 wurde nochmals ein neues Bezeichnungssystem bei der Fliegertruppe eingeführt.

Am Schluss dieser Liste sind ergänzend und in mehrere Kapitel unterteilt weitere Flugzeuge aufgeführt, die aus verschiedenen Gründen keine militärische Kennung der Schweizer Luftwaffe erhalten haben, wie beispielsweise im Ersten und im Zweiten Weltkrieg internierte Flugzeuge, die nur versuchsweise geflogen wurden. Oder solche, die zwar requiriert, dann aber nicht von der Truppe übernommen wurden. Ganz am Schluss sind dann noch ein paar zivil mit HB- registrierte Maschinen aufgelistet, die einen Bezug zur Luftwaffe haben. Dies sind die erwähnten Kapitel:

- [Flugzeuge aus der Gründungszeit, die nicht von der Fliegerabteilung übernommen wurden](#)
- [Internierte Flugzeuge 1914 – 1918, die von der Fliegerabteilung nicht übernommen wurden](#)
- [Zwischenkriegszeit 1919 – 1939](#)
- [Internierte Flugzeuge 1940 – 1945, die zum Teil versuchsweise geflogen, aber nicht übernommen wurden](#)
- [Zivil registrierte Luftfahrzeuge](#)

Als Basis für das vorliegende Dokument dienten ursprünglich die Listen aus den beiden folgenden Quellen:

- «Cockpit» Jahrgang 1964, Nr. 6/7 (Doppelnummer), «Die Schweizer Flugzeuge mit militärischen Kennzeichen von 1914 bis heute» von Dr. Ulrich C. Haller
- «Cockpit» Jahrgang 1974, Nr. 5, 6 und 7
«Schweizer Militärflugzeuge von 1914 bis heute» von Dr. Ulrich C. Haller (* 1931; † 2019)

Der Hauptzweck dieser Liste ist es, wie oben erwähnt, sämtliche Luftfahrzeugtypen, die jemals bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz waren oder mit einer zugeteilten militärischen Kennung getestet wurden, aufzuführen, mit der korrekten Anzahl der beschafften Mittel und möglichst mit den «korrekten» Typenbezeichnungen. Letzteres ist allerdings kein einfaches Unterfangen, denn in der Pionierzeit der Fliegerabteilung, welche anfänglich – wie die Ballon-Truppe – der Abteilung für Genie unterstellt war, wurden im Truppenjargon und in den damaligen offiziellen Dokumenten nicht die Werksbezeichnungen, also nicht jene der Hersteller der Flugzeuge verwendet. Stattdessen gab man ihnen Kosenamen wie «Hélène», «Bébé», «Wildsau», «Jumo» etc., die man oftmals, zumindest kurzzeitig, auf die Maschinen malte, um sie zu unterscheiden. Oder man sprach vereinfacht beispielsweise von der «Schneider» oder der «Wild». Ausserdem wurden bis zur Einführung der Haefeli DH-1 im Frühjahr 1916 die zugeteilten, fortlaufenden Nummern in der Regel, mit einer Ausnahme (Henri Farman H.F.20, Nr. 21), gar nicht aufgemalt. Nach der Mobilmachung wurden die requirierten Flugzeuge jedoch umgehend mit dem Schweizer Hoheitszeichen auf der Tragflächenunterseite sowie auf dem Seitenruder versehen.

In der Schweiz gab es also keine einheitliche Bezeichnung der Flugzeuge. Selbst in amtlichen Schriftstücken wurden die Flugzeuge im Truppenjargon benannt. Bezeichnungen der Hersteller wurden erst ab den 1920er-Jahren mehr oder weniger korrekt verwendet. Auch in den Unterlagen der Luftwaffe wurden die Maschinen im Laufe der Zeit mit in den Details unterschiedlichen Bezeichnungen benannt, oder man erwähnte sie nur mit dem intern verwendeten, zweistelligen Kürzel (A3, HU, HO etc.) oder mit den über Funk (bis 1998 in der nationalen Militärpilotensprache «Bambini-Code») verwendeten Rufnamen wie beispielsweise «AMIR» (Aufklärer-Mirage) für die Mirage III RS. Auch vergab die Beschaffungsbehörde (heute Armasuisse) oder die Luftwaffe manchmal Kürzel wie TH89 (Transporthelikopter 89), eine Funktionsbezeichnung für den Super Puma. In der Fachliteratur findet man ebenfalls widersprüchliche Angaben. Schreibt man D.H.100 Vampire, oder doch DH-100, Pilatus P-2, P.2 oder P2? Der Verfasser der Liste versuchte in dieser Zusammenstellung, an Stelle der damaligen, zeitgenössischen Termen die heute meistverbreitete, respektive gebräuchlichste Art der Typenbezeichnungen zu wählen. In der Regel wird jedoch, soweit möglich und bekannt, die vom jeweiligen Hersteller verwendete Bezeichnung verwendet.

Schweizer Luftwaffe

Militärische Kennungen

Für Ergänzungen in der kontinuierlich ausgebauten Spalte «Bemerkungen», insbesondere bei antiken, respektive ausgemusterten Maschinen, dienen dem Verfasser heute primär das erwähnte «Cockpit» – unter anderem mit den namhaften Berichten des grossen Kenners der Luftwaffen-Historie, [Hans-Heiri Stapfer](#) – und die beiden anderen Schweizer Aviatik Magazine «SkyNews.ch» – beispielsweise mit Artikeln von den namhaften Historie-Kennern [Peter Brotschi](#), [Erich Gandet](#), [Daniel Ruhier](#) ([HistAero.ch](#)) und [René Zürcher](#) – und die «AeroRevue» als Informationsquelle.

Angaben zur Einsatzzeit der Flugzeuge und Helikopter, die Werknummern sowie gegebenenfalls weitere Informationen darf der Verfasser der Liste mit dem am 3. August 2022 erteilten Einverständnis auch von der namhaften, von [Hermann Keist](#) gepflegten Website [Schweizer Luftwaffe](#) übernehmen. Auf seiner Website sind sämtliche Luftfahrzeuge der Schweizer Luftwaffe aufgelistet, jede einzelne Maschine, inklusive Bemerkungen zum Verbleib nach der Ausmusterung.

Hinweis: Die vom Verfasser der Liste in der Spalte «Bemerkungen» eingetragenen, ergänzenden Informationen stammen in der Regel aus den verschiedensten öffentlichen Quellen und sind keine offiziellen Informationen der Luftwaffe oder des VBS.

Unterstützung bei aktuellen Fragen bekommt der Verfasser dieser Liste von [Urs Wüst](#), Chef Luftfahrzeuge – C NSF in der Op Zen (AOC) der Luftwaffe. Seit Herbst 2020 erhält er sporadisch auch sehr wichtige und interessante Hinweise von [Major Donat Achermann](#), Berufsbordoperateur und Bereichsverantwortlicher Bordfotografie bei der Luftwaffe, Fachdienst Luftaufklärung, seit Mai 2023 ebenfalls von [Oberstlt Daniel Böhm](#), Chef Einführung ADS 15 und schliesslich auch seit Mai 2023 von [Oberst a D Beat Neuenschwander](#), Militärpilot beim UeG und von 1990 bis zu seiner Pensionierung 2005 Planungschef im Kommando der Luftwaffe. Ergänzungen bekommt der Verfasser seit Frühjahr 2024 auch vom Aviatik-Spezialisten [Marc Küpfer](#), Jet-Flugzeugmechaniker als Milizsoldat a D bei der Luftwaffe.

Im zivilen Bereich, beispielsweise auch bei Fragen zu den HB-Immatrikulationen und den Werknummern einzelner Luftfahrzeuge ist der Verfasser der Liste seit September 2018 dankbar für die wertvolle Unterstützung von [Bernhard Baur](#), Technical Specialist & Webpublisher beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL. Wertvolle Hinweise insbesondere zu ausländischen zivilen Immatrikulationen von ausgemusterten Flugzeugen der Schweizer Luftwaffe bekommt der Verfasser auch vom Flugzeugfotograf [Christoph Kugler](#) ([www.airpic.ch](#)).

Für kompetente Auskünfte darf der Verfasser der Liste auf die Unterstützung von [Kurt Dätwyler](#) und [Urs Ritter](#) vom FLIEGER FLAB MUSEUM ([www.afc-fliegermuseum.ch](#)) in Dübendorf (ZH) zählen. Die beiden Fachleute sind im Museum professionell im Rahmen der Stiftung Museum und Historisches Material der Luftwaffe (MHMLW) tätig. Ab Mai 2013 flossen während rund zwei Jahren und dann wieder ab 2025 auch Hinweise vom damaligen Archivmitarbeiter [Hans Gerber](#) zu den Typenbezeichnungen der Flugzeuge aus der Pionierzeit der Fliegerabteilung von 1914 bis etwa Ende der 1910er-Jahre in die vorliegende Liste ein. Als freiwilliger Mitarbeiter recherchierte Hans Gerber stunden- und tageweise in den Archiven des Museums. Ebenso bekommt der Verfasser seit März 2023 kompetente Informationen von [Markus Rohrer](#) vom Fliegermuseum Altenrhein FMA ([www.fliegermuseum.ch](#)). Der Verfasser darf auch Unterstützung mit sehr wertvollen Hinweisen, Ergänzungen und Hintergrundinformationen aus erster Hand von Oberstlt a D [Jürg «Studi» Studer](#), Direktor vom MUSÉE DE L'AVIATION MILITAIRE DE PAYERNE «Clin d'Ailes» ([www.clindailles.ch](#)) und ehemals Fluglehrer bei der Luftwaffe, entgegennehmen. Des Weiteren fliessen sehr wertvolle Informationen von [Hansruedi Dubler](#) aus Illnau, Aviatik-Buchautor, ehemals Militär- und Swissair-Pilot und Kenner der Schweizer Luftfahrt-Historie, in die Zusammenstellung ein.



Ab Frühling 2021 standen viele vom Buchautor [René Zürcher](#) angebotene Luftwaffen-Dokumente der Direktion der Militärflugplätze (DMP), Sektion Flugmaterial zur Verfügung, auf denen das Datum der Ablieferung und jenes der Ausserdienststellung der Flugzeuge und Helikopter ersichtlich ist. So konnten diese Angaben schrittweise bei jeder einzelnen Maschine ergänzt werden. Der seit 2008 pensionierte René Zürcher ist Spezialist der internationalen Militärluftfahrt mit 35-jähriger Tätigkeit beim Nachrichtendienst der Luftwaffe.

Schweizer Luftwaffe

Militärische Kennungen

Ebenfalls seit Frühling 2021 darf der Verfasser der Liste kompetente Informationen über die Aufklärungs-Drohnen-Systeme 90 und 95 und deren Vorläufern von Herr [Markus Leupi](#) entgegen nehmen. Herr Leupi ist auf dem Militärflugplatz Emmen professioneller Drohnenlenker und war bei der Einführung der Drohnen bei der Schweizer Luftwaffe von Anfang an dabei.

Dank des Verfassers: Das vorliegende Dokument wird mit diesem namhaften Support von kompetenter Stelle der Luftwaffe akkurat und breit abgestützt – [Merci !](#)

Cockpit

Das Luft- und Raumfahrt-Magazin der Schweiz «Cockpit» gibt es seit 1959 und bietet jeden Monat alles über die zivile und militärische Luftfahrt. Die besten Bilder und Reportagen über die Schweizer Luftwaffe, historische Themen, Reportagen über Airshows und Flugplätze aus aller Welt finden exklusiv und prominent ihren festen Platz.

Weitere Informationen → www.cockpit.aero

SkyNews.ch

Seit 2004 informiert «SkyNews.ch» umfassend über neue Entwicklungen, Zusammenhänge und Ereignisse der Schweizer Aviatik mit informativen Texten und packenden Bildern. Chefredaktor Hansjörg Bürgi, der seit 1980 als Luftfahrtjournalist tätig ist, und sein Team von zwei festangestellten Redaktoren und rund 50 Freelancers in allen Landesteilen und für alle Bereiche der Aviatik zuständig, fühlen jeden Monat den Puls der Luftfahrt in der Schweiz. Seit der Januar Ausgabe 2024 erscheinen in SkyNews.ch neu auch Reportagen und Hintergrundbeiträge von Jetstream-Autoren.

Weitere Informationen → www.skynews.ch

AeroRevue

Die «AeroRevue» ist als offizielles Publikationsorgan des Aero-Club der Schweiz (AeCS) das meistgelesene und grösste Aviatik-Magazin der Schweiz. Die «AeroRevue» erscheint sechs Mal pro Jahr. Alle «AeroRevue» der letzten Jahre sind ab Ausgabe 01/2022 frei zugänglich. Frühere Ausgaben von 01/1906 – 12/2013 können gekauft und jene von der Ausgabe 02/2014 – 04/2022 können in einer Vorschau aufgerufen werden. Weitere Informationen → <https://www.aeroclub.ch/media/aerorevue/>

CONTACT

Die Vereinszeitschrift [CONTACT](#) der Commemorative Air Force (CAF) – Swiss Wing berichtet nicht nur über das Hauptthema des CAF, den Warbirds der US-amerikanischen Streitkräfte, die gut recherchierten Beiträge des Redaktors Kuno Gross und seinen Autoren haben oft auch einen Bezug zur Schweizer Luftwaffe. → www.caf-swisswing.ch

Hans Prisi

Sehr viele detaillierte Informationen zu den bekanntesten der ausgemusterten Typen der Schweizer Luftwaffe, sogar zu jedem einzelnen Flugzeug anhand der Kennung, findet man in den exzellenten Publikationen von Hans Prisi († 10. März 2018). Er stellte in seinen Werken die folgenden Maschinen vor: Bucker Jungmann und Jungmeister, C-36, Vampire und Venom, Hunter und Mirage III.

Georg Hoch

Der Autor Georg Hoch aus CH-1530 Payerne (VD) war Instruktor der Luftwaffe. Seine Fachgebiete umfassten die Flugzeugbewaffnung, Flugzeugstruktur- und Kriegsreparaturen. Er hat mehrere Bücher zum Thema Schweizer Luftwaffe verfasst. Im Buch «Die Messerschmitt Me 109 in der Schweizer Flugwaffe – Ein Stück Zeitgeschichte» findet man viele Daten und Bemerkungen zu jeder einzelnen Me 109, die in unserem Land verwendet wurde, geordnet nach den Kennungen in einer grossen Tabelle am Schluss des Buches. Und in seinem letzten, ebenfalls sehr namhaften Werk «Farbgebung und Kennzeichen der Schweizer Militäraviatik 1914-1950» findet man am Schluss des Buches die wohl beste, bis anhin veröffentlichte Liste mit allen Flugzeugnummern (den militärischen Kennungen) und den zugehörigen Details sämtlicher Propellermaschinen, die bei uns im Einsatz waren. Georg Hoch gab im Herbst 2013 dem Verfasser der vorliegenden Liste die Bewilligung, Angaben aus seinen Büchern zu übernehmen.

Weitere Bücher

Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914

Herausgegeben von der Abteilung der Militärflugplätze Dübendorf, Ausgaben 1974, 1975 und 1979

Bearbeitet von Jakob Urech, Zeichnungen von Emil Hunziker, Verlag Th. Gut & Co., CH-8712 Stäfa (ZH)

Dem Verfasser der vorliegenden Liste steht privat von diesem Werk leider nur die zweite Auflage 1975 zur Verfügung. Es gab aber noch eine dritte, aktualisierte Ausgabe. Obwohl es sich bei diesem grossartigen Buch um so etwas wie ein «Standardwerk» zum Thema Schweizer Militärflugzeuge handelt, finden sich einige Ungenauigkeiten und Fehler. Das tut dem wertvollen Werk aber absolut keinen Abbruch.

Das Buch ist heute leider nicht mehr bestellbar. Man findet es als Occasion manchmal noch in einem Buchantiquariat, als Angebot an Airshow-Verkaufsständen oder auf Onlinehandelsplattformen.

UNO ZERO ZERO / Ein Jahrhundert Schweizer Luftwaffe

Eine umfangreiche Historie-Dokumentation wurde von der Kommunikation Luftwaffe anlässlich des 100-Jahre-Jubiläums der Luftwaffe erstellt und im November 2013 als Buch beim Verlag AERO Publications GmbH, Oberteufenerstrasse 58, CH-8428 Teufen-Zürich, Website www.aeropublications.ch herausgebracht. ISBN 978-3-9524239-0-5

Mirage / Das fliegende Dreieck

Autoren: Olivier Borgeaud und Peter Gunti / Mai 2011 / ISBN 978-3-85545-157-9

Ein eindrückliches Werk, das nicht nur detailliert die Entwicklungsgeschichte der Mirage, die Evaluationsphase in der Schweiz bis zum Typenentscheid und das politische Hick-Hack samt der in der Schweizer Presse breitgeschlagenen «Mirage-Affäre» aufzeigt, sondern dann vor allem alle für die Schweizer Luftwaffe beschafften Varianten Mirage IIIC, IIIS, IIIRS, IIIBS und IIIDS in allen Details beschreibt und mit Grafiken und vielen tollen Fotos illustriert. Die Schweiz besass mit der Mirage III in den Zeiten des Kalten Krieges die modernsten und leistungsstärksten Jagdflugzeuge in Europa. Am Schluss des Buches werden sämtliche hergestellten und weltweit bei den verschiedenen Luftstreitkräften eingesetzten Mirage-Versionen von der Mirage I bis 5, inklusive Derivate aufgelistet, ebenso wird eine Flottenliste mit allen Schweizer Mirage III und ihren Eckdaten präsentiert.

Vertrieb durch: Mirage-Verein Buochs, CH-6374 Buochs, www.mirage-buochs.ch / Olivier Borgeaud, Studenweg 12, CH-4852 Rothrist, mirage@swissonline.ch
BUAG, Grafisches Unternehmen AG, Täferstrasse 14, CH-5405 Baden-Dättwil, info@buag.ch

L'histoire des Mirage suisses

Realisierung: Laurent Baudillon / Autoren: Laurent Baudillon und Luc Leonardi / Malheureusement, l'édition de ce livre n'est plus disponible.

Das im Juni 2010 in französischer Sprache erschienene Buch hat Laurent Baudillon zu Ehren und als Andenken an den Schweizer Mirage-Piloten Aridio «Pello» Pellanda signiert, der am 6. Januar 2010 im Alter von 75 Jahren verstorben ist. Baudillon pflegte mit «Pello» intensive Kontakte beim Zusammenstellen von Informationen zu seinem Buch. Das Werk entstand auch in Zusammenarbeit mit dem Kommandanten der Luftwaffe von 1992-1999, Fernand Carrel, der selber von 1967 bis 1988 die Mirage IIIS pilotierte. Das Buch ist reich mit Fotos der beschafften Varianten Mirage IIIC, IIIS, IIIRS, IIIBS und IIIDS bebildert, ergänzt mit vielen perfekt gezeichneten Seitenrissen von vielen Mirage III-Versionen, insbesondere auch solchen mit Spezialbemalungen. Eine wahre trouvaille auch für Modellbauer.

Das Buch ist heute leider nicht mehr bestellbar. Man findet es als Occasion manchmal noch in einem Buchantiquariat, als Angebot an Airshow-Verkaufsständen oder auf Onlinehandelsplattformen.

Ready to Fight / Der Schweizer Raumschutzbjäger F-5E Tiger II

Autor: Oberst a D Beat Neuenschwander / Erstauflage Mai 2023 / ISBN 978-3-9525241-4-5

Es ist das erste umfassende Buch über den Northrop F-5E/F Tiger II der Schweizer Luftwaffe mit rund 270 teilweise noch unveröffentlichten Fotos. Die Geschichte der vergangenen 45 Jahre bis zur heutigen Verwendung des ehemaligen Raumschutzbjägers (Stand 2023), wird von Autor aufgezeigt. Beat Neuenschwander, Pilot mit Leib und Seele, gehörte 1979 zu den Teilnehmern des ersten F-5E-Umschulungskurses und war ab 1980 erster Kommandant der ersten operationellen Tiger-Staffel in der Schweiz und war Tiger- Luftkampfinstruktor. Ab 1990 bis zu seiner Pensionierung 2005 wirkte er als Planungschef im Kommando der Luftwaffe und flog den F-5E bis 2001.

Buchvorstellung und Bestellung: Verlag AERO Publications GmbH, Oberteufenerstrasse 58, CH-8428 Teufen-Zürich, Website [Aero Publications GmbH](https://aeropublications.ch)

Schweizer Luftwaffe / Evaluieren-Erproben-Entscheiden / Die Geschichte der Flugzeugbeschaffungen seit 1946

Autor: René Zürcher / Erstauflage 2020 / Verlag Müller Medien AG, CH-3780 Gstaad / ISBN 978-3-907041-78-9

Der Autor tritt 1973 in den Nachrichtendienst der damaligen Flieger- und Flabtruppen ein. Diese 35-jährige Tätigkeit bis zu seiner Pensionierung 2008, verbunden mit zahlreichen weltweiten Reisen formten René Zürcher zu einem anerkannten Spezialisten der internationalen Militärluftfahrt. Er war zudem bei sämtlichen Evaluationen der letzten Jahrzehnte in irgendeiner Form beteiligt.

Bezugsquelle: rene.zuercher@hotmail.com

Das Düsenkampfflugzeug P-16 / Vom P-16 aus Altenrhein zum französischen Mirage / Die Kampfflugzeuge im Kalten Krieg

Autor: Felix H. Meier / Erstauflage 2019

Nach kurzer Tätigkeit im Informationsdienst des Ausbildungschefs der Armee wurde der Autor 1982 Chef Dokumentationsdienst im damaligen Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Trp), die 1996 die allgemein übliche Bezeichnung Luftwaffe erhielten. Felix H. Meier wurde Redaktor der «Luftwaffenzeitung». Er ging 2007 in Pension.

Bezugsquelle: felixhmeier@gmail.com

Bücker in der Schweiz

Autor: Ulrich Wenger / Erstauflage Mai 2018

Alle Bü 131 Jungmann und Bü 133 Jungmeister, die bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz waren, werden in zwei Bänden reich bebildert vorgestellt, inklusive ihren zivilen Karrieren nach der Ausserdienststellung.

Bezugsquelle: u.wenger@bluewin.ch

Gebrochene Flügel / Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe

Autor: Peter Brotschi / 6. Auflage 2014 / ISBN 978-3-280-06126-8

Von 1914 bis heute verzeichnete die Schweizer Luftwaffe rund 400 Flugunfälle. Dabei sind über 350 Besatzungsmitglieder, Passagiere sowie Personen am Boden ums Leben gekommen. Peter Brotschi, Aviatikjournalist und Fliegeroffizier, hat Tausende von Aktenseiten gesichtet und überlebende Besatzungsmitglieder befragt. Damit hat er erstmals die Geschichte der militärischen Flugunfälle in der Schweiz komplett aufgearbeitet. Von 1994 bis 2002 war Peter Brotschi Chefredaktor der «AeroRevue».

Bezugsquelle direkt beim Autor: pb@peterbrotschi.ch

Fliegerbewaffnung / Flugzeuge und Bewaffnung der Schweizer Luftwaffe 1914 bis heute

Autor: Jürg Studer / 1. Ausgabe September 2022 / ISBN 978-3-907041-82-6

Das reich bebilderte Buch stellt auf über 350 Seiten in vier Kapiteln die geschichtliche Entwicklung der Luftwaffe und ihrer Struktur vor, gibt Einblick in die Funktionsweise der Bewaffnung und beschreibt die Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe und deren Bewaffnung von 1914 bis heute. Es veranschaulicht auf eindruckliche und anschauliche Weise den Weg vom Karabiner bis zur modernen Radar-Lenkwafe. Zudem erklärt es in verständlicher Art die Funktionsweise der historischen und modernen Bewaffnung der Schweizer Militärflugzeuge.

Buchvorstellung und Bestellung: <https://fliegerbewaffnung.ch/buch/>

Die Flugzeuge von Robert Wild / Die Geschichte eines der erfolgreichsten Schweizer Flugzeugkonstrukteure

Autor: Hans Weder / 1. Ausgabe September 2022 / Eigenverlag / ISBN 978-3-033-09226-6

Robert Wild war ein Schweizer Flugzeugkonstrukteur, der eines der bedeutendsten Aufklärungs- und Trainingsflugzeuge des Ersten Weltkriegs entwickelte. Seine Flugzeuge wurden in Deutschland, in der k. u. k. Doppelmonarchie (Österreichisch-Ungarische Monarchie), in Italien und Russland sowie in der Schweiz hergestellt und eingesetzt. Im kleinen Team von Hauptmann Theodor Real, dem Kommandanten der neu gegründeten Schweizer Fliegerabteilung, half er 1914 mit, die Fliegertruppe aufzubauen. Seine Maschine wurde zum Standard-Ausbildungsflugzeug unserer Luftwaffe. Insgesamt 44 Wild-Doppeldecker der Varianten W, W-S, W-T, W-TS und eine «Spezial» waren bei der Fliegertruppe im Einsatz.

Vertrieb durch: Buchversand CH-Luftfahrt, Winklerstrasse 2 B, 8424 Embrach, buchversand@ch-luftfahrt.ch, www.ch-luftfahrt.ch (→ Die Website ist zurzeit leider offline, Abklärungen zur Bestellmöglichkeit des Buches laufen).

1939 – 1945 / Fremde Flugzeuge in der Schweiz / Landungen und Abstürze

Autor: Dani Egger, 2018, Widnau (CH) / Eigenverlag, www.warbird.ch / ISBN 978-3-033-06824-7

Das Buch gibt Einblick in einen bisher kaum bekannten Teil der Schweizer Geschichte. Die Ereignisse der 55 abgestürzten und 186 notgelandeten Maschinen während den Kriegsjahren sind kaum bekannt. Die Erlebnisse der rund 1620 Besatzungsmitglieder verschiedenster Nationen geraten in Vergessenheit. Erstmals werden alle Ereignisse in einem Buch aufgeführt. Mit über 1600 Fotos und Dokumenten ist es eine einzigartige Informationsquelle. Auf beinahe 300 Seiten sind sämtliche 241 Ereignisse im Detail aufgeführt.

Buchvorstellung und Bestellung: www.warbird.ch/buch

Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1914 – 1919

Autoren: Hansruedi Dubler und Kuno Gross / 1. Ausgabe Mai 2022 / ISBN 978-3-754-31124-0

Tausende von Aktenseiten sowie Hunderte von Zeitungsartikeln bildeten die Grundlage für dieses Buch, das nicht nur die Ereignisse um die 45 fremden Flugzeuge, die in der Schweiz landeten oder abstürzten, sondern auch die insgesamt elf Bombenabwürfe und zwei Ereignisse mit Fesselballonen im Detail behandelt. Auch auf die problematische Situation der Schweizer Fliegerabteilung und der Flugabwehr wird eingegangen.

Buchvorstellung und Bestellung: www.warbird.ch/buch

Bilder als Grafiken von den Mitteln

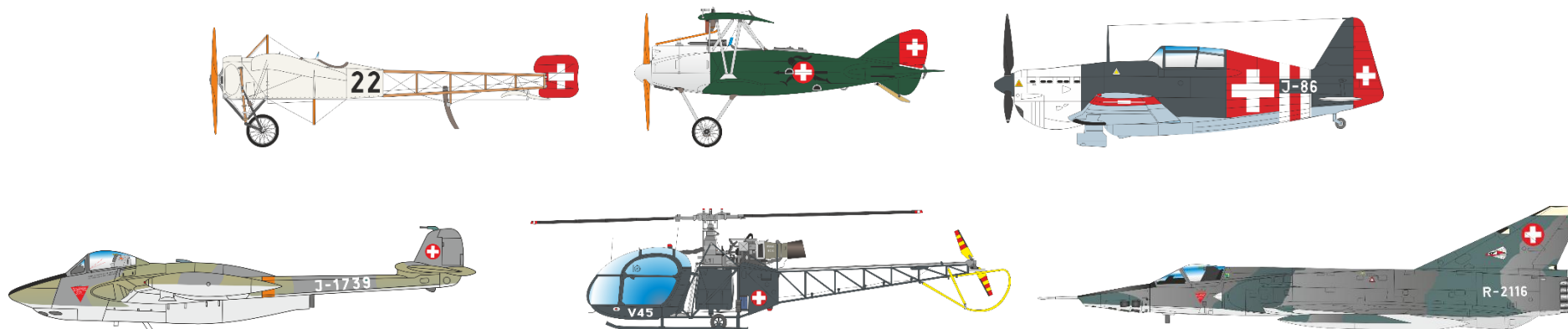
Was in der vorliegenden Liste fehlt, sind Bilder von diesen Mitteln, denn es wäre natürlich interessant, wenn man auch wüsste, wie die Maschinen aussehen. Doch das würde den Rahmen sprengen. Der Verfasser kann dazu aber einen Vorschlag machen:

Schon in den 2000er-Jahren, während meiner aktiven Zeit bei der Kommunikation Luftwaffe, machte ich Bekanntschaft mit Stefan Keller, dem Regionalverbandspräsidenten (seit 2006) vom Modellflugverband Bern Oberland Wallis (BOW), weil ich seine drei fantastischen Poster mit den farbigen Seitenansichten von allen Flugzeugen und Helikoptern der Schweizer Luftwaffe von 1910 bis 2010 kennen und schätzen lernte. Er hat als hobbymässiger Aviatik-Grafiker alle Maschinen selber am PC entworfen. Auf seinen Postern steht bei allen Flugzeugen und Helikoptern die Typenbezeichnung, die Anzahl beschaffter Maschinen und ihre Einsatzdauer. Ein paar Beispiele werden hier präsentiert. In der Folge hat Stefan seine Seitenansichten grosszügigerweise der Luftwaffe für diverse Dokumentationen und vor allem auch für Bücher zur Geschichte zur Verfügung gestellt. Und seine Poster sind nach wie vor erhältlich:

Die drei je 70 cm x 100 cm grossen Poster mit dem Titel «Flugzeuge der Schweizer Fliegertruppe» sind in die drei Epochen 1910-1935, 1936-1948 und 1949-2010 aufgeteilt, kosten einzeln je CHF 25 oder als komplettes 3er Set CHF 60 (plus CHF 15 Versandkosten) und können direkt bei ihm über die folgende Adresse bestellt werden:

Stefan Keller, Chalbermoos 85, CH-3636 Längenbühl
Telefon +41 78 703 67 74, E-Mail modellbau@bluewin.ch

Er bietet auf Wunsch auch personalisierte Bilder und Poster an, beispielsweise mit allen im Zweiten Weltkrieg eingesetzten Flugzeugen. Oder auch mit nur einer einzelnen Maschine und individuellem Text.



Benennung der Luftwaffe

Im Laufe der Zeit wurde die heutige Schweizer Luftwaffe mehrmals umbenannt:

1914 bis 1924	Fliegerabteilung (FI Abt)
1925 bis 1936	Fliegertruppe (FI Trp)
1936 bis 1995	Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Trp) *
Seit 1996	Luftwaffe (LW)

* *bzw. Flugwaffe (fliegender Teil)*

Bezeichnungssystem der Mittel

Das aktuelle System zur Kennzeichnung von Flugzeugen der Luftwaffe wurde Ende 1938 entwickelt und 1939 als neues System eingeführt. Ein vorgesetzter Buchstabe (Präfix) gibt seither Auskunft über den Verwendungszweck der Maschine. Die Nummern wurden wieder in Gruppen den Maschinen zugeteilt. Bei Maschinen, die sich schon im Einsatz befanden, wurden die Buchstaben unter Beibehaltung der Nummer vorgesetzt. Umnummerierungen wurden selten gemacht; die Pilatus P-2 und die Maschinen der KAB- Reihe waren die grössten Serien von Flugzeugen, die eine neue Kennung erhielten. An dieser Form der Nummerierung hat sich bis zum heutigen Tage nur wenig geändert.

A	Ausbildung Anfänger-/Schulflugzeug
B	Bomber ¹⁾ Mehrmotoriges Mehrzweckflugzeug
C	Carrier ²⁾ Einmotoriges Mehrzweckflugzeug
D	Drohne
E	Erprobung ³⁾
J	Jäger Jagd-/Kampfflugzeug, Jagdbomber
KAB	Kampfbeobachtung Kampffeld- und Artillerie Beobachtung

R	Reconnaissance Aufklärer
T	Transport Transportflugzeug und -helikopter
U	Umschulung Übungs-/Trainingsflugzeug
V	Verbindung Verbindungsflugzeug
X	Trainings Mock-up
Z	Zieldrohne Zielflugkörper (von der KTA betrieben)

Diese Buchstaben werden durch eine Reihe mit zwei bis vier Ziffern ergänzt. Mit der Einführung der De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 1 im Jahre 1946 wurden erstmals vierstellige Nummern verwendet. Seither sind bei allen Jet-Jagdflugzeugen vier Ziffern üblich. Die erste Ziffer ergibt den Flugzeugtyp. Die nächsten drei sind für den Subtyp und die einzelnen Flugzeuge, mit der ersten und zweiten teilweise für den Subtyp; und die dritte und vierte für die einzelnen Flugzeuge.

- 1) Der Begriff «Bomber» für die Maschinen mit den Kennungen B-1 bis B-8 kann irritieren, denn bei einer Siebel Si 204 D-1 oder der Beechcraft C-45F und C18S denkt man kaum an ein Bomber-Flugzeug. Die Beechcraft wurde zwar in den USA beispielsweise für die Ausbildung von Bombenschützen verwendet und es gab auch einen Erdkampfbomber-Prototypen, aber man denkt bei diesen Maschinen eher an Transportflugzeuge. Bei den anderen Typen kann man hingegen schon von einem Jagdbomber oder einem leichten Bomber sprechen. Möglicherweise stand das «T» für Transport und das «V» für Verbindung bei der Vergabe der B-Kennungen in den 1940er Jahren noch nicht zur Verfügung. Aber das ist nur eine Vermutung des Verfassers.
- 2) Steht für «Träger-Flugzeuge», die je nach Typ unter anderem zum Schleppen von Zielen eingesetzt werden.
- 3) Ob E wirklich für «Erprobung» steht, ist nicht verifiziert, aber wahrscheinlich.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
1 bis 10	Kugelballone		Ab 1900			Ab 1915 mit Präfix «K-» bei der Kennung. Die Ballone wurden meist mit einem Namen bezeichnet, z.B. Vagabund, Bise, Föhn usw. Die Nummerierung der Ballontruppe lief eigenständig und hatte nichts mit den Nummern der Fliegerabteilung zu tun.
11 bis 20	Drachenballone		Ab 1900			Ab 1915 mit Präfix «D-» bei der Kennung. Bei der Nummerierung gibt es aber Unklarheiten, denn am 07.10.1918 um 09.46 Uhr wurde bei Miécourt (damals BE, heute JU) ein Fesselballon abgeschossen, der zur Kategorie der Drachenballone gehörte, aber die Kennung D 6 (ohne Bindestrich) erhielt. Dieser Beobachtungsballon wurde ungefähr 500 Meter von der Deutschen Grenze entfernt auf Schweizer Gebiet von einem deutschen Jagdflugzeug, vermutlich einer Albatros D.Va in Brand geschossen, wobei Leutnant Walter Flury von der Ballonpionierkompanie 2 den Tod fand. Die Ballone wurden meist mit einem Namen bezeichnet, z.B. Vagabund, Bise, Föhn usw. Die Nummerierung der Ballontruppe lief eigenständig und hatte nichts mit den Nummern der Fliegerabteilung zu tun.
21	Henri Farman H.F.20 (1913)	146	05.08.1914	19.05.1916	1	Der Kriegsausbruch in Europa Ende Juli 1914 verlangte nach Sofortmassnahmen. Nach der Mobilmachung wurde den privaten und requirierten Flugzeugen, die man als «diensttauglich» befand, umgehend eine Nummer zugeteilt. Eine Nummerierung von «Luftfahrzeugen» von 1 bis 20 gab es, wie oben gezeigt, bereits bei der Ballontruppe. Die Nummerierung der Flugzeuge begann folgerichtig mit der 21 und wurde fortlaufend nummeriert. Bis zur Nummer 32 handelte es sich durchwegs um requirierte oder internierte Flugzeuge. Zu jener Zeit wurden bei den ersten Maschinen der Fliegerabteilung während ihrer Aufbauphase (bis Februar 1917) allerdings noch keine Nummern angebracht. Wie Fotos zeigen, wurde die Kennung 21 bei dieser Henri Farman H.F.20 jedoch am Seitensteuer über dem Schweizer Kreuz aufgemalt. Doch dies war für lange Zeit eine Ausnahme. Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde diese Maschine vom Typ Henri Farman H.F.20 am 04.02.1916 Leutnant Henri Kramer zugeteilt. Gemäss den Notizen in seinem Flugbuch, welches die im Jahr 1916 bei der Fliegerabteilung absolvierten Flüge auflistet, fliegt Kramer allerdings immer nur mit den beiden Doppeldeckern LVG B.I «Schneider» und Haefeli DH-1. Der Pilot und Besitzer des Apparates, Marcel Lugin rettete am 01.08.1914 den mit Schwimmern versehenen Farman H.F.20 der Société Suisse de Navigation Aérienne (S.S.N.A.) mit einem handstreichartigen Schiffstransport vor der französischen Beschlagnahme in Evian. Eine Woche später holte er den in Lausanne auf Räder gestellten Doppeldecker ins Berner Beundenfeld, wo dieser mit der ersten Nummer 21 in die acht Flugzeuge zählende Schweizer Militärflotte integriert wurde. Sein Flugzeug wurde kurz zuvor, am 05.08.1914 zu einem Schatzpreis von 29'000 Franken requiriert. Dieser Doppelsitzer mit einem Motor vom Typ Gnome 7 L – 80 PS Nr. 3053 wurde bei der Fliegerabteilung für Schulung und Training verwendet. Nach einer Capotage vom 19.05.1916 mit Pilot Adj Uof Oskar Locher wurde sie beschrieben und durch die Nummer 47 ersetzt. 1917 erfolgte jedoch ein Wiederaufbau bei der Ecole supérieure d'aéronautique et de construction mécanique in Lausanne. Diese Maschine wird in anderen Quellen fälschlicherweise mit Henri Farman H.F.22 oder

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						auch als Farman F-20 bezeichnet. Der H.F.22 war ein Einsitzer (siehe Terry C. Treadwell, British & Allied Aircraft Manufacturers of the First World War, n.p.) und auf den Bildern von Lugin's Flugzeug sieht man, dass es sich um einen Doppelsitzer handelte, weil zwei Personen im offenen Cockpit sitzen.
22 und 23	Blériot XI-2		1914	1919	2	Dieser zweiplätzig Flugzeugtyp war bei der Gründung der schweizerischen Fliegerabteilung im Jahr 1914 in zwei Exemplaren vorhanden. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung Blériot XI-b lässt sich nicht verifizieren. Eine Replika (ohne Kennungs-Nr.) mit einem Motor vom Typ «Le Rhône JB» von 110 PS gehört heute (2023) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es handelt sich um einen Nachbau, der in der Zeit vom 19.04.1990 bis 10.02.1994 in rund 9500 Arbeitsstunden von der Seniorengruppe Buochs und Interlaken für das Museum realisiert wurde. Dieser Nachbau entspricht der Nr. 22, hat aber einen anderen Motor, weil das Original nicht mehr beschaffbar war. In der Schweiz existiert ausserdem noch heute (2022) auch die flugtüchtige, einplätzig Blériot XI von Hans Furrer aus Oberwil (BL). Mit Herstellungsjahr 1999 wurde sie am 23.03.1999 als HB-RCV im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Furrer hat diese Replika in eigener Regie nach Zeichnungen von Rozendaal, welche er 1911 in der Zeitschrift «Der Motorwagen» veröffentlichte, nachgebaut. Rozendaal vermass eine Blériot XI von 1910. Diese Pläne sind im deutschen Museum in München archiviert. Den 6-Zylinder-Anzani-Motor hat Furrer nicht selbst gebaut, aber er hat ihn total revidiert. Es handelt sich um ein Original und wahrscheinlich ist er heute (2019) der einzige noch existierende 6-Zylinder Anzani 6B, der noch betriebsbereit ist. Hersteller: Anzani Courbevoie, Seine (F) / Baumuster: Anzani 6B, 60 PS, Serie-Nr: 7761, Baujahr 1914. Hans Furrer hatte seine Blériot am 16./17.08.2019 zur Jubiläumsfeier «200 Jahre Waffenplatz Thun» ausgestellt, zusammen mit drei anderen Flugzeugen aus den Anfängen der schweizerischen Fliegerabteilung.
22	Blériot XI-2		03.08.1914	12.12.1917	-	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Adjutant Albert Cuendet zugeteilt. Der Apparat wurde an der Landesausstellung in Bern von der Firma Blériot Aéronautique, Surresnes (Seine) requiriert. Bei der Gründung der schweizerischen Fliegerabteilung im August 1914 wurde das Flugzeug vom Eigentümer Leutnant Marcel Lugin erworben, welcher auch das Pilotenbrevet besass. Es diente anfänglich zur Hauptsache für Grenzüberwachungsflüge und später für das Training. Das zweiplätzig Flugzeug war mit einem 9-Zylinder-Rotationsmotor des Typs Gnôme T-9 mit einer Leistung von 100 PS ausgerüstet. Andere Quellen nennen wohl fälschlicherweise den Gnôme Monosoupape F-2 oder den B-2. Die Kennung Nummer 22 wurde, wie derzeit üblich, nicht aufgemalt. Es existiert zwar ein Bild von einem Blériot XI mit zufälligerweise einer hinter dem Cockpit auf dem Rumpf aufgemalten Ziffer 22, doch dabei handelt es sich um die Maschine des Franzosen Georges Legagneux, mit der er an der Zürcher Flugwoche in Dübendorf vom 22.-26. Oktober 1910 seine Flugkünste zeigte.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Das Cockpit war bei der Nr. 22 zwischen dem Piloten und dem Beobachter durchgehend offen. Dies im Gegensatz zur Nr. 23, bei welchem im Rumpf zwei einzelne Öffnungen für die beiden Sitze vorhanden waren. Ende 1917 musste die Ausserdienststellung infolge Materialermüdungserscheinungen angeordnet werden. Die Zelle wurde dem Altmaterial zugeführt. Das Triebwerk blieb erhalten und befindet sich als Ausstellungsobjekt im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Dort ist heute (2022) auch ein Nachbau des Blériot XI-2 (ohne Kennungs-Nr.) ausgestellt.
23	Blériot XI-2		03.08.1914	07.08.1919	-	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Leutnant Marius Reynold zugeteilt. Im August 1914 erfolgte der Ankauf (Schatzung: 27'000 Franken) dieses Flugzeuges vom Eigentümer Oskar Bider und die sofortige Indienststellung für Grenzüberwachungsflüge. Später war es mehrheitlich im Einsatz für das Pilotentraining und die Ausbildung von Beobachtern. Das zweiplätzig Flugzeug erhielt die Kennung Nummer 23 und wurde von einem 7-Zylinder Gnôme 80 «Lambda» Umlaufmotor von 80 PS angetrieben. Bei dieser Nr. 23 waren im Rumpf zwei Öffnungen für die beiden Sitze vorhanden. Dies im Gegensatz zur Nr. 22, bei welchem das Cockpit zwischen dem Piloten und dem Beobachter durchgehend offen war. Die Kennung Nummer 23 wurde, wie derzeit üblich, nicht aufgemalt. Es gibt zwar tatsächlich ein Bild mit einer hinter dem Cockpit auf dem Rumpf aufgemalten Ziffer 23, doch wurde sie erst nach dem Einsatz bei der Fliegerabteilung für einen der nachfolgend beschriebenen Anlässe, respektive Zweck angebracht. Ende 1919 kam es zur Ausserdienststellung, da die Fliegerabteilung inzwischen mit leistungsfähigerem Flugmaterial ausgerüstet war. In den 1930er-Jahren wurde der Blériot XI-2 nebst einem Fokker C.V-E für die Werbung von Luftschutztruppen in allen Landesteilen ausgestellt und genoss überall grosses Interesse. 1940, im Aktivdienst des Zweiten Weltkriegs, also mehr als zwanzig Jahre nach der Stilllegung, wurde diesem Apparat nochmals eine Flugbereitschaft erstellt. Anschliessend wurde die Maschine für die Bider-Film-Dreharbeiten vom Militärpiloten und Swissair-Flugkapitän Hans Kuhn von Dübendorf nach Spreitenbach geflogen. Die Maschine ist heute (2022) Eigentum des Verkehrshauses (VHS) in Luzern.
24	Morane-Saulnier Type H		03.08.1914	07.12.1919	1	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Leutnant Alfred Comte zugeteilt. Requiriert wurde der Apparat von Edmond Audemars. Schatzung: 25'500 Franken. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Hélène» ist ein schweizerischer Kosenamen. Wegen Alterung erfolgte im Dezember 1919 die Ausserdienststellung auf einem Aussenplatz. Leider wurde in der 1930er-Jahren dieses Flugzeug, ohne Einwilligung der Flugplatzdirektion Dübendorf, liquidiert und dem Altmaterial zugeführt. Angedacht wäre die Abgabe an ein

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Museum gewesen, wie Flottenlisten der Luftwaffe dokumentieren. Das für die Nr. 24 fälschlicherweise gelegentlich auch genannte Modell M.S.35 war ein Hochdecker-Trainingsflugzeug (Type AR) und wurde erst nach dem Ersten Weltkrieg produziert.
25	Grandjean L		05.08.1914	24.06.1915	1	Requiriert von René Grandjean und Oberst de Meuron. Das Flugzeug wurde bei der Übernahme durch die Fliegerabteilung von einem 60-PS-Oerlikonmotor, oder je nach Quelle, von einem Oerlikon 50 mit einer Nennleistung von 50 PS angetrieben. Die Bezeichnungen «L» (respektive «L-1» nach dem am 06.09.1914 erfolgten Einbau eines Rotationsmotors Gnôme mit 70 PS), lassen sich damit erklären, weil der Konstrukteur, Erbauer und Besitzer das Flugzeug für verschiedene Verwendungszwecke nach folgenden Konfigurationen mittels Wechselsätzen auslegte: Typ L mit Fahrwerk, Typ S mit Skiern und Typ W mit Schwimmern. Die eigentlich korrekte und ursprüngliche Bezeichnung des Schulterdeckers lautet «Grandjean No 3», denn es war das dritte von René Grandjean gebaute Flugzeug. In einer von Armin K. Keller und E. Rochat 2009 vorbereiteten, dann aber leider nie publizierten Neuauflage des Standardwerkes von Jakob Urech wurde die Maschine als «Grandjean T», respektive T1 bezeichnet, mit den Hinweisen auf den Typ T (Train) mit Radfahrwerk, Typ S (Ski) mit Skiern und Typ F (Flotteur) mit Schwimmern. Keller fand offenbar Unterlagen in französischer Sprache, in denen der Apparat so bezeichnet wurde. Mit Bezug auf die bei der Fliegerabteilung eingesetzten Maschine mit der Kennung 25 wurde aber die Bezeichnung «Grandjean L» (und L1) gebräuchlich. Im Bedarfsfall konnte zwischen Motor und Pilot ein Passagiersitz angebracht werden. Die Flugleistungen wurden dadurch, hauptsächlich im Steigflug, verschlechtert. Am 24.06.1915 unternahm der Pilot Lieutenant Marcel Lugin mit einem Beobachter auf diesem Notsitz einen Aufklärungsflug. Infolge Übergeschwindigkeit im Landeanflug klappten beim Abfangen der Grandjean kurz über dem Boden die beiden Tragflächen nach oben zusammen, was zum Absturz führte. Das Flugzeug erlitt Totalschaden. Der Pilot fand dabei den Tod, der Passagier Oblt Erwin von Känel wurde schwer verletzt ins Kantonsspital Zürich eingeliefert. Sein Spitalaufenthalt endete erst am 05.10.1915 und er begab sich auf einen Kuraufenthalt ins Ausland. In den Militärflugdienst trat er nie mehr zurück. Allerdings betätigte er sich später in der Zivillaviatik. Am 11.09.1932 verunglückte er mit einer Zivilmaschine tödlich. Erwin von Känel trat am 03.06.1915 in die Fliegerabteilung ein, wo er tags darauf während drei Wochen zum Beobachter ausgebildet wurde. Im Sommer 2013 flog erstmals ein von Michel Porchet aus Fiez (VD) gebauter Nachbau (Replika) von dieser Maschine wieder. Der erste offizielle Flug wurde am 30.08.2013 auf dem Flugplatz von Yverdon (VD) durchgeführt. Mit dem Bau des Flugzeuges wurde 1995 begonnen und konnte 2010 abgeschlossen werden. Die fertiggestellte Grandjean III wurde 2010, anlässlich des Jubiläumsfestes «CentenAir», in Salavaux (VD) erstmals der Öffentlichkeit gezeigt. Porchet verwendet die Bezeichnung Grandjean III. Diese Maschine mit Hauptstandort Yverdon-les-Bains, wo Michel Porchet Mitglied des dortigen «Air Clubs» ist, erhält am 20.09.2013 die zivile Immatrikulation HB-RGB (steht für René Grandjean Bellerive). Beim Motor handelt es sich um einen originalgetreuen Nachbau des Oerlikon-60-Motors (je nach

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Quelle 50 PS), mit dem auch das Original-Flugzeug anfangs ausgerüstet war. Dieser Vierzylinder-Boxermotor von 60/50 PS wurde unter der Leitung von Hansjörg Wieland in der «Lehrwerkstatt Mechanik» des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach hergestellt, die ursprünglich noch zum ehemaligen Festungswachtkorps (FWK) gehörte. Besonders anspruchsvolle Teile wie die Kurbelwelle und die Zylinder wurden jedoch in externen Firmen hergestellt, die Gussteile sogar in Italien. Das ganze Flugzeug war eine Projektarbeit des Technikums Yverdon und die Maschine hätte eigentlich an der Schweizer Landesausstellung Expo.02 vorgestellt werden sollen. Die Arbeiten an diesem Nachbau erwiesen sich aber als zu schwierig und zu aufwändig, um für diesen Termin bereits fertig zu werden. Am 14.12.2017 brachte das Schweizer Fernsehen SRF1 in der Sendung «Schweiz aktuell» einen Beitrag, in dem der falsche Eindruck erweckt wurde, dass der Erstflug des Nachbaus von Michel Porchet nach zwanzig Jahren Bauzeit gerade erst (also Ende 2017) erfolgt sei, was aber nicht der Fall war.
26	Aviatik P.14		03.08.1914	16.06.1916	1	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Korporal Adolf Schaedler zugeteilt. Der Apparat wurde an der Landesausstellung in Bern von der Automobil & Aviatik A.-G. Mühldhausen requiriert. Chefkonstrukteur des Doppeldeckers war der im Aviatik Werk Mühldhausen, Elsass (damals Deutschland) tätige Schweizer Ingenieur Robert Wild. Die Maschine wurde von einem wassergekühlten 100-PS-Mercedesmotor angetrieben. Am 16.06.1916 ereignete sich ein Landeunfall mit seitlichem Überschlag. Der Pilot Adj Uof Oskar Locher blieb unverletzt, das Flugzeug erlitt Totalschaden. Hinweis: Jakob Urech nennt in seinem Buch als Unfalldatum den 06.01.1917, hat dabei aber das Unfalldatum des Aviatik P.14 mit der Kennung Nr. 26 mit demjenigen des LVG B.I Nr. 28 (siehe dort) verwechselt. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung Aviatik B-II ist falsch. Ein «B» wurde für diesen Typ jedoch von der deutschen Fliegertruppe verwendet. Das «B» stand bei den Deutschen für Doppeldecker ohne Bewaffnung. Im Standardwerk «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914» von Jakob Urech wird einer Aviatik C-1 die Kennung 28 zugewiesen. In einer handschriftlichen Statistik der Fliegerabteilung für 15.08.1914 bis 01.09.1914, die im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) archiviert ist, gehört die Nummer 26 aber der «Aviatik» und die Nummer 28 der «Schneider», also der LVG B.I (eine Statistik-Notiz von Adj. Unt. Off. Bider, Chef des II. Geschwaders). Auch in einer von Armin K. Keller 2009 vorbereiteten, dann aber leider nie publizierten Neuauflage des Standardwerkes von Jakob Urech wird der von Keller als «Aviatik P» bezeichneten Maschine neu ebenfalls die Nummer 26 zugewiesen.
27	LVG B.I		03.08.1914	04.06.1915	1	An der Landesausstellung in Bern requiriert von LVG (Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG, Berlin), respektive erworben von dem in Hilterfingen (BE) am Thunersee geborenen Pilot Albert Rupp, der 1913 in Berlin bei der LVG einen leitenden Posten übernommen hatte. Bei diesem LVG B.I wurde der Kühler im Unterschied zur Nr. 28 auf der linken Seite montiert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die LVG B.I stürzte am 04.06.1915 beim Anflug auf Dübendorf aus einer Wolke mit abgestelltem Motor in Fällanden (ZH) im Gebiet Benglen ab. (Nach anderen Quellen stürzte das Flugzeug in Maur ab.) Die beiden Insassen, der Pilot Lt Moritz Vollenweider und sein Passagier Kpl Hans Probst wurden beim Aufprall sofort getötet. Die beiden wurden mit diesem Absturz zu den ersten uniformierten Todesopfern eines militärischen Flugunfalls. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung LVG C-III-1 «Schneider» ist falsch, denn «C-III» gehört zu einem Aufklärer mit Erscheinungsjahr 1915, der Zusatz «Schneider» bezieht sich auf den Schweizer Konstrukteur, also auf Chefingenieur Franz Schneider und gehört nicht zur Modellbezeichnung. Allerdings wurde dieses Flugzeug zu jener Zeit der Einfachheit halber selbst in offiziellen Dokumenten der Fliegerabteilung, wie z.B. in der Flugstatistik effektiv nur mit «Schneider» bezeichnet. Die Maschine wurde von einem wassergekühlten 100-PS-Mercedesmotor angetrieben.
28	LVG B.I		03.08.1914	06.01.1917	1	Vorführflugzeug, requiriert von LVG (Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG, Berlin). Im Standardwerk «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914» von Jakob Urech wird einer LVG C-III «Schneider» die Kennung 26 zugewiesen. In einer handschriftlichen Statistik der Fliegerabteilung für 15.08.1914 bis 01.09.1914, die im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) archiviert ist, gehört die Nummer 26 aber der «Aviatik» und die Nummer 28 der «Schneider», also der LVG B.I (eine Statistik-Notiz von Adj. Unt. Off. Bider, Chef des II. Geschwaders). Auch in einer von Armin K. Keller 2009 vorbereiteten, dann aber leider nie publizierten Neuauflage des Standardwerkes von Jakob Urech wird der von Keller als «LVG B-I Schneider» bezeichneten Maschine neu ebenfalls die Nummer 28 zugewiesen. Die LVG B.I wurde von einem wassergekühlten 100-PS-Mercedesmotor angetrieben. Bei dieser Maschine wurde der Kühler im Unterschied zur Nr. 27 auf der rechten Seite montiert. Eine Bestellung von 6 Exemplaren kam wegen dem Kriegsausbruch nicht mehr zur Ausführung. Betreffend Typenbezeichnung siehe Nummer 27. Am 06.01.1917 um 10.20 Uhr verunfallte diese Maschine auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH). Der Pilotenschüler Kpl Ernst Frick wollte aus einer Höhe von 2600 Metern im Gleitflug landen. Etwa 50 Meter über Grund legte er das Flugzeug über der Strasse Dübendorf-Gfenn in eine starke Kurve. Dabei kam die Maschine seitlich ins Rutschen. Das linke Rad verfring sich in einer Telegrafenerleitung, riss die Drähte und eine Leitungsstange mit. Die LVG B.I wurde beim Aufprall derart schwer beschädigt, dass sie abgeschrieben werden musste.
29	Hanriot H-1	7	29.01.1915	01.05.1915	1	Der in der Schweiz stationierte Monoplane mit Baujahr 1912 konnte am 15.01.1915 requiriert und vom Wiener Sportpiloten Hans Wanneck, der bei Kriegsausbruch einrücken musste, und dem Miteigentümer und Mittelsmann H. Doldt, Oerlikon angekauft werden. Offenbar war der bei der Automobil- und Aviatik-AG, Abt. Flugmaschinenbau in Mühlhausen (D) in Lizenz hergestellte und von einem Triebwerk vom Typ Argus As 70 mit einer Nennleistung von 80 PS (oder 70 PS, je nach Quelle) angetriebene Eindecker jedoch in einem so schlechten, vernachlässigten Zustand, dass von der Armee für die Instandsetzung 1420 Franken aufgewendet werden mussten. Der Kaufpreis wurde von Hauptmann Theodor Real deswegen zuvor von den offerierten 6000 auf 5000 Franken runtergehandelt, wie Akten im Bundesarchiv belegen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Das Flugzeug wurde am 29.01.1915 von der Truppe übernommen und sollte für das Piloten-training eingesetzt werden. Aber schon nach dreimonatigem Eintrag in den Bestand der Fliegerabteilung musste die Maschine infolge Alterung stillgelegt werden. Überdies sagte die Handradsteuerung für die Betätigung der Flächenwindung den Piloten nicht zu. Nur im April 1915 wurde an einem einzigen Tag während ganzen sechs Minuten mit der Aviatik-Hanriot H-1 geflogen, wie eine handschriftliche Statistik der Fliegerabteilung für die Zeit vom 03.08.1914 bis 17.07.1915, die im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) archiviert ist, belegt. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Taubе» ist eine Fehlinterpretation des Übernamens «Taupe» (Maulwurf), welcher die Maschine erhielt, weil sie vorwiegend am Boden blieb.
30	Maurice Farman MF.11	1257	11.08.1915	07.07.1916	1	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Adjutant Henry Pillichody zugeteilt. Der gegen 13 Uhr in Paris gestartete Doppeldecker der französischen Aéronautique Militaire mit der Kennung MF361 machte am Montag, 05.04.1915 mit der Besatzung Pilot Sergent Georges Félix Madon und dem Beobachter Caporal René Châtelain auf einem Überführungsflug nach einem Orientierungsverlust im Nebel um 18.15 Uhr in Porrentruy (Pruntrut / BE, heute JU) eine Notlandung. Es handelte sich um die erste Landung eines fremden Flugzeuges in der Schweiz während des Ersten Weltkriegs. Drei weitere folgten in diesem zweiten Kriegsjahr. Der Apparat wurde tags darauf von den Lt Marcel Lugin, Lt Félix Lüthi und dem Mechaniker Raoul Leclerc inspiziert, um ihn am Mittwochmorgen, 07.04.1915 nach Dübendorf (ZH) zu überfliegen. Doch schlechtes Wetter verhinderte dies. So wurde das Flugzeug demontiert und per Bahn nach Dübendorf speditiert, wo es am Sonntag, 11.04.1915 eintraf. Das Inventar ging mit Schreiben vom 12.04.1915 an den Armeestab in Bern mit vorgängiger Anfrage, ob der Apparat künftig in den Dienst der Fliegerabteilung gestellt werden darf. Ob der Apparat in Dübendorf tatsächlich erst am 11.08.1915 wieder in Betrieb genommen wurde, wie in den Listen der Direktion der Militärflugplätze (DMP), Sektion Flugmaterial ersichtlich ist, geht aus den Unterlagen nicht hervor. Möglicherweise handelte es sich um den 11.04.1915. Allerdings muss hinzugefügt werden, dass der Zustand der Maschine vor oder während der Überführung sehr gelitten hat und die Instandsetzung sehr kostspielig war. Dokumentiert ist, dass dieser Farman MF.11 am 16.04.1915 von der Fliegerabteilung fertiggestellt war. Nach Anfrage für einen Kauf von Frankreich wurde das Flugzeug der Schweiz als Geschenk überlassen. Das Flugzeug wurde von einem luftgeköhlten 8-Zylinder-Motor Renault R80, Serien-Nr. 48018, mit einer Nennleistung von 80 PS angetrieben. Der Doppeldecker wurde für Aufklärung und Schulung eingesetzt. Am 11.08.1915 machte ein Pilot mit ihr eine Notlandung bei Pruntrut (damals BE, heute JU) und am 09.09.1915 folgte gleich nochmals eine Notlandung im Höhragenwald bei Bachenbülach (ZH).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die Farman wurde am 07.07.1916 morgens um 07.00 Uhr auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH) bei einer Capotage beim Start nach dem Abheben zerstört. Der Pilot Lt Roger de Weck, der erst am 15.06.1916 zum Militärflieger ernannt worden war, wurde hinausgeschleudert und so schwer verletzt, dass er auf der Stelle starb. Der Motor wurde dem FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) als Ausstellungsobjekt übergeben. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Shorthorn» war nur für die englische Version des Royal Flying Corps gebräuchlich. Die Bezeichnung diente der Unterscheidung, Shorthorn für S.11 bzw. Longhorn für S.7.
31	Morane-Saulnier Type LH (MoS.3)		29.06.1915	07.12.1919	1	Nach einem Bombenangriff mit acht Granaten vom Kaliber 90 mm auf die Zeppelin-Hallen in Friedrichshafen (D) musste der Pilot Sous-Lieutenant Eugène Gilbert auf dem Rückflug nach Belfort (F) das einsitzige Flugzeug der französischen Aéronautique Militaire mit der Kennung MS 245 am 27.06.1915 aufgrund einer defekten Treibstoff-Druckpumpe, die das Benzin vom Zusatztank hinten in den vorderen Tank befördern sollte, um 11.30 Uhr auf einem offenen Feld bei Rheinfelden (AG) notlanden. Gilberts Flugzeug hatte sich bei der Landung überschlagen. Der Pilot blieb unverletzt. Der Aufklärer und leichte Bomber war nicht mit einem Maschinengewehr bewaffnet. Die Morane-Saulnier Type LH wurde beim Angriff auf die Zeppelinwerke von der deutschen Fliegerabwehr beschossen, aber nicht getroffen. Zum zweiten Mal seit Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914 landete damit ein fremdes Flugzeug in der neutralen Schweiz. Das Flugzeug wurde demontiert und per Bahn nach Dübendorf (ZH) transportiert, nach einer Anfrage für einen Kauf als Geschenk Frankreichs interniert und nach der Reparatur und dem damit einhergehenden Umbau in einen Zweisitzer als willkommene Ergänzung in den Flugdienst der im Aufbau begriffenen Schweizerischen Fliegerabteilung übernommen und als Beobachterflugzeug verwendet. Auch der Pilot Sous-Lieutenant Eugène Gilbert wurde interniert. Er flüchtete jedoch zurück nach Frankreich. Type L, respektive LH ist eine zivile Bezeichnung der Morane-Saulnier, die militärische Bezeichnung lautet eigentlich MoS.3. Die in anderen Quellen verwendete Typenbezeichnung «Parasol LMS» lässt sich nicht verifizieren. Der Name «Parasol» wird für diese Maschine aber oftmals verwendet, vor allem in Frankreich, aber auch bei der Schweizer Fliegerabteilung. Als Hochdecker, auch Schirmeindecker oder eben «Parasol» (Schirm oder Sonnenschirm), wird allgemein ein Flugzeug bezeichnet, bei dem der Tragflügel über der Rumpfoberkante angebracht ist. Im Normalfall ist die Tragfläche nur über Streben mit dem Rumpf verbunden. Diese Morane-Saulnier Type LH mit der militärischen Kennung 31 schied am 07.12.1919 aus dem Bestand der Fliegerabteilung aus und gelangte via Edouard Péthoud (Ecole Aero, später Société Aero Lausanne S.A.) schlussendlich in den Besitz von Léon Grenier (Gren S.A.) und wurde erst am 23.04.1925 mit dem Kennzeichen CH 141 einer Luftamt-Erstkontrolle unterworfen. Das Flugzeug erhielt jedoch nie eine definitive Verkehrsbewilligung. Die Nummer 141, respektive CH 141 wurde deshalb gemäss den offiziellen Listen des Luftamtes (heute BAZL) im Jahr 1930 einer Dewoitine D.27 zugeteilt, die im Besitz der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun (heute RUAG) war, respektive dann offenbar ins Ausland

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						exportiert wurde.
32	Voisin Type 3 LA.S	3467	09.08.1915	07.12.1919	1	Nach einem Bombenangriff mit ungefähr 65 Flugzeugen auf den Bahnhof und die Hochöfen von Saarbrücken (D) am 09.08.1915 wurde diese Voisin, ein Doppeldecker mit Druckpropeller der französischen Aéronautique Militaire mit der Kennung V.639 mit Pilot Sous-Officier Aviateur Sergent Paul-Alfred Martin und seinem Beobachter Caporal Charles Edouard Pary von einem Aviatik-Doppeldecker der deutschen Fliegertruppe attackiert. Nach einem langen Luftkampf zwang drohende Ebbe im Tank und ein Orientierungsverlust die beiden gegen 11.00 Uhr zur unverzüglichen Landung auf einer Wiese beim Weiler Brit in der Nähe von Granges-près-Marnand (VD), die ohne Schaden verlief. Es folgte die Internierung der Besatzung und der Maschine. Die Voisin wurde demontiert und per Bahn nach Dübendorf (ZH) gebracht, wo sie am 12.08.1915 eintraf. Sie wurde als Nummer 32 in den Flugzeugpark der schweizerischen Fliegerabteilung übernommen. Es werden jedoch nur wenige Flüge durch Schweizerpiloten durchgeführt, da schon bald Ersatzteile für den Motor fehlten. Am 07.12.1919 wurde der Doppeldecker aus dem Flugzeugetat gestrichen. Die Typenbezeichnung lässt sich anhand von Fotodokumenten belegen und deckt sich mit Informationen, welche Jürg Studer, Direktor vom Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes», Anfang des Jahres 2020 im Zusammenhang mit einem Foto dieser Maschine aus dem Archiv der ETHZ erhalten hat, welches er zur genauen Typenbestimmung der «Association Aéronautique et Astronautique de France» gesendet hat. Dieser französische Verband bezeichnete das Flugzeug in der Folge ebenfalls als «Voisin Type III LA» mit Motor Salmson M9 120 PS oder «Voisin III LAS» mit stärkerem Motor Salmson R9 mit einer Nennleistung von 140 PS. Die Nummer 32 war mit einem Salmson R9 ausgerüstet. Die in anderen Quellen verwendeten Bezeichnungen «Voisin 5 LAS», «Voisin Type III LA B2» oder auch «Voisin Type V» lassen sich hingegen für dieses Flugzeug nicht verifizieren, sie sind falsch. In neueren Publikationen (2019, Kuno Gross) liest man ebenfalls die korrekte Bezeichnung «Aéroplanes Voisin Type 3 (LA.S 3467)», wobei das «S» für «surélevé/erhöht» steht, der Motor ist bei diesem Typ leicht vertikal schräg eingebaut. 3467 ist die Seriennummer des Herstellers. Nach Kriegsende musste das Flugzeug, das den Schweizern von Frankreich leihweise zur Verfügung gestellt worden war, an Herrn Edouard Péthoud, Direktor der Ecole Aero Lausanne, als Geschenk abgegeben werden. Ob das Flugzeug in Lausanne je geflogen ist, geht aus den vorhandenen Unterlagen nicht hervor. Im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister, das seit 1919 besteht, ist kein entsprechender Eintrag verzeichnet. In einer Notiz im Archiv des FLIEGER FLAB MUSEUMS in Dübendorf (ZH) ist aufgeführt, dass das Flugzeug beim Eidgenössischen Luftamt mit CH 33 registriert wurde. Nach der 2022 erschienen Publikation «Luftfahrzeug-Register der Schweiz, Band 1» vom Buchautor Dominique Vultier gehörte jedoch eine andere Immatrikulation, nämlich CH 13 zu diesem Voisin-Flugzeug. CH 33 war damals nach Vultier für eine dann allerdings nicht gekaufte Nieuport 80 reserviert. Beide Immatrikulationen können heute nicht mehr überprüft und damit auch nicht verifiziert werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Kurze Zeit später soll das Flugzeug liquidiert und der Motor Salmson R9 wieder der Fliegerabteilung zurückgegeben worden sein. Er befindet sich heute als Ausstellungsobjekt im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.
33 bis 40	Wild	-	-	-	-	→ 133 bis 140 (Vorserien-Nummern W1 bis W8)
41 bis 46	Haefeli DH-1 (K+W Militärflugzeug M I)	-	-	-	-	→ 241 bis 246
47	Henri Farman H.F.22 (1915)	1	23.05.1916	20.01.1918	1	Die «De Siebenthal Frères» in Chillon bauten diesen Henri Farman H.F.22 im Auftrag von Marcel Lugin 1915 in Lizenz. Sie stellten das Flugzeug am 23.01.1916 beim Hangar in Villeneuve (VD) am Ostufer des Genfersees erstmals der Bevölkerung vor. Als Ersatz für den am 19.05.1916 nach Capotage abgeschriebenen Henri Farman H.F.20 mit der Kennung 21 kaufte die Fliegerabteilung laut Akten das motorlose Flugzeug von einer Firma namens «SA Suisse des Aéroplanes Farman», Lausanne. Die Übernahme durch die Fliegerabteilung erfolgte am 23.05.1916. Sie wurde für Schulung und Training verwendet. Dieses Flugzeug erhielt den Motor vom Typ Gnome 7 L – 80 PS Nr. 3053 von der abgeschriebenen Maschine mit der Kennung 21. Nach dem Einbau des Motors erhielt das Flugzeug am Bug den Namen «Henry». Die 47 wurde nach ihrer Einsatzzeit demontiert und kam ins Flugzeuglager. Es existiert ein Foto der ersten von den sechs gebauten Haefeli DH-2 mit einer auf dem Seitenruder aufgemalten N°47. Dies ist aber keine Fabrikations-, respektive Werknummer, wie fälschlicherweise in anderen Dokumentationen erwähnt wird. Es zeigte aber die schwierige Zusammenarbeit zwischen der damaligen Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) und der Fliegerabteilung. Die FI Abt begann die Flugzeuge ab Nummer 21 zu nummerieren. Jedes «neue» Flugzeug erhielt nun die nächstfolgende Nummer, auch die integrierten, internierten Flugzeuge. Die Haefeli DH-1 Flugzeuge der Serie bekamen die Nummer 41 bis 46. Dann folgte die DH-2-Serie und die K+W Thun nahm an, dies wären die Nummern 47 bis 52. Doch die Fliegerabteilung hatte in der Zwischenzeit den Henri Farman H.F.22 (1915) gekauft, der die Nummer 47 erhielt. Da die Zusammenarbeit K+W und FI Abt nicht so gut klappte und Thun scheinbar nicht wusste, dass die Nr. 47 schon vergeben war versah sie das erste Flugzeug eben mit der Nr. 47. Es ist anzunehmen, dass ausser den Werkaufnahmen in Thun keine Fotos von einer DH-2 mit der Nr. 47 existieren. Die sechs DH-2 erhielten schliesslich die militärischen Kennungen 48 bis 53, später geändert in 348 bis 353. Die H.F.22 wird in anderen Quellen mit Henri Farman H.F.20 bezeichnet.
48 bis 53	Haefeli DH-2 (K+W Militärflugzeug M II)	-	-	-	-	→ 348 bis 353
61	Maurice Farman MF.11 (FIAT S.I.A. F.5b)		23.06.1916	07.08.1917	1	Die Flugzeuge mit den Kennungen 61 bis 64 gehörten zu fremden Maschinen, die noch vor Kriegsende in die Schweiz gelangten und waren die letzten mit einer fortlaufenden Nummer. Die Vielfalt der Flugzeuge verlangte zunehmend nach einer strukturierten Vergabe der Nummern. Mit der Neuorganisation der Fliegerabteilung im Februar 1917 wurden dreistellige Kennungen mit Bezug auf den Flugzeugtyp und den Verwendungszweck eingeführt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Auf ihrer Mission, dem Erstellen von Luftaufnahmen der Gegend um das Stifiserjoch/Umbraill verlor die Besatzung Pilot Sergente Angelo Maximiliano Alberto und Beobachter Capitano Amando Giammarco mit ihrer Farman MF.11 mit der Kennung MF 581 des italienischen Corpo Aeronautico Militare die Orientierung und absolvierte wegen Benzinmangel am 23.06.1916 um 10.50 Uhr auf einer Wiese bei Sils Maria im Oberengadin (GR). Es war das erste fremde Flugzeug, das in diesem dritten Kriegsjahr in der Schweiz landete, weitere vier folgten bis Ende 1916. Involviert waren zwei Italiener und drei Deutsche. Beim Flugzeug MF.11 handelte es sich um einen in einer Mailänder Fabrik hergestellten Lizenzbau von FIAT Torino, respektive der eigenen Flugzeugabteilung Società Italiana Aviazione (S.I.A.). Der Doppeldecker wurde von einem 100 PS starken Fiat-Motor angetrieben. Es folgte die Internierung und Übernahme in den Flugdienst der Fliegertruppe. Die Maschine erhielt die militärischen Kennung 61 und wurde für Aufklärung und Schulung eingesetzt. Am 07.08.1917 wurde diese MF.11 in Dübendorf während einem Sturm beim Einsturz eines Zelthangars im selben zerstört, wie Fotos beweisen. Der Fiat-Motor der M.F.11 konnte dann aber noch für die Aéro A-22, einer Eigenkonstruktion von Fritz Wullschleger, die als CH 34 immatrikuliert wurde, und nachher auch noch für die De Havilland DH.6 CH 45 verwendet werden. Beides waren Flugzeuge der «Ecole Aéro», bei welcher der aus Wettingen stammende Fritz Wullschleger Chefmechaniker war. Italien schenkte die MF.11 am 24.03.1919 via Schweizer Armeestab der Ecole Aéro, Lausanne. Aber zu diesem Zeitpunkt war die Maschine ja bereits zerstört und diente nur noch als Motorensponder. Ob das Flugzeug doch nach Lausanne kam und wieder aufgebaut wurde, ist nicht dokumentiert. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Shorthorn» für dieses Flugzeug war nur für die englische Version des Royal Flying Corps gebräuchlich. Die Bezeichnung diente der Unterscheidung, Shorthorn für S.11 bzw. Longhorn für S.7.
62	Fokker D.II (M 17)	828	16.10.1916	12.01.1922	1	Der bayerische Oberleutnant Otto Dessloch hatte sich bei der Verfolgung französischer Flugzeuge im Nebel verfranzt und landete am 13.10.1916 um 15.00 Uhr seine Fokker D.II der kaiserlichen deutschen Fliegertruppe mit der militärischen Kennung 536/16 wegen Benzinmangel auf einer Wiese auf Solothurner Stadtboden, auf der Allmend westlich der Stadt, nachdem er kurz vorher in kaum 100 m Höhe die Dächer von Bellach überflogen hatte. In anderen Quellen ist fälschlicherweise Bettlach (SO) als Landeort angegeben. Die Fokker überschlug sich bei der Notlandung, bei welcher auch das Fahrwerk und der Propeller des Flugzeugs beschädigt wurden. Die Fokker wurde am Samstag, 16.10.1916 früh per Lastwagen abgeholt und nach Dübendorf (ZH) auf den Militärflugplatz gebracht. Das mit einem Triebwerk vom Typ Oberursel U-I (Lizenz Gnôme) mit einer Leistung von 95 PS ausgerüstete Flugzeug wurde interniert und in den Flugdienst übernommen. Der damals äusserst moderne Doppeldecker wurde so das erste Jagdflugzeug im Inventar der schweizerischen Fliegerabteilung. Das IMG 08 Maschinengewehr 7,92 mm konnte dank einem von Fokker gefertigten Synchronisationsmechanismus durch den Propellerkreis schießen. Dieses System war der schweizerischen Fliegerabteilung komplett unbekannt. Aufgrund des Ortes ihrer Produktion wurde die Waffe bei den

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						deutschen Streitkräften, insbesondere den Luftstreitkräften, auch «Spandau-MG» genannt. Dank der Landung der Fokker D.II 536/16 besass die Fliegertruppe das damals modernste Produkt aus der Schmiede des deutsch-holländischen Flugzeugbauers. Der Erstflug dieses nur wenig bekannten Jägers fand im Januar 1916 mit der Fokker-internen Werksbezeichnung M.17Z statt. Über den späteren Verlauf der Geschichte des Flugzeuges sind drei verschiedene Versionen überliefert, die alle im Buch «Fremde Flugzeuge in der Schweiz 1914 – 1919» detailliert geschildert werden. Eine davon ist dieser Verbleib: Am 03.02.1920 wurde nach einem ersten erfolglosen Versuch (vom 21.01.1920) eine zweite Versteigerung für die restlichen sechs noch in der Schweiz verbliebenen deutschen Flugzeuge aus dem Ersten Weltkrieg durchgeführt. Doch einzig die defekte Fokker D.II (Nr. 62) konnte zum Schätzpreis von 500 Franken verkauft werden. Käufer war der Berner Sportflieger J. Gottfried Batt. Nach dem Ausbau der Waffen übernahm Gottfried Batt Anfang Juni 1921 das Flugzeug mit der am 17.05.1921 erfolgten zivilen Immatrikulation CH 55. Das Registerblatt des damaligen Luftamts nennt als Besitzer ebenfalls einen J.G. Batt in Bern. Die Nummer CH 55 ist mit einem Foto dokumentiert. Am 01.11.1922 kam die bereits ausser Dienst gesetzte Maschine zurück zur Fliegertruppe, wurde jedoch bereits am 15.12.1922 verschenkt. Die Kosten seiner beiden Flugzeuge, der Sopwith 1A2 CH 53 und der CH 55 von Gottfried Batt überstiegen seine finanziellen Möglichkeiten bei weitem, er tauchte unter. Batt wanderte am 23.01.1923 per Schiff von Cherbourg nach New York aus. Am 09.10.1923 wurde das die ganze Zeit über in Dübendorf stationierte Flugzeug wieder aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht und später verschrottet (COCKPIT 10/2006).
63	Aviatik C.I		04.12.1916	06.12.1919	1	Das mit einem Triebwerk vom Typ Mercedes D III Nr. 26793 mit einer Nennleistung von 160 PS ausgerüstete, zweiplätzig Flugzeug der kaiserlichen deutschen Fliegertruppe mit der militärischen Kennung C.235/16 und einer grossen, aufgemalten Nummer 17, das als Aufklärungs- und Beobachtungsflugzeug, aber auch als Bomber verwendet wurde, machte am 04.12.1916 auf einem Übungsflug aufgrund von Orientierungsverlust im Nebel zwischen Lustdorf und Thundorf (TG) bei Frauenfeld etwa um 12.00 Uhr mittags in der Schweiz eine Notlandung. Der unbewaffnete Doppeldecker wurde dabei beschädigt. Flugzeug und die beiden Insassen Pilot Soldat Maximilian Karl Brehm und Beobachter Leutnant Dietrich Schenk wurden interniert. Das bei Thundorf gelandete Flugzeug war zu diesem Zeitpunkt bereits veraltet und deshalb vom Fronteinsatz abgezogen und als Schulflyzeug eingesetzt worden. Nach der Instandstellung in Dübendorf (ZH) durch Angehörige der Fliegertruppe wurde die Maschine von Deutschland abgekauft und mit der Kennung 63, die klein auf dem Seitenleitwerk aufgemalt wurde in den Flugdienst der schweizerischen Fliegerabteilung übernommen. Sie wurde für verschiedene Zwecke eingesetzt. Ende 1919 erfolgte die Ausserdienststellung und Verschrottung wegen Fehlens von Ersatzteilen.
64	D.F.W. C.V Typ IV	8823	15.02.1918	03.1922	1	Diese C.V der kaiserlichen deutschen Fliegertruppe mit der Kennung C.V 7819/17 landete infolge Benzinmangel am 15.02.1918 um 12.50 Uhr zwischen den Ortschaften Beurnevésin

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						und Lugnez (damals BE, heute JU) im Distrikt Porrentruy. Im Gleitflug setzte der Pilot Gefreiter Walter Künzemann die Maschine auf eine Wiese. Das Flugzeug blieb bei dieser Notlandung unbeschädigt. Der Pilot und sein Beobachter Leutnant d R Siegfried Hübsch wurden interniert. Der Aufklärer wurde noch am gleichen Tag demontiert und mit einem Lastwagen nach Porrentruy geführt. Von dort aus wurde das Flugzeug am nächsten Tag nach Dübendorf (ZH) überführt, nachdem die deutschen Markierungen provisorisch übermalt waren. Später wurde das «eiserne Kreuz» durch das Schweizer Kreuz ersetzt und die D.F.W. C.V wurde in den Flugpark der Schweizer Fliegerabteilung aufgenommen. Die Maschine erhielt die Kennung 64, doch wurde diese nicht aufgemalt. Sie wurde von verschiedenen Piloten für Erprobungsflüge genutzt. Nach dem Krieg konnte das Flugzeug auch noch formell gegen Erlassung der Internierungskosten von Deutschland übernommen werden. Weil die Rücknahme durch Deutschland nicht mehr möglich war und die Fliegerabteilung um die Zeit von 1917/18 dazu überging, die Flugzeuge mit einer drei- statt wie bisher zweistelligen Zahl zu nummerieren, erhielt die Maschine bald einmal die neue Nummer 703. Sie blieb bis Februar 1922 in der Flotte der FI Abt und im März 1922 wurde die D.F.W. C.V schliesslich liquidiert. Die in Leipzig-Lindenthal ansässige Deutsche Flugzeugwerke A.G. (D.F.W.) produzierte mit der C.V eines der erfolgreichsten Aufklärerflugzeugen der deutschen Luftstreitkräfte. Der Typ wurde in Deutschland auch als leichter Bomber und Begleitschutzflugzeug eingesetzt. Neben D.F.W. bauten auch zahlreiche andere Flugzeugwerke die C.V in Lizenz, darunter Halberstadt (D.F.W. C.V [Halb]) und Aviatik (Aviatik C.VI). Weitere Informationen zur D.F.W. C.V siehe COCKPIT 1/1985. Im Vergleich zu den insgesamt 15 Flugzeugen, die in den Kriegsjahren 1915/16/17 in die Schweiz gekommen waren, sieht man 1918 eine erhebliche Zunahme der Ereignisse. Im Jahr 1918 kam es zu insgesamt 25 Landungen fremder Flugzeuge in der Schweiz. Dreizehn dieser Ereignisse fanden nach dem Waffenstillstand für Österreich-Ungarn von Villa Giusti am 03.11.1918, beziehungsweise dem Waffenstillstand für Deutschland von Compiègne (F) vom 11.11.1918 statt.
101 bis 190	K+W C-35	-	-	-	-	→ C-101 bis C-190 Die Vielfalt der Flugzeuge verlangte zunehmend nach einer strukturierten Vergabe der Nummern. Mit der Neuorganisation der Fliegerabteilung im Februar 1917 wurden dreistellige Kennungen mit Bezug auf den Flugzeugtyp und den Verwendungszweck eingeführt.
133	Wild W.S.	W1	03.09.1915	05.06.1916	1	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Lt. Oskar Bider zugeteilt. Bei diesem Typ handelt es sich um ein Doppelsteuer-Schulflugzeug, Konstruktion und Herstellung Oblt. Robert Wild (1881-1977), Dübendorf (ZH). Motor Mercedes D.1 mit 100 PS. Dies ist die erste von Wild gelieferte Maschine und ist quasi der Prototyp einer ersten, ursprünglich 6 Flugzeuge umfassenden Serie. Schliesslich wurden es 8 Vorserienflugzeuge.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Diese ersten Wild-Maschinen der Fliegerabteilung erhielten zuerst 1915 mit den Typenbezeichnungen Wild W1 bis W8 die Kennungen 33 bis 40, die jedoch nicht aufgemalt wurden. Man erkannte die Flugzeuge anhand eines aufgemalten Namens. Nachdem es sich bei den Kennungen 21 bis 32 durchwegs um requirierte oder internierte Flugzeuge handelte, wurden mit den Nummern 33 bis 60 die ersten Maschinen aus heimischer Produktion ausgeliefert. Ab 1917 erhielten die Wild die definitiven Nummern 133 bis 140, die in grossen Ziffern am Rumpf aufgemalt wurden. W.S. = Wild-Schulflugzeug (Doppelsteuer) Mit Hilfe der Privatindustrie entstand in Dübendorf und Uster eine Eigenkonstruktion von Ingenieur Robert Wild, die W.S., welche schon am 03.09.1915 der Truppe als Schulflugzeug abgeliefert werden konnte. Die Flugeigenschaften befriedigten vollauf, so dass ein weiteres S-Flugzeug in Auftrag gegeben und am 21.06.1916 an die Truppe geliefert wurde (siehe Nr. 140). Die Nr. 133 erlitt am 05.06.1916 bei einem Landeunfall (Sacklandung) mit Pilot Adj Uof Balthasar Zimmermann Totalschaden. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung «Wild WTS» ist für dieses Flugzeug falsch, denn das «T» in dieser Bezeichnung zeigt die Lizenz-Herstellung in Thun (K+W) an und gehört somit nicht zur Bezeichnung der Dübendorfer-Maschinen. Hinweis zu den Typenbezeichnungen der Wild-Flugzeuge: Weil bei einigen Maschinen später ein anderer Motor eingebaut wurde, oder weil sie auf Doppelsteuer umgebaut wurden, sind in den noch zugänglichen Unterlagen und je nach Quelle abweichende Bezeichnungen zu finden. Auch werden die Typenbezeichnungen manchmal mit Punkten, manchmal ohne, oder mit/ohne Bindestrich geschrieben. Der Verfasser der Liste hat versucht, nach möglichst namhaften Quellen die korrekten Bezeichnungen der Flugzeuge in dieser Liste aufzuführen.
134 und 135	Wild W-1	W2 und W3	05.01.1916	12.05.1922	2	Beobachtungsflugzeug. Herstellung bei Oblt. Robert Wild, Dübendorf (ZH). Motor Argus As-II mit einer Leistung von 120 PS, Lizenz SLM / Bühler. W-1 = Wild-Beobachtungsflugzeug mit Argus-Motor Im Anschluss an den ersten Typ W.S. erhielt Ingenieur Robert Wild den Auftrag, eine Vorseerie von sechs Flugzeugen als Aufklärer zu bauen, welche alle schon im Januar 1916 geliefert werden konnten. Die Flugzeuge bewährten sich sehr, mussten jedoch 1922 wegen Alterung und Überschreitens der zulässigen Totalbetriebsstunden liquidiert werden. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung «WT-1» ist für diese beiden Flugzeuge falsch.
134	Wild W-1	W2	05.01.1916	14.04.1918	-	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Lt. Robert Ackermann zugeteilt. Fliegerschule: Am 14.04.1918 stürzte Wm Ulysse Roffi mit dieser Maschine bei einer Landeübung (Aussenlandung) bei Gfenn (ZH) ab. Der Pilot trug einen Beinbruch davon.
135	Wild W-1	W3	11.01.1916	12.05.1922	-	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Lt. Friedrich Brunner zugeteilt.
136	Wild W	W4	28.01.1916	05.05.1920	1	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 dem Flieger Aspiranten Füsilier Balthasar «Balz» Zimmermann zugeteilt. Der Typ ist ein Beobachtungsflugzeug, welches aber auch als Trainer eingesetzt wurde. Herstellung 1915/16 als eines von acht Vorserienflugzeugen bei Robert Wild, Dübendorf (ZH). Motor Mercedes D.1 mit einer Leistung von 100 PS. Die Maschine diente bei der Fliegerabteilung mit der zugeteilten, jedoch nicht aufgemalten Nummer 36 in Dübendorf. Der immer grösser werdende Flugzeugpark erforderte eine Neuzuteilung und Markierung der militärischen Kennungen. Diese Maschine erhielt 1917 die Nummer 136. Am 12.02.1921 wurde diese in anderen Quellen als Wild WS bezeichnete Maschine zivil als CH 41 für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) eingetragen und am 14.02.1921 erhielt die Maschine die Verkehrsbewilligung. Am 31.12.1927 wurde die Wild im schweizerischen Luftfahrzeugregister wieder gelöscht. Für Alfred Comte ergab sich am 05.05.1920 die Gelegenheit, vier ältere Wild-Flugzeuge aus Armeebeständen zu erwerben. Die vier Flugzeuge bildeten für ihn eine willkommene Verstärkung des bestehenden Flugzeugparks und ermöglichten einen nahtlosen Weiterbildung von Piloten zwischen Zivillaviatik und Luftwaffe. Eine dieser Maschinen war die 136 / CH 41 mit Heimatflugplatz Dübendorf (ZH). Die zivile CH 41 wurde auch für Passagierflüge verwendet. W = Wild-Beobachtungsflugzeug mit Mercedes-Motor.
137 bis 139	Wild W-1	W5 bis W7	19.01.1916	01.10.1922	3	Beobachtungsflugzeug. Herstellung bei Robert Wild, Dübendorf (ZH). Motor Argus As-II mit einer Leistung von 120 PS, Lizenz SLM / Bühler. W-1 = Wild-Beobachtungsflugzeug mit Argus-Motor.
137	Wild W-1	W5	19.01.1916	12.05.1922	-	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Leutnant Felix Lüthi zugeteilt.
138	Wild W-1	W6	19.01.1916	15.06.1922	-	Nach den im Jahr 2024 von Daniel Ruhier im Bundesarchiv recherchierten «Tagebüchern der Fliegerabteilung 1914-1918» wurde dieses Flugzeug am 04.02.1916 Oberleutnant Jakob Ramp zugeteilt.
139	Wild W-1	W7	19.01.1916	01.10.1922	-	01.10.1922 – 24.12.1931 in der Schweiz zivil als CH 99 immatrikuliert.
140	Wild W.S.	W8	21.06.1916	15.06.1921	1	Nachbestellung der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) vom 16.02.1916 aufgrund der guten Erfahrungen mit den ersten Wild-Maschinen als letzte Maschine der Vorserie. Doppelsteuer-Schulflugzeug, Herstellung bei Robert Wild, Dübendorf (ZH). Motor Mercedes D.1 mit einer Leistung von 100 PS. W.S. = Wild-Schulflugzeug (Doppelsteuer) Die Nr. 140 machte während ihrer Einsatzzeit in Dübendorf (ZH) eine Bruchlandung. Ein undatiertes Foto zeigt sie auf dem Rücken liegend und mit gebrochenem Rumpf. Offenbar konnte sie wieder aufgebaut werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 15.06.1921 musste der Doppeldecker aus dem Flugdienst zurückgezogen und liquidiert werden, da die zulässigen Totalflugstunden überschritten wurden.
141 bis 146	Wild W.T.S.	13 bis 18	08.03.1917	02.02.1934	6	Doppelsteuer-Schulflugzeuge. Herstellung in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun (Lizenz Wild), 1. Serie. Diese sechs Flugzeuge wurden entweder von einem Motor Mercedes D.I mit einer Leistung von 100 PS, oder von einem Argus As-II mit 120 PS angetrieben. Die sechs Maschinen wurden für Aufklärung, Training und Schulung eingesetzt. Weil sich die auch als «Wild-Spezial» bekannte Wild W.H. nicht bewährte, beschloss die Aviatikkommission deshalb am 23.11.1916 definitiv diese sechs Wild-Schulflugzeuge mit Mercedesmotor bei der K+W in Auftrag zu geben. Am 19.12.1916 wurde der Auftrag um 2 Maschinen aufgestockt, und Ende Januar 1917 wurde der Auftrag sogar auf total 10 Flugzeuge erhöht. Es kam dann allerdings nicht nur der Motor vom Typ Mercedes D.I mit einer Leistung von 100 PS zum Einbau, sondern auch der Argus As-II mit 120 PS. Da die Knappheit an Flugzeugmotoren anhielt, wurden die fertiggestellten Flugzeuge mit jeweils den Motoren ausgerüstet, die gerade verfügbar waren. Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) versucht die wenigen Mercedesmotor zwischen Haefeli- und Wildmaschinen aufzuteilen, die restlichen Flugzeuge wurden mit Argusmotoren ausgerüstet. Doch auch die Argusmotoren stammten aus verschiedenen Fabriken; einerseits von der Lokomotivfabrik in Winterthur (ZH) oder andererseits von der Maschinenfabrik Bühler in Uzwil (SG). W.T.S. = Wild / K+W Thun / Schulflugzeug (Doppelsteuer)
141	Wild W.T.S. Vor dem ersten Upgrade: Wild W.T.	13	08.03.1917	01.09.1921	-	Nach deren Ausserdienststellung ging diese Maschine zur Förderung der Fliegerei an Philipp Vacano, Glatfelden (ZH) und wurde am 30.08.1921 zivil als CH 71 in das schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen. Schon am 18.09.1921 ging das Flugzeug bei einem Notlandeversuch in dichtem Nebel durch Absturz bei St. Cathérine, in der Nähe von Lausanne (VD), verloren. Der Pilot Eugène Bouché und sein Passagier kamen ums Leben. Dank Wohlwollen der Verantwortlichen in Dübendorf (ZH) konnte Philipp Vacano kurz nach dem tragischen Unglück eine Ersatzmaschine für seine geplante Flugschule in Dübendorf erwerben. Die Fliegerabteilung überliess ihm die Wild W.T. Nr. 152 für 3000 Franken.
142	Wild W.T.S.	14	08.03.1917	16.05.1917	-	Nur gerade zwei Monate nach der Auslieferung an die Fliegerabteilung musste Lt Alfred Comte mit dieser Maschine am 10.05.1917 auf dem Greifensee (ZH) eine Notlandung durchführen. Er war mit dem Abteilungsarzt als Passagier unterwegs, als der Motor aussetzte. Mit viel Glück gelang es den beiden sich Insassen irgendwie – Comte konnte nicht schwimmen – über Wasser zu halten bis Hilfe eintraf. Die Maschine ging innert vier Minuten unter. Sie wurde zwar am nächsten Morgen geborgen, aber die Wild Nr. 142 war derart stark beschädigt, so dass sie abgeschrieben werden musste.
143	Wild W.T.S.	15	10.04.1917	05.05.1920	-	Dieses gemäss Seriennummer und Verkaufslisten bei der K+W in Thun als Wild WT gebaute Trainings- und Aufklärungsflugzeug erhielt wie alle noch einsatzfähigen WT-Flugzeuge noch während der Dienstzeit als Nr. 143 der Fliegerabteilung ein Upgrade durch Einbau einer Doppelsteuerung. Damit war auch diese Maschine eine Wild W.T.S. Am 12.02.1921 wurde das Flugzeug zivil als CH 43 für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) eingetragen und am 14.02.1921 erhielt die Maschine die

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Verkehrsbewilligung. Während der Einsatzzeit in seiner Flugschule rüstete Comte die anfangs noch mit einem Motor vom Typ Mercedes D.I mit einer Leistung von 100 PS bestückte Maschine auf den leistungsfähigeren und zuverlässigeren einen Argus As-II mit 120 PS um. Das Flugzeug mutierte so zur Wild WT-1S. Am 05.10.1928 wurde die Wild im schweizerischen Luftfahrzeugregister wieder gelöscht. Für Alfred Comte ergab sich am 05.05.1920 die Gelegenheit, vier ältere Wild-Flugzeuge aus Armeebeständen zu erwerben. Die vier Flugzeuge bildeten für ihn eine willkommene Verstärkung des bestehenden Flugzeugparks und ermöglichten einen nahtlose Weiterbildung von Piloten zwischen Zivilaviatik und Luftwaffe. Eine dieser Maschinen war die 143 / CH 43. Sie wurde auch für Passagierflüge verwendet. Ein leider nicht datiertes Foto zeigt die havarierte CH 43 auf dem ehemaligen Moor vom Flugplatz Dübendorf (ZH). Ob die Wild wieder instand gestellt wurde, ist nicht bekannt.
144	Wild WT-1S Vor dem ersten Upgrade: Wild W.T.S.	16	10.04.1917	05.05.1920	-	Dieses als Wild WT in Thun gebaute Trainings- und Aufklärungsflugzeug erhielt noch während der Dienstzeit als Nr. 144 der Fliegerabteilung ein Upgrade durch Einbau einer Doppelsteuerung. Ferner erhielt die Maschine zur Leistungssteigerung an Stelle des ursprünglichen Motors vom Typ Mercedes D.I mit einer Leistung von 100 PS einen Argus As-II mit 120 PS. Am 12.02.1921 wurde dieses Flugzeug zivil als CH 42 für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) eingetragen und am 14.02.1921 erhielt die Maschine die Verkehrsbewilligung. Für Alfred Comte ergab sich am 05.05.1920 die Gelegenheit, vier ältere Wild-Flugzeuge aus Armeebeständen zu erwerben. Die vier Flugzeuge bildeten für ihn eine willkommene Verstärkung des bestehenden Flugzeugparks und ermöglichten einen nahtlose Weiterbildung von Piloten zwischen Zivilaviatik und Luftwaffe. Eine dieser Maschinen war die 144 / CH 42. Die zivile CH 42 wurde auch für Sport- und Passagierflüge verwendet. Später vermietete Alfred Comte die CH 42 an Marcel Weber, Genf. Am 14.02.1927 wurde das Flugzeug von Paul (oder Jean?) Messerli, Lausanne (VD) übernommen. Nach einem Absturz vom 16.06.1927 in der Nähe von Lausanne wurde die stark beschädigte Wild nicht wieder aufgebaut und im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht.
145	Wild W.T.S.	17	10.05.1917	02.02.1934	-	Das Flugzeug wurde von einem Mercedes D-I mit 100 PS angetrieben (andere Quellen nennen den Argus Motor mit 120 PS). Vom 29.12.1922 bis am 31.01.1923 war dieser Doppeldecker für kurze Zeit zusammen mit der CH 89 für die Ecole Aéro, Lausanne zivil als CH 88 immatrikuliert. Weil das Flugzeug von der FI Abt zuvor intensiv genutzt wurde, präsentierte es sich in entsprechend schlechtem, abgenutzten Zustand. Das Luftamt sah sich genötigt, der Maschine die Fluggenehmigung zu entziehen. Damit dürfte das Schicksal des Doppeldeckers besiegelt gewesen sein. Denkbar, dass er danach wieder bei Fliegertruppe der Verwertung zugeführt wurde. Die Wild gehörte aber trotzdem bis am 02.02.1934 zum Armee-Inventar.
146	Wild W.T.S.	18	10.05.1917	06.08.1923	-	Das Flugzeug wurde von einem Argus Motor mit 120 PS angetrieben. Vom 19.02.1924 bis am 20.08.1927 war dieser Doppeldecker für die Ad Astra Aero, Zürich mit Standort Dübendorf (ZH) zivil als CH 122 immatrikuliert.
147	Wild W.T. und	-	05.1917	1934	3	Beobachtungsflugzeug, Lizenz-Herstellung in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun. 1. Serie. Diese drei Flugzeuge wurden entweder von einem Motor Mercedes

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
148 und 150	Wild W.T.S.					D.I mit einer Leistung von 100 PS, oder von einem Argus AS-II mit 120 PS (Lizenz SLM / Bühler) angetrieben. W.T. = Wild / K+W Thun Diese drei von der K+W gebauten Flugzeuge wurden für Aufklärung, Training und Schulung eingesetzt. Zwei von diesen drei W.T. blieben für Piloten-Kontrollflüge bis 1934 im Einsatz.
147	Wild W.T.S. Vor dem Umbau: Wild W.T.	19	10.05.1917	06.08.1923	-	Das Flugzeug wurde von einem Argus AS-II Motor mit 120 PS angetrieben. Vom 29.12.1922 bis am 09.02.1923 war dieser Doppeldecker zusammen mit der CH 88 für kurze Zeit für die Ecole Aéro, Lausanne zivil als CH 89 immatrikuliert. Diese Maschine war als Beobachterflugzeug als Wild W.T. in Thun gebaut worden. Im Laufe ihrer Einsatzzeit erfolgte der Einbau einer Doppelsteuerung, um sie für die Grundsicherung nutzbar zu machen.
148	Wild W.T.S.	20	18.05.1917	02.02.1934	-	Das Flugzeug wurde von einem Argus Motor mit 120 PS angetrieben.
149	Wild W.T.	21	13.06.1917	05.05.1920	1	Weshalb diese Maschine mit der Werk-Nr. 21 zwar existierte, aber offenbar administrativ nicht als Viererreihe den Nummern 147 bis 150 zugeordnet wurde, ist dem Verfasser der Liste nicht bekannt. Das Triebwerk vom Typ Mercedes D.I hatte eine Leistung von 100 PS. Für Alfred Comte ergab sich am 05.05.1920 die Gelegenheit, vier ältere Wild-Flugzeuge aus Armeebeständen zu erwerben. Die vier Flugzeuge bildeten für ihn eine willkommene Verstärkung des bestehenden Flugzeugparks und ermöglichten eine nahtlose Weiterbildung von Piloten zwischen Zivillavematik und Luftwaffe. Eine dieser Maschinen war die 149 / CH 44 . Am 12.02.1921 wurde dieses Flugzeug zivil als CH 44 für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) eingetragen und am 14.02.1921 erhielt die Maschine die Verkehrsbewilligung. Nach dreijährigem Einsatz in der Fliegerschule in Dübendorf (ZH) zerlegten 1924 Mitarbeiter von Comte das Flugzeug und transportierten es in seine Schweizerische Flugzeugfabrik, Oberrieden (ZH) am Zürichsee. Hier erfolgte der Umbau von Radfahrwerk auf Schwimmer sowie die Installation eines stärkeren Antriebs. Zum Einbau kam ein Hispano-Suiza HS 8B Motor von 200 PS Dauerleistung (235 PS Startleistung) und einem serienmässigen Untersetzungsgetriebe. Die Erprobung des Flugzeuges verlief alles andere als positiv und die Maschine wurde nach einer Havarie auf dem Zürichsee wieder zerlegt und eingelagert. Trotzdem wurde die CH 44 erst am 31.12.1927 im schweizerischen Luftfahrzeugregister wieder gelöscht.
150	Wild W.T.	22	13.06.1917	02.02.1934	-	Motor Mercedes D.1 mit einer Leistung von 100 PS.
151 bis 160	Wild W-T	-	13.03.1918	02.02.1934	10	4. Serie, Lizenz-Herstellung in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun. Diese zehn Doppeldecker hatten alle ein Triebwerk vom Typ Mercedes D.1 mit einer Leistung von 100 PS.
151	Wild W.T.	53	13.03.1918	02.02.1934	-	
152	Wild W.T.	54	17.03.1918	02.09.1921	-	Am 02.09.1921 verkaufte die Fliegerabteilung die Nr. 152 als Ersatz für die am 18.09.1921 abgestürzte CH 71 , ex Nr. 141 der Fliegertruppe an Philipp Vacano, Glatfelden (ZH). Das am 17.11.1921 zivil als CH 74 in das schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragene Doppel-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						decker blieb weiterhin in Dübendorf (ZH) stationiert, weil Vacano beabsichtigte, eine Flugzeugwerkstatt mit Flugbetrieb aufzubauen. Eine Flugschule war geplant. Sein Vorhaben scheiterte und die Fliegerabteilung übernahm die Maschine angeblich wieder. Der Lebensmittel-Industrielle de Bruyn aus Olten nutzte Vacanos Wild-Flugzeug als Werbefläche für sein Speisefett VITALONE. Der Schriftzug wurde gross auf dem Rumpf aufgemalt. Das von einem Argus 125 PS angetriebene Flugzeug erschien am 03.11.1928 wieder im Luftfahrzeugregister, diesmal als CH 179 immatrikuliert. Als Eigentümer oder Halter ist Alfred Comte, Dübendorf eingetragen.
153	Wild W.T.	55	26.06.1918	02.02.1934	-	
154	Wild W.T.	56	14.03.1918	02.02.1934	-	
155	Wild W.T.	57	23.03.1918	02.02.1934	-	
156	Wild W.T.	58	16.03.1918	02.02.1934	-	
157	Wild W.T.	59	16.03.1918	24.05.1919	-	Am 24.05.1919 kollidierte Lt Friedrich Spörri mit einer Hochspannungsleitung. Die Maschine wurde beim Unfall vollständig zerstört.
158	Wild W.T.	60	03.04.1918	02.02.1934	-	
159	Wild W.T.	61	18.03.1918	02.02.1934	-	Vom Oktober 1929 bis am 24.12.1930 war dieses Flugzeug als Wild WT-1S zivil als CH 148 für den Berner Aero-Club, Bern eingetragen. Demnach wurde diese Wild also offenbar nicht erst am 02.02.1934 von der Fliegertruppe ausgemustert. Bei der Maschine soll es sich angeblich um die ehemalige, Ende 1928 als CH 179 für Alfred Comte eingetragene Maschine handeln. Diese hatte allerdings die militärische Kennung 152. Dann gibt es auch noch einen Hinweis zum Kennzeichen CH 94 für diese Maschine, doch das gehörte vom 26.06.1922 bis am 20.10.1931 der Junkers F 13b der Ad Astra-Aero, Schweizerische Luftverkehrs-A.G., Zürich.
160	Wild W.T.	62	17.03.1918	02.02.1934	-	
161 bis 172	Wild W-TS	-	16.08.1923	02.02.1934	12	5. Serie. Lizenz-Herstellung in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun. Diese zwölf Doppeldecker waren alle mit einem Triebwerk vom Typ Argus As-II mit einer Leistung von 120 PS motorisiert.
161	Wild W-TS	134	16.08.1923	02.02.1934	-	
162	Wild W-TS	135	16.08.1923	02.02.1934	-	
163	Wild W-TS	136	18.12.1924	02.02.1934	-	
164	Wild W-TS	137	12.01.1924	02.02.1934	-	
165	Wild W-TS	138	12.01.1924	02.02.1934	-	
166	Wild W-TS	139	12.01.1924	02.02.1934	-	
167	Wild W-TS	140	09.02.1924	02.02.1934	-	
168	Wild W-TS	141	12.01.1924	02.02.1934	-	

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
169	Wild W-TS	142	15.04.1924	02.02.1934	-	
170	Wild W-TS	143	12.01.1924	02.02.1934	-	
171	Wild W-TS	144	09.02.1924	02.02.1934	-	
172	Wild W-TS	145	09.02.1924	02.02.1934	-	
173 bis 175	Wild W-S	-	12.1926	02.02.1934	3	6. Serie. Diese drei Doppeldecker wurden ursprünglich vom Reich der Mitte bestellt und 1924 von der Firma Alfred Comte, Horgen (ZH) gebaut. Sie blieben aber am Zürichsee, nachdem der chinesische Vertreter Hsü Schang Tschang einen Grossteil des für die Zahlung vorgesehenen Geldes privat verjubelt hatte – und die chinesische Regierung sich standhaft weigerte, frische Mittel zu Begleichung der Verbindlichkeiten einzuschliessen. Die schweizerische Fliegertruppe übernahm schliesslich Ende 1926 diese drei Maschinen von Comte, sowie eine ebenfalls von China bestellte, frisch instandgesetzte Fokker D.VII zum Preis von 32'000 Franken. Die drei Doppeldecker Wild W-S waren mit einem Triebwerk vom Typ Argus mit einer Leistung von 120 PS motorisiert.
173	Wild W-S		12.1926	20.04.1933	-	Im Jahr 1924 wurde dieses Flugzeug von der Firma Alfred Comte, Horgen (ZH) als erste Maschine einer kleinen Dreierserie für China gebaut. Die Zahlungsmoral der Chinesen verhinderte jedoch eine Übergabe der Flugzeuge. Der Käufer der Flugzeuge Hsü Schang Tschang hatte einen Teil des Geldes für Privatzwecke verwendet. Die drei Wild-Maschinen wurden daraufhin als Nr. 173, 174 und 175 von der Fliegertruppe in Dienst gestellt. Vom 19.08.1929 bis am 31.12.1930 war diese Wild W-S in der Schweiz erstmals auch temporär zivil als CH 149 immatrikuliert. Der bekannte Grenchner Flugpionier Willy Farner übernahm diese Wild-Maschine nach der Ausserdienststellung und baute sie 1933 in ein kleines Verkehrsflugzeug um, was umfangreiche Konstruktionsarbeiten bedingte. So musste der Rumpf verstärkt und die Steuerseile für die Querruder verlegt werden. Auch das Fahrwerk erfuhr eine Modifikation mit N.D.-Ballonrädern und die Fahrgestellachsen wurde zudem mit einem Sperrholzflügel verkleidet. Dann wurde auch der Steuerknüppel des hinteren Sitzes um 15 cm verlängert. Äusserlich am auffälligsten war jedoch die geschlossene «Cel. Kabine», wie er sie nannte. Ce steht möglicherweise für die Kunststoff-Verbindung Celluloid, die es damals vielleicht auch als durchsichtige Variante gab, die sich als «Cockpit-Verglasung» eignete. Willy Farner hatte seine modifizierte Wild-Farner vom 19.04.1933 bis 17.04.1936 wiederum auf CH 149 zivil eintragen lassen. Das Flugzeug wurde daraufhin in Grenchen demontiert.
174	Wild W-S		12.1926	02.02.1934	-	Im Jahr 1924 wurde dieses Flugzeug von der Firma Alfred Comte, Horgen (ZH) als zweite Maschine einer kleinen Dreierserie für China gebaut. Die Zahlungsmoral der Chinesen verhinderte jedoch eine Übergabe der Flugzeuge. Der Käufer der Flugzeuge Hsü Schang Tschang hatte einen Teil des Geldes für Privatzwecke verwendet. Die drei Wild-Maschinen wurden daraufhin als Nr. 173, 174 und 175 von der Fliegertruppe in Dienst gestellt. Vom 06.07.1928 bis 23.09.1930 war diese Wild W-S in der Folge in der Schweiz zivil als

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						CH 206 immatrikuliert. In diesem Zeitraum wurde sie von der Section Romande des schweizerischen Aero-Clubs ab dem Flugplatz Lausanne-La Blécherette (VD) betrieben. Sie wurde vom Dezember 1926 bis am 02.02.1934 aber auch bei der Fliegertruppe mit der Kennung 174 geführt. Dies könnte bedeuten, dass diese Maschine an den AeCS vermietet und nach der Ausserdienststellung verkauft oder demontiert und liquidiert wurde.
175	Wild W-S		12.1926	29.09.1929	-	Im Jahr 1924 wurde dieses Flugzeug von der Firma Alfred Comte, Horgen (ZH) als dritte Maschine einer kleinen Dreierreihe für China gebaut. Die Zahlungsmoral der Chinesen verhinderte jedoch eine Übergabe der Flugzeuge. Der Käufer der Flugzeuge Hsü Schang Tschang hatte einen Teil des Geldes für Privat Zwecke verwendet. Die drei Wild-Maschinen wurden daraufhin als Nr. 173, 174 und 175 von der Fliegertruppe in Dienst gestellt. Vom 28.08.1928 bis am 30.09.1929 war diese Wild W-S in der Schweiz auch zivil als CH 207 immatrikuliert. Zur Förderung der Motorfliegerei stellte die Direktion des Militärflugplatzes Dübendorf die Maschine dem Ostschweizerischen Verein für Luftschiffahrt (OVL) für Schulung zur Verfügung. Die Maschine verunfallte am 29.09.1929 anlässlich eines privaten Schulungsfluges. Im Rahmen des OVL, einer Sektion des Aero-Clubs der Schweiz, flog der bekannte Militärpilot Hptm Luzius Bärtsch an diesem Sonntag mit dem privaten Flugschüler Richard Trevett Nunn. Beim Landeanflug auf den Flugplatz Dübendorf (ZH) schmierte das Flugzeug ab, wobei die beiden Piloten beim Aufprall in der Nähe des Startpavillons schwer verletzt wurden und ins Kantonsspital Zürich eingewiesen werden mussten. Am 15.10.1929 verschied Hptm Bärtsch an den Folgen dieses Unfalls. Das vollständig zerstörte Flugzeug musste liquidiert werden. Das Wild-Flugzeug war vom Kommando des Fliegerwaffenplatzes gemietet worden und trug dementsprechend möglicherweise zu diesem Zeitpunkt die oben bereits erwähnte zivile Immatrikulation CH 207. Je nach Quelle wird diese Maschine auch mit Wild WT-S oder Wild WT-1 bezeichnet.
200	Dewoitine D.27 I	226	17.09.1928	30.06.1936	1	Nach der Übersiedlung nach Thun zur Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) entwickelte das Dewoitine-Team zusammen mit Schweizer Ingenieuren eine leistungsfähigere Version des Dewoitine-Jägers. Ende 1927 wurde der Bau dieser von einem 500-PS-Hispano-Suiza angetriebenen D.27-I aufgenommen. Am 03.06.1928 startete der berühmte Dewoitine-Testpilot Marcel Doret in Dübendorf (ZH) mit diesem Prototyp zum Erstflug. Aufgrund der Flugversuche vergrösserte die K+W die Flügelfläche um 1 m². Ausserdem erhielt das ebenfalls leicht vergrösserte Seitenleitwerk 1929 eine andere Form. Die Schweizerische Fliegertruppe testete noch im gleichen Jahr (1928) zusammen mit dem Prototypen Comte AC-1 auch diesen Prototyp des Jägers D.27. Nach dem Vergleichsfliegen mit dem AC-1 wurde die D.27 1929 als zukünftiges Jagdflugzeug der Fliegertruppe ausgewählt. Anlässlich eines Akrobatik-Trainingsfluges vom 30.06.1936 fiel die 200 mit Pilot Lt Jakob Wälti in eine Vrille und anschliessend ins flache Trudeln. Ein um 13.16 Uhr erfolgter Aufprall in der Nähe vom Bahnhof Dietlikon (ZH) konnte nicht mehr verhindert werden. Der ETH-Student wurde augenblicklich getötet und das Flugzeug vollständig zerstört.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
201 bis 265	Dewoitine D.27 III	-	1930	1944	65	Hinweis 1: Die Kennungen 241 bis 246 wurden 1916 im Ersten Weltkrieg auch schon den Haefeli DH-1 zugeteilt. Hinweis 2: Ab 1939 erhielten die D.27 die Kennungen J-200 bis J-265, wobei es nie eine J-200 gab, denn die 200 stürzte bereits am 30.06.1936 in Dübendorf (ZH) ab. Abstürze vor Ende 1938 mit Totalschaden traf auch auf andere D.27 zu. Vor Ende 1938 hatten die D.27 also noch kein Präfix mit dem Buchstaben «J». Nach anderen namhaften Quellen wurde das Präfix J-... allerdings bereits ab 1934 eingeführt. Da sind noch Fragen offen. 1930 wurde der vom Franzosen Emile Dewoitine in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun entwickelte robuste Ganzmetall-Jagdeindecker D.27 bei der Fliegertruppe eingeführt, vorerst in fünf im Jahr 1929 bestellten Exemplaren einer Null-Serie D.27 III (201 bis 205), gefolgt von weiteren 1930 bestellten 15 Flugzeugen einer Vorserie D.27 III (206 bis 220). Im Einsatz waren diese Maschinen ab 1931. Bis 1936 standen den Fliegerkompanien und anschliessend den Pilotenschulen auch die ebenfalls auch noch 1930 bestellten 45 D.27 III der Serie (221 bis 265) zur Verfügung, insgesamt also 66 Einheiten inklusive dem Prototyp. Bei der aus den Vorgängertypen D.1, D.9 und D.19 weiter entwickelten Konstruktion D.27 (oder eben D.27) halfen insgesamt sieben Dewoitine-Leute in der K+W mit: die Ingenieure Marcel Tourret und Jean Brouard, der Einflieger und Kunstflugpilot Marcel Doret, ein Gruppenchef, ein Mechaniker und zwei Metallarbeiter. Alle Dewoitine-Flugzeuge verfügten über einen vollständig aus Duraluminium aufgebauten Rumpf, wobei dieses Leichtmetall auch als Beplankung angewendet wurde. Das Leitwerk war hingegen mit Stoff bespannt. Der Flügel bestand aus zwei trapezförmigen Hälften, die durch Chromnickelstahl-Beschläge miteinander verbunden waren. Über dem Pilotensitz war der Flügel zur Verbesserung der Sicht ausgeschnitten. Die Konstruktion des Flügels setzte sich aus zwei Hauptholmen und einem Hilfs-holm aus Leichtmetall sowie Rippen aus Duraluminium-Röhrchen zusammen. Die Flügelnase war mit Leichtmetall beplankt, während die restlichen Flügelabschnitte mit Leinenstoff bespannt waren. Für Flüge in grossen Höhen war die D.27 mit einem Sauerstoff-Atmungsgerät ausgerüstet und in der Kriegszeit erhielten die D.27 ein Kurzwellen-Funkgerät. Die Elektrizitätsversorgung erfolgte durch einen Generator, der von einem in der Flügelnase eingebauten Propeller angetrieben wurde. Nach der Einführung von bleihaltigem Benzin wurden ausserdem Auspuffsam-melrohre eingebaut, welche die giftigen Abgase um das Cockpit herumleiteten. Im Zweiten Weltkrieg hatten die D.27 einen Tarnanstrich. Die Dewoitine war der erste in einer grösseren Serie beschaffte Ganzmetalljäger der Schweiz. Damit verfügten die Schweizer Militärpiloten in der ersten Hälfte der 1930er-Jahre erstmals über ein Flugzeug, das zu den besten seiner Zeit gehörte. Die D.27 war das wichtigste Schweizer Jagdflugzeug bis zum Ende des Jahrzehnts. Ab 1938/39 bekamen die Maschinen die Kennungen J-201 bis J-264. Bis zum Eintreffen der Messerschmitt Bf 109 E-3 (zwischen dem 07.05.1939 und 27.04.1940 insgesamt 80 Stück) erwiesen sich die D.27 als das Rückgrat der Eidgenossen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Mit einem vom Genfer Ingenieur Marc Birkigt entwickelten Hispano-Suiza HS.57-12-Mb-Triebwerk von 500 PS Nennleistung in Meereshöhe bei 2000 Umdrehungen/min erzielte der wendige Hochdecker eine Maximalgeschwindigkeit von 298 km/h. Die Kühlung des Motors erfolgte durch Wasser, das durch einen unter dem Motor angeordneten Lamellenkühler geleitet wurde. Die Wassertemperatur konnte durch Ein- und Ausschwenken dieses Kühlers reguliert werden. Die 66 an die Fliegertruppe gelieferten D.27 Jäger waren aber schon während ihrer Indienststellung satte 60 km/h langsamer als die ebenfalls 1932 von der Swissair beschafften Lockheed 9B Orion Schnellverkehrsflugzeuge. Der Hochdecker mit starrem Fahrwerk und offener Cockpithaube war bei Ausbruch des Zweiten Weltkrieges am 01.09.1939 der zahlenmässig wichtigste Jagdflugzeugtyp im Inventar der Fliegertruppe, aber er war als ein hoffnungslos stumpfes Schwert einzustufen. Für die Teilnahme am Internationalen Flugmeeting von 1932 in Zürich-Dübendorf wurden versuchsweise fünfzehn D.27 III (216 bis 230) als Abfangjäger umgerüstet und erhielten die Bezeichnung D.27 III-R. Nebst den verschiedenen aerodynamischen Verbesserungen (Propellernaben- und Radverkleidungen) wurde auch der höher verdichtete Hispano-Suiza-Motor auf 570 PS hochgezüchtet. Dieses Version des Motors erhielt die Bezeichnung HS.57-12-Mc. Alle diese Änderungen brachten eine ganz respektable Flugleistungsverbesserung mit einer neuen Maximalgeschwindigkeit von 322 km/h. Leider waren die Piloten diesem hochgezüchteten Motor nicht gewachsen, und so kam es, dass alle Motoren wieder auf den Typ 12-Mb zurückgeändert werden mussten, da die Störungen und Defekte ein beängstigendes Ausmass angenommen hatten. Die aerodynamischen Verbesserungen wurden bis zur Ausserdienststellung 1944 beibehalten. Die nach 1936 erschienenen Tiefdecker mit Einziehfahrwerk – der Messerschmitt Bf 109 und Hawker Hurricane als typische Vertreter – liessen den Hochdecker D.27 jedoch in kurzer Zeit veralten, da er mit seiner bescheidenen Maximalgeschwindigkeit und den beiden zwischen den Zylindergruppen des Motors angeordneten Maschinengewehren des Kalibers 7,45 mm nicht mehr mit den neuen Konstruktionen konkurrieren konnte. Bei Kriegsausbruch musste sich die Mehrzahl der Schweizer Fliegerkompanien noch mit diesem kaum kriegstüchtigen Flugzeug begnügen.
201	Dewoitine D.27 III	262	23.06.1930	16.12.1944	-	Die beiden ersten D.27 waren vorerst noch mit eckigen Seitenleitwerken ausgerüstet.
202	Dewoitine D.27 III	268	24.02.1930	16.12.1944	-	Die beiden ersten D.27 waren vorerst noch mit eckigen Seitenleitwerken ausgerüstet.
203	Dewoitine D.27 III	269	15.02.1931	16.12.1944	-	
204	Dewoitine D.27 III	270	22.01.1931	19.08.1940	-	Anlässlich eines Trainingskurses der FI Kp 18 vom 19.08.1940 flog Pilot Lt Max Gabriel in einer Patrouille von drei D.27, die um 08.50 Uhr in Dübendorf (ZH) startete. Während einem Aufholmanöver treten an der zu diesem Zeitpunkt bereits umnummerierten J-204 Flügelschwingungen auf. Einen kurzen Moment später verlor die Maschine das Ende des rechten Flügels auf einer Länge von 1,5 Metern mitsamt dem Querruder, während das linke Flügelende etwa um 45° nach oben gebogen wurde. Der Pilot verliess die Dewoitine mit dem Fallschirm und landete unverletzt. Das Flugzeug zerschellte um 09.10 Uhr bei Rain (LU), das rechte Querruder fand sich in der Nähe des Bahnhofs Eschenbach (LU).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
205	Dewoitine D.27 III	271	16.01.1931	16.12.1944	-	
206	Dewoitine D.27 III	272	23.05.1931	23.06.1931	-	Nach der Null-Serie D.27 III (201 bis 205) ist dies das erste von weiteren 15 Flugzeugen einer Vorserie D.27 III (206 bis 220). Anlässlich eines Kunstflugtrainings vom 23.06.1931 geriet die Maschine mit Pilot Oblt Robert Favre in eine Vrille, aus der sie der Pilot bis zum Aufprall um 18.14 Uhr beim Flugplatz Lausanne-La Blécherette (VD) nicht mehr aufrichten konnte. Favre verstarb auf dem Weg ins Spital. Es war der erste tödlich verlaufene Unfall mit einer Dewoitine D.27.
207	Dewoitine D.27 III	279	06.06.1931	16.12.1944	-	
208	Dewoitine D.27 III	280	28.05.1931	16.12.1944	-	
209	Dewoitine D.27 III	281	13.06.1931	16.12.1944	-	
210	Dewoitine D.27 III	282	17.09.1931	16.12.1944	-	
211	Dewoitine D.27 III	283	24.12.1931	16.12.1944	-	Beim Rollen am 26.02.1932 auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden (BL) mit den Piloten Oblt Traugott Huber und Oblt Franz Zimmermann kollidierten die zwei D.27 217 und 211 . Beide Maschinen wurden stark in Mitleidenschaft gezogen, wie ein Foto vom Unfall zeigt. Die beiden Jagdflugzeuge konnten jedoch wieder aufgebaut werden. Capotage von Pilot Oblt Wyss am 24.11.1939 bei Kollision (vermutlich ebenfalls am Boden) nochmals mit der gleichen D.27 217 wie schon 1932. Die 217 musste diesmal abgeschrieben werden.
212	Dewoitine D.27 III	284	15.09.1931	16.12.1944	-	
213	Dewoitine D.27 III	285	17.08.1931	16.12.1944	-	
214	Dewoitine D.27 III	286	29.08.1931	16.12.1944	-	
215	Dewoitine D.27 III	287	24.12.1931	16.12.1944	-	
216	Dewoitine D.27 III	288	29.12.1931	16.12.1944	-	Für die Teilnahme am Internationalen Flugmeeting von 1932 in Zürich-Dübendorf wurden versuchsweise fünfzehn D.27 III (216 bis 230) als Abfangjäger umgerüstet und erhielten die Bezeichnung D.27 III-R. Nebst den verschiedenen aerodynamischen Verbesserungen (Propellernaben- und Radverkleidungen) wurde auch der höher verdichtete Hispano-Suiza-Motor auf 570 PS hochgezüchtet. Alle diese Änderungen brachten eine ganz respektable Flugleistungsverbesserung mit einer neuen Maximalgeschwindigkeit von 322 km/h. Leider waren die Piloten diesem hochgezüchteten Motor nicht gewachsen, und so kam es, dass alle Motoren wieder auf den Typ 12-Mb zurückgeändert werden mussten, da die Störungen und Defekte ein beängstigendes Ausmass angenommen hatten. Die aerodynamischen Verbesserungen wurden bis zur Ausserdienststellung 1944 beibehalten.
217	Dewoitine D.27 III	289	29.12.1931	24.11.1939	-	Beim Rollen am 26.02.1932 auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden (BL) mit den Piloten Oblt Traugott Huber und Oblt Franz Zimmermann kollidierten die zwei D.27 217 und 211 . Beide Maschinen wurden stark in Mitleidenschaft gezogen, wie ein Foto vom Unfall zeigt. Die beiden Jagdflugzeuge konnten jedoch wieder aufgebaut werden. Capotage von Pilot Oblt Wyss am 24.11.1939 bei Kollision (vermutlich ebenfalls am Boden) nochmals mit der gleichen D.27 211 wie schon 1932. Die 217 musste diesmal abgeschrieben werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						werden.
218	Dewoitine D.27 III	290	29.12.1931	16.12.1944	-	
219	Dewoitine D.27 III	291	07.02.1932	05.01.1933	-	Bei den am 05.01.1933 nachmittags vom Einflieger Adj Uof Albert Cuendet für die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) durchgeführten Flugversuchen mit abgeänderten Querrudern zur Verhinderung von Flügelschwingungen setzte der Pilot zum Sturzflug an, während dem es zum Bruch des rechten Querruders oder zum Bruch der Umlenkrolle der Querruderseile im rechten Flügel als Folge dieser Flügelschwingungen kam. Durch den herumschlagenden Steuerknüppel wurde Albert Cuendet an beiden Händen oder Armen derart verletzt, dass er aktionsunfähig wurde und die Maschine auf der Thuner Allmend, nördlich von Allmendingen (BE) am Boden zerschellte. Der erfahrende Pilot, der schon im Jahr 1914 zu den ersten Schweizer Militärpiloten gehört hatte, verlor auf der Stelle sein Leben.
220	Dewoitine D.27 III	292	02.02.1932	16.02.1944	-	
221	Dewoitine D.27 III	293	08.03.1932	16.02.1944	-	Nach der Null-Serie D.27 III (201 bis 205) und weiteren 15 Flugzeugen einer Vorserie (206 bis 220) ist dies das erste Flugzeug der Serie von 45 D.27 III (221 bis 265). Damit stehen der Fliegertruppe inklusive dem Prototyp (200) insgesamt 66 Einheiten zur Verfügung.
222	Dewoitine D.27 III-R	294	23.03.1932	16.02.1944	-	Der Chefarzt der Fliegertruppe besuchte mit der 222 den Flugplatz Buochs und landete mit einer Capotage, einem Überschlag mit anschliessendem Liegenbleiben auf dem Rücken.
223	Dewoitine D.27 III	295	11.03.1932	16.02.1944	-	
224	Dewoitine D.27 III	296	03.06.1932	16.02.1944	-	
225	Dewoitine D.27 III	297	29.06.1932	17.10.1939	-	Im Aktivdienst der FI Kp 3 startete am 17.10.1939 um 13.30 Uhr eine Dreierpatrouille D.27 auf dem Flugplatz Bern-Belp, um verschiedene Übungen durchzuführen. Im Nebel fliegend kollidierten darauf wohl die Flugzeuge der beiden Leutnants Gaston Delaporte mit der bereits umnummerierten J-225 und Jacques Kehrli mit der J-242 miteinander. Jedenfalls prallten ihre D.27 im Abstand von einer Sekunde um ca. 13.44 Uhr östlich von Gurtendorf, zwischen Gurtendorf unter Untergurten bei Kehrsatz (BE) etwa 300 Meter voneinander entfernt auf den Boden. Die beiden Piloten Delaporte und Kehrli fanden in den Trümmern der Flugzeuge den sofortigen Tod.
226	Dewoitine D.27 III	298	14.07.1932	16.12.1944	-	
227	Dewoitine D.27 III	299	16.07.1932	16.12.1944	-	
228	Dewoitine D.27 III	300	18.06.1932	16.12.1944	-	
229	Dewoitine D.27 III	301	06.07.1932	16.12.1944	-	
230	Dewoitine D.27 III	302	15.07.1932	16.12.1944	-	
231	Dewoitine D.27 III	303	28.08.1932	20.05.1940	-	Während dem Aktivdienst der FI Kp 12 auf dem Flugplatz Grenchen (SO) touchierte der Pilot Oblt Theodor Maag am 20.05.1940 bei einer Tiefangriffsübung mit dem Jagdeinsitzer D.27 mit der neuen Kennung J-231 den Boden. Oblt Maag blieb unverletzt, Die Dewoitine musste allerdings abgeschrieben werden.
232	Dewoitine D.27 III	304	18.03.1932	16.12.1944	-	
233	Dewoitine D.27 III	305	29.09.1932	02.09.1932	-	Während dem Wiederholungskurs Jagd FI Kp 13 auf dem Flugplatz Les Eplatures bei La

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Chaux-de-Fonds (NE) begann der Pilot Oblt Frédéric Zulauf am 02.09.1932 in der Nähe des Flugplatzes bei der Rückkehr von einem Flug über dem Manövergelände mit einem steilen Piqué, worauf sich als Resultat von Schwingungserscheinungen ein Bruch der Tragfläche am rechten Flügelende ereignete, bei dem auch ein Teil des rechten Querruders abbrach. Die Dewoitine schlug um 10.57 Uhr beim Flugplatz auf. Der Pilot wurde sofort getötet und die D.27 vollständig zerstört.
234	Dewoitine D.27 III	306	05.10.1932	16.12.1944	-	
235	Dewoitine D.27 III	307	26.10.1932	16.12.1944	-	
236	Dewoitine D.27 III	308	09.12.1932	16.12.1944	-	
237	Dewoitine D.27 III	309	16.12.1932	16.12.1944	-	
238	Dewoitine D.27 III	310	27.12.1932	16.12.1944	-	
239	Dewoitine D.27 III	311	17.02.1933	16.12.1944	-	
240	Dewoitine D.27 III	312	03.05.1933	16.12.1944	-	
241	Dewoitine D.27 III	313	27.04.1933	16.12.1944	-	
242	Dewoitine D.27 III	314	06.05.1933	17.10.1939	-	Im Aktivdienst der FI Kp 3 startete am 17.10.1939 um 13.30 Uhr eine Dreierpatrouille D.27 auf dem Flugplatz Bern-Belp, um verschiedene Übungen durchzuführen. Im Nebel fliegend kollidierten darauf wohl die Flugzeuge der beiden Leutnants Gaston Delaporte mit der bereits umnummerierten J-225 und Jacques Kehrli mit dem ebenfalls neuen Kennzeichen J-242 miteinander. Jedenfalls prallten ihre D.27 im Abstand von einer Sekunde um ca. 13.44 Uhr östlich von Gurtendorf, zwischen Gurtendorf unter Untergurten bei Kehrsatz (BE) etwa 300 Meter voneinander entfernt auf den Boden. Die beiden Piloten Delaporte und Kehrli fanden in den Trümmern der Flugzeuge den sofortigen Tod.
243	Dewoitine D.27 III	315	08.05.1933	15.05.1941	-	Nach einem Übungsflug setzte der Pilot Lt Karl Schicker von der FI Kp 18 am 15.05.1941 bei der Landung auf der Allmend in Luzern heftig auf dem Boden auf. Dadurch wurde die linke Fahrgestellbefestigungsschraube abgeschert und die 243 überschlug sich. Eine Reparatur wäre nach dieser Bruchlandung zu teuer gekommen, die D.27 wurde deshalb abgeschrieben.
244	Dewoitine D.27 III	316	09.05.1933	16.12.1944	-	
245	Dewoitine D.27 III	317	30.04.1933	16.12.1944	-	
246	Dewoitine D.27 III	323	18.08.1933	16.12.1944	-	
247	Dewoitine D.27 III	324	24.06.1933	16.12.1944	-	
248	Dewoitine D.27 III	325	17.08.1933	18.09.1942	-	Während Zielübungen der Pilotenschule UeG mit Start am 18.09.1942 in Dübendorf (ZH) flog an der von Kpl Adolf Haug pilotierten J-248 aufgrund einer Fliehkraftexplosion des Holzpropellers ein Blatt vollständig weg. Der Pilot rettete sich mit dem Fallschirm, die D.27 wurde beim Aufschlag um ca. 10 Uhr an der Staatsstrasse von Elsau (ZH) nach Fulau völlig zerstört.
249	Dewoitine D.27 III	326	08.09.1933	16.12.1944	-	

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
250	Dewoitine D.27 III	327	14.07.1933	30.05.1934	-	Während der Pilot Hptm Leo Künzli am 30.05.1934 über dem Flugplatz Thun (BE) Kunstflugfiguren flog, geriet er in eine flache Vrille und schlug um 14.38 Uhr im Kandergrienwald, Hasliholz beim Flugplatz auf. Der Pilot, der beruflich als Inspektor beim Eidgenössischen Luftamt tätig war, wurde mit dem Sanitätswagen des Flugplatzes ins Bezirksspital Thun gefahren, wo nur noch sein Tod festgestellt werden konnte.
251	Dewoitine D.27 III	328	13.12.1933	13.08.1940	-	Der Pilotenschüler Lt Walter Merk absolvierte am 13.08.1940 bei der Fliegerschule III/40 in Emmen (LU) auf der D.27 mit der Kennung 251 , die er an diesem Tag zum ersten Mal flog, Schulrunden für die Prüfung der Ziellandung mit Gas. Beim Landeanflug stiess es mit dem von Lt Michel Moosbrugger pilotierten Doppeldecker Bucker Bü 133 C Jungmeister U-73 zusammen. In der Folge stürzten beide Flugzeuge um 13.45 Uhr beim Militärflugplatz Emmen aus etwa 50 Metern ab. Die beiden Maschinen krachten nahe beieinander auf den Boden. Die beiden Pilotenanwärter überlebten den Absturz nicht.
252	Dewoitine D.27 III	329	29.12.1933	26.10.1936	-	Der Pilot Lt Alfred Reber von der FI Kp 7, Beamter der Direktion der Militärflugplätze (DMP), geriet am 26.10.1936 beim Sinkflug ungewollt in eine flache Vrille, aus der das Flugzeug nicht mehr retabliert werden konnte. Lt Reber sprang mit dem Fallschirm aus rund 1000 Metern ab und landete rund 450 Meter vom Flugzeugwrack entfernt, welches um ca. 10.35 Uhr bei Sins (AG), westlich des Dorfes aufschlug.
253	Dewoitine D.27 III	330	29.12.1934	16.12.1944	-	
254	Dewoitine D.27 III	331	28.11.1933	16.12.1944	-	
255	Dewoitine D.27 III	332	31.01.1935	16.12.1944	-	
256	Dewoitine D.27 III	333	15.03.1935	16.12.1944	-	
257	Dewoitine D.27 III	334	10.01.1935	16.12.1944	-	Die 257 gehört heute als einige D.27, die erhalten geblieben ist, zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH), wo sie einen Ehrenplatz bekommen hat. Nach der offiziellen Inventarliste des Museums befindet sich die 257 noch heute (2024) in ihrem Besitz.
258	Dewoitine D.27 III	335	23.01.1935	06.09.1937	-	Während einem Schiesskurs der Jagd FI Kp 16 geriet die von Lt Max Baumann vom Militärflugplatz Payerne (VD) aus gestartete Dewoitine J-258 am 06.09.1937 bei einer Kurve von 90 Grad und in etwa 300 bis 400 Meter Höhe in eine Vrille und schlug um ca. 13.45 Uhr westlich Forel (FR) beim Fliegerschiessplatz auf dem Boden auf. Der Pilot wurde sofort getötet und das Flugzeug praktisch vollständig zerstört.
259	Dewoitine D.27 III	336	17.03.1936	15.03.1938	-	Nach drei tödlichen Abstürzen und zwei Fallschirmabsprüngen war erwiesen, dass die D.27 ungeübten oder für Akrobatikflüge ungeeigneten Piloten wegen ihrer Eigenschaften des Flachtrudels gefährlich werden konnte. Nach einer durch die ETH durchgeführten Studie wurde in der Folge an der J-259 in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) das Leitwerk entsprechend abgeändert. Bei einem Versuchsflug vom 15.03.1938 mit Start um 14.45 Uhr geriet der Pilot Hptm Hans Rüetschi vom Pilotenkorps der KTA-Einflieger in 2000 Meter über dem Flugplatz Thun (BE) in eine flache Vrillenbewegung, aus der die Maschine nicht mehr retabliert werden konnte. Nach etlichen vergeblichen Versuchen rettete sich der Pilot durch Fallschirmabsprung. Das Jagdflugzeug zerschellte beim Flugplatz am Boden.
260	Dewoitine D.27 III	337	30.04.1935	16.12.1944	-	
261	Dewoitine D.27 III	338	07.06.1935	16.12.1944	-	

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
262	Dewoitine D.27 III	339	27.05.1935	16.12.1944	-	
263	Dewoitine D.27 III	340	13.06.1935	16.12.1944	-	
264	Dewoitine D.27 III	341	29.06.1936	16.12.1944	-	
265	Dewoitine D.27 III Dewoitine D.28	318	24.07.1936	16.07.1944	1	Gegen Ende der Serienfabrikation versuchten die Konstrukteure, die D.27 III in Bezug auf Flugleistung und Feuerkraft zu verbessern. Zu diesem Zweck wurde das Flugzeug Nr. 265 provisorisch mit einem stärkeren Kompressormotor Hispano-Suiza 12 Xbrs ausgerüstet, der eine Leistung von 690 PS abgeben sollte. Ausserdem erhielt der Prototyp ein von der französischen Dewoitine D 371 übernommenes freitragendes Fahrwerk. Das Flugzeug erhielt als Prototyp die Typenbezeichnung D.28 und absolvierte im April 1934 den Erstflug. Schon die Anlaufschwierigkeiten liessen jedoch erkennen, dass eine Weiterentwicklung keinen Erfolg bringen würde, worauf die 265 normalisiert wurde und etwas verspätet als D.27 III zur Truppe gelangte.
241 bis 246	Haefeli DH-1 (K+W Militärflugzeug M I)		04.1916	1919	6	Vormals Kennungen 41 bis 46. Mit der Einführung der DH-1 wurden an den Flugzeugen erstmals die zugeteilten Nummern als militärische Kennungen sichtbar angebracht. Den ursprünglich zugeteilte Kennungen 41 bis 46 wurde ein «N°» vor die Ziffer gesetzt und auf dem Seitensteuer, über dem Schweizerkreuz aufgemalt (z.B. N°45, später N°245). Unter dem Schweizerkreuz, ebenfalls auf dem Seitensteuer wurde der Buchstabe «H» und die letzte Ziffer der Kennung angebracht, also z.B. H3 für die N°243. Das Doppeldeckerflugzeug Haefeli DH-1 war das erste Militärflugzeug, welches von der damaligen Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) vollständig in der Schweiz entworfen und in einer kleinen Serie von 6 Flugzeugen gebaut wurde. Der DH-1 war fast baugleich mit der bei Ago konstruierten C.I. Das Flugzeug mit dem charakteristischen Doppelrumpf und einem Heckmotor mit Druckpropeller befriedigte aber die schweizerische Fliegertruppe nicht. Es war zu schwer und die Motorleistung zu schwach. Bei den sechs Flugzeugen handelte es sich eigentlich um Prototypen, welche bei der Fliegertruppe damals kaum eine Rolle spielten und auch nicht in Serienproduktion gingen. Der in der Konstruktionswerkstätte Thun seit 1915 als Chefkonstrukteur und Leiter der Abteilung Flugzeugbau tätige, als Bürger von Mümliswil-Ramiswil (SO) bei Balsthal im Bezirk Thal aufgewachsene, in Leuzigen (BE) am 29. Januar 1887 als Sohn des Balsthaler Gerichtsschreibers Emil Haefeli geborene Maschineningenieur August Haefeli schreibt sich effektiv mit «ae», nicht mit «ä» (also Häfeli), wie man in anderen Publikationen liest. Dieser Sachverhalt ist in diversen Dokumenten ersichtlich, beispielsweise in persönlichen, handgeschriebenen Briefen von Haefeli, in seinen Flugrapporten und in seinem Piloten-Brevet Nr. 207 vom 27.01.1926 vom Aero-Club der Schweiz (AeCS). August Haefeli war zuvor ab 1912 im Flugzeugbau bei Farman in Frankreich beschäftigt. Dann kam er zu den Ago-Flugzeugwerken nach Berlin-Johannistal.
241	Haefeli DH-1 (K+W Militärflugzeug M I)				-	Die Nummer 241 wurde Adj. Uof. Adolf Schaedler, Einflieger bei der K+W in Thun noch mit der Kennung N°41 (angeblich H41 , aber es dürfte H1 , aufgemalt unter dem Schweizer Kreuz

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						auf dem Seitensteuer gewesen sein) persönlich zugeteilt. Anders als seine Militärpiloten-Kollegen war Schaedler gegenüber diesem Flugzeug nicht negativ eingestellt. Ihm machte «dieses hübsche, originelle Flugzeug Riesenspass». Vorne links am Bug war in diskreter Grösse der Name «Daedalus» aufgemalt.
245	Haefeli DH-1 (K+W Militärflugzeug M I)				-	Die 245 gehört heute (2018) als Replika zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es handelt sich um einen Nachbau, der in der Zeit vom 29.02.1982 bis 24.08.1985 von der Seniorengruppe Buochs und Interlaken für das Museum realisiert wurde.
280	Dewoitine D.26 I	260	19.06.1930	29.07.1948	1	Die 280 (später U-280) war ein Prototyp. Für das Training eignete sich der starke Jagdeinsitzer D.27 III nur bedingt. Deshalb baute man in die Zelle des D.27 mit der Werknummer 260 den weniger leistungsstarken Neunzylinder-Sternmotor Wright R-975A J-6 Whirlwind von 300 PS ein. Dieser Motor wurde für die Dewoitine von Hispano-Suiza unter der Bezeichnung Wright 9Qc in Lizenz gebaut. Der zunächst als D.27 II Training bezeichnete Prototyp startete am 04.12.1929 in Thun (BE) zu seinem ersten Flug. Am 19.03.1930 ging er zur militärischen Erprobung nach Dübendorf (ZH), wo er nach den Abnahmeprüfungen die militärische Kennung 280 erhielt und am 19.06.1930 an die Fliegertruppe abgegeben wurde. Noch im gleichen Jahr (1930) änderte man die Bezeichnung auf D.26, um jeder Verwechslung mit dem Jäger auszuschliessen. Die Versuchsergebnisse führten im Oktober 1930 zu einer Bestellung von vorerst sechs D.26. Die kleine Serie dieser Flugzeuge wurden mit dem von Hispano-Suiza unter Lizenz gebauten Wright 9Qa J-6 Whirlwind Sternmotor mit einer Nennleistung von 250 PS ausgerüstet und parallel zu den Jagdflugzeugen D.27 III produziert. Von den insgesamt elf D.26-Trainern wurden nebst der 280 auch die 290 mit dem 300-PS-Motor Hispano-Suiza als 9Qc ausgerüstet, mit der Absicht, diese beiden Maschinen speziell für das Luftkampf-Training einzusetzen. Zu diesem Zweck waren beide Flugzeuge auf der Tragfläche mit einer Zielbild-Kamera versehen. Diese zwei Dewoitine erhielten die Bezeichnung D.26 I. Per Verfügung wurden die elf D.26-Trainer auf den 29.07.1948 ausgemustert und auf dem Flugplatz Lausanne-La Blécherette (VD) in einem Hangar eingelagert. Das Eidgenössische Luftamt (heute BAZL) bemühte sich darum, den noch gut erhaltenen Maschinen, die nur wenige hundert Flugstunden aufwiesen, eine zivile Zukunft zu ermöglichen. Mit der Zusicherung, dass die Flugzeuge von den künftigen Betreibern auf eigene Kosten renoviert würden und kein Verkauf ins Ausland erfolgen dürfe, gab das Eidgenössische Militärdepartement EMD (heute VBS) grünes Licht für dieses Vorhaben. Eine Ausnahme gab es: Marcel Doret, Franzose und ehemaliger Dewoitine-Einflieger in Thun, durfte eine Maschine erwerben.
281 bis 286	Dewoitine D.26	-	1931	29.07.1948	6	Hinweis: Ab 1939 erhielten die D.26 280 bis 290 die Kennungen U-280 bis U-290 («U» für Umschulung). Vor Ende 1938 hatten die D.26 also noch kein Präfix mit dem Buchstaben «U». Nach anderen namhaften Quellen wurde das Präfix U-... allerdings bereits ab 1934 eingeführt. Da sind also noch Fragen offen. 1929 wurde der von Emile Dewoitine entwickelte robuste Ganzmetall-Jagdeindecker D.27 bei der Fliegertruppe eingeführt. Um die Umschulung der Piloten von der fragilen Fokker D.VII auf die fliegerisch nicht unbedingt harmlosen D.27 zu erleichtern, beschaffte der Bund nach

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						einem im Sommer 1929 erfolgten Vorschlag der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) an Dewoitine zum Bau einer solchen Maschine gleichzeitig eine spezielle Schul-, respektive Trainerversion mit einem leistungsschwächeren Triebwerk. Der zunächst als D.27 II bezeichnete Prototyp wurde von einem luftgekühlten Wright R-975A J-6 Whirlwind von 300 PS angetrieben, der von Hispano-Suiza unter der Bezeichnung Wright 9Qc in Lizenz gefertigt wurde. Dieser Prototyp absolvierte am 04.12.1929 in Thun seinen Erstflug und ging danach in die Flugerprobung. Im gleichen Jahr (1930) änderte man die Bezeichnung auf D.26, um jeder Verwechslung mit dem Jäger auszuschliessen. Die Versuchsergebnisse führten im Oktober 1930 zu einer Bestellung einer ersten Serie von vorerst sechs D.26. Die kleine Serie dieser Flugzeuge wurden mit dem etwas schwächeren von Hispano-Suiza als 9Qa unter Lizenz gebauten Wright R-975A J-6 Whirlwind Neunzylinder-Sternmotor mit einer Nennleistung von 250 PS ausgerüstet und parallel zu den Jagdflugzeugen D.27 III produziert. Die sechs Maschinen der 1. Serie (281 bis 286) wurden alternierend mit den Jagdflugzeugen bis 20.08.1931 ausgeliefert. Im Februar 1932 traf die Folgebestellung für die 2. Serie von noch weiteren vier D.26 in Thun ein (287 bis 290). Somit standen der Fliegertruppe insgesamt elf Trainingsflugzeuge zur Verfügung. Per Verfügung wurden die elf D.26-Trainer auf den 29.07.1948 ausgemustert und vorerst auf dem Flugplatz Lausanne-La Blécherette (VD) in einem Hangar eingelagert. Später wurden acht Maschinen zivil immatrikuliert und die D.26 dienten noch während vieler Jahre bei verschiedenen Segelfluggruppen des Aero-Clubs zivil immatrikuliert als Segelflugschlepper. Eine Maschine, die 282, wurde als HB-RAA vom Eidgenössischen Luftamt betrieben.
281	Dewoitine D.26	273	30.04.1931	29.07.1948	-	Die Dewoitine mit der Kennung 281 war das erste D.26-Serienflugzeug. Im Gegensatz zu den meisten anderen Einheiten ihres Typs wurde sie nach der Ausserdienststellung nicht an zivile Fluggruppen abgegeben, sondern als Reserve zurückbehalten.
282	Dewoitine D.26	274	07.02.1931	29.07.1948	-	Später U-282. Diese D.26 hatte Baujahr 1931. Der erste zivile Eintrag eines D.26 erfolgte am 04.08.1949. Das Eidgenössische Luftamt (heute BAZL) teilte der U-282 die zivile Immatrikulation HB-RAA zu und übernahm die Maschine 1950 als sein erstes Trainingsflugzeug gleich selber. Im April 1959 erhielt das Flugzeug einen neuen Motor vom Typ Jacobs R-755A2 mit einer Leistung von 300 PS und zur Verbesserung der Kühlung eine NACA-Ringhaube als Motorenverkleidung. Die HB-RAA stand, meist als Schleppflugzeug in Segelfluggkursen, bis 1967 im Einsatz. Bis 1970 blieb die Maschine in Bundesbesitz. Sie wurde am 25.11.1970 deregistriert. Drei Jahre später tauchte sie im englischen Luftfahrzeugregister als G-BBMI auf, wo die D.26 mit einem mehr oder weniger originalen Anstrich (z.B. mit falsch gewählter Schriftart für die Kennung 282) flog, bis die Dewoitine 1983 durch Christie's versteigert und in Florida als N282DW für Kermit Weeks Flugzeugsammlung eingetragen wurde.
283	Dewoitine D.26	275	29.07.1931	29.07.1948	-	Später U-283 . Am 29.12.1953 wurde die D.26 zivil als HB-RAD immatrikuliert und wurde von der Flugsportgruppe Solothurn als Schleppflugzeug übernommen. Am 01.04.1964 wurde die Maschine deregistriert. Danach befand sie sich demontiert auf dem Flugplatz Lausanne-La Blécherette (VD).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
284	Dewoitine D.26	276	25.05.1931	29.07.1948	-	Später U-284. Diese D.26 mit Baujahr 1931 war nach der Ausserdienststellung vom 06.09.1951 bis am 28.07.1964 erstmals als HB-RAI immatrikuliert und diente der Groupe de vol à voile de Genève (Genfer Segelfluggruppe) bis 1962 als Schleppflugzeug. Danach wurde sie demontiert und dem Schicksal überlassen. 1968 kaufte der Pilot Eric Isaac die D.26-Teile. Nach einer langwierigen Revision gehörte diese Dewoitine, die am 20.11.1980 wiederum als HB-RAI immatrikuliert wurde und ab 1981 wieder in den Flugdienst gestellt werden konnte, zu den ersten Maschinen der AMPA, Standort Lausanne-La Blécherette. Im Juni 2000 hat die HB-RAI am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Am 05.08.2014 erfolgte im schweizerischen Luftfahrzeugregister eine Handänderung zur FMPA Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique / AMPA Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique, Lausanne und neu der Association «charlie's heavy», Sullens, als Mithalterin. Die HB-RAI ist noch heute (2022) flugtüchtig. Anlässlich des Internationalen Bückertreffens auf dem Flugplatz Thun (BE) taufen der Waffenplatzkommandant Hans Jörg Diener, Thuns Stadtratspräsident Andreas Kübli und Sandra Ryser das Flugzeug am 31.08.2018 auf den Namen «Stadt Thun».
285	Dewoitine D.26	277	20.04.1931	29.07.1948	-	Später U-285. Diese Dewoitine erhielt die zivile Immatrikulation HB-RAH, wurde jedoch ohne Eintragung zerlegt und als Ersatzteilsponder eingelagert.
286	Dewoitine D.26	278	20.08.1931	29.07.1948	-	Später U-286. Gebaut 1931. Ein Foto zeigt die 286 auch mit Skis. Bis zum Zweiten Weltkrieg wurde bei Bedarf jedes nur erdenkliche Flugzeug auf Skis gestellt. Ob Trainings- oder Kampf-flugzeug, die Skis gehörten in den Wintermonaten offenbar zur Standardausrüstung. Bis 1948 diente sie als U-286 der Fliegertruppe als Trainingsflugzeug. Nach der Ausserdienststellung übernahm sie 1950 die Section Vaudoise des AeCS als Schleppflugzeug und immatrikulierte sie am 21.12.1950 erstmals zivil als HB-RAG. Später wurde sie bis 1963 in Grenchen (SO) ebenfalls als Schleppflugzeug eingesetzt, bevor sie dort demontiert eingelagert und am 20.04.1964 deregistriert wurde. Seinen zweiten Jungfernflug, wieder als HB-RAG immatrikuliert, absolvierte die Dewoitine am 14.08.2000 nach einer 1994 im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) begonnenen Restauration nach 12'000 geleisteten Arbeitsstunden. Danach wurde sie, noch im gleichen Monat, in Dübendorf hangarisiert. Die D.26 wurde in die Sammlung der APPAIR Appenzell von Albert Zeller aufgenommen. Eigentümer war damals der Verein der Freunde der Luftwaffe in Dübendorf. Im Jahr 2010 wurde sie für die Feierlichkeiten 100-Jahre Luftfahrt in der Schweiz wieder flügge gemacht. Am 29.06.2010 hob sie in Dübendorf, noch immer als HB-RAG, zum ersten Testflug nach den abgeschlossenen Reparaturarbeiten ab. Pilotiert wurde sie von Karl Sängler, der die Dewoitine früher noch als Segelflugzeug-Schlepper flog. Nachdem die Dewoitine drei Jahre lang geflogen wurde, verkaufte Albert Zeller (APPAIR) die D.26 HB-RAG schliesslich im Jahr 2015 an den «Verein Hangar 31» nach Grenchen. Am 09.05.2015 überflog Paul Misteli den auf «Stadt Grenchen» getauften Oldtimer von Sitterdorf

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						(TG) nach Grenchen. Der Historische Verein Luftfahrt Grenchen mit Peter Brotschi als Präsident hat dank verschiedenen Spende-Aktionen und Beiträgen der Mitglieder die nötige Summe zusammengetragen, so dass das ehemalige Grenchner-Schleppflugzeug danach wieder auf seiner früheren Homebase zuhause war. Dann allerdings wieder in den originalen Farben der Flugwaffe. Die Immatriculation HB-RAG ist diskret in hellgrau unter dem Höhenleitwerk aufgemalt. Am 19.08.2016 wurde die Maschine auf dem provisorischen Feldflugplatz Wittinsburg (BL) bei der Landung beschädigt. Das Flugzeug geriet nach der Landung in ein angrenzendes Maisfeld und drehte sich durch die Verzögerung langsam auf den Rücken. Der Pilot blieb glücklicherweise unverletzt. Die D.26 konnte repariert werden. Am 01.09.2018 erlitt die D.26 während einem Rundflug bei Thun (BE) einen tiefen Riss an der Kurbelwelle. Sie stand danach bei der Fluggruppe Thun im Hangar. Sie sollte repariert werden und wieder fliegen, was allerdings mit hohen Kosten verbunden war. Am 03.09.2021 wurde Thomas Fessler, Bettlach (SO) als neuer Eigentümer und Halter im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen, mit Standort Grenchen für die Maschine. Fessler ist Vorstandsmitglied vom Grenchner Verein «Hangar 31». Am 30.12.2022 erfolgte eine weitere Handänderung, die HB-RAG wurde auf diesen Zeitpunkt von der FMPA Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique / AMPA Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique, Lausanne-La Blécherette übernommen.
287 bis 290	Dewoitine D.26	-	05.04.1933	29.07.1948	4	Die Folgebestellung für die 2. Serie traf im Februar 1932 in Thun ein. Diese vier Maschinen waren mit dem von Hispano-Suiza als 9Qa unter Lizenz gebauten Wright R-975A J-6 Whirlwind Sternmotor mit einer Nennleistung von 250 PS ausgerüstet und wurden zwischen 04.05.1933 und 01.09.1933 von der Fliegertruppe übernommen. Später wurden zwei Maschinen zivil als HB-RAC und HB-RAE immatrikuliert.
287	Dewoitine D.26	319	05.04.1933	29.7.1948	-	Später U-287. Für diese Maschine wurde vom 04.07.1950 bis 30.07.1950 die zivile Immatriculation HB-RAB reserviert, doch stürzte das Flugzeug vor der definitiven Eintragung in Dällikon (ZH) ab.
288	Dewoitine D.26	320	18.05.1933	29.7.1948	-	Später U-288. Nach der Ausserdienststellung war sie vom 28.04.1951 bis am 25.11.1970 als HB-RAE zivil immatrikuliert. Diese D.26 flog ab 1950 viele Jahre bei der Segelfluggruppe Lägeren auf dem kleinen Flugplatz Schänis (SG) als Segelflugzeugschlepper. Auf dem Rumpf trug sie auf der linken Seite unter dem Cockpit den Namen «Guggu». Von der Sektion Schänis nahm man 1970 das Flugzeug nach der Ausserbetriebnahme zurück. Es wurde restauriert und als Ausstellungsobjekt dem damaligen AMF-Museum (heute FLIEGER FLAB MUSEUM) in Dübendorf (ZH) zur Verfügung gestellt. Später war die U-288 an der Decke hängend im Verkehrshaus Luzern ausgestellt. Ab 2021 wurde die nicht flugtüchtige Dewoitine als Leihgabe des Verkehrshauses in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bucker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Heute (2025) hängt sie zusammen mit einigen weiteren ausgemusterten Maschinen der Schweizer Luftwaffe im Militärmuseum Wildeggen (MMW) im Kanton Aargau in der Eingangshalle ebenfalls an der Hallendecke.
289	Dewoitine D.26	321	24.05.1933	29.07.1948	-	Ersatzteilsponder.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
290	Dewoitine D.26 I	322	01.09.1933	29.07.1948	-	Diese D.26 wurde ebenfalls, wie die 280, mit dem Neunzylinder-Sternmotor Wright R-975A J-6 Whirlwind von 300 PS, respektive der Lizenzversion Hispano-Suiza 9Qc ausgerüstet, mit der Absicht, diese beiden Maschinen speziell für das Luftkampf-Training einzusetzen. Zu diesem Zweck waren beide Flugzeuge auf der Tragfläche mit einer Zielbild-Kamera versehen. Diese zwei Dewoitine erhielten die Bezeichnung D.26 I. Nach der Ausserdienststellung war sie vom 21.03.1951 bis am 03.08.1972 als HB-RAC zivil immatrikuliert und diente als Schleppflugzeug auf dem Flugplatz Lausanne-La Blécherette (VD). Später erhielt sie das französische Kennzeichen F-AZBF.
301	Fokker C.IX		08.08.1932	18.07.1947	1	Prototyp von Fokker, ab 1934 Kennung C-301. Für den Ferry-flight (Überführungsflug) mittels dem mobilen Flugfunkdienst AMS (Aeronautical Mobile Service) in die Schweiz wurde für diese Fokker für die Zeit vom 05.06.1930 bis am 29.07.1930 die zivile Immatrikulation CH 301 und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Nach erfolgtem Überführungsflug wurde in Thun die zivile Registrierung abgewaschen. Die Nummer 301 (von CH 301) war danach auf einem Foto am Rumpf noch immer zu erkennen. In dieser Bemalung führte das EKW die Erprobung durch. Nach der Übernahme durch die Luftwaffe erhielt das Flugzeug die militärische Kennung 301, nun aber mit dem normierten Schrifttyp der Luftwaffe. Diese Fokker C.IX erwarb die Fliegertruppe 1932 als Einzelstück aus Holland. Aufgrund der Wünsche der Schweizer Fliegertruppe modifizierte die Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker Amsterdam in der ersten Hälfte des Jahres 1930 die C.V-E. Neben dem leistungsfähigeren 650-PS-Triebwerk zeichnete sich diese C.IX vor allem durch das breitspurige Messier-Fahrwerk und das nach oben gezogene Rumpfheck aus, das die Landung erleichtern sollte. Durch diese Änderung der Rumpfunterseite sollte der bei der C.V-E zu geringe Anstellwinkel verbessert werden. Die Flugeigenschaften der C.IX waren jedoch schlecht, so dass die Maschine in der Schweiz nur ungern geflogen wurde. Sie diente daher bis 1947 vor allem als fliegender Prüfstand zur Erprobung von neuen Aggregaten und Anlagen. Unter dem Rumpf war ausserdem ein zusätzliches Maschinengewehr angeordnet, das von dem im Rumpf liegenden Beobachter bedient werden sollte. Fokker baute sechs C.IX, von denen fünf an die holländische Luftwaffe geliefert wurden, während die restliche mit der Kennung 301 von der Fliegertruppe übernommen wurde. Hinweis: Unglücklicherweise teilte das Eidgenössische Luftamt (L+A) den Fokker mit den militärischen Kennungen 301 bis 305 für die Überführungsflüge von Holland in die Schweiz zivile Kennzeichen ebenfalls aus dem Nummernbereich CH 301 bis CH 318 zu, was in der Folge bis heute zu Unklarheiten und Verwechslungen führt. Bei der CH 301/301 waren die zivile und die militärisch zugeteilte Nummer wenigstens identisch. Möglicherweise erlitt diese Fokker C.IX am 03.05.1947 in Bern einen Unfall. Denkbar ist aber auch, dass es sich bei dieser Information um eine Verwechslung handelt, denn am 13.05.1947 verunfallte die Fokker C.V-E «Schlepp» mit der Kennung C-302 tatsächlich auf dem Flugplatz Bern-Belp. Andere Quellen besagen wiederum, dass die C-302 bereits am

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						03.05.1947 ausgemustert wurde, was dann aber nicht mit dem Unfalldatum 13.05.1947 korrespondieren würde. Da sind also Fragen offen.
302 bis 305	Fokker C.V-E	-	1931	1954	4	Ab 1934 Kennungen C-302 bis C-305. Das EMD kaufte die drei unbewaffnet ausgelieferten Flugzeuge 302, 303 und 304 dieser neuen Ausführung quasi als Prototypen in Holland direkt beim Hersteller Nederlandsche Vliegtuigenfabriek Fokker in Amsterdam. Die drei Anderthalbdecker konnten im Sommer 1931 der Truppe zur Erprobung übergeben werden. Die ermittelten Resultate waren durchwegs positiv. Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun erhielt daraufhin den Auftrag, die Serienvorbereitungen zu treffen, wofür in Zusammenarbeit mit Fokker-Spezialisten mit der 305 aus Einzelteilen aus den Niederlanden ein Schweizer Prototyp gebaut wurde. Damit war der Weg offen, eine grössere Serie in Angriff nehmen zu können. Die 304 stürzte 1933 ab; die restlichen drei Flugzeuge wurden nach dem Rückzug aus den Frontstaffeln als Zielschlepp-Flugzeuge weiterverwendet. Hinweis: Unglücklicherweise teilte das Eidgenössische Luftamt (L+A) den Fokker mit den militärischen Kennungen 301 bis 305 insbesondere für die Überführungsflüge von Holland in die Schweiz zivile Kennzeichen ebenfalls aus dem Nummernbereich CH 301 bis CH 318, was in der Folge bis heute zu Unklarheiten und Verwechslungen führt.
302	Fokker C.V-E		13.06.1931	13.05.1947	-	Ab 1936 Kennungen C-302. Der Redaktor Dr. Ulrich C. Haller teilte der 302 im COCKPIT 09/1994 die zivile Immatriculation CH 301 zu. Im gleichen Artikel im Magazin 09/1994 hat Haller ein Foto publiziert, das diese 302 kurz nach dem Überflug aus Holland zeigen soll. Aber da sind (leider) auf dem Rumpf keinerlei Kennzeichen auf die Maschine aufgemalt, ausser dem Schweizerkreuz auf dem Seitensteuer. Nach den Recherchen des Fachbuchautors Dominique Vultier im Jahr 2024 gehörte die zivile Immatriculation CH 301 jedoch eindeutig der 301. Weil es keine Belege für eine zivile Registrierung der 302 und auch keine für einen Ferry-flight (Überführungsflug) gibt, vermutet Dominique Vultier, dass die 302 die einzige Möglichkeit von diesen vier ersten Flugzeugen dieses Typs (302 bis 305) für eine Montage in Thun (BE) oder Altenrhein (SG) sein könnte. Es war eher nicht die 305, wie bisher angenommen wurde. Nach Vultier könnte es also die 302 gewesen sein, die aus Einzelteilen, welche von der Firma Fokker bezogen und in Zusammenarbeit mit Fokker-Spezialisten zur Einarbeitung für den 1931 vertraglich vereinbarten Lizenzbau von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun zusammengebaut wurde. Dominique Vultier ist noch auf der Suche nach Beweisen für seine Vermutung. In seinem im Mai 2025 publizierten Buch «Luftfahrzeug-Register der Schweiz / CH 300 bis CH 388 / Band 4» teilte Dominique Vultier dieser Maschine dann die zivile Immatriculation CH 306 zu, erwähnt aber, dass es möglicherweise auch CH 302 sein könnte. Ab 1934 diente die 302 als Zielschleppflugzeug. Das Luft-Luft-Übungsschiessen fand seit der Einführung der Udet-Zielscheibe immer breitere Anwendung. Von Seiten der Jagdflieger-Kompanien kam der Wunsch, schnellere Zielschlepp-Flugzeuge zu beschaffen. Die Direktion

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						der Militärflugplätze (DMP) rüstete daraufhin den C.V-E C-302 als erstem Fokker-Anderthalbdecker mit einer im eigenen Betrieb entwickelten, verbesserten Schleppvorrichtung aus, an der sowohl senkrecht hängende Zielscheiben als auch Schleppsäcke angehängt werden konnten. Die Bedienung der unter dem Rumpf angeordneten Vorrichtung erfolgte durch den im Beobachtersitz mitfliegenden Mechaniker. Die mit dem Fokker erreichte Schleppgeschwindigkeit befriedigte, die Maschine konnte mit vollem Erfolg eingesetzt werden. Es kam aber der Ruf nach weiteren Schleppflugzeugen. Als nächstes wurden 1935 die C-303 und die C-305 für Truppenversuche zur C.V-E «Schlepp» umgebaut. Sie erhielten die inzwischen weiterentwickelte Schleppwinde, welche nun von einem Impeller angetrieben wurde. Am 13.05.1947 verunfallte der Pilotenanwärter Kpl. K. von der FI S I/47 mit dieser Fokker C.V-E «Schlepp» C-302 auf dem Flugplatz Bern-Belp. Beim Fliegen von Schulvolten ereignete sich bei der dritten Landung ein Überschlag (Capotage). Der Pilot kam unverletzt davon, das Flugzeug erlitt aber Totalschaden und musste liquidiert werden, auch weil es veraltet war. Andere Quellen nennen den 03.05.1947 als Datum der Ausserdienststellung, was aber nicht mit dem Unfalldatum korrespondieren würde. Da sind also Fragen offen.
303	Fokker C.V-E		16.03.1931	15.05.1954	-	Ab 1934 Kennungen C-303. Dieser Fokker 303 wurde als erstes von drei Musterflugzeugen direkt aus den Niederlanden bezogen. Der Anderthalbdecker erhielt gemäss dem Fachbuchautor Dominique Vultier vom 10.02.1931 bis am 31.12.1931 für den Ferry-flight (Überführungsflug) von Holland in die Schweiz provisorisch die zivile Immatrikulation CH 305. Ein Foto zeigt die fertiggestellte Maschine mit dieser angebrachten Registrierung auf dem Vorfeld des Flugplatzes Schiphol in Amsterdam, wo auch die Übernahme der Fokker durch die Schweizer Besatzung erfolgte. Diese hatte den Auftrag, das noch unbewaffnete Flugzeug in die Schweiz zu überfliegen. Hinweis: Es gibt bezüglich Kennzeichen noch eine andere Variante, denn der Redaktor Dr. Ulrich C. Haller teilte der 303 seinerzeit im COCKPIT 09/1994 die zivile Immatrikulation CH 317 zu. Dies ist nach neuen Erkenntnissen jedoch falsch, denn wie die Recherchen von Dominique Vultier im Jahr 2024 zeigten, erhielt statt dessen die 304 für den Ferry-flight die zivile Registration CH 317. Nach der C-302 wurden 1935 als nächstes die C-303 und die C-305 als Null-Serie für Truppenversuche zur C.V-E «Schlepp» umgebaut. Sie erhielten die inzwischen weiterentwickelte Schleppwinde, welche nun von einem Impeller angetrieben wurde. In der Folge diente die 303 bis 1954 als Zielschleppflugzeug. Für diese Aufgabe wurden zur besseren Erkennung rote Streifen an Rumpf und Flügel der Maschine angebracht. Andere Quellen nennen den 15.05.1947 als Datum der Ausserdienststellung, aber das dürfte wohl ein Schreibfehler oder einfach falsch sein.
304	Fokker C.V-E		28.04.1933	14.08.1933	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug ohne Bewaffnung) mittels dem mobilen Flugfunkdienst AMS (Aeronautical Mobile Service) in die Schweiz wurde für diese Fokker für die Zeit vom 30.10.1931 bis am 31.12.1931 provisorisch die zivile Immatrikulation CH 317 und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Hinweis: Es gibt bezüglich Kennzeichen auch hier noch eine andere Variante, denn der Redaktor Dr. Ulrich C. Haller teilte der 304 seinerzeit im COCKPIT 09/1994 für den Überführungsflug vom 30.10.1931 die zivile Immatriculation CH 318 zu. Dies ist nach neuen Erkenntnissen jedoch falsch, denn wie die Recherchen von Dominique Vultier im Jahr 2024 zeigten, erhielt statt dessen die 305 für den Ferry-flight die zivile Registration CH 318. Absturz am 14.08.1933 um ca. 11.14 Uhr in den Genfersee. Der Pilot Oblt Henri Urfer aus Nyon (VD), eingeteilt bei der FI Kp 12 verlor dabei sein Leben. Er leitete vor dem Landungssteg von Nyon eine hochgezogene und gedrosselte Steilkurve nach links ein; das Flugzeug rutschte bei diesem Manöver ab und kollidierte mit dem Wasser. Urfer wollte bei der Suche einer Leiche helfen, denn er wusste, dass in Nyon seit mehreren Tagen erfolglos ein vermisster Mensch gesucht wurde.
305	Fokker C.V-E		18.01.1932	15.05.1954	-	Ab 1934 Kennung C-305. Gemäss dem Standardwerk «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914» von Jakob Urech von 1975 wurde die 305 aus Einzelteilen, welche von der Firma Fokker bezogen und in Zusammenarbeit mit Fokker-Spezialisten zur Einarbeitung für den Lizenzbau von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun zusammengebaut. Im Bundesarchiv fand der Fachbuchautor Dominique Vultier allerdings keine Unterlagen, die diese Aussage bestätigen würden (Stand 2024). Für diese Fokker mit der Kennung 305 wurde für die Zeit vom 30.10.1931 bis am 31.12.1931 nach Dominique Vultier provisorisch die zivile Immatriculation CH 318 und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Vultier ist sicher, dass diese Maschine als CH 318 zusammen mit einer zweiten C.V-E ebenfalls von Amsterdam in die Schweiz überflogen wurde. Hinweis: Es gibt bezüglich Kennzeichen auch hier noch eine weitere, ältere Variante, denn der Redaktor Dr. Ulrich C. Haller teilte der 305 im COCKPIT 09/1994 für die Zeit vom 10.02.1931 bis am 31.12.1931 die zivile Immatriculation CH 305 zu. Im Artikel Teil 1 zu den Fokker C.V im Magazin 08/1994 hat Haller ein Foto publiziert, das diese CH 305 zeigt. Und auf diesem Bild ist auf dem Seitenruder ein ziviles CH aufgemalt. Trotzdem ist Ulrich Hallers Zuteilung wohl falsch, denn wie die Recherchen von Dominique Vultier im Jahr 2024 zeigten, erhielt statt dessen die 303 für den Ferry-flight die zivile Registration CH 305. Nach der C-302 wurden 1935 als nächstes die C-303 und die C-305 als Null-Serie für Truppenversuche zur C.V-E «Schlepp» umgebaut. Sie erhielten die inzwischen weiterentwickelte Schleppwinde, welche nun von einem Impeller angetrieben wurde. In der Folge diente die 305 bis 1954 als Zielschleppflugzeug. Die 305 konnte für den Winterbetrieb auf Skier gesetzt auch ab mit Schnee bedeckten Flugfeldern eingesetzt werden. Eine weitere Modifikation betraf den Motor,, welcher mit einer Auspuffanlage ausgerüstet wurde.
311 bis 359	Fokker C.V-E	-	1933	1940	49	Ab 1934 Kennungen C-311 bis C-359. Entwickelt wurde das Flugzeug von Anthony G.H. Fokker, Flugzeug-Ingenieur in Amsterdam

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						(NL). Lizenzbau der ersten 48 Flugzeuge je zur Hälfte in der Eidg. Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun (BE) und bei Doflug Altenrhein (SG). Das moderne Fahrwerk wurde von der französischen Firma Messier speziell für die Schweizer Version entwickelt. Das Radfahrwerk konnte gegen Skier ausgetauscht werden. Die Motoren vom Typ Hispano-Suiza 61-12 Nb, die eine Nennleistung von 650 PS (484 kW) abgaben, stammten aus der Lizenzproduktion der Saurer-Werke in Arbon (TG). Bei der damals herrschenden Weltwirtschaftskrise erwies sich diese Flugzeugproduktion gleichzeitig auch als Arbeitsbeschaffungsprogramm für die Schweizer Industrie. Die Ablieferung der Fokker-Serie erfolgte zwischen Januar 1933 und März 1934. Aus vorhandenen Reserveteilen montierte die Direktion der Militärflugplätze (DMP) in Dübendorf (ZH) im Sommer 1939 noch eine weitere Einheit, die C-359. Die C.V war das erfolgreichste Militärflugzeug in der 75-jährigen Geschichte der Fokker-Werke. Bei der Schweizer Fliegertruppe standen ab 1927 (Kennungen 821, 822 und 823) insgesamt 65 Einheiten als Aufklärer und leichte Bomber und nach dem Ausscheiden aus den Frontstaffeln als Zielschlepper und Trainer in Dienst. Die Maschinen standen dank der robusten Bauweise vereinzelt bis 1954 im Dienst. Die Bewaffnung der Fokker-Aufklärer bestand für den Piloten aus zwei starr eingebauten, in der Eidgenössischen Waffenfabrik Bern entwickelt und hergestellten, motorsynchronisierten 7,5 mm Flieger-Maschinengewehren 1929 (FI MG 29) mit je 500 Patronen. Der Beobachter verfügte über ein auf einem Ring montiertes, bewegliches Doppel-Maschinengewehr vom gleichen Typ, Ausführung 2 mit 1200 Schuss. Ausserdem konnten nach 1934 unter dem Unterflügel noch kleine Bomben mit einem maximalen Gesamtgewicht von 200 kg aufgehängt werden. In den Flugzeugen Fokker C.V-E und K+W C-35 wurde erstmals ein Bombenzielgerät, das sogenannte «Goerz-Boykov», eingesetzt. Der Beobachter musste am Zielgerät die Höhe über Boden und die Fluggeschwindigkeit eingeben. Durch das Okular am Zielgerät, konnte er das Einlaufen des Ziels verfolgen. Sobald das Ziel eine bestimmte Marke erreichte, löste er die Bombe aus. Am 12.01.1943 gab General Henri Guisan den Befehl an Oberst Pierre Magron, alle Flugzeuge mit einem Bombenzielgerät auszurüsten. Beim Ausbruch des Zweiten Weltkrieges mussten Ende August 1939 noch drei Frontstaffeln (FI Kp 10 in Utzenstorf, FI Kp 13 in Belp und Dompierre und FI Kp 16 in Ems und Bleienbach) mit dem inzwischen veralteten Aufklärer ausgerüstet werden, doch wurden die C.V-E als Kampfflugzeug bereits im Januar 1940 aus den Frontstaffeln zurückgezogen und durch modernere Typen ersetzt. Als in der Folge zahlreiche C.V-E für eine Weiterverwendung frei wurden, dienten sie noch als Trainer und zwanzig Maschinen erhielten 1941 als Ersatz für die langsameren Haefeli DH-5A für den Ziel-Schleppdienst die von der Direktion der Militärflugplätze (DMP) entwickelte Schleppwinde. Um die Besatzung auf den langen Schleppflügen vor den Triebwerkabgasen zu schützen, wurden diese durch lange Rohre unter den Flügel geleitet. Die dem neu aufgestellten Zielflieger-Korps zugeteilten umgebauten Anderthalbdecker dienten anschliessend für das Schiesstraining der Piloten und der Fliegerabwehr-Einheiten. Die Schiessübungen fanden über dem Neuenburgersee statt. Nachdem jedoch 1945 bereits die erste K+W C-3603-1 «Schlepp» mit einer Schleppziel-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Winde und im folgenden Jahr zwanzig weitere Maschinen entsprechend umgerüstet worden waren, konnten die letzten Schlepp-C.V-E bis 1954 ausgemustert werden.
311	Fokker C.V-E	1	18.02.1933	27.08.1938	-	Die vier C.V-E mit den Kennungen C-311 , C-319 , C-337 und C-356 kollidierten beim Überflug von insgesamt fünf Flugzeugen der Fliegerkompanie 10 von Dübendorf (ZH) ans Flugmeeting von Lugano (TI) in Druesberg (SZ) und nordöstlich von Muotathal (SZ) ohne Sicht in den Wolken mit dem Boden. Nur das fünfte Flugzeug, die C-320 , kam aus dem Nebel heraus und verunfallte nicht. Aus dem traurigen Anlass dieses Fliegerdramas entstand das Lied der Militärpiloten, das «Voglio volare». Die Tragödie wird in dem im Jahr 2013 erschienen Buch «Die Peilsonate» von Esther Martinet geschildert.
312	Fokker C.V-E	2	26.01.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-312 als Zielschleppflugzeug.
313	Fokker C.V-E	3	04.02.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-313 als Zielschleppflugzeug.
314	Fokker C.V-E	4	14.02.1933	03.10.1933	-	Absturz anlässlich eines Beobachtungsfluges der FI Kp 12 für die Manöver der 5. Division am 03.10.1933 nach 07.00 Uhr nördlich des Bachtels (ZH) an der Strasse Girenbad-Langmatt-Gibswil. Die Maschine hängte im vollen Steigen mit der Strebe der rechten Höhenflosse auf einer Hügelkuppe an einer Tanne an. Die Fokker geriet in Brand, der Pilot Oblt Albert du Pasquier wurde mit Brandverletzungen aus dem Flugzeug geschleudert, während der Beobachter Oblt Walter Bänziger nicht aus den brennenden Trümmern gerettet werden konnte.
315	Fokker C.V-E	5	28.02.1933	23.02.1945	-	Zusammenstoss der C-315 mit der Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun A-206 am 23.02.1945 um 15.52 Uhr beim Flugplatz Payerne (VD/FR), ca. 1,5 km westlich der Halle 2, zwischen Morens und Montbrelloz, Gebiet «Sur la Fontaine». Die UeG-Besatzung der Fokker, Pilot Wm Werner Forster und Kpl Erwin von Arb (RMitr/SchlM) wurde beim Aufprall sofort getötet. Der Pilot der Messerschmitt konnte auf dem Flugplatz eine Bruchlandung vornehmen.
316	Fokker C.V-E	6	28.02.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-316 als Zielschleppflugzeug.
317	Fokker C.V-E	7	23.03.1933	14.02.1952	-	Von 1941 bis 1952 diente die C-317 als Zielschleppflugzeug. Am 14.02.1952 in Sion (VS) mit Oblt C. am Steuerknüppel bei der Landung ausgebrochen.
318	Fokker C.V-E	8	23.03.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-318 als Zielschleppflugzeug.
319	Fokker C.V-E	9	03.04.1933	27.08.1938	-	Kollision der vier C.V-E mit den Kennungen C-311 , C-319 , C-337 und C-356 mit dem Boden am 27.08.1938 nordöstlich von Muotathal (SZ). Details siehe bei der Maschine 311 .
320	Fokker C.V-E	10	25.04.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-320 als Zielschleppflugzeug.
321	Fokker C.V-E	11	25.04.1933	03.08.1939	-	Nach Erfüllung des Flugauftrags bei Sihlbrugg flog der Pilot Lt Paul Real von der Fliegerschule I/39 am 03.08.1939 sein Elternhaus im Tiefflug an. Dabei geriet die Fokker-Maschine in eine Nebelschicht und stürzte in der Folge um 10.12 Uhr im Messerflug zwischen Ibergegg und Oberberg (SZ), westlich des «Bächentobels» und südlich der Schienberghütte «Eigen» auf eine bewaldete Krete ab. Der Pilot und der Beobachter Ernst Wälti wurden verletzt.
322	Fokker C.V-E	12	14.06.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-322 als Zielschleppflugzeug.
323	Fokker C.V-E	13	14.06.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-323 als Zielschleppflugzeug.
324	Fokker C.V-E	14	10.06.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-324 als Zielschleppflugzeug.
325	Fokker C.V-E	15	10.06.1933	12.01.1951	-	Von 1941 bis 1951 diente die C-325 als Zielschleppflugzeug. Während eines Überfluges von Dübendorf (ZH) nach Grenchen (SO) vom 12.01.1951 mit Pilot Fw S. vom UeG am Steuerknüppel kam es mit der Maschine zu einer Motorpanne. Der Pilot entschloss sich auf 1800

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Meter über Meer zum Fallschirmabsprung und verletzte sich bei der Landung leicht. Die Fokker glitt mit laufendem Motor zu Boden, schlug um ca. 09.26 Uhr in relativ flacher Lage in Hägglingen bei Bremgarten (AG), «Rothübel» bei Rüti auf freiem Feld auf und wurde zerstört.
326	Fokker C.V-E	16	14.06.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-326 als Zielschleppflugzeug.
327	Fokker C.V-E	17	11.07.1933	02.09.1935	-	Anlässlich des Schiesskurses der FI Kp 11 kollidierte die 327 am 02.09.1935 bei einer Schiessübung kurz vor 10 Uhr mit der Wasseroberfläche des Neuenburgersees. Der Pilot Oblt Adolf Wegmann und sein Beobachter Oblt KurtENZ erlitten beim Aufprall auf dem Wasser wahrscheinlich den sofortigen Tod.
328	Fokker C.V-E	18	11.07.1933	26.08.1947	-	Von 1941 bis 1947 diente die C-328 als Zielschleppflugzeug.
329	Fokker C.V-E	19	11.07.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-329 als Zielschleppflugzeug.
330	Fokker C.V-E	20	20.07.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-330 als Zielschleppflugzeug.
331	Fokker C.V-E	21	26.07.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-331 als Zielschleppflugzeug. Die C-331 gehört heute (2024) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es handelt sich um eine Maschine, die in der Zeit vom 26.02.1987 bis 31.05.1989 von der Seniorengruppe Interlaken für das Museum restauriert wurde. Der Rumpf bietet eine Sicht ins «Innenleben» dieser C.V-E.
332	Fokker C.V-E-1	22	06.08.1933	15.05.1954	-	1932/33 entwickelte Hispano-Suiza mit dem H.S.77-12 Xbrs einen neuen, mit einem Zentrifugal-Kompressor ausgerüsteten Motor, der eine Leistung von 860 PS (641 kW) an einen verstellbaren Dreiblattpropeller abgab. Zur Erprobung des neuen Triebwerks rüstete die K+W Thun 1934 die 332 mit dem modernen Motor aus und bezeichnete die Maschine neu von 1934 bis 1954 als C.V-E-1. Die Tests ergaben erstaunliche Werte: So konnten beispielsweise die Maximalgeschwindigkeit gegenüber der Standardversion um beinahe 60 km/h gesteigert werden, während die Steigzeit auf 5000 m halbiert wurde. Probleme ergaben sich jedoch bei der Bewaffnung, da die beiden durch den Propellerkreis feuern den Flieger-Maschinengewehre des Piloten vom Typ FI MG 29 nicht mit dem Dreiblattpropeller synchronisiert werden konnten. Der neue Motor war andererseits für eine durch die Propellerwelle feuern den 20-mm-Kanone ausgelegt, für die in der C.V-E nicht ausreichend Platz vorhanden war. Die mit dem C-332 gewonnen Erfahrungen bildeten jedoch die Grundlage für die Entwicklung der mit einem ähnlichen Motor ausgerüsteten K+W C-35. Von 1941 bis 1954 diente die C-332 als Zielschleppflugzeug.
333	Fokker C.V-E		25.08.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-333 als Zielschleppflugzeug.
334	Fokker C.V-E		25.08.1933	17.06.1936	-	Beim Start in der Staffel in Biel-Bözingen (BE) am 17.06.1936 mit Pilot Oblt Willy Jäggli von der FI Kp 10 am Steuerknüppel wurde die Maschine durch Böe des Vorflugzeugs zu Boden gedrückt, capotiert und verbrannt. Der Pilot konnte sich retten.
335	Fokker C.V-E		25.08.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-335 als Zielschleppflugzeug.
336	Fokker C.V-E		16.09.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-335 als Zielschleppflugzeug.
337	Fokker C.V-E		16.09.1933	27.08.1938	-	Kollision der vier C.V-E mit den Kennungen C-311 , C-319 , C-337 und C-356 mit dem Boden am 27.08.1938 nordöstlich von Muotathal (SZ). Details siehe bei der Maschine 311 . Die C-337 war die Maschine des Staffelkommandanten Hptm Décio Bacillieri.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
338	Fokker C.V-E		13.10.1933	15.05.1954	-	Von 1941 bis 1954 diente die C-338 als Zielschleppflugzeug.
339	Fokker C.V-E		13.10.1933	03.02.1951	-	
340	Fokker C.V-E		13.10.1933	03.02.1951	-	
341	Fokker C.V-E		13.10.1933	03.02.1951	-	
342	Fokker C.V-E		13.10.1933	22.09.1939	-	Absturz am 22.09.1939 anlässlich eines Übungsfluges der Fliegerschule II/39 beim Flugplatz Dübendorf (ZH) mit Pilot Oblt Victor Salquin, Fl Kp 15 und Lt Pieth (BO Sch). Das zur Landung ansetzende Flugzeug berührte die elektrische Leitung der SBB. Der Bahnverkehr auf der Strecke Dübendorf-Schwerzenbach musste für 75 Minuten eingestellt werden.
343	Fokker C.V-E		24.11.1933	14.08.1941	-	Anlässlich einer taktischen Übung der Fl. Abt. 5 vom 14.08.1941 startete der Fokker C.V-E C-343 mit Stabspilot Hptm Traugott Huber am Steuerknüppel und Lt Hans Rutz als Beobachter als supponierter Bomber um 15.30 Uhr in Buochs (NW) mit dem Auftrag, auf dem Stützpunkt Avenches (VD) einen Tiefflangriff durchzuführen. Ab dem Flugplatz Thun (BE) kam eine Doppelpatrouille «Moranes» der Fliegerkompanie 13 als Begleitschutzjäger hinzu. Die Fliegerkompanie 15 hatte ihrerseits den Auftrag, mit ihren Messerschmitt Bf 109 den Angriff abzuwehren. In der Nähe von Freiburg kam es zum Luftkampf zwischen den Jagdflugzeugen. Schon kurz nach dem Beginn des Kampfes stiess die von Lt Max Gabriel pilotierte, nigelnagelneue, erst zwölf Tage zuvor von der Fliegertruppe übernommene D-3801 «Morane» mit der Kennung J-146 um 16.15 Uhr über dem nördlichen Dorfende von Granges-Paccot (FR) mit der Fokker C-343 von Hptm Huber zusammen. Beide Flugzeuge stürzten ab. Die Besatzung der C.V-E konnte sich vom Flugzeug befreien und landete heil in der Nähe vom Weiler Wittenbach bei Düdingen (FR). Lt Gabriel blieb jedoch bis zum Aufprall im Flugzeug verhängt und verstarb auf der Stelle.
344	Fokker C.V-E		24.11.1933	26.08.1947	-	
345	Fokker C.V-E		24.11.1933	03.02.1951	-	
346	Fokker C.V-E		24.11.1933	03.02.1951	-	
347	Fokker C.V-E		01.01.1934	26.08.1947	-	Am 09.07.1939 nahm diese Fokker als C-347 mit Pilot Herbert Bitterlin und Passagier W. Exer über dem Flugplatz Dübendorf (ZH) an einem Staffelflug mit Kranzabwurf zum 20. Todestag von Oberleutnant Oskar Bider, Chef Fluglehrer der Fliegertruppe teil, der am 07.07.1919 mit der Nieuport 23 C-1 604 tödlich abstürzte.
348	Fokker C.V-E		01.01.1934	03.02.1951	-	
349	Fokker C.V-E		12.01.1934	03.02.1951	-	
350	Fokker C.V-E		01.01.1934	03.02.1951	-	
351	Fokker C.V-E		12.01.1934	27.07.1950	-	
352	Fokker C.V-E		12.01.1934	21.06.1939	-	Auf einem Schulungsflug der in Lausanne-La Blécherette (VD) stationierten Fliegerschule I/39 geriet der Pilot Lt Jean-Louis Décombaz mit seinem Beobachter Lt Josi Hager am 21.06.1939 mit der C-352 in schlechtes Wetter. Beim Überflug von Vallorbe (VD) Richtung Lac de Brenet leitete der Pilot eine Umkehrkurve wegen schlechter Sicht ein, in deren Verlauf das Flugzeug um 07.54 Uhr bei Les Epouas südwestlich von Vallorbe in den Wald abstürzte.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Josi Hager wurde beim Aufprall schwer verletzt und verstarb nach der Überführung ins Spital St-Loup. Jean-Louis Décombaz überlebte das Unglück schwer verletzt.
353	Fokker C.V-E		22.02.1934	27.07.1950	-	
354	Fokker C.V-E		22.02.1934	03.02.1951	-	
355	Fokker C.V-E		22.02.1934	03.02.1951	-	
356	Fokker C.V-E		09.01.1934	27.08.1938	-	Kollision der vier C.V-E mit den Kennungen C-311 , C-319 , C-337 und C-356 mit dem Boden am 27.08.1938 nordöstlich von Muotathal (SZ). Details siehe bei der Maschine 311 .
357	Fokker C.V-E		26.07.1934	03.02.1951	-	
358	Fokker C.V-E		09.03.1934	26.08.1947	-	
359	Fokker C.V-E		17.06.1939	03.02.1951	-	Aus vorhandenen Ersatzteilen montierte die Direktion der Militärflugplätze (D.M.P.) Dübendorf (ZH) im Sommer 1939 mit der C-359 noch eine weitere, letzte Einheit vom Typ C.V-E.
348 bis 353	Haefeli DH-2 (K+W Militärflugzeug M II)	7 bis 12	Herbst 1916	1922	6	Ursprünglich zugeteilte Kennungen 48 bis 53. Ab 1917 erhielten alle Flugzeuge eine dreistellige Nummerierung. Die sechs DH-2 erhielten die Werknummern 7 bis 12. Auf einem Foto mit einer DH-2 aus dem Jahr 1917 erkennt man die auf dem Seitenruder aufgemalte Kennung HT349. Es handelt sich bei der ursprünglich Typ 49 genannten Maschine um die 349; das Präfix «HAT» könnte möglicherweise für «Haefeli Thun» stehen. Vermutlich wurden alle sechs DH-2 so angeschrieben. Im April 1916 unterbreitete die damalige Eidgenössische Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) den Entwurf des Typs DH-2; bereits im Mai 1916 wurde mit der Fabrikation begonnen. Die DH-2 wurde von einem Triebwerk vom Typ Argus mit einer Leistung von 120 PS angetrieben. Die Flugleistungen dieses zweiten in der K+W in einer Vorserie von sechs Maschinen gebauten Typs (nach dem DH-1) befriedigten in der Praxis nicht. Die Fliegerabteilung, welche das erste Flugzeug im Herbst 1916 bekam, akzeptierte die Maschine «wegen schweren Mängeln» nicht und forderte stattdessen den Bau von weiteren 6 Wild-Maschinen. Immerhin flossen die Erkenntnisse (kürzerer Rumpf, stärkerer Motor) direkt in die Entwicklung des DH-3. Es existiert ein Foto der ersten von den sechs gebauten DH-2 mit einer auf dem Seitenruder aufgemalten N°47. Dies ist aber keine Fabrikations-, respektive Werknummer, wie fälschlicherweise in anderen Dokumentationen erwähnt wird. Es zeigte aber die schwierige Zusammenarbeit zwischen der K+W Thun und der Fliegerabteilung. Die Fl Abt begann die Flugzeuge ab Nummer 21 zu nummerieren. Jedes «neue» Flugzeug erhielt nun die nächstfolgende Nummer, auch die integrierten, internierten Flugzeuge. Die Haefeli DH-1 Flugzeuge der Serie bekamen die Nummer 41 bis 46. Dann folgte die DH-2-Serie und die K+W Thun nahm an, dies wären die Nummern 47 bis 52. Doch die Fliegerabteilung hatte in der Zwischenzeit den Henri Farman H.F.22 (1915) gekauft, der die Nummer 47 erhielt. Da die Zusammenarbeit K+W und Fl Abt nicht so gut klappte und Thun scheinbar nicht wusste, dass die Nr. 47 schon vergeben war versah sie das erste Flugzeug eben mit der Nr. 47. Es ist anzunehmen, dass ausser den Werkaufnahmen in Thun keine Fotos von einer DH-2 mit der Nr. 47 existieren. Die sechs DH-2 erhielten schliesslich die militärischen Kennungen 48 bis 53, später geändert in 348 bis 353.
353	Haefeli DH-2	12	16.12.1916	15.10.1922	-	Die Firma Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule interessierte sich für diese

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	(K+W Militärflugzeug M II)					zweisitzige Maschine und wollte das Flugzeug als CH 48 im schweizerischen Luftfahrzeugregister eintragen lassen. Eine Erstkontrolle fand dazu am 17.01.1921 statt. Die DH-2 wurde dann aber doch nicht gekauft.
401	Wild W.H.		03.01.1917	05.11.1917	1	Prototyp, Die Typenbezeichnung der Maschine lautet Wild W.H. (für Wild und Haefeli), sie wird jedoch zumeist «Wild-Spezial» genannt und deshalb unter diesem Namen bekannt. Der Bau erfolgt durch die Fliegerabteilung. Es handelte sich bei dem Typ um eine von Lt. Robert Ackermann verbesserte Einzelmaschine des Typs Wild W.T. Sie besteht aus einem Wild-Rumpf und Haefeli-Tragflächen. Dazu kamen einige zusätzliche technische Änderungen. Der Doppeldecker wurde von einem Argus Motor mit 120 PS angetrieben. Die angedachte Kennung Nr. 401 wurde nicht aufgemalt, sondern stattdessen ein sechszackiger Stern. Diese Wild-Spezial bewährte sich jedoch nicht, es blieb bei diesem einzelnen Exemplar. Die Maschine wurde deshalb von der Fliegertruppe auch nicht abgenommen. Unfall am 05.11.1917 in Schlieren (ZH). Der Pilot Lt Albert Amez-Droz kreiste über Schlieren ab, wobei die Maschine auf einer Höhe von etwa 60 Metern ins Rutschen kam und in einer Vrillenbewegung mit ein bis zwei Umdrehungen auf den Gasthof Löwen abstürzte. Pilot und Beobachter Lt Rudolf Bruder überlebten den Absturz verletzt, aber das Flugzeug musste abgeschrieben werden.
401	SWS C-1		1919	1920	1	Prototyp der Schweizerischen Waggonfabrik, Schlieren. Die Kennung war nur vorgesehen, ist dann aber nicht für diese Maschine verwendet worden.
401	Haefeli DH-5 (K+W Militärflugzeug M V)		1919		1	Bereits im Herbst 1918 hatten Chefingenieur August Haefeli und sein Team den Prototyp des DH-5 gebaut, dessen Probeflüge im März 1919 begannen. Offenbar war die Kennung 401 gleich für drei verschiedene Flugzeugtypen vorgesehen.
402 bis 440	Haefeli DH-5 (K+W Militärflugzeug M V)	-	1922	1940	39	1. Serie. Bereits im Herbst 1918 hatten Chefingenieur August Haefeli und sein Team den Prototyp des DH-5 (Kennung 401) gebaut, dessen Probeflüge im März 1919 begannen. Der neue Flugzeugtyp wurde nach einem Pflichtenheft des Eidgenössischen Militärdepartementes entworfen, wiederum ein doppelsitziger Doppeldecker für Aufklärung und Training. Als Motor kam der LFW I der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur mit 180 PS zum Einsatz. Nach dem Ersten Weltkrieg war das Flugzeug Haefeli DH-5 lange Jahre das leistungstärkste Flugzeug der schweizerischen Fliegertruppe. Das Flugzeug wurde ab 1922 in drei Serien mit total 80 Exemplaren gebaut. Die letzten übrig gebliebenen Flugzeuge wurden erst in den Jahren 1939/1940 liquidiert. Die Flugzeuge mit den Kennungen 428 bis 439 werden in anderen Quellen auch als 2. Serie bezeichnet. Diese DH-5 gehörten aber auch noch zu den ersten, 1922 in Auftrag gegebenen 39 Maschinen. Am 25.05.1935 trug das Luftamt fünf DH-3 sowie drei DH-5 im HB-Register ein. Halter war die AVIA Zürich. Mit Ausnahme der am 16.06.1936 verunfallten DH-3 HB-REP wurden die restlichen sieben Flugzeuge Ende 1936 im schweizerischen Luftfahrzeugregister wieder gelöscht und gingen an die Fliegertruppe zurück.
416	Haefeli DH-5	109	15.06.1922	08.06.1940	-	Für die Vorflügel-Montage wurde die 416 zur Handley Page Aircraft Company (GB) geflogen. Möglicherweise für diesen Zweck erhielt die Maschine der 1. Serie die zivile Immatriculation

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	(K+W Militärflugzeug M V-1)					CH 136. Sie erschien mit diesem Kennzeichen 1929 im Luftfahrzeugregister, mit der Eidg. Konstruktions-Werkstätte (K+W) als Eigentümer oder Halter.
418	Haefeli DH-5 (K+W Militärflugzeug M V-1)	111	21.06.1922	08.06.1940	-	Kollision am 02.09.1923 am Boden mit einer zweiten DH-5 und einer Haefeli DH-3 auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden (BL).
441 bis 460	Haefeli DH-5 (K+W Militärflugzeug M V)	-	1924	1940	20	2. Serie. Diese Maschinen werden auch als «zweites Los» bezeichnet. Im Sommer 1923 homologierte die Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur ihren 200-PS-LFW-II-Motor, eine Weiterentwicklung des Musters LFW I, mit Erfolg. Dieser Umstand und die guten Erfahrungen mit dem DH-5 der ersten Serie, führte zu einem weiteren Serienauftrag. Mit dem 20 PS stärkeren Motor konnten die Flugleistungen nur unmerklich verbessert werden. Aber auch diese Serie befriedigte vollauf. Die Liquidation der noch verbliebenen Flugzeuge erfolgte Anfang 1940.
450	Haefeli DH-5 (K+W Militärflugzeug M V)				-	Diese Maschine mit der Kennung 450 und mindestens eine zweite DH-5 eskortierten das weltberühmte deutsche Luftschiff LZ 127 «Graf Zeppelin» über der Schweiz, bevor das Luftschiff am 12. Oktober 1930 in Bern-Beundenfeld landete.
459	Haefeli DH-5 (K+W Militärflugzeug M V)				-	Die 459 gehört heute (2013) als Replika zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es handelt sich um einen Nachbau, der in der Zeit vom 12.02.1980 bis 19.05.1982 von der Seniorengruppe Buochs und Interlaken für das Museum realisiert wurde.
461	Haefeli DH-5 X (K+W Militärflugzeug M V x)		1924	1933	1	Im Anschluss an den Bau der DH-5, zweite Serie, wurde versuchsweise dieses Flugzeug mit einem aus Frankreich angekauften 300-PS-Hispano-Suiza-Motor ausgerüstet. Die Flugleistungen konnten damit wesentlich verbessert werden und die Flugeigenschaften blieben praktisch gleich. Der Truppenantrag nach der Erprobung lautete auf Beschaffung einer grösseren Serie. Dieses Vorhaben scheiterte jedoch, da aus Frankreich keine weiteren 300-PS-Motoren beschafft werden konnten. Auch der LFW-III-Motor war noch lange nicht serienreif. Zum grossen Leidwesen der Fliegertruppe musste wohl oder übel nochmals eine Serie DH-3 mit wesentlich kleinerer Leistung in Angriff genommen werden (siehe Nummern 561 bis 599).
462 bis 481	Haefeli DH-5A (K+W Militärflugzeug Ma)	-	1929	1940	20	Die schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur hatte 1927 den LFW-III-Motor doch noch mit gutem Erfolg homologieren können. Daraufhin wurden 20 Flugzeuge DH-5A in Auftrag gegeben. Kurz nach der Inbetriebnahme erfolgte der Einbau von Handley-Page-Vorflügeln und die Anpassung des Pilotensitzes für die Verwendung von Rückenfallschirmen. Dank dem robust gebauten Stahlrohr-Rumpf konnte die DH-5A als Zielschleppflugzeug eingesetzt werden. Die Doppeldecker waren mit der sogenannten «Udet-Scheibe» ausgerüstet, einem hinter dem Flugzeug an einem Seil geschleppten Tuch. Die DH-5A erreichte jedoch nur eine Schleppgeschwindigkeit von rund 150 km/h. In den 1940er-Jahren übernahmen deshalb die schnelleren Fokker C.V-E die Aufgaben als Zielschleppflugzeuge. Die Maschinen werden in anderen Quellen auch mit DH-5° bezeichnet.
501 bis 512	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	-	1917	1923	12	1. Serie. Als am 13.07.1917 der Haefeli DH-3 mit der Nummer 501 von der Fliegertruppe übernommen wurde, ahnte wohl niemand, dass dies der erste Flugzeugtyp sein sollte, der in der Schweiz über 100-mal produziert wird. Insgesamt wurden bis 1927 108 DH-3 hergestellt. Nach dem K+W Militärflugzeug M III mit der Kennung der 599 wurden die Nummern 501 bis 510 1927 für den DH-3 der Version M IIIa noch einmal zugeteilt, was aussergewöhnlich war.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Weil die Maschinen der 1. Serie im Jahr 1923 bereits alle ausgemustert waren, fand man wohl, dass dem bei der Nachbeschaffung der zehn M IIIa (4. Serie) nichts im Weg stand. Die korrekte Bezeichnung vom Herstellerwerk in Thun lautet K+W D.H.3. (D.H. steht für Doppeldecker Haefeli). Haefeli DH-3 ist aber eine verbreitete Truppenbezeichnung. Andere namhafte Quellen verwenden die Bezeichnung ohne Bindestrich, also DH 3. Der Haefeli DH-3 war während Jahrzehnten das Standardflugzeug und bildete das Rückgrat der schweizerischen Fliegertruppe. Ab 1917 bis fast zum Zweiten Weltkrieg bewährte sich der DH-3 für Aufklärung, Training und als Verbindungsflugzeug. Zudem starteten auch die ersten Linienflüge mit DH-3 (siehe bei der 519). Am 04.03.1939 wurden alle verbliebenen DH-3 abgeschrieben. Leider hat keines dieser Flugzeuge bis heute «überlebt». Die letzten DH-3-Flugzeuge wurden 1938 in den Hangars in Kloten liquidiert. Eine Replika (nur Rumpf, Leitwerk, Motor, Fahrwerk) einer DH-3 ohne Kennungs-Nummer gehört heute (2019) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es handelt sich um einen Nachbau, der in den Jahren 1994 bis zirka 1998 von der Seniorengruppe Buochs (oder Interlaken?) für das Museum realisiert wurde. Für den Bau des Flügels war leider keine Kapazität vorhanden. Am 25.05.1935 trug das Luftamt fünf DH-3 sowie drei DH-5 im HB-Register ein. Halter war die AVIA Zürich. Mit Ausnahme des am 16.06.1936 verunfallten DH-3 HB-REP wurden die restlichen sieben Flugzeuge Ende 1936 im schweizerischen Luftfahrzeugregister wieder gelöscht und gingen an die Fliegertruppe zurück.
501	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	23	13.07.1917	08.10.1921	-	Die Kennung 501 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 210 noch einmal zugeteilt. Diese M IIIa aus der Produktion von 1927 wurde im März 1939 ausgemustert.
502	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	24	09.08.1917	13.09.1919	-	Die Kennung 502 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 211 noch einmal zugeteilt. Absturz am 13.09.1919 aus einer Höhe von etwa 400 Metern in einer Vrille und Aufprall um 15.15 Uhr auf einen Acker südöstlich vom Flugplatz Dübendorf (ZH). Der Pilot Lt Jakob Meyer fand dabei den Tod.
503	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	25	19.08.1917	12.10.1921	-	Die Kennung 503 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 212 noch einmal zugeteilt. Nach einem Überschlag am 12.10.1921 wurde die Haefeli liquidiert.
504	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	26	09.08.1917	12.10.1921	-	Die Kennung 504 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 213 noch einmal zugeteilt. Nach einer Bruchlandung am 12.10.1921 wurde die Haefeli liquidiert.
505	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	27	19.08.1917	12.11.1923	-	Die Kennung 505 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 214 noch einmal zugeteilt. Nach einer Bruchlandung am 12.11.1923 wurde die DH-3 abgeschrieben.
506	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	28	19.08.1917	01.11.1917	-	Die Kennung 506 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 215 noch einmal zugeteilt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Absturz am 01.11.1917 um ca. 16.30 Uhr am Westabhang des Goffersberges in der Nähe des Schlosses Lenzburg (AG). Der Pilot Adj Uof Adolf Schäfer erlitt Verletzungen am Kopf und einen Beinbruch, während sein Passagier Kpl Emil Ellmer (Mechaniker) dabei ums Leben kam. Das Flugzeug war noch keine drei Monate alt. Es war denn auch der erste Unfall mit einem neuen Haefeli DH-3.
507	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	29	11.09.1917	07.04.1922	-	Die Kennung 507 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 216 noch einmal zugeteilt.
508	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	30	05.09.1917	02.06.1918	-	Die Kennung 508 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 217 noch einmal zugeteilt. Absturz am 02.06.1918 um 15.00 Uhr bei Gfenn (ZH) im Gleitflug für eine Landung auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH), wobei der Doppeldecker durchsackte und zwischen Bäumen hindurch hart auf eine Strasse abstürzte. Der Pilot Oblt Otto Prêtre verschied 20 Minuten nach dem Unfall. Sein Passagier Kpl Alli Christinat von der FI Pionier Kp 2 überlebte mit Verletzungen.
509	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	31	05.09.1917	05.01.1918	-	Die Kennung 509 wurde 1927 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 218 noch einmal zugeteilt. Absturz am 05.01.1918 mit Pilot Adj Uof Alfred Egolf.
510	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	32	02.11.1917	07.04.1922	-	Die Kennung 510 wurde 1929 für den DH-3 M IIIa mit der Werknummer 219 noch einmal zugeteilt.
501 bis 510	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	-	1927	1939	10	4. Serie. Die Nummern 501 bis 510 wurden 1917 für den DH-3 (M III, 1. Serie) schon einmal zugeteilt. Ein seltener Umstand in der Schweizer Luftfahrt, dass die gleichen Nummern an zwei verschiedene Flugzeuge vergeben wurde. Weil die Maschinen der 1. Serie im Jahr 1923 bereits alle ausgemustert waren, fand man wohl, dass dem bei der Nachbeschaffung der zehn M IIIa nichts im Weg stand. Im April 1929 wurde dieser 10er-Serienbau mit der zum zweiten Mal vergebenen Nummer 509 abgeschlossen. Zu einem Spezialfall wurde die zweite 510 , die nur vom Oktober 1929 bis April 1930 als Versuch im Truppendienst stand. Diese 4. Serie der neuen Version M IIIa wurde 1932 mit einem grösseren Umbau für die Verwendung von Piloten- und Beobachterfallschirmen umgerüstet und es wurden Handley-Page Spaltflügel eingebaut.
501	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	210	11.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 501 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 23 schon einmal zugeteilt.
502	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	211	24.04.1927	26.05.1937	-	Die Kennung 502 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 24 schon einmal zugeteilt. Landeunfall am 26.05.1937 mit Überschlag (Capotage) mit Pilot Lt Robert Mayr von der FI Kp 19 auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH). Das Flugzeug wurde stark beschädigt, der Pilot unverletzt.
503	Haefeli DH-3	212	21.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 503 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 25 schon einmal zugeteilt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	(K+W Militärflugzeug M IIIa)					
504	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	213	21.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 504 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 26 schon einmal zuge- teilt.
505	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	214	21.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 505 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 27 schon einmal zuge- teilt.
506	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	215	11.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 506 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 28 schon einmal zuge- teilt.
507	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	216	20.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 507 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 29 schon einmal zuge- teilt.
508	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	217	27.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 508 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 30 schon einmal zuge- teilt.
509	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	218	27.04.1927	04.03.1939	-	Die Kennung 509 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 31 schon einmal zuge- teilt.
510	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	219	16.10.1929	30.04.1930	-	Die Kennung 510 wurde 1917 für den DH-3 M III mit der Werknummer 32 schon einmal zuge- teilt. Diese Maschine stand nur vom Oktober 1929 bis April 1930 als Versuch im Truppendienst. Sie hatte einen stärkeren Motor des Typs Hispano-Suiza HS-41 8 Ab mit 180 PS, der aber störanfällig war. Das Flugzeug ging zurück an die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun, wo es für Flugversuche diente.
513 bis 515	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	-	1918		3	1. Serie als Null-Serie der Version M IIIa.
516 bis 518	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIb)	-	1918	1922	3	1. Serie als Null-Serie der Version M IIIb.
519 bis 530	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	-	1917	1923	12	1. Serie. Am 10.06.1918 wurde mit der Nummer 530 von diesen 12 Flugzeugen das vorerst letzte abgeliefert.
519	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M III)	41	17.11.1917	12.12.1923	-	Die Geschichte des zivilen Luftverkehrs und der ersten Flugpostverbindung in der Schweiz beginnt am 08.01.1919 mit der Aufnahme des täglichen Streckenflugdienstes zwischen Zü- rich-Dübendorf und Bern-Beundenfeld mit diesem Flugzeug mit der Kennung 519 . Die Kurierflüge wurden zuerst ausschliesslich für die Bedürfnisse der Generalstabsabteilung errichtet. Die Strecke wurde ab 14.04.1919 mit Zwischenlandung in Bern-Kirchlindach bis zum Flugplatz Lausanne-La Blécherette (VD) und schliesslich ab 01.09.1919 sogar bis zum Flugplatz Genf St. Georges verlängert. Ab 30.04.1919 startete definitiv auch der Flugpostdienst. Anfang Juni 1919 entschied die schweizerische Flugplatzdirektion auf Zusehen hin, mit den Postflügen auch Fluggäste zu be- fordern. Nach zehnmonatiger Versuchszeit stellt die Fliegertruppe am 31.10.1919 den Betrieb dieser ersten, von Arnold Isler ins Leben gerufene Schweizer Fluglinie wieder ein.
526	Haefeli DH-3	48	13.12.1917	25.01.1926	-	Mit dieser Maschine mit der Kennung 526 wurde bei 600 Flugstunden ein Belastungsversuch

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	(K+W Militärflugzeug M III)					bis zum Bruch vorgenommen, welcher zeigte, dass die Zelle festigkeitsmässig unter den zulässigen Grenzen lag, worauf die ganze Serie liquidiert werden musste.
531 bis 560	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	-	1919	1939	30	2. Serie. Da die fliegerische Zuverlässigkeit der DH-3 inzwischen bewiesen war, wurde nochmals eine Serie von 30 Stück in Auftrag gegeben, die wiederum die K+W in Thun baute. Die ersten vier Maschinen wurden am 10.05.1919 der Truppe übergeben. Von Beginn weg erhielt diese Serie Motoren des Typs Hispano-Suiza HS-41 8 Aa, 150 PS, die bei Adolph Saurer AG in Arbon (TG) in Lizenz gefertigt wurden. Die Ausrüstung bestand aus einer Handkamera für den Beobachter und einem Maschinengewehr, das hinter dem Beobachterstand montiert wurde. Im Februar 1921 gelangten die letzten Flugzeuge dieser Baureihe in den Fluggdienst.
531	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	63	22.05.1919	03.04.1922	-	Mit dieser Maschine mit der Kennung 531 wurde bei 600 Flugstunden im Dezember 1934 ein Belastungsversuch bis zum Bruch durchgeführt. Die ermittelten Festigkeitswerte waren in Ordnung, so dass die übriggebliebenen Einheiten als Trainingsflugzeuge weiter eingesetzt werden konnten. Wegen Überalterung erfolgte 1939 die Liquidation der verbliebenen Flugzeuge. Damit ging eine mit diesen Flugzeugen eng verbundene «Fliegerromantik» zu Ende.
547	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	79	13.08.1919	15.06.1932	-	Im Hinblick auf die vorgesehene Übernahme dieses Haefeli DH-3 durch die Ostschweizerische Aero-Gesellschaft St. Gallen wurde der Doppeldecker 1931 modifiziert. Der Umbau betraf nebst Handley Page Vorflügel, Abänderungen des Rumpfes sowie der inneren, hinteren Verspannung. Dies war notwendig um Platz für Notfallschirme zu schaffen, sowie die Möglichkeit um bei Notfällen mit dem Fallschirm abspringen zu können. Dabei wurde die im Ausstiegsbereich befindliche Verspannung durch Streben ersetzt. Am 15.06.1932 konnte die Aero-Gesellschaft das Flugzeug übernehmen. Die Maschine erhielt bereits am 14.04.1932 die zivile Immatrikulation CH 286 . Doch die DH-3 war nicht lange bei der zivilen Gesellschaft im Einsatz: Am 14.01.1933 verunfallte sie unweit vom Flugplatz Altenrhein. Beim tragischen Absturz kam der erst 23-jährige Flugschüler Max Baumann und sein Fluglehrer Hans Wirth ums Leben. Hauptmann Wirth war 34 Jahre alt und einer der fähigsten Flieger der Schweiz. Die Wracklage lässt vermuten, dass das Flugzeug in eine Flachvrille geriet und sich nicht mehr auffangen liess. Die DH-3 CH 286 wurde nach dem Unfall verschrottet.
561 bis 599	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	-	1925	1939	39	3. Serie. Zum grossen Leidwesen der Fliegertruppe kam es 1925 nochmals zu einer DH-3-Serie anstelle des DH-5 X-Reihenbaus. Das nicht mehr neue Modell bewährte sich sehr gut, aber die Flugleistungen mit seinen 150 PS lagen natürlich sehr stark hinter dem X-Modell (siehe Nummer 461) mit 300 PS zurück. Diese 3. Serie der Version M IIIa wurde 1932 mit einem grösseren Umbau für die Verwendung von Piloten- und Beobachterfallschirmen umgerüstet und es wurden Handley-Page Spaltflügel eingebaut. Die Liquidation der noch übrig gebliebenen Flugzeuge erfolgte 1939.
588	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	198	28.10.1926	09.07.1931	-	Am 09.07.1931 machte Lt. Charles Bijon eine Capotage (Überschlag) mit diesem Flugzeug. Vom 28.01.1927 bis am 18.02.1927 war diese Maschine temporär mit der zivilen Immatrikulation CH 172 für die Ad Astra-Aero, Schweizerische Luftverkehrs-A.G., Zürich im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Sie diente der Ad Astra möglicherweise an einem Flugtag für Fotoflüge.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
591	Haefeli DH-3 (K+W Militärflugzeug M IIIa)	201	31.01.1927	04.03.1939	-	Für einen Ferry-flight (Überführungsflug) wurde die spätere 591 vom 02.04.1931 bis am 31.12.1931 zivil als CH 315 immatrikuliert und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Die zivile Registrierung wurde nur für die Über- und Rückführung des Flugzeuges nach England benötigt. Die Luftwaffe liess die Maschine bei Handley Page Ltd. in Radlett, Hertfordshire, mit Vorflügeln ausrüsten. Die Provisorische Betriebsbewilligung (P.B.) war gültig bis am 30.06.1931.
601 bis 605	Nieuport 23 C-1	-	06.1917	1921	5	Die 600er-Nummern waren den Jagdflugzeugen vorenthalten und wurden bis 1928 vergeben. Eine Ausnahme bildeten die beiden Morane-Saulnier MS.406H, die 1938 vorübergehend ebenfalls die Kennungen 601 und 602 (später J-1 und J-2) erhielten. Sie wurden also zweimal vergeben. Die fünf Nieuport werden in anderen Publikationen als Nie.23 bezeichnet. Die Basisversion Nieuport 17 wurde 1916 erstmals gebaut und gehörte zu den modernsten und am meisten geflogenen Jagdflugzeugen des Ersten Weltkriegs. Die Fliegertruppe konnte im Juni 1917 fünf dieser leistungsfähigen Kampfflugzeuge zur Verstärkung ihrer Flotte erwerben. Diese fabrikneuen, bei der Herstellerfirma Société Anonyme des Etablissement Nieuport in Issy-les-Moulinaux (Département Hauts-de-Seine bei Paris) an der Seine gebauten Flugzeuge der Version 23 C-1, erhielten die allerdings nie angebrachten Kennungen 601 bis 605. Die fünf Maschinen gelangten in ihre Komponenten zerlegt mit der Eisenbahn zu den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten (K+W, derzeit noch EKW) in Thun. Es waren die ersten im Ausland beschafften Kampfflugzeuge, die zur Endmontage in der Schweiz anstanden. Diese wenigen Jagdflugzeuge waren die einzigen kriegstauglichen Flugzeuge in der Schweizerischen Fliegertruppe. Die drei Piloten und Enthusiasten Kuno Schaub, Isidor von Arx und ursprünglich auch Geri Mäder (†) aus dem Schweizer Mittelland bauten im Atelier im Haus von Schaub in Neuendorf und in Langenbruck drei Nieuport 23 C-1 originalgetreu nach. Die Flugzeuge entsprechen 1:1 den Originalunterlagen. Zum Einsatz kommen auch originale Umlaufmotoren. Die HB-RNA wird von einem Thulin-A-Rotationsmotor mit neun Zylindern und 90 PS aus Schweden angetrieben. Dies ist ein Lizenzbau des Le Rhône mit 80 PS, der bei den Schweizer Nieuport verwendet wurde. Die Idee, die Replika zu bauen, ist im Jahr 2000 entstanden. Die Maschinen sollten im Jahr 2014 an der AIR14 PAYERNE an der statischen Ausstellung erstmals präsentiert werden, aber leider waren sie zu diesem Zeitpunkt noch nicht ganz fertig gebaut, aber eine Maschine konnte immerhin ohne Bespannung, also als Gerüst, gezeigt werden. Das BAZL hatte die Immatrikulationen bereits reserviert: HB-RNA, HB-RNB und HB-RNC. Der Nieuport 23 C-1 HB-RNA wurde schliesslich am 07.07.2019 auf dem Flugplatz Dübendorf an einem vom Buchautor Peter Brotschi organisierten, würdigen Anlass zum Gedenken an den exakt 100 Jahre zuvor mit genau einer solchen Maschine mit der Kennung 604 tödlich abgestürzten Cheffluglehrer Oberleutnant Oskar Bider erstmals öffentlich präsentiert. Der «Nieuport-Apparat», wie er im ersten Weltkrieg auch bezeichnet wurde, war das Lieblingsflugzeug von Bider.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 11.09.2020 hat das BAZL den Nachbau für Rollversuche freigegeben. Kuno Schaub registrierte am 25.09.2020 die in 20 Jahren und gegen 10'000 Arbeitsstunden nachgebaute HB-RNA offiziell für die «Nieuport Memorial Flyers», Egerkingen (SO) im schweizerischen Luftfahrzeugregister in der Special Category Antique/Replica. Als Hersteller steht «Amateurbau» im Register. Diese erste Maschine absolvierte schliesslich am 21.10.2020 mit Start um 15.46 Uhr auf dem Flugplatz Grenchen mit Pilot Isidor von Arx den erfolgreichen, siebenminütigen Erstflug. Hauptstandort der Replika Nieuport 23 C-1 mit dem Taufnamen «Langenbruck» war danach der Flugplatz Langenthal in Bleienbach (BE). Im Juli 2021 erhielt die Nieuport-Replica ihre definitive Fluggenehmigung und am 02.09.2021 wurde der Doppeldecker anlässlich der «Air90» in Grenchen zum ersten Mal öffentlich vorgefliegen. Im Frühling 2024 hat die HB-RNA seine bisherige Homebase Bleienbach in Richtung Flugplatz Gruyères (FR) verlassen. Als Handänderung wurde am 01.05.2024 Kuno Schaub als Besitzer und als Haupthalter neu die «Nieuport Flyers Association», Epagny (FR) im Luftfahrzeugregister eingetragen. In der ersten Hälfte 2024 sollte auch die zweite Maschine, die HB-RNB mit dem Taufnamen «Egerkingen» zum Erstflug bereit sein. Sie wird von einem originalen Umlaufmotor Le Rhône 9Jb angetrieben. Am 01.05.2024 absolvierte die HB-RNB in Bleienbach erfolgreich ihren ersten Standlauf. Gleichzeitig gab es eine Fotosession zusammen mit dem ersten Apparat. Am 03.05.2024 wurde die HB-RNB im Luftfahrzeugregister eingetragen, mit Isidor von Arx, Egerkingen als Haupteigentümer und die «Nieuport Memorial Flyers», Egerkingen als Haupthalter.
601	Nieuport 23 C-1	3548	07.07.1917	04.05.1920	-	
601	Morane-Saulnier MS.406H	-	-	-	-	→ J-1 Die Nummer 601 wurde zweimal vergeben (auch für die Nieuport 23 C-1).
602	Nieuport 23 C-1		07.07.1917	18.02.1921	-	
602	Morane-Saulnier MS.406H	-	-	-	-	→ J-2 Die Nummer 602 wurde zweimal vergeben (auch für die Nieuport 23 C-1).
603	Nieuport 23 C-1		07.07.1917	26.01.1921	-	Absturz am 26.01.1921 um 13.40 Uhr nach Start auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH). Der Pilot Oblt Alfred Muhr startete vom Platz vor der Halle 1 aus in Richtung Gfenn, flog nach dem Abheben eine kurze Strecke waagrecht und zog dann die Maschine in einer sehr steilen Rechtskurve nach oben. Aus dieser stürzte die Nieuport in einer Vrilte ab und kollidierte etwa 100 Meter vor dem alten Schiessstand mit dem Boden. Der Maschineningenieur-Student Alfred Muhr aus Zürich war auf der Stelle tot. Die Nieuport 23 C-1 mit der Kennung 603 wurde vollständig zerstört.
604	Nieuport 23 C-1		07.07.1917	07.07.1919	-	Mit dieser Maschine stürzte Oberleutnant Oskar Bider, Cheffluglehrer der Fliegertruppe und Fliegeridol, am Montagmorgen des 07.07.1919 auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH) bei einem Akrobatikflug tödlich ab.
605	Nieuport 23 C-1		07.07.1917	18.02.1921		
606	Siemens-Schuckert SSW D.III		Sommer	31.12.1922	1	Am 13.11.1918, zwei Tage nach Kriegsende verirnte sich der in Lahr bei der kaiserlichen deutschen Fliegertruppe stationierte Arnold Eger anlässlich eines Überführungsfluges nach

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
			1920			Friedrichshafen zur Demobilisierung mit dieser SSW D.III mit der militärischen Kennung 8344/17 nach Schaffhausen und zauberte am 13.11.1918 vor dem Zeughaus eine makellose Landung hin. Auf dem Doppeldecker war ein Totenkopf auf dem schwarzen Rumpf aufgemalt, Egers persönliches Emblem. Der damals weltbeste Abfangjäger war der Kampfeinsitzerstaffel 5 (Kest 5) zugeteilt. Die SSW D.III wurde interniert und am folgenden Tag durch den Schweizer Piloten Balz Zimmermann nach Dübendorf (ZH) überflogen. Was dort mit dem Flugzeug passierte, ob es für Tests geflogen wurde, ob man daran gearbeitet hatte oder ob es einfach in einem Hangar abgestellt wurde, ist nicht bekannt. Die Fliegerabteilung zeigte sich sehr interessiert an dem modernen Jagdflugzeug. Am 20.05.1919 wurde es für 30'000 Franken beim Reichsverwertungsamt gekauft und konnte 1920 über die französische Regierung definitiv erworben werden. Das Flugzeug muss im Sommer 1920 revidiert worden sein und wurde mit der Kennung Nummer 606, die klein auf dem Seitenleitwerk aufgemalt wurde, in den Flugpark der Schweizer Fliegerabteilung übernommen. Diese einzige SSW D.III in den Diensten der Schweizer Fliegertruppe musste Ende 1922 wegen fehlender Ersatzteile ausgemustert werden und gelangte anschliessend zur Verschrottung. Der Rhemag-Rhenania Sh.IIIa Elf-Zylinder-Sternmotor (Nr. 171), ein Lizenzbau des Umlaufmotors von Siemens & Halske, ist heute (2022) im Besitz des FLIEGER FLAB MUSEUMs in Dübendorf (ZH). Am gleichen Tag, dem 13.11.1918, verfloren sich auf der gleichen Mission noch zwei weitere Piloten der Kest 5 mit je einer D.III von Lahr in die Schweiz. Der eine Pilot war Egers Staffelführer Oberleutnant Heinrich Dembowski (Kennung der D.III 1618/18), der ebenfalls beim Zeughaus in Schaffhausen landete, der andere war Vizefeldwebel Fritz Beckhardt (Kennung 8356/17). Er landete mit seiner D.III auf einer sumpfigen Wiese bei Gossau (ZH), etwa 10 km nördlich der Stadt Rapperswil. Aber diese beiden Maschinen gingen bei der Landung zu Bruch. Alle drei SSW-Doppeldecker waren praktisch fabrikneu. Die beiden demolierten Flugzeuge wurden vorerst ebenfalls interniert. Die Eidgenössische Flugplatzverwaltung erstellte jedoch mit Datum vom 10.12.1918 ein Übergabe-Inventar für diese beiden Jagdflugzeuge, welches vom Platzkommando Basel abgenommen wurde und den Empfang damit bescheinigte. Am 21.12.1918 wurden die beiden Maschinen 1618/18 und 8356/17 an Deutschland übergeben. Die Korrespondenz mit der deutschen Gesandtschaft in Bern belegt, dass die Rückgabe der Flugzeuge via Platzkommando Basel erfolgte.
607	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»	N6212	24.01.1919	18.08.1925	1	Nachdem er sich verfranzt hatte, musste der aus Chicago stammende Kampfpilot 2nd Lieutenant James F. Ashenden am 25.06.1918 um 06.31 Uhr wegen Benzinmangels auf einem Roggenfeld zwischen Deitingen (SO) und dem sogenannten Affolterwald, der zu Derendingen gehört, eine Notlandung vornehmen. Die Landung war hart, das Flugzeug überschlug sich und wurde arg beschädigt. Der Pilot hatte Glück, denn es gelang ihm, fast unverletzt aus dem Cockpit zu kriechen. Er wurde nach Bern gebracht und schliesslich in Andermatt interniert. Lt. Ashenden verliess die Schweiz erst am 28.11.1918, als der Krieg bereits beendet war. James Ashenden war mit Start in Villeneuve-les-Vertus in der Nähe von Toul, wo die eben erst aus den USA verlegte 147th Aero Squadron als Teil der 1st Pursuit Group stationiert war, zusammen mit vier weiteren Nieuport N-28 auf einer Mission als Begleitschutz, während der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						er in Oberelsass über Metz in dichte Wolken und in starkes deutsches Abwehrfeuer geriet, worauf der Pilot die Orientierung verlor. Die fünf Amerikaner hätten eigentlich um 05.00 Uhr einen Aufklärer vom Typ Salmson 2A2 treffen sollen, doch dieser erschien nicht am verabredeten Treffpunkt. Nachdem die amerikanische Gesandtschaft in Bern am 20.01.1919 darüber informiert worden war, dass die Schweiz alle internierten Flugzeuge an die Eigentümerstaaten zurückgeben wolle, erging bereits vier Tage später eine Offerte an die Schweiz. Die Amerikaner wollten die beiden Flugzeuge nicht mehr und überliessen sie der Schweiz als Geschenk, was dankbar angenommen wurde. Bei der erwähnten zweiten Maschine handelt es sich um die Dayton Wright DH-4, welche am 12.09.1918 in Fahy im Schweizer Jura landete und später bei der Fliegerabteilung die Kennung 706 erhielt. Die mit zwei Vickers 7,65-mm-Maschinengewehren bewaffnete Maschine konnte trotz starker Beschädigung repariert und neu aufgebaut werden. Sie wurde interniert und gelangte mit der Kennung 607 zur Fliegerabteilung. Als Besonderheit wurde bei diesem Doppeldecker das Schweizer Kreuz in einer «Wappenform» auf das Seitenleitwerk gemalt. Die Nummer 607 wurde nur klein neben diesem Schweizer Wappen aufgemalt. Die Nieuport N-28 muss bei den Piloten einen sehr guten Eindruck hinterlassen haben, denn im Jahr 1923 wurden 14 weitere, in Frankreich gebaute und aus Kriegsbeständen der American Expeditionary Force (AEF) stammende Maschinen dieses Typs gekauft. Bis im Sommer 1925 stand der Doppeldecker im Einsatz bei der Fliegertruppe. Dann wurde er während 30 Jahren unter dem Dach der Fliegerhalle auf dem Militärflugplatz Thun als Ausstellungsobjekt aufbewahrt. Nach der Schliessung des Flugplatzes Thun 1955 (als ziviler Flugplatz blieb er erhalten) kam das «Bébé» nach Dübendorf, wo die «Schwarze 607» noch heute (2023) wiederum unter dem Dach aufgehängt zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) gehört. Es dürfte weltweit die einzige noch existierende Nieuport N-28 sein, die während dem Ersten Weltkrieg aktiv im Einsatz war.
608 und 609	Fokker D.VII	-	1920	1938	2	Ein Schreiben der Generalstabsabteilung des Militärdepartements vom 14.03.1921 taxierte den Fokker D.VII «als den für Schweizer Verhältnisse am besten eignenden Kampfeinsitzer». Bereits im Jahr 1920 beschaffte sich die schweizerische Fliegertruppe zur Evaluation diese zwei unbewaffneten Exemplare mit den taktischen Nummern 608 und 609 über private Makler. Sie erhielten eine Bewaffnung sowie ein Zielfernrohr vom Typ «Collimateur».
608	Fokker D.VII		07.01.1920	13.08.1929	-	Ex 10146/18 deutsche Fliegertruppen; am 15.10.1919 Einfuhrbewilligung EMD an Stöckli, Dampfbootverwalter, Schaffhausen, erteilt. Diese Maschine war eine bei der Albatros-Werke GmbH in Berlin-Johannistal gefertigte Fokker D.VII. Am 07.01.1920 kam sie als erste Fokker D.VII mit der Kennung 608 zur schweizerischen Fliegerabteilung, welche die Fokker schon im Dezember 1919 von Stöckli übernommen hat. Totalschaden bei Notlandung am 13.08.1929.
609	Fokker D.VII		16.03.1920	21.02.1938	-	Ex 6050/18 deutsche Fliegertruppen; am 01.08.1919 Überflug von Schleissheim für die Gesellschaft für den Luftverkehr der Ostschweiz durch Jagdflieger-Ass Leutnant Xavier Dannhuber (D), Notlandung wegen Ölverlusts in Bettwiesen/Anet (TG) mit Capotage. Diese Maschine war eine bei den Ostdeutschen Albatros-Werken GmbH in Schneidemühl (heute Pila in Polen) gefertigte Fokker D.VII (O.A.W). Der Apparat wurde Anfang Februar

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						1920 für die schweizerische Fliegerabteilung von Alfred Köfer erworben und gelangte am 16.03.1920 als zweite Maschine dieses Typs mit der Kennung 609 zur Fliegerabteilung. Am 21.02.1938 Demontage und liquidiert.
610	Haefeli DH-5 (K+W Militärflugzeug M V)		1921		1	Prototyp.
611	Albatros D.III (Oef)		04.01.1921	16.06.1921	1	Der ungarische Pilot Stabsfeldweibel Béla Mayer von den k.u.k. Luftfahrtruppen (Österreich-Ungarn) landete am 21.11.1918 um 15.50 Uhr nach seiner Flucht in die Schweiz mit dem Jagdflugzeug zwischen Altstetten und Schlieren im Zürcher Limmattal. Das Flugzeug wurde 1918 in Lizenz in der Oeffag, der Österreichischen Flugzeugfabrik AG in Wiener-Neustadt gebaut und erhielt die militärische Kennung 253-114. Der Doppeldecker war mit zwei Flieger-Maschinengewehren vom Typ Schwarzlose M07/12 bewaffnet. Béla Mayer flog zusammen und gleichzeitig mit Pilot Unteroffizier Adolf Bláha in die Schweiz, welcher seine Maschine gleichen Typs mit der Kennung 253-116 zum gleichen Zeitpunkt ebenfalls zwischen Altstetten und Schlieren landete. Das Flugzeug von Bláha war beidseitig am Rumpf sehr markant mit einem Pfeil durchbohrtem Herz gekennzeichnet. Die beiden Piloten wurden sofort festgenommen und interniert. Am folgenden Nachmittag überflogen die Schweizer Offiziere Oskar Bider und Alfred Comte die beiden Flugzeuge nach Dübendorf (ZH). Die Schweizerische Flugplatzdirektion in Dübendorf übernahm die Maschine 253-114 von Béla Mayer am 04.01.1921 von der tschechoslowakischen Gesandtschaft (die kuriose Eigentumsansprüche stellte) zu den Internierungskosten von 5823 Franken und sie wurde mit der Kennung Nummer 611 in den Flugpark integriert. Der Albatros blieb in Dübendorf abgestellt, wo er ungenutzt wertvollen Platz wegnahm. Wegen sich häufenden Störungen am Motor und mangelnder Ersatzteile erfolgte schon am 16.06.1921 die Ausserdienststellung. Am 12.05.1922 wurde die Albatros D.III nach den Angaben aus der Liste des Chefmechanikers des Flugplatzes Dübendorf, Charles Fueg zusammen mit anderen während des Ersten Weltkriegs internierten und danach von der Schweizer Fliegerabteilung übernommen Flugzeugen verschrottet. Die zweite Albatros D.III, jene von Adolf Bláha, wurde nach längerem hin und her am 29. Oktober 1919 von Bláha in die Tschechoslowakische Republik überflogen, wo die Maschine in den Flugpark der neugegründeten tschechoslowakischen Luftwaffe übernommen wurde. In älteren Quellen (COCKPIT 1974) findet man auch die falsche Bezeichnung Albatros D-Va. Eine Landung am 04.02.1918 (COCKPIT 1974) dürfte offensichtlich ebenfalls falsch sein.
615 bis 624	Fokker D.VII	-	1922	1941	10	Diese 10 fabrikneuen Maschinen kaufte der Schweizer Aviatikpionier Alfred Comte für die schweizerische Fliegertruppe in Belgien, wo die Maschinen eingelagert waren. Belgien erhielt die Flugzeuge vom unterlegenen deutschen Kaiserreich als Reparationszahlungen. Die Kriegstechnische Abteilung übernahm die zehn Flugzeuge zum Stückpreis von 8000 Franken. Bereits im Frühjahr 1921 wurden die Fokker D.VII nach der Schweiz überführt und bei den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun einer umfangreichen Instandsetzung unterzogen. Sie gelangten zwischen dem 02.09.1922 und dem 13.03.1923 zur Ablieferung.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die Fokker D.VII war das beste deutsche Jagdflugzeug des Ersten Weltkriegs und der wohl weltweit modernste Jäger des von 1914 bis 1918 dauernden Waffenganges. Die Schweizer Flugzeuge stammten teilweise ursprünglich aus deutschen Kriegsbeständen, während die restlichen vom Flugzeugwerk Comte nachgebaut wurden. Die meisten wurden von einem Mercedes-Motor von 160 PS angetrieben, doch waren die Nr. 622 bis 624 anfänglich mit einem B.M.W. 3a von 185 PS ausgerüstet. Mit der Fokker D.VII fand sich erstmals ein leistungsfähiges Jagdflugzeug im Arsenal der Schweizer Fliegertruppe – dies allerdings erst nach Ende des Ersten Weltkriegs. Fokker D.VII absolvierten 1928 die ersten Flugbewegungen auf dem später (1939) auch offiziell übernommenen Militärflugplatz Buochs (NW). 1928 erfolgte die erste Belegung der Ebene zwischen Buochs-Ennetbürgen-Stans mit Militärflugzeugen. Ein D.VII und ein Haefeli DH-5 bildeten 1928 Mitten auf dem Flugfeld Buochs auch die Kulisse für einen für die Fliegerrekutenschule abgehaltenen Feldgottesdienst. Die letzten D.VII wurden erst 1941 ausser Dienst gestellt.
615	Fokker D.VII		13.03.1923	21.02.1938	-	
616	Fokker D.VII		11.12.1922	21.02.1938	-	Beim Maschinengewehr-Schiessen am 08.02.1929 in Kloten (ZH) mit Pilot Oblt Hugo Karnbach in der Kurve infolge Motorenpanne abgestürzt. Die Maschine konnte repariert und weiterverwendet werden.
617	Fokker D.VII		11.12.1922	09.08.1930	-	Absturz mit Pilot Lt Ernst Pickel von der FI Kp 4 am 09.08.1930 in Hegnau (ZH). Während einer taktischen Übung kam es bei der Staffelbesammlung zu einer Kollision mit der Dewoitine D.1 mit der Kennung 671 , die von Lt Karl Ulmann pilotiert wurde. Die Fokker von Lt Pickel stürzte mit abgerissenem Tragwerk senkrecht aus 300 Metern zur Erde und zerschellte. Der Pilot fand den Tod. Die schwer beschädigte Dewoitine konnte in Dübendorf (ZH) landen.
618	Fokker D.VII		11.12.1922	19.02.1938	-	
619	Fokker D.VII		24.11.1922	21.02.1938	-	
620	Fokker D.VII		11.12.1922	07.07.1928	-	Absturz am 07.07.1928 in Kloten (ZH). Der Pilot Lt Peter Pieth wurde leicht verletzt.
621	Fokker D.VII		24.11.1922	22.02.1938	-	
622	Fokker D.VII		02.09.1922	18.02.1938	-	
623	Fokker D.VII		24.11.1922	15.05.1923	-	Pilot Oblt Kurt Immenhauser machte am 15.05.1923 mit der Fokker eine Bruchlandung.
624	Fokker D.VII		11.12.1922	22.02.1938	-	
625 bis 630	Fokker D.VII	-	1925	1941	6	Im Frühjahr 1924 wurden der in Oberrieden (ZH) am Zürichsee domizilierenden Alfred Comte Schweizerische Flugzeugfabrik von der Alliierten Kontrollkommission fünf ebenfalls in Belgien eingelagerte Fokker D.VII in Aussicht gestellt. Mit dem Import von schliesslich sechs Flugzeugen (625 - 630), die Comte diesmal selber Instand setzte, waren die Fliegertruppen in der Lage, eine erste Jagdstaffel samt den dazugehörigen Reserveflugzeugen mit diesem Muster zu besetzen.
625	Fokker D.VII		02.04.1925	18.03.1932	-	Pilot Lt H. Honegger machte in Bellerive bei Murten (FR) wegen einer Motorpanne eine Notlandung mit Überschlag.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
626	Fokker D.VII		04.05.1925	21.02.1938	-	
627	Fokker D.VII		01.05.1925	07.08.1927	-	Absturz am 07.08.1927 beim St. Gotthard Hospiz. Der Pilot Oblt A. Guex von der Jagd Fl Kp 15 kam dabei ums Leben.
628	Fokker D.VII		28.05.1925	19.02.1938	-	
629	Fokker D.VII		30.03.1926	19.02.1938	-	
630	Fokker D.VII		09.12.1926	16.02.1938	-	
631	Fokker D.VII		11.02.1927	1936	1	Diese von einem Motor vom Typ Mercedes D IIIa mit einer Leistung von 160 PS angetriebene D.VII mit der militärischen Kennung 7668/18 wurde in der Fokker-Flugzeugwerke G.m.b.H., Schwerin-Görries (Mecklenburg-Vorpommern) gebaut. Am 24.02.1920 erteilte die Generalstabsabteilung des EMD an Wachtmeister Carl Högger die Einfuhrbewilligung für dieses Flugzeug. Während seinem Jahr in Berlin im März 1920 kaufte Högger die Maschine und flog sie danach aus Berlin in die Schweiz. Der Schweizer Militärpilot und Hallenchef der Flugplatzdirektion Dübendorf (F.P.D.) erwarb diese Fokker aus Liquidationsbeständen in Berlin. Gestützt auf den Vertrag vom 25.03.1920 mit der Eidg. Flugplatzdirektion stellte er sein Privatflugzeug vom 06.11.1920 bis im Dezember 1920 in den Dienst der Schweizerischen Fliegerabteilung. Das Flugzeug war in dieser Zeit zwar mit militärischen Hoheitszeichen bemalt, erhielt aber erst 1927 eine militärische Kennung. Nach ihrer Zeit bei der Fliegerabteilung erfolgte am 28.12.1920 eine Erstkontrolle der Maschine mit der Zivilimmatrikulation CH 46. Nachdem die bereits bewilligte käufliche Übernahme durch das Militär nicht zustande kam, kaufte die Firma Alfred Comte, Luftverkehr und Sportfliegerschule mittels Finanzierung ihres Teilhabers Reinhold Wilhelm Becker den Fokker D.VII am 12.02.1921 und liess ihn als CH 46 für die Firma im schweizerischen Luftfahrzeugregister eintragen. Diese zivile Immatrikulation trug die Fokker bis zur Löschung am 11.02.1927. Der schwerreiche, seit Juni 1916 in der noblen Horgener Villa Seerose direkt am Zürichsee residierende deutsche Stahlindustrielle Reinhold Becker aus Hannover liess sich vom bekannten Aviatikpionier Fl. Oblt. Alfred Comte zum Akrobatikpiloten auf der Fokker D.VII ausbilden. Laut Führerbewilligung Nr. 16 erteilte das Eidg. Luftamt Renaud Becker am 15.04.1921 tatsächlich die Bewilligung für Akrobatikflüge. Weshalb Beckers ganzer Vorname «Reinhold Wilhelm» in seinem Brevet auf «Renaud» geändert, respektive gekürzt wurde, ist nicht klar. Später wurde diese D.VII von Grund auf überholt und anschliessend am 09.04.1923 an den auf Schloss Hilfikon (AG) residierenden Major Hermann Nabholz von Grabow verkauft. Am 11.02.1927 hat die schweizerische Fliegertruppe die vormalige CH 46 mit der taktischen Kennung 631 schliesslich doch noch in ihren Bestand integriert. Die Fokker wurde bei der Fliegerschule eingesetzt. Sie war bei der Fliegertruppe (Fl Trp) nie bewaffnet. Mitte 1936 schenkte die Eidgenossenschaft das legendäre Jagdflugzeug Fokker D.VII der zu Beginn der Olympischen Spiele im Sommer 1936 eröffneten Deutschen Luftfahrtsammlung in Berlin und war dort ein wichtiger Bestandteil des Museums. Am 31.12.1936 überführte der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						hoch dekorierte Weltkriegsflieger Ernst Udet die silberfarbene Maschine mit der neu zugeteilten deutschen Immatrikulation D-EIRA nach Berlin. Im Zweiten Weltkrieg wurde die Fokker bei einem Bombenangriff zerstört.
632 bis 639	Fokker D.VII	-	01.11.1929	11.1941	8	Die allerletzten auf der Welt gefertigten Fokker D.VII stammten vom Zürichsee. Erbaut wurden sie von der 1926 gegründeten «Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik», Oberrieden (ZH) am Zürichsee für die Schweizer Fliegertruppe, die dringend Trainingsflugzeuge benötigte. Weder Alfred Comte noch die Eidgenossenschaft zahlten Lizenzgebühren für diese acht Doppeldecker. Die ersten zwei Maschinen erhielten am 01.11.1929 den Segen der Kriegstechnischen Abteilung (KTA), die letzte stiess am 30.12.1929 zur Fliegertruppe. Drei dieser Fokker D.VII gingen zu Bruch, die verbliebenen fünf wurden zwischen Januar und November 1941 ausser Dienst gestellt.
632	Fokker D.VII		02.12.1929	16.01.1941	-	
633	Fokker D.VII		01.11.1929	10.01.1941	-	
634	Fokker D.VII		01.11.1929	10.01.1941	-	
635	Fokker D.VII		18.11.1929	26.01.1932	-	Absturz in Montpreveyres (VD). Löschung am 26.01.1932.
636	Fokker D.VII		18.11.1929	07.03.1931	-	Absturz in Lausanne (VD). Löschung am 07.03.1931.
637	Fokker D.VII		27.12.1929	06.04.1935	-	Absturz am 06.04.1935 um 08.23 Uhr anlässlich eines Trainingsfluges mit Platzrunden beim Flugplatz Thun (BE), 100 m nordöstlich querab von der Kantonsstrasse Zollhaus-Uetendorf, unmittelbar nach der Rechtskurve von Thun her auf der Uetendorfer Allmend. Das Flugzeug befand sich nach dem Start im stetigen Steigen, als es auf etwa 400 Metern plötzlich in steilem Anstieg hochschnellte, dann nach vorn überkippte und leicht rechts hängend in den Sturzflug überging und mit dem Boden kollidierte. Der Pilot, Lt Alfred Berger vom Pilotenkorps, wurde durch den Aufprall schwer verletzt und verschied gegen Mittag im Bezirksspital Thun, ohne das Bewusstsein wiedererlangt zu haben. Die Unfallursache liess sich nicht mit absoluter Sicherheit ermitteln, wurde aber mit den aussergewöhnlichen Windverhältnissen mit starker Böigkeit in Zusammenhang gebracht, die an diesem Tag herrschten. Diese Beschreibung des Unfallherganges wurde aus dem Buch «Gebrochene Flügel / Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe» von Peter Brotschi entnommen. Der Buchautor schrieb dem Verfasser dieser Liste am 07.08.2024 als Anmerkung zu diesem Absturz: «Am 06.04.1935 kam meine Mutter Verena Theresia Dobler in Balsthal (SO) zur Welt. Aus den Akten weiss ich, dass es damals ein Apriltag mit böigem Wind war. Wahrscheinlich auch eine der Ursachen für den Absturz von Lt Berger.» Die Fokker D.VII wurde gleichentags aus der Bestandsliste der Fliegertruppe gelöscht.
638	Fokker D.VII		23.12.1929	21.11.1941	-	
639	Fokker D.VII		30.12.1929	26.11.1941	-	
640	Fokker D.VII	-	-	-	-	Die 640 gehört heute (2013) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es handelt sich um einen teilweisen Nachbau, der in der Zeit vom 08.04.1979 bis 10.11.1980 von der Seniorengruppe Buochs-Ennetbürgen und Interlaken für das Museum re-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						alisiert wurde. Im Dachgewölbe der Halle 6 (später in der Halle 12) des Militärflugplatzes Dübendorf hing seit Jahren ein Stahlrohrgerüst, bestehend aus Rumpf, Höhen- und Seitensteuer, welches aus der Lizenzfabrikation der Flugzeuge Fokker D.VII bei der Firma Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik, Oberrieden (ZH) am Zürichsee stammte. Die Idee, daraus ein komplettes Flugzeug Fokker D.VII zu bauen, gab Oberst Hans Giger (geboren am 11.06.1914) die «Initialzündung» zur Gründung der Seniorenwerkstätten. Giger war von 1969 bis zum 30.06.1979 Direktor und Werkpilot der Abteilung für Militärflugplätze. Aus eher unverständlichen Gründen erhielt diese Fokker D.VII die neue Nummer 640 . In diesen Seniorenwerkstätten wurden danach noch weitere Flugzeuge für das FLIEGER FLAB MUSEUM nachgebaut oder restauriert.
641 und 642	Fokker D.XI «Wildsau»	-	1925	1939	2	Ankauf aus Holland.
641	Fokker D.XI «Wildsau»		20.07.1925	15.11.1939	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) mittels dem mobilen Flugfunkdienst AMS (Aeronautical Mobile Service) in die Schweiz wurde für diese Fokker vom 02.07.1925 bis am 20.07.1925 die zivile Immatrikulation CH 194 und als Eigentümer die Kriegstechnischen Abteilung (KTA), Bern in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Hinweis: Die Registrierung CH 194 wurde später möglicherweise auch für den Ferry-flight an eine Potez L-25 A2 vergeben.
642	Fokker D.XI «Wildsau»		20.07.1925	15.11.1939	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) mittels dem mobilen Flugfunkdienst AMS (Aeronautical Mobile Service) in die Schweiz wurde für diese Fokker vom 02.07.1925 bis am 20.07.1925 die zivile Immatrikulation CH 195 und als Eigentümer die Kriegstechnischen Abteilung (KTA), Bern in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Nach anderen Quellen sei diese 642 bereits nach einem Startunfall ausgemustert worden (also nicht erst am 15.11.1939). Allerdings gibt es dazu offenbar kein Unfalldatum. Im Buch «Gebrochene Flügel / Alle Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe» von Peter Brotschi gibt es auch keinen Hinweis auf einen Unfall mit dieser Maschine.
643 und 644	Morane-Saulnier MS.229 E t2	-	1931	31.12.1939	2	Ankauf aus Frankreich. 1939 mussten die beiden veralteten Maschinen liquidiert werden.
643	Morane-Saulnier MS.229 E t2		27.03.1931	31.12.1939	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) von Frankreich in die Schweiz wurde die spätere 643 vom 10.02.1931 bis am 10.04.1931 zivil als CH 307 immatrikuliert und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Nach diversen Motorabstellern beim Luftkampf-Training drängten sich grössere Modifikationen an der Motorisierung auf. Vom 27.01.1932 bis zum 10.08.1932 rüstete die K+W Thun das Flugzeug auf einen luftgekühlten Wright 9 Qa Sternmotor mit 250 PS um. Des Weiteren wurde die nicht kunstflugtaugliche Schmierstoff-Anlage überarbeitet.
644	Morane-Saulnier MS.229 E t2		27.03.1931	31.12.1939	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) von Frankreich in die Schweiz wurde die spätere 644 vom 10.02.1931 bis am 10.04.1931 zivil als CH 308 immatrikuliert und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Im Gegensatz zur 643 erfuhr dieses Flugzeug keine Modifikationen des Antriebes und der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Schmierstoff-Anlage. Somit blieb die dadurch nicht kunstflugtaugliche Maschine für andere Aufgaben im Einsatz. Der Antrieb der 644 erfolgte durch einen Hispano-Suiza 8-Zylinder Motor vom Typ HS-41 8 Ac. Das 190 kg schwere Aggregat hatte ein Hubvolumen von 11,8 Liter und leistete 180 PS bei 1800 U/min.
651 bis 666	Hanriot HD-1	-	1921	1930	16	Im Frühjahr 1921 lieferte die Societa Anonima Nieuport-Macchi die 16 zum Stückpreis von 2052 Franken gekauften, aus Liquidationsbeständen der italienischen Luftstreitkräfte stammenden Jagdflugzeuge in ihre Einzelteile zerlegt und ohne Bespannung an die Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten (K+W, derzeit noch EKW) in Thun. Aus diesem Grund deckte sich das Militärdepartement beim Herstellerwerk in Varese gleich noch mit 1000 Meter Stoff zum Bespannen der Hanriot HD-1 ein. Nach dem Zusammenbau und einer Grundüberholung in der K+W Thun wurden diese Flugzeuge erfolgreich für die Pilotenausbildung im Luftkampf- und Staffelflugtraining eingesetzt. In den 1920er-Jahren war die HD-1 das beliebteste Trainingsflugzeug der Militärflieger. Infolge Überalterung mussten diese Flugzeuge 1930, nach erfolgreicher Fluglaufbahn, aus dem Betrieb zurückgezogen und liquidiert werden. Die HD-1 war die erste Eigenkonstruktion der Firma Hanriot und wurde 1916 von E.E. Dupont entworfen. Daher das Kürzel «HD».
653	Hanriot HD-1		01.10.1922	06.05.1930	-	Die 653 gehört heute (2017) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
656	Hanriot HD-1		03.05.1922	20.08.1926	-	Absturz am 20.08.1926 kurz nach 16 Uhr auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden (BL). Der Pilot, Lt Alfred Wullschleger von der Fl Kp 11 führte ein Luftkampftraining gegen Lt Ernst Nyffenegger durch, der ebenfalls einen gleichen Hanriot-Doppeldecker flog. Das Flugzeug fiel während der Flugmanöver auf etwa 200 Meter Höhe in eine Vrille und drehte sich bis zum Aufschlag auf dem Boden, der etwa 30 Meter ausserhalb der Flugplatzumzäunung erfolgte. Alfred Wullschleger, der beruflich wie sein «Gegner» Ernst Nyffenegger als Streckenpilot bei der Balair arbeitete, wurde schwer verletzt aus den Trümmern geborgen und verstarb kurz darauf. Es war üblich, dass die in Basel tätigen Verkehrs- und Militärpiloten in ihrer freien Zeit auf den Militärflugzeugen trainieren konnten, die zu diesem Zweck auf dem Sternenfeld stationiert waren. In den 1920er-Jahren waren es mindestens drei Hanriot HD-1. Charles Koepke sowie weitere Balair-Piloten, wie Otto Berchtold, Charles Hautier, Ulrich Keller, Armin Mühlematter und Franz Zimmermann waren auch Militärpiloten, welche diese Flugzeuge nutzten.
660	Hanriot HD-1		28.04.1921	31.12.1926	-	Die dauernd hohe Belastung der Hanriot HD-1 Flotte im Flug erforderte eine entsprechende Materialüberwachung. Mit Brief Nr. 40/4/1 vom 09.12.1926 des Chefs des Militärflugwesens, Oberst i Gst Gottfried Immenhauser von der Generalstabs-Abteilung des Eidg. Militärdepartements wurde angeordnet, dass mit dem Flugzeug mit der Kennung 660 in der Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) eine vollständige Bruchbelastung durchgeführt werden muss. Die 660 wurde ausgewählt, weil sie mit 128 Flugstunden die höchste Betriebsstundenzahl aufwies. Dazu kommt die unbekannte Anzahl Stunden, welche die Maschine vor dem Kauf für die italienischen Luftstreitkräfte geflogen ist. Als zweite Maschine musste die 666 für Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen bis zur Elastizitätsgrenze erhalten. Gleichzeitig wurde im gleichen Brief die Abschreibung von diesen beiden für die Belastungsversuche verwendeten

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Flugzeuge beantragt. Im gleichen Brief verlangte Oberst i Gst Immenhauser, dass Belastungsproben auch mit den beiden Jagd-Schulflugzeugen Nieuport N-28 C-1 «Bébé» mit den Kennungen 688 und 691 und den Beobachterflugzeugen Zepp LZ C-II 2 805 und 817 durchgeführt werden. Mit Brief vom 11.12.1926 und Kontroll-Nr. 33/3/46 verfügte Karl Scheurer, der Vorsteher des Militärdepartements, die Durchführung der beantragten Belastungsproben sowie Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen mit den dazu bereits festgelegten, je zwei Maschinen von diesen drei Flugzeugtypen. Quelle: Recherche des Buchautors Dominique Vultier vom Herbst 2025 im Bundesarchiv. Das Flugzeug wurde dabei festigkeitsmässig als in Ordnung befunden. Wie es scheint, trug die Maschine bei diesen Belastungsversuchen keine Schäden davon (wohl auch kein Bruch), denn sie erlebt danach noch eine zivile Karriere. Infolge Überalterung mussten diese Hanriot HD-1 1930 dann doch aus dem Betrieb zurückgezogen und liquidiert werden. Diese von der Fliegertruppe eigentlich bereits ausgemusterte, aber offenbar noch im Bestand geführte Maschine mit der Nummer 660 wurde vom 21.06.1929 bis am 26.06.1929 für die Genossenschaft Aviatik beider Basel, Birsfelden (BL) als CH 147 eingetragen, welche sie für die Baseler Flugtage vom 22./23.06.1929 auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden für Akrobatikflüge gemietet hatte. Angeblich war sie zu dieser Zeit mit einem Motor Le Rhône von 120 PS ausgerüstet. An diesem Flugtag fand der erste schweizerische Wettbewerb zwischen Sport- und Militärfliegern als Sporthandicap um den «Bell-Wanderbecher» statt. Die gleiche ehemalige 660 wurde auch noch von der Ostschweizer Aero Gesellschaft, St. Gallen für den Akrobatikflug angemietet und erhielt wahrscheinlich für diesen Zweck am 23.08.1929 die zivile Immatrikulation CH 143. Angetrieben von einem Motor Le Rhône Jb-9 von 110 PS Nennleistung. Das zivile Kennzeichen wurde offenbar schon am 26.08.1929 wieder gelöscht.
662	Hanriot HD-1		22.07.1921	06.05.1930	-	
666	Hanriot HD-1		26.08.1921	06.05.1930	-	Die dauernd hohe Belastung der Hanriot HD-1 Flotte im Flug erforderte eine entsprechende Materialüberwachung. Mit Brief Nr. 40/4/1 vom 09.12.1926 des Chefs des Militärflugwesens, Oberst i Gst Gottfried Immenhauser von der Generalstabs-Abteilung des Eidg. Militärdepartements wurde angeordnet, dass mit dem Flugzeug mit der Kennung 666 in der Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen bis zur Elastizitätsgrenze durchgeführt werden müssen. Die 666 weist 107 Flugstunden auf. Dazu kommt die unbekannte Anzahl Stunden, welche die Maschine vor dem Kauf für die italienischen Luftstreitkräfte geflogen ist. Als zweite Maschine musste die 660 für eine vollständige Bruchbelastung erhalten. Gleichzeitig wurde im gleichen Brief die Abschreibung von diesen beiden für die Belastungsversuche verwendeten Flugzeuge beantragt. Im gleichen Brief verlangte Oberst i Gst Immenhauser, dass Belastungsproben auch mit den beiden Jagd-Schulflugzeugen Nieuport N-28 C-1 «Bébé» mit den Kennungen 688 und 691 und den Beobachterflugzeugen Zepp LZ C-II 2 805 und 817 durchgeführt werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Mit Brief vom 11.12.1926 und Kontroll-Nr. 33/3/46 verfügte Karl Scheurer, der Vorsteher des Militärdepartements, die Durchführung der beantragten Belastungsproben sowie Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen mit den dazu bereits festgelegten, je zwei Maschinen von diesen drei Flugzeugtypen. Quelle: Recherche des Buchautors Dominique Vultier vom Herbst 2025 im Bundesarchiv.
670	K+W Militär-Apparat MA-7		06.02.1926	28.04.1926	-	Im Dezember 1921 wurde von der Kriegstechnischen Abteilung (KTA), der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) sowie der Eidgenössischen Flugplatzdirektion ein Bauprogramm für ein dreiplätziges schweres Beobachtungsflugzeug MA-6 (Militär-Apparat 6), einen Jagdeinsitzer MA-7 und einen leichten Beobachtungsdoppelsitzer MA-8 ausgearbeitet. Die entsprechenden Vorgaben (Pflichtenhefte) fanden für alle drei Flugzeuge zusammen auf einer halben Schreibmaschinenseite Platz! Dank dem 300 PS starken Hispano-Suiza HS-42 8 Fb Achtzylindermotor erreichte der 1924 gebaute MA-7 zwar eine Geschwindigkeit von 235 km/h und konnte am 23. April 1925 mit Start in Thun (BE) und pilotiert von Max Cartier mit 9750 m einen schweizerischen Höhenrekord aufstellen, doch die geforderte Steigleistung konnte der MA-7 bei weitem nicht erbringen. Der Prototyp des MA-7 mit der militärischen Kennung 670 wurde schliesslich von den Fliegertruppen nach den ab dem 06.02.1926 begonnenen Eignungstests wegen unbefriedigender Flugleistungen Ende April 1926 wieder an den Hersteller retourniert und das ganze MA-7 Projekt wurde eingestellt.
671 und 672	Dewoitine D.1 C-1	-	1925	1941	2	Ankauf aus Frankreich. Je nach Quelle findet man für diese Maschinen auch die Bezeichnung D-1ter. 1924 bestellte die Kriegstechnische Abteilung (KTA) für ein Vergleichsfliegen mit der Fokker XI zwei Dewoitine D-1. Die beiden von einem Hispano-Suiza 48-8Fb Motor mit einer Startleistung von 300 PS angetriebenen Jagdeinsitzer wurden bereits 1924 als D.1bis fertiggestellt. Das Modell war eine für die französischen Beschaffungsinstanzen hergestellte und wegen mangelhafter Richtungsstabilität und einer ungenügenden Sicht aus dem Prototypen D.1-01 (Erstflug 18.11.1922) modifizierte Version. Nach dem Umbau auf die Version D.1ter gelangten sie 1925 und 1926 in die Schweiz. Bemerkenswert an dem Hochdecker waren die an den Fahrwerkstreben angeordneten Kühler. Seine Flugeigenschaften wurden als gut bewertet, doch genügten die Leistungen nicht. Da ausserdem kein Geld für einen Serienbau zur Verfügung stand, blieb es bei den beiden Versuchsflugzeugen, die vor allem für das Pilotentraining verwendet wurden. Ein während des Vergleichsfliegens mit der Fokker XI am Boden aufgenommenes Foto zeigt eine der beiden Dewoitine, bei der auf dem Seitenleitwerk über dem Schweizer Kreuz die Beschriftung D I CI erkennbar ist, womit die hier verwendete Bezeichnung D.1 C-1 für diese beiden Maschinen legitimiert werden kann.
671	Dewoitine D.1 C-1	7	21.08.1925	04.09.1941	-	Die D.1 flog zuvor in Frankreich mit der Immatrikulation F-AHAC. Während einer taktischen Übung kam es am 09.08.1930 bei der Staffelbesammlung zu einer Kollision zwischen der Fokker D.VII mit der Kennung 617 mit Pilot Lt Ernst Pickel von der FI Kp 4 mit der Dewoitine D.1, die von Lt Karl Ulmann pilotiert wurde. Die Fokker von Lt Pickel stürzte mit abgerissenem Tragwerk senkrecht aus 300 Metern zur Erde und zerschellte in

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Hegnau (ZH). Der Pilot fand den Tod. Die schwer beschädigte Dewoitine konnte hingegen in Dübendorf (ZH) landen.
672	Dewoitine D.1 C-1	8	14.01.1926	04.09.1941	-	Die D.1 flog zuvor in Frankreich mit der Immatrikulation F-AHAD . Offenbar vergab Frankreich dieses Kennzeichen zweimal, denn auch die Dewoitine D.19 mit der späteren Kennung 673 wurde mit der provisorischen Immatrikulation F-AHAD im März 1926 vom berühmten Dewoitine-Testpilot Marcel Doret vom Herstellerland in die Schweiz übergeflogen.
673 bis 675	Dewoitine D.19	-	1926	1940	3	Ankauf der ersten Maschine in Frankreich. Die beiden anderen wurden im Lizenzbau in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) fertig zusammengebaut. Im Verlaufe des Jahres 1926 musste Dewoitine den Flugzeugbau in Frankreich aus finanziellen Gründen einstellen. Der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) gelang es, Emile Dewoitine und seinen Mitarbeiterstab zu einem Umzug von Toulouse nach Thun zu veranlassen. Die dortige Eidgenössische Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) wurde dadurch in die Lage versetzt, sich in die moderne Leichtmetallbauweise einzuarbeiten. Als erste Dewoitine-Konstruktion entstand in Thun die D.19. Dieser mit einem im Vergleich zur D.1 leistungsfähigeren 400-PS-Hispano-Suiza-Reihenmotor vom Typ 52-12Jb ausgerüstete Jagdeinsitzer mit einem vor dem Triebwerk angeordneten Kühler hatte seinen Erstflug bereits im Frühsommer 1925 absolviert. Der Rumpf entsprach weitgehend jenem der D.1, doch verfügte die D.19 anfänglich über einen vergrösserten Flügel.
673	Dewoitine D.19		03.06.1926	12.07.1930	-	Diese direkt von der Firma Emile Dewoitine in Frankreich erworbene D.19 wurde im März 1926 vom berühmten Dewoitine-Testpilot Marcel Doret mit der provisorischen Immatrikulation F-AHAD vom Herstellerland in die Schweiz übergeflogen und am 03.06.1926 der Fliegertruppe abgeliefert. Die beiden anderen D.19 674 und 675 gelangten im Februar 1927 nach der Schliessung der französischen Dewoitine-Werke in Einzelteilen in die Schweiz, wo sie in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) fertiggestellt und im Sommer 1927 an die Fliegertruppe abgeliefert wurden. Hinweis: Offenbar vergab man das französische Kennzeichen F-AHAD zweimal, denn auch die Dewoitine D.1 C-1 mit der Kennung 672 flog im Herstellerland mit dieser Registrierung. Nach einem Schiesskurs der FI Kp 2 meldete sich Lt René Borloz mit der 673 am frühen Vormittag des 12.07.1930 noch freiwillig zu einem Staffelflug mit seinem Kompaniekommandanten. Kurz nach dem Abheben – er startete als Letzter einer Dreierstaffel – bäumte sich das Flugzeug steil auf, um dann aus etwa 100 Metern über den Flügel senkrecht zu Boden zu stürzen. Bei Aufprall auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) wurde der Pilot Borloz tödlich verletzt und das Flugzeug zerstört.
674	Dewoitine D.19	220	26.07.1927	08.06.1940	-	
675	Dewoitine D.19	221	08.08.1927	08.06.1940	-	
676 bis 678	Dewoitine D.9	-	1928	1941	3	Im ersten Halbjahr 1928 lieferte die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) drei im Lizenzbau hergestellte D.9 an die Fliegertruppe, bei denen der 400-PS-Hispano-Suiza-Reihenmotor der D.19 durch einen Neunzylinder-Sternmotor Bristol Jupiter Mk.IV, respektive der französischen Lizenzbauversion Gnôme et Rhône 9Ab Jupiter, der eine Leistung von 420-PS abgab, ersetzt wurde.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die D.9 wurde als Version und direkte Ableitung der D.1bis gebaut, um für die beabsichtigte Serienproduktion für die Fliegertruppe die Wahl zwischen dem wassergekühlten V-Motor und dem luftgekühlten Sternmotor treffen zu können. Der von der Firma CAD, Constructions Aéronautiques Dewoitine, Châtillon-sous-Bagneux in Frankreich hergestellte Werksprototyp D.9 führte bereits im Juni 1924 seinen Erstflug aus. Als Antrieb diente ein Gnôme et Rhône 9Aa Jupiter IV mit einer Leistung von 380 PS. Mit dem Bau der drei für die Schweiz bestimmten D.9 wurde 1926 in Frankreich begonnen, doch standen nur Halbfabrikate zur Verfügung, als Dewoitine am 01.08.2026 sein Werk schliessen musste und seine Firma im Januar/Februar 1927 liquidiert wurde. Die Fertigstellung erfolgte in der Folge in der K+W. Émile Dewoitine siedelte auch nach Thun um. Der Motor Gnôme et Rhône 9Ab Jupiter zeigte, im Gegensatz zum britischen Original, in der Schweiz Qualitätsmängel, was zeitweilig Spannungen zwischen dem Lieferanten und der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) führte und dortige Entscheidungsträger in der Meinung bestärkte, auf Hispano-Suiza-Reihenmotoren setzen zu müssen. Die Truppenerprobung dieser drei Maschinen der Null-Serie brachte enttäuschende, nicht mit dem Pflichtenheft übereinstimmende Flugleistungen, deshalb Montage eines neuen Flügels von 25 m² anstelle von 19 m². Die D.9 erreichte im staatlichen Test-Wettbewerb nur den 6. Rang von 12 Teilnehmern. Absturz einer Maschine aus flacher Vrlle am 15.10.1925. Es erfolgte keine Serienbeschaffung des Typs. Die drei Flugzeuge wurden hauptsächlich für Aufklärungsaufgaben im Tiefflug und für das Luftkampftraining verwendet. Verschiedene ausländische Luftwaffen, darunter Italien, hatten die Lizenzrechte erworben und den Serienbau aufgenommen. <u>D.9 oder D.9 C-1?</u> Die hier vorgestellten Maschinen wurden in dieser Liste ursprünglich mit Dewoitine D-9 C-1 bezeichnet. Korrekt ist jedoch, ein Punkt zwischen dem «D» und der «9» anstatt einen Bindestrich einzufügen. Zum Anhang «C-1» gab Hans Gerber dem Verfasser die folgenden Erklärungen: Die Bezeichnung D.9 C-1 beruht auf einem Bezeichnungssystem der französischen Luftstreitkräfte, die allen bei ihr eingesetzten Typen ein Kürzel anhängte, das die Flugzeugkategorie und die Anzahl Besatzungsmitglieder spezifizierte. C-1 also Chasse Monoplace oder B-3 Bombardement Triplace. Die Bezeichnung gilt jedoch nur für die französische Luftwaffe, nicht aber für Exportmodelle wie die schweizerischen D.9.
676	Dewoitine D.9	K+W 222	10.03.1928	21.11.1941	-	Ab 1939 neue Kennung U-676. Erstflug am 13.01.1928. Ablieferung am 10.03.1928 mit Motor Nr.1285 oder 1284. Propeller Ratier Schichtholz, später auch Ratier Serie 208, einer Lizenz des Hamilton Standard. Damit erster Einsatz von Metallpropellern bei der Fliegertruppe. Zuerst keine Bewaffnung, doch schon ab 12.03.1928 wurden zwei von der Eidgenössischen Waffenfabrik Bern (W+F Bern) entwickelt und hergestellte, parallel eingebaute, motorsynchrone 7,5 mm Piloten-Maschinengewehre Ordonnanz Schweiz 1911, Ausführung 3 (Piloten-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						MG 11) mit Ringvisier und Zielbildkamera Mester eingebaut. Dabei erwies sich der Sternmotor als eher hinderlich, mussten doch die Antriebswellen um zweimal 90° umgelenkt werden. Am 10.01.1929 wurde der 676 ein neuer Motor mit der Nr. 1599 montiert. Ein einmaliger Fall ereignete sich im Frühling 1930 mit der 676: Beim Tiefflugtraining «verkürzte» ein Pilot den Kirchturm von Wetzikon (ZH) um etwa zwei Meter; er konnte heil zu seinem Standort zurückkehren. Ab 1931 wurden die beiden noch vorhandenen D.9 mit zwei der neuen, von der W+F Bern entwickelt und gebauten 7,5 mm Fliegermaschinengewehren 1929 (Fl. MG. 29), Piloten-Maschinengewehr (synchronisiert), Ausführung 1, Reflexvisier Chretien bewaffnet. Am 14.03.1932 erfolgte eine Ertüchtigung der Piloten mit dem Fallschirm Salvator und dem neuen Fl. MG. 29. Am 21.11.1941 kam das ausgemusterte Flugzeug zerlegt in ein Depot in Luzern.
677	Dewoitine D.9	K+W 223	02.03.1928	08.06.1940	-	Erstflug am 07.12.1927. Ablieferung am 02.03.1928 mit Motor Nr.1285 oder 1365. Propeller Propeller Ratier Schichtholz, später auch Ratier Serie 208, einer Lizenz des Hamilton Standard-Propellers. Damit erster Einsatz von Metallpropellern bei der Fliegertruppe. Zuerst keine Bewaffnung, doch schon am 14.04.1928 wurden zwei von der Eidgenössischen Waffenfabrik Bern (W+F Bern) entwickelt und hergestellte, parallel eingebaute, motorsynchronisierte 7,5 mm Piloten-Maschinengewehre Ordonnanz Schweiz 1911, Ausführung 3 (Piloten-MG 11) mit Ringvisier eingebaut. Dabei erwies sich der Sternmotor als eher hinderlich, mussten doch die Antriebswellen um zweimal 90° umgelenkt werden. Am 23.06.1928 nahm die 677 am Flugmeeting auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden (BL) teil. Am 25.03.1931. erfolgte eine Ertüchtigung der Piloten mit dem Fallschirm Salvator. Ab 1931 wurden die beiden noch vorhandenen D.9 mit zwei der neuen, von der W+F Bern entwickelt und gebauten 7,5 mm Fliegermaschinengewehren 1929 (Fl. MG. 29), Piloten-Maschinengewehr (synchronisiert), Ausführung 1, Reflexvisier Chretien bewaffnet. Bei der 677 erfolgte der Einbau des Fl. MG. 29 am 09.03.1932. Am 08.06.1940 kam das ausgemusterte Flugzeug zerlegt in ein Depot in Luzern.
678	Dewoitine D.9	K+W 224	25.04.1928	25.04.1928	-	Erstflug am 13.01.1928. Ablieferung am 25.04.1928 mit Motor Nr.1365 oder 1600. Zuerst keine Bewaffnung, doch noch vor der Abgabe an die Truppe wurden am 14.04.1928 zwei von der Eidgenössischen Waffenfabrik Bern (W+F Bern) entwickelt und hergestellte, parallel eingebaute, motorsynchronisierte 7,5 mm Piloten-Maschinengewehre Ordonnanz Schweiz 1911, Ausführung 3 (Piloten-MG 11) mit Ringvisier eingebaut. Dabei erwies sich der Sternmotor als eher hinderlich, mussten doch die Antriebswellen um zweimal 90° umgelenkt werden. Anlässlich des Wiederholungskurses der Jagd Fl Kp 14 und dem Start zu einem Staffelflug mit vier Dewoitine Flugzeugen zerbrach am 15.03.1930 ein Propellerblatt der D.9 678, wobei sich der Motor sofort auszubauen begann. Der Pilot Lt Willy Suhner rettete sich mit dem Fallschirm. Das Flugzeug stürzte ca. um 09.07 Uhr auf eine Scheune bei Sursee (LU). Es war

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						das erste Mal in der Geschichte der Schweizer Fliegertruppe, dass sich ein Besatzungsmitglied mit dem Fallschirm vom Typ Salvator vor dem sicheren Tod retten konnte.
680	Comte AC-1		1928	1939	1	Prototyp, gebaut von der Firma Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik, Oberrieden (ZH) am Zürichsee. Alfred Comte stand mit der AC-1 in Konkurrenz zur Dewoitine D.27 der K+W Thun. Zur Zeit der Erprobung war die AC-1 zivil mit CH 174 immatrikuliert.
685 bis 698	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»	-	1923	1930	14	Diese 14 Nieuport werden in anderen Publikationen als Nie.28 bezeichnet. Die Nieuport N-28 C-1 mit der Kennung 607, welche am 25.06.1918 in der Schweiz notgelandet war und der Fliegerabteilung von den Amerikanern als Geschenk überlassen wurde, muss bei den Piloten einen sehr guten Eindruck hinterlassen haben, denn im Jahr 1923 wurden 15 weitere, in Frankreich von Gustave Delage konstruierte und gebaute, aus Kriegsbeständen der American Expeditionary Force (AEF) stammende Doppeldecker dieses Typs zum Gesamtpreis von 35'000 Franken gekauft. Die demontierten Maschinen gelangten im Januar 1923 zur Generalrevision per Bahn nach Thun (BE). Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) hat aber lediglich 14 Stück für den Truppendienst aufbereitet. Die Kosten für die Generalüberholung und den Zusammenbau beliefen sich pro Einheit auf rund 7000 Franken. Während des Ersten Weltkriegs liefen in der Serienfabrikation 297 N-28 C-1 bei der Société Anonyme des Etablissements Nieuport im Issy-les-Moulinaux in der Nähe von Paris vom Band. Das Werk versorgte ausschliesslich die AEF mit diesem Typ. Die 14 N-28 C-1 wurden in der Schweiz als unbewaffnete Trainingsflugzeuge übernommen und waren bis 1930 im Einsatz. Dank diesem Fortgeschrittenentrainer sollten die ab 1920 für Kampfaufgaben importierten 27 Jagdflugzeuge des Typs Fokker D.VII geschont werden. Von der Truppe aufgrund ihrer kompakten Abmessungen liebevoll «Bébé» genannt, machte der Typ vor allem durch häufige Brände seines durstigen Umlaufmotors Gnôme Monosoupape 9N von sich reden. Allerdings ohne, dass es zu einem Verlust gekommen wäre. Das quälend enge Cockpit der Bébé verunmöglichte die Mitnahme eines Fallschirms.
685	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		26.09.1923	06.05.1930	-	
686	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		26.09.1923	06.05.1930	-	
687	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		06.09.1923	09.06.1926	-	Oblt Charles Feigel macht am 09.06.1926 eine Capotage mit der Maschine.
688	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		06.06.1923	06.05.1930	-	Mit Brief Nr. 40/4/1 vom 09.12.1926 des Chefs des Militärflugwesens, Oberst i Gst Gottfried Immenhauser von der Generalstabs-Abteilung des Eidgenössischen Militärdepartements wurde angeordnet, dass mit den beiden Nieuport N-28 C-1 «Bébé» mit den Kennungen 688 und 691 in der Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) mit einer Maschine eine vollständige Bruchbelastung, sowie mit der zweiten Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen bis zur Elastizitätsgrenze durchgeführt werden müssen. Die 688 weist nur 31 Flugstunden auf. Dazu kommt allerdings die unbekannte Anzahl Stunden, welche die Maschine vor dem Kauf in Frankreich für die American Expeditionary Force (AEF) geflogen ist. Gleichzeitig wurde im gleichen Brief die Abschreibung von diesen beiden für die Belastungsversuche verwendeten Flugzeuge beantragt. Im gleichen Brief verlangte Oberst i Gst Immenhauser, dass Belastungsproben auch mit den

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						beiden Trainingsflugzeugen Hanriot HD-1 mit den Kennungen 660 und 666 und den Beobachterflugzeugen Zepp LZ C-II 2 805 und 817 durchgeführt werden. Mit Brief vom 11.12.1926 und Kontroll-Nr. 33/3/46 verfügte Karl Scheurer, der Vorsteher des Militärdepartements, die Durchführung der beantragten Belastungsproben sowie Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen mit den dazu bereits festgelegten, je zwei Maschinen von diesen drei Flugzeugtypen. Quelle: Recherche des Buchautors Dominique Vultier vom Herbst 2025 im Bundesarchiv. Diese N-28 gehörte nach der Ausserdienststellung viele Jahre zu den Exponaten im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern. Seit 2021 gehört das Flugzeug zum Fliegermuseum Oberraargau von Peter Daetwyler auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE).
689	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		25.08.1923	06.05.1930	-	
690	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		25.08.1923	06.05.1930	-	
691	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		14.09.1923	31.12.1930	-	Mit Brief Nr. 40/4/1 vom 09.12.1926 des Chefs des Militärflugwesens, Oberst i Gst Gottfried Immenhauser von der Generalstabs-Abteilung des Eidg. Militärdepartements wurde angeordnet, dass mit den beiden Nieuport N-28 C-1 «Bébé» mit den Kennungen 688 und 691 in der Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) mit einer Maschine eine vollständige Bruchbelastung, sowie mit der zweiten Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen bis zur Elastizitätsgrenze durchgeführt werden müssen. Die 691 weist nur 33 Flugstunden auf. Dazu kommt allerdings die unbekannte Anzahl Stunden, welche die Maschine vor dem Kauf in Frankreich für die American Expeditionary Force (AEF) geflogen ist. Gleichzeitig wurde im gleichen Brief die Abschreibung von diesen beiden für die Belastungsversuche verwendeten Flugzeuge beantragt. Mit Brief vom 11.12.1926 und Kontroll-Nr. 33/3/46 verfügte Karl Scheurer, der Vorsteher des Militärdepartements, die Durchführung der beantragten Belastungsproben sowie Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen mit den dazu bereits festgelegten, je zwei Maschinen von diesen drei Flugzeugtypen. Im Januar und Februar 1927 sind an der 691 zum damals stolzen Preis von 3000 Franken diese angeordneten Bruchbelastungen durchgeführt worden. Obwohl die Zelle durch das Akrobatik-Training stark beansprucht war, fiel das Resultat überaus positiv aus. Im gleichen Brief verlangte Oberst i Gst Immenhauser, dass Belastungsproben auch mit den beiden Trainingsflugzeugen Hanriot HD-1 mit den Kennungen 660 und 666 und den Beobachterflugzeugen Zepp LZ C-II 2 805 und 817 durchgeführt werden. Quelle: Recherche des Buchautors Dominique Vultier vom Herbst 2025 im Bundesarchiv.
692	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		02.08.1924	06.05.1930	-	
693	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		02.08.1924	06.05.1930	-	
694	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		26.08.1924	06.05.1930	-	
695	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		27.08.1924	06.05.1930	-	

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
696	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		27.08.1924	22.07.1927	-	Oblt Schäfer macht am 22.07.1927 mit der Maschine einen Kopfstand (Capotage).
697	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		16.08.1924	06.05.1930	-	
698	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»		26.08.1924	08.10.1926	-	Oblt Charles Feigel stürzt am 08.10.1926 mit der Maschine ab. Nach anderen Quellen macht er einen Kopfstand.
701	Haefeli DH-4 (M IV)		1918	1918	1	Die 700er-Kennungen standen eigentlich für Transport, Vermessungs- und Kurierflugzeug aller Art, darunter auch die internierten «C»-Typen. Doch es gab auch einen Abweichler, wie die Haefeli DH-4 mit der Nummer 701 zeigt. Die Nummer 701 wurde offenbar zweimal vergeben, nämlich auch für die LVG C.VI. Die Schweizer Fliegertruppe nahm mit dieser DH-4 die Erprobung des ersten im Land konstruierten Jagdflugzeugs auf. Die in nur einem Exemplar in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) gefertigte DH-4-Doppeldecker erwies sich als eine lupenreine Fehlentwicklung. Anfang Mai 1918 traf die DH-4 zur Truppenerprobung in Dübendorf (ZH) ein, wo die Fliegertruppe den Prototypen mit der militärischen Kennung «Schwarze 701» versah. Die ersten Probeflüge arteten zum Reinfluss erster Güte aus: Alle an der Evaluation beteiligten Piloten liessen weder an den Leistungen noch am Flugverhalten der DH-4 ein gutes Haar. Ausländische Jagdflugzeuge waren leistungsstärker, waren schneller, stiegen höher und waren mit zwei Maschinengewehren mit grösseren Kalibern bewaffnet, anstatt mit nur einem Mg. Im August 1918 zog die Fliegertruppe die Notbremse und brach die Truppenerprobung ab; die Order über 40 Serienflugzeuge verkam zur Makulatur.
701	LVG C.VI		01.03.1920	01.11.1929	1	Die Nummer 701 wurde offenbar zweimal vergeben, nämlich auch für die Haefeli DH-4 (M IV). Dieser deutsche Aufklärer vom Typ LVG C.VI mit der Nummer 8910/18 landete am 13.11.1918 mit Pilot Leutnant d R Franz Paul Immelmann und Beobachter Hauptmann Ruoto Winibert Georgi anlässlich eines Überführungsfluges nach Böblingen nach einem Orientierungsverlust um 16 Uhr in Dübendorf (ZH). Das Flugzeug konnte 1920 als Gegenleistung für die entstandenen Internierungskosten von Deutschland übernommen werden und wurde mit Datum 01.03.1920 in die Schweizer Fliegerabteilung integriert. Nach einer Überholung erhielt es die militärische Kennung 701, welche schliesslich auch gross auf dem Rumpf aufgemalt wurde. Die Maschine wurde hauptsächlich für Aufklärung, Vermessung und Höhenflugtraining eingesetzt. Von diesem mit einem Benz Bz D IV mit einer Nennleistung von 220 PS angetriebenen Aufklärer standen zwei Einheiten im Dienst der der schweizerischen Fliegertruppe, die andere war die Nummer 707, die ebenfalls nach dem Kriegsende im November 1918 in Dübendorf (ZH) landete. Die zweite Maschine wurde vorerst zivil immatrikuliert als CH 40 von Max Wälti, Weinfelden übernommen. Nach der Verkehrsbewilligung vom 18.08.1921 wurde sie dann bis zum 04.10.1922 von Alfred Comte für Rundflüge und als Fotoflugzeug verwendet und gehörte zur Flotte seiner Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Dübendorf. Die beiden Doppeldecker wurden nur wenig gebraucht, leisteten aber trotzdem während Jahren ausgezeichnete Dienste, bis sie am 01.11.1929 aus Altersgründen ausgemustert werden mussten. Die 701 erlitt am 27.06.1931 ein trauriges Schicksal: Das Flugzeug wurde auf dem

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Waffenplatz Kloten als Zielobjekt für Schiessversuche verwendet und verbrannte dabei. Auch die 707 wurde bereits am 24.06.1930 bei Schiessversuchen in Kloten zerstört. Von der C.VI der Luftverkehrs-Gesellschaft (LVG) wurden im letzten Kriegsjahr noch rund tausend Einheiten an die deutschen Frontverbände abgeliefert. Weitere Informationen zur LVG C.VI siehe COCKPIT 1/1985.
702	Rumpler C.VII (Rubild)	4057	01.03.1920	18.05.1920	1	Am 28.05.1918 um 11.45 Uhr landete dieser Doppeldecker der kaiserlichen deutschen Fliegertruppe mit Pilot Vizelfeldweibel Hans Hammerl und Beobachter Leutnant Hans Kreutzer aus Strassburg kommend nach einem Orientierungsverlust in dichter Bewölkung während einem Erprobungsflug südwestlich des Bahnhofs auf einem freien Feld zwischen Delémont (damals BE, heute JU) und Rossemaison. Flugzeug und Besatzung wurden interniert. Auf dem Rumpf der Rumpler C.VII war die militärische Kennung Mb 8222/17 aufgemalt, wobei «Mb» für den neu eingebauten Motor vom Typ Maybach Mb IV steht. Das «Mb» ist ungewöhnlich, eigentlich sollte die Kennung C.8222/17 heissen. Direkt vor dieser Kennung ist auch noch «Rubild» aufgemalt, weil der Typ als Fotoaufklärer diente. An diesem Tag wurde unter anderem auch das Funktionieren eines neuen elektrisch angetriebenen Fotoapparates getestet. Eine Inventarliste vom 06.06.1918, unterzeichnet von Herrn Frigge, Techniker der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun, bestätigt den Empfang des Flugzeuges. Vermutlich wollte man in der K+W Thun Erkenntnisse für den eigenen Flugzeugbau gewinnen. Im Jahre 1920 wurde die Rumpler C.VII gegen Erlass der Internierungskosten von Deutschland übernommen, mit Schweizer Hoheitszeichen versehen und am 01.03.1920 mit der dann allerdings nie aufgemalten Kennung 702 in den Flugpark der Schweizer Fliegerabteilung übernommen. Der Doppeldecker wurde vorwiegend für das Höhenflugtraining bis 7000 m ü.M. mit reduzierter Brennstoffmenge verwendet. Aber schon am 18.05.1920 ereignete sich auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH) eine böse Capotage (Überschlag), wobei sich der Pilot Lt Hans Häberli leicht verletzte. Das Flugzeug erlitt Totalschaden. Unfallursache war eindeutig ein Wartungsfehler, indem vom Wartungspersonal die Querruder-Betätigungskabel verkehrt angeschlossen worden waren. Je nach Quelle findet man für diese Maschine auch die falsche Bezeichnung C-V. → Nummer 64
703	D.F.W. C.V	-	-	-	-	
704	Halberstadt C.V (D.F.W.)		01.04.1920	16.05.1921	1	Der deutsche Aufklärer mit Pilot Alfred Beckmann und Beobachter Gefreiter Lorenz Stiel und der militärischen Kennung 4146/18 landete anlässlich eines Überführungsfluges nach Böblingen nach einem Orientierungsverlust am 13.11.1918 am späteren Nachmittag in Dübendorf (ZH). Der Pilot glaubte, in Deutschland zu landen, weil er ein abgestelltes einzelnes deutsches Flugzeug sah, deutlich ersichtlich am Balkenkreuz auf den Tragflächen. Es handelte sich um die LVG C.VI von Leutnant d R Franz Paul Immelmann, der mit seiner Maschine gleichentags um 16 Uhr ebenfalls dort gelandet war (siehe Kennung 701). Das Flugzeug wurde interniert und konnte 1920 von Deutschland gegen Erlass der Internierungskosten übernommen werden. Es wurde mit der Kennung 704 in den Flugpark der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Schweizer Fliegerabteilung integriert, aber mangels Ersatzteilen bereits im Juni 1921 nach 20 Betriebsstunden demobilisiert. Der Doppeldecker wird in anderen Quellen auch als «D.F.W. C.V (Halb)» bezeichnet. Der Typ stammt von der Halberstädter Flugzeugwerke G.m.b.H. Die Herstellung teilten sich Halberstadt mit den Lizenznehmern Luft-Fahrzeug-Gesellschaft (L.F.G.), Aviatik, Deutsche Flugzeug-Werke (D.F.W.) und Bayerische Flugzeugwerke (B.F.W.). Die hier eingetragene Typenbezeichnung ist deshalb korrekt. Die Maschine war ausserdem bei der Landung auf dem Rumpf auch mit «Halb. C.V (D.F.W.)» beschriftet. Am 30.08.1921 liess die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) ein identisches Flugzeug zivil als CH 72 immatrikulieren. Möglicherweise handelt es sich dabei um die kurz zuvor liquidierte Nr. 704 der Fliegerabteilung. Doch leider fehlen konkrete Informationen zu dieser Vermutung. Die CH 72 wurde am 05.10.1922 im schweizerischen Luftfahrzeugregister bereits wieder gelöscht.
705	Rumpler C.IV		01.03.1920	06.1921	1	Das Flugzeug mit Pilot Gefreiter Ernst Cloos und Beobachter Leutnant Franz Heinrich landete am 28.06.1918 um 08.00 Uhr zwischen Vendlincourt – Bonfol und Coeuvre (damals BE, heute JU) mit einem Überschlag, unweit der Grenze zu Frankreich bei Pruntrut in der Region Ajoie. Der Doppeldecker war mit zwei Maschinengewehren und einem Fotoapparat ausgerüstet und trug die militärischen Kennung C.1450/17. Die deutsche Maschine wurde während einer Aufklärungsmission über Frankreich beschossen, wobei der Beobachteroffizier am Kopf getroffen wurde und der Pilot entschied sich, mit der stark beschädigten Maschine in der Schweiz eine Notlandung zu machen. Er überstand die Capotage ohne Verletzung. Am 29.06.1918 traf Oblt Rihner aus Dübendorf mit einer Spezialistentruppe ein, die die Maschine demontierte und den Abtransport nach Dübendorf (ZH) organisierte. Das Flugzeug konnte nach dem Krieg nicht mehr an Deutschland zurückgegeben werden. Es wurde im März 1920 über die alliierte Kontrollkommission von Deutschland gegen Erlass der Internierungskosten durch die Schweiz übernommen und mit der Nummer 705 in den Flugpark integriert. Das zweiplätzig Flugzeug wurde speziell für Geographieflüge zur Ausbildung von Beobachtern verwendet. Schon bei einem der ersten Flüge ereignete sich jedoch ein schwerwiegender Defekt, da sich der Propeller im Flug gelockert hatte und durch die starken Vibrationen auch die Auspuffanlage zerstört wurde. Als Ersatz wurde ein «K+W»-Propeller mit den gleichen Abmessungen, jedoch ohne Propellerhaube, und einem seitlich nach unten geführte Auspuffanlage eingebaut. Der allgemeine Zustand der Zelle verschlechterte sich zusehends, so dass schon im Juni 1921 die Ausserdienststellung und Liquidation angeordnet werden musste. Die Rumpler C.IV wurde verschrottet.
706	Dayton Wright DH-4 «Jenny»		01.09.1920	11.11.1929	1	Das Flugzeug landete am 12.09.1918 um 08.50 Uhr nach einem Beschussschaden mit Pilot 1st Lieutenant Thomas James Duncan Fuller und Beobachter 2nd Lieutenant Virgil Brookhart definitiv in Fahy (damals BE, heute JU), unweit der Grenze zu Frankreich bei Pruntrut in der Region Ajoie, nachdem es schon zuvor in Chavenez landete, die Besatzung jedoch realisierte, dass sie nicht in Frankreich sind und deshalb nochmals startete, jedoch nicht hoch kam und kurz darauf auf dem zweiten Platz aufsetzte. Das Pressebüro des Generalstabs meldete damals nachträglich, dass diese zweite Landung nicht in Fahy war, sondern in der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Ebene von Grandfontaine, wenige Kilometer von der französischen Grenze entfernt, an der Gabelung der Strassen, die nach Grandfontaine und dem kleinen Dorf Dannemarie (F) führen. Es lässt sich nicht mehr feststellen, auf welchem Gemeindegebiet das Flugzeug wirklich gelandet war. Weil sonst alle Dokumente Fahy erwähnen, wurde es dabei belassen. Die in mehreren tausend Exemplaren gebaute DH-4 gehörte zur 135th Aero Squadron (Corps Observation), US Army Air Service. Es handelte sich um einen US-Lizenzbau der von Geoffrey de Havilland konstruierten englischen Airco DH.4 mit amerikanischem Liberty L-12 Motor. Baujahr 1918. Mit einem Schreiben der USA vom 24.01.1919 wurde das Flugzeug der Schweiz als Geschenk überlassen, was dankbar angenommen wurde. In einem Bestätigungsschreiben vom 08.03.1919 vom Armeestab an die Kriegstechnische Abteilung (KTA) wurde festgehalten, dass sich das Flugzeug in Thun befände, wo der Motor repariert und die Maschine wieder flugtauglich gemacht werde. Danach wurde die DH-4 der Verwaltung des Flugplatzes Dübendorf (ZH) zur Verfügung gestellt. Der von Chefmechaniker Charly Fugel bei der KTA in Thun privat geführten Liste der Schweizer Militärflugzeuge ist zu entnehmen, dass das Flugzeug am 01.09.1920 von der Fliegerabteilung mit der gross auf dem Rumpf aufgemalten Nummer 706 in den Flugpark übernommen wurde. (Andere Quellen nennen das Datum 22.11.1922 für die Übernahme durch die Fliegertruppe, was offenbar nicht richtig ist.) Im Jahr 1923 erfolgten keine Flüge, 1924 wurde die Maschine wegen Platzmangel in Dübendorf demontiert und eingelagert. Im Juni 1926 wurde sie wieder montiert; wenig Flugzeit. Am 01.06.1928 Umbau zum Vermessungs- und Fotoflugzeug in Dübendorf, danach Einsatz für die Vermessungsdirektion der Landestopographie mit Schwerpunkt ab Chur-Rossboden. Mehrere Notlandungen. Nach Unfällen und infolge Überalterung wurde der Doppeldecker am 11.11.1929 mit 95,36 Betriebsstunden abgeschrieben und aus dem Dienst genommen. Der Motor vom Typ Packard Liberty 12A (No. 1114) wurde ausgebaut und ist heute Teil der Motorensammlung des FLIEGER FLAB MUSEUMs Dübendorf. Das Restflugzeug ist am 24.06.1930 bei Schiessversuchen in Kloten (ZH) verbrannt. Schreibweise: US-Versionen DH-4, UK-Versionen D.H.4 PS: Hinweise in anderen Quellen, wonach die DH-4 nach Frankreich überführt worden sei und später via Überschussverwertung an die Firma Alfred Comte, Luftverkehr und Sportfliegerschule ging, lassen sich nicht verifizieren.
707	LVG C.VI	4679	22.11.1922	01.11.1929	1	Von diesem mit einem Benz mit 220 PS angetriebenen Aufklärer C.VI standen zwei Einheiten im Dienst der schweizerischen Fliegertruppe, die andere war die Nummer 701. Beide landeten nach dem Kriegsende im November 1918 in Dübendorf (ZH). Während die eine C.VI mit der Nummer 701 am 01.03.1920 von der Fliegertruppe übernommen wurde, wurde die zweite von Max Wälti, Weinfelden (TG) am 01.11.1920 von Deutschland erworben. Das Flugzeug wurde am 12.11.1920 vom Luftamt einer Erstkontrolle unterzogen, wobei einige Mängel beanstandet wurden. Die Maschine erhielt eine Revision durch Personal der Armee in Dübendorf. Danach übernahm Alfred Comte die LVG C.VI, liess sie zivil als CH 40 immatrikulieren und am 17.08.1921 als dreizehntes Flugzeug seiner Flotte versichern. Nach der Verkehrsbeurteilung vom 18.08.1921 wurde es angeblich bis zum 04.10.1922 von Alfred Comte für

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Rundflüge und als Fotoflugzeug verwendet und gehörte seiner Firma Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH). Doch nach neueren Quellen verkaufte Comte die Maschine an seiner Flugschüler Metschik. Dieser hatte noch Kriegs-Steuerschulden und verliess fluchtartig das Land. Die Steuerverwaltung beschlagnahmte das Flugzeug und versuchte es zu verwerten. So gelangte die CH 40 am Mittwoch, 04.10.1922 zusammen mit zwei weiteren, zuvor J. Gottfried Batt gehörenden Maschinen, einer Fokker D.II und der Sopwith 1A2 CH 53 zur vom Betriebsamt Dübendorf organisierten Versteigerung. Die LVG C.VI wurde durch die Eidgenössische Steuerverwaltung für die geforderten 8000 Franken, die sonst niemand bereit war zu bezahlen, ersteigert und nachher als Reiseflugzeug für diesen Betrag an die Fliegerabteilung verkauft. Die beiden anderen Flugzeuge von Batt mussten am 17.10.1922 für je 300 Franken ein zweites Mal versteigert werden. Am 22.11.1922 wurde die LVG C.VI mit der Nummer 707 ebenfalls (wie die 701) in den Flugzeugpark der Fliegertruppe integriert. Als Aufklärer und Vermessungsflugzeuge leisteten die beiden Doppeldecker während Jahren ausgezeichnete Dienste, bis sie am 01.11.1929 aus Altersgründen ausgemustert werden mussten. Die 707 absolvierte bis dahin 113 Flugstunden. Am 24.06.1930 wurde die 707 bei Schiessversuchen in Kloten zerstört.
708	Sablatnig P.III Mb		12.08.1922	15.05.1929	1	Das Flugzeug flog zuvor als D-171 in Deutschland und erhielt offenbar trotz der zivilen Immatrikulation auch die militärischen Kennung 262/18 zugeteilt. Mit dem Eintrag des Kleinverkehrsflugzeugs Sablatnig P.III als CH 54 am 19.05.1921 ins zivile schweizerische Luftfahrzeugregister für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) kam in der Schweiz das erste Passagierverkehrsflugzeug mit vier komfortablen Fauteuils in einer beheizbaren Kabine zum Einsatz. Die Maschine sollte eigentlich als Postflugzeug zwischen Dübendorf und Konstanz (D) am Bodensee eingesetzt werden. Die Postlinie wurde aber nie realisiert. Der Hochdecker wurde auch als allererstes «Bundesratsflugzeug» verwendet. Der oft für Reiseflüge im Auftrag des Bundes eingesetzte Sablatnig wechselte deshalb im August 1922 als Nummer 708 zur Flotte der Fliegerabteilung. Für die Durchführung der Flüge wurde Alfred Comte in seiner Funktion als Militärpilot aufgeboten. Am 21.08.1922 wurde die CH 54 im Luftfahrzeugregister gelöscht. Das Flugzeug wurde von einem Triebwerk vom Typ Maybach M.6 IVa mit einer Leistung von 260 PS angetrieben. Letzte Flüge als 708 für die Fliegerabteilung fanden 1927 statt. 1929 wurde die Sablatnig liquidiert.
709 bis 711	Airco DH.9	-	22.12.1922	01.11.1929	3	Im November 1921 erwarb die Firma Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) in London von der britischen Aircraft Disposal Co. Ltd vier schwere ex-RAF-Besatzermaschinen des Typs Airco DH.9. Die im Laufe des Winters in Dübendorf eintreffenden dreisitzigen Doppeldecker waren für den Einsatz auf den Luftpostlinien nach München und Stuttgart vorgesehen. Als schliesslich die Ad Astra-Aero am 01.06.1922 als Konkurrent den regelmässigen Linienbetrieb auf der Strecke Genf-Zürich-Nürnberg/Fürth aufnahm, bot Comte sowohl das Kabinenflugzeug Sablatnig P.III Mb CH 54 als auch die drei De Havilland D.H.9 CH 81 bis CH 83 der Flugplatzdirektion zum Kauf an. Nach der Sablatnig (siehe Nr. 708) stimmte der Bundesrat am 14.12.1922 auch dem Kauf der drei D.H.9 zu. Die zum Preis von insgesamt 36'000 Franken übernommenen Flugzeuge konnten mittels Wechselsätzen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						beliebig für Aufklärungs- oder Transportzwecke eingesetzt werden. Sie erhielten in der Fliegerabteilung die Nummern 709 bis 711 . Die Maschinen wurden von einem Triebwerk des Typs Siddeley Puma mit einer Leistung von 230 PS angetrieben. Anmerkung: Nach der Insolvenz von Airco im Jahre 1920 wurde ein Teil der Betriebsstätten von der Firma des ehemaligen Chefkonstruktors von Airco, Geoffrey de Havilland, der neugegründeten de Havilland Aircraft Company übernommen. So wurden die DH.9 und deren Varianten von de Havilland weiter produziert und gewartet; daher führten zwei spätere Maschinen, ein Prototyp und ein Einzelstück für Rennveranstaltungen nicht mehr den Namen Airco, sondern de Havilland. Weil die drei DH.9 der Fl Abt ehemalige Flugzeuge der Royal Air Force (RAF) waren, die vermutlich vor 1920 gebaut wurden, ist die Bezeichnung Airco DH.9 korrekt, nicht De Havilland DH.9, wie man in anderen Quellen liest.
709	Airco DH.9	H5839	22.12.1922	22.10.1924	-	Dieses RAF-Flugzeug wurde am 14.11.1921 von der britischen Aircraft Disposal Co. Ltd übernommen, als G-EAZH in England immatrikuliert und im Dezember desselben Jahres an Alfred Comte verkauft. Nach der Verkehrsbewilligung vom 10./20.02.1922 wurde sie am 20.02.1922 als CH 81 für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Dübendorf ins zivile schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen. Am 28.12.1922 wurde sie wieder aus dem Register gelöscht und bereits zuvor am 22.12.1922 von der Fliegerabteilung übernommen, zusammen mit den DH.9 CH 82 und CH 83 . Capotage (Überschlag) bei der Landung am 22.10.1924 mit Totalbruch der Maschine mit Pilot Lt Charles Hautier. Das Flugzeug musste liquidiert werden.
710	Airco DH.9	H5833	22.12.1922	25.05.1925	-	Dieses RAF-Flugzeug wurde am 31.10.1921 von der britischen Aircraft Disposal Co. Ltd gekauft, als G-EAYY in England immatrikuliert und Ende Jahr an Alfred Comte verkauft. Nach der Verkehrsbewilligung vom 24.12.1921 wurde sie am 20.02.1922 als CH 82 für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) ins zivile schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen. Am 28.12.1922 wurde sie wieder aus dem Register gelöscht und bereits zuvor am 22.12.1922 von der Fliegerabteilung übernommen, zusammen mit den DH.9 CH 81 und CH 83 . Capotage (Überschlag) mit Totalbruch am 25.05.1925 mit Pilot Lt Henri Champod.
711	Airco DH.9	H5848	22.12.1922	01.11.1929	-	Ex G-EAYZ . Nach der Verkehrsbewilligung vom 10./20.02.1922 wurde sie am 20.02.1922 als CH 83 für die Alfred Comte, Luftverkehrs- und Sportfliegerschule, Horgen (ZH) ins zivile schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen. Am 28.12.1922 wurde sie wieder aus dem Register gelöscht und bereits zuvor am 22.12.1922 von der Fliegerabteilung übernommen. Auf dem Mittelteil des Oberflügels dieser Maschine wurde eine Plattform installiert. Diese diente Mademoiselle Blainville als Basis für Tragflächenakrobatik am II. Internationalen Flugmeeting vom 12.08.1927 in Dübendorf. Eine Aktion, die nach heutiger Sichtweise mit einer Militärmaschine kaum mehr möglich wäre. Fräulein Blainville und das Flugzeug «überlebten» die Schauflüge schadlos. Nach der Ausserdienststellung 1929 übernahm später Karl Schröder, Richterswil das Flugzeug als Ersatzteillieferer für seine private DH.9 mit der Immatrikulation CH 84 (ex G-EAZI), die er am 23.01.1931 von der Ad Astra-Aero übernommen hatte. Schröder verunfallte mit dieser CH 84 am 31. Oktober 1931 bei einer Notlandung oberhalb von Wädenswil (ZH). Seine

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						DH.9 wurde gleichentags deregistriert.
712	B.F.W. (Messerschmitt) M 18 C	-	-	-	-	→ C-712
713 und 714	B.F.W. (Messerschmitt) M 18 D	-	-	-	-	→ C-713 und C-714
715	Comte AC-11V	-	-	-	-	→ C-715
801 bis 808	Fokker C.V-E Tr	-	-	-	-	→ C-801 bis C-808
801 bis 812	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.02.1928	12	Die 800er-Kennungen wurden von 1920 bis 1936 für Mehrzweckflugzeug vergeben. Die verbliebenen Flugzeuge erhielten ab 1938 das Präfix «C». Die königlich preussische Inspektion der Fliegertruppen (IdFlieg) verhandelte als Beschaffungsstelle im Frühjahr 1917 mit den Firmen Dornier, Halberstadt, Rumpler und dem LZ Flugzeugbau, einer Tochtergesellschaft der Luftschiffbau Zeppelin G.m.b.H. Friedrichshafen (D) über die Entwicklung eines neuen Höhengklärers. Gefordert wurde eine Steigleistung auf 5000 Meter innert 30 Minuten sowie der Bau eines Prototyps innert zwei Monaten nach Auftragserteilung. Die drei erstgenannten Firmen zogen sich sogleich zurück, da sie mit dem Bau von Flugzeugen voll ausgelastet waren. Generaldirektor Kreuzmann von der LZ Flugzeugbau, der mit dem Wiener Ingenieur und Aerodynamiker Paul Jaray an der Sitzung teilnahm, soll Jaray zur Annahme der Herausforderung überredet haben. Also wurde die spätere Zeppelin (Ja) C.II von Paul Jaray ab dem 30.06.1917 für die IdFlieg entwickelt. So entstand vorerst der noch in Holz gehaltenen C.I, dessen Prototyp am 18.08.1917 August aufgelegt wurde. Die erste von drei C.I absolvierte am 17.10.1917 in Löwental ihren Erstflug. Daraufhin erteilte die IdFlieg am 08.12.1917 eine Bestellung über je drei C.I und der nun als C.II bezeichneten Ganzmetallausführung. Die Produktion der einzelnen C.II-Komponenten erfolgte im Zeppelin-Werk Lindau GmbH bis zum März 1918; danach wurden die Teile nach Friedrichshafen transportiert, dort endmontiert und bespannt. Die drei Flugzeuge erhielten die Militärnummern C.15803/17 bis C.15805/17 und wurden ab dem 10.03.1918 in Löwental eingeflogen. Am 11.05.1918 erfolgte die Ab- und Übernahme durch die IdFlieg, die im Anschluss noch eine weitere Bestellung über 20 bewaffnete Serienflugzeuge C.II aufgab. Auch diese Flugzeuge mit den Militärnummern C.5500/18 bis C.5519/18 wurden in Lindau gefertigt und in Friedrichshafen endmontiert und eingeflogen, die letzten davon Ende November 1918. Zu einem Fronteinsatz kam es bis zum Kriegsende am 11.11.1918 allerdings nicht mehr. Als eine für die damalige Zeit technische Innovation besass die Zeppelin C.II einen Anlasser für den 260 PS starken Maybach-Mb-Iva-Sechszylinder-Reihenmotor. Von den insgesamt 20 produzierten C.II ist die Militärnummer C.5503/18 auf dem Berliner Flugplatz Johannisthal während einer Fehllandung verbrannt. Am Tag des Waffenstillstands wurde Deutschland ein totales Bau- und Flugverbot auferlegt. Im Sommer 1919 sind die 19 verbliebenen, fabrikneuen Flugzeuge in der Folge kurzerhand demontiert und auf Lastschiffen verladen worden. In einer Nacht- und Nebelaktion wurden die Flugzeuge im Oktober 1919 an den Siegermächten vorbei von Friedrichshafen über den Bodensee über die Schweizer Grenze gebracht und in einer Lagerhalle im luzernischen Kriens

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						eingelagert. Um den gegenüber den Siegermächten brandschwarzen Deal zwischen dem Herstellerwerk und den Eidgenossen zu vernebeln, verkaufte die Zeppelin-Werk Lindau GmbH die Flugzeuge an den in Friedrichshafen domizilierte Prokurist Dr. Julius Breitenbach. Der deutsche Staatsangehörige veräusserte die Maschinen umgehen an den Schweizer Bauern Alois Hürlimann im luzernischen Weiler Oberfeld bei Walchwil. Am 20.10.1919 überliess Hürlimann seine Flugzeuge der Fabrik Chemischer Produkte AG in Luzern. Dieses Unternehmen liess die Flugzeuge zur Einlagerung per Bahn nach Dübendorf (ZH) spedieren. Dann liessen die Parteien zuerst einmal monatelang Gras über die Sache wachsen. Erst im Juli 1920 nahm Dr. Julius Breitenbach, Direktor des Chemiewerkes, Verkaufsverhandlungen mit der Kaufmännischen Abteilung der Eidgenössischen Flugplatzdirektion in Dübendorf auf. Breitenbach offerierte die inzwischen schon längst mit einem Bahntransport dort eingelagerten Beobachtungsflugzeuge zum Stückpreis von 30'000 Mark. Nach anderen Quellen soll Robert Gsell bei dieser Aktion die Fäden in den Händen gehalten haben. Am 04.09.1920 wurden die 19 in der Schweiz als Zepp LZ C-II 2 bezeichneten Maschinen offiziell vom Militärdepartement für die Schweizer Fliegertruppe angekauft und am 12.10.1920 abgeliefert. Der definitive Preis von 4815 Franken pro Flugzeug wurde dem Fonds der nationalen Flugspende von 1913 belastet. Die Maschinen wurden ab Anfang 1920 zusammengebaut und von Oberleutnant Hans Häberli eingeflogen. Damit waren die Eidgenossen in den Besitz der wohl leistungsstärksten und modernsten Fernaufklärer gekommen, welche die untergegangene Rüstungsindustrie des Kaiserreichs zu bieten hatte. Ein besonderes fliegerisches Ereignis war der erste Auslandsflug eines Geschwaders von sechs Zepp-Flugzeugen der Fliegerabteilung unter der Führung des Kommandanten, Hauptmann Edgar Primault als Pilot der Maschine mit der Kennung 807 und Oberleutnant Zobrist als Beobachter mit Start am 7. September 1921 in Dübendorf (ZH). Der Raid führte von Dübendorf über den Splügen via Brescia nach Rom. Primault nimmt mit den Zepp LZ C-II 2 am internationalen Flugmeeting und den Feierlichkeiten des «Heiligen von Loretto», des Schutzpatrons der Flieger in Rom teil. Die beiden Maschinen mit den Kennungen 816 und 820 wurden für die Aufgaben der damaligen Abteilung für Landestopographie – populärer unter dem Begriff Eidgenössische Landestopographie L+T (heute Swisstopo) – zur Version Zepp LZ C-II 2 V umgebaut. Sie wurden der L+T 1924 übergeben. Das war damals alles geheim, streng geheim sogar – die erste Vermessung der Schweiz mit Flugzeugen. Das war ein Quantensprung. Die L+T diente in erster Linie militärischen Zwecken. So ist es kein Wunder, dass diese an der Hallwylstrasse 4 in Bern domizilierte Organisation ab Januar 1901 dem Eidgenössischen Militärdepartement (EMD) untergeordnet war. Dieser moderne Aufklärer war das erste Ganzmetallflugzeug im Arsenal der Schweizer Fliegertruppe. Die Doppeldecker bewährten sich anfänglich als robuste Fern-, beziehungsweise Höhenaufklärer und Beobachtungsflugzeuge gut. Am 14.10.1927 stürzte das Flugzeug Nr. 816 jedoch möglicherweise wegen Materialermüdung ab, was mit einer Verfügung des EMD die Ausserdienststellung und Liquidation der noch übriggebliebenen acht Maschinen per 20.02.1928 notwendig machte.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						In deutschen Fachbüchern wird dieser Typ ohne das Kürzel LZ und mit der etwas abweichenden Schreibweise der Bezeichnung als Zeppelin C II, respektive C.II beschrieben. Quelle: Die meisten Informationen zum Zepp LZ C-II 2 wurden mehreren Artikeln von Hans-Heiri Stapfer, publiziert in der Schweizer Fachzeitschrift «Cockpit», entnommen.
801	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.02.1928	-	
802	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.07.1923	-	In einem WK wurde die 802 am 20.07.1923 bei einem Absturz demoliert.
803	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	31.12.1925	-	Das Flugzeug 803 wurde von Lt O. Kälin demoliert.
804	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	29.07.1923	-	In einem WK wurde die 804 am 29.07.1923 offenbar bei einer Belastungsprobe demoliert.
805	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	31.12.1926	-	Sachverständige der Zeppelin Werk Lindau GmbH, die am 20.06.1920 in Dornier Metallbauten GmbH umgetauft wurde, machten die Schweizer Fliegertruppe im Dezember 1926 darauf aufmerksam, dass die Lebensdauer von Duraluminium auf acht bis zehn Jahre beschränkt sei. In der Folge hat die Kriegstechnische Abteilung (KTA) mit den beiden Zepp 805 und 817 Belastungsversuche bis zum Bruch durchführen lassen. Die 805 besass zwar nur 180 Flugstunden, seit ihrer Indienststellung kam es aber zu nicht weniger als drei Capotagen. Die Versuche zeigten keine Materialermüdungen des Aluminiums auf, worauf die Fliegertruppe trotz Warnungen des Herstellerwerks am Bodensee ihre C-II-Flotte im Einsatz belies. Es sollte sich als ein genauso fataler wie tödlicher Fehler erweisen, wie der tödlich endende Absturz der Maschine mit der Kennung 816 vom 14.10.1927 bei Kirchdorf (BE) zeigt. Die Durchführung dieser Belastungsversuche mit den Zepp LZ C-II 2 mit den Kennungen 805 und 817 wurden mit Brief Nr. 40/4/1 vom 09.12.1926 des Chefs des Militärflugwesens, Oberst i Gst Gottfried Immenhauser von der Generalstabs-Abteilung des Eidgenössischen Militärdepartements angeordnet. In der Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) musste mit einer Maschine eine vollständige Bruchbelastung und mit der zweiten Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen bis zur Elastizitätsgrenze durchgeführt werden. Gleichzeitig wurde die Abschreibung von diesen beiden für die Belastungsversuche verwendeten Flugzeuge beantragt. Im gleichen Brief verlangte Oberst i Gst Immenhauser, dass Belastungsproben auch mit den beiden Trainingsflugzeugen Hanriot HD-1 mit den Kennungen 660 und 666 und den Jagd-Schulflugzeugen Nieuport N-28 C-1 «Bébé» mit den Kennungen 688 und 691 durchgeführt werden. Mit Brief vom 11.12.1926 und Kontroll-Nr. 33/3/46 verfügte Karl Scheurer, der Vorsteher des Militärdepartements, die Durchführung der beantragten Belastungsproben sowie Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen mit den dazu bereits festgelegten, je zwei Maschinen von diesen drei Flugzeugtypen. Quelle: Recherche des Buchautors Dominique Vultier vom Herbst 2025 im Bundesarchiv.
806	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	12.05.1926	-	Der Pilot Lt Primault machte mit der 806 am 12.05.1926 einen Kopfstand.
807	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.02.1928	-	Bei dieser Maschine wurde die Kennung 807 nicht auf dem Rumpf, sondern auf dem Seitenleitwerk aufgemalt. Dafür trägt sie das Husaren-Emblem am Rumpf, kombiniert mit einem

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Schweizer Hoheitszeichen in Form einer Kokarde. Auf den Tragflächen waren die Hoheitszeichen hingegen quadratisch ausgeführt.
808	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.02.1928	-	
809	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	28.11.1921	-	Der Pilot Lt Otto Berchtold hat die 809 am 28.11.1921 beim Landen demoliert.
810	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.02.1928	-	Bei dieser Maschine wurde die Kennung 810 nicht nur auf dem Rumpf, sondern zusätzlich auch auf dem Seitenleitwerk aufgemalt.
811	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	10.06.1927	-	Bei dieser Maschine wurde die Kennung 811 nicht auf dem Rumpf, sondern auf dem Seitenleitwerk aufgemalt. Nach einer Fehllandung (Sacklandung) vom 10.06.1927 in Frauenfeld (TG) mit Pilot Olinto Carmine wurde das Flugzeug abgeschrieben.
812	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	10.06.1927	-	Pilot Lt F. machte mit der 812 am 10.06.1927 einen Überschlag (Capotage). Das Flugzeug wurde abgeschrieben.
814 bis 820	Zepp LZ C-II 2	-	12.10.1920	20.02.1928	7	Diese sieben Maschinen wurden gleichzeitig mit den anderen zwölf Zepp LZ C-II 2 beschafft. Sie werden hier nur deshalb separat aufgeführt, weil es kein Flugzeug mit der Kennung 813 gibt. Die Fliegerabteilung wollte offenbar 20 Maschinen beschaffen, wovon dann angeblich ein Apparat an Frankreich abgegeben werden musste. Effektiv war es aber so, dass von den insgesamt 20 produzierten Serienmaschinen C.II das Flugzeug mit der Militärnummer C.5503/18 auf dem Berliner Flugplatz Johannisthal während einer Fehllandung verbrannte. Somit verblieben nur 19 Zepp LZ C-II 2. Möglicherweise wäre für dieses zwanzigste Flugzeug die Nummer 813 reserviert gewesen.
814	Zepp LZ C-II 2 V		12.10.1920	11.09.1926	-	Der Pilot Lt Adrien Guex machte am 11.09.1926 mit der 814 in Dübendorf (ZH) einen Fehlstart mit brüskem Abdrehen. Das Flugzeug wurde stark beschädigt.
815	Zepp LZ C-II 2 V		12.10.1920	25.07.1927	-	Der Pilot Oblt Louis Gédet touchierte am 25.07.1927 mit der 815 in Romont (FR) mit Vollgas in einer Kurve das Terrain.
816	Zepp LZ C-II 2 V		12.10.1920	14.10.1927	-	Bei dieser Maschine wurde die Kennung 816 nicht auf dem Rumpf, sondern auf dem Seitenleitwerk aufgemalt. Die beiden Maschinen mit den Kennungen 816 und 820 wurden für die Aufgaben der Eidgenössischen Landestopographie (L+T) für Luftaufnahmen zur Version Zepp LZ C-II 2 V umgebaut und ausgerüstet. Zu den Massnahmen gehörten der Ausbau der Bewaffnung und der Einbau einer Reihenkamera im Beobachterraum. Zur Verbesserung der Höhenstabilität beziehungsweise Verfeinerung in der Höhenhaltung bei Reihenaufnahmen mussten die Höhenruder mit Ausgleichsflächen versehen werden. Die beiden Flugzeuge wurden der L+T 1924 übergeben. Mit der 816 nahm die L+T ihr erstes Flugzeug in Betrieb. Es war zu Beginn mit einer deutschen Zeiss-Reihenkamera bestückt, die man im Herbst 1927 durch eine Schweizer Messkammer von Wild Heerbrugg ersetzte. Von den beiden Flugzeugen kam grösstenteils die 816 zum Einsatz, die für ihre Aufgaben vorwiegend in Thun im Berner Oberland stationiert war. Der Vermessungseinsatz endete für die 816 in einem Desaster. Am 14.10.1927 um 14.12

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Uhr stürzte sie bei Kirchdorf (BE) aus einer Höhe von 1000 Metern in immer enger werdenden Spiralen zu Boden. Der Pilot Hptm Walter von Tobel, Kdt Fl Kp 12 und sein Fotograf, Oblt Hans Hugli, Stab Fl Abt 2 kamen dabei ums Leben. Das Flugzeug erlitt Totalschaden. Beim Unfall konnte eine Materialermüdung, vor der der Hersteller im Dezember 1926 gewarnt hatte, nicht ausgeschlossen werden, was mit einer Verfügung des EMD die Ausserdienststellung und Liquidation der noch übriggebliebenen acht Maschinen per 20.02.1928 notwendig machte.
817	Zepp LZ C-II 2 V		12.10.1920	20.02.1928	-	Sachverständige der Zeppelin Werk Lindau GmbH, die am 20.06.1920 in Dornier Metallbauten GmbH umgetauft wurde, machten die Schweizer Fliegertruppe im Dezember 1926 darauf aufmerksam, dass die Lebensdauer von Duraluminium auf acht bis zehn Jahre beschränkt sei. In der Folge hat die Kriegstechnische Abteilung (KTA) mit den beiden Zepp 805 und 817 Belastungsversuche bis zum Bruch durchführen lassen. Die 817 war mit 340 Flugstunden länger in der Luft als jede andere Maschine dieses Typs. Die Versuche zeigten keine Materialermüdungen des Aluminiums auf, worauf die Fliegertruppe trotz Warnungen des Herstellers am Bodensee ihre C-II-Flotte im Einsatz belies. Es sollte sich als ein genauso fataler wie tödlicher Fehler erweisen, wie der tödlich endende Absturz der Maschine mit der Kennung 816 vom 14.10.1927 bei Kirchdorf (BE) zeigt. Die Durchführung dieser Belastungsversuche mit den Zepp LZ C-II 2 mit den Kennungen 805 und 817 wurden mit Brief Nr. 40/4/1 vom 09.12.1926 des Chefs des Militärflugwesens, Oberst i Gst Gottfried Immenhauser von der Generalstabs-Abteilung des Eidg. Militärdepartements angeordnet. In der Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) musste mit einer Maschine eine vollständige Bruchbelastung und mit der zweiten Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen bis zur Elastizitätsgrenze durchgeführt werden. Gleichzeitig wurde die Abschreibung von diesen beiden für die Belastungsversuche verwendeten Flugzeuge beantragt. Im gleichen Brief verlangte Oberst i Gst Immenhauser, dass Belastungsproben auch mit den beiden Trainingsflugzeugen Hanriot HD-1 mit den Kennungen 660 und 666 und den Jagd-Schulflugzeugen Nieuport N-28 C-1 «Bébé» mit den Kennungen 688 und 691 durchgeführt werden. Mit Brief vom 11.12.1926 und Kontroll-Nr. 33/3/46 verfügte Karl Scheurer, der Vorsteher des Militärdepartements, die Durchführung der beantragten Belastungsproben sowie Durchbiegungs- und Dehnungsmessungen mit den dazu bereits festgelegten, je zwei Maschinen von diesen drei Flugzeugtypen. Quelle: Recherche des Buchautors Dominique Vultier vom Herbst 2025 im Bundesarchiv.
818	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.02.1928	-	
819	Zepp LZ C-II 2		12.10.1920	20.02.1928	-	
820	Zepp LZ C-II 2 V		12.10.1920	20.02.1928	-	Die beiden Maschinen mit den Kennungen 816 und 820 wurden für die Aufgaben der Eidg. Landestopographie (L+T) für Luftaufnahmen zur Version Zepp LZ C-II 2 V umgebaut und ausgerüstet. Zu den Massnahmen gehörten der Ausbau der Bewaffnung und der Einbau einer Reihenaufnahmekamera im Beobachterraum. Zur Verbesserung der Höhenstabilität beziehungsweise Verfeinerung in der Höhenhaltung bei Reihenaufnahmen mussten die Höhenruder mit Ausgleichsflächen versehen werden. Die beiden Flugzeuge wurden der L+T 1924

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						übergeben.
821	Fokker C.V-E		06.08.1927	31.05.1945	1	Ab 1934 flog die Maschine mit der Kennung C-821. Auf der Suche nach leistungsfähigeren Zweisitzer-Kampfflugzeugen wurden für die Truppen-erprobung drei unbewaffnete Musterflugzeuge des zweiplätigen Aufklärers vom Typ C.V von der Flugzeugfabrik Fokker in Amsterdam (NL) gekauft. Für den Ferry-flight (Überführungs-flug) Amsterdam-Thun wurde die spätere 821 am 28.07.1927 zivil als CH 175 immatrikuliert. Die 821 wurde von einem Zwölfzylinder-V-Motor des Typs Hispano-Suiza H.S.51-12 Hb, der eine Nennleistung von 500 PS (373 kW) entwickelte, angetrieben. Alle drei C.V 821, 822 und 823 verfügten noch über das mit einer durchgehenden Achse und Gummifederung ausgerüstete Fahrwerk, das sich bei der Erprobung nicht bewährte. Als ne-gativer Punkt wurde bei allen drei Apparaten ausserdem auch die ungenügende Motorenlei-stung bewertet. Im Oktober 1928 wurden die beiden Fokker 821 und 823 in der Eidgenössischen Konstrukti-onswerkstätte (K+W) in Thun mit der Bewaffnung – zwei im Bug eingebaute starre und ein Beobachter-Doppel-Mg – ausgerüstet. Nachdem sie vor allem für Spezialaufgaben und Sys-temerprobungen eingesetzt worden waren, wurde die beiden Flugzeuge am 31.05.1945 aus-gemustert.
822	Fokker C.V-E		13.09.1927	15.08.1928	1	Auf der Suche nach leistungsfähigeren Zweisitzer-Kampfflugzeugen wurden für die Truppen-erprobung drei unbewaffnete Apparate vom Typ C.V von der Flugzeugfabrik Fokker in Am-sterdam (NL) gekauft. Ein im Fliegermuseum CLIN D'AILES in Payerne (VD) vorhandenes Foto zeigt den Anderthalbdecker 822 noch mit der holländischen Immatrikulation H-NADM transportbereit auf einem Eisenbahnwagen, was dafür spricht, dass die Ablieferung von Am-sterdam in die Schweiz für diese Maschine auf der Schiene geschah. Für die zusammen mit der 821 ebenfalls im Sommer 1927 übernommenen beiden Fokker 822 und 823 standen je zwei D- und E-Flügelpaare zur Verfügung, die zur Erprobung wahl-weise montiert werden konnten. Beide Maschinen waren mit dem Neunzylinder-Sternmotor Gnôme et Rhône (Lizenz Bristol) Jupiter 9Ab, der eine Leistung von 420 PS (313 kW) abgab, ausgerüstet. Alle drei C.V verfügten noch über das mit einer durchgehenden Achse und Gummifederung ausgerüstete Fahrwerk, das sich bei der Erprobung nicht bewährte. Als ne-gativer Punkt wurde bei allen drei Apparaten ausserdem auch die ungenügende Motorenlei-stung bewertet. Erster Unfall mit einer Fokker C.V: Beim Einleiten einer Rechtskurve schmierte die Fokker C.V-E mit der Kennung 822 am 15.08.1928 um 09.56 Uhr kurz nach dem Start auf dem Flug-platz Payerne aus etwa 70 Meter Höhe infolge Geschwindigkeitsverlustes ab. Beim Aufschlag wurden die beiden Besatzungsmitglieder Oblt Arthur Baumann (Pilot), Fl Kp 1 und Hptm Emile Cherbuliez, Kdt Fl Kp 10 verletzt. Die Maschine wurde vollständig zerstört.
823	Fokker C.V-D		22.07.1927	31.05.1945	1	Ab 1934 flog diese Maschine mit der Kennung C-823. Auf der Suche nach leistungsfähigeren Zweisitzer-Kampfflugzeugen wurden für die Truppen-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						erprobung drei unbewaffnete Apparate vom Typ C.V von der Flugzeugfabrik Fokker in Amsterdam gekauft. Für den Ferry-flight (Überführungsflug) Amsterdam-Thun zur Kriegstechnischen Abteilung (KTA) wurde die 823 am 28.07.1927 zivil als CH 176 immatrikuliert. Für die zusammen mit der 821 ebenfalls im Sommer 1927 übernommenen beiden Fokker 822 und 823 standen je zwei D- und E-Flügelpaare zur Verfügung, die zur Erprobung wahlweise montiert werden konnten. Beide Maschinen waren mit dem Neunzylinder-Sternmotor Gnôme et Rhône (Lizenz Bristol) Jupiter 9Ab, der eine Leistung von 420 PS (313 kW) abgab, ausgerüstet. Alle drei C.V verfügten noch über das mit einer durchgehenden Achse und Gummifederung ausgerüstete Fahrwerk, das sich bei der Erprobung nicht bewährte. Als negativer Punkt wurde bei allen drei Apparaten ausserdem auch die ungenügende Motorenleistung bewertet. Im Oktober 1928 wurden die beiden Fokker 821 und 823 in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun mit der Bewaffnung – zwei im Bug eingebaute starre und ein Beobachter-Doppel-Mg – ausgerüstet. Nachdem sie vor allem für Spezialaufgaben und Systemerprobungen eingesetzt worden waren, wurde die beiden Flugzeuge am 31.05.1945 ausgemustert. Hinweise: Nach anderen Quellen erhielt diese Fokker 823 schon im Jahr 1925 das zivile Kennzeichen CH 146. Doch diese Immatrikulation erhielt am 09.01.1926 bereits eine Caudron G.3, die spätere HB-OAT der Aviatik beider Basel, Birsfelden (BL). Nach nochmals einer anderen Quelle gehörte sie 1926 François Durafour, Annemasse (F) mit Standort Genf. Und noch dies: Das zivile Kennzeichen CH 176 habe nach wiederum anderer Quelle einem Flugzeug vom Typ Fokker C.VII (den es nie gab) mit der militärischen Kennung 873 gehört. Mit der Nummer 873 wäre das dann aber die als Einzelexemplar gekaufte Hawker Hind gewesen, die bereits 1935 für den Überflug vom Brooklands Aerodrome (GB) nach Thun (BE) zivil als HB-HAL immatrikuliert wurde.
851 bis 854	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	-	11.08.1927	08.06.1940	4	Die L-25 851 bis 867 erhielten ab 1939 die neuen Kennungen C-851 bis C-867. Ankauf aus Frankreich. Da die Schweizer Flugzeugindustrie nicht in der Lage war, als Ersatz für die veralteten Haefeli DH-5 moderne Flugzeuge zu entwickeln, beschaffte die Fliegertruppe 1927/28 versuchsweise neben den drei Fokker C.V-D und C.V-E 821 bis 823 auch zehn zweiplätzig Mehrzweckflugzeuge Potez L-25 A-2, von denen sechs (851 bis 854, 859 und 860) mit dem Motor vom Typ Cosmos-Bristol Jupiter 9 Ab ausgerüstet waren und vier (855 bis 858) mit dem Hispano-Suiza HS-50 12-Gb W V-Motor. Insgesamt werden schliesslich 17 zusammengewürfelte Potez L-25 A-2 mit drei verschiedenen Triebwerken beschafft. Aber es waren immerhin genügend Flugzeuge, um damit eine Fliegerkompanie auszurüsten. Für den Ferry-flight (Überführungsflug) erhielten zumindest einige Maschinen eine zivile, in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene Immatrikulation. Zwei von diesen Kennzeichen waren angeblich CH 193 und CH 194. Der Verfasser der Liste konnte aber diese Immatrikulationen bisher keiner der militärischen Kennungen aller beschaffter Potez L-25 zuordnen. Eine Liste des Luftamtes teilte CH 193 jedoch 1930 der Fokker F.VIIa-3m der Ad Astra Aero, Zürich zu.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
851	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		21.10.1927	13.12.1928	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS. Notlandung im Wald am 13.12.1928 mit Pilot Hptm Hans Wirth.
852	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		21.09.1927	12.05.1932	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS. Absturz am 12.05.1932 bei Nürensdorf (ZH). Absturz bei Hakab-Nürensdorf (ZH). Der Pilot Oblt P. Collet vom Pil Korps und sein Beobachter Lt O. Roth von der FI Kp 4 kamen dabei ums Leben.
853	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		20.09.1927	10.06.1929	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS. Absturz am 10.06.1929 zwischen Subingen und Oeking (SO). Dabei hatte Pilot Lt K. Ulmann von der Jagd FI Kp 16 ein Fussballtor gerammt.
854	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		11.08.1927	08.06.1940	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS. Abgeschmiert beim Start auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH) mit Pilot Lt A. Münch.
855 bis 858	Potez L-25 A-2 «HS»	-	12.08.1927	08.06.1940	4	Ankauf aus Frankreich. Diese L-25 hatten einen Motor vom Typ Hispano-Suiza HS-50 12-Gb W.
855	Potez L-25 A-2 «HS»		12.08.1927	08.06.1933	-	Triebwerk: Typ Hispano-Suiza HS-50 12-Gb W von 500 PS. Am 08.06.1933 bei Notlandung zerstört.
856	Potez L-25 A-2 «HS»		14.05.1928	08.06.1940	-	Triebwerk: Typ Hispano-Suiza HS-50 12-Gb W von 500 PS.
857	Potez L-25 A-2 «HS»		01.05.1928	08.06.1940	-	Triebwerk: Typ Hispano-Suiza HS-50 12-Gb W von 500 PS. Zwischenfall: Bei einer Landung mit Rückenwind scherte das Flugzeug auf dem Flugplatz Thun (BE) mit Pilot Oblt M. Kamber und Beobachter Oblt Bischoff aus.
858	Potez L-25 A-2 «HS»		16.11.1927	21.02.1929	-	Triebwerk: Typ Hispano-Suiza HS-50 12-Gb W von 500 PS. Wegen einem Bruch der Benzinleitung geriet Flugzeug am 21.02.1929 in Brand und wurde bei der Notlandung auf dem Flugplatz Payerne mit Pilot Oblt O. Kälin zerstört.
859 und 860	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	-	10.11.1927	08.06.1940	2	Ankauf aus Frankreich. Diese L-25 hatten einen Motor vom Typ Cosmos-Bristol Jupiter 9 Ab.
859	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		11.11.1927	02.09.1929	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS. Am 02.09.1929 bei einer Notlandung bei Bütschwil (SG) mit Pilot Oblt E. Schellenberg zerstört.
860	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		10.11.1927	08.06.1940	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS.
861 und 862	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	-	15.12.1930	08.06.1940	2	Diese L-25 hatten einen Motor vom Typ Cosmos-Bristol Jupiter 9 Abx, Serie VI.
861	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		15.12.1930	08.06.1940	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS. Ende 1930 von der technischen Abteilung des FWP Dübendorf aus Reserveteilen zusammengebaut, Erstflug am 15.12.1930
862	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		13.01.1931	08.06.1940	-	Triebwerk: Bristol/Gnôme et Rhône Jupiter 9 Ab von 420 PS. Von der technischen Abteilung des FWP Dübendorf aus Reserveteilen zusammengebaut.
863	Potez L-25 A-2 «HS»		03.02.1931	08.06.1940	1	Ankauf aus Frankreich. Um eine kleine Reserve zu besitzen, wurde 1931 noch ein weiterer Apparat mit dem Motor Hispano-Suiza HS-50 12-Gb W von 500 PS gekauft. Nach anderen Quellen wurde die 863 von der technischen Abteilung des FWP Dübendorf aus Ersatzteilen zusammengebaut.
864 bis 867	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	-	05.05.1931	08.06.1940	4	Ankauf aus Frankreich. Die vier Flugzeuge dienten als Fernaufklärer und leichter Bomber. Diese L-25 hatten einen Motor vom Typ Bristol/Saurer Jupiter 9 Abx, Serie VI. Andere Quelle nennen Cosmos-Bristol als Hersteller des Motors. Im Jahr 1940 mussten die Maschinen modernerem Flugmaterial weichen.
864	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		06.05.1931	08.06.1933	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) wurde für diese Potez für die Zeit vom 10.02.1931 bis

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						am 10.04.1931 die zivile Immatrikulation CH 309 und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Das britische Triebwerk vom Typ Cosmos-Bristol Jupiter 9 Abx, Serie VI von 460 PS wurde von der Adolf Saurer AG, Arbon in Lizenz gebaut. Abgeschmiert beim Start und Absturz am 08.06.1933 um 13.26 Uhr auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH). Der Pilot Lt. Albert Münch kam dabei ums Leben. Es war sein erster Flug auf der Potez L-25 A-2 mit dem linksläufigen Saurer-Jupiter-Motor. Das Flugzeug wurde beim Unfall restlos zerstört.
865	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		05.05.1931	08.06.1940	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) wurde für diese Potez für die Zeit vom 10.02.1931 bis am 10.04.1931 die zivile Immatrikulation CH 310 und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Das britische Triebwerk vom Typ Cosmos-Bristol Jupiter 9 Abx, Serie VI von 460 PS wurde von der Adolf Saurer AG, Arbon in Lizenz gebaut.
866	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		20.06.1931	08.06.1940	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) wurde für diese Potez für die Zeit vom 10.02.1931 bis am 10.04.1931 die zivile Immatrikulation CH 311 und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Das britische Triebwerk vom Typ Cosmos-Bristol Jupiter 9 Abx, Serie VI von 460 PS wurde von der Adolf Saurer AG, Arbon in Lizenz gebaut.
867	Potez L-25 A-2 «Jupiter»		20.06.1931	25.02.1939	-	Für den Ferry-flight (Überführungsflug) wurde für diese Potez für die Zeit vom 10.02.1931 bis am 31.12.1931 die zivile Immatrikulation CH 312 und als Eigentümer die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W, derzeit noch EKW) in Thun in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Das britische Triebwerk vom Typ Cosmos-Bristol Jupiter 9 Abx, Serie VI von 460 PS wurde von der Adolf Saurer AG, Arbon in Lizenz gebaut. Bei einer Schiessübung am 25.02.1939 flog der Pilot Lt Kunz einen zu steilen Anflug und stürzte in Kloten (ZH) ab.
871 und 872	Fairey Fox VI R	-	-	-	-	→ C-871 und C-872
873	Hawker Hind		-	-	-	→ C-873
A-1 bis A-6	Bücker Bü 131 B Jungmann	-	1936	1971	6	Die Bü 131 B mit den Kennungen A-1 bis A-84 hatten bis Ende 1938 noch kein Präfix, es wurden nur die Nummern 1 bis 84 aufgemalt (also ohne das «A-»). Mit der Einführung der Bü 131 B im Herbst 1936 begann die Nummerierung im Zuge der Neuvergabe von Nummern wieder bei der Kennung 1. Anfang 1936 musste für die Anfängerschulung ein geeignetes Flugzeug gesucht werden. Aus den Erprobungen mehrerer Typen ging eindeutig der Doppeldecker Bü 131B Jungmann als

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						geeignetstes Flugzeug hervor. Die ersten sechs Jungmänner A-1 bis A-6 wurden in Deutschland gekauft und im Bucker-Flugzeugwerk in Rangsdorf hergestellt. Für die weiteren Bü 131 erfolgte dann ein Lizenzbau bei Doflug in Altenrhein (SG). Eine spezielle Kennzeichnung oder Farbgebung für Schulflugzeuge gab es ursprünglich nicht. So wurden ab 1937 die Bü 131 und die Bü 133 Jungmeister im damals üblichen silbergrauen Anstrich abgeliefert. Anfang 1939 wurde jedoch ein auffälliger Anstrich eingeführt: Berryloid US Army Yellow 04, bekannt als «Bückergelb». In der gängigen Literatur wird oft gelb RLM 04 der deutschen Luftwaffe genannt. Obwohl im Farbton etwa gleich, ist dies falsch, wie Georg Hoch in seinem Buch «Farbgebung und Kennzeichen der Schweizer Militäraviatik 1914-1950» darlegt. Der gelbe Anstrich mit geschwungenen schwarzen Streifen an den Rumpfsseiten über den Kühler gezogen war schweizerischer Prägung. Ab dem 15.09.1944 erhielten ein paar Bü 131 B, wie wohl die meisten Flugzeuge der Fliegertruppe im Zweiten Weltkrieg, nebst dem matten, dunkelgrünen Standardtarnanstrich aus weissen und roten Streifen bestehende Erkennungsstreifen, welche volkstümlich auch als «Neutralitätsanstrich» bezeichnet werden. Mit Fotos belegt ist dies im reich bebilderten Buch «Bücker in der Schweiz» von Ulrich Wenger für die Bü 131 B A-2, A-4, A-48 und A-50. Gezeichnete Ansichten zeigen auch die A-5 und A-6 mit dieser Lackierung, doch dafür gibt es keine Fotobelege. Wie von Georg Hoch in seinem Buch erwähnt, erhielten nur Flugzeuge, welche von den Fliegerkompanien/Fliegerstaffeln als Verbindungsflugzeuge eingesetzt wurden, diese Erkennungsstreifen. Einzelne Maschinen hatten zudem nebst dem Seitenruder auch an den Rumpfsseiten ein Hoheitszeichen angebracht. Dies ist beispielsweise bei der A-2 und der A-4 der Fall. Das aufgemalte R auf dem Seitenruder bedeutet, dass der Jungmeister Rückenflug tauglich ist. Entgegen den anderen Maschinen haben diese eine dritte Kraftstoffhahnstellung, speziell für den Rückenflug. Das RV auf der Seitenflosse bedeutet zugelassen für Rückenvrille, während das F bedeutet, dass die Maschine zur Verhütung von eindringendem Wasser bei Regen durch das Luftansaugrohr in den Vergaser mit einem entsprechenden Filter ausgerüstet ist. Insgesamt 94 Bü 131B Jungmann flogen bei der Schweizer Flugwaffe, die letzten bis Ende 1971 in Locarno (TI). Die gelben Doppeldecker wurden als Schulungs- und Verbindungsflugzeuge verwendet und bewährten sich ausgezeichnet. Von 1936 bis 1971 durchliefen sämtliche Schweizer Militärpiloten ihre fliegerische Grund- und Kunstflugausbildung auf diesen Bucker-Leichtgewichten. Zur Lärmbekämpfung wurden in den 1960er-Jahren alle noch eingesetzten Flugzeuge mit gutem Erfolg mit einem Schalldämpfer versehen. Da weder Funk noch Blindflugausrüstungen vorhanden waren, musste jedoch 1971 die gesamte Flotte zurückgezogen werden. Die noch übriggebliebenen Apparate sind 1972 an den Aero-Club der Schweiz übergegangen und wurden dort in der Regel mit neuen Motoren versehen, da die Hirth-Motoren störanfällig geworden sind. Die ausgemusterten Bü 131B gehören heute (2025) zu den begehrtesten Oldtimern in der ganzen Welt. Wobei einige immer noch (oder wieder) mit dem originalen Motor vom Typ Hirth

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						HM 504 A-2 fliegen, so auch in der Schweiz immatrikulierte Jungmann. Nach Auskunft des Bundesamtes für Zivilluftfahrt (BAZL) werden jene zivilen Bucker als «Bü 131 APM Jungmann» bezeichnet, die vom Hirth HM 504 A-2 Motor mit einer Nennleistung von 112 PS auf ein Triebwerk vom Typ Lycoming IO-320-E2A umgerüstet wurden. Die Basis dazu bildete ein sogenanntes «Zusätzliches Baumusterzeugnis» (Supplemental Type Certificate – STC), das am 07.06.1973 vom damaligen Eidgenössischen Luftamt ausgestellt wurde. Dieses auf die damalige Firma «Ateliers de Précision MORAND» in La Tour-de-Trême (ein Ortsteil von Bulle / FR) ausgestellte Dokument bildete die Grundlage für den Umbau der ehemaligen Bucker Jungmann der Schweizer Fliegertruppe für den zivilen Einsatz der Maschinen nach deren Ausserdienststellung aus dem militärischen Dienst. Die Ergänzung APM wurde aus dem Namen der für den Umbau zuständigen Firma «Ateliers de Précision MORAND» abgeleitet. Später wurden in diversen Bü 131 APM aber auch andere Motoren der IO-320 Reihe eingebaut, wie z. B. AIO-320-C1B oder AEIO-320-E2A.
A-1	Bücker Bü 131 B Jungmann	8	29.10.1936	31.12.1971	-	Dieser erste, am 29.10.1936 von der Fliegertruppe übernommene Jungmann mit Herstellungsjahr 1936 wurde bereits am 18.09.1937 ein erstes Mal wieder ausser Dienst gestellt und ab dem gleichen Datum zivil als HB-UTE immatrikuliert, vom Aero Club Bellinzona (TI) übernommen und bis am 21.05.1942 verwendet. Ab diesem Datum gehörte sie dann wieder zum Bestand der Fliegertruppe. Obschon dieser Bucker nach der Dokumentation von Hans Prisi zu diesem Zeitpunkt eigentlich bereits im Besitz vom Aero Club Bellinzona war, machte die Maschine am 14.05.1938 noch immer mit der Kennung 1 bei der Pilotenschule I/38 in Dübendorf (ZH) eine Bruchlandung. Sie war zwar effektiv 1937 bereits als HB-UTE für den Aero Club Bellinzona im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen worden, aber offenbar noch nicht wirklich übernommen worden. Am 21.08.1973 zivil als HB-UUA immatrikuliert. Im gleichen Jahr (1973) passierte auf dem Flugplatz Speck-Fehraltorf im Zürcher Oberland ein Unfall. Der Jungmann wurde wieder aufgebaut. 1984 erfolgte eine Neueintragung als HB-UUA in der Version Bü 131 APM mit 150 PS für Albert Rüesch. Dieser Bü 131 B Jungmann fliegt noch heute (2025). Eigentümer und Halter ist Daniel Knutti aus Evillard (BE). Die HB-UUA gehörte zur 2004 gegründeten SWISS BÜCKER SQUADRON «THE OLD EAGLES» mit fünf Maschinen, die ihre Homebase auf Flugplatz Biel-Kappelen hatte.
A-2	Bücker Bü 131 B Jungmann	9	05.11.1936	17.09.1964	-	Es existiert ein Farbfoto, das diesen Jungmann A-2 während seiner aktiven Zeit bei der Fliegertruppe im Zweiten Weltkrieg mit einem matten, dunkelgrünen Tarnanstrich und rot-weißen Erkennungsstreifen zeigt. Einzelne Maschinen hatten zudem nebst dem Seitenruder auch an den Rumpfsseiten ein Hoheitszeichen angebracht. Dies ist beispielsweise bei der A-2 und der A-4 der Fall. Anlässlich der Vorschulungsperiode 230/64 in Locarno Magadino (TI) kollidierte am 17.09.1964 um 10.37 Uhr im Verlauf eines Schulfluges bei einer Notlandeübung der Bucker mit den beiden Piloten, Fluglehrer (FL) Adj Uof François Landry und Flugschüler (FI Sch) FI

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Sdt Jean-François Guillod bei Claro (TI) mit dem Trageil einer Material-Transportseilbahn. Der Jungmann berührte das Seil etwa 80 Meter über Grund, worauf das Flugzeug in einer Rechtsrolle abstürzte und unkontrolliert auf den Boden prallte. Die beiden Piloten erlitten beim Aufprall den sofortigen Tod.
A-3	Bücker Bü 131 B Jungmann	10	27.11.1936	31.12.1971	-	Die ersten sechs Bü 131 B Jungmann A-1 bis A-6 wurden in Deutschland gekauft und im Bücker-Flugzeugwerk in Rangsdorf hergestellt. Die A-3 mit Herstellungsjahr 1936 wurde anschliessend in der Schweiz komplett demontiert. Mit Hilfe dieser Einzelteile wurden die Lehren für die Lizenzproduktion hergestellt. Nach der Aufnahme des Lizenzbaus bei Doflug in Altenrhein (SG) wurde dieser Bücker wieder zusammengebaut und am 16.10.1936 in Thun (BE) von Oblt Ernst Wyss von der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) abgenommen. Danach kam sie wie geplant ebenfalls bei der Pilotenschule der Fliegertruppe zum Einsatz. Nach der Ausserdienststellung wurde das Flugzeug 1972 dem Verein JUNGSMANN FLYERS verkauft und 1973 erfolgte der Umbau auf eine Bü 131 APM mit einem Triebwerk vom Typ Avco Lycoming IO-320-E2A mit 150 PS. Der Bücker ist seit dem 06.07.1973 zivil als HB-UUY immatrikuliert. Er wurde von der Segel- und Motorfluggruppe Grenchen (SO) vorwiegend als Schleppflugzeug und für die Fliegerische Vorschulung der Schweizer Luftwaffe (FVS) verwendet. Am 15.07.1989 ereignete sich um 14 Uhr auf dem Flugfeld Luzern-Beromünster ein Unfall mit der HB-UUY, bei dem die Maschine schwer beschädigt wurde. Unmittelbar nach dem Start wollte der Pilot mit seinem Passagier in geringer Höhe Tiefflug-Akrobatik durchführen. Dabei berührte der Flügel des Flugzeugs während einer halben Rolle den Boden und der Bücker stürzte ab. Der Passagier wurde leicht verletzt, der Pilot blieb unverletzt. Als Haupteigentümer und Haupthalter ist noch heute (2024) der Verein JUNGSMANN FLYERS mit Philipp Perren, Birmensdorf (ZH) eingetragen. In den beiden AeroRevue 1/2024 und 2/2024 wurde dieser in den Jahren 1998 bis 2000 totalrestaurierte und mit Schleppkupplung ausgerüstete Jungmann zum Verkauf an den Meistbietenden angeboten.
A-4	Bücker Bü 131 B Jungmann	11	23.04.1937	31.12.1971	-	Es existiert ein Farbfoto, das diesen Jungmann A-4 während seiner aktiven Zeit bei der Fliegertruppe im Zweiten Weltkrieg mit einem matten, dunkelgrünen Tarnanstrich und rot-weißen Erkennungsstreifen zeigt. Einzelne Maschinen hatten zudem nebst dem Seitenruder auch an den Rumpfsseiten ein Hoheitszeichen angebracht. Dies ist beispielsweise bei der A-2 und der A-4 der Fall. Nach der Ausserdienststellung wurde der Bücker am 30.03.1973 zivil als HB-UUW immatrikuliert und war im Privatbesitz von Guido Tresoldi mit Standort Locarno. Dieser Jungmann mit Herstellungsjahr 1937 fliegt noch heute (2025) als Version Bü 131 APM. Eigentümer ist seit 2013 Albert Zeller und Halter ist seine APPAIR Appenzell. Die Maschine ist in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Um mit ihr zu fliegen, muss sie jeweils demontiert und zum Flugplatz Sitterdorf (TG) transportiert werden, denn eine Piste gibt es im hügeligen Teufen nicht.
A-7 bis	Bücker Bü 131 B Jungmann	-	1938	1971	77	Die Bü 131B mit den Kennungen A-1 bis A-84 hatten bis 1939 noch kein Präfix, es wurden nur die Nummern 1 bis 84 aufgemalt (also ohne das «A-»). Von 1938 bis Ende 1943 erfolgte

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-84						der Lizenzbau bei Doflug in Altenrhein (SG). Details zu den Bü 131 B Jungmann sind bei den ersten sechs beschafften Maschinen mit den Kennungen A-1 bis A-6 aufgeführt.
A-7	Bücker Bü 131 B Jungmann	14	1937		-	Die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr stellte der Firma PHILIPS die A-7 für Fernsteuerungsversuche zur Verfügung. Vom 28.10. bis zum 21.11.1947 sass der DMP-Testpilot Max Mathez während 15 Flügen ab Dübendorf in der von Geisterhand gesteuerten Maschine. Er griff nur bei Verbindungsproblemen ein, musste aber eigenhändig starten und landen. Die Fernsteuerung funktionierte bis 10 km Entfernung, die Ruderausschläge erfolgten eine halbe bis eine Sekunde nach Manipulation an der Bodenstation. Am 24.03.1948 wurde der Jungmann in Dübendorf der Militärkommission für Hochfrequenztechnik vorgeflogen. Nach seiner militärischen Ausserdienststellung wurde die A-7 an den AeCS in Grenchen (SO) verkauft und zivil als HB-UTG immatrikuliert.
A-8	Bücker Bü 131 B Jungmann	15	01.07.1937	31.12.1971	-	Diese Maschine mit Baujahr 1937 wurde nach der Ausserdienststellung auf Bü 131 APM mit Lycoming Motor 150 PS umgebaut und war von August 1973 bis April 1998 zivil als HB-UUZ immatrikuliert. Nach einem Abstecher nach Deutschland, wo sie als D-EUUZ registriert war, kehrte sie in die Schweiz zurück, wo sie am 21.12.2020 für die Groupe de vol à moteur de la Gruyère, Epagny wieder als HB-UUZ eingetragen wurde. Am 12.05.2024 nahm dieser Bücker an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Die HB-UUZ trug an diesem Treffen zwar den in der Schweiz üblichen gelben Anstrich mit den schwarzen Zierstreifen, die Kennung A-8 und die Hoheitszeichen waren aber nicht aufgemalt. Das zivile Kennzeichen war an der Stelle am Rumpf angebracht, wo früher A-8 stand. Die A-8 / HB-UUZ fliegt auch heute (2025) noch.
A-9	Bücker Bü 131 B Jungmann	16	03.08.1937	31.12.1971	-	Der A-9 wurde 1937 in den ehemaligen Dornier Werken in Altenrhein als erster Jungmann in Lizenz gebaut. Dieser Bü 131 ist seit dem 25.07.1973 zivil als HB-UUD immatrikuliert und flog bis 2016 als Version Bü 131 APM, ausgerüstet mit einem 1973 eingebauten Triebwerk vom Typ Avco Lycoming IO-320-E2A mit 150 PS (an Stelle vom originalen Hirth HM 504 A-2 mit 112 PS), seit 1979 beim Thuner Bücker Fan Club (BFC). Die Immatrikulation HB-UUD war gross auf dem Rumpf aufgemalt. Nach einer Totalrestauration, inklusive Motor durch die Firmen Airmatec in Belp (BE) und ASE Consulting GmbH in Thun (BE), startete der Bü 131 APM am 29.03.2021 wieder zum ersten Flug in seinem dritten Leben, als einziger Doppeldecker im Berner Oberland. Und dies jetzt wieder in den originalen Farben der Luftwaffe mit der in originaler Grösse aufgemalten Kennung A-9 . Die Immatrikulation HB-UUD wurde nur noch klein und diskret unter dem Höhenruder aufgemalt. Am 12.05.2024 nahm der A-9 / HB-UUD an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Die A-9 / HB-UUD fliegt auch heute (2025) noch.
A-10	Bücker Bü 131 B Jungmann	17	31.08.1937	31.12.1959	-	Per heute (2022) noch vorhandenem Originaldokument, einem Auftrag der Direktion der Militärflugplätze (DMP) von Ende April 1959 an die Flug- und Fahrzeugwerke AG, Altenrhein (FFA), mussten am Bücker 131 Jungmann A-10 mit der Fabrikationsnummer 17 Belastungstests durchgeführt werden. Die A-10 wurde gewählt, weil es damals das älteste noch bei der Fliegertruppe im Dienst stehende Flugzeug dieses Musters war und weil es mit 1575 die meisten Flugstunden aufwies.
A-11	Bücker Bü 131 B Jungmann	?	19.11.1937	27.07.1950	-	Bruchlandung am 27.07.1950 in Locarno-Magadino (TI) mit Fw H. und Kpl Hunn. Längere Zeit ging man davon aus, dass dieser Jungmann die Werk-Nr. 18 hat und später die zivile HB-UUV war. Heute (2022) ist jedoch erwiesen, dass beides richtigerweise dem A-81 zugeordnet werden muss.
A-12	Bücker Bü 131 B Jungmann	21	04.05.1938	06.06.1955	-	Nach seiner Ausserdienststellung wurde für die Maschine 1955 vom Aero Club Ascona (TI) gekauft und die zivile Immatrikulation HB-UTZ reserviert, dann jedoch nicht in Anspruch genommen. 1962 wurde sie als I-CABI dem Aero Club Florenz nach Italien verkauft, wo das Flugzeug eine Zeit lang blieb. Neuer Besitzer war später offenbar Giovanni Marchi, der den Bücker als I-CABI in Mantova (I) flog. Am 12.11.2003 ging die Maschine an Mark Vincent Rijkse, London und wurde als G-CCHY registriert. Am 18.05.2012 wurde das Kennzeichen G-CCHY wieder gelöscht. Sie ging danach zum Wycombe Air Park, Booker-Lane End, Buckinghamshire/Bucks, England. Zuletzt wurde dieser Jungmann in Deutschland als D-EWGR immatrikuliert, gehört aber dem Österreicher Wolfgang Panhuber, der den Bücker auf dem Flugplatz Wels LOLW südwestlich von Linz in Österreich stationiert hat. Der Doppeldecker nahm beispielsweise 2019 in den Farben der Schweizer Fliegertruppe am Oldtimer Fliegertreffen Hahnweide (D) teil.
A-13	Bücker Bü 131 B Jungmann	22	04.05.1938	23.09.1940	-	Absturz am 23.09.1940 um 13.15 Uhr bei Pont de Nant (VS). Der Pilot Lt Georges Rappo von der Fl Kp 4 überschätzte das Steigvermögen des Bückers. Er befand sich in einem Tal, als er die Unmöglichkeit erkannte, über die Felsen bei Le Richard zu kommen, entschloss er sich zur Umkehr. Bei einer Linkskurve streifte die Maschine eine Tanne und stürzte in ein kleines Tobel. Durch den Absturz wurde der Pilot leicht verletzt, während die Verletzungen seines Passagiers Fw Lugon einen mehrwöchigen Spitalaufenthalt bedingte. Die Maschine musste abgeschrieben werden.
A-14	Bücker Bü 131 B Jungmann	23	27.5.1938	17.06.1960	-	Ohne einem festen Verband zugeteilt zu sein, weil der Bü 131 B kein Kampfflugzeug war, versah dieser Bücker lange Jahre in Grenchen (SO) und Porrentruy (Pruntrut, damals BE, heute JU) seinen Dienst als Schul- und Übungsflugzeug. Am 09.08.1943 machte der Pilot Leutnant Philippe Vuilleumier auf dem Fliegerwaffenplatz Dübendorf (ZH) anlässlich der Nachtflüge mit der Fliegerschule 1 eine Capotage. Der fehlbare Pilot wurde für seine Nachlässigkeit mit 10 Tagen einfachem Arrest bestraft. Die Maschine mit Baujahr 1938 gehörte zu einem Los von 10 Flugzeugen dieses Typs, die 1960 ausgemustert und am 22.06.1960 mit nur 851 Flugstunden als HB-USL immatrikuliert an den Aero-Club der Schweiz (AeCS) für eine zivile Nutzung abgegeben wurde. Noch im

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						selben Jahr (1960) übernahm die Flugsportgruppe Zürcher Oberland die Maschine. Mitte 1968 erhielt sie als Zugeständnis an den Lärmschutz eine Nachrüstung mit einer Schalldämpferanlage vom Typ FTF 60, auch bekannt als «Frankfurter Topf». Sie flog bis zu einer schweren Bruchlandung am 24.09.1969 in Speck-Fehraltorf im Zürcher Oberland. Starke Beschädigungen im Fahrwerks- und Flügelbereich waren die Folge. Das Flugzeug fand den Weg in die USA nach Phoenix, Arizona. Dort erwarb es George Brinkop und liess es durch die Firma Quells Aviation wieder neu aufbauen. Drei Jahre dauerte die Reparatur, die mit einem fünfstündigen Flugerprobungsprogramm in Waco und der Neuzulassung im Frühjahr 1972 ihren Abschluss fand. Unzählige Charterkunden konnten sich fortan, jetzt mit dem originellen Kennzeichen N131BJ und in der Schweizer Militärbemalung, über Arizona den Wüstenwind um die Nase wehen lassen. 1989 erwarb der luftfahrtbegeisterte Spediteur Hans Dittes die Maschine für seine Flugzeugsammlung, holte sie nach Deutschland und liess sie als D-EMHD registrieren. Auf einigen Flugtagen war er damit zu Gast, ehe er sie schliesslich 1994/95 an Thomas Eichner verkaufte. Am 20.05.2001 startete die Bü 131B auf dem Segelfluggplatz auf der Ostalb bei Schwäbisch Gmünd auf dem Hornberg (D) mit Pilot Hans Hörber, Werkstatteleiter der Segelflugschule am Steuerknüppel zu seinem neuen Erstflug. Dies nach einer langen und aufwendigen, im Mai 1999 begonnenen Restaurierung als A-14 in der originalen Bemalung der Schweizer Fliegertruppe und mit dem originalen Motor Hirth HM 504 A-2. Die Maschine gehört auch heute (2024) noch Thomas Eichner und Hans Hörber als Mitbesitzer und ist seit mehr als 20 Jahren auf dem Flugplatz Heubach (ICAO-Code: EDTH), einem Verkehrslandeplatz bei Heubach in Ostwürttemberg (D), stationiert. Heubach gehört zur Randzone der Metropolregion Stuttgart. Am 12.05.2024 nahm Thomas Eichner zusammen mit einem Passagier mit der A-14 / D-EMHD an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-15	Bücker Bü 131 B Jungmann	24	29.05.1938	31.12.1971	-	Der Doppeldecker mit Baujahr 1938 wurde am 30.03.1973 zivil als HB-UUE immatrikuliert. Nach einem Landeunfall am 04.08.2003 in Grenchen (SO) erfolgte ein Wiederaufbau mit gleichzeitiger Totalrevision der Zelle. Der Besitzer Ulrich «Ueli» Wenger aus Ennetbürgen (NW) konnte danach am 27.11.2004 auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) zum erneuten «Erstflug» starten. Und dies noch immer mit dem 105 PS leistenden Hirth-Motor HM 504 A-2 in Originalzustand. Hauptstandort des Bückers war danach Triengen (LU). Diese Maschine flog schliesslich am 22.10.2023 mit Ueli Wenger am Steuerknüppel zum letzten Mal mit HB-Registration. Am 29.02.2024 wurde der Bü 131 B HB-UUE im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht und kurz danach, am 04.03.2024, in Langenthal-Bleienbach demontiert. Ueli Wenger verkaufte seinen Bucker nach 34 Jahren, die letzten 20 Jahre davon als alleiniger Eigentümer, nach England, wo er auf dem Flugplatz Henstridge (EGHS) in der Grafschaft Somerset in Südengland stationiert und als G-CMSP in der Originalbemalung der Schweizer Flugwaffe und mit dem originalen Hirth-Motor seit Herbst 2024 weiterfliegt.
A-17	Bücker Bü 131 B Jungmann	26	14.06.1938	31.05.1957	-	Notlandung am 31.05.1957 wegen Kurbelwellenbruch. Das Flugzeug wurde stark beschädigt und musste liquidiert werden.
A-21	Bücker Bü 131 B Jungmann	30	18.07.1938	31.12.1971	-	Nach seiner militärischen Ausserdienststellung wurde dieser Jungmann mit Herstellungsjahr 1937 am 07.02.1979 von der Fluggruppe Veterano vom AeCS für 4000 Franken übernommen. Im Kaufvertrag wurde unter anderem festgelegt, dass das Flugzeug nicht ins Ausland oder an Ausländer in der Schweiz verkauft werden darf. Am 12.06.1979 erhielt der Jungmann die zivile Immatrikulation HB-UVG. Am 23.06.1979 wurde der Bucker von Max Schäfer von Dübendorf (ZH) ins Birrfeld (AG) überflogen. Als Haupteigentümer und -halter ist noch heute (2024) die «Untergruppe HB-UVG der Segel- und Motorfluggruppe Veterano», Zürich registriert. Am 12.05.2024 nahm dieser Bucker an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Die HB-UVG trug an diesem Treffen zwar den in der Schweiz üblichen gelben Anstrich mit den schwarzen Zierstreifen und die Hoheitszeichen auf den beiden Flügeln, die Kennung A-21 war jedoch nicht aufgemalt. Das zivile Kennzeichen war an der Stelle am Rumpf angebracht, wo früher A-21 stand.
A-22	Bücker Bü 131 B Jungmann	31	27.07.1938	31.12.1971	-	Diese Maschine mit Baujahr 1938 wurde am 21.07.1994 zivil als HB-UUM immatrikuliert und gehört heute (2023) als Version Bü 131 APM dem «Verein für Exotic and Antique, Flying Machines» und zum fliegenden Inventar von dem am 20./21.07.2019 neu eröffneten privaten FFA Museum (wobei aber das Fliegermuseum Altenrhein FMA die fliegenden Exponate beherbergt) im Kanton St. Gallen. Am 12.05.2024 nahm der A-22 / HB-UUM an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Die A-22 / HB-UUM fliegt auch heute (2025) noch.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-26	Bücker Bü 131 B Jungmann	37	19.02.1939	09.06.1961	-	Von diesem Jungmann A-26 gibt es einen Fotobeleag, dass dieses zwar einen grünen Standardtarnanstrich erhielt, aber keine rot-weissen Erkennungsstreifen. Nach seiner militärischen Ausserdienststellung wurde dieser Bücker an der AeCS Zürich verkauft und zivil als HB-URN immatrikuliert. Dritter Lerche Umbau auf Bü 131R mit Lycoming 10-360B-1B Motor von 180 PS. Am 15.06.1966 erlitt diese Maschine bei Beromünster (LU) einen Flugunfall.
A-28	Bücker Bü 131 B Jungmann	39	23.2.1939	31.12.1971	-	Nach seiner militärischen Ausserdienststellung wurde dieser 1939 bei Dornier in Lizenz gebaute Bücker am 30.03.1973 zivil als HB-UVB immatrikuliert. Im Jahr 1980 erhielt der Doppeldecker anstelle vom Hirth HM 504 A-2 einen Lycoming IO-320-E2A-Boxermotor und damit auch die neue Bezeichnung Bü 131 APM. Am 28.07.2020 ist dieser Jungmann beim Flugplatz Gruyères (FR) nach einer wegen starkem Seitenwind missglückten Landung und einem Durchstart abgestürzt, nachdem der rechte untere Flügel des Bückers mit den Bäumen am rechten Rand der Piste kollidierte. Der Doppeldecker stürzte sodann in diese Bäumen zwischen der Piste und der Saane ab. Pilot und Passagier erlitten leichte Verletzungen. Der Bücker wurde durch den Aufprall stark beschädigt und musste am 30.10.2020 im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht werden. Er gehörte der Greizerzer Fluggruppe Société d'Aviation de la Gruyère SA und war in Gruyères stationiert.
A-30	Bücker Bü 131 B Jungmann	41	28.02.1939	31.12.1971	-	Nach der Ausserdienststellung wurde der Bücker am 17.05.1972 zivil als HB-UUN immatrikuliert. 1974 erfolgte der Umbau auf Bü 131 APM mit Motor Lycoming IO-320 E2A von 150 PS an Stelle des originalen Hirth HM 504 A-2. Nach etwa sechs verschiedenen Besitzern, einem Unfall und einer Capotage übernahm im Herbst 1993 Elisabeth Zeller den Jungmann. Die seit 2014 nicht mehr flugtüchtige Maschine gehört seither der APPAIR Appenzell und ist in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) eingelagert. Der Jungmann wurde wegen kleiner Korrosion auf der Nockenwelle ausser Betrieb gestellt. Das Flugwerk ist lufttüchtig.
A-31	Bücker Bü 131 B Jungmann	42			-	Mit diesem 1939 bei den Dornier-Flugzeugwerken (Doflug Altenrhein) gebauten Jungmann absolvierte FI Sdt Wenger am 12.10.1967 einen 54 Minuten dauernden Flug mit Start und Landung auf dem Militärflugplatz Locarno (TI). Ulrich «Ueli» Wenger aus Ennetbürgen (NW) ist der Verfasser der namhaften, im Mai 2018 erschienenen Dokumentation «Bücker in der Schweiz» (siehe Rubrik «Weitere Bücher» in der Einleitung). Nach seiner militärischen Ausserdienststellung wurde dieser Bücker am 02.07.1974 zivil als HB-UUO immatrikuliert. Er wurde mit einem Motor vom Typ Avco Lycoming, IO-320-E2A umgerüstet und erhielt so die neue Bezeichnung Bü 131 APM. Der Jungmann flog danach zwar nach wie vor in den originalen Farben der Fliegertruppe (z.B. 1987), aber zeitweise auch in diversen anderen Anstrichen. Ein Foto vom 11.09.1983 zeigt die Maschine in Rossfeld (D) mit schwarzen «Akrobatik-Streifen» auf den Tragflächen und auf dem Höhenruder. Eine Zeitlang flog er auch in Weiss, wobei diese Akrobatik-Streifen neu in Rot aufgemalt wurden, wie Fotos aus den Jahren 1988/89 dokumentieren. Im Juni 2000 hat die HB-UUO am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war Christian Hug (Basel). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Am 22.10.2005 machte der Jungmann auf dem Regionalflughafen Grenchen (SO) eine harte Landung. Bei dem Unfall brach das Fahrwerk, das Flugzeug wurde erheblich beschädigt. Der Fluglehrer und sein Schüler blieben unverletzt. Die Maschine konnte repariert werden. Die HB-UUO gehörte zur 2004 gegründeten SWISS BÜCKER SQUADRON «THE OLD EAGLES» mit fünf Maschinen, die ihre Homebase auf Flugplatz Biel-Kappelen (BE) hat. Haupthalter war der «Halterverein HB-UUO» aus Bettlach (SO) und Haupteigentümer Robert Mathys, ebenfalls aus Bettlach. Am 22.10.2021 gab es für den HB-UUO eine Handänderung im schweizerischen Luftfahrzeugregister. Der Doppeldecker gehört neu den Flying Bones, Monthey (VS). Standort ist nach wie vor der Flugplatz Biel-Kappelen. Am 12.05.2024 nahm der HB-UUO quasi mit Heimvorteil an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Die HB-UUO trug an diesem Treffen zwar den in der Schweiz üblichen gelben Anstrich mit den schwarzen Zierstreifen und die Hoheitszeichen auf dem Flügel, die Kennung A-31 war jedoch nicht aufgemalt, sondern das zivile Kennzeichen an dieser Stelle am Rumpf.
A-32	Bücker Bü 131 B Jungmann	44	21.03.1939	21.07.1956	-	Bei diesem Jungmann mit Baujahr 1939 erfolgte ein Austausch des Armaturenbretts von der A-62 (Werknummer 75). Der Rumpf stammt jedoch von der Maschine mit der Werknummer 44. Die A-32 wurde dann dem FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) übergeben. 1999 wurde die A-32 im Tausch gegen den grundüberholten und mit einem Lycoming IO-360 Motor umgebauten Jungmann HB-UVR von Albert Zeller übernommen. Mit dieser am 20.09.2000 immatrikulierten und dem Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) gehörenden HB-UVR werden heute (2021) in Dübendorf von der JU-AIR Rundflüge angeboten. Es handelt sich bei der Maschine um eine 1960 in Spanien in Lizenz gebaute CASA 1.131-E Serie 2000. Am 22.12.1999 wurde der Jungmann A-32, motorisiert mit dem Triebwerk Hirth HM 504 A-2 als HB-UVZ ins schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen. Eigentümer und Halter ist heute (2025) Albert Zeller und seine APPAIR Appenzell. Die Maschine, die noch die originale Betuchung und Beschriftung der A-32 hat, ist in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Am 10.11.2022 liess Albert Zeller den HB-UVZ deregistrieren. Der Bücker trug diese zivile Registration nie und ist daher auch nie zivil geflogen. Hinweis: Nach der Bücker-Dokumentation von Hans Prisi und der Website von Hermann Keist wurde diese A-32 mit der Werknummer 43 aufgelistet und sie sei angeblich zivil als HB-USP immatrikuliert. Drei amtliche, von Bernhard Baur vom BAZL im September/Oktober 2021 recherchierte Dokumente beweisen jedoch, dass die HB-USP mit der Werknummer 43

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						die A-91 der Fliegertruppe war. Mehr dazu siehe bei der A-91 .
A-33	Bücker Bü 131 B Jungmann	43 (?)	23.03.1939	14.08.1954	-	Hier gibt es Unsicherheiten bezüglich der Werknummer und der zivilen Immatrikulation (siehe auch A-32). Offenbar vergab die Fliegertruppe – diesmal abweichend von der Logik der aufsteigenden Werknummern – der Maschine mit der Werknummer 44 die Kennung A-32 , und jener mit der Werknummer 43 nach anderen Quellen die A-33 . Drei amtliche, von Bernhard Baur vom BAZL im September/Oktober 2021 recherchierte Dokumente beweisen aber, dass ein später zivil als HB-USP immatrikulierter Jungmann mit der Werknummer 43 die A-91 der Fliegertruppe war. Mehr dazu siehe bei der A-91 .
A-34	Bücker Bü 131 B Jungmann	45	23.03.1939	02.10.1954	-	War zivil als HB-UTD für den AeCS immatrikuliert. 1963 erfolgte ein Umbau auf Lycoming Motor 180 PS (Bezeichnung in den USA möglicherweise R180). Dies ist mit einem blauen Schild der Flug- und Fahrzeugwerke A.G., Altenrhein mit eingraviertem Datum 02.12.1963 und der Werknummer 45/2 belegt. Offenbar wurde dieser Bü 131 jedoch schon früher mit einem Lycoming (R170) ausgerüstet, der dann allerdings bei einem Absturz zerstört wurde. Im Jahr 2006 erwarb der US-Amerikaner Joseph «Joe» A. Vasile aus Yorktown, VA (ab 2011 Waterford, VA) diesen Bucker zusammen mit einem Jungmeister aus einem Nachlass. Er wollte diese «Lerche» wieder flugtauglich restaurieren. Ob es ihm gelungen ist, ist nicht bekannt, aber man weiss, dass die Maschine die US-Registration N134FP erhielt.
A-35	Bücker Bü 131 B Jungmann	46	24.03.1939	08.06.1961	-	Nach der Ausserdienststellung wurde der Bü 131B dem AeCS Aarau-Birrfeld verkauft und zivil als HB-UTM registriert. Am 09.10.1962 ging der Doppeldecker nach Italien, wo er als I-BUCK immatrikuliert wurde. 2004 war der Standort der Flugplatz Mailand-Bresso (LIMB). Etwa seit 2020 gehört die A-35 einem Piloten in England, wo der Bucker auf dem Flugplatz Henstridge (EGHS) in der Grafschaft Somerset in Südengland stationiert und in der Originalbemalung der Schweizer Flugwaffe wahrscheinlich noch heute (2024) weiterfliegt.
A-36	Bücker Bü 131 B Jungmann	47	14.04.1939	25.07.1961	-	Nach der Ausserdienststellung wurde der Bü 131B dem AeCS Wallis verkauft und zivil als HB-URF registriert. Der Bucker ist noch heute (2023) als HB-URF immatrikuliert. Der Bü 131 APM mit Baujahr 1939 gehört seit der Handänderung vom 07.12.2022 Roland Pfyster, La Tour-de-Peilz. Standort ist Bex (VD).
A-37	Bücker Bü 131 B Jungmann	48	14.04.1939	06.11.1954	-	Wurde am 20.07.1961 zivil als HB-URS immatrikuliert. Absturz am 09.06.1964 am Piz Borel (GR).
A-38	Bücker Bü 131 B Jungmann	49	14.04.1939	01.09.1954	-	Die A-38 absolvierte im Schneegestöber in Vals Naps bei Sedrun eine Notlandung und kippte dabei auf den oberen Tragflügel. Der Doppeldecker war später zivil als HB-UTR und zuletzt (noch im 2014) in Deutschland als D-EJTR immatrikuliert.
A-39	Bücker Bü 131 B Jungmann	50	15.04.1939	12.10.1954	-	War zivil als HB-UTF immatrikuliert.
A-40	Bücker Bü 131 B Jungmann	51	16.04.1939	12.10.1954	-	War zivil als HB-UTH , später als OE-AKH und danach wieder als HB-UTH immatrikuliert.
A-??	Bücker Bü 131 B Jungmann	52	-	-	-	Mit der Kennung A-41 , den Werknummern 52 und 53 und mehreren zivilen Immatrikulation gibt es in der Fachliteratur aufgrund früherer Recherchen einige Verwirrung. Logisch wäre natürlich gewesen, dass die A-41 die Maschine mit der fortlaufende Werknummer 52 gewesen wäre. Dem war aber nicht so, die 52 wurde damals seltsamerweise übersprungen. Für den Verfasser der Liste ist denkbar, dass die Bü 131 B mit der ominöse Werknummer 52 aus unbekannten Gründen gar nie bei der Fliegertruppe im Einsatz war, sondern ausschliesslich als zivile Maschine geflogen wurde.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						In namhaften älteren Aviatik-Publikationen gingen die Autoren seinerzeit davon aus, dass die Werknummer 52 der A-41 zugeordnet werden müsse. Gemäss neuen Erkenntnissen von 2023 war dem aber nicht so, siehe SUST-Bericht bei der A-41. Aus diesen älteren Quellen stammen auch die folgenden Notizen, wobei eben völlig unklar ist, welchem Bucker der Fliegertruppe diese Informationen effektiv zugeteilt werden sollten, denn zum A-41 gehören die Schilderungen definitiv nicht: Demnach erhielt die also nur angeblich ehemalige A-41 nach der Ausserdienststellung bereits ab dem 28.10.1954 die zivile Immatrikulation HB-UTK. 1978 wurde der Bü 131 B in Basel schwer beschädigt und von der Firma Bitz in Augsburg (D) wieder aufgebaut. Dann wurde der Bucker am 30.03.1981 nach Deutschland verkauft und dort am 28.04.1981 als D-EAZO eingetragen. 1991 erwarb Josef Koch die Maschine und sie kam zu seinem privaten «Fliegende Museum». Josef Koch sammelt seit über 25 Jahren historische Flugzeuge und restauriert und betreibt sie auch. Erster Standort seines Museums war in Augsburg. 1995 wurde der Bucker von dort offenbar nach England ausgelagert; noch immer mit dem originalen Motor Hirth HM 504A-2. Nach mehreren Stationen zog das Fliegende Museum im Jahr 2000 zum sächsischen Grossenhain (D). Die D-EAZO gehörte aber nach wie vor zum Fliegenden Museum aus Grossenhain und war unter anderem 2004 auf der ILA in Berlin zu sehen. Ab 2013 flog dieser Jungmann als SE-AIK in einem silberfarbigen Anstrich in Schweden. Er gehörte Hakan Wijkander und war in Hatunaholm, nordwestlich von Stockholm, stationiert. Die Maschinen mit diesen Immatrikulationen hatten offenbar alle die Werknummer 52.
A-41	Bücker Bü 131 B Jungmann	53	1943	31.12.1971	-	Dieser Bü 131 B hatte die Seriennummer 53 und wurde im Jahr 1939 durch die Dornier Werke in Altenrhein (Doflug, später FFA) hergestellt, war mit dem standardmässigen Hirth-HM-504 A2-Motor ausgerüstet und flog zunächst zivil eingetragen als HB-HEL. Der Eintrag ins zivile Luftfahrzeugregister erfolgte gemäss Hans Prisi am 04.05.1939 und blieb es bis 1942. Im Jahr 1943 wurde der Doppeldecker von der Schweizer Flugwaffe requiriert und in der Folge militärisch als A-41 eingetragen, betrieben. Per 31.12.1971 schied die Maschine aus dem militärischen Dienst aus und vom ehemaligen eidgenössischen Luftamt wurde die zivile Eintragung als HB-UVC für die ehemalige A-41 vorgesehen. Der neue Eigentümer und Halter Fritz Zbinden aus Oberwil (Dägerlen, ZH) entschied sich, aufgrund fehlender Ersatzteile für den revisionsbedürftigen Originalmotor Hirth HM 504 A-2 von 105 PS zu einem Umbau auf einen tschechischen Motor des Musters Avia Zavody N.P. Walter Minor 4-III, einem Vierzylinder-Kolbenmotor mit hängenden Zylindern mit ebenfalls 105 PS Startleistung. Den Umbau führte er selbst durch, worauf das Flugzeug am 25.05.1979 definitiv als HB-UVC ins schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen wurde. Am 18.05.1981 kam es aufgrund eines technischen Problems im Vergaser zu einem Motorenausfall im Landeanflug auf den Flugplatz Gruyère. Bei der Notlandung ausserhalb des Flugplatzes erlitt die Maschine Totalschaden. Zwischen August 1981 und Mai 1983 wurde das Flugzeug erneut aufgebaut und anschliessend in Betrieb genommen. Im Juni 2000 hat die HB-UVC am dreitägigen Flugfestival Dübendorf (ZH) anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Im September 2010 erreichte der bisherige Walter Minor 4-III-Motor die Laufzeit für eine Grundüberholung und wurde durch den Besitzer ausgebaut. Ein Jahr später, im September 2011, wurde ein anderer, grundüberholter und konservierter Motor des gleichen Typs eingebaut. Im Juli 2017 wurde das Flugzeug durch den Piloten Silvio Natale Polla (*1978) aus Küssnacht (ZH) erworben. Der ehemalige Eigentümer Fritz Zbinden blieb Halter und führte nach wie vor die Unterhaltsarbeiten an der Maschine durch. Am 20.07.2021 stürzte der Jungmann HB-UVC gemäss dem Schlussbericht Nr. 2400 der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST vom 24.01.2023 nach einem Rundflug in die Westschweiz im Anflug auf den Flugplatz Langenthal auf einem Acker beim Altwegacker, am östlichen Ortsrand von Subingen (SO) um 20.24 Uhr ab, nachdem er zuvor in eine Vrille geraten war. Das Flugzeug wurde beim Aufprall zerstört. Der Passagier Fritz Zbinden kam ums Leben, der Pilot erlitt schwere Verletzungen. Am 15.09.2021 wurde die zuvor auf dem Flugplatz Langenthal in Bleienbach (BE) stationierte HB-UVC aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht. Mit der Kennung A-41, den Werknummern 52 und 53 und mehreren zivilen Immatikulation gibt es in der Aviatik-Fachliteratur offenbar aufgrund früherer Recherchen unterschiedliche Zuordnungen. Logisch wäre gewesen, dass die A-41 die fortlaufende Werknummer 52 erhalten hätte. Dem war aber nicht so, die 52 wurde damals seltsamerweise übersprungen. Von Bernhard Baur vom BAZL Mitte Oktober 2021 recherchierte und mit zwei amtlichen Dokumenten belegte Angaben weisen – nebst dem erwähnten SUST-Schlussbericht – ebenfalls klar darauf hin, dass es sich beim HB-HEL / HB-UVC mit der Werknummer 53 um die ehemalige A-41 der Fliegertruppe handelt. Soweit ist also alles klar und gesichert. Doch welchem A-.. Bucker Jungmann gehörte dann die ominöse Werknummer 52? Weitere Informationen zu dieser offenen Frage sind oben bei der Kennung A-?? (eben bei der Werknummer 52) zusammengefasst.
A-42	Bücker Bü 131 B Jungmann	54	03.05.1939	18.03.1954	-	Nach der Ausserdienststellung wurde die Bü 131B zivil als HB-UTB registriert. Später Verkauf nach Österreich, wo sie möglicherweise die Immatikulation OE-AAD erhielt. Die gleiche Registrierung hatte in Österreich allerdings vom März 2001 bis Oktober 2015 auch eine Diamond DA-20A-1 Katana. Doch beim Kennzeichen OE-AAD und einem Bezug zum Austrian Aircraft Register stand bei einer Internet-Recherche in einem englischen Text eine (2), was vielleicht darauf hinweist, dass diese Immatikulation für die Katana ein zweites Mal vergeben wurde. Aber das ist Spekulation seitens des Verfasser der Listes.
A-43	Bücker Bü 131 B Jungmann	55	04.05.1939	31.12.1971	-	Dieser Jungmann war zuletzt zivil als D-EBAD immatrikuliert und hängt heute (2010) an Seilen montiert im Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB) in der Luft.
A-44	Bücker Bü 131 B Jungmann	56	04.05.1939	18.03.1974	-	Dieser Jungmann hatte die zivilen Immatikulationen HB-UTC , OE-AEE , N88759 , N55JG und zuletzt war die Maschine in Frankreich als F-AZTZ immatrikuliert.
A-45	Bücker Bü 131 B Jungmann	57	10.05.1939	19.10.1954	-	Nach der Ausserdienststellung wurde der Bucker zivil als HB-UTW immatrikuliert. Später Verkauf nach Italien als I-CERM .
A-46	Bücker Bü 131 B Jungmann	58	10.05.1939	22.04.1955	-	Nach der Ausserdienststellung wurde die Bü 131 B mit Baujahr 1939 dem AeCS Genf verkauft und der Jungmann erhielt die zivile Registrierung HB-UTX . Am 01.10.1960 machte M. R. Von Wartburg bei Saconnex d'Arve und Charrot im Kanton Genf nahe der Grenze zu Frankreich eine Notlandung mit starker Beschädigung. Das Flugzeug musste am 10.03.1961

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						nach einem weiteren Flugunfall im Register gelöscht werden. Danach gab es mehrere Besitzer in der Schweiz, in Deutschland und in Belgien. In Deutschland wurde der Rumpf repariert und die Maschine hätte wieder aufgebaut werden sollen, was aber nicht stattgefunden hat. Schliesslich wurde der Bucker am 26.12.2013 an Albert Zeller verkauft, wo von 2015 bis 2020 im Bucker-Museum ein Wiederaufbau zu 90% erfolgte. Der Restaufbau erfolgte bei JU-AIR und danach wurde die wieder flugtüchtige Bü 131 B am 11.12.2017, umgebaut zur Bü 131 APM, erneut als HB-UTX eingetragen und im Jahr 2020 im Tausch gegen die Bü 133 C Jungmeister U-60 dem Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) als neuem Halter übergeben. Eigentümer ist heute (2021) die Zentralstelle Historisches Armeematerial ZSHAM und Halter wie erwähnt der (VFL). Mit dem Bü 131 APM werden vom Air Force Center Rundflüge angeboten (Stand 2024), zusammen mit dem CASA Sevilla Bü 131 1.131-E Serie 2000 HB-UVR.
A-47	Bücker Bü 131 B Jungmann	59	23.05.1939	31.12.1971	-	Nach der Ausserdienststellung wurde der Bucker mit Baujahr 1939 am 17.05.1972 zivil als HB-UUP immatrikuliert und 1974 erfolgte der durch die Firma «Ateliers de Précision MO-RAND» ausgeführte Umbau auf den Motor Lycoming IO-320 E2A. Noch ab dem gleichen Jahr wurde der Bü 131 APM von einer Kunstflugschule in Pruntrut (Porrentruy BE, heute JU) eingesetzt. 1980 wurde der Doppeldecker nach England exportiert, wo er grundüberholt und in den originalen Farben der Schweizer Flugwaffe als G-BHGZ immatrikuliert wurde. Bald wurde die Maschine in einem Museum in Southend stationiert. Hanspeter «Hampi» Köstli (Begründer des Fliegermuseums Altenrhein FMA) und Albert Zeller kauften 1983 diesen Jungmann, der immer noch als G-BHGZ immatrikuliert war und holten ihn als ihren ersten eigenen, für die dazu gleichzeitig gegründete Haltergemeinschaft AP-PAIR Appenzell erworbenen Jungmann zurück in die Schweiz. Er wurde von dem Museum in Southend versteigert. Der Jungmann wurde von Albert Zeller am 28.10.1983 erneut zivil als HB-UUP (also nochmals gleich wie 1972) immatrikuliert. Im Jahr 2003 erfolgte eine Überholung der Zelle und Flügel durch Albert Zeller. Die noch immer flugtüchtige Maschine gehört heute (2025) als Version Bü 131 APM noch immer der AP-PAIR, ist in Sitterdorf (TG) stationiert und wird regelmässig von Albert und Elisabeth Zeller geflogen. Am Wochenende vom 24./25.06.2023 fand in Rangsdorf, einige Kilometer südlich von Berlin ein Bückertreffen statt, an dem auch Zellers Jungmann HB-UUP teilnahm. Ein letztes Mal erwachte das Gelände des ehemaligen Flugplatzes Rangsdorf zu neuem Leben, bevor dort eine moderne Wohnsiedlung entsteht. Die 53 teilnehmenden Piloten durften ihre Maschinen direkt vor den unter Denkmalschutz stehenden einstigen Bucker-Werkhallen parken. Im Herbst 1935 zog die noch junge Bucker-Flugzeugbau GmbH (1933 gegründet) von Berlin-Johannisthal dorthin um und fertigte die Schul- und Sportflugzeuge Bü 131 Jungmann und Bü 133 Jungmeister in Serie.
A-48	Bücker Bü 131 B Jungmann	60	23.05.1939	01.07.1961	-	Es existiert ein Farbfoto, das diesen Jungmann A-48 während seiner aktiven Zeit bei der Fliegertruppe im Zweiten Weltkrieg mit einem matten, dunkelgrünen Tarnanstrich und rot-weiße Erkennungsstreifen zeigt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Dieser Jungmann mit Baujahr 1939 war zivil als HB-URM registriert, später wurde er in Deutschland als D-ETHO immatrikuliert. Die Werknummer 60 ist in der D-ETHO auf einer Eigenkreation eines Typenschildes festgehalten.
A-49	Bücker Bü 131 B Jungmann	61	01.06.1939	09.06.1961	-	War als HB-URH zivil immatrikuliert und gehörte zuletzt Ernst Meier aus Muri (AG). Die Maschine war in Buttwil stationiert. Am 18.04.2012 wurde der Jungmann, der noch mit dem originalen Motor Hirth HM 504 A-2 ausgerüstet war, aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht.
A-50	Bücker Bü 131 B Jungmann	62	01.06.1939	31.12.1971	-	Es existiert ein Farbfoto, das diesen Jungmann A-50 während seiner aktiven Zeit bei der Fliegertruppe im Zweiten Weltkrieg mit einem matten, dunkelgrünen Tarnanstrich und rot-weißen Erkennungsstreifen zeigt. Verkauf nach Deutschland als D-EBPT .
A-51	Bücker Bü 131 B Jungmann	64	01.06.1939	31.12.1971	-	Die A-51 gehört heute (2024) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Der Jungmann hängt dort an der Decke.
A-53	Bücker Bü 131 B Jungmann	66	22.06.1939	30.05.1950	-	Anlässlich des Aussenlandetrainings am 30.05.1950 in der Fliegerschule 1a/50 musste der Pilotenanwärter (PA) Kpl B. auf dem Flugplatz Ascona (TI) beim Ausrollen einem parkierten Pilatus P-2 ausweichen. Beim Bremsen überschlug sich der Bücker um 09.38 Uhr. Der Jungmann, der sich schon einmal in Spreitenbach auf den Rücken gelegt hatte, wurde ausser Dienst gesetzt.
A-55	Bücker Bü 131 B Jungmann	68	22.06.1939	28.02.1951	-	Der Pilotenanwärter (PA) Kpl Darbre von der Fliegerschule 1a/52 absolvierte am 28.02.1951 eine Notlandung mit Kopfstand im Schnee bei Roffna (GR) an der Julierstrasse. Wegen der hohen Reparaturkosten wurde das Flugzeug abgeschrieben.
A-56	Bücker Bü 131 B Jungmann	69	13.07.1939	31.12.1971	-	Mit diesem 1939 gebauten Jungmann absolvierte FI Sdt Wenger am 07.09.1967 seinen ersten Flug mit einem Bü 131. Ulrich «Ueli» Wenger aus Ennetbürgen (NW) ist der Verfasser der namhaften, im Mai 2018 erschienenen Dokumentation «Bücker in der Schweiz» (siehe Rubrik «Weitere Bücher» in der Einleitung). Nach der Ausserdienststellung wurde der Bücker am 19.5.1972 erstmals zivil als HB-UVE immatrikuliert und in Locarno (TI) stationiert. Am 20.11.73 erfolgte der Umbau auf den Motor Lycoming IO-320 E2A mit einer Leistung von 150 PS und die Maschine wurde am 10.12.1973 neu als Bü 131 APM im schweizerischen Luftfahrzeugregister immatrikuliert. Im Juli 1984 ergab sich für Albert Zeller die Gelegenheit, nach dem A-39 diesen nicht mehr flugfähigen zweiten Jungmann A-56 aus dem Tessin für die APPAIR Appenzell zu erwerben. Er wurde einer soliden Grundüberholung unterzogen. Dieser Jungmann fliegt noch heute (2021) als Version Bü 131 APM. Eigentümer ist Albert Zeller und Halter ist seine APPAIR. Die Maschine ist heute (2025) in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Um mit ihr zu fliegen, muss sie jeweils demontiert und zum Flugplatz Sitterdorf (TG) transportiert werden, denn eine Piste gibt es im hügeligen Teufen nicht.
A-57	Bücker Bü 131 B Jungmann	70	13.07.1939	31.12.1971	-	Der Jungmann mit Baujahr 1938 wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung als D-ELJS nach Deutschland verkauft, wo er beispielsweise im September 1990 in Eichstatt mit für die Schweizer Bücker unüblichen blauen und roten Linien und Verzierungen fotografiert wurde. Das «Bückergelb» wurde hingegen beibehalten. Später kam der Doppeldecker zurück

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						in die Schweiz und wurde am 24.08.2006 als HB-UVS immatrikuliert. Haupteigentümer und Haupthalter ist heute (2023) Thomas Anklin mit den Hag Flyers aus Reinach (BL). Anklin hat die spezielle Malerei des deutschen Vorbesitzers übernommen. Eine andere «A-57» flog 2011 in den USA: Als Besitzer einer umfangreichen Bucker-Dokumentation erwarb Joe A. Vasile, ein damals noch als Lt Col aktiver U-2 Pilot der USAF die «Bücker» CASA 1.131E N131BM (oder nach anderen Quellen N131J, ex E3B-575) mit der originalen Schweizer Bemalung als A-57, aber mit falsch gewählter Schriftart für die Kennung. 2011 ersetzt Joe Vasile den Tigre- durch einen Lycoming-Boxermotor. Ein Foto von 1981 zeigt sie auf dem Airport Arlington Municipal, Washington. Die gleiche Maschine mit der Konstruktionsnummer 3974 wird aber als G-BECT im Jahr 1977, 1987 und 2012 unter anderem in einem rot-weissen Akrobatikanstrich auch in England fotografiert. Da gibt es also gewisse Unsicherheiten zu dieser spanischen Lizenzversion.
A-58	Bücker Bü 131 B Jungmann	71	13.07.1939	31.12.1971	-	Dieser Jungmann mit Herstellungsjahr 1939 war am Internationalen Bückertreffen vom 31.08 – 02.09.2018 in Thun (BE) mit der Kennung A-58 und der am 21.08.1973 eingetragenen zivilen Immatrikulation HB-UUF als Teilnehmer angekündigt. Und dies im originalen Anstrich der Schweizer Luftwaffe. Dieser Bucker fliegt heute (2022), als Version Bü 131 APM, seit 1973 ausgerüstet mit einem Motor vom Typ Lycoming IO-320-E2A-Boxermotor, an Stelle des originalen Hirth HM 504 A-2-Reihenmotors. Eigentümer und Halter war 2020 Daniele Rusca, Muralto (TI). Am 03.02.2022 gab es eine Handänderung zur neuen Besitzerin Associazione UF, Savognin mit Hauptstandort Locarno für den Bucker.
A-59	Bücker Bü 131 B Jungmann	72	13.07.1939	01.09.1949	-	Absturz anlässlich eines Trainingsfluges am 01.09.1949 um 09.53 Uhr südlich von Morens (FR) nach einem Brandausbruch während dem Anflug auf den Militärflugplatz Payerne (VD). Der Pilotenanwärter Kpl. Jean Rossier kam beim Unfall ums Leben. Der Brandausbruch ereignete sich durch das automatische Lösen des Deckels zum Brandhahn. Dadurch konnte reichlich Benzin in den Rumpf fließen.
A-60	Bücker Bü 131 B Jungmann	73	21.07.1939	31.12.1971	-	Dieser Bü 131B wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung am 17.05.1972 vom Eidgenössischen Luftamt mit der am 28.02.1973 eingetragenen zivilen Immatrikulation HB-UUR übernommen. Nach mehreren neuen Besitzern, Grundüberholungen, Schäden und Pannen zwischen 1975 und 2016 wurde der Doppeldecker 2017 schliesslich an Albert Zeller und seine APPAIR Appenzell verkauft. Die Maschine gehört heute (2025) zu dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bucker-Museum in Teufen (AR).
A-61	Bücker Bü 131 B Jungmann	74	11.08.1939	11.05.1960	-	Nach der Ausserdienststellung war der Jungmann vom 19.05.1960 bis am 21.10.1969 als HB-USB im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister für den AeCS Thurgau eingetragen. Danach ging er als D-ECNF nach Deutschland und wurde dort nach einem Unfall gelöscht. Nach Stationen in Portugal und in den USA kaufte Albert Zeller 2007 den Bucker und liess ihn per Schiff in die Schweiz zurück transportieren. Am 16.12.2008 liess Albert Zeller den sich nun in seinem Besitz befindenden Jungmann zivil erneut als HB-USB immatrikulieren und begann mit der Grundüberholung. Dieser Jungmann

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						fliegt noch heute (2025). Eigentümer ist nach wie vor Albert Zeller und Halter ist seine AP-PAIR Appenzell. Die Maschine ist in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bucker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Um mit ihr zu fliegen, muss sie jeweils demontiert und zum Flugplatz Sitterdorf (TG) transportiert werden, denn eine Piste gibt es im hügeligen Teufen nicht.
A-62	Bücker Bü 131 B Jungmann	75	11.08.1939	23.06.1960	-	Nach der Ausserdienststellung wurde die Maschine als HB-USG zivil immatrikuliert. 1964 kam sie ins FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Das Armaturenbrett der A-62 wurde später für die A-32 verwendet, die sich heute (2021) restauriert im Bucker-Museum in Teufen (AR) befindet.
A-63	Bücker Bü 131 B Jungmann	76	11.08.1939	1971	-	In den Werkhallen der damaligen Doflug in Altenrhein (SG) war der Jungmann im Sommer 1939 gebaut und am 11.08.1939 als A-63 von der Luftwaffe übernommen worden. Nach der Ausserdienststellung Ende 1971 erhielt das Schulf Flugzeug anstelle des originalen Motors Hirth HM 504 A-2 ein Lycoming IO-320-E2A-Triebwerk und wurde am 22.05.1973 im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Nur gut drei Monate später, am 01.09.1973, erlitt der Doppeldecker in Dittingen (BL) einen Unfall und wurde darauf aus dem Register gelöscht. Später wurde er wieder aufgebaut und am 16.05.2000 erneut als HB-UUH zivil eingetragen. Dieser Bucker mit der neuen Bezeichnung Bü 131 APM Jungmann wurde schliesslich im Sommer 2009 von Lionel Meylan, Blonay (VD), übernommen. Standort war St. Gallen-Altenrhein (SG). Heute (2023) ist Stefan Honegger aus Bern der Eigentümer und Halter.
A-66	Bücker Bü 131 B Jungmann	79	30.08.1939	31.12.1971	-	Dieser Jungmann mit Herstellungsjahr 1939 flog nur 2000 Stunden als A-66 bei der Luftwaffe und wurde im März 1971 ausgemustert. In Raron begann danach seine zivile Aktivität, die bis 2009 dauerte. Dann erfolgte bei der Firma Airla Aircraft Service GmbH auf dem Flugplatz Langenthal in Bleienbach (BE) eine totale Grundüberholung. Im Juni 2000 hat die HB-UUS am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war Max Bieler. Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. 2009 erwarb AAA-Mitglied Rolf Bläsi aus Lohn-Ammannsegg diesen Bucker. Er fliegt den bereits am 11.07.1975 als HB-UUS zivil immatrikulierten Doppeldecker seit 2010 als Version Bü 131 APM, ausgerüstet mit einem modernen Kunstflug-Kolbenmotor vom Typ Lycoming IO-320-E2A mit 160 PS ab dem Flugplatz Grenchen (SO) noch heute (2025). Rolf Bläsi bietet auf all seinen historischen Maschinen Passagierflüge an.
A-67	Bücker Bü 131 B Jungmann	80	30.08.1939	31.12.1971	-	Von diesem Jungmann existiert ein Foto unbekannten Datums, das die Maschine irgendwo in einem Feld mit einem «Kopfstand» zeigt. Sie konnte repariert werden und flog wieder. Etwa 1977 erfolgte ein Überflug vom Einlagerungsort Reichenbach (BE) nach Dübendorf (ZH). Später hing die A-67 jahrelang zusammen mit der Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun A-201 und dem kleinen Eigenbauflugzeug Mignet HM-14 Pou-du-Ciel (Himmelslaus) HB-SUR als Attraktion im Shopping-Center im Terminal B vom Flughafen Zürich, wie ein Foto von 1989 zeigt.
A-68	Bücker Bü 131 B Jungmann	81	1939	1972	-	Dieser Bucker wurde nach der Liquidation fünf Jahre in Frutigen (BE) eingelagert. Im August 1977 überflog der neue Besitzer August Beer aus Wangen bei Olten den neu zivil als

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						HB-UUT immatrikulierten Doppeldecker nach Olten. Im Juni 2000 hat die HB-UUT am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war nach wie vor August Beer. Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Nach Abschluss einer grossen Total-Revision ereignete sich im Juli 2006 an seinem Hauptstandort Grenchen ein schwerer Landeunfall. Der beschädigte Bucker wurde in einem Hangar auf dem Flugplatz Olten wieder aufgebaut. Da unerwartet der Hangarplatz nicht mehr verfügbar war, wurde das halbfertige Flugzeug, inklusiven Ersatzteilen, nach Deutschland verkauft. Am 10.12.2012 hat Beer die Bü 131B im schweizerischen Luftfahrzeugregister löschen lassen. Der neue Besitzer in Aalen fliegt bereits einen ehemaligen Schweizer Jungmann und will die A-68 mit ihrer originalen Bemalung wieder fliegen.
A-69	Bücker Bü 131 B Jungmann	82	19.10.1939	27.05.1960	-	Nach der Ausserdienststellung war der Jungmann vom 30.05.1960 bis am 21.06.1974 als HB-USC im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Später wurde der Jungmann in die USA verkauft und als N62200 registriert. Weitere Immatrikulationen sind NX317BJ und zuletzt D-EMAU. Mit dem nur klein aufgemalten deutschen Kennzeichen aber gross als HB-USC flog der Bü 131 in den originalen Bucker-Farben, aber ohne Flugwaffen-Hoheitszeichen mit Pilot und Besitzer Karl Friedrich Grimmiger ab dem süddeutschen Flugplatz Aalen-Elchingen EDPA. Noch heute (2023) gehört der Doppeldecker als HB-USC zur Sammlung von Karl Friedrich Grimmiger im «Luftraum-Süd» der KFG Luftfahrt GmbH & Co. KG in 73450 Neresheim-Elchingen (D).
A-71	Bücker Bü 131 B Jungmann	84			-	Diesem Jungmann mit Baujahr 1939 wurde nach der Ausserdienststellung später, am 26.08.1981 die zivile Immatrikulation HB-UUU zugeteilt und gehörte so von 1981 bis 2000 dem Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL). Später wurde sie zum Bucker 131 APM Jungmann umgebaut und kam in den Besitz von Eric Chardonnens aus Lutry (VD), der die Maschine noch heute (2021) fliegt.
A-79	Bücker Bü 131 B Jungmann	92	16.12.1939	08.06.1943	-	Am 08.06.1943 um ca. 09.30 Uhr kollidierte dieser Bucker mit Pilot Oblt Jean-Jacques Lander und Beobachter Oblt Gervais-Louis Brandt anlässlich eines Trainingskurses der FI Kp 1 über dem Neuenburgersee mit der C-3603 mit der Kennung C-421. Die Besatzung des Bückers konnte mit dem Fallschirm aussteigen und wurde durch Zivilpersonen aus dem See gerettet. Mit der beschädigten C-3603 konnte in Payerne (VD) gelandet werden.
A-80	Bücker Bü 131 B Jungmann	93	15.12.1939	31.12.1971	-	Standort / Lagerort der A-80 war nach der Ausserdienststellung am 01.04.1972 der Militärflugplatz Ambri. Der Bucker wurde mit 1736 Betriebsstunden eingelagert. Abgabe an AeCS; am 06.09.1973 wurde der Bü 131B von Lodrino zum AeCS La Côte (VD) überflogen. Später erfolgte der Umbau auf Lycoming IO-320-E2A und der Doppeldecker erhielt die neue Typenbezeichnung Bucker 131 APM. Am 07.08.2006 wurde er als HB-UVF immatrikuliert. Der Bucker mit Baujahr 1939 fliegt heute (2021) noch und ist für Michel Jacquemai als Haupteigentümer eingetragen. Halter ist der Bückerverein Viktor Foxtrott in 6331 Hünenberg (ZG).
A-81	Bücker Bü 131 B Jungmann	18	09.05.1942	31.12.1971	-	Gemäss den Recherchen von Bernhard Baur vom BAZL im Jahr 2018 war der von der Dornier Werke AG (Doflug) in Altenrhein 1937 in Lizenz gebaute Jungmann A-81 mit der Werk-Nr. 18 vom 18.09.1937 bis 21.05.1942 für den AeCS Sektion Bellinzona (TI) zivil als HB-UTE immatrikuliert, dann wurde er an die Kriegstechnische Abteilung (KTA) verkauft. So kam die

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Maschine am 09.05.1942 als A-81 zur Fliegertruppe. Diese Fakten hat Baur mit vielen Dokumenten (und Fotos) bewiesen. Auf diesem Jungmann absolvierte Fl Sdt Ulrich Wenger aus Ennetbürgen (NW) am 19.10.1967 in Locarno seinen ersten Bucker-Alleinflug. Ueli Wenger ist Autor der namhaften, im Mai 2018 erschienenen Fotodokumentationen «Bücker in der Schweiz». Nach der Ausserdienststellung mit 1864 Betriebsstunden war der Standort/Lagerort der A-81 am 01.04.1972 San Vittore (GR). Ein Prüfbericht vom Eidg. Luftamt, San Vittore vom 17.05.1972 nennt bereits die HB-UUV (A-81). Dann erfolgte die Abgabe an den AeCS und nach dem «Rapport de Travail» vom 17.09.1975 des Ateliers de Précision Morand der Umbau auf den Motor Lycoming IO-320-E2A, was zur neuen Typenbezeichnung Bucker 131 APM führte. Am 29.09.1975 wurde der Bucker neu als HB-UUV im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und kam in den Besitz der Motorfluggruppe Langenthal. Der Doppeldecker fliegt noch heute (2023). Eigentümer und Halter ist nach wie vor die auf dem Flugplatz Bleienbach (BE) beheimatete Motorfluggruppe Langenthal. 2022 befand sich der Bü 131B in Polen für eine Total-Restauration. Denkbar war, dass der Jungmann direkt danach zwar immer noch als HB-UUV, aber neu bemalt als A-81 die Bucker-Flotte ergänzte. Doch ob dies schliesslich der Fall war, ist nicht belegt. Gesichert und mit Fotos belegt ist jedoch, dass die A-81 mit diskret unter dem Seitenleitwerk aufgemalter Immatrikulation HB-UUV in den Originalfarben der Fliegertruppe am 12.05.2024 an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teilgenommen hat. Der Organisator Paul Misteli hatte mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Ein verwirrendes Detail: Das Flugzeug hatte bis Mitte 2021 zusätzlich ein Typenschild mit der Werknummer 50.
A-82	Bücker Bü 131 B Jungmann	94 (95)	25.01.1943	31.12.1971	-	Nach der Ausserdienststellung war am 01.04.1972 Locarno der Standort/Lagerort der A-82. Der Bü 131B mit Baujahr 1943 hat 1464 Betriebsstunden bei der Fliegertruppe absolviert. Abgabe an AeCS; am 30.03.1973 ist das Flugzeug von Locarno nach unbekannter AeCS Destination überflogen worden. Später erfolgte der Umbau auf den Motor Lycoming IO-320-E2A an Stelle vom originalen Hirth HM 504 A-2, was zur neuen Typenbezeichnung Bucker 131 APM führte. Am 22.05.1973 wurde der Jungmann als HB-UUI ins schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen. Totalrevision 1993: In den Unterlagen des BAZL ist vermerkt: Rumpf Nr. 95 Zelle Nr. 94 (=Werknummer des Flugzeuges). Im Juni 2000 hat die HB-UUI als Teilnehmer Nr. 26 am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war offenbar Fredi Schneider (Mattstetten, BE). Allerdings wurde die Teilnehmerliste nicht sehr zuverlässig geführt, denn die HB-UUI wird als Teilnehmer Nr. 41 auch mit Besitzer FMA Flyers (Altenrhein, SG) aufgeführt. Dieses ansonsten sehr namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						und dauerte drei Tage. Am 02.09.2018 konnte man den Jungmann A-82 / HB-UUI in Thun (BE) am Internationalen Bückertreffen bewundern. Und dies «fast» im originalen Anstrich der Schweizer Luftwaffe, denn die Maschine hat einen weissen Anstrich und eine metallene Motorhaube, anstatt dem sonst üblichen «Bückergelb». Dieser Bucker 131 APM fliegt noch heute (2021). Eigentümer und Halter ist Ariel Lüdi aus Cham (ZG).
A-83	Bücker Bü 131 B Jungmann	95 (96)	25.01.1943	27.09.1960	-	Erste zivile Immatrikulation des Bü 131B mit Herstellungsjahr 1943 als HB-URT und Leihgabe an die Swissair. Am 27.09.1960 Verkauf an den AeCS Section Vaudoise, Lausanne bis 27.07.1972 und wieder als HB-URT immatrikuliert. Verkauf und Umbau in der USA in Bü 131 «Lerche» mit Lycoming IO-320-B1A 180 PS und der Immatrikulation N131JC . Albert Zeller aus Teufen (AR) erwarb 2010 den Doppeldecker, holte ihn aus den USA zurück und liess den in Sitterdorf (TG) stationierten Bü 131 APM am 21.08.2017 als HB-USM eintragen. Der Jungmann befand sich im Herbst 2017 nach einer Grundüberholung im Endstadium des neuen Aufbaus. Fotobelege der laufenden Totalrevision (2016) zeigen auf dem Rumpfgestüt eine eingeschlagene 96. Es ist davon auszugehen, dass die Zelle Nr. 95 (= Werknummer des Flugzeuges) in der Doflug Altenrhein den Rumpf Nr. 96 erhielt. Dies ist durch den Vergleich mit der A-82 / HB-UUI erhärtet. Die Maschine ist heute (2025) in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bucker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Um mit ihr zu fliegen, muss sie jeweils demontiert und zum Flugplatz Sitterdorf (TG) transportiert werden, denn eine Piste gibt es im hügeligen Teufen nicht.
A-84	Bücker Bü 131 B Jungmann	96	25.01.1943	14.07.1961	-	In allen Unterlagen der Eidgenossenschaft wird für dieses Flugzeug immer die Fabrikationsnummer 96 referenziert, insbesondere auch auf Belegen der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) des Militärdepartements. Nach der Ausserdienststellung wurde der Bü 131B am 14.07.1961 dem AeCS Section Porrentruy verkauft. Der Doppeldecker flog von 06.10.1961 bis 07.05.1975 mit der zivilen Immatrikulation HB-URT . Später Verkauf nach Österreich als OE-AKK . 1968 wurde eine Revision bei den Pilatus Flugzeugwerken abgeschlossen. Gleichzeitig erfolgte der Umbau auf den Motor Lycoming IO-360-B3B, 180PS.
A-85 bis A-94	Bücker Bü 131 B Jungmann	-	1942	1971	10	Während des Zweiten Weltkriegs von den Aero-Clubs und von privaten Besitzern requirierte Zivilflugzeuge.
A-86	Bücker Bü 131 B Jungmann	5	13.08.1942	14.07.1945	-	Dieser im Zweiten Weltkrieg als A-86 requirierte Jungmann war zuvor zivil als HB-RAK im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und ab 1936 auf dem Flugplatz Sternfeld in Birsfelden (BL) stationiert. Am 20.09.1936 verunfallte der Bucker in La Chaux-de-Fonds (NE) mit Pilot W. Hörning am Steuerknüppel. 1937 wurde die HB-RAK für die Sektion Basel des Aero-Clubs der Schweiz (AeCS) im Register eingetragen. Diese Bü 131 war als zweites Vereinsflugzeug nach der bereits am 17.09.1928 eingetragenen, ursprünglich für die Genossenschaft Aviatik beider Basel beschafften De Havilland DH.60G Gipsy Moth CH 205 (ab 1935 HB-ULO) übernommen worden. Der Jungmann HB-RAK nahm am 07.05.1937 am Sternflug nach Düsseldorf, sowie am

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						12./13.06.1937 und am 17./18.06.1939 an der Jungfraustafette «Binaca» teil. Während dem Krieg erfolgten 1943 und 1944 (dann wohl als A-86) diverse Flüge nach Deutschland; Zweck unbekannt. Nach dem Militäreinsatz wird die Maschine dem AeCS wieder als HB-RAK frisch überholt zurück gegeben. Sie nimmt am 13.09.1945 auf dem Flugplatz Sternenfeld in Birsfelden an einem Meeting teil, an welchem die Bevölkerung zur Besichtigung der am 12.07.1944 dort notgelandeten Consolidated B-24H-20-DT Liberator der 8th Air Force, 389th Bomb Group, 565th Squadron der USAAF eingeladen wurde. Offiziell konnte der Flugbetrieb auf dem Sternenfeld allerdings erst auf das Neujahr 1946 wieder aufgenommen werden, so auch mit dem Jungmann HB-RAK. Ende 1948 wird die Maschine in die Fliegerschule des AeCS, Sektion Basel integriert, wo der Doppeldecker bis 1953 auf dem Sternenfeld im Einsatz bleibt. Am 01.06.1988 wurde der Jungmann dann mit einem anderem Triebwerk in Frankreich mit dem Kennzeichen F-AZEM registriert und gehörte einem Maurice Etcheto aus Bolleville, Ile France, Hte Normandie. Die Maschine erhielt einen hellen, cremefarbenen Anstrich, in welchem sie z.B. auch am 23.05.1998 noch fotografiert wurde. Man liest auch von einem Flugunfall in Italien.
A-87	Bücker Bü 131 B Jungmann	62	02.02.1943	14.07.1945	-	Dieser Bücker verliess am 03.06.1939 die Dornier Werke in Altenrhein (SG). Danach wurde sie als HB-ESA bei der Fliegerschule Altenrhein eingesetzt. Am 02.02.1943 wurde sie vom Schweizer Militär requiriert. Durch einen speziellen Umbau wurde das hintere Cockpit verkleidet, um den hinten sitzenden Flugschüler im Instrumentenflug auszubilden. Am 14.07.1945 schied der Jungmann aus dem militärischen Dienst aus. Bis Oktober 1957 flog er wieder als HB-ESA beim Aero-Club Säntis (Fliegerschule Altenrhein), dann wurde er nach Deutschland verkauft. Die Löschung aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister erfolgte am 04.10.1957. Am 01.11.1957 erhielt die Bücker in der Bundesrepublik das Kennzeichen D-EDEF. In der BRD wechselte der Doppeldecker dann mehrmals seinen Besitzer. Im Jahr 1966 wurde das Flugzeug durch die auf dem Flugplatz Langenthal in Bleienbach (BE) ansässige Firma MDC Max Daetwyler AG (heute Daetwyler SwissTec AG) grundüberholt und zur Bü 131R «Lerche» (mit Lycoming Motor) umgebaut. Gerade rechtzeitig, um mit der bundesdeutschen Mannschaft mit der Lerche an den Kunstflugmeisterschaften in Moskau teilzunehmen. Im April 2007 wurde die D-EDEF in Langenlonsheim/Bingen stationiert. Die Maschine fliegt heute (2010) noch mit dieser Immatrikulation.
A-88	Bücker Bü 131 B Jungmann	36	15.02.1943	14.07.1945	-	Dieser 1938 von der AG für Dornier-Flugzeuge in Lizenz gebaute Bü 131 B war zuerst, vor seiner Karriere bei der Fliegertruppe als A-88, vom 13.09.1938 bis zum Datum vom 15.02.1943, an welchem die Maschine von der Aero Union AG, Grenchen (SO) für die Flugwaffe requiriert wurde, zivil als HB-AFE immatrikuliert. Sie wurde 1943 für die Blindflugschulung ausgerüstet. Nach der Ausserdienststellung wurde die Maschine vom 14.07.1945 bis am 06.09.1965 erneut als HB-AFE registriert. Am 06.09.1965 wurde dieser Bücker dann als D-EDMI nach Deutschland verkauft und später in England als G-ATJX immatrikuliert. Im März 1987 kam der Doppeldecker für den neuen Besitzer R. Dent zurück in die Schweiz und wurde schon zuvor, am 30.12.1986 schliesslich wieder als HB-AFE im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Am 09.03.1999 gab es eine Handänderung zum neuen Besitzer Sylvain (oder François?) Goy mit Standort Lausanne (VD).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Als Haupteigentümer ist heute (2024) nach einer weiteren Handänderung die Association AFE und als Haupthalter die Association «charlie's heavy», Sullens (VD) aufgeführt. Die Maschine ist noch heute mit dem originalen Motor vom Typ Hirth HM 504 A-2 registriert. Am 12.05.2024 nahm dieser Bucker HB-AFE an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Die HB-AFE hatte an diesem Treffen jedoch eine beige-silberne Bemalung, welche vermutlich dem ursprünglichen Bucker-Werksanstrich für die Bü 131 entsprach. Die Kennung A-88 und die Hoheitszeichen der Schweizer Flugwaffe waren nicht aufgemalt. Bei den Einstiegsklappen zu den beiden Cockpits steht witzigerweise diskret in kleiner Schrift «AIR FORCE ONE». Ab 1937 wurden die Bü 131 und die Bü 133 Jungmeister im damals üblichen silbergrauen Anstrich abgeliefert, auch jene für die schweizerische Fliegertruppe. Die HB-AFE lehnt sich wohl daran an und stellt die zivile Vorkriegsmaschine dar. Erst Anfang 1939 wurde ein auffälliger Anstrich eingeführt: Berryloid US Army Yellow 04, bekannt als «Bückergelb».
A-91	Bücker Bü 131 B Jungmann	43	17.05.1940	20.06.1956	-	Bernhard Baur vom BAZL recherchierte im September/Oktober 2021 zur A-91 über ihre Zeit nach der Ausserdienststellung die folgenden, mit drei amtlichen Dokumenten belegten und damit gesicherten Angaben: Mit Kaufvertrag 49904 vom 20./23. Juni 1956 erwarb die Sportfliegerschule des Berner Aero-Clubs als Sektion des AeCS von der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) diesen am 17.05.1940 von der Fliegertruppe in Betrieb genommenen Bü 131 mit der militärischen Kennung A-91, der Fabrikationsnummer 43, der Motornummer 412829 und der noch aufzumalenden zivilen Immatrikulation HB-USP. Mit Schreiben vom 18.07.1956, Register-Nummer 419 meldete die KTA dem Eidg. Luftamt (heute BAZL) den Verkauf der Maschine A-91 / HB-USP und die Übernahme durch die Sportfliegerschule Bern am gleichen Tag. Ruggero Bucci, Fluglehrer in Locarno (TI), hat später, am 08.05.1962 den Jungmann HB-USP vom neuen Eigentümer, der Alpar Flug- und Flugplatzgesellschaft zum Weiterverkauf nach Italien erworben und beauftragte seinen in Zürich wohnenden Sohn Piero Bucci, die Maschine von Bern nach Locarno zu überfliegen. Es ist gesichert, dass der Bucker HB-USP am 18.05.1962 am Gotthard (TI) mit Pilot Piero Bucci einen Flugunfall hatte. Bucci startete mit dem Doppeldecker, der mit dem Motor Hirth HM A-2 von 105 PS bestückt war, um 14.40 Uhr vom Flughafen Zürich-Kloten zu diesem Privatflug über die Alpen nach Locarno. Nachdem der Pilot kurz vor Erreichen der Gotthard-Passhöhe in den Nebel eingeflogen und dann ohne Bodensicht weitergefliegen war, stiess das Flugzeug um 15.20 Uhr knapp jenseits der Passhöhe im Nebel gegen einen Felsvorsprung und wurde durch den Aufprall zerstört. Der Pilot wurde durch den Unfall nicht verletzt. Ebenfalls sicher ist nach den Abklärungen von Bernhard Baur, dass gemäss dem Schlussbericht der Eidgenössischen-Flugunfall-Untersuchungskommission Nr. 1962/12-81 diese HB-USP die Werknummer 43 hatte.
A-92	Bücker Bü 131 B Jungmann	20 Rdf	11.06.1943	14.07.1945	-	Diese Maschine war der erste Bucker Jungmann, der am 09.04.1935 in der Schweiz zivil als HB-EVA registriert wurde. Gebaut in der neuen Bucker Werksanlage in Rangsdorf (Rdf) bei

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Berlin wurde er noch als Typ Bü 131A mit dem 80 PS starken Motor Hirth HM 60 an die Zürcher Motorfluggruppe in Dübendorf abgeliefert (auch der HB-EKA und der HB-UF1 waren 1935 gelieferte Bü 131A aus Rangsdorf). Ein Jahr später wurde der HB-EVA auf den stärkeren 100-PS-Motor HM 504 A umgerüstet und galt danach als der Baureihe Bü 131 B zugehörig. Zwischen 1943 und 1945 flog der Bucker als A-92 bei der Fliegertruppe, blieb aber nach dem Krieg bis 1963 den Zürchern treu. Dann verschwand er als G-ASLI nach England, wo er im September 1964 in Stapleford, Essex von G.J.R. Skillen und am 13.08.1967 in Plymouth / Roborough von Chris England fotografiert wurde. Die Maschine soll heute (2015) mit dem Kennzeichen ZS-BUC (aufgemalt ist ZS-BÜC) auf dem Baragwanath Airport beim «Johannesburg Light Plane Club» in Südafrika anzutreffen sein. Am 21.11.2015 wurde die Maschine auf dem Wonderboom Airport im Norden von Pretoria fotografiert. Nach einer online-Notiz vom 17.07.2012 soll allerdings Australien mit Brian Zeedeberg als Besitzer die neue Heimat der ZS-BUC sein.
A-93	Bücker Bü 131 B Jungmann	4 + 7	14.10.1943	09.06.1955	-	Der von der Dornier Werke AG (Doflug) in Altenrhein 1936 in Lizenz gebaute Jungmann A-93 gehört ebenfalls zu den während dem Weltkrieg requirierten Zivilflugzeugen. Die Maschine wurde ursprünglich von der AVIA Sektion AeCS, Zürich-Dübendorf übernommen und für diese am 20.07.1936 zivil als HB-RAF immatrikuliert. Mit Kaufvertrag vom 30.04.1937 wurde in der Folge Hermann Zollinger, Limmatquai 84, Zürich erster privater Besitzer eines Bucker Jungmann. Demnach bezahlte er der AVIA 12'000 Franken für das Flugzeug. In den 1930er-Jahren nahm dieses Flugzeug an einer Stafette teil und erhielt dazu eine grosse Ziffer 3 auf die Motor-Abdeckblech gemalt. Zeitweise flog der Jungmann in einer attraktiven, mehrfarbigen Bemalung im «Kunstflieger-Stil». Selbst das Kennzeichen HB-RAF war auf dem Rumpf perspektivisch aufgemalt. Das Flugzeug gehörte mit diesem auffälligen Anstrich zum Team von Ernst Staub, Walter Läderach (Testpilot bei der KTA) und Hermann Zollinger, welches in Lausanne 1937 oder 1938 Schweizermeister im Staffelflug wurde. Hermann Zollinger war Berufsfluglehrer auf dem Flughafen Kloten und Autor des 1956 publizierten Lehrgang-Buches «Der Kunstflug / Luftakrobatik». Der Bucker trug diese Sonderlackierung auch für einen Besuch in Grossbritannien im Jahr 1938. Gemäss einem Brief des Luftamtes an einen Ing. O. Weber, Dübendorf erlitt der Bucker auf diesem Englandflug bei der Ankunft eine Beschädigung am rechten, unteren Tragflügel. Ein in Australien lebender, mit Originalen gut dokumentierter Spezialist für HB-registrierte Flugzeuge geht davon aus, dass das beschädigte Flugzeug vermutlich zur Bucker Flugzeugbau GmbH, in Rangsdorf bei Berlin (Rdf) transportiert wurde, zwecks Wiederaufbau, dann aber durch den D-EVOF, Werk-Nr. 7 Rdf, Baujahr 1934 (aber nach dem Neuaufbau als Baujahr 1939 deklariert) ausgetauscht wurde, welcher im März 1939 in Ulm ebenfalls verunfallte, aber nicht als Zerstört erklärt wurde. Der aus dieser vormals in Deutschland registrierten Maschine wiederaufgebaute, respektive für Zollinger ausgetauschte Jungmann bekam jetzt aber «der Einfachheit halber» wiederum die Schweizer Immatrikulation HB-RAF. Weil der Bundesrat am 01.09.1939 wegen des Ausbruchs des Zweiten Weltkrieges ein generelles Flugverbot für die nichtkommerzielle Luftfahrt in der ganzen Schweiz erlassen hat, blieb der Flieger danach bis zur Requirierung 1943 an einem bisher nicht bekannten Ort (vermutlich

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Dübendorf) eingelagert. Diese Annahme würde klären, weshalb es offenbar zwei verschiedene Bü 131 mit Bezug zur A-93 der Fliegertruppe gab. Am 14.10.1943 kaufte das Militär den Bucker dem bisherigen Besitzer Hermann Zollinger ab. Der zivile Eintrag dieser demnach bereits zweiten HB-RAF (vormals D-EVOF) wurde an diesem Datum gelöscht und das Flugzeug kam als A-93 zur Fliegertruppe. Bis heute (2022) sind allerdings keine Dokumente bekannt, welche die HB-RAF dokumentarisch mit der A-93 verbinden. Es ist jedoch realistisch anzunehmen, dass aus HB-RAF die A-93 wurde, wobei die A-93 gleich von Anfang an nicht erste HB-RAF mit der Werk-Nr. 4 von Doflug war, sondern eben eher die D-EVOF als zweite HB-RAF mit der Werk-Nr. 7 aus Rangsdorf. 1945, nach dem Ende der Requirierung, verblieb die A-93 beim Militär, wie nach einer Liste von KTA-Chef König belegt ist. Sie ging also nicht mehr an Hermann Zollinger zurück und das zivile Kennzeichen HB-RAF wurde nie mehr im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. 1955 verkaufte das Militär die A-93 gemäss Originaldokumenten an den AeCS section Vaudoise, Lausanne mit der am 07.06.1955 registrierten neuen Immatrikulation HB-UTY, Werk-Nr. 7 Rdf, Baujahr 1939. Im Luftfahrzeugregister mit Stand 01.01.1960 hiess die neue Besitzerin dann AVIA, groupe de Lausanne (VD) und der Standort war ebenfalls Lausanne. Später wurde dieser Jungmann offenbar in Italien als I-BRIK immatrikuliert. Es gibt also fundierte Hinweise und Belege, dass es sich beim HB-UTY um einen bei der Bucker Flugzeugbau GmbH, Rangsdorf bei Berlin (Rdf) gebauten Jungmann mit der Werk-Nr. 7 handelt. Offenbar gab es bei den Bü 131 einige Fälle, bei denen die gleiche Werknummer sowohl in Altenrhein als auch in Rangsdorf zugeteilt wurde. Ein vom KTA-Chef König unterschriebenes Dokument vom 05.05.1955 bestätigt den Verkauf des Flugzeugs A-93 / HB-UTY mit der Fabrikationsnummer der Zelle «7» an die société des officiers d'aviation, AVIA, groupe Lausanne. Und dann gibt es eben auch den «contrat de vente, réf. A-93 / HB-UTY, cellule No. D'usine 7, année de fabrication 1939» vom 09.06.1955. Am 30.08.1958 haben Planespotter aus GB auf dem Flugplatz Lausanne-Blécherette die HB-UTY zusammen mit der HB-OSE (A-94) fotografiert. Es gab zwischen dem Juni 1955 und April 1961 diese beiden Jungmann gleichzeitig im Luftfahrzeugregister, beide also wahrscheinlich mit einer gleichen Werk-Nr. 7.
A-94	Bücker Bü 131 B Jungmann	7	10.04.1943	14.07.1945	-	Dieser von der Dornier Werke AG (Doflug) in Altenrhein 1936 in Lizenz gebaute Jungmann wurde am 03.11.1936 als HB-OSE für den AeCS, Sektion Lausanne/Genf zivil immatrikuliert und am 10.04.1943 wieder gelöscht, weil auch diese Maschine als letzter Bucker von der Section Vaudoise für die Fliegertruppe requiriert wurde. Nach dem Weltkrieg erschien sie am 14.07.1945 nochmals als HB-OSE für die Section Vaudoise des AeCS im schweizerischen Luftfahrzeugregister und blieb bis am 12.04.1961 eingetragen. Im gleichen Jahr (1961) wurde der Bü 131B nach Italien verkauft und wurde dort als I-GEVA immatrikuliert. Der Jungmann erhielt in Italien einen neuen Anstrich im «Kunstflieger-Stil». Das Flugzeug diente den Aero-Clubs von Cuneo, Ravenna und Asti. 1970 wurde es vom Aero-Club von Arezzo übernommen, wo der Bucker mit auf dem Rumpf aufgemaltem

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Logo des Clubs bis 1975 zu seiner Flotte gehörte. Am 27.06.1976 wurde der Jungmann bei einer Notlandung nach einem Strömungsabriss unmittelbar nach dem Start auf dem Aeroporto Peretola bei Florenz, irreparabel beschädigt und die Insassen schwer verletzt. Das Flugzeug wurde nicht mehr repariert.
A-95	Focke-Wulf Fw 44 F Stieglitz	462	26.04.1945	01.06.1953	1	Interniert. Kurz vor dem Zusammenbruch des Dritten Reiches entzieht sich am 26.04.1945 der Infanteriemajor Arno Albrecht der Gefangennahme durch die Alliierten, indem er mit diesem Schul- und Kunstflugzeug der deutschen Luftwaffe mit dem Kennzeichen NV+KF von Konstanz am Bodensee in die neutrale Schweiz flüchtet, wo er um 12.37 Uhr mit beinahe leeren Tanks auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH) landet. Albrecht war begeisterter Segelflieger, hatte jedoch kaum Erfahrung mit Motorflugzeugen. So legte er in Dübendorf eine spektakuläre und nicht gerade bilderbuchmässige Landung mit mehrmaligem «Aufhüpfen» hin. Der Doppeldecker wird am 26.04.1945 von der Fliegertruppe übernommen. Bis zum Ausscheiden aus den Diensten unserer Flugwaffe im Juni 1953 wird sie allerdings nur sporadisch eingesetzt. Sie kam vor allem als Schleppflugzeug für das Segelflugzeug WLM-1 in Aktion. Nach der Ausserdienststellung wurde die Focke-Wulf an die Fliegerschule Birrfeld (AG) verkauft und von dieser mit der zivilen Immatrikulation HB-EBN übernommen. Ende 1965 wurde sie verschrottet und im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht.
A-96	Stinson L-5 Sentinel	76-1427	23.03.1945	22.10.1945	1	Der Pilot 2nd Lt Roy G. Abbott wich mit dieser Stinson L-5 Sentinel der 315. Fighter Squadron, 324. Fighter Group, einem leichten zweisitzigen Verbindungs- und Aufklärungsflugzeug mit der USAAF-Matrikelnummer (AAF Serial Number) 42-99186 am 12.10.1944 zusammen mit seinem Flugzeugmechaniker, Robert H. Hubbard auf dem Flug von Epinal nach Dole von ihrem Kurs ab und geriet über der Frontlinie mehrmals in das Flak-Feuer der deutschen Fliegerabwehr. Der Pilot flog bei Bure in die Schweiz ein und musste um 12.30 Uhr in der Region Pruntrut beim jurassischen Hof Vacherie Dessous in der heutigen Gemeinde Haute-Ajoie – nur 500 Meter von der Grenze FR/CH entfernt – notlanden, weil die L-5 beim Überfliegen schweizerischen Hoheitsgebietes auch von der Schweizer Fliegerabwehr beschossen und dabei eine Kraftstoffleitung beschädigt wurde und der Motor zu stottern begann. Die Landung erfolgte gegen einen Hang mit etwa 10 % Steigung. Beim Ausrollen nach zirka 50 Meter Rollstrecke wurde die Stinson leicht beschädigt. Das genannte Datum der Notlandung, bei der die Stinson zusätzlich beschädigt wurde, geht sowohl aus dem amerikanischen MACR (Missing Air Crew Report) als auch aus den schweizerischen Originaldokumenten hervor. Der Pilot 2nd Lt Abbott wurde interniert und die Maschine von der Schweiz beschlagnahmt. Gelegentlich werden für dieses Flugzeug in anderen Quellen auch die Bezeichnungen L-5A, L-5B oder L-5-VW angegeben. Diese sind nicht korrekt, denn die L-5A gab es nicht und die L-5B ist die Version, die für den Krankentransport gebaut wurde. Eine Version L-5-VW gab es auch nicht. Die Bezeichnung «VW» wurde verwendet, um den Produktionsort zu deklarieren. VW bezeichnet das Vultee Werk in Wayne, Michigan – also eigentlich den Produktionsstandort der «Stinson Division».

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Das nur leicht beschädigte Flugzeug wurde in Dübendorf (ZH) repariert und versehen mit der damals üblichen Neutralitätsbemalung am 23.03.1945 mit der Kennung A-96 als einziges der «fremden Flugzeuge» offiziell von der Flugwaffe übernommen, wie dem Bordbuch entnommen werden konnte. Die L-5 stand bei der Fliegertruppe bis am 22.10.1945 im (spärlichen) Einsatz. Nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs mussten alle internierten alliierten Flugzeuge an die Eigentümer zurückgegeben werden. Am 25.10.1948 händigte die Eidgenossenschaft die L-5 dem US-Militär-Attaché, Colonel Edward Cheette, in Bern aus. Die Stinson stand dem Attaché in Bern-Belp bis 1949 zur Verfügung. Im Frühling 1950 verkauften die Amerikaner die Stinson L-5 an die Alpar AG in Bern, bei der sie zivil immatrikuliert als HB-TRY als Segelschleppflugzeug diente. Im Dezember 1965 verkaufte die Alpar die L-5 an die Segelfluggruppe Thun. Am 31.12.1968 wurde die HB-TRY aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gestrichen und das Flugzeug wurde Ende 1968 eingemottet. Danach diente die L-5 etwa ab 1969 bis 1979 beim Restaurant «Chommle» in Gunzwil an der Strasse zwischen Beromünster (LU) und Sursee (LU) im Freien als Blickfang für Besucher, wo sie immer mehr verwitterte. Am 12.10.1979 kauften Vater und Sohn Hansruedi und Christoph Dubler dem Restaurantbesitzer die L-5 ab und transportierten das Wrack in ihre Werkstatt nach Pfäffikon (ZH). Nach einem «Dornröschenschlaf» bei der Familie Dubler auf einem Scheunenboden im Zürcher Oberland entschlossen sich Dublers am 22.10.2004, die Stinson dort abzuholen und im Rahmen des Antonov Vereins Schweiz (AVS), die Maschine wieder in flugfähigen Zustand zu bringen. Nach 62 Jahren erfolgte dann am 09.05.2006 im ungarischen Kaposvár, wo die Firma Fly-Coop den Auftrag für die Komplettrestauration übernahm, der zweite Jungferflug in den originalen Farben der Schweizer Flugwaffe von 1945. Die wieder aufgebaute Maschine fliegt seit 2014 ab Grenchen (SO), wo sie auch hangariert ist, bis heute (2025) in der Bemalung der Flugwaffe des Zweiten Weltkriegs, inklusive der rotweissen Neutralitätsstreifen und der Kennung A-96 und auch wieder mit der diskret unter dem Höhenruder in grauer Schrift angebrachten, zivilen Immatrikulation HB-TRY. Hansruedi Dubler konnte in den Folgejahren einige Stunden hinter dem Steuerknüppel der Stinson L-5 verbringen. Auch der Swiss Wing der Commemorative Air Force (CAF) fliegt in der Schweiz eine Stinson L-5 im originalen Anstrich der USAAF. Sie trägt die US-Kennung 299186 (die komplette Nummer lautete 42-99186) auf dem Seitenruder und ist zivil als N121MC immatrikuliert. Die L-5 des Swiss Wing trägt also die Tail-Number der in der Schweiz gelandeten, späteren A-96. Diese L-5 der CAF war eine der Maschinen, die ursprünglich von der U.S. Army bestellt worden war, dann aber direkt aus der Fertigungshalle an die Navy, beziehungsweise das USMC abgegeben und dort unter der Bezeichnung OY-1 geführt wurde. Der Swiss Wing kaufte sie im Herbst 2001 in den USA. Mehr Details im Buch «L-Birds über der Schweiz / Stinson L-5 Sentinel» von Kuno Gross.
A-96 bis A-100	Fieseler Fi 156 C-3 Storch	-	1943	1962	5	Die Fi 156C waren mit einem Motor vom Typ Argus As 10 E/1 mit einer Nennleistung von 220 PS ausgerüstet. Bei Aufklärungseinsätzen verwendete der mitfliegende Beobachter als Handkamera bis 1976 die im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihensichtkamera F-24. Auch die 1951 beschaffte Handkamera Fairchild K-20 wurde eingesetzt, welche jedoch ein kleineres

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Bildformat besass (4 x 5" auf 5 1/4" -Rollfilm = ca. 50 Aufnahmen pro Filmkassette). Ein Report im Schweizer Luftfahrtmagazin SkyNews.ch vom Juli 2016 enthält die Details aller in der Schweiz registrierten zivilen und militärischen Exemplare dieses einzigartigen Flugzeuges. Auch im SkyNews.ch vom Dezember 2017 wird der Fi 156 thematisiert. Der Verein «Freunde des Fieseler Storch» mit Präsident Reiner Vondruska hatte sich zum Ziel gesetzt, ab 2020 mit einer Formation von bis zu neun Fieseler Störchen in den Farben der schweizerischen Fliegertruppen an Airshows zu fliegen. Nach dem überraschenden Tod von Reiner Vondruska am 29.02.2020 wurde die Sammlung anscheinend en bloc nach Süd-deutschland verkauft. Es handelt sich um die folgenden Flugzeuge: A-91 / HB-EAJ (ehemals HB-RBF) Morane-Saulnier MS.502 Criquet, A-94 / HB-EEJ MS.500, A-95 / HB-EFJ MS.505, A-96 / HB-EGJ MS.505 und A-99 / HB-EJJ MS.505, die bereits in der Schweiz geflogen ist und Ende Juli 2017 in Maur am Greifensee einen Landeunfall erlitt. Zwei Störche fliegen zudem bereits heute (2019) in der Schweiz, der originale A-97 / HB-EHJ Fi 156C-3 (Gauligletscher-Storch) und der A-98 / HB-EIJ (Immatrikulation am 31.12.2020 gelöscht), ebenfalls ein MS.505. Ziel des Vereins war es, insgesamt neun Fieseler Störche wieder in die Luft zu bringen. Beim A-91 / HB-EAJ handelt sich dabei um das ehemalige Privatflugzeug von Evita Peron, der Schauspielerin und Gattin des früheren argentinischen Präsidenten Juan Peron. Die von den «Freunden des Fieseler Storch» gewählten Kennungen A-91, A-94 und A-95 sind fiktiv, für Störche gab es sie nicht bei der Schweizer Luftwaffe. Diese Nummern gehörten den Bücker Bü 131 B Jungmann und einer Focke-Wulf Fw 44 F Stieglitz.
A-96	Fieseler Fi 156 C Storch	4299	13.12.1950	31.12.1962	-	Nach der Liquidation der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft übernahm die Fliegertruppe den Storch, der seit dem Frühjahr 1939 schon als HB-ARU und später, von 1943 bis 1945, als A-99 in der Schweiz verwendet wurde, am 13.12.1950 definitiv. Verwendet wurde die Kennung A-96, da die ehemalige A-99 inzwischen vergeben war. Dass aber die Nummer A-96 im Jahr 1944 auch schon einmal für die Stinson L-5 Sentinel verwendet wurde, scheint man damals übersehen zu haben. Diese Fi 156C A-96 wurde am 24.04.1965 dem Deutschen Museum München übergeben. Ende 2018 wurde sie für eine befristete Zeit in die nördlich am Stadtrand liegende Flugwerft Schleissheim ausgelagert. In dieser Aussenstelle des Museums wurde die Maschine gereinigt und frisch konserviert. Der Verein «Freunde des Fieseler Storch» besitzt heute (2019) eine Morane-Saulnier MS.505 mit der Immatrikulation HB-EGJ, der die Kennung A-96 zugeteilt wurde.
A-97	Fieseler Fi 156 C-3/trop Storch	8063/1943	19.03.1943	31.12.1962	-	Am Morgen des 19.03.1943 starteten drei Fieseler Fi 156 der deutschen Luftwaffe in München-Riem (D) mit Ziel Bari (I). Die erste, schnellere Maschine hatte die beiden anderen schnell abgehängt. Für die zwei Piloten der Fi 156 C-3 CN+EL und der TI+VR war es der erste Flug über die Alpen. Beide bewunderten ausgiebig das Panorama. So verpassten sie die geplante Route über den Brenner. Dem Inn folgend, flogen sie in die Schweiz ein. Da sie im Blindflug nicht ausgebildet waren, gab es für sie keine Möglichkeit, die Wolkendecke zu durchstossen. Die beiden Piloten hatten die Orientierung verloren. Durch Leuchtsignale beim

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Flugplatz Samedan (GR) wurden beide Störche zur Landung aufgefordert. Da sich kaum mehr Treibstoff in den Tanks befand und um sich nach dem Standort zu erkundigen, landeten sie um 11.45 Uhr und 11.50 Uhr auf dem unbekannten Flugfeld, worauf die Besatzungen interniert wurden. Alle Personen führten Tropenausrüstungen mit und waren bewaffnet. In einer Maschine wurde eine Mappe mit wertvollen Dokumenten sichergestellt. Die beiden Störche wurden den Deutschen 1944 von der Schweizer Fliegertruppe abgekauft. Die in Kassel (D) gebaute CN+EL mit der Seriennummer 8063/1943 erwies sich als brandneu und erhielt die Kennung A-97. Dass dieser Storch dreieinhalb Jahre später zusammen mit der A-100 – zu diesem Zeitpunkt als HB-ARU zivil immatrikuliert – bei der Gauligletscher-Rettungsaktion Weltruhr erlangen würde, konnte sich damals niemand vorstellen. Erst am 31.12.1962 wurde das Flugzeug ausgemustert und ab 1965 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt. Am 19.11.2015 wurde der A-97 vom Museumshimmel geholt, demontiert und nach Krosno in Polen zur Firma Aero-Kros transportiert, wo die Maschine gründlich überholt wurde. Am 04.11.2016 absolvierte sie ihren zweiten Jungfernflug. Dazu erhielt sie provisorisch die polnische Immatrikulation SP-YRX. Danach wurde sie demontiert und nach Dübendorf transportiert, wo sie ab 2017 als HB-EHJ zusammen mit dem Storch A-99 HB-EJJ für Rundflüge eingesetzt wurde. Beide Störche waren mit Replika-Skiern ausgerüstet und konnten für Gletscherlandungen verwendet werden. Zum 70-jährigen Gauligletscherrettungs-Jubiläum hätte der A-97 im November 2016 ab dem Militärflugplatz Meiringen anlässlich eines Gedenkanlasses fliegen sollen. Der Storch und sein Pilot wären dazu bereit gewesen, aber das ungünstige Wetter mit Föhnsturm und zu wenig Schnee auf dem Gletscher verhinderte den Gedenkflug. Der Verein «Freunde des Fieseler Storch» aus Oetwil am See, unweit von Zürich, sammelte alte «Störche» und hatte sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, mit einem der beteiligten Originalflugzeuge auf Skiern auf dem Gauligletscher zu landen und so an die Rettungstat am Gauli zu erinnern. Ab April 2021 wurde die A-97 im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf in der Halle 8 ausgestellt. Am 19.05.2021 wurde die HB-EHJ im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Sie ist als A-97 im Air Force Center Dübendorf endgültig gelandet. Das zivile Kennzeichen HB-EHJ trägt sie im Museum zusätzlich zu A-97 trotz der Deregistrierung immer noch.
A-98	Fieseler Fi 156 C-3/trop Storch	1144	19.03.1943	20.07.1948	-	Am Morgen des 19.03.1943 starteten drei Fieseler Fi 156 der deutschen Luftwaffe in München-Riem (D) mit Ziel Bari (I). Die erste, schnellere Maschine hatte die beiden anderen schnell abgehängt. Für die zwei Piloten der Fi 156C-3 CN+EL und der TI+VR war es der erste Flug über die Alpen. Beide bewunderten ausgiebig das Panorama. So verpassten sie die geplante Route über den Brenner. Dem Inn folgend, flogen sie in die Schweiz ein. Da sie im Blindflug nicht ausgebildet waren, gab es für sie keine Möglichkeit, die Wolkendecke zu durchstossen. Die beiden Piloten hatten die Orientierung verloren. Durch Leuchtsignale beim Flugplatz Samedan (GR) wurden beide Störche zur Landung aufgefordert. Da sich kaum mehr Treibstoff in den Tanks befand und um sich nach dem Standort zu erkundigen, landeten sie um 11.45 Uhr und 11.50 Uhr auf dem unbekannten Flugfeld, worauf die Besatzungen interniert wurden. Alle Personen führten Tropenausrüstungen mit und waren bewaffnet. In einer Maschine wurde eine Mappe mit wertvollen Dokumenten sichergestellt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die beiden Störche wurden den Deutschen 1944 von der Schweizer Fliegertruppe abgekauft. Die im Gegensatz zur A-97 von Morane-Saulnier in Puteaux (F) gebaute, ebenfalls brand-neue Ti+VR mit der Seriennummer 1144 erhielt die Kennung A-98. Doch er flog nur kurze Zeit bei der Armee. Am 20.07.1948 kollidierte dieser Fi 156C nach dem Start in Samedan kurz vor dem Dschimels-Sattel beim Albulapass mit dem Boden. Die beschädigte Maschine wurde nicht mehr aufgebaut. Der Pilot Oblt Kurt Sempert blieb unverletzt. 2019 flog in der Schweiz wieder eine A-98, und zwar die 1945 gebaute Morane-Saulnier M.S.505 Criquet (Werk-Nr. 263) vom Verein «Freunde des Fieseler Storch» von Reiner Vondruska († 29.02.2020) mit der zivilen Immatrikulation HB-EIJ, der originalen Bemalung der Fliegertruppe. Am 31.12.2020 wurde die Immatrikulation HB-EIJ von Renata Vondruska jedoch wieder gelöscht.
A-99*	Fieseler Fi 156 C Storch * Erste Zuteilung A-99 für Fi 156	4299	12.06.1943	31.12.1962	-	Die Ostschweizerische Aero-Gesellschaft aus St. Gallen erwarb diesen Storch. Diese Fi 156C erreichte im Frühjahr 1939 Altenrhein (SG) und wurde als HB-ARU registriert. Im November des gleichen Jahres wurde die HB-ARU bereits für das Lande-Training auf Skiern von der Armee gemietet. Die zivile Registration wurde beibehalten, auf den Tragflächen jedoch durch die runden Hoheitszeichen ersetzt. So flog dieser Storch mit einem silbergrauen Anstrich und einer roten Motorhaube auch für die Fliegertruppe. Am 12.06.1943 requirierte die Fliegertruppe diesen Fieseler Storch und er erhielt die militärische Kennung A-99 und einen rotweissen Neutralitäts-Balken am Rumpf und an den Flügeln. Im Sommer 1945 ging er wieder als HB-ARU zurück an ihren zivilen Besitzer. Im November 1946 kam dieser Storch bei der spektakulären Gauligletscher-Aktion zum Einsatz. Nach der Liquidation der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft übernahm die Fliegertruppe den Storch am 13.12.1950 definitiv. Verwendet wurde jedoch die Kennung A-96, da die ehemalige A-99 inzwischen vergeben war. Dass aber die Nummer A-96 im Jahr 1944 auch schon einmal für die Stinson L-5 Sentinel verwendet wurde, scheint man damals übersehen zu haben. Weitere Details zu diesem Storch siehe bei der A-96. Im Frühjahr 2021 verbleibt in der Schweiz als einziges Exemplar vom Typ Morane-Saulnier M.S.505 Criquet nur noch die 1946 gebaute HB-EJJ als A-99 mit der Werk-Nr. 590/5 im Luftfahrzeugregister. Eigentümerin und Halterin war zuletzt Renata Vondruska, Zumikon. Die HB-EJJ war in Sitterdorf (TG) stationiert, doch sie hat die Maschine im Frühling 2021 nach Deutschland verkauft. Die HB-EJJ wurde am 28.04.2021 aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht.
A-99*	Fieseler Fi 156 C Storch Morane-Saulnier M.S.500 Criquet * Zweite Zuteilung A-99 für M.S.500	770	13.04.1948	31.12.1962	-	Von Morane-Saulnier wurde 1948 diese fabrikneue M.S.500 Criquet beschafft. Sie stammte noch aus jener Produktion, die mit dem Argus-Triebwerk ausgerüstet war. Ihre Kennung A-99 wurde zwischen 1943 und 1945 schon einmal für die A-96 verwendet. Bei einem Belastungstest 1962 kam es wegen Leimzersetzung zum Bruch der Flügel, und die A-99 wurde verschrottet. 2017 flog in der Schweiz die in Puteaux (F) gebaute Morane-Saulnier M.S.505 Criquet von Reiner Vondruska († 29.02.2020) mit der zivilen Immatrikulation HB-EJJ und dem Neutrali-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						täts-Anstrich der Fliegertruppe und der Kennung A-99. Anstelle der Originalmotors wurde diesem Criquet ein 0-540 Lycoming-Motor eingebaut. Er war seit 2014 im Besitz von Reiner Vondruska vom Verein «Freunde des Fieseler Storch». Ab 2017 sollten mit ihr, zusammen mit der A-97 HB-EHJ, Rundflüge ab Dübendorf (ZH) angeboten werden. Beide Störche sind mit Replika-Skiern ausgerüstet und können für Gletscherlandungen verwendet werden. Am 31.07.2017 kam es in Maur (ZH) zu einem Landeunfall mit der A-99 der «Freunde des Fieseler Storch». Das Flugzeug wurde dabei erheblich beschädigt. Weder Pilot noch Passagierin wurden bei diesem Unfall verletzt.
A-100	Fieseler Fi 156 C-3 Storch	1685/1944	08.05.1945	31.12.1962	-	Am 08.05.1945 landete die Fi 156C-3 RN+VJ der deutschen Luftwaffe um 19.10 Uhr nach einem Nonstopflug aus Ungarn kommend im Kanton Graubünden nahe des Churer Gaswerks. Drei Personen, der 29-jährige Unteroffizier Albert Nill, Obergefreiter Peter Borst und Gefreiter Manfred Reichardt entstieg dem arg zerschlagenen Flugzeug. Die Besatzung war mit einer Maschinenpistole und zwei Pistolen bewaffnet. Die Furcht vor der vorrückenden Roten Armee trieb das im ungarisch-österreichischen Raum stationierte Trio zur abenteuerlichen Flucht in die Schweiz. Dieser Storch war das allerletzte ausländische Flugzeug, welches während des Zweiten Weltkriegs in die Schweiz einflog. Nach dem Krieg wurde dieser Storch, der von Morane-Saulnier im französischen Puteaux gefertigt und im April 1944 an die deutsche Luftwaffe ausgeliefert wurde, Deutschland abgekauft und kam als A-100 zur Fliegertruppe. Sie wurde bis 1962 eingesetzt, unter anderem auch als Schleppflugzeug für die WLM-1 Segelflugzeuge. Jeder zukünftige Vampire-Pilot absolvierte zwischen 1949 und 1952 vor seinem ersten Jet-Flug mindestens acht Segelflugzeug-Landungen als Umgewöhnung auf die Bugradlandungen mit der De Havilland D.H.100 Vampire. Die A-100 wurde als letzter aller Störche der Fliegertruppe ausgemustert und gehört heute (2018) zum Bestand des FLIEGER FLAB MUSEUMs in Dübendorf (ZH). Ab Oktober 2017 war die A-100 anlässlich der Ausstellung «Die Schweiz fliegt» 2018/19 leihweise im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern zu bewundern, wo sie den Bereich Gebirgsrettung bereicherte und an den Beginn der Flugrettung im November 1946 auf dem Gauligletscher erinnerte. Die A-100 war – zu diesem Zeitpunkt als HB-ARU zivil immatrikuliert – zusammen mit der A-97 massgeblich an der Rettung der Besatzung der abgestürzten Douglas C-53 Skytrooper der USAAF beteiligt.
A-101 bis A-106	Pilatus PC-21	-	05.2008	aktiv	6	Die Kennungen A-101 bis A-128 wurden in den 1940er-Jahren bereits für die Pilatus P-2 vergeben. Die sechs Maschinen und das dazugehörige bodenbasierte Trainingssystem kommen im Rahmen des neuartigen «Jetpiloten-Ausbildungssystems» (JEPAS) zum Einsatz, welches das vorgängige System mit den 20 Jets British Aerospace Hawk Mk. 66 ersetzte. Auf Ende 2002 wurde die ganze Hawk-Flotte ausgemustert. Am 20.07.2007 startete der HB-HYA mit der Werk-Nummer 103 zu seinem Erstflug. Es ist der erste PC-21 Prototyp für die Schweizer Luftwaffe, der später das militärische Kennzeichen A-101 erhielt. Der Typ wird von einem Triebwerk Pratt & Whitney Canada PT6A-68B mit

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						1200 kW Leistung und einem Hartzell 5-Blatt-Propeller angetrieben. Die zweite Maschine machte am 23.08.2007 den Jungfernflug und wurde, wie schon der erste PC-21, auch am 06.07.2007 zivil als HB-HYB eingetragen. Im Mai 2008 wurde mit dem A-101 der erste von sechs mit dem Rüstungsprogramm 2006 (RP06) bestellten Schulflugzeugen PC-21 an die Luftwaffe übergeben. Die Pilotenklasse 2004 (PK04) war die erste, die nach dem revolutionären Trainingskonzept ausgebildet wurde. Das moderne Cockpit-Layout, das zum Beispiel das Training von Luftkampf-Szenarien mit einem simulierten Radar erlaubt, eröffnete ganz neue Möglichkeiten. Und das auf einem Hochleistungs-Turboprop mit, verglichen mit einem Jet, deutlich niedrigeren Werten bei Kosten, Verbrauch und Emissionen. Es war ein Novum, als sich die Schweizer Luftwaffe dazu entschied, ihren Pilotennachwuchs direkt von diesem Pilatus-Turboprop-Trainer auf die F/A-18-Hochleistungskampfflugzeuge umsteigen zu lassen. Zwei weitere PC-21 (A-107 und A-108) wurden der Luftwaffe am 12.04.2012 übergeben. Ende 2014 startete die Luftwaffe zusammen mit der Armasuisse das Werterhaltungsprojekt PC-21, damit die Flugzeuge bis 2035 einsatzbereit bleiben. Ein Vogelschlag hatte den PC-21 mit der Kennung A-102 als Prototypen für das Werterhaltungsprogramm qualifiziert. Die Entwicklung und Herstellung von diesem Prototyp beanspruchten zwei Jahre. Er startete am 14.09.2018 zum Erstflug mit neuem Equipment, das unter anderem aktualisierte VHF/UHF-Funksysteme, einen verbesserten Missionscomputer, Radarhöhenmesser, ein neues Sauerstoffsystem, bessere Bildschirme, Luft-Boden-Trainingsmöglichkeiten, eingebaute LED-Technik für Landescheinwerfer und Positionslichter und den Ersatz veralteter Komponenten vorsieht. Die markanteste Modifikation im Programm betreffen den Einbau zweier Kollisionswarnsysteme: Das «Military Traffic Awareness System» (MTAS) zeigt andere Flugzeuge an, das «Terrain Awareness and Warning System» (TAWS) schützt vor dem Gelände. Via Head-up-Display warnt das TAWS den Piloten frühzeitig vor Hindernissen. Mit der Armeebotschaft, respektive dem Rüstungsprogramm 2020 (RP20) wurde das Werterhaltungsprogramm PC-21 unter der Bezeichnung «Aktualisierung der P-21 Flotte» dem Parlament vorgelegt und am 23.09.2020 verabschiedet. Während zweier Jahre wurden die verbleibenden sieben Flugzeuge sequenziell serialisiert. Das letzte Flugzeug wurde schliesslich im November 2022 modifiziert und die neue Konfiguration im Mai 2023 von der Military Aviation Authority MAA (militärische Luftfahrtbehörde) zugelassen. Im Anschluss an den Flugzeugumbau wurde das bodenbasierte Trainingssystem modifiziert. Das Werterhaltungsprogramm für JEPAS PC-21 wurde im Oktober 2023 abgeschlossen. Ende 2024 wurde bekannt, dass mit dem «PC-21 Solo Display» ein neues Vorführelement aufgenommen wird. Es soll an ausgewählten Anlässen auftreten. Dafür sistiert die Luftwaffe per 1. Januar 2025 das «F/A-18 Swiss Hornet Solo Display» und verzichtet künftig auf die «Swiss Parawings».
A-101	Pilatus PC-21	103	05.2008	aktiv	-	Am 20.07.2007 startete diese 2007 gebaute und am 06.07.2007 zivil als HB-HYA eingetragene Maschine zu ihrem Erstflug. Sie ist der erste PC-21 Prototyp für die Schweizer Luftwaffe, der später das militärische Kennzeichen A-101 erhielt. Am 03.07.2008 wurde das Flugzeug im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister deregistriert. Im Mai 2008 (oder bereits am 30.04.2008?) wurde mit dem A-101 der erste von sechs mit

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						dem Rüstungsprogramm 2006 (RP06) bestellten PC-21 an die Luftwaffe übergeben.
A-102	Pilatus PC-21	104	2008	aktiv	-	Am 23.08.2007 startete diese 2007 gebaute und am 06.07.2007 zivil als HB-HYB eingetragene Maschine zu ihrem Erstflug. Am 03.07.2008 wurde das Flugzeug im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister deregistriert. Der PC-21 erhielt für die Übergabe an die Luftwaffe (am 30.04.2008?) die militärische Kennung A-102 . Ein Vogelschlag hatte den PC-21 A-102 als Prototypen für das 2014 gestartete Werterhaltungsprogramm qualifiziert. Dieser Prototyp absolvierte am 14.09.2018 den Erstflug mit dem neuen Equipment. Details zum Programm siehe oben bei der Flotte.
A-103	Pilatus PC-21	105	30.04.2008	aktiv	-	
A-104	Pilatus PC-21	106	30.04.2008	aktiv	-	
A-105	Pilatus PC-21	107	30.04.2008	aktiv	-	Am 28.11.2023 ca. um 14.45 Uhr verunfallte die A-105 auf dem Militärflugplatz Emmen (LU) bei der Landung. Das Flugzeug kam von der Piste ab. Die beiden Piloten – Fluglehrer und Flugschüler – konnten die Maschine mit dem Schleudersitz verlassen. Das Flugzeug kam beschädigt in der Wiese zum Stillstand. Einer der beiden Piloten wurde zur Kontrolle ins Spital gebracht. Der Turboprop-Trainer befand sich nach einem Ausbildungsflug im Rahmen der Pilotenschule der Luftwaffe. Zusammen mit einem zweiten PC-21 befand er sich auf dem Rückflug nach Emmen. Der Hersteller der Maschine, die Firma Pilatus Flugzeugwerke AG in Stans (NW) trifft technischen Abklärungen in Bezug auf eine mögliche Reparatur der A-105 . Bis zu diesem Zeitpunkt musste die Luftwaffe keine schwereren Unfälle mit Pilatus PC-21 verzeichnen.
A-106	Pilatus PC-21	108	30.04.2008	aktiv	-	
A-107 und A-108	Pilatus PC-21	-	12.04.2012	aktiv	2	Die Kennungen A-101 bis A-128 wurden in den 1940er-Jahren bereits für die Pilatus P-2 vergeben. Die Erfahrungen nach der Ausbildung der ersten Jetpilotenklasse (PK04) mit vier Jetpiloten-Anwärtern und sechs PC-21 Flugzeugen zeigten, dass eine Ausbildung von sechs bis acht Jetpiloten-Anwärtern pro Jahr bei gleichbleibender Anzahl PC-21 nur mit Einschränkungen möglich ist. Es wurden deshalb mit dem Rüstungsprogramm 2010 (RP10) zwei weitere PC-21 beschafft und am 12.04.2012 der Luftwaffe übergeben.
A-107	Pilatus PC-21	153	12.4.2012	aktiv	-	
A-108	Pilatus PC-21	154	12.4.2012	aktiv	-	
A-101	Pilatus P-2/01	20	11.10.1945	21.05.1981	1	Der erste P-2-Prototyp. Die Maschine erhielt ab 1968 die neue Kennung U-101 . Hinweis: Auch der am 09.06.1948 an die Fliegertruppe abgelieferte P-2/04 Prototyp mit der Werknummer 21 erhielt die gleiche Kennung U-101 . Er wurde jedoch nach einem Landeunfall am 31.12.1962 liquidiert. Nachdem sich die Schweiz lange, aber erfolglos um den Lizenzbau des italienischen Trainingsflugzeuges Ambrosini SAI.7T (ursprünglich war der Typ als Version SAI.7 ein Rennflugzeug) und dem deutschen Schulflugzeug Arado Ar 96B bemüht hatte, entschloss man sich bei der erst im Dezember 1939 gegründeten Pilatus Flugzeugwerke AG, auf eigenes Risiko

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						hin ein neues Trainingsflugzeug für die Schweizer Flugwaffe zu entwickeln. Zu Beginn der 1940er-Jahre entwickelte der technische Direktor und Chefkonstrukteur Henri Fierz schliesslich den P-2. Ein erster Vorentwurf wurde dem Militärdepartement bereits im November 1942 übergeben und fand die Zustimmung der massgebenden Personen. Mit dem Bau des Prototyps wurde Ende 1943 begonnen. Am 27.04.1945 startete Horst Siegfried mit dem P-2/01, dem im gleichen Jahr als HB-GAB zivil immatrikulierten P-2-Prototyp vom Werkflugplatz in Stans (NW) zum erfolgreichen Erstflug. Das Flugzeug hat Pilatus auf eigene Kosten gebaut. Die Maschine war wie die späteren Serienflugzeuge P-2/05 und P-2/06 mit einem Triebwerk vom Typ Argus As 410-A2 motorisiert. Vom 11.10.1945 bis 15.11.1945 stand der Prototyp bereits mit der zugeteilten militärischen Kennung A-101 der Fliegertruppe für eine Kurzerprobung zur Verfügung. Insgesamt wurden während dieser Zeit 40 Flugstunden absolviert. Die Maschine wurde dann von der Flugwaffe definitiv übernommen. Der P-2 prägte in der Folge als P-2/05 und P-2/06 mehr als 30 Jahre lang als Standard-Trainingsflugzeug die schweizerische Fliegertruppe.
A-102	Pilatus P-2/03 Umgebaut zum P-2/06	22	30.12.1947	11.09.1957	1	Zweiter Prototyp. Nach der Liquidation der Dewoitine-D.27-Flugzeugserie wurden etliche betriebsbereite Motoren vom Typ Hispano-Suiza HS-57 12 Mb frei. Um abzuklären, ob diese Motoren für eine P-2-Baureihe verwendet werden könnten, wurden je ein Prototyp P-2/03 als reines Schulflugzeug und ein Prototyp P-2/04 U-101 als Trainingsflugzeug gebaut. Da bei den vorgesehenen HS-Motoren nur ein Mg- und ein Drehzahlmesser-Antrieb vorhanden waren, wurden zwei Motoren mit einem Zwischengetriebe für den Antrieb der Hydraulikpumpe, des Generators und des Propellerreglers versehen. Die Triebwerke erhielten dabei die neue Typenbezeichnung HS-57 12 Mb-S (nach anderen Quellen Hispano-Suiza 12Y-57 Mb-S). Der von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Lizenz produzierte Zwölfzylinder-V-Motor gab zwar mit 500 PS eine vergleichbare Nennleistung ab, doch war das Triebwerk wesentlich schwerer als der Argus-Motor vom Typ As 410-A2, der im P-2/01 und den Versionen P-2/05 und P-2/06 eingebaut war. Da es ausserdem mit Flüssigkeit gekühlt wurde, musste unter dem Hinterrumpf ein Kühler angeordnet werden. Die beiden Prototypen A-102 und U-101 wurden Ende 1947 und im Juni 1948 an die Fliegertruppe abgegeben. Da die kopplastigen Flugzeuge jedoch prekäre Flugeigenschaften aufwiesen und andererseits die Lieferung der Argus-Motoren inzwischen aus der Tschechoslowakei gesichert war, blieb es bei den beiden Prototypen, die jedoch nur von routinierten Fluglehrern geflogen wurden. Vom 22.10 bis 15.12.1948 stand die A-102 trotzdem noch zusätzlich für eine vertiefte Truppenerprobung zur Verfügung. Doch die Flugeigenschaften und die Flugleistungen befriedigten definitiv nicht, so dass der P-2/03-Prototyp zum grössten Teil nur noch von den Fluglehrern in den Fliegerschulen als Verbindungsflugzeug verwendet wurde. Wahrscheinlich trug diese Maschine zuerst die Bezeichnung P-2/02. Erst die Versuche mit dem Motor Hispano-Suiza HS-57-Mb-S führten dann offenbar zur neuen Typenbezeichnung

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Nummer s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						P-2/03. Als P-2/02 wurde schliesslich die Bruchzelle U-102 bezeichnet. Dieser P-2/03 wurde im Oktober 1948 zu der mit einem Maschinengewehr und zwei Bombenrechen ausgerüsteten Version P-2/06 weiterentwickelt. Die Maschine stand von 1948 bis 1957 im Einsatz. Notlandung kurz nach dem Start am 11.09.1957 in Bönigen (BE) beim Militärflugplatz Interlaken infolge Motorversagen. Pilot war Fw T. von der Direktion der Militärflugplätze (DMT), eingeteilt bei der FI St 19. Das Flugzeug wurde bei dieser Bruchlandung in ungünstigem Gelände mittelschwer beschädigt. Auf eine Reparatur des P-2 musste verzichtet werden, das für diesen Typ die entsprechenden Ersatzteile fehlten. Nach den Untersuchungen musste angenommen werden, dass während des Flugs der Brennstoffhahn aus irgendwelchem Grund von der Stellung «Auf» in die Stellung «Zu» geriet. Ein mit HB-RAW zivil immatrikulierter P-2/06 erhielt später die (für diese Maschine falsche) militärische Kennung A-102 und das originale Farbleid des P-2 Prototyps HB-GAB. Dieser P-2/06 startete am 06.04.1998 nach einer aufwändigen Revision von 1500 Arbeitsstunden in Bex (VD) zu seinem zweiten Erstflug. Später wurde das Bemalungsschema «japanisiert», und im April 2009 erfolgte die Löschung im schweizerischen Luftfahrzeugregister. Bei der HB-RAW handelte es sich effektiv um die U-132. Weitere Informationen sind dort zu finden.
A-103 bis A-128	Pilatus P-2/05	-	-	-	-	→ U-103 bis U-128 1. Serie. Die neue Kennung U- wurde für diese Maschinen 1965 eingeführt.
A-106	Pilatus P-2/05	26	13.10.1947	30.05.1981	-	Anlässlich von Landeübungen am Doppelsteuer mit Oblt. Peter Sterchi als Fluglehrer und Kpl. Louis Paschoud als Pilotenschüler mussten diese mit dem P-2 A-106 infolge Motorpanne ausserhalb des Flugplatzes Payerne (VD) am 07.06.1949 eine Notlandung mit eingezogenem Fahrwerk vornehmen. Als Ursache der Motorpanne wurde ein Pleuelschraubenbruch festgestellt, wodurch der Motor derart beschädigt wurde, dass eine Reparatur nicht mehr in Frage kam.
A-112	Pilatus P-2/05	32	27.11.1947	13.05.1948	-	Absturz am 13.05.1948 um ca. 08.40 Uhr beim Flugplatz Locarno-Magadino (TI) im Schilf am Ufer des Lago Maggiore zwischen den Mündungen von Ticino und Verzasca. Der Flugschüler Kpl Willy Kiene startete mit dem Cheflehrer Maj i Gst Pista Hitz auf der Nordpiste Richtung See. Ein Kontrollflug mit Notlandungen und aussergewöhnlichen Fluglagen war vorgesehen. Doch die Übung misslang, die beiden Piloten kamen beim Aufprall ums Leben.
A-201 bis A-215	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	-	23.11.1938	1959	15	Ankauf aus Deutschland zum Stückpreis von 31'500 Reichsmark. Die Ablieferung erfolgte von 23.11.1938 bis 04.08.1939. Der vehementen Bitte der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) vom April 1939 nach zehn weiteren Exemplaren musste die Bayerische Flugzeugwerke Regensburg GmbH eine klare Absage erteilen. Der von der NSDAP geadelte «Nationalsozialistische Musterbetrieb» war nicht einmal in der Lage, den kolossalen Eigenbedarf der deutschen Luftwaffe zu decken. Wollte die Fliegertruppe die schmerzliche Lücke in der Fortgeschritten-Schulung schliessen, musste sie wohl oder übel andere Anbieter ins Spiel bringen. Als schlechte Alternative bestellte die KTA schliesslich in Italien noch zwei Nardi FN.315, siehe A-290 und A-291. Inklusive einer requirierten und zweier internierten Bf 108 gehörten zwischen dem 23.11.1938 und dem 27.04.1945 total 18 Taifuns zum Bestand der Fliegertruppe.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die Bf 108B-1 Taifun wurden im Zweiten Weltkrieg eingesetzt, um hochrangige Offiziere in der Schweiz von A nach B zu bringen. General Henri Guisan hatte den 300 km/h schnellen Taifun oft und gerne benützt, oftmals pilotiert von seinem persönlichen Adjutanten, Hauptmann im Generalstab Walo Hörning. Die Bf 108 wurden von einem Argus As 10E/3 Motor angetrieben. Die Flugzeuge blieben bis 1959 als Fortgeschrittenentrainer und als schnelles Kurier- und Verbindungsflugzeug im Einsatz. Nach der Ausserdienststellung aller Bf 108B (A-201 bis A-218) wegen Ermüdungserscheinungen ging die A-208 ins Bayerische-Flugmuseum. Drei weitere Einheiten sowie zwei Motoren wurden als Ausstellungsobjekte zurückbehalten. Alle übrigen Taifun wurden liquidiert. Je nach Quelle nicht klar ist, ob die Ausserdienststellung der restlichen, zu diesem Zeitpunkt noch flugtüchtigen Taifun-Flotte bereits im September 1959 erfolgte, oder erst am 31.12.1959. Letzteres dürfte möglicherweise einfach das offizielle Datum sein. Dieser Typ wird in einigen Quellen, insbesondere in der Schweiz, fälschlicherweise mit Me 108 (oder Me-108) vermerkt, obschon das Reichsluftfahrtministerium (RLM) die Typen Bf 108 Taifun, Bf 109 und Bf 110 auch nach 1938 (der Gründung der Messerschmitt AG) nicht mit dem Kürzel «Me» bezeichnete. Aber in der Schweiz wurde, auch in militärischen Dokumenten immer «Me» verwendet. Für diese Dokumentation hat sich der Verfasser der Liste aber für die «offizielle» Typenbezeichnung entschieden. Weitere Details dazu siehe Fachliteratur.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-201	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	1988	23.11.1938	31.12.1959	-	Die Maschine mit Baujahr 1938 wurde am 23.11.1938 bei Messerschmitt in Regensburg-Prüfening als erste Taifun übernommen. Kurze Zeit später erfolgte aber bereits eine Handänderung: Am 24.12.1938 wurde sie den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun überschrieben und für Auslandsflüge als HB-HEB zivil betrieben. Nach dem 30.03.1940 ist sie mit grösster Wahrscheinlichkeit wieder mit ihrer ursprünglichen Fliegertruppen-Registrierung zur Truppe gestossen. Bei dieser Maschine (und der A-202) fehlten die typischen Zierstreifen am Rumpf. Nach ihrer Ausserdienststellung hing sie mit der Kennung A-201 (jetzt aber mit Zierstreifen am Rumpf) jahrelang zusammen mit dem Bucker Bü 131 B Jungmann A-67 und dem kleinen Eigenbauflugzeug Mignet HM-14 Pou-du-Ciel (Himmelslaus) HB-SUR als Attraktion im Shopping-Center im Terminal B vom Flughafen Zürich, wie ein Foto von 1989 zeigt. Anfang 2002 ging die Taifun zur mehrjährigen Restaurierung zur Stiftung AMPA in Lausanne (VD). Am 28.03.2011 wurde die wieder flugtüchtige Maschine im alten Militäransicht und als A-201 (mit den Zierstreifen am Rumpf) wieder als HB-HEB im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Standort Lausanne-La Blécherette. Am 14.08.2014 erfolgte im Register eine Handänderung zur FMPA Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique / AMPA Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique, Lausanne und neu der Association «charlie's heavy», Sullens (VD), als Mithalterin. Am 12.05.2024 nahm die A-201 / HB-HEB an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind.
A-202	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	1989	23.11.1938	17.02.1956	-	Am 23.11.1938 bei Messerschmitt in Regensburg-Prüfening übernommen. Am 20.02.1939 erfolgte bereits eine Handänderung: sie wurde als zweite Taifun den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun überschrieben und für Auslandsflüge als HB-HEK zivil betrieben. Nach dem 31. März 1940 ist sie bis zur Ausserdienststellung und Verschrottung im Jahr 1956 wieder mit ihrer ursprünglichen Fliegertruppen-Registrierung A-202 geflogen. Bei dieser Maschine (und der A-201) fehlen die typischen Zierstreifen am Rumpf.
A-203	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	1926	25.01.1939	21.07.1956	-	Am 21.07.1956 wurde sie nach einem Landeunfall in Buochs (NW) ausgemustert und später verschrottet.
A-204	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	200?	25.01.1939	07.08.1946	-	Am 07.08.1946 ereignete sich der einzige wirklich schwere Zwischenfall mit einem Taifun, als der 20-jährige Korporal Ernst Hablützel beim unerlaubten Tiefflug 23 Meter über Grund die Kabel einer Transportseilbahn in Trubschachen (BE) in der Nähe des Bahnhofs rammte. Der Offiziersanwärter und der als Passagier mitfliegende 21-jährige Korporal Robert Arthur Knecht waren auf der Stelle tot, die Trümmer der Maschine über einen weiten Umkreis verteilt. Am 07.08.2016 wurde dort anlässlich einer Feier eine vom Postangestellten Hans Peter Tschanz aus Schüpbach (BE) organisierte Gedenktafel eingeweiht.
A-205	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	2003	25.01.1939	17.02.1956	-	Am 10.06.1941 hatte es eine Bruchlandung auf dem Flughafen Bern-Belp gegeben, nach der die Maschine wieder repariert worden war. Am 17.02.1956 wurde sie ausgemustert und verschrottet.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-206	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	2048	06.07.1939	28.06.1957	-	Am 06.09.1944 gab es einen interessanten Vorfall, als die Maschine bei einem Start mit Pilot Hauptmann Viktor Hug in Ems (GR) ein Propellerblatt verlor. Bei der anschliessenden Notlandung von in der Nähe von Ems wurde der gesamte Bugbereich des Taifuns abgeschert. Nach langer Reparatur kam die Maschine wieder zurück in den Truppendienst. Zusammenstoss der A-206 mit der Fokker C.V-E C-315 am 23.02.1945 um 15.52 Uhr beim Flugplatz Payerne (VD/FR), ca. 1,5 km westlich der Halle 2, zwischen Morens und Montbrelloz, Gebiet «Sur la Fontaine». Die UeG-Besatzung der Fokker, Pilot Wm Werner Forster und Kpl Erwin von Arb (RMitr/SchlM) wurde beim Aufprall sofort getötet. Der Pilot der Messerschmitt konnte auf dem Flugplatz eine Bruchlandung vornehmen. Am 28.06.1957 wurde die Taifun nach einer Bauchlandung in Dübendorf (ZH) abgeschrieben und später verschrottet.
A-207	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	20??	06.07.1939	17.02.1956	-	Am 17.02.1956 wurde sie ausgemustert und danach verschrottet.
A-208	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	2064	07.07.1939	31.12.1959	-	Sie wurde am 07.07.1939 (als HB-EKU) im Messerschmitt Werk Regensburg abgenommen. Im Jahr 1960 ging dieses Flugzeug zu Ausstellungszwecken an Prof. Dr. Willy Messerschmitt für das Bayerische-Flugmuseum in Augsburg (D). Bis auf die Kennzeichen noch mit dem schweizerischen Originalanstrich stand die A-208 im Jahre 1975 vor der Messerschmitt-Hauptverwaltung in Augsburg-Haunstetten, wie ein Foto zeigt. Heute (2002) ist sie als D-IOIO einer Vorkriegs Bf 108 mit einem für die Bf 108 üblichen Werksbemalung in Elfenbein ein schmuckes Ausstellungsstück der EADS in Augsburg.
A-209	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	2083	06.07.1939	31.12.1959	-	Bei dieser Maschine fehlten zumindest zeitweise die dunkelblauen Zierstreifen am Rumpf, wie ein Foto, das in Dübendorf (ZH) aufgenommen wurde, zeigt. Möglicherweise war der Anstrich zu diesem Zeitpunkt das werkseigene hellgrau über alles, anstatt Elfenbein. Der Taifun kollabierte am 11. Oktober 1945 mit Major Viktor Hug am Steuer auf dem Flugfeld Buochs (NW) das linke Fahrwerksbein. Die A-209 gehört heute (2013) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-210	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	2084	06.07.1939	31.12.1959	-	Ihren letzten Flug führte dieser Taifun bereits 1958 aus, insgesamt hat sie weniger als 1500 Stunden in der Luft verbracht. Wie Recherchen von Christoph Kugler vom Dezember 2024 zeigten, brachte nach der Ausserdienststellung vom 31.12.1959 ein Lastwagen 5 Tonnen samt Anhänger der Direktion der Militärflugplätze (DMP) Betriebsgruppe Dübendorf (ZH) die nicht mehr flugbereite Bf 108 B-1 Taifun A-210 als Geschenk zum Kinderdorf Pestalozzi in Trogen (AR), wo das Flugzeug zum Entzücken der Kinder am 30.09.1960 auf ihrem Spielplatz zusammengebaut und aufgestellt wurde. Man bezeichnete diese für die Spielplätze abgegebenen, abgeschriebenen Taifun in den recherchierten DMP-Dokumenten jeweils als «Manipulierflugzeuge» oder auch als «Robinson-Flugzeuge». Doch dies war nicht die erste Taifun, die dort installiert wurde, denn bereits am 05.10.1956 wurde die Bf 108 D-1 A-218 an die gleiche Stelle zum Spielen angeliefert. Wie der Dorfleiter, der Berner Primarlehrer Arthur Bill der DMP am 02.12.1959 schrieb, hatte dieser erste Taifun jedoch vor allem unter der Witterung, dann aber auch durch die «Behandlung» verschiedener Kindergruppen in den drei Jahren seit dem Aufstellen doch stark gelitten. Bill machte deshalb vom Angebot der DMP Gebrauch, die A-218 durch den A-210 ersetzen zu lassen. Doch die A-210 hielt nicht so lange durch, sie litt durch die rege Benützung ebenfalls stark, so dass Oberstlt Bill den Antrag stellte, die Maschine entfernen und liquidieren zu dürfen. Mit Brief vom 12.06.1962 erteilte die DMP die Bewilligung zur Liquidation. Das Flugzeug wurde noch im gleichen Monat Juni 1962 durch den Altmaterialhändler Otto Keller aus Herblingen (SH) abgeholt, wo die Taifun auch hätte eingeschmolzen werden können. Doch «verflüssigt» wurde die Bf 108 B-1 Taifun A-210 dann offenbar nicht. Was die Firma Otto Keller in den Folgejahren mit dem Flugzeug machte, ist dem Verfasser dieser Liste nicht bekannt. Da gibt es offene Fragen. Wie aber ein Hinweis im Flugzeug später preisgab, wurde es in der damaligen Abteilung für Militärflugplätze (AMF) unter der Leitung von J. Gehring 1974 wieder instand gestellt. Aufgeführt ist als Datum der 15.03.1974. Anschliessend wurde diese Messerschmitt im Juni 1974 dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern übergeben, wo sie lange Jahre in der Halle Luft- und Raumfahrt ausgestellt war. Zumindest 2007 war sie dort noch ausgestellt. Da sich das Verkehrshaus aber von militärischen Ausstellungsobjekten trennen wollte, konnte Max Vogel-sang vor geraumer Zeit die A-210 übernehmen, sie gehört seither ihm. Die Bf 108 B-1 war nie zivil immatrikuliert und wird in den 2020er-Jahren in seiner Werkstatt in Wohlen (AG) flug-tüchtig restauriert. Das Cockpit der Taifun A-210 scheint von der am 28.06.1957 in Dübendorf bei einem Landeunfall beschädigten A-206 zu stammen, weil «Appel Radio 206» aufgeführt ist.
A-211	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	2085	01.08.1939	31.12.1959	-	Am 31.12.1959 wurde sie ausgemustert und danach verschrottet.
A-212	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	2086	01.08.1939	09.1959	-	Um nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs Flüge ins Ausland zu vereinfachen, liess die Fliegertruppe die A-212 ab 25.07.1946 mit der zivilen Immatrikulation HB-HOL versehen, die sie bis zu ihrer Ausserdienststellung im September 1959 beibehielt. Danach gab es unterschiedliche und widersprüchliche Geschichten über die weitere Historie dieser Bf 108B. Angeblich sei die A-212 und die A-216 (Info-Stand 2007) im MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich) ausgestellt gewesen. Das MEAC ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD). 2016 wird von

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						sicherer Quelle (ex Staff-Mitglied «Clin d'Ailes») bekannt, dass es zwar in Montélimar zwei Bf 108 Taifun (mit Renault Motoren) gebe, dass diese aber nicht dem Museum, sondern privat einem Arzt gehören. Ausserdem sei gesichert, dass diese beiden Maschinen nie der Schweizer Luftwaffe gehört haben. Auf der Website axis.classicwings.com gibt es ein Bild, das angeblich die A-212 (Werk-Nr. 2086), respektive nur noch deren Rumpf als Wrack in Königswinter (D) zeigen soll. Nach anderen Quellen (Arvid Kersten) wurde diese A-212 jedoch einer Kinderpsychiatrischen Einrichtung in St. Gallen geschenkt. Vermutlich wurde diese nicht bestätigte Angabe aber mit der Schenkung der A-218 an das Kinderdorf Pestalozzi in Trogen (AR) verwechselt. Es gebe nach der gleichen Quelle (Arvid Kersten) diese A-212 mit der Werk-Nr. 2086 heute (2014) immer noch, sie sei 1981 im schlechten Zustand für CHF 300 an Messerschmitt verkauft worden, wo sie seither auf die Restaurierung warte. Schliesslich gab es wieder neue Fakten: Im Luftfahrtmagazin «Klassiker der Lüfte» 2/2017 wurde die von Dirk Bende in seiner Meisterwerkstatt LTB Bende in Bonn-Hangelar komplett restaurierte Bf 108B-1 mit der Werk-Nr. 2086 und der Immatrikulation D-EOIO in einem kurzen Artikel vorgestellt. Sie hat am 18.10.2016 einen inoffiziellen Erstflug durchgeführt. Es handle sich um eine ehemalige Maschine der Schweizer Fliegertruppe. Auch im Magazin «Flugzeug Classic» 3/2017 wird die Restauration und die Geschichte des gleichen Flugzeuges in einem vierseitigen Artikel präsentiert. Zwei kurze Werksflüge werden hier auf den 16.10.2016 datiert. Der erste längere Erstflug mit Josef Ecker am Steuer, fand schliesslich am 23.11.2016 in Bonn-Hangelar statt. Am 24.11.2016 präsentierte man das Flugzeug dann der Öffentlichkeit. Der Oldtimer-Enthusiast Wolfgang Panhuber hatte zu diesem Zeitpunkt das Flugzeug von Bende bereits erworben. Heimatflugplatz ist seither Wels in Oberösterreich. Auch in diesem Artikel wird bestätigt, dass es sich bei der D-EOIO um die ehemalige A-212 der Schweizer Fliegertruppe mit der Werk-Nr. 2086 handelt. Was nach der Ausserdienststellung geschah, sei unklar. Sie war in einer Art «Dornröschenschlaf» in Südfrankreich gefangen, bis Dirk Bende sie weckte. Er erwarb die Bf 108B-1 und begann 2013 mit der Restaurierung in seiner Meisterwerkstatt LTB Bende, die bis Herbst 2016 dauerte. Die Taifun erhielt im eigenen Betrieb auch einen grundüberholten Argus As 10C Motor.
A-213	Messerschmitt Bf 108 B Taifun	2087	01.08.1939	17.02.1956	-	Am 17.02.1956 wurde sie ausgemustert und danach verschrottet.
A-214	Messerschmitt Bf 108 B Taifun	2088	01.08.1939	31.12.1959	-	Am 27.01.1953 absolvierte der Feldmarschall Montgomery mit einem Schweizer Piloten mit diesem Taifun einen Alpenflug, der ihn unter anderem über Jungfrau, Matterhorn und Mont Blanc führte. Am 31.12.1959 wurde diese Bf 108B ausgemustert und danach verschrottet.
A-215	Messerschmitt Bf 108 B Taifun	2089	04.08.1939	17.02.1956	-	Am 17.02.1956 wurde sie ausgemustert und danach verschrottet.
A-216	Messerschmitt Bf 108 B Taifun	1129	07.08.1942	17.02.1956	1	Am 07.08.1942 vom Schweizer Eigentümer requiriert. Vorher, seit 07.06.1939 als HB-EKU immatrikuliert. Der Taifun gehörte dem Direktor der SKF Kugellagerwerke, Max Friedler in Zürich. Um nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs Flüge ins Ausland zu vereinfachen, liess die Fliegertruppe die A-216 ab Sommer 1946 mit der zivilen Immatrikulation HB-HOM versehen, die sie mit grösster Wahrscheinlichkeit bis zu ihrer Ausserdienststellung beibehielt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Angeblich sei die A-212 und die A-216 (Info-Stand 2007) im MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich) ausgestellt gewesen. Das MEAC ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD). 2016 wird von sicherer Quelle (ex Staff-Mitglied «Clin d'Ailes») bekannt, dass es zwar in Montélimar zwei Bf 108 Taifun (mit Renault Motoren) gebe, dass diese aber nicht dem Museum, sondern privat einem Arzt gehören. Ausserdem sei gesichert, dass diese beiden Maschinen nie der Schweizer Luftwaffe gehört haben. Dies würde auch durch andere Quellen bestätigt, wonach die A-216 am 17.02.1956 ausgemustert und danach verschrottet wurde.
A-217 und A-218	Messerschmitt Bf 108 B Taifun	-	1945	1957	2	Interniert. Nach dem Kriegsende wurden beide Flugzeuge über die alliierte Kontrollkommission erworben.
A-217	Messerschmitt Bf 108 B-1 Taifun	1691	20.04.1945	15.01.1953	-	Diese ungarische Bf 108B-1 mit dem Stammkennzeichen L5+AB und Baujahr 1938 gehörte zuletzt dem Stab der Kampfgruppen zur besonderen Verwendung 5 (K.Gr.z.b.V. 5) und landete am 20.04.1945 um 18.26 Uhr mit fahnenflüchtiger Besatzung, dem Piloten Leutnant Gyula Nagy, einem Unteroffizier und der Frau des Piloten, die kurz vor dem Start in Raffelding bei Linz (A) noch in die Maschine eingestiegen war, auf dem Militärflugplatz Payerne (VD). Sie wollten dem sinnlosen Krieg entfliehen und in die Schweiz fliehen. Ihre Angst vor amerikanischen Jägern war sehr gross. So flog Nagy die Maschine praktisch während der ganzen Strecke sehr tief über dem Boden. Kaum hatten sie den Schweizer Luftraum erreicht, wurden die Flüchtlinge von Schweizer Jägern aufgegriffen und nach Payerne begleitet. Die Maschine trug zum Zeitpunkt der Flucht noch die deutschen Kennzeichen der bereits im Herbst 1944 aufgelösten Ergänzungstransportgruppe. Eine Umbemalung mit königlich ungarischen Hoheitskennzeichen hat aber in den Wirren des Krieges nicht mehr stattgefunden. Nach der Übernahme durch die Fliegertruppe erhielt sie die militärische Kennung A-217 zugeteilt. Nach Kriegsende wurde das Flugzeug über die alliierte Kontrollkommission erworben. Dieser Taifun stürzte am 15.01.1953 um 15.43 Uhr beim in der Nähe von Brienz (BE) gelegenen Weiler Kielholz, in rund vier Kilometer Entfernung vom Militärflugplatz Meiringen ab. Der Motor seines Taifun setzte wegen einer Panne plötzlich aus, die Maschine prallte schliesslich in Rückenlage ins südliche Aareufer und kam fast ganz unter Wasser zu liegen. Oberst Sigmund Eggenberger, promovierter Instruktionsoffizier, UeG-Pilot und Kdt FI Rgt 3 kam beim Absturz augenblicklich ums Leben. Das Flugzeug wurde abgeschrieben und verschrottet.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-218	Messerschmitt Bf 108 D-1 Taifun	5061	27.04.1945	17.02.1956	-	Die Maschine der deutschen Luftwaffe war bei der Landung mit fahnenflüchtiger vierköpfiger Besatzung am 27.04.1945 um 17.40 Uhr in Emmen (LU) vollgepackt mit Hausrat. Die Familie wollte durch diese Flucht der alliierten Gefangenschaft entkommen. Die Messerschmitt war am Nachmittag in Schongau (D) gestartet. Die mit dem Stammkennzeichen CL+CE versehene Bf 108 D-1 war in Wüstentarnung gehalten. Die im Jahre 1943 bei SNCAN in Les Mureaux (westlich von Paris) gebaute Maschine befand sich in einem denkbar schlechten Zustand, wurde allerdings nach einer Instandsetzung als A-218 von der Fliegertruppe übernommen. Nach Kriegsende wurde das Flugzeug über die alliierte Kontrollkommission erworben. Diese Bf 108 D-1 unterschied sich von den von der Fliegertruppe vor dem Kriege erworbenen Bf 108 B-1 durch einen Verstellpropeller des Typs Me VP 8 und ein von 12 auf 24 Volt umgerüsteten Bordnetz. Wie Recherchen von Christoph Kugler vom Dezember 2024 zeigten, brachte nach der Ausserdienststellung vom 17.02.1956 ein Lastwagen der Direktion der Militärflugplätze (DMP) Betriebsgruppe Dübendorf noch im gleichen Jahr die nicht mehr flugbereite Bf 108 D-1 Taifun A-218 samt den Bordakten als Geschenk zum Kinderdorf Pestalozzi in Trogen (AR), wo das Flugzeug zum Entzücken der Kinder am 05.10.1956 auf ihrem Spielplatz aufgestellt wurde. Wie der Dorfleiter, der Berner Primarlehrer Arthur Bill der DMP am 02.12.1959 schrieb, hatte der Taifun vor allem unter der Witterung, dann aber auch durch die «Behandlung» verschiedener Kindergruppen in den drei Jahren seit dem Aufstellen doch stark gelitten. Es waren vor allem Ferienkolonie-Gruppen, die besonders aktiv am Zerstörungsprozess beteiligt waren. Bill machte deshalb vom Angebot der DMP Gebrauch, die A-218 durch einen anderen Taifun ersetzen zu lassen. Am 30.09.1960 wurde die Ersatzmaschine A-210 wiederum von der DMP Betr.-Gr. Dübendorf mit einem Lastwagen 5 Tonnen samt Anhänger nach Trogen transportiert und dort wieder zusammengebaut. Die A-218 wurde gleichentags demontiert und im Austausch zur Liquidation nach Dübendorf zurück transportiert. Man bezeichnete diese für die Spielplätze abgegebenen, abgeschriebenen Taifun in den recherchierten DMP-Dokumenten jeweils als «Manipulierflugzeuge» oder auch als «Robinson-Flugzeuge».
A-250	Bücker Bü 181 B-1 Bestmann	5002	11.10.1944	10.11.1945	1	Diese Bü 181 wurde Mitte Juli 1942 vom Werkspiloten Josef Beier von Berlin an die Doflug (später FFA) in Altenrhein (SG) überflogen und abgeliefert. Am 13.08.1942 wurde sie als HB-EBI zivil immatrikuliert. Die von der Fliegertruppe am 11.10.1944 requirierte Maschine wurde als Anfänger-Schulflugzeug erprobt. Gleichzeitig erhielt die Maschine den am 15.09.1944 für alle Flugzeuge der Fliegertruppe eingeführten Neutralitätsanstrich. Dieser bestand aus je zwei roten und weissen Bändern auf den Tragflächen sowie am Rumpfhinterteil. Am 11.12.1945 überstellte die Fliegertruppe die Bü 181 wieder an die Doflug. Das Flugzeug verfügte zuerst über einen Hirth-Motor, im Januar 1950 erfolgte ein Umbau auf einen Boxermotor vom Typ Continental C-145-2 von 145 PS. Am 30.09.1970 wurde die Immatrikulation vom letzten Eigentümer Richard Thurin gelöscht.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-251 bis A-256	Bücker Bü 181 Bestmann	-	1944	01.01.1956	6	Internierte Flugzeuge. Die Bü 181 wurden bei der deutschen Luftwaffe als Schul- und Verbindungsflugzeug eingesetzt. In den letzten Kriegswochen wurden diese Maschinen auch zur Panzerbekämpfung eingesetzt. Dazu wurden sie mit einer Abschussvorrichtung für vier Panzerfäuste um- und ausgerüstet. Eine regelrechte Fluchtwelle von Bestmann der deutschen Luftwaffe setzte kurz vor dem endgültigen Kollaps des Tausendjährigen Reichs ein. Zwischen 04.04.1944 und April 1945 landeten sieben Bü 181 in der Schweiz, sechs von ihnen wurden von der Schweizer Fliegertruppe übernommen und am Ende des Krieges von der Eidgenossenschaft gekauft. Die Weigerung der Schweiz, Deserteure samt ihrem Fluggerät ans Dritte Reich auszuliefern, sorgte für eine massive Verstimmung zwischen Bern und Berlin. Nur die erste Bü 181 C-1, die am 04.04.1944 bei Bonfol (JU) niederging, durfte nach Deutschland zurückkehren. Der junge Pilot, der in Luxeuil (F) zu seinem dritten Alleinflug mit Ziel Lion (F) startete, verlor auf dem Rückflug die Orientierung. Im festen Glauben, über dem besetzten Frankreich zu sein, suchte der 19-jährige Sebastian Alkofer zur Standortbestimmung einen geeigneten Landeplatz. Die sechs übernommenen Bü 181 standen ab 1945 bis Ende 1955 als Schulflugzeuge bei der Fliegertruppe im Einsatz. Sie kränkelten aber an einer fürs Hochgebirge kaum tauglichen Motorenleistung. Wegen der Zersetzung des bei der Holzkonstruktion verwendeten Leimes wurden 1956 alle Exemplare ausgemustert und verschrottet.
A-251	Bücker Bü 181 B-1 Bestmann	110 273	17.08.1944	01.01.1956	-	Diese Bü 181 SJ+SS der deutschen Luftwaffe landete am 17.08.1944 um 08.40 Uhr aus Osten kommend kurz nach dem Überfliegen der Grenze zwischen Kartoffeln und Rüben auf einer Wiese zwischen den Feldern bei Biel-Benken (BL) in der Nähe von Basel. Diese Bücker eröffnete den Reigen der insgesamt sechs fahnenflüchtige Bestmann, die sich während des Zweiten Weltkriegs in die Schweiz absetzten. Der Pilot, ein 23-jähriger Unteroffizier mit angeblichem Namen Werner Schott bat umgehend um Internierung in der Schweiz. Er gab an, von der Gestapo während längerer Zeit in Haft gesetzt worden zu sein. Die Bücker der Flugzeug-Fliegerschule A 2, stationiert in Strassburg-Polygon, war sehr schlecht gewartet. Es wurden vom Schweizer Armeeflugzeugpark mehrere Schäden im Bepannstoff sowie eine gebrochene Scheibe in der Kabinenverglasung festgestellt. Die Triebwerke zeigten auch alle Merkmale eines mangelhaften Unterhalts. Vor dem Überflug durch einen Schweizer Piloten nach Bern-Belp am 18.08.1944 wurden dem Flugzeug unterseitig Schweizer Kennzeichen und zwei weisse Bänder um den Rumpf aufgemalt. Die Deutsche Gesandtschaft in Bern enttarnte den Piloten wenig später als einen gewissen Kloschinsky und pochte umgehend auf seine Auslieferung – samt Bestmann notabene. Dieses Ansinnen lehnten die Eidgenossen ab, was einen Paradigmenwechsel bedeutete: Erstmals seit Kriegsbeginn weigerte sich Mutter Helvetia, ein unbewaffnetes Schulflugzeug dem Dritten Reich zurückzugeben. Die Maschine wurde 1956 ausgemustert und nach der Liquidation angeblich verschrottet. Eine A-251 gehört allerdings heute (2021) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Dübendorf (ZH). Es handelt sich dabei um die ehemalige, in Deutschland mit D-EDOC imatrikulierte Bü 181B-1 mit Baujahr 1944 und der Werknummer 25027 aus schwedischer Fabrikation. Sie wurde am 04.03.1983 aus Mannheim nach Dübendorf überflogen und vom Fliegermuseum übernommen. Danach wurde sie als A-251 gekennzeichnet und mit dem Neutralitätsanstrich versehen. Als Austauschobjekt wurde dafür gleichentags der Bucker Bü 133C Jungmeister mit der Kennung U-63 , gesteuert von Hans Dittes nach Mannheim überflogen und die Maschine kam in der Folge in ein deutsches Museum.
A-252	Bücker Bü 181 B-1 Bestmann	210 324	26.10.1944	01.01.1956	-	Der erfahrene 49-jährige Pilot und Fluglehrer Benedikt «Benno» Jehle flüchtete in die Schweiz, weil er befürchtete, in den Volkssturm eingezogen zu werden. Kaum war die retende Schweizer Grenze überquert, sorgte eine auf einer Wiese aufgescheuchte Viehherde am 26.10.1944 um 17.15 Uhr dafür, dass der Landeversuch der Bü 181 PE+UX der deutschen Luftwaffe bei Waldkirch-Ronwil (SG) in der Gegend westlich von Rorschach misslang. So musste er seine frisch instandgesetzte, praktisch neue Bucker über ein angrenzendes Waldstück hinwegziehen. Dabei starb der Motor ab und führte zu einer unsanften Landung. Die einbrechende Dunkelheit liess ihn einen Zaun übersehen. Als der Pilot darüber rollte, knickte das Fahrwerk weg und die Maschine kam auf dem Bauch zum Stillstand. Das Missgeschick verarbeitete auch den Propeller zu Kleinholz und führte zum Holmbruch an der rechten Tragfläche. Bereits einen Tag später begann die Schweizer Fliegertruppe mit der Bergung der notgelandeten Maschine. Per Bahn gelangte die Bü 181 von Gossau zur Reparatur nach Dübendorf (ZH). Das Flugzeug wurde als A-252 in die Schweizer Fliegertruppe übernommen. Benedikt Jehle nannte, während der Zwischenkriegsjahre eine Sportfliegerschule sein Eigen, das der Münchner auf massiven Druck des Reichsluftfahrtministeriums (RLM) im Jahre 1938 an die Hansa Flugdienst GmbH veräussern musste. Mit der Flucht wollte Jehle also auch eine alte Rechnung mit den Nazis begleichen. Die Maschine wurde am 01.01.1956 ausgemustert und nach der Liquidation verschrottet.
A-253	Bücker Bü 181 C-1 Bestmann	502 118	12.04.1945	01.01.1956	-	Dieser Bü 181 der deutschen Luftwaffe mit dem Stammkennzeichen CU+KE startete am 10.04.1945 auf seiner Basis Magdeburg (D) in Richtung Schweiz und landete am 12.04.1945 um 09.06 Uhr in der Nähe von Bürglen (TG). Die Maschine war mit einer grossen 10 am Bug und am Leitwerk gekennzeichnet. Der aus Tuttlingen stammende Unteroffizier Karl Werner Graf, er war Fluglehrer und Ingenieur, erhielt den Befehl, alle Flugzeuge auf den umliegenden Flugplätzen zu überfliegen, da sich amerikanische Truppen näherten und bereits die Stadt eingenommen hatten. Im Cockpit entschloss sich der Pilot zur Umsetzung seines lange gehegten Fluchtplanes. Im Fichtelgebirge musste er aufgrund einbrechender Dunkelheit landen und auf einem Bauernhof übernachten. Am übernächsten Morgen startete der gebürtige Konstanzer wieder, überquerte den Bodensee und flog zwischen Rorschach und Romanshorn in die Schweiz ein. Er wollte in St. Gallen landen. Der ausgehende Treibstoff zwang ihn allerdings zur Notlandung auf einer Wiese bei Bürglen. Graf riss sofort die Grad- und Parteizeichen von seiner Uniform und wollte den Bucker in Brand setzen. Und er machte sich daran, mit einem Taschenmesser die Hakenkreuze aus der Stoffbespannung des Seitenleitwerks zu schneiden. Die herbeigeeilte Be-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						völkerung und die sofort ausgerückte Landjägereinheit unter dem Kommando von Wachtmeister Mäder hinderte ihn daran. Das schlecht gewartete Flugzeug wurde einen Tag später bereits mit der Schweizer Kennung A-253 nach Dübendorf (ZH) überflogen. Der Pilot wurde interniert und der Bü 181C-1 von der Fliegertruppe übernommen. Die Maschine wurde nach der Liquidation verschrottet.
A-254	Bücker Bü 181 C-2 Bestmann	502 167	18.04.1945	01.01.1956	-	Diese Panzerfaust Bü 181 C-2 der 3. Panzerjagdstaffel der deutschen Luftwaffe landete am 18.04.1945 in Dübendorf (ZH). Hakenkreuz und Stamm-Kennzeichen auf dem Rumpf waren überstrichen und unleserlich. Als die Abenddämmerung am 18.04.1945 über dem Flugplatz von Kaufbeuren im Allgäu (D) hereinbrach, war die Stunde der beiden je 24-jährigen Deserteure Unteroffizier Hans Ficker und Werner Diermayer gekommen: Die beiden Fluglehrer waren kriegsmüde und wollten nicht für Volk und Führer den Heldentod sterben. Ficker startete ihre Bestmann, flog im Tiefflug Richtung Schweiz und landeten 90 Minuten später, um 20.57 Uhr in Dübendorf. Diese Bü 181 C-2, die bei den Deutschen an den Tragflächen zur Aufnahme von insgesamt vier Panzerfaust 100 modifiziert worden war, gelangte schliesslich als A-254 zur Fliegertruppe, bei der es nicht ohne Blessuren abging: Während einer harten Landung am 22.03.1946 auf dem Militärflugplatz Buochs (NW) kollabierte das Hauptfahrwerk. Der Pilot Oberleutnant Rageth blieb bei dieser Havarie unverletzt. Die Maschine wurde nach der Liquidation verschrottet.
A-255	Bücker Bü 181 B-1 Bestmann	210 141	26.04.1945	01.01.1956	-	Dieser Bü 181 mit dem Stamm-Kennzeichen TP+WO der deutschen Luftwaffe landete am 26.04.1945, von Oberleutnant Werner Stoll allein gesteuert, kurz nach Einbruch der Dämmerung um 21.00 Uhr zusammen und gleichzeitig mit einer zweiten Bestmann (siehe unten) bei Oberriet (SG) im Rheintal, zirka 8 km östlich von Appenzell. Beide Flugzeuge kamen zwischen Dornbirn und Feldkirch über die Grenze. Nach anderen Quellen sei der Code TP+WC (oder TP+WD) gewesen, aber in einer «Übernahme-Bescheinigung» vom 15.03.1945 für diesen Bücker mit der Werk-Nummer 210 141, ausgestellt für den Piloten Oberleutnant Werner Stoll, ist TP+WO eingetragen. Wahrscheinlich ist also, dass TP+WC der A-256 zugeordnet werden kann, so, wie dies auch Dani Egger in seinem 2018 erschienenen Buch «1939-1945 Fremde Flugzeuge in der Schweiz» tut. In seinem Werk ist auch die erwähnte «Übernahme-Bescheinigung» abgebildet. Stoll, Engelbrecht und Nüsken (siehe unten), waren alle der 4. Gruppe des Jagdgeschwaders 53 zugeteilt, das im bayrischen Kettenschwang, rund 25 Kilometer südwestlich von Landsberg, lag. Der technische Zustand der Maschine von Stoll bewerteten die Eidgenossen als schlecht und machten die mangelhafte Wartung dafür verantwortlich. Trotzdem wurde der Bestmann am 26.04.1945 als A-255 von der Schweizer Luftwaffe übernommen. Die A-255 wurde am 01.01.1956 ausgemustert und nach der Liquidation verschrottet.
A-256	Bücker Bü 181 B-1 Bestmann	110 215	26.04.1945	01.01.1956	-	Dieser Bü 181 der deutschen Luftwaffe landete am 26.04.1945 mit Feldwebel Joachim Engelbrecht und Obergefreiter Kurt Nüsken an Bord kurz nach Einbruch der Dämmerung um

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						21.00 Uhr zusammen und gleichzeitig mit einer zweiten Bestmann (TP+WO, siehe oben) bei Oberriet (SG) im Rheintal, zirka 8 km östlich von Appenzell. Beide Flugzeuge kamen zwischen Dornbirn und Feldkirch über die Grenze. Auf der Maschine der beiden Deserteure Engelbrecht und Nüsken waren zwar keine Stammkennzeichen aufgemalt, aber es gibt Hinweise (siehe oben) auf den Code TP+WC für diesen Bucker. Stoll (siehe oben), Engelbrecht und Nüsken waren alle der 4. Gruppe des Jagdgeschwaders 53 zugeteilt, das im bayrischen Kettenschwang, rund 25 Kilometer südwestlich von Landsberg, lag. Beide zur Fahnenflucht in die Schweiz benutzten Bü 181 waren am 15.03.1945 auf dem Flugplatz von Stuttgart-Echterdingen in den Besitz des Jagdgeschwaders 53 gelangt. Das Flugzeug von Engelbrecht und Nüsken übernahm das RLM fabrikneu am 04.08.1943 von den Bucker-Werken in Berlin-Rangsdorf und teilte dem Bucker (gemäss Hans-Heiri Stapfer im Cockpit 4/2020) für die Lieferung an die deutsche Luftwaffe das Stammkennzeichen PD+PK zu. Sie wurde möglicherweise dann bei der Truppe in TP+WC geändert. Allerdings gibt das fragmentarisch der Nachwelt erhaltene Bordbuch der PD+PK geballte Rätsel auf: Da sind bereits am 29.03.1945 ein «Flug in die Schweiz» von 1,5 Stunden Dauer sowie kurze Hupfer von Oberriet nach Altenrhein vermerkt. Diese Aktivitäten sind mit einem offiziellen Luftwaffe-Stempel abgesegnet. Der letzte Flug mit der PD+PK vor ihrer Flucht in die Schweiz lässt sich am 07.04.1945 nachweisen. Die Maschine wurde als A-256 von der Schweizer Fliegertruppe übernommen. Am 06.03.1947 krachte sie während eines Rollmanövers in Dübendorf gegen die Ju 52/3m g4e A-703, konnte aber repariert werden. Am 01.01.1956 wurde sie ausgemustert und nach der Liquidation verschrottet. Seit dem ersten Testflug vom 10.08.2016 fliegt in der Schweiz eine bei der Firma Bitz-Flugzeugbau in Augsburg (D) ab 2009 zusammen mit Albert Zeller, der die Maschine 2007 nach drei verschiedenen Vorbesitzern und einem Landeunfall für seine APPAIR Appenzell übernommen hat, als vorzüglich total restaurierte Bü 181B-1 mit der bereits am 08.03.2011 eingetragenen zivilen Immatrikulation HB-USA als A-256. Sie wird seit 2017 ab dem Flugplatz Sitterdorf (TG) geflogen. Die Maschine ist aktuell (2025) in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bucker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Um mit ihr zu fliegen, muss sie jeweils demontiert und zum Flugplatz Sitterdorf transportiert werden, denn eine Piste gibt es im hügeligen Teufen nicht. Dieser Bü 181B-1 mit der Serial-Nr. 25093 war ursprünglich von 1946 bis 1954 bei der schwedischen Luftwaffe, der «Flygvapnet» im Einsatz und wurde bei Hägglund & Söner in Schweden in Lizenz gebaut. Es handelt sich also nicht um die originale A-256 der Schweizer Luftwaffe, ihre Neutralitätsbemalung entspricht aber exakt dieser Maschine. Ab 1955 flog dieser Bestmann in Deutschland, bevor er 1960 im Tausch mit einer Nord 1000 (HB-IKI des Luftamtes, einem in Frankreich bei der SNCAN gebauten Messerschmitt Bf 108 Taifun) in die Schweiz kam und in Bern stationiert wurde, erstmals zivil immatrikuliert als HB-USA.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-290 und A-291	Nardi FN.315	-	1944	1948	1	Fortgeschrittenen-Trainer / Verbindungsflugzeug. Ankauf aus Italien. Die für die Fortgeschrittenenschulung in zwei Exemplaren geordnete Nardi FN.315 gehört zum wohl dunkelsten Kapitel schweizerischer Beschaffungspolitik am Vorabend des Zweiten Weltkriegs. Damit die Unerfahreneren in den Reihen der Schweizer Fliegertruppe die Messerschmitt Bf 109 E bändigen konnten, stand ein valables und schnell zu beschaffendes Schulflugzeug ganz oben auf der Einkaufsliste der Schweizer Fliegertruppe. Die Kriegstechnischen Abteilung (KTA) hätte gerne weitere 10 Messerschmitt Bf 108 B-1 Tailfun bestellt, aber eine Lieferung war kriegsbedingt wegen dem kolossalen Eigenbedarf der deutschen Luftwaffe nicht möglich. Der KTA-Testpilot Hauptmann Hans Rüetschi hatte im Mai 1939 Gelegenheit, eine Nardi FN.315 zu fliegen. Er liess kein gutes Haar an der Maschine und bemängelte mehrere kritische Punkte. Aber die KTA hielt an der Nardi fest und erteilte im Juni 1939 dem Mailänder Flugzeugbauer eine Order für zwei Musterflugzeuge. Dies, obschon sich auch die Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr energisch für eine Nichtbeschaffung des Modells einsetzte. Im Frühjahr 1940 unterzeichnete die KTA einen Vertrag mit dem in Mailand-Linate domizilierten Nardi-Werk. Die Beschaffung stand von Anfang an unter einem schlechten Stern: Bereits während des Abnahmeflugs am 1. Juni 1940 stürzte der A-291 ab. Im Verlauf des Juni 1940 wurde die verbleibende Nardi FN.315 mit der Kennung A-290 nach Thun (BE) überflogen. Wegen gravierenden Mängeln kam sie bei der Fliegertruppe gar nie für ihre vorgesehene Aufgabe zum Einsatz, sondern nur spärlich für kurze Zeit als Verbindungsflugzeug. Selbst «alte Hasen» liessen lieber die Finger von dieser Maschine, die sehr problematische Flugeigenschaften besass. Nach dem Nardi-Debakel liebäugelte die Fliegertruppe mit der Arado Ar 96B als neuem Fortgeschrittenen-Trainer, aber auch diese Maschine blieb für die Schweiz ein Luftschloss.
A-290	Nardi FN.315	11	15.11.1944	11.4.1948	-	Nach dem Absturz der A-291 während des Abnahmeflugs wurde im Verlauf des Juni 1940 die verbleibende Nardi FN.315 mit der Kennung A-290 nach Thun überflogen. Die langwierigen Untersuchungen, Versuchsflüge und vorzunehmenden Änderungen wegen dem Absturz der zweiten Maschine verzögerten die Abgabe an die Truppe, so dass das Flugzeug A-290 erst 1944 übernommen werden konnte. Nach einer Serie von Modifikationen bei der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W Thun) wegen den gravierenden Mängeln kam sie sporadisch, aber nur spärlich als Verbindungsflugzeug bei der Fliegertruppe zum Einsatz. Im November 1944 verfügte die Fliegertruppe das unwiderrufliche Grounding dieses Einzelgängers. Die FN.315 verkam für fast vier Jahre zu einer verstaubenden Hangar-Queen. Die FN.315 A-290 wurde im März 1948 an Francis Debrot verkauft und erhielt am 30.03.1948 die zivile Immatikulation HB-DEF. Am 24.08.1949 veräusserte Debrot die Maschine dem in Silvaplana wohnhaften Auslandschweizers Lodovico Wild. Nach dieser erneuten Handänderung kehrte die Maschine dank dem Ingenieur Lodovico Wild, der seinen Wohnsitz nach Mailand verlegte, wieder ins Herstellerland zurück und die Nardi erhielt am 29.02.1952 die neue Immatikulation I-VILD.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-291	Nardi FN.315	12	-	-	-	Bereits während des Abnahmeflugs am 1. Juni 1940 bei den Nardi-Werken stürzte der Fort-geschrittenen-Trainer über Mailand-Linate (I) ab. Die von Hptm Hans Rüetschi pilotierte A-291 zerschellte wegen einem kapitalen Motorenschaden nach einem ungebremsten Sturzflug am Boden und erlitt einen Totalschaden. Rüetschi erlitt beträchtliche Verletzungen, konnte aber nach seiner Genesung wieder in den Flugdienst zurückkehren.
A-701 bis A-703	Junkers Ju 52/3m g4e	-	1939	1981	3	Für die Beobachterausbildung wurden Anfang 1939 in Deutschland drei Ju 52/3m zur Verwendung als «fliegende Hörsäle» bestellt. Die drei Maschinen wurden bei Junkers Flugzeugbau im Stammwerk Dessau hergestellt und am 04.10.1939 an das Schweizer Militär verkauft. Schon am 05.10.1939, kurz nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, sollte die Überführung in die Schweiz stattfinden, infolge schlechten Wetters musste jedoch in Nürnberg eine Zwischenlandung durchgeführt werden. Erst vier Tage später erfolgte dann der Weiterflug über Friedrichshafen und Altenrhein nach Dübendorf (ZH). Offizielle Übergabe war dann am 10.10.1939. Die A-701 wurde nach anderen Quellen allerdings bereits am 20.09.1939 in die Schweiz überflogen. Für den Ferry-flight (Überflugsflug) erhielten die Flugzeuge deutsche Immatrikulationen, die bei den drei Maschinen erwähnt sind. Die Ju 52/3m wurden im Krieg auch eingesetzt, um hochrangige Offiziere in der Schweiz von A nach B zu bringen. Das tägliche Brot der Ju 52/3m waren aber auch Transporte aller Art, der Bogen spannte sich vom Absetzen von Fallschirmspringern über die Versorgung von Almbauern mit Heu oder dem Abholen von Düsentriebwerken beim Hersteller. Die drei Junkers waren in Dübendorf im Hangar 9 (der Halle der ehemaligen Ad Astra Aero AG) untergebracht. Die Schweizer Ju 52/3m erfuhren im Verlauf ihres langjährigen Einsatzes bei der Fliegertruppe verschiedene Modifikationen. So wurden nach dem Kriegsende der hinter dem Fahrwerk angeordnete Abwehrstand und das auf der Rumpf-Oberseite montierte Maschinengewehr ausgebaut. Anfänglich mussten die Motoren mühsam durch handbetriebene Schwungradanlasser in Betrieb gesetzt werden, doch wurden später normale elektrische Anlasser eingebaut. Eine ins Auge springende Änderung betraf die Räder des Hauptfahrwerkes. Da die ursprünglichen Felgen mit ihren schmalen Rädern häufig Ermüdungserscheinungen zeigten, ersetzten die Dübendorfer Spezialisten das Originalfahrwerk durch jenes der französischen Lizenzversion, die mit kleineren und breiteren Pneus der Douglas DC-3 ausgerüstet waren. Das Heckrad wurde von den Schweizer De Havilland D.H.100 Vampire übernommen. Mit dem Ausscheiden der letzten zweisitzigen Kampfflugzeuge C-3603 (1953) und C-3604 (1956) erübrigte sich die Beobachterausbildung, so dass alle drei Ju 52/3m g4e hauptsächlich für Transportaufgaben und zur Ausbildung von Fallschirmspringern verwendet wurden. Ab Ende der Fünfzigerjahre wirkten die drei Schweizer Ju 52 in mehreren Spielfilmen und Fernsehserien mit, wie z.B. in «Hunde wollt ihr ewig leben» (1959), der Stauffenberg Attentat Film «Operation Walküre» mit Tom Cruise (2008) oder in der WDR-Fernsehserie «Zwei himmlische Töchter» von 1978. Am 12.02.1992 flog eine Ju 52 der JU-AIR von Dübendorf nach Prag (damals CSSR). Sie wurde dort mit den Originalfarben und Abzeichen der damaligen deutschen Luftwaffe übermalt, um für Aufnahmen des Films «Stalingrad» auf dem Flugplatz in Hradcany eingesetzt zu werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nach der Ausserdienststellung bei der FF Trp im Jahr 1981 erhielten sie die zivilen Immatrikulationen HB-HOP, HB-HOS, und HB-HOT. Die beiden erstgenannten Maschinen wurden seit 1983 und bis 2018 von der im Jahre 1982 gegründeten JU-AIR mit Domizil im AIR FORCE CENTER in Dübendorf geflogen. Die HB-HOT flog seit 1985 für die JU-AIR (Absturz 2018). Eigentümerin von zwei der drei ausgemusterten Junkers-Flugzeuge blieb trotz der Übernahme durch die JU-AIR, die zum Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) gehört, bis heute (2023) die Luftwaffe, also die Eidgenossenschaft. Nur die HB-HOS gehörte anfangs 2020 dem VFL, bevor sie Mitte 2020 zu einem symbolischen Betrag von 1 Franken an Dieter Morszeck verkauft wurde. Er hat gefordert, dass ihm die Maschine übertragen wird, damit diese von ihm finanziert grundüberholt werden könne. Neuer Eigentümer und Halter der HB-HOS wurde deshalb am 28.05.2020 die 2018 gegründete Junkers Flugzeugwerke AG. Die JU-AIR war die letzte Fluggesellschaft der Welt, welche die berühmte «Tante Ju» bis 2018 in einem schon fast regelmässigen Flugplan eingesetzt hatte. 1997 kam noch eine vierte Junkers Ju 52/3m (HB-HOY, Düsseldorf Express) zur Flotte der JU-AIR. Die HB-HOY war bis im Dezember 1990 mit der Immatrikulation D-CIAK auf der Terrasse des Flughafens Düsseldorf im Freien ausgestellt. Es handelt sich bei dieser Maschine mit Baujahr 1949 und der Werks-Nr. 96 um eine CASA 352L aus spanischer Lizenzproduktion. Spanien baute bis 1957 insgesamt 170 CASA 352L mit ENMASA Beta E9C Motoren mit einer Leistung von 750 PS (Lizenz BMW 132) für ihre Ejército del Aire. Die HB-HOY wurde später auf die originalen BMW 132-Neunzylinder-Sternmotoren umgebaut und wurde möglicherweise deshalb danach neu mit CASA 352A-3 bezeichnet, in Anlehnung an die Ausführung A/3 (A Reihe 3) des gleichen BMW-132 A/3-Motors, welcher auch bei den drei Schweizer Ju 52/3m eingebaut ist. CASA produzierte ausschliesslich die 352L, eine 352A-3 gab es nicht. Heute (2020) ist die HB-HOY in Mönchengladbach (D) in einem Eventhangar ausgestellt. Weil man wusste, dass sie problemlos wieder reaktiviert werden könnte, trat die JU-AIR im August 2018 an den Besitzer der HB-HOY, den Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V. heran mit dem Wunsch, die CASA wieder in ihre Flotte aufnehmen zu können. Der deutsche Verein musste sich also nach einer Ersatzmaschine umsehen und fand eine AAC-1 aus der französischen Ju 52/3m Produktion, welche bei der Firma Amiot gebaut und im November 1945 der Französischen Luftwaffe übergeben wurde. Bis Ende April 2020 sollte diese neue Mönchengladbacher Ausstellungs-Ju-52 einsatzbereit sein, sodass dann die HB-HOY nach Dübendorf hätte überführt werden können. Im Sommer 2020 wird aber bekannt, dass diese CASA 352A-3 wohl nie mehr abheben wird. Am 05.03.2021 hatte der Verein der Freunde historischer Luftfahrzeuge e.V. / Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) die HB-HOY aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Sie blieb also in Deutschland. Alle vier Ju 52/3m durften seit Ende 1996 mit Bleifrei-Autobenzin fliegen. Nach dem Absturz der HB-HOT vom 04.08.2018 wurde Anfang April 2019 bekannt gegeben,

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						dass die drei übrig gebliebenen Ju 52 einer kompletten Grundüberholung unterzogen werden müssen. Das ambitionöse Ziel war es, eine praktisch fabrikneue Ju 52/3m ab 2021 wieder im Flugbetrieb einzusetzen, aber im Sommer 2020 wurde informiert, dass dies voraussichtlich erst 2022 der Fall sein wird. Spätere Prognosen rechneten sogar erst mit 2023. Als erste Maschine startete man diese Verjüngungskur mit der HB-HOS. Details siehe dort bei der A-701. Schliesslich scheiterten das gesamte Vorhaben 2022 definitiv. Im Sommer 2020 wurde bekannt, dass die HB-HOS wahrscheinlich die einzige Ju 52 sein wird, die jemals wieder für die JU-AIR fliegen wird. Doch auch daraus wurde nichts, wie am 30.06.2022 bekannt wurde.
A-701	Junkers Ju 52/3m g4e	6580	10.10.1939	1981	-	Diese Ju 52/3m mit Baujahr 1939 wurde gemäss Typenschild am 05.09.1939 abgenommen. Für den am 20.09.1939 erfolgten Überführungsflug in die Schweiz erhielt das Flugzeug die temporäre deutsche Immatrikulation D-AYWV. Nach der Ausserdienststellung bei der FF Trp im Jahr 1981 erhielt diese Ju 52/3m am 26.08.1982 die zivile Immatrikulation HB-HOS. Sie wurde seit 1983 und bis 2018 von der im Jahre 1982 gegründeten JU-AIR mit Domizil im AIR FORCE CENTER in Dübendorf geflogen. Die HB-HOS verunfallte zweimal schwer, im Jahre 1987 auf dem Flugplatz Koblenz-Winningen, wo ein Sachschaden von zwei Millionen Franken entstand. Im Februar 1998 hat diese Ju 52/3m in Samedan beim Landeanflug «die Piste verlassen» und am Schneewall angehängt. Die Maschine musste zerlegt und in Altenrhein (SG) repariert werden. Im Januar 2000 schaffte es dieses Flugzeug mit seinem spektakulären Weltumrundungsversuch in die Schlagzeilen der Weltpresse. Nicht etwa technische Mängel oder das Alter von Tante Ju liessen das kühne Projekt scheitern, sondern ein Gesetz aus der Sowjet-Zeit: Dieses besagte, dass während der Nazi-Zeit gebaute Flugzeuge nicht über sowjetischem Gebiet verkehren dürfen. Der Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL), zu dem die JU-AIR gehört, hat am 28.05.2020 als bisherige Besitzerin der Maschine (die beiden anderen Ju 52/3m gehören der Schweizerischen Eidgenossenschaft) beim BAZL die HB-HOS als Handänderung an die 2018 gegründete und bis Juli 2020 auf dem Militärflugplatz Dübendorf ansässige Junkers Flugzeugwerke AG abgegeben, die damit neuer Eigentümer und Halter geworden ist. Der VFL verkaufte das Flugzeug zu einem symbolischen Betrag von 1 Franken an Dieter Morszeck. Er hat gefordert, dass ihm die Maschine übertragen wird, damit diese der Rumpf der HB-HOS am 10.07.2020 per Schwerlasthelikopter K-Max der Rotex Helicopter AG vom Pilot Thomas Bolzli an einer 80 Meter langen Leine von Dübendorf nach Altenrhein zum neuen Standort der Junkers Flugzeugwerke transportiert, wo auch die Endmontage der neuen Junkers F13 als Replikas stattfinden. Die Tragflächen wurden hingegen auf einem Spezial-LKW nach Altenrhein transportiert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Da für die Herstellung von Neuteilen für die Ju 52/3m keine brauchbaren Zeichnungen mehr vorhanden sind, musste mit Hilfe modernster Technologie das ganze Flugzeug dreidimensional vermessen werden. Das Resultat dieser Vermessung, eine Punktwolke, wurde mittels Flächenrückführung in einem CAD System zu Zeichnungen verarbeitet. Mit den neuen und von den Behörden zugelassenen Plänen, den heute gebräuchlichen Werkstoffen und den besten Fachspezialisten hätte so eine praktisch neue, authentischen Junkers Ju 52/3m entstehen sollen. Bei der Reparatur, Restauration und Modernisierung (Avionik) der HB-HOS sollte die Ju 52/3m auch auf Pratt & Whitney R-1340 Wasp anstelle der originalen BMW-Triebwerke umgebaut werden. Die amerikanischen Neunzylinder sind weiterverbreitet und einfacher zu warten. Am 30.06.2022 wird jedoch bekannt, dass die sich zu diesem Zeitpunkt im Besitz der Junkers Flugzeugwerke AG befindende Ju-52/3m HB-HOS am 14.06.2022 aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht wurde. Morszeck ging davon aus, dass die HB-HOS nicht mehr flugtauglich wird. Die Junkers Flugzeugwerke AG siedelte im Juli 2020 im Industriegebiet Nöllen in Widnau im St. Galler Rheintal ihren Hauptsitz an und dort sollten auch Teile wie Ruder für die Ju 52/3m hergestellt werden. Am 30.06.2022 gab Dieter Morszeck aber bekannt, dass beabsichtigt sei, die Tätigkeiten in Widnau einzustellen. Damit war das Projekt mit den Verjüngungskuren der drei Ju 52/3m Geschichte. Die HB-HOS wurde entgegen von Versprechungen und vertraglicher Abmachungen nicht von der Junkers Flugzeugwerke AG für den Flugbetrieb instand gestellt. Passagierflüge mit einer Ju 52/3m werden in der Schweiz wohl nie mehr stattfinden. Seit dem 20.04.2023 steht die HB-HOS im deutschen Harz im Luftfahrtmuseum Wernigerode, rund 50 Kilometer südlich von Braunschweig. Sie wurde zerlegt und ab Altenrhein per Tieflader-Lastwagen dorthin transportiert. Am neuen Standort wurden zunächst der Rumpf sowie einige Ausrüstungsgegenstände ausgestellt. Ob später noch ein Flügel angebaut wird, ist noch nicht entschieden. Leider können aus Platzgründen in Wernigerode nicht beide Flügel angebracht werden. Museums-Chef Clemens Aulich sucht noch die originalen BMW-132-Motoren, denn diese fehlten bei der Übernahme. Die Ju-52/3m wurde dem Museum für einen symbolischen Franken verkauft.
A-702	Junkers Ju 52/3m g4e	6595	10.10.1939	1981	-	Die Maschine lief Ende Juli 1939 im Junkers-Zweigwerk von Bernburg als A-702 vom Band. Die Fliegertruppe hatte das Flugzeug am 04.10.1939 im Stammwerk in der Junkers-Flugzeugwerk AG (Jfa) in Dessau übernommen und mit der temporären deutschen Zulassung D-AYWX in die Schweiz überführt. Im Jahr 1968 kam der A-702 eine ganz besondere Rolle zu: In der Metro-Goldwyn-Mayer Produktion «Where Eagles Dare» («Agenten sterben einsam») mit den Hollywood-Größen Richard Burton und Clint Eastwood agiert sie als Beuteflugzeug der Alliierten, das ein Spezialkommando in das Feindesgebiet bringt. Für den Film wurde auf der A-702 eine fiktive weiss-dunkelgrüne Wintertarnbemalung aufgetragen, wie sie ähnlich von der deutschen Luftwaffe im Zweiten Weltkrieg an der Ostfront verwendet wurde. Nach Abschluss der Dreharbeiten in Österreich und in Samedan (GR/CH) wurde die ebenfalls fiktive Immatrikulation CN+4V entfernt und die ursprüngliche Kennung A-702 wieder angebracht. Die Filmbemalung wurde

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						bis 1986 am Flugzeug belassen. Nach der Ausserdienststellung 1983 nach 3545 Betriebsstunden flog sie zivil als HB-HOT immatrikuliert ab 1985 für die JU-AIR. Die Maschine blieb dabei im Eigentum der Eidgenossenschaft. Im Sommer 2007 bekamen zwei Ju 52 wieder Gelegenheit, in einer Grossproduktion mitzuwirken. Für den Film «Valkyrie» (Operation Walküre) wurde die HB-HOP mit einem grünen Tarnanstrich versehen und die HB-HOT erhielt die Aufschrift D-2600 als persönliches Flugzeug Adolf Hitlers. Die Weltpremiere von «Valkyrie» fand am 15. Dezember 2008 in New York statt. Im Jahr 2012 überquerte die HB-HOT als bislang ältestes Luftfahrzeug der Geschichte den Atlantik – dies als erste Einheit ihres Typs im Hin- und Rückflug. Am 04.08.2018 stürzte diese Ju 52/3m um 16.57 Uhr oberhalb von Flims (GR) in rund 2540 Metern Höhe an der Westflanke des Berges Piz Segnas ab. Die drei Besatzungsmitglieder und alle 17 Passagiere fanden dabei den Tod.
A-703	Junkers Ju 52/3m g4e	6610	10.10.1939	1981	-	Für den am 04.10.1939 erfolgten Überführungsflug in die Schweiz erhielt das Flugzeug die temporäre deutsche Immatrikulation D-AYWY. Nach der Ausserdienststellung bei der FF Trp im Jahr 1981 erhielt diese Junkers ab 1983 wieder die zivile Immatrikulationen HB-HOP, die sie zwischen 1947 und 1959 schon mal hatte. Sie wurde seit 1983 und bis 2018 von der im Jahre 1982 gegründeten JU-AIR mit Domizil im AIR FORCE CENTER in Dübendorf geflogen. Die Maschine blieb dabei im Eigentum der Schweizerischen Eidgenossenschaft. Im Sommer 2007 wirkte sie zusammen mit der HB-HOT im Film «Valkyrie» mit. Details siehe bei der HB-HOT. Ab April 2021 wurde die HB-HOP im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf in der Halle 8 ausgestellt. Am 19.05.2021 wurde die HB-HOP im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Für den VFL-Vorstand ist es zwar wenig realistisch, aber auch nicht völlig ausgeschlossen, dass die HB-HOP wieder einmal fliegen wird, wie der Präsident Michel Pola an der GV vom 22.04.2023 ausführte. Auf jeden Fall trägt die Ju 52/3m im Museum das zivile Kennzeichen HB-HOP trotz der Deregistration immer noch.
A-711 bis A-713	Beech E 50 Twin Bonanza	-	1957	1989	3	Ankauf aus den USA. Die Trainings- und Verbindungsflugzeuge sind bei der Luftwaffe von 1957 bis 1989, nach anderen Quellen bis anfangs der 1990er-Jahre im Einsatz. Die Twin Bonanza wurden eingesetzt, um hochrangige Offiziere in der Schweiz von A nach B zu bringen. Zivile Immatrikulationen HB-HOU , HB-HOV und HB-HOW .
A-711	Beech E 50 Twin Bonanza	EH-56	10.07.1957	22.04.1989	-	Diese Maschine mit Baujahr 1957 war vom 23.04.1958 bis zum 30.09.1959 zivil als HB-HOU registriert. Am 22.04.1989 wurde die Twin Bonanza in Dübendorf (ZH) mit 2954 Flugstunden versteigert. Dieses Flugzeug war danach vom 08.12.1989 bis zum 18.10.1991 mit der US-amerikanischen Immatrikulation N211EL eingetragen. Der Besitzer war Johnnie D. Wooley, Kirchfeldring 7, D-68804 Altlussheim. Die Maschine wurde danach als D-ITMS eingetragen. Heute (2024) steht sie im Technik Museum Speyer (D).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-712	Beech E 50 Twin Bonanza	EH-57	26.10.1957	22.04.1989	-	Diese Maschine mit Baujahr 1957 war vom 30.04.1958 bis zum 30.09.1959 zivil als HB-HOV registriert. Am 22.04.1989 wurde die Twin Bonanza in Dübendorf (ZH) mit 3059 Flugstunden versteigert. Seit dem 03.11.1989 fliegt dieses Flugzeug in den USA als N92HB .
A-713	Beech E 50 Twin Bonanza	EH-58	29.11.1957	22.04.1989	-	Die A-713 gehört heute (2018) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
A-791	Pilatus PC-9	001	13.11.1987	02.12.1987	1	Die A-791 war zuvor die Pilatus-Werkmaschine mit der Immatrikulation HB-HPA und sie war der erste Prototyp (Werknummer 001) des neuen zweiplätzigigen Schweizer Turboprop-Trainers. Am 07.05.1984 absolvierte diese Maschine in Buochs (NW) mit Hans Galli am Steuerknüppel den Erstflug. In den Fachmagazinen wurde dieses Flugzeug nicht als Prototyp, sondern auch als Vorserienflugzeug bezeichnet. Seit 2008 befindet sich dieser PC-9 im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern.
A-792	Pilatus PC-9	002	29.09.1987	15.03.1988	1	Ehemals eine Pilatus-Werkmaschine mit der Immatrikulation HB-HPB . Kurz nach der ersten Maschine HB-HPA machte Mitte 1984 auch dieser zweite Prototyp HB-HPB (Werknummer 002) den Jungfernflug, wobei man in den Fachmagazinen diese beiden ersten PC-9 nicht als Prototypen, sondern als Vorserienflugzeuge bezeichnete. Sinngemäss sprach man später vom HB-HPC , der sich am 08.01.1986 erstmals in die Lüfte erhob, vom ersten Serien-PC-9.
A-795 und A-797	Pilatus PC-9	-	1988	1991	2	Nach dem Ausscheiden der pannenanfälligen Zieldarstellungsflugzeuge vom Typ C-3605 am 02.04.1987, evaluierte die Flugwaffe bereits im gleichen Jahr ein Nachfolgemuster. Mittels zweier gemieteter Pilatus-Werkmaschinen (HB-HPE und HB-HPF), temporär militärisch mit den Kennungen A-795 und A-797 eingetragen, wurde mit einer Prinzip-Erprobung die Tauglichkeit der PC-9 als Zielschleppflugzeug geprüft und Zielflüge mit der damals modernsten Schleppausrüstung des Typs RM-12 ausgeführt. Die beiden PC-9 A-795 und A-797 blieben trotz den militärischen Kennungen im Besitz der Pilatus Flugzeugwerke AG. Aufgrund der guten Resultate entschied sich das EMD ein Jahr später zur Beschaffung einer ersten Tranche von vier PC-9, welche die Kennungen C-401 bis C-404 erhielten. Mit den drei Pilatus-Werkmaschinen HB-HPA , HB-HPE und HB-HPF wurden im Rahmen der vom Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (KFLF) initialisierten Prinziperprobung jedoch noch wesentlich mehr Eignungsabklärungen durchgeführt. Details dazu finden sich unter den Kennungen C-401 bis C-412 .
A-795	Pilatus PC-9	176	01.10.1988	30.09.1989	-	Ehemals Pilatus-Werkmaschine mit der Immatrikulation HB-HPE . Der PC-9 war nach der Ausserdienststellung zivil als D-FMKT für die Firma EIS Aircraft immatrikuliert. PS: Es gibt Quellen, nach denen diese Werkmaschine und spätere A-795 die Immatrikulation HB-HPB hatte, aber das dürfte falsch sein, denn es ist wahrscheinlich richtig, dass die A-792 die ehemalige HB-HPB war.
A-797	Pilatus PC-9	107	07.03.1991	17.05.1991	-	Ehemals eine Pilatus-Werkmaschine mit der Immatrikulation HB-HPF . Der PC-9 war nach der Ausserdienststellung bei der bei Kroatischen Luftwaffe als 051 im Einsatz.
A-801	Pilatus P-3-02	318	30.01.1956	26.07.1985	1	Prototyp, zivil HB-HOO , Erstflug am 13.08.1954. Mit der Einführung der ersten Vampire-Düsenjäger in der Schweizer Luftwaffe zeigte sich bald, dass für die Pilotenausbildung ein modernes Schulflugzeug mit Bugfahrwerk und guter Sicht wie bei einem modernen Jet-Jagdflugzeug nötig sein würde. Der erste Prototyp des militärischen doppelsitzigen Anfänger-Schul-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						flugzeuges Pilatus P-3/01 HB-HON, noch mit einem Zweiblattpropeller ausgerüstet, führte bereits am 03.09.1953 in Buochs (NW) mit Georg Gyssler, Dipl. Ing. ETH am Steuerknüppel den Erstflug aus. Gyssler war zu diesem Zeitpunkt als Leutnant bei der Fliegerstaffel 15 eingeteilt (von 1957 bis 1960 war er Kommandant der FI St 15). Die Maschine entstand unter der Leitung von Chefkonstrukteur Henri Fierz. Nach dem Jungfernflug bis 27.11.1953 und vom 01.02. bis 05.04.1954 wurde die P-3/01 HB-HON von der Fliegertruppe einer eingehenden Erprobung unterzogen und die Truppe meldete daraufhin beim Hersteller verschiedene Modifikationswünsche an, die dann im entsprechend verbesserten, zweiten Prototyp P-3-02 HB-HOO berücksichtigt wurden. Die P-3/01 HB-HON flog dann einige Zeit bei der Schwesterfirma Contraves als Zielflugzeug, bis sie 1966 zum ersten Prototyp PC-7 Turbo-Trainer umgebaut wurde. Der zweite Prototyp P-3-02 HB-HOO wurde ab Oktober 1954 in Dübendorf einer intensiven militärischen Erprobung unterzogen. Unter anderem gab es Versuchsflüge im Wettbewerb mit einem in die Schweiz verbrachten Beech B45 (militärische Bezeichnung T-34) Mentor, die der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) vom 11.10. bis 08.11.1954 in Emmen zur Abklärung seiner Eignung als Trainingsflugzeug zur Verfügung stand. Man hat dann jedoch kurzfristig das schweizerische Produkt P-3 gewählt. Am 30.01.1956 wurde die HB-HOO als A-801 von der Flugwaffe endgültig übernommen. In den Jahren 1954 bis 1956 wurden schliesslich für die FF Trp für eine Erprobung auf breiter Basis als Vorserie mit einigen Verbesserungen 12 der in Ganzmetallbauweise ausgeführten robusten P-3/03 gebaut. Der A-801 (und der PC-7 A-901) und der A-803 gehören heute (2015) zum Inventar im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
A-802 bis A-813	Pilatus P-3-03	-	25.06.1956	1990	12	Vorserie. Diese 12 Maschinen dienten als «Versuchsserie» und wurden ab dem 25.06.1956 von der schweizerischen Fliegertruppe (FF Trp) übernommen. Ein paar P-3-03 fanden den Weg in die USA und fliegen dort noch heute (2021).
A-802	Pilatus P-3-03	319	25.06.1956	27.11.1978	-	Notlandung am 27.11.1978 bei St-Leonard (VS) wegen einer Motorpanne. Pilot war FI Sdt Markus Henzi (Pilotenanwärter). Offenbar wurde die Maschine nicht mehr repariert.
A-803	Pilatus P-3-03	320	26.06.1956	03.03.1991	-	Der A-801 (und der PC-7 A-901) und der A-803 gehören heute (2015) zum Inventar im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
A-804	Pilatus P-3-03	321	16.07.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2710 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 wurde in Brooksville, FL (USA) als N321RD für die Hernando Jet Center Inc immatrikuliert.
A-805	Pilatus P-3-03	322	07.08.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 3008 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 wurde in Frankreich zivil als F-AZHG immatrikuliert. Sie präsentierte sich im Frühling 2021 den Fotografen auf dem belgischen Flugplatz Keiheuvel-Balen immer noch in der originalen Bemalung der Schweizer Luftwaffe.
A-806	Pilatus P-3-03	323-5	20.09.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						02.02.1991 mit 2832 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 wurde in Grossbritannien für Marsters zivil als G-BTLL immatrikuliert.
A-807	Pilatus P-3-03	324	08.10.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2334 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 wurde in Frankreich für Duval zivil als F-AZHT immatrikuliert.
A-808	Pilatus P-3-03	325-7	12.10.1956	02.02.1991	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2705 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 gehört in der originalen Bemalung der Schweizer Luftwaffe an einer Hallendecke hängend zu den Exponaten im Technik Museum Speyer (D).
A-809	Pilatus P-3-03	326-8	06.11.1956	02.02.1991	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 war zuerst in der Schweiz zivil als HB-RBO immatrikuliert, später dann als N844A für Dejonckheere in Campobello, SC (USA). Er präsentierte sich dort 2011 in der originalen Bemalung der Schweizer Luftwaffe.
A-810	Pilatus P-3-03	327-9	26.11.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 3310 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 ist in der Schweiz seit dem 14.03.1991 zivil als HB-RBK immatrikuliert. Eigentümer und Halter ist heute (2021) Heiner Friedemann aus Stuttgart (D).
A-811	Pilatus P-3-03	328	12.12.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2551 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Oregon, WI (USA) für G. Miller als N303G immatrikuliert. Er präsentierte sich den Fotografen 2010 in einer fiktiven dunkelbraun-dunkelgrünen Tarnbemalung als Flugzeug der Royal Air Force mit der Staffel-Kennung V-LZ .
A-812	Pilatus P-3-03	329	12.12.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 3172 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Der heutige Besitzer Peter Hemming (Stand 2024) übernahm ihn dort und stationierte den P-3 demontiert in Grenchen (SO), später in Gelterkinden (BL). Er war nie zivil immatrikuliert. 2020 wurde er für die Ausstellung im Militärmuseum Wildeggen (MMW) im Kanton Aargau aufgefrischt und zusammengebaut. Die Maschine hängt seit 2023 dort an der Hallendecke.
A-813	Pilatus P-3-03	330-12	28.12.1956	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1956 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2715 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Seit dem 17.05.1991 ist dieser P-3-03 als HB-RBN zivil immatrikuliert. Das Flugzeug fliegt heute (2022) als eine von fünf P-3 für die «P3 Flyers». Eigentümer und Halter der damals auf dem Flugplatz Lugano-Agno beheimateten Maschine war die Associazione 813 in Agno (TI). Dieser P-3 wird aber auch von den Piloten des Ende 2020 gegründeten Vereins «Slowbirds» geflogen. Am 08.05.2022 zeigte sich dieser P-3 an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD). Mit Handänderung im schweizerischen Luftfahrzeugregister vom 02.02.2023 wurde Lucas Tabellini, Paradiso neuer Eigentümer und Halter. Der P-3 hat seither den neuen Standort Locarno.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-814 bis A-873	Pilatus P-3-05	-	05.05.1958	1995	60	Nach dem Bau der Vorserie von zwölf Pilatus P-3-03 war man begeistert, endlich ein Schulflugzeug mit Bugrad für die Jet-Piloten-Ausbildung einsetzen zu können. Kurz nach Abschluss der P-3-03-Erprobung wurde das Eidgenössische Flugzeugwerk in Emmen als Kopfwerk beauftragt, den Bau von 60 Flugzeugen dieses Typs unter Berücksichtigung der verlangten technischen Verbesserungen in die Wege zu leiten. Die ersten Abklärungen zeigten, dass im Vergleich zu dem bei der P-3-Null-Serie verwendeten, 240-PS-Motor kein passendes stärkeres Triebwerk auf dem Markt existierte. Ein von Lycoming und Continental in Aussicht gestellter neuer Typ von rund 320 PS Leistung wäre erst zwei Jahre später verfügbar gewesen. Eine solche Verzögerung war nicht akzeptabel, und so wurde schliesslich, wohl oder übel, der 240-PS-Motor eingebaut. In der Folge wurde der zu schwache Motor speziell im Steigflug während der ganzen Einsatzzeit des Typs immer wieder beanstandet. Diese 60 P-3-05 wurden für die Grund-, Blind- und Kunstflugschulung sowie für die Verbindung verwendet. Zwischen 05.05.1958 und 27.10.1959 wurde der FF Trp eine Serie von 60 P-3-05 geliefert. Sie wurden in modernisierter Form teilweise bis 1995 verwendet. Das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) versteigerte am 02.02.1991 in Lodrino (TI) die ersten 17 P-3, am 25.04.1992 weitere 18 Maschinen und am 22.04.1995 schliesslich die restlichen 22 gepflegten und gut erhaltenen flugtauglichen P-3-05. In drei Versteigerungen in Lodrino wurden insgesamt 57 P-3 an zivile Betreiber verkauft. Diese Auktionen brachten der Bundeskasse einen willkommenen Zustupf von 3'026'500 Franken. Sehr viele P-3-05 fanden den Weg in die USA und fliegen dort noch heute (2021).
A-814	Pilatus P-3-05	452	05.05.1958	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2908 Betriebsstunden und 1944 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde für Haberling im US-Bundesstaat NM zivil als N844DD registriert.
A-815	Pilatus P-3-05	453-2	29.05.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1957 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3147 Betriebsstunden und 1671 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 ist seit dem 09.07.1996 zivil als HB-RCQ immatrikuliert. Eigentümer und Halter der noch heute (2022) flugtüchtigen Maschine ist die Associazione CQ in 6982 Agno (TI). Betrieben wird dieser P-3 zusammen mit der A-835 / HB-RBP von der Tessiner Flugschule Avilù (Stand 2021). Dieser P-3 wird aber auch von den Piloten des Ende 2020 gegründeten Vereins «Slowbirds» geflogen. Am 08.05.2022 zeigte sie sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD). Am 10.08.2022 hatte der Verfasser der Liste die Gelegenheit, als PAX mit dieser Maschine und Pilotin Natascha «Unicorn» Wirth, sowie Clemens «El Mecanico» Rüb mit der A-813 und Roland «GIN» Ginggen mit der A-818 ab St. Stephan (BE) einen Formationsflug mitzerleben.
A-816	Pilatus P-3-05	454	10.07.1958	1990	-	Demontiert in den USA.
A-817	Pilatus P-3-05	455-4	22.10.1958	25.04.1992	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 1769 Betriebsstunden und 1742 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. In Quebec, Kanada als C-FGBQ immatrikuliert und in Tuscon, AZ (USA) als N817N.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-818	Pilatus P-3-05	456-5	17.07.1958	22.04.1995	-	Beschädigung des Flugzeugs in Dübendorf (ZH) am 06.03.1967. Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 in Lodrino (TI) versteigert. Am 14.09.1995 zivil als HB-RCH immatrikuliert. Eigentümer und Halter der noch heute (2022) flugtüchtigen Maschine ist die «Associazione RCH» aus Minusio (TI). Dieser P-3 wird aber auch von den Piloten des Ende 2020 gegründeten Vereins «Slowbirds» geflogen. Am 08.05.2022 zeigte er sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD).
A-819	Pilatus P-3-05	457-6	25.07.1958	25.04.1992	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2979 Betriebsstunden und 1790 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Am 01.09.1998 zivil als HB-RCE immatrikuliert. Eigentümer und Halter ist heute (2021) Ermanno Utz, 6574 Vira-Fosano (TI).
A-820	Pilatus P-3-05	458-7	08.08.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1955 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2893 Betriebsstunden und 1951 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 wurde in Wilmington, DE (USA) als N820LT immatrikuliert.
A-821	Pilatus P-3-05	459-8	11.08.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3037 Betriebsstunden und 2032 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Die Maschine wurde für B. Jackson im US-Bundesstaat Texas als N821LT immatrikuliert.
A-822	Pilatus P-3-05	460-9	20.08.1958	1990	-	Seit dem 02.05.2002 zivil immatrikuliert als HB-RCY , Baujahr 1958, Standort Lausanne-La Blécherette. Am 14.08.2014 erfolgte im schweizerischen Luftfahrzeugregister eine Handänderung zur FMPA Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique als Haupteigentümerin und der AMPA Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique, Lausanne als Haupthalter. Die Association «charlie's heavy», Sullens (VD) ist eine Mithalterin. Die A-822 / HB-RCY fliegt auch heute (2025) noch in den originalen Farben der Schweizer Luftwaffe.
A-823	Pilatus P-3-05	461-10	12.09.1958	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 3090 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 wurde in Camden, TN (USA) für Berry Darrel als N4103T immatrikuliert. Am 05.06.2009 präsentierte sie sich einem Fotografen in einem fiktiven, aber attraktiven dunkelblau-weißen Anstrich mit der Beschriftung und den Hoheitszeichen der U.S. Marines.
A-824	Pilatus P-3-05	462-11	05.09.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3152 Betriebsstunden und 2571 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 war zeitweise als HB-RCM und für Ingo Michalke in Grossbritannien als G-BXZP zivil immatrikuliert.
A-825	Pilatus P-3-05	463-12	18.09.1958	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2938 Betriebsstunden und 2083 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde im US-Bundesstaat WI für Stephan Kunz als N135PD registriert.
A-826	Pilatus P-3-05	464-13	12.09.1958	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3054 Betriebsstunden und 1968 Landungen in Lodrino (TI) versteigert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Dieser P-3 wurde im US-Bundesstaat MI als N826LT registriert.
A-827	Pilatus P-3-05	465-14	03.10.1958	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 3149 Betriebsstunden und 2004 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Frankreich für Sadlowski (D) als F-AZPU immatrikuliert. Er fliegt ganz in Gelb in den Farben der Força Aerea Brasileira.
A-828	Pilatus P-3-05	466-15	08.10.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3113 Betriebsstunden und 2131 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Frankreich für Mansuy als F-AZMF immatrikuliert.
A-829	Pilatus P-3-05	467-16	08.10.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3107 Betriebsstunden und 2596 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Seit dem 30.06.1995 ist der P-3 zivil immatrikuliert als HB-RCJ . Am 01.06.2016 übernahm die «Associazione CJ», ein Verein des Fliegermuseums Altenrhein (FMA), den P-3-05. Seit her fliegt er ab Altenrhein (Stand 2025), und wird zusammen mit seiner Schwestermaschine HB-RCO / A-848 vom Fliegermuseum Altenrhein für Mitgliederflüge, für Training und Auftritte des FMA-eigenen P-3 Displayteams «Patrouille Papillon» sowie für die Basisschulung neuer FMA-Piloten verwendet. Am 31.12.2024 wurde im schweizerischen Luftfahrzeugregister für den HB-RCJ eine Handänderung vorgenommen: Als Haupteigentümer gilt seither der Verein Flieger Museum, Altenrhein und als Haupthalter der Verein Fliegermuseum Altenrhein, Flight Operation.
A-830	Pilatus P-3-05	468-17	29.10.1958	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2542 Betriebsstunden und 1595 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 wurde in Santa Teresa, NM (USA) für Haberling als N830AD immatrikuliert.
A-831	Pilatus P-3-05	469-18	22.10.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2995 Betriebsstunden und 1947 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Mission Hill im US-Bundesstaat SD für Steve Knight als N831AS immatrikuliert.
A-832	Pilatus P-3-05	470-19	05.11.1958	08.01.1985	-	Notlandung am 08.01.1985 beim Militärflugplatz Dübendorf (ZH) wegen einer Motorpanne. Die Besatzung, Maj B. (Pil) UeG, FF Ei Gr 5 und L. M. (Pax) vom BAMF planten bei extrem tiefen Temperaturen eine Rekognoszierungsflug im Raum Ostschweiz. Das Flugzeug musste nach diesem Absturz liquidiert werden.
A-833	Pilatus P-3-05	471-20	07.11.1958	16.03.1973	-	Absturz am 16.03.1973 in Druesberg (SZ). Der Pilot Oblt Werner Gödl von der FI St 4 kam dabei ums Leben. Höchstwahrscheinlich war der Absturz auf die schwierigen Wetterverhältnisse im Unfallgebiet zurückzuführen.
A-834	Pilatus P-3-05	472-21	05.12.1958	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3036 Betriebsstunden und 2133 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 war ab 2011 in Australien zivil als VH-YYN immatrikuliert und aktiv, dann als N834RD in Charlotte, NC (USA). Nach anderen Quellen wurde der P-3 – offenbar einfach zu einem anderen Zeitpunkt – für das Hernando Jet Center, Brooksville, Florida (USA) N834RD registriert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-835	Pilatus P-3-05	473-22	09.12.1958	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2987 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Zivil immatrikuliert als HB-RBP . Dieser P-3 flog einige Jahre im US-Bundesstaat NM für Haberling, registriert als N4054M . Die dort montierte Vollsichthaube ist heute (2011) wieder durch das Original ersetzt worden und die Maschine trägt jetzt die historische Bemalung der seinerzeitigen, 1957 gebauten Pilatus-Vorführmaschine HB-HOD . Seitlich am Rumpf steht gross in blauer Schrift der Titel «PILATUS P.3». Als HB-RBP wurde sie am 19.04.2011 für die Associazione BP, Agno mit Standort Locarno eingetragen. Betrieben wird dieser P-3 zusammen mit der A-815 / HB-RCQ von der Tessiner Flugschule Avilù (Stand 2021).
A-836	Pilatus P-3-05	474-23	11.12.1958	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2603 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Litchfield Park im US-Bundesstaat AZ für Clif Loperd als N836HS immatrikuliert. Er wird in der originalen Bemalung der Schweizer Luftwaffe geflogen.
A-837	Pilatus P-3-05	475-24	31.12.1958	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 3110 Betriebsstunden und 1789 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3-05 wurde in Santa Teresa im US-Bundesstaat New Mexico als N837A immatrikuliert. Offenbar wurde er dort vom Besitzer «Matterhorn» getauft. Vermutlich in der 1990er-Jahren geschossene Fotos zeigen sie in den USA in den originalen Farben der Schweizerischen Fliegertruppe und nach wie vor mit der Kennung A-837 .
A-838	Pilatus P-3-05	476-25	10.01.1959	1990	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde in Santa Monica im US-Bundesstaat CA für Kami Pahlavan als N838KP immatrikuliert.
A-839	Pilatus P-3-05	477-26	10.01.1959	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2861 Betriebsstunden und 1717 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Lewes im US-Bundesstaat DE als N839A für die Confederate Airforce Corp immatrikuliert. Offenbar zu einem anderen Zeitpunkt gehörte er als N839A Carlo Cesar im US-Bundesstaat DE.
A-840	Pilatus P-3-05	478-27	19.01.1959	02.02.1991	-	Die A-840 wurde als Erprobungsträger für eine Blattantenne auf dem Rumpfstrücken verwendet. Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 3099 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert.
A-841	Pilatus P-3-05	479-28	26.01.1959	1990	-	Die Maschine wurde in Cornelius im US-Bundesstaat NC als N841NE für N. Steinwedel, respektive für die Socata Llc immatrikuliert. Sie präsentierte sich den Fotografen 2014 in den aktuellen rot-weissen Farben der PC-7 Turbo-Trainer der Schweizer Luftwaffe.
A-842	Pilatus P-3-05	480-29	02.02.1959	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2858 Betriebsstunden und 1575 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Wilmington im US-Bundesstaat DE als N842JM für die Charlie 33 Inc immatrikuliert. Nach anderen Quellen, aber vielleicht zu einem anderen Zeitpunkt, gehörte der P-3 als N842JM J. Jeffers im US-Bundesstaat NC.
A-843	Pilatus P-3-05	481-30	09.02.1959	22.08.1963	-	Absturz am 22.08.1963, östlich des Flugplatzes Locarno-Magadino (TI) in den Fluss Ticino. Der UeG-Fluglehrer Lt Erwin Stauffer von der FI St 11 fand dabei den Tod, weil sich sein Fallschirm nicht mehr rechtzeitig entfaltete. Der Fallschirm des Fluglehrer-Anwärter öffnete sich, aber der Wachtmeister landete im Ticino. Er konnte sich schwimmend ans Ufer retten.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-844	Pilatus P-3-05	482-31	17.02.1959	22.04.1995		Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2981 Betriebsstunden und 1906 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Bennettsville im US-Bundesstaat SC für Barry Avent als N844LT registriert. Er präsentierte sich 2009 den Fotografen in einer fiktiven, aber attraktiven blau-weissen Bemalung der U.S. Air Force. 2024 wird bekannt, dass die noch immer als N844LT registrierte A-844 auf eine PT6-Turbine umgebaut wurde.
A-845	Pilatus P-3-05	483-32	10.03.1959	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3208 Betriebsstunden und 2620 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Nach der Versteigerung blieb er im Tessin. Am 02.03.2016 trennte sich die Autopasta SA von ihrem P-3-05 HB-RCG, der zuvor in Locarno (TI) in einem Hangar aufgehängt war.
A-846	Pilatus P-3-05	484-33	05.03.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2701 Betriebsstunden und 1380 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3-05 gehörte zuletzt Stephan Colombo aus Ried-Brig und war als HB-RBU auf dem Flugplatz Aachen-Merzbrück (D) in der Nähe der Grenze zu den Niederlande stationiert. Am 14.06.2017 hatte sie das HB-Register verlassen. Sie erhielt dann, noch immer mit den aufgemalten Hoheitszeichen der Schweizer Flugwaffe die deutsche Immatriculation D-ERBU. Sie ist heute (2019) nach wie vor in Aachen-Merzbrück stationiert.
A-847	Pilatus P-3-05	485-34	05.03.1959	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3196 Betriebsstunden und 2100 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde im US-Bundesstaat KS für Steve Smith als N847LT registriert.
A-848	Pilatus P-3-05	486-35	17.03.1959	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3196 Betriebsstunden und 2100 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Von Januar 1997 bis November 2001 trug der P-3 die Schweizer Registration HB-RCO, danach ging das Flugzeug in die USA, wo der P-3 in Wilmington im US-Bundesstaat Delaware als N848AD für die Cresta Aviation Inc immatrikuliert wurde und dort in den originalen Farben der Schweizer Luftwaffe flog. Offenbar zu einem anderen Zeitpunkt gehörte das Flugzeug als N848AD Eric Bartsch im US-Bundesstaat Ohio. Bei diesem P-3 wurde die originale Cockpit-Verglasung durch eine getönte Version ohne Verstrebungen ersetzt. 2011 wurde der P-3 zurück in die Schweiz gebracht. Am 20.03.2021 übernahm der «Club A-848» das Flugzeug. Es wurde im Fliegermuseum Altenrhein (FMA) stationiert, flugbereit restauriert und auf den neusten Stand gebracht. Der P-3 erhielt auch wieder die originale Cockpit-Verglasung. Am 08.05.2022 zeigte er sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD), immer noch als N848AD US-amerikanisch registriert. Nach einer aufwändigen Re-Zertifizierung konnte der P-3-05 am 07.06.2022 vom «Club A-848» ein zweites Mal wieder als HB-RCO registriert werden. Am 05.04.2023 stand für einen der Instruktoren sein jährlicher Überprüfungsflug mit einem Fluglehrer an. Der P-3 HB-RCO rollte in Altenrhein auf dem Rollweg «November» zur Piste 28, als ein Motorsegler vom Segelflughangar daher schoss und ungebremst mit ihm kollidierte. In einem FMA-Newsletter wurde der Vorfall wie folgt beschrieben: Ein Pilot wollte auf dem Vorplatz des Segelflughangars den Motor seines Motorseglers starten. Dieser sprang

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						aber nicht an, weshalb er ausstieg und den Fehler beheben wollte. Aufgrund von Problemen im elektrischen System sprang der Motor unvermittelt mit hoher Drehzahl an und liess sich nicht mehr drosseln. Der Segler machte sich selbstständig und prallte in den P-3, wo erheblicher Sachschaden am linken Fahrwerk und dem Heck der P-3 entstand. Zum Glück wurde bei diesem Zwischenfall niemand verletzt. Der Unfall habe einen unbeschreiblich grossen administrativen und wartungstechnischen Aufwand nach sich gezogen, teilt das FMA weiter mit. Nach einer über einjährigen Reparaturphase konnte der P-3 im Frühjahr 2024 wieder dem Betrieb übergeben werden. Er wird zusammen mit seiner Schwestermaschine HB-RCJ / A-829 vom Fliegermuseum Altenrhein für Mitgliederflüge, für Training und Auftritte des FMA-eigenen P-3 Displayteams «Patrouille Papillon» sowie für die Basisschulung neuer FMA-Piloten verwendet. Am 31.12.2024 wurde im schweizerischen Luftfahrzeugregister für den HB-RCO eine Handänderung vorgenommen: Als Haupteigentümer gilt seither (Stand 2025) der Verein Flieger Museum, Altenrhein und als Haupthalter der Verein Fliegermuseum Altenrhein, Flight Operation.
A-849	Pilatus P-3-05	487-36	13.04.1959	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 3983 Betriebsstunden in Loderino (TI) versteigert. Dieser Pilatus P-3-05 wurde in St Cloud im US-Bundesstaat FL als N487RD für die Achmac Aviation Llc immatrikuliert.
A-850	Pilatus P-3-05	488-37	14.04.1959	25.04.1992	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2888 Betriebsstunden und 1822 Landungen in Loderino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Minneapolis im US-Bundesstaat MN als N81581 für die Ten Air Aircraft Corp immatrikuliert.
A-851	Pilatus P-3-05	489-38	04.05.1959	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2909 Betriebsstunden und 1660 Landungen in Loderino (TI) versteigert.
A-852	Pilatus P-3-05	490-39	05.05.1959	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3066 Betriebsstunden und 2080 Landungen in Loderino (TI) versteigert. Dieser P-3-05 wurde als HB-RCS zivil immatrikuliert und gehörte Silvio Frapolli aus Loderino. Dort war sie auch stationiert, bis er sie am 22.07.2011 aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister löschen liess und nach Deutschland verkaufte, wo sie als D-EYOU weiterfliegt. Als HB-RCS war der P-3 mehrmals am Fly-In in Tannheim anzutreffen.
A-853	Pilatus P-3-05	491-40	25.05.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 3152 Betriebsstunden und 1872 Landungen in Loderino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in der Schweiz zivil als HB-RCA immatrikuliert, später in den USA mit einer sehr schönen blau-weissen Malerei für Jim Eubanks im Bundesstaat NC als N853JE registriert und fliegt heute (2025) als N853P in den aktuellen rot-weissen Farben der PC-7/CH Turbo-Trainer der Schweizer Luftwaffe. Mit dieser Lackierung, neuer Kunststoffhaube und Motorverschalung (Cowling) ähnelt der P-3 stark einem PC-7.
A-854	Pilatus P-3-05	492-41	09.06.1959	24.10.1968	-	Absturz am 24.10.1968 in der Nähe des Flugplatzes San Vittore (GR) anlässlich eines Ausbildungsfluges mit Vrillen und Notlandeübungen in der Vorschulungsperiode. Die Besatzung,

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						der Fluglehrer Oblt Roger Gäsli (FL) FI St 17 und der Pilotenanwärter Kpl Peter Keller kam dabei ums Leben.
A-855	Pilatus P-3-05	493-42	12.06.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2950 Betriebsstunden und 1666 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser Pilatus P-3-05 A-855 wurde am 15.07.1992 als HB-RBX auf Peter Hemmig im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen, ab 1994 in Altenrhein stationiert und gehörte ab 1998 zu den fliegenden Ausstellungsobjekten des Fliegermuseum Altenrhein FMA. Die Maschine flog auch in der Formation der FFA-Flyers. Später wurde der P-3 in dem am 20./21.07.2019 neu eröffneten privaten FFA Museum im Kanton St. Gallen ausgestellt, wo er die Familie der Pilatus-Schulflugzeuge repräsentierte. Am 01.04.2020 liess Peter Hemmig die demontierte Maschine im Luftfahrzeugregister löschen, gleichzeitig mit seiner Pilatus P-2/05 HB-RAY (ex A-115). 2022 wurde der P-3-05 A-855 nach Langenthal-Bleienbach in die Werkstätte des Fliegermuseums Oberaargau gebracht. Unter fachkundiger Leitung von René Vock, pensionierter Flugzeugmechaniker bei Farner, später Mecanair, und dem Team der ehemaligen Pilatus-Mitarbeitern Fritz Kuert, Pius Küng, Avionicspezialist Norbert Karrer und André Schneeberger wurde der P-3 restauriert. Im Herbst 2023 wurde bekannt, dass die Arbeiten an der zu diesem Zeitpunkt noch immer deregistrierten P-3-05 abgeschlossen waren. Am 05.01.2024 wurde sie schliesslich ein zweites Mal als HB-RBX registriert. Neuer Besitzer wurde bereits im Jahr 2023 Rolf Bläsi, Lohn-Ammannsegg und neuer Hauptstandort der P-3-05 wurde Grenchen (SO), wo sie seit Ende Januar 2024 wieder fliegt. Bläsi hatte sich damit einen Wunsch erfüllt. Er besitzt seither die ganze Trainerflotte der Schweizer Luftwaffe aus der Zeit nach dem Zweiten Weltkrieg, denn ihm gehört auch der Bucker 131APM Jungmann HB-UUS, ex A-66 und der Pilatus P-2-06 HB-RAM, ex U-144. Alle drei Maschinen sind in Grenchen stationiert. Rolf Bläsi bietet auf all seinen historischen Maschinen Passagierflüge an. Am 12.05.2024 nahm die A-855 / HB-RBX an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind.
A-856	Pilatus P-3-05	494-43	12.06.1959	02.02.1991	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 in Lodrino (TI) versteigert.
A-857	Pilatus P-3-05	495-44	30.06.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 3184 Betriebsstunden und 1838 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in San Francisco im US-Bundesstaat CA als N857P immatrikuliert. Er präsentierte sich 1993 den Fotografen in den originalen Farben der Schweizer Luftwaffe. Offenbar zu einem anderen Zeitpunkt gehörte das Flugzeug als N857P auch Babell im US-Bundesstaat NM.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-858	Pilatus P-3-05	496-45	25.06.1959	02.05.1985	-	Die A-858 war der Erprobungsträger für den zusätzlichen Stabilisator im unteren Heckbereich. Geglückte Notwasserung am 02.05.1985 wegen Motorproblemen (verstopfter Vergaser) mit Pilot Hptm S. vom Stab Fl Rgt 2 im Brienzersee bei Bönigen (BE). Dieser P-3 steht auf dem Militärflugplatz Locarno-Magadino, aufgebockt auf zwei Trägern vor dem grossen Hangar des Flugplatzkommandos Locarno-Magadino (Stand 2012).
A-859	Pilatus P-3-05	497-46	03.07.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2701 Betriebsstunden und 1787 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser Pilatus P-3-05 war zivil in der Schweiz als HB-RCB immatrikuliert in Geilenkirchen (D) stationiert. Er gehörte bis 2015 Stephan Colombo aus Ried-Brig. Am 27.05.2015 wurde er aus dem zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht, die A-859 wechselte ins Ausland. Sie wurde in Deutschland für R. Zimmermann als D-EPCI registriert. Der P-3 präsentierte sich im Frühling 2021 den Fotografen auf dem belgischen Flugplatz Keiheuvel-Balen hochglanzpoliert und immer noch in der originalen Bemalung der Schweizer Luftwaffe. Am 08.05.2022 zeigte sich der P-3 an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD). Am 6./7. Juli 2024 flog dieser P-3-05 anlässlich des «Black Mountain Fly-in» im belgischen Zwartberg noch immer im Originalanstrich. Eigentlich war OO-RCL für den ehemaligen A-859 reserviert, aber letztendlich fliegt der belgische Besitzer sie von Sint-Truiden Brustem (B) aus nach wie vor als D-EPCI .
A-860	Pilatus P-3-05	498-47	10.07.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2970 Betriebsstunden und 1321 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 Maschine wurde in Daytona Beach im US-Bundesstaat FL als N860MK immatrikuliert.
A-861	Pilatus P-3-05	499-48	13.07.1959	09.10.1987	-	Notlandung am 09.10.1987 mit Pilot Maj F. vom UeG beim Militärflugplatz Payerne, anschliessend Liquidation.
A-862	Pilatus P-3-05	500-49	03.08.1959	02.02.1991	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 02.02.1991 mit 2793 Betriebsstunden in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Clearwater im US-Bundesstaat FL für McNay als N500KK immatrikuliert. Er wird dort hochglanzpoliert in den originalen Farben der Schweizer Luftwaffe geflogen (Stand 2018).
A-863	Pilatus P-3-05	501-50	11.08.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2923 Betriebsstunden und 1767 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Quebec, Kanada als C-GPIL immatrikuliert.
A-864	Pilatus P-3-05	502-51	07.08.1959	22.04.1995	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 2890 Betriebsstunden und 2126 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 flog 2019 in Frankreich für Pierre Becker als F-AZQQ zivil immatrikuliert und besuchte am 17.08.2019 hochglanzpoliert und in der originalen Bemalung der Schweizer Luftwaffe das Treffen historischer Flugzeuge in Thun (BE). Heute (2024) ist diese P-3-05 nach wie vor als F-AZQQ auf dem Flugplatz Bienenfarm ausserhalb Berlins stationiert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-865	Pilatus P-3-05	503-52	27.08.1959	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3668 Betriebsstunden und 2618 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde im US-Bundesstaat GA für Freeman als N865LT immatrikuliert.
A-866	Pilatus P-3-05	504-53	10.09.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1958 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 3014 Betriebsstunden und 2021 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 gehörte offenbar als Erstes der L'Aérotique Oldtimers Association, Fribourg. Die Maschine nahm beispielsweise mit dem auf der Motorabdeckung aufgemalten Schriftzug «L'Aérotique» am Oldtimer-Meeting vom 25.06.1995 in Ecuvillens (FR) teil. Dieser P-3 wurde in Wilmington im US-Bundesstaat DE als N707MF immatrikuliert. Offenbar zu einem anderen Zeitpunkt gehörte er ebenfalls als N707MF Thomas Meier im US-Bundesstaat NM. Er präsentierte sich einem Fotografen am 20.10.2002 als N866HH in einem attraktiven, hellbraun-dunkelgrünen Tarnanstrich, ansonsten aber im originalen Design der Schweizer Luftwaffe. Nur die Kennung A-866 war weiss aufgemalt, anstatt schwarz.
A-867	Pilatus P-3-05	505-54	27.08.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2926 Betriebsstunden und 1897 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde 1992/93 in Grossbritannien für Adrian Leslie Hall-Carpenter als G-BUKM immatrikuliert. Möglicherweise gehörte das Flugzeug auch einmal Haberling im US-Bundesstaat NM. Seit dem 09.02.1994 war der P-3 zurück in der Schweiz und als HB-RCD im Luftfahrzeugregister eingetragen. Bei diesem P-3 wurde die originale Cockpit-Verglasung durch eine getönte Version ohne Verstrebungen ersetzt. Die Maschine hat am CAF Swiss Wing Warbird Fly-In 2017 in Birrfeld (AG) teilgenommen. Eigentümer und Halter war bis zur Deregistrierung am 16.03.2020 die Wassmer Aviation AG in Schwyz. Der P-3 war auf dem Birrfeld stationiert. Am 6./7. Juli 2024 präsentierte sich dieser ehemalige P-3-05 A-867 anlässlich des «Black Mountain Fly-in» im belgischen Zwartberg nun als OO-PIL registriert. Die militärische Kennung A-867 ist zwar noch aufgemalt, aber ansonsten erhielt die Maschine am Rumpfvorderteil und am Seitenruder ein neues, attraktives, blaues Design.
A-868	Pilatus P-3-05	506-55	02.09.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2406 Betriebsstunden und 1401 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 wurde in Elkhorn im US-Bundesstaat NE als N868G immatrikuliert. Offenbar zu einem anderen Zeitpunkt gehörte er ebenfalls als N868G Jerry Baker im US-Bundesstaat PA.
A-869	Pilatus P-3-05	507-56	11.09.1959	25.04.1992	-	Die Maschine wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2484 Betriebsstunden und 1767 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Dieser P-3 war längere Zeit in Frankreich für Raymond als F-AZRF immatrikuliert und dann auch in Houston im US-Bundesstaat TX als N869A .
A-870	Pilatus P-3-05	508-57	22.09.1959	02.02.1991	-	Der A-870 wurde 1959 als viertletzter P-3 für die Luftwaffe gebaut und von 1959 bis Ende 1990 eingesetzt. Das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) versteigerte das Flugzeug am 02.02.1991 in Lodrino (TI) mit 2663 Betriebsstunden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 04.06.1992 liessen die Pilatus Flugzeugwerke AG die Maschine als HB-RBR zivil eintragen. Am 14.07.2011 liess sie Pilatus wieder aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister löschen. Der P-3-05 wurde fluguntauglich zusammen mit dem P-2-05 HB-RBC am 20.08.2011 feierlich dem Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern übergeben.
A-871	Pilatus P-3-05	509-58	24.09.1959	22.06.1979 danach PC-7	-	Diese Maschine wurde von den Pilatus-Flugzeugwerken aus dem P-3 zum Prototyp PC-7/CH Turbo-Trainer mit der zivilen Immatrikulation HB-HOZ umgebaut. Sie wurde von der Fliegerschule der Flugwaffe bereits im Herbst 1978 während rund zwei Monaten erprobt. Dieses Flugzeug erhielt am 22.06.1979 die militärische Kennung A-901 .
A-872	Pilatus P-3-05	510-59	01.10.1959	25.04.1992	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 25.04.1992 mit 2563 Betriebsstunden und 1301 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 ist seit dem 02.09.1993 zivil als HB-RBY immatrikuliert. Eigentümer und Halter ist heute (2021) die Bonanza Viaggi SA in 6596 Gordola (TI). Standort der Maschine ist der Flugplatz Locarno (TI).
A-873	Pilatus P-3-05	511-60	27.10.1959	22.04.1995	-	Die Maschine mit Baujahr 1959 wurde vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) am 22.04.1995 mit 3114 Betriebsstunden und 2381 Landungen in Lodrino (TI) versteigert. Der P-3 war nach der Ausserdienststellung zivil als HB-RCL immatrikuliert. Im Juni 2000 hat die HB-RCL am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine waren zu diesem Zeitpunkt die FMA Flyers (Altenrhein, SG). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Die Maschine zeigte sich 2016 den Fotografen in einem attraktiven grün-braunen Tarnanstrich. Bei diesem P-3 wurde die originale Cockpit-Verglasung durch eine getönte Version ohne Verstrebungen ersetzt. Am 22.12.2020 wurde der P-3-05 aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Letzter Eigentümer/Halter war die Atal Trasporti SA, Ambri. Letzter Standort war der Tessiner Flugplatz Ambri-Piotta. Sie wurde dann nach Belgien verkauft, wo sie als OO-RDS immatrikuliert wurde und sich am 28.02.2021 auf der St-Truiden Air Base (B) nach wie vor im grün-braunen Tarnanstrich den Fotografen präsentierte. Am 08.05.2022 zeigte sie sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD).
A-901 bis A-941	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	1982	aktiv	40	Es muss ein besonderer Moment gewesen sein im Herbst 1982: Als Premiere in der Geschichte der Schweizer Luftwaffe wurde erstmals ein Flugzeug mit Turbinenantrieb zur Pilotenausbildung eingesetzt. Mit dem Pilatus PC-7 setzte eine Erfolgsstory ein, denn die beschafften und bewährten PC-7 bilden bis heute (2025) die zentrale Plattform der Grundausbildung der Schweizer Militärpilotinnen und -piloten. Zum Jubiläum «75 Jahre Schweizer Luftwaffe» wurde 1989 das heute populäre PC-7 TEAM gegründet. Der PC-7 war damals schon sechs Jahre als Grundschoflflugzeug im Einsatz. In den Jahren 2006 und 2007 wurden 18 Flugzeuge auf die Konfiguration des Prototypen A-926 für ein modifiziertes, neues Cockpit umgerüstet. Das heisst, sie erhielten ein zeitgemässes Glas-Cockpit, einen Autopiloten und einen neuen, rot-weissen Anstrich mit feinem schwarzem Filet. Am 29.02.2008 wurden die 18 NCPC-7 (A-924 – A-941) der Luftwaffe offiziell übergeben. Gleichentags wurden die Verträge für den Umbau von 10 weiteren PC-7

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						(A-912 – A-923) unterzeichnet. Diese zweite Tranche konnte im Jahr 2009 erfolgreich realisiert werden. Nachdem die letzte der insgesamt 28 Maschinen auf den neuen, gleichen technischen Stand gebracht worden war, verzichtet man auf die Übergangsbezeichnung NCPC-7, die nur zur Unterscheidung zu den noch nicht umgebauten Maschinen diente und nannte ab diesem Zeitpunkt alle Turbo-Trainer wieder PC-7. Mitte der 2020er-Jahre benötigte die Flotte ein zweites Programm zur Werterhaltung. Die Armeebotschaft 2023 beinhaltet im Rüstungsprogramm im Rahmen des Kredits für Ausrüstungs- und Erneuerungsbedarf (AEB) unter anderem die Vorbereitung von Werterhaltungsmassnahmen für jene verbliebenen 27 zu diesem Zeitpunkt über 40-jährigen PC-7, die bereits ein neues Cockpit erhalten haben. Jetzt ging es um eine weitere Erneuerung des Navigationssystems und eine Nachrüstung der Funkanlage. Gleichzeitig sollen die beiden Simulatoren entsprechend umgerüstet werden. Mit dem vom Parlament genehmigten Rüstungsprogramm 2024 (RP24) wurde dieser Werterhalt mit dem vorgesehenen Verpflichtungskredit von 70 Millionen Franken für die 27 Maschinen definitiv. Zwischen 2024 und 2029 sollen die PC-7 von Pilatus und von der RUAG die in der Armeebotschaft 2023 aufgeführten Werterhaltungsmassnahmen umgesetzt werden und die PC-7 und die beiden in Locarno-Magadino stationierten Simulatoren damit für weitere 15 Einsatzjahre vorbereitet werden. Das erste Flugzeug soll Anfang 2025 auf den neuen Standard umgebaut werden. In einer ersten Phase des Werterhaltungsprogramms (PC-7 WE) werden bis Ende 2025 in enger Zusammenarbeit mit dem Hersteller Pilatus die vorgezogenen Begleitmassnahmen umgesetzt. Die Pilatus Flugzeugwerke AG stellt hierzu die Entwicklung (Design) sicher, beschafft und konsolidiert die zum Umbau notwendigen Modifikationskits und baut insgesamt 13 Flugzeuge in Stans (NW) um. Die restlichen 14 Flugzeuge werden bei RUAG in Loderino (TI) modifiziert. Diese Begleitmassnahmen beinhalten unter anderem die folgenden Hauptarbeiten: Im Cockpit erfolgt die Umrüstung der Kommunikationssysteme für den zivilen Funkverkehr. Neu wird ein System zur Kollisionswarnung eingebaut. Zudem erfolgt der Aus- und Wiedereinbau von Avionik, Antennen und der Kabelbäume. Dann erfolgt die Flugerprobung. Anschliessend startet in einem zweiten Schritt ab 2026 die Modernisierungsphase der gesamten Flotte, in welcher ausgewählte Systeme erneuert werden. Mit diesem Werterhaltungsprogramm wird der PC-7 fit gemacht für eine Einsatztauglichkeit bis mindestens ins Jahr 2040.
A-901	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	509-58	22.06.1979	17.06.1988	-	Diese Maschine war ursprünglich die P-3-05 mit der Kennung A-871. Sie wurde von den Pilatus-Flugzeugwerken zum Prototyp PC-7/CH Turbo-Trainer mit der zivilen Immatrikulation HB-HOZ umgebaut und wurde von der Fliegerschule der Flugwaffe bereits im Herbst 1978 während rund zwei Monaten erprobt. Dieses Flugzeug erhielt am 22.06.1979 die militärische Kennung A-901. Die A-901 ist ausser Betrieb und gehört heute (2015) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
A-902	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	136	03.09.1979	09.10.2009	-	Bei der Luftwaffe ausser Betrieb. Im Herbst 1979 wurden von den Pilatus-Flugzeugwerken zwei PC-7 Serienflugzeuge gemietet und am 03.09.1979 als A-902 respektive am 25.10.1979 als A-903 in Betrieb genommen. Beide Flugzeuge wurden am 01.07.1981 durch die Flugwaffe käuflich erworben. Ab Oktober

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						1982 wurden weitere 38 Maschinen geliefert. Die Maschine wurde nach der Ausserdienststellung im Rahmen der Bundessammlung dem FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) abgegeben und gehört seither zum Inventar des Museums. Seit 2015 steht diese originale A-902 als Leihgabe in der Runway34 Sim Academy am Flughafen Zürich. In Zusammenarbeit mit dem FLIEGER FLAB MUSEUM und mit entsprechenden Klebefolien ist die orangefarbene A-902 in die neue rot/weiße NCPC-7-Bemalung versetzt worden. Ansonsten bleibt der PC-7 aber vollständig originalgetreu erhalten. Das war eine Voraussetzung, damit die Maschine überhaupt ausgeliehen wurde.
A-903	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	137	25.10.1979	31.05.2007	-	Im Herbst 1979 wurden von den Pilatus-Flugzeugwerken zwei PC-7 Serienflugzeuge gemietet und am 03.09.1979 als A-902 respektive am 25.10.1979 als A-903 in Betrieb genommen. Beide Flugzeuge wurden am 01.07.1981 durch die Flugwaffe käuflich erworben. Ab Oktober 1982 wurden weitere 38 Maschinen geliefert. Das 1979 gebaute Flugzeug A-903 erhielt im gleichen Jahr für Promotions-Foto- und Videoaufnahmen eine grosse Aufschrift «PC-7» auf dem Rumpf. Nach dem Start ihrer PC-7 am 31.05.2007 vom Militärflugplatz Payerne stellten die beiden Piloten fest, dass das Fahrwerk nicht eingefahren werden konnte und blockierte. In der Folge unternahmen die Piloten diverse Versuche, das Fahrwerk zu verriegeln und wieder auszufahren. Der PC-7 landete schliesslich gegen 10 Uhr auf der Hauptpiste in Payerne mit abgestelltem Triebwerk, wobei die Maschine im letzten Teil der Landung beim Ausrollen auf die Nase einknickte. Die beiden Piloten, die zu einem Schulungsflug gestartet waren, blieben unverletzt. Die Finanzen für die Reparatur wurden nicht mehr gesprochen, daher erfolgte die Liquidation im Zustand nach der Landung. Die Maschine wurde schliesslich den Pilatus Flugzeugwerken verkauft, vom Hersteller für den zivilen Einsatz modifiziert und am 15.10.2009 als HB-HMU immatrikuliert. Mit einem neuen Cockpit ausgerüstet und in einem neuen, rot/weißen Farbkleid, ähnlich, wie es die PC-7 der Luftwaffe tragen, wurde die Maschine privat als F-GYSF nach Frankreich weiterverkauft. Seit 2015 und auch heute (2025) noch ist jedoch Ariel «Virgin» Lüdi aus Cham Eigentümer und Halter der wieder als HB-HMU eingetragenen Maschine. Er fliegt seit 2020 als Nummer 2 beim FMA-eigenen Displayteam «PC-7 SUBITO Team».
A-904	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	312	13.10.1982	28.01.2010	-	Mit der A-904 kommt der erste PC-7 der 1982/83er-Serien-Lieferung zur Fliegertruppe. Noch im Januar 2010 war die A-904 nach der Liquidation nach einem angedachten Umbau für das BAZL vorgesehen. Im Rahmen der Teilliquidation der PC-7 bot die armasuisse im Mai 2011 diese Maschine mit Baujahr 1982 dann aber im ursprünglichen Zustand mit dem originalen orangen Anstrich zusammen mit der A-909 zum Kauf an. Sie ging in die USA, wo sie die Immatrikulation N904A erhielt.
A-905	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	313	18.10.1982	07.03.1990	-	Absturz am 07.03.1990, Lac de Chanrion im Val des Bagnes (VS). Die beiden Fluglehrer vom UeG, Oblt Daniel Roman, Fl St 11 und Oblt Kaspar Wilhelm, Fl St 18 kamen dabei ums Leben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
A-906	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	314	09.11.1982	01.07.2009	-	Bei der Luftwaffe ausser Betrieb. Im Jahr 2009 war die Abgabe für das Fliegermuseum Altenrhein FMA «the flying museum» auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein geplant. Der A-906 mit Herstellungsjahr 1982 wurde jedoch im Frühjahr 2010 nach Lausanne überflogen und der Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique (FMPA) übergeben. Der PC-7 wird dort von der «PC7 Turbo Association» als am 18.03.2016 zivil immatrikulierte HB-HPR betrieben. Am 08.05.2022 zeigte er sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD).
A-907	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	315	29.10.1982	31.12.2009	-	Wurde am 31.12.2009 ausgemustert und 2010 dem Fliegermuseum Altenrhein FMA (SG) abgegeben. Seit dem 09.06.2011 fliegt der ehemalige A-907 mit der Werknummer 315 unter der Flagge von San Marino. Der PC-7 trägt die Immatrikulation T7-FMA . Aufgrund unüberwindlicher Hürden seitens der Behörden und der Pilatus Flugzeugwerke konnte diese Maschine nicht in der Schweiz eingelöst werden. Nach eineinhalb Jahren fand der Turbo-Trainer mit Unterstützung der RUAG Lodrino Asyl im mitten in Italien liegenden Kleinstaat San Marino. Der T7-FMA kann auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein Fliegermuseum Altenrhein FMA besichtigt werden. Am 08.05.2022 zeigte er sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD). Er wird, wie die Schwestermaschine T7-FUN / A-909 , auch heute (2025) noch regelmässig für Mitgliederflüge des FMA sowie für Trainings und Auftritte des FMA-eigenen Displayteams «PC-7 SUBITO Team» genutzt.
A-908	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	316	08.11.1982	01.08.2009	-	Die A-908 hat Baujahr 1982 und ist eines von 12 Flugzeugen, die von der Schweizer Luftwaffe nicht auf die Version NCPC-7 umgerüstet wurden. Nach seiner Ausserdienststellung wurde der A-908 im Jahr 2009 dem Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) geschenkt. Der Stiftungsrat des Unterstützungsvereins ESPACE PASSION vom Museum «Clin d'Ailes» beschloss an seiner Sitzung vom 11.11.2024, den PC-7 A-908 wieder flugtauglich zu machen. Dazu befand sich das Flugzeug im Frühling 2025 für eine Generalüberholung bei Firma Aero Locarno Maintenance. Am 03.02.2025 wurde der PC-7 mit der Immatrikulation HB-HPA im schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen, als Eigentümer die Fondation du Musée de l'Aviation Militaire de Payerne und als Halter Espace Passion, Payerne. Ab Sommer 2025 sollen den Vereinsmitgliedern Passagierflüge angeboten werden. Die Registration HB-HPA erhielt früher bereits ein Pilatus PC-9, welcher für kurze Zeit, vom 13.11.1987 bis 02.12.1987 als A-791 bei der Fliegertruppe im Einsatz war. Die HB-HPA war eine Pilatus-Werkmaschine und war der erste Prototyp (Werknummer 001) des neuen zweiplätzigen Schweizer Turboprop-Trainers.
A-909	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	317	30.11.1982	02.03.2010	-	Im Rahmen der Teilliquidation der PC-7 bot die armasuisse im Mai 2011 diese Maschine mit der Seriennummer 317 mit Baujahr 1982 im ursprünglichen Zustand mit dem originalen orangen Anstrich zusammen mit der A-904 zum Kauf an. Sie wurde von einer Privatperson erworben und ab Sommer 2012 auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein dem Fliegermuseum Altenrhein FMA für Passagierflüge zur Verfügung gestellt. Auch diese Maschine wurde, wie bereits die T7-FMA (A-907) , in San Marino als T7-FUN registriert. Am 08.05.2022 zeigte sie sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD). Heute (2025) gehört die A-909 / T7-FUN einer Gruppe von Piloten aus dem Fliegermuseum

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Altenrhein (FMA) und ist nach wie vor in St. Gallen-Altenrhein stationiert. Sie wird dort, gemeinsam mit dem Schwesterflugzeug A-907 / T7-FMA , regelmässig für Mitgliederflüge des FMA sowie für Trainings und Airshow-Auftritte des FMA eigenen Displayteams «PC-7 SUB-ITO Team» genutzt.
A-910	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	318	13.12.1982	01.07.2010	-	Nach seiner Ausserdienststellung wurde der A-910 zivil weiter betrieben. Gleichzeitig wie der ehemalige A-907 erhielt auch der A-910 der Vola Ticino mit T7-PCS eine Kennung von San Marino. Er ist in Lodrino im Tessin stationiert. Am 08.05.2022 zeigte sie sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD).
A-911	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	319	09.12.1982	01.10.2009	-	Ausser Betrieb. Ging etwa 2009 zurück an den Hersteller Pilatus. Später wurde dieser Turbo-Trainer an eine Privatperson in Frankreich verkauft. Im 2017 hatte die Maschine als schöne, blaue PC-7 an ihrem Standort auf dem Flugplatz Dijon-Darois (F) am Firmenevent «Breitlings World of Aviation» einen Auftritt am Boden und in der Luft. Am 08.05.2022 zeigte sie sich mit der Immatrikulation F-HGPM an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD).
A-912 bis A-923	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer (temporär NCPC-7)	-	-	-	-	Mit Vertrag vom 29.02.2008 wurden 10 Maschinen als 2. Tranche zur Version NCPC-7 umgebaut.
A-914	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer				-	Mit der Reorganisation der Luftwaffe 2026 und der verstärkten Wiederausrichtung auf aktuelle Bedrohungen wurde auch die Instrumentenstaffel 14 (Ifi St 14) aufgelöst. Sie wurde mit der Zielflugstaffel 12 zur neuen Dienstleistungsstaffel 26 fusioniert. Am 05.11.2025 fand auf der Airbase Emmen (LU) der würdige Abschiedsanlass der «14er» statt. Auf dem PC-7 A-914 prangt seit dieser Abschiedsfeier der Instrumentenstaffel 14 deren Staffellabzeichen mit dem Slogan YOU ONLY LIVE TWICE... und SAA-70 LOC-25. Es weist auf ihre zwei Leben hin, das erste endete 1970 in Saanen (SAA) und das zweite 2025 in Locarno (LOC).
A-920	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	328	23.02.1983	15.04.1994	-	Absturz am 15.04.1994, Oberstocken, (BE), am Nordhang des Stockhorns. Der Pilot kam dabei ums Leben.
A-921	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	329	25.02.1983	12.11.2002	-	Absturz am 12.11.2002 bei Bonaduz (GR). Der Pilot und sein Passagier kamen dabei ums Leben.
A-924 bis A-941	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer (temporär NCPC-7)	-	29.02.2008	-	-	18 Maschinen wurden als 1. Tranche zur Version NCPC-7 umgebaut und am 29.02.2008 feierlich der Luftwaffe übergeben.
A-926	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer (temporär NCPC-7)	334	17.03.1983	aktiv	-	Prototyp für ein modifiziertes, neues Cockpit. Erstflug am 30.09.2003 durch Armasuisse. Die Maschine erhielt einen Badge PROTOTYP COCKPIT 2003 auf den Rumpf gemalt. Zusätzlich wurde die Maschine mit einem Autopiloten ausgerüstet. Nach der Erprobung des Prototyps startete Anfang November 2004 der Serienmuster-Umbau. Dieser Umbau war am 15.03.2005 abgeschlossen. Beim Serienmuster werden im Cockpit ein 6x8 EFIS, ein IFF und ein ADF integriert. Mitte März 2005 wird die A-926 in Buochs erstmals mit einer neuen, attraktiven schwarz-weissen Bemalung mit feinem rotem Filet gesehen. Später erhält diese Maschine jedoch auch den rot-weissen Anstrich, der schliesslich für die Serie gewählt wurde. Die ersten 18 Umgebauten NCPC-7 werden der Luftwaffe offiziell am 29.02.2008 feierlich übergeben.
A-937	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	345	24.10.1983	12.09.2017	-	Absturz am 12.09.2017 am Schreckhorn (BE). Der Pilot Oberstlt René Schläppi kam dabei ums Leben.
AD-01 bis AD-04	IAI Scout	-	-	-	-	AD-01 bis AD-04 waren Kennungen der von IAI (Israel Aircraft Industries) hergestellten Scout-Drohnen, die etwa 1985 bis 1988 in der Schweiz durch die Fliegertruppe (GRD, F+W,

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						BAMF) erprobt wurden. Die Scout, die im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) hängt, ist allerdings keine von den erprobten Drohnen und flog so nie in der Schweiz. Nach dem Scout wurden die beiden Versuchsflugzeuge «T-Bird» X-TB-01 und X-TB-02 hergestellt. Das waren die ersten Prototypen des Ranger.
B-1 und B-2	Potez 63	-	1938	1944	2	Die beiden für die Schweiz bestimmten Flugzeuge mit der Basisbezeichnung Potez 63 verliessen Ende Oktober 1938 die Montagelinie der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (SNCAN) in Méaulte im Departement Somme – dem Geburtsort von Firmengründer Henri Potez. Beide Einheiten trafen am 24.10.1938 ohne Bewaffnung oder Funkanlage in Dübendorf (ZH) ein. Für den Überführungsflug vom französischen Herstellerwerk war dem leichten Bomber Potez 633 B2 (Bombardier 2) vom Schweizer Luftamt die Zivilimmatrikulation HB-HAS zugeteilt worden. Der dreiplätziige schwere Jäger Potez 630 C3 (Chasse 3) erhielt die Registrierung HB-HAT. Bei der SNCA sind beide Immatrikulationen allerdings nie aufgemalt worden. Lediglich die Schweizer Kennzeichen waren im Herstellerwerk an Tragflächen sowie dem Seitenruder aufgemalt. Für beide Maschinen wählte die Kriegstechnische Abteilung (KTA) je zwei Hispano-Suiza-14-Ab-Doppelsternmotoren mit einer Startleistung von 640 PS, die auf ein Hispano-Hamilton-VIET-250-Luftschaube wirkten. Nicht enden wollende Motorenpannen und das komplizierte Pressluftsystem sorgten beim Flugbetrieb für ein Fiasko. Aus diesem Grunde sah die Fliegertruppe von der Beschaffung weiterer Maschinen ab. Die Potez-Zwillinge blieben bis Ende 1944 für Spezialaufgaben im Einsatz. Quelle: Cockpit 10/2013 und 11/2013
B-1	Potez 633 B2				-	Für den Überführungsflug vom französischen Herstellerwerk war dem leichten Bomber Potez 633 B2 (Bombardier 2) vom Schweizer Luftamt die Zivilimmatrikulation HB-HAS zugeteilt worden.
B-2	Potez 630 C3				-	Für den Überführungsflug vom französischen Herstellerwerk war dem dreiplätziigen schweren Jäger Potez 630 C3 (Chasse Triplace) vom Schweizer Luftamt die Zivilimmatrikulation HB-HAT zugeteilt worden.
B-3	Siebel Si 204 D-1		07.05.1945	21.03.1955	1	Auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos landete am 07.05.1945 um 13.16 Uhr, also ein Tag vor Kriegsende ein zweimotoriges Passagierflugzeug vom Typ Siebel Si 204 D-1 ohne jegliche Hoheitskennzeichen. Die Balkenkreuze und das Hakenkreuz des deutschen Flugzeuges wurden kurz vor dem Start übermalt. Sie war auf dem Flug in die Schweiz jedoch mit ihrem Stammkennzeichen DL+NT versehen. Das Kurierflugzeug startete vom Fliegerhorst Kloten am Wörthersee (A), wo die Siebel zusammen mit anderen Maschinen dieses Typs von einer Blindflugschule verwendet wurde. Mit dem Anflug dieser Maschine wurde letztmals im Zweiten Weltkrieg Fliegeralarm für die Bundeshauptstadt gegeben. Kurz nach der Landung wurden die zweiköpfige Besatzung und drei Passagiere zur eingehenden Befragung durch den Nachrichtendienst in Gewahrsam genommen. Dabei wurde klar, welch hochkarätige Persönlichkeit des Dritten Reiches in der Schweiz Schutz vor den Alliierten suchte: Amin El-Husseini, Grossmufti von Jerusalem und Adolf Hitlers radikaler arabischer Bundesgenosse. Er galt als Gallionsfigur und Führer der Pa-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						lästinenser. El-Husseini ersuchte um Asyl. Der unerwünschte Gast wurde jedoch postwendend in Konstanz (D) an die Grenze gestellt und den Franzosen übergeben. Die mangelhaft gewartete, von zwei Argus As 411 von je 580 PS angetriebene Siebel Si 204 D-1 wurde interniert und nach einer Grundüberholung mit der militärischen Kennung B-3 von der schweizerischen Fliegertruppe als willkommene Verstärkung übernommen und als Schul- und Verbindungsflugzeug und als leichter Transporter verwendet, nachdem sie von der alliierten Kontrollkommission erworben werden konnte. Im Sommer 1955 förderte eine Kontrolle Ermüdungsrisse im Heckbereich zu Tage, was die sofortige Ausserdienststellung der Siebel nach sich zog.
B-4 und B-5	De Havilland DH.98 Mosquito	-	1944 und 1946	1953	2	Die Typenbezeichnungen und die Geschichte der beiden Mosquitos werden in älteren Publikationen gelegentlich verwechselt, das heisst, die Kennungen B-4 und B-5 wurden den falschen Flugzeugen zugeordnet. Hier sollte die Zuteilung korrekt sein.
B-4	De Havilland DH.98 Mosquito P.R. Mk. IV	E-42	02.1946	03.08.1951	-	Dieses Flugzeug verliess ursprünglich als Bomberversion Mosquito B Mk. IV die Werkhallen und wurde später zu einem Aufklärer umgebaut. Am 24.08.1942 musste diese englische, mit fünf ferngesteuerten Reihenbildkameras ausgerüstete Mosquito auf dem Rückflug von einem Sonderauftrag in Nordafrika wegen Motorenüberhitzung um 14.03 Uhr auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos notlanden. Der RAF-Fotoaufklärer mit der Kennung DK310 und dem taktischen Code G-LY (G ist der individuelle Identifikationsbuchstabe des Flugzeuges, LY steht für die No. 1 Photographic Reconnaissance Unit [1PRU] der Royal Air Force. Auf der anderen Rumpfseite stand vermutlich in umgekehrter Reihenfolge LY-G). Die Kennung G-LY ist auf Fotos in einem Artikel der Zeitschrift «Cockpit» vom Juni 1989 ersichtlich. Die Besatzung schaffte es noch vor der Landung, die geheimen Radar- und Funkpeilgeräte zu zerschlagen. Nach der Landung versuchte sie, die Mosquito in Brand zu stecken. Nach längeren Verhandlungen zwischen der schweizerischen und der britischen Regierung erfolgte im August 1943 die Freigabe. Gemäss einer Liste der DMP erhielt die Schweiz diese Mosquito offenbar am 01.08.1943 geschenkt, wonach sie nach dieser Liste bereits am 07.08.1945 für die Fliegertruppe übernommen wurde. Nach der Instandstellung und Anbringung der Schweizer Hoheitszeichen konnte das Flugzeug im September 1943 von Belp, mit Zwischenlandung in Dübendorf, nach Emmen überflogen werden, von wo aus Testpiloten der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) eine Reihe von Erprobungsflügen absolvierten. Am 03.07.1944 bewilligte die britische Regierung schliesslich den Verkauf der Maschine an die Eidgenossenschaft. Als Folge davon erhielt die bislang mit Schweizer Kennzeichen, aber ohne militärische Nummer der Fliegertruppe operierende D.H.98 die Kennung E-42 (26 Flüge), die nach Kriegsende in B-4 abgeändert wurde. Auf den 01.01.1945 erfolgte die zivile Registrierung als HB-IMO (16 Flüge) und die leihweise Abgabe an die Swissair für Postflüge und zur Schulung von einigen Verkehrspiloten. Im Februar 1946 kam die Mosquito in den Bestand der Schweizer Fliegertruppe. Ende 1949 wurde die B-4 dem F+W Emmen, zur Gewinnung von Ersatzteilen für die in Betrieb stehende

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						B-5 zur Verfügung gestellt. Am 03.08.1951 wurde die Mosquito vom EMD als veraltet abgeschrieben. Die Liquidation erfolgte 1953. Sie wurde anschliessend verschrottet.
B-5	De Havilland DH.98 Mosquito F.B. Mk.VI		1944	04.12.1953	-	Diese Mosquito mit dem taktischen Code P3-T (P3 steht für die No. 692 Squadron RAF, T ist der individuelle Identifikationsbuchstabe des Flugzeuges) und der Kennung NS993 musste am 30.09.1944 um 15.23 Uhr nach einem Angriff in Deutschland (Einsatzziele waren München, Linz und Wien) wegen Motorproblemen in der Schweiz landen. Auf den sogenannten «Ranger Missions» griffen die Besatzungen sämtliche sich bietenden Ziele an. So auch bei diesem Einsatz der 515 Squadron, die ihre Basis in Northolt im Verwaltungsgebiet Greater London (GB) hatte. Nachdem sich die erste Mosquito mit dem Squadron Leader Henry Frederick Morley bereits auf den Heimweg begab, entdeckte der Pilot der P3-T, A.S. Gallard auf dem Chiemsee ankernde Fernaufklärungsflugboote Dornier Do 24 und beschoss diese. Auf dem Weiterflug war eine parkierte Messerschmitt Bf 109 das nächste Opfer. Die herumfliegenden Teile schlugen in seine Mosquito ein. Der Pilot kehrte um und wollte die Schäden an der Do 24 auf dem Chiemsee betrachten. Er setzte zum Tiefflug an und zerstörte mit einem Feuerstoss auch das zweite Flugboot. Bei München überhitzte ein Motor und musste stillgelegt werden. Gallard flog in die Schweiz. Die Schweizer Jäger, die ihn begleiteten, ignorierte der Pilot. Erst, als die Landeaufforderungen vehementer wurden, liess er sich nach Dübendorf begleiten. Dort landete er die Maschine sicher. Die Bewaffnung dieser Jagdbomber-Version bestand aus vier 20mm Maschinen-Kanonen Hispano-Suiza HS 404 und vier .303 (7,7mm) Browning Mk II Maschinengewehren. Die F.B. Mk.VI (F.B. = Fighter Bomber) konnte auch acht Raketen unter den Tragflächen mitführen. Das Flugzeug wurde interniert, instand gestellt und anschliessend mit B-5 militärisch immatrikuliert. Diese zweite Mosquito stand nur vereinzelt für das Pilotentraining im Einsatz und musste 1946 infolge erneuten Motordefektes stillgelegt werden. Am 20.04.1949 ging die Mosquito leihweise an das Eidg. Flugzeugwerk (F+W) Emmen. Ende 1949 waren die Vorarbeiten für den in Entwicklung stehenden Strahlflugzeug-Prototyp F+W N-20.10 Aiguillon so weit fortgeschritten, dass eine Möglichkeit zur Erprobung der für diesen bestimmten Typ vom F+W geänderten «Swiss Mamba SM-1» Düsentriebwerke gesucht wurde. Das SM-1 war ursprünglich eine Konstruktion der Gebrüder Sulzer AG. Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) gelangte in der Folge an die englische Regierung mit dem Wunsch, die Mosquito zu kaufen. Sie wurde daraufhin der KTA geschenkwweise überlassen. Nun erfolgte bei der Firma FFA, Altenrhein, der Umbau in einen fliegenden Prüfstand für das geänderte Swiss-Mamba-Triebwerk. Bis im März 1953 gelangten total 53 Messflüge zur Durchführung. Gemäss der Bildlegende zu einem Foto machte diese Mosquito 1950 auf dem Militärflugplatz Buochs (NW) eine Bruchlandung. Das erwähnte Bild zeigt die Maschine abseits der Piste mit eingeknicktem rechtem Fahrwerk. Am 04.12.1953 musste das Flugzeug nach Ermüdungserscheinungen ausser Dienst gestellt,

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						sowie am 15.05.1954 schliesslich auch offiziell liquidiert und verschrottet werden. Andere Quellen nennen für diese Maschine die (mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit) falsche Typenbezeichnung Mosquito P.R. Mk. VI (Fernaufklärer).
B-6 und B-7	Beechcraft C-45F	-	1948	1967	2	Aus der USAF-Materialliquidation in Europa konnten 1948 in Deutschland zwei C-45F beschafft und bei den Pilatus-Flugzeugwerken AG in Stans mit den notwendigen Anpassungsarbeiten für den Einbau von Reihenbildkameras versehen werden. Beide Flugzeuge standen zur Hauptsache beim Eidgenössischen Luftamt (L+A) für Vermessungsaufnahmen aus grossen Höhen (7'000 m ü. M.) im Einsatz.
B-6	Beechcraft C-45F	8390	21.07.1948	10.10.1969	-	Diese C-45F war etwa ab 1952 als HB-GAI zivil immatrikuliert.
B-7	Beechcraft C-45F	7930	04.01.1949	12.02.1952	-	Diese C-45F hat Baujahr 1944. Am 12.02.1952 stürzte die mit «Eidgenössisches Luftamt» beschriftete Maschine an der Südflanke des Vorder-Galmihorns (VS) anlässlich eines Kontroll- und Messfluges im Auftrag der Sektion Flugsicherung des Eidgenössischen Luftamtes (L+A) ab. Die ganze Besatzung, vier Leute, fand dabei den Tod, das Flugzeug erlitt Totalschaden.
B-8	Beechcraft C18S	8326	1952	1967	1	Dieses zweimotorige, 1945 gebaute Flugzeug wurde zuerst als Trainingsflugzeug für Bombenabwürfe eingesetzt und trug 1946 als C-45F bei der American Air Force (AAF) das militärische Kennzeichen 44-87103 . Wahrscheinlich trug sie nach der Ausserdienststellung bei den US-Streitkräften die für diese Beechcraft bekannte zivile US-Immatrikulation N79848 . 1949 wurde sie in Grossbritannien zur zivilen C18S umgebaut und anschliessend nach Schweden verkauft, wo sie als SE-BTS (c/n in docs 8343) bis 1951 bei einer Fluggesellschaft in Stockholm eingesetzt wurde. 1951 wurde die C18S in Schottland von der Eidgenossenschaft als drittes Flugzeug nach den beiden C-45F aus einer Liquidation gekauft und kam schliesslich 1952 als B-8 zur Schweizer Luftwaffe. Die Maschine erhielt für den Ablieferungsflug und die Folgezeit die Immatrikulation HB-GAC (22.11.1951-12.12.1951) und wurde danach bei den Pilatus-Flugzeugwerken AG in Stans ebenfalls mit den notwendigen Anpassungsarbeiten für den Einbau von Reihenbildkameras versehen. Bei diesem Kauf hat sich das Eidgenössische Luftamt (L+A) mit 50% beteiligt. Dies mit der Bedingung, das Flugzeug als Reserve für die Überprüfung von Flugsicherungsanlagen einsetzen zu können. Die Maschine wurde dazu von 25.05.1957 bis 15.01.1969 wieder als HB-GAC zivil immatrikuliert. Von 1957 bis 1966 war die HB-GAC bei der Landestopographie als Reserveflugzeug im Einsatz. Ihre letzten Flüge mit dem militärischen Kennzeichen B-8 im Auftrag der Landestopographie fanden 1967 statt. Zu dieser Zeit wurde sie vom Luftamt wie vorgesehen auch als Messflugzeug für die Überprüfung ziviler Flugsicherungsanlagen eingesetzt. 1969 wurde sie ausgemustert und flog anschliessend von 1972 bis 1976 im Privatbesitz von AAA-Mitglied Otto Trottmann, der die HB-GAC noch wenige Stunden ab dem Flugplatz Bern-Belp einsetzte. Der allerletzte Flug mit GRD-Pilot Ulrich «Ueli» Häusermann von Colombier nach Buochs fand im Juli 1979 statt. Ab 1980 verbrachte sie die folgenden 41 Jahre als Ausstellungsobjekt im Verkehrshaus in Luzern und gehörte ab 1985 wieder als C-45F zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						in Dübendorf (ZH). Ende 2014 wurde die Beech 18 zerlegt von Dübendorf nach Wohlen in die Holzbau-Werkhalle der Firma MSW Aviation AG von Max Vogelsang transportiert, wo Vogelsang mit seiner Crew und mit seiner Familie ein Restaurationsprojekt startete. Ende Oktober 2018 wurde der Rumpf mit den beiden komplett revidierten Pratt & Whitney R-985 Sternmotoren und den demontierten Flügeln zum Flugplatz Birrfeld (AG) transportiert. In der MSW-Werkstatt wurden die Flügel montiert und die Avionik eingebaut. Am 04.10.2018 wurde sie ein zweites Mal als HB-GAC im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Ende Februar 2020 präsentierte sich die wunderschön restaurierte Maschine vor dem MSW-Hangar im Birrfeld. Bis zur Endabnahme des BAZL mussten noch einige Details verarbeitet werden. Am 15.07.2020 hatte die Beech 18 schliesslich mit Testpilot Klaus Plasa und Copilot Max Vogelsang im Cockpit auf dem Flugplatz Birrfeld zum «zweiten Erstflug» abgehoben. Die HB-GAC fliegt auch heute (2025) noch.
C-1	EKW C-3601		(1939)	(1939)	(1)	Prototyp. Diese erste, 1938/39 unter der Leitung des französischen Chef-Ing. M. Thouret in Zusammenarbeit mit der ETH in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W, vormals EKW) in Thun aus Leichtmetall entwickelte Maschine der C-36er Serie war mit einem geschlossenen Cockpit ausgerüstet, hatte ein starres Fahrwerk und unterschied sich auch in zahlreichen weiteren Details von den späteren Serienmaschinen. Mit der C-36 haben die K+W Thun den ersten modernen Tiefdecker in Ganzmetallbau für die Schweizer Flugwaffe entwickelt. Es handelte sich um ein zweisitziges Aufklärungs- und Erdkampfflugzeug. Die Flugerprobung zeigte befriedigende Resultate, eine grössere Motorleistung wurde jedoch als notwendig erachtet. Auf den 20.08.1939 war die Abgabe an die Fliegertruppe in Dübendorf zur Erprobung auf breiter Basis vorgesehen. Doch so weit kam es nicht mehr. Bei einem Kontrollflug mit dem Prototyp C-3601 am 11.08.1939 musste Testpilot Oblt Ernst Wyss von der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) das Flugzeug infolge Verlust beider Querruder beim Aufrichten nach einem Sturzflug im letzten Moment mit dem Fallschirm verlassen. Das Flugzeug stürzte nördlich von Herbligen (BE), wenige Kilometer nördlich von Thun ab und wurde total zerstört. Bei der Untersuchung zeigte sich, dass das Wegreissen der beiden Querruder auf eine Querruder-Trimmklaппenschwingung zurückgeführt werden musste.
C-2	K+W C-3602		21.04.1940	30.05.1940	1	Zweiter Prototyp der C-36er Serie. Das Flugzeug wurde unter der Leitung des französischen Chefingenieurs M. Thouret und von Ingenieur Jürg Branger in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun entwickelt. Auch diese zweite Maschine (nach der C-3601) hatte noch ein starres Fahrwerk. Die Truppenerprobung erfolgte in der Zeit vom 21.04. bis 30.05.1940 und endete erfolgreich. Nach der Erprobung wurde das Flugzeug an das Herstellerwerk zur Vorbereitung der Null-Serie und zu anschliessenden Bruch-Belastungsversuchen zurückgegeben.
C-101 und C-102	K+W C-35	-	1936	1954	2	Die C-35 mit den Kennungen C-101 bis C-182 hatten bis 1939 noch kein Präfix, es wurden nur die Nummern 101 bis 190 aufgemalt (also ohne das «C-»). Nach der Ausmusterung der letzten Flugzeuge Wild WT/WTS von 1934 konnten die Nummern ab 1936 neu vergeben werden. Die Vielfalt der Flugzeuge verlangte zunehmend nach einer strukturierten Vergabe der Nummern. Mit der Neuorganisation der Fliegerabteilung im Februar 1917 wurden dreistellige Kennungen mit Bezug auf den Flugzeugtyp und den Verwendungszweck eingeführt. Die K+W

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						C-35 waren die ersten Maschinen, welchen dreistellige Nummern zugeteilt wurden. Die C-101 und C-102 waren Prototypen. Der erste startete am 10.02.1936 in Thun zum ersten Flug. Man war auf der Suche nach einem zeitgemässen Mehrzweckflugzeug als Ersatz der Fokker C.V-E. Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun stellte die unter der Leitung des französischen Chef-Ing. M. Thouret entstandene C-35 als eines von zwei Projekten vor. Das andere war die C-36. Die C-35 wurden von einem Motor vom Typ Hispano-Suiza HS-77 12ycrs mit einer Nennleistung von 860 PS angetrieben.
C-101	K+W C-35		10.02.1936	29.04.1941	-	Anlässlich der Manöver eines Teils der 2. Division am 29.04.1941 war die Fl Kp 10 zu einem Beobachterflug befohlen worden. Die Besatzung des C-35 mit dem Piloten Lt Alcide Bonnot und dem Beobachter Lt André Hänni musste für die blaue Partei einen Erkundungsflug bei guter Wetterlage im Raum Bözingen-Bassecourt-La Chaux-de-Fonds-Erlach durchführen. Nach dem Abwurf einer Meldetasche an der befohlenen Position bei der Gemeinde Sonceboz (BE) musste der Pilot eine enge und steigende Linkskurve einleiten, damit die C-35 nicht mit dem Gelände kollidierte. In geringer Höhe kippte das Flugzeug aber über den linken Flügel ab, kam um 15.17 Uhr nahe der Strasse Richtung Pierre Pertuis-Tavannes auf den Boden und rutschte über eine Distanz von 40 Metern weiter. Durch den recht langen Weg fielen die Verzögerungskräfte relativ gering aus, zudem absorbierte die allmähliche und völlige Zerstörung des Flugzeugs viel kinetische Energie, wodurch die Besatzung das Unglück mit mässigen Verletzungen überlebte.
C-103 bis C-182	K+W C-35	-	05.1937	1954	80	Die C-35 mit den Kennungen C-101 bis C-182 hatten bis 1939 noch kein Präfix, es wurden nur die Nummern 101 bis 190 aufgemalt (also ohne das «C-»). Nach der Ausmusterung der letzten Flugzeuge Wild WT/WTS von 1934 konnten die Nummern ab 1936 neu vergeben werden. Die Vielfalt der Flugzeuge verlangte zunehmend nach einer strukturierten Vergabe der Nummern. Mit der Neuorganisation der Fliegerabteilung im Februar 1917 wurden dreistellige Kennungen mit Bezug auf den Flugzeugtyp und den Verwendungszweck eingeführt. Die K+W C-35 waren die ersten Maschinen, welchen dreistellige Nummern zugeteilt wurden. Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun wurde 1936 beauftragt, vorerst 40 C-35 herzustellen. Schon kurze Zeit später wurde der Auftrag auf 80 Flugzeuge erhöht. Die zuständigen Instanzen entschieden sich anstelle des C-36 für den konventionellen Anderthalbdecker C-35. Ein wichtiges Argument dafür war die Bauweise: ein Flugzeug aus Holz, Metall und Stoff konnte im Schadenfall viel schneller und einfacher repariert werden, insbesondere auf einem Feldflugplatz. Der C-35 wurde von der Schweizerischen Waggonfabrik AG, Schlieren (Flügel), Dornier-Werke AG, Altenrhein (Rümpfe) und K+W Thun (Endmontage) hergestellt. Die zweiplätzigige C-35 war als Mehrzweckflugzeug bereits veraltet, als die ersten Flugzeuge im Mai 1937 bei der Luftwaffe in Dienst gestellt wurden. Die letzten Maschinen wurden der Truppe Ende 1938 abgeliefert. Der robuste Anderthalbdecker leistete trotzdem während der Kriegsjahre gute Dienste und leistete in der Anfangsphase des Zweiten Weltkrieges einen wichtigen Beitrag zur Landesverteidigung. Sie wurden für Aufklärung, Luftkampf und Erdkampf eingesetzt. In den Flugzeugen Fokker C.V-E und K+W C-35 wurde erstmals ein Bombenzielgerät, das sogenannte «Görz-Boykov», eingesetzt. Der Beobachter musste am Zielgerät die Höhe über

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Boden und die Fluggeschwindigkeit eingeben. Durch das Okular am Zielgerät, konnte er das Einlaufen des Ziels verfolgen. Sobald das Ziel eine bestimmte Marke erreichte, löste er die Bombe aus. Am 12.01.1943 gab General Henri Guisan den Befehl an Oberst Pierre Magron, alle Flugzeuge mit einem Bombenzielgerät auszurüsten. Kurz nach dem Ersatz der C-35 Flugzeuge durch die C-3603 wurde ein Nachtgeschwader mit C-35 gebildet. Die 65 umgebauten und neu mit C-35-1 bezeichneten Maschinen standen ab 1943 bis zur Geschwader-Auflösung 1954 mit gutem Erfolg im Nachtflugdienst. Anschliessend erfolgte die Liquidation der restlichen acht C-35-1. Die C-35 wurden allerdings zu einem grossen Teil bereits 1950 stillgelegt.
C-125	K+W C-35		16.12.1937	08.06.1940	-	Nur vier Tage nach dem ersten Schweizer Opfer der Luftkämpfe des Zweiten Weltkriegs, Lt Rudolf Rickenbacher am 04.06.1940 bei Boécourt (JU) mit seiner Messerschmitt Bf 109 D-1 J-310 , wurden am 08.06.1940 Pilot Leutnant Rodolfo Meuli und sein Beobachter Oberleutnant Emilio Gürtler von der Fliegerkompanie 10 weitere Todesopfer eines deutschen Beschusses. Von Utzenstorf aus waren sie mit der C-35 C-125 zu einem Grenzüberwachungsflug gestartet und wurden um circa 11.45 Uhr östlich von Porrentruy (JU) von zwei haushoch überlegenen Messerschmitt Bf 110 abgeschossen.
C-152	K+W C-35		25.10.1938	15.07.1949	-	Zufolge eines «cheval de bois» (einer unkontrollierten Drehung des Flugzeugs am Boden) nach der Landung auf der Rasenpiste vom Flugplatz Thun (BE) am 15.07.1949, mit Major Paul Küng vom Stab Flugwesen am Steuer und Maj L. von der Uem Abt 1 als Beobachter, wurde das Flugzeug so stark beschädigt, dass eine Instandstellung nicht mehr in Betracht fiel. Die noch brauchbaren Flugzeugteile wurden als Ersatzteile weiterverwendet.
C-180	K+W C-35		25.01.1939	31.08.1950	-	Der letzte Flug dieser Maschine mit der Kennung C-180 am 14.07.1955 von Genf nach Lausanne war auch der letzte Flug einer C-35 überhaupt. Die C-180 wurde nach der Ausserdienststellung als Ausstellungsobjekt dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern übergeben. Heute (2024) gehört die C-35 jedoch als Nummer 180 (ohne Präfix C-) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es ist die einzige noch existierende K+W C-35.
C-183 bis C-190	K+W C-35	-	1942	1954	8	Nachbau aus Ersatzteilen.
C-301	Fokker C.IX	-	-	-	-	→ 301
C-302 bis C-359	Fokker C.V-E	-	-	-	-	→ 302 bis 359
C-401 bis C-412	Pilatus PC-9/F	-	27.09.1988	07.12.2022	12	Die hohe Pannenanfälligkeit der Lycoming T53-L-7A-Turbinen und zwei schwere Vorkommnisse mit den bisher im Ziel-Schleppdienst eingesetzten C-3605 führten am 02.04.1987 zu einer sofortigen Ausserdienststellung jener alten Schleppflugzeuge. Als Ersatzmaschinen mussten rasch die beiden PC-9-Werkmaschinen HB-HPE und HB-HPF mit Turboprop-Antrieb von der Firma Pilatus Flugzeugwerke AG in Stans (NW) zuerst eingemietet und später käuflich erworben werden. Beide Maschinen erhielten bereits nach kurzer Zeit temporär die militärischen Kennungen A-795 und A-797 und wurden auf die Tauglichkeit als Zielschleppflugzeug zugunsten der Fliegerabwehr (Flab) geprüft. Auch die schwarz-rote Pilatus-Werkmaschine HB-HPA , der erste Prototyp kam bei den Tests primär für den Zielflugdienst zum Einsatz und wurde dann zusammen mit dem HB-HPF , im Rahmen der vom Kommando der Flie-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						ger- und Fliegerabwehrtruppen (KFLF) vom 16.11. bis 02.12.1987 initialisierten Prinzipierprobung unter der Leitung von Major Beat Neuenschwander ab dem Flugplatz Buochs (NW) erprobt. Es ging dabei darum, mit diesen beiden PC-9 zusätzliche Eignungsabklärungen für das Tief- und Tiefstflugtraining der Erdkampf- und Aufklärerpiloten (AMIR), sowie auch als möglicher Trainer für Maverick-Einsätze (Hunter), als Aggressor für die Helikopter-Bekämpfung (zusätzlich zum Tiger), als EKF-Störer (Trägerflugzeug / EKF-Pod), als Avionik-Trainer für Glascockpit (die HB-HPF hatte ein solches Bildschirminstrument EFIS ohne HUD (EFIS war damals absolutes Neuland), für das Navigationstraining, für den Verbandsflug, den Nachtflug und schliesslich auch noch als Zielschleppflugzeug Luft-Luft zugunsten der Luftverteidigungs-Staffeln (LUV-Staffeln) abzuklären. Aufgrund der guten Erfahrungen, die mit diesen drei Maschinen für den wichtigsten anvisierten Zweck als Zielschleppflugzeug gemacht wurden, entschied sich das Militärdepartement 1988 bereits zur Beschaffung einer ersten Tranche von vier PC-9 (C-401 bis C-404). Dies führte im damaligen Zielfliegerkorps 5, welches die Verantwortung für die Zielflugbelange der Flugwaffe innehatte, zu einem enormen technischen Fortschritt. Das erste Flugzeug der in der Schweizer Luftwaffe eingesetzten PC-9, die C-401, Werknummer (MSN) 119, wurde am 08.08.1988 abgenommen und am 27.09.1988 der Flugwaffe übergeben. Diese ersten vier zuvor alle nur gemieteten Turboprop-Trainer kaufte die damalige Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) schliesslich im Januar 1990 den Pilatus Flugzeugwerken ab. Weitere vier mit dem Rüstungsprogramm 1991 (RP 91) beschaffte PC-9 stiessen 1992 zur Luftwaffe und zwei Jahre später kamen noch einmal vier mit dem RP 93 bestellte Maschinen hinzu. Mit diesem Dutzend PC-9 hatte die Schweizer Luftwaffe erstmals ein mit Schleudersitz ausgerüstetes Propellerflugzeug erhalten. Die gelb-schwarzen PC-9 C-401 bis C-408 dienten bei der Zielflugstaffel 12 als Träger für die Zielschleppwinde RM-12, respektive ab 1992 (bis Ende 2016) für die RM-24 als Zieltarsteller für die Fliegerabwehr. Mit der RM-24 konnte das Schleppziel bis auf 900 Meter ausgefahren werden. Die gleichfarbigen C-409 bis C-412 konnten den Trainingsstörsender (jamming pod) VISTA 5 (Ericsson EriJammer A-100) mitführen. VISTA 5 wurde für das EKF-Training (Elektronische Kriegsführung, EW) verwendet. Im Jahr 2012 wurden die ersten drei Maschinen ausgemustert. Dabei trennte sich die Luftwaffe von den ältesten drei Flugzeugen im Flugbetrieb. Der ursprüngliche Plan, sämtliche PC-9 bereits 2016 ausser Dienst zu stellen, wurde jedoch revidiert. 2017 waren noch sechs Flugzeuge aktiv im Dienst, 2018 dann noch fünf. Diese fünf bewährten PC-9 sollten nach früherer Planung eigentlich bis 2025 bei der Zielflugstaffel 12 (Zfl St 12) weiter betrieben werden. Doch schlussendlich wurde definitiv entschieden, dass die letzten verbleibenden PC-9 Ende 2022 ausser Dienst gestellt werden. Ende Oktober 2022 fand ab dem Flugplatz Samedan (GR) die letzte Zielflug-Einsatzwoche mit PC-9 für die Fliegerabwehr in S-chanf (GR) statt. Die Zfl St 12 schult auf Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer um, womit die Zielflüge mit reduziertem Aufgabenspektrum künftig vornehmlich dargestellt werden, teilweise aber auch mit Trainingsflugzeugen vom Typ Pilatus PC-21 der Pilotenschule. Mit 590 km/h Maximalgeschwindigkeit, einer Steigleistung von 20 Metern pro Sekunde und

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						dem unverkennbaren Sound der PT6A-62 Turbine war der zuverlässige PC-9 bei den Piloten der Luftwaffe sehr beliebt. Auch für die Bordfotografen (Berufsbordoperateure) geht mit dem PC-9 ein Kapitel zu Ende. Die leistungsstarke Maschine war ein tolles Arbeitsgerät und hat sich für Luft-Luft-Aufnahmen bestens geeignet. Die letzten drei PC-9, die C-407, die C-408 und die C-412 wurden am 06. und 07.12.2022 nach Lodrino (TI) überflogen und gleichentags ausser Dienst gestellt. Armasuisse wurde beauftragt, für diese drei Maschinen neue Besitzer finden. Mitte November 2023 gab sie bekannt, dass sie in die USA verkauft worden sind. Sie wurden in Lodrino demilitarisiert, zum Versand bereit gestellt und anschliessend in Containern verschifft. Die Flugzeuge wurden von «Legacy Warbirds» erworben, welche die PC-9 an Liebhaber für Militärflugzeuge weiterverkauften. Die erstklassig unterhaltenen PC-9 werden in den USA auch künftig in der Luft zu sehen sein. Die Kennungen C-401 bis C-412 wurden früher (ab den 1940er-Jahren) bereits für die K+W C-3603 verwendet.
C-401	Pilatus PC-9/F	119	27.09.1988	02.11.2012	-	Ehemals zivil als HB-HPG für die Pilatus Flugzeugwerke AG eingetragen. Dieser erste PC-9, der C-401, wurde am 08.08.1988 abgenommen und am 27.09.1988 der Flugwaffe übergeben. In den Jahren 1989 bis 1993 diente die C-401 vornehmlich als Trägerflugzeug des dann zumal von Ericsson AB Stockholm eingemieteten EKF Stör- und Täuschsystems EriJammer A-100 (später in der Serie mit VISTA V [respektive VISTA 5] bezeichnet). Nachdem im Jahre 1993 die bei Ericsson AB bestellten, zwei Pods der Serie beschafft und auf den neuen, kapablen PC-9 C-409 bis C-412 installiert wurden, konnte der A-100 Demonstrator an Ericsson zurückgegeben werden und die C-401 wurde wieder normalisiert. Die C-401 wurde am 02.11.2012 nach Dübendorf (ZH) überflogen, gleichentags ausser Dienst gestellt und dem FLIEGER FLAB MUSEUM (Air Force Center) übergeben.
C-402	Pilatus PC-9/F	120	03.10.1988	25.06.2012	-	Ehemals zivil als HB-HPS für die Pilatus Flugzeugwerke AG eingetragen. Die C-402 wurde am 25.06.2012 auf den Flugplatz Lodrino (TI) überflogen, gleichentags ausser Dienst gestellt und der RUAG Aviation Lodrino übergeben. Sie wurde als Ersatzteilspender zerlegt.
C-403	Pilatus PC-9/F	178	23.10.1989	16.03.2012	-	Die C-403 wurde am 16.03.2012 auf den Flugplatz Lodrino (TI) überflogen, gleichentags ausser Dienst gestellt und der RUAG Aviation Lodrino übergeben. Sie wurde als Ersatzteilspender zerlegt.
C-404	Pilatus PC-9/F	179	22.09.1989	14.10.1998	-	Am 04.06.1991 ereignete sich mit dieser Maschine auf dem Militärflugplatz Emmen (LU) ein Landeunfall. Absturz am 14.10.1998 bei Bichwil (SG) südöstlich von Wil (SG) nach einer Kollision um 09.38 Uhr mit dem PC-9 C-405 während dem Beüben der Mittleren Flab Rekrutenschule 245 in ihrem Dispositiv im Raum Uzwil-Flawil. Der Pilot Hptm Urs Blöchinger versuchte sich mit dem Schleudersitz zu retten. Leider konnte sich der Fallschirm nicht mehr rechtzeitig öffnen. Urs Blöchinger verstarb etwas über eine Stunde nach dem Unfall an den Folgen seiner schweren Verletzungen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
C-405	Pilatus PC-9/F	213	01.10.1992	01.08.2016	-	1994 hat diese Maschine an der Farnborough International Airshow (GB) teilgenommen. Kollision am 14.10.1998 mit dem PC-9 C-404 während dem Beüben der Mittleren Flab Rekrutenschule 245 in ihrem Dispositiv im Raum Uzwil-Flawil. Die C-404 stürzte ab. Die C-405 wurde beschädigt, konnte jedoch auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein (SG) notlanden. Am 01.08.2016 erfolgte die Ausserdienststellung. Die letzte bekannte Inspektionsfähigkeit für die C-405 war im November 2018. Sie wurde ab 2019 dem Fliegermuseum in St. Gallen-Altenrhein zur Verfügung gestellt.
C-406	Pilatus PC-9/F	214	30.09.1992	26.08.2016	-	Die 1992 gebaute C-406 wurde am 26.08.2016 nach Dübendorf (ZH) überflogen, gleichentags ausser Dienst gestellt und vorerst leihweise dem FLIEGER FLAB MUSEUM (Air Force Center) übergeben. Am 28.02.2020 hat das neue FFA Museum in St. Gallen-Altenrhein diesen PC-9 sozusagen per Luftpost mittels Leihvertrag als neues Exponat erhalten. Das Flugzeug wurde von einem K-Max der Rotex Helicopter AG vom Pilot Thomas Bolzli vom Militärflugplatz Dübendorf nach Altenrhein transportiert. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die C-406 als Teil des «fliegenden Museums» (also vom für die fliegenden Exponate zuständigen Fliegermuseum Altenrhein FMA) in Zukunft wieder abheben wird.
C-407	Pilatus PC-9/F	215	07.10.1992	06.12.2022	-	Die C-407 mit Baujahr 1992 wurde am 06.12.2022 nach Lodrino (TI) überflogen und gleichentags mit 2837 Flugstunden ausser Dienst gestellt. Die Armasuisse wurde mit dem Verkauf der drei PC-9 C-407, C-408 und C-412 beauftragt. Im Mai 2023 erschien ein entsprechendes Angebot auf ihrer Website. Es konnten bis am 14.07.2023 für eine einzelne oder für alle drei Maschinen als Gesamtpaket Angebote eingereicht werden. Mitte November 2023 gab die Armasuisse bekannt, dass die drei erwähnten PC-9 in die USA an «Legacy Warbirds» verkauft worden sind.
C-408	Pilatus PC-9/F	216	15.10.1992	07.12.2022	-	Die C-408 mit Baujahr 1992 wurde am 07.12.2022 nach Lodrino (TI) überflogen und gleichentags mit 2877 Flugstunden ausser Dienst gestellt. Die Armasuisse wurde mit dem Verkauf der drei PC-9 C-407, C-408 und C-412 beauftragt. Im Mai 2023 erschien ein entsprechendes Angebot auf ihrer Website. Es konnten bis am 14.07.2023 für eine einzelne oder für alle drei Maschinen als Gesamtpaket Angebote eingereicht werden. Mitte November 2023 gab die Armasuisse bekannt, dass die drei erwähnten PC-9 in die USA an «Legacy Warbirds» verkauft worden sind.
C-409	Pilatus PC-9/F	221	26.01.1994	22.11.2022	-	Die C-409 wurde am 22.11.2022 nach Payerne (VD) überflogen und gleichentags ausser Dienst gestellt. Die Maschine dient seither auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) in der Flieger Schule 81 (FI S 81) als Ausbildungsobjekt bei der Schulung der Flugzeugmechaniker.
C-410	Pilatus PC-9/F	222	26.01.1994	12.06.2016	-	Dieser PC-9 wurde am 12.06.2016 ausser Dienst gestellt und 2017 leihweise dem Militärmuseum Wildegg (MMW) im Kanton Aargau übergeben. Die Maschine hängt dort noch heute (2021) an der Hallendecke.
C-411	Pilatus PC-9/F	223	18.02.1994	01.09.2022	-	Die C-411 wurde am 01.09.2022 nach Payerne (VD) überflogen und gleichentags ausser Dienst gestellt. Die Maschine dient seither auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) in der Flieger Schule 81 (FI S 81) als Ausbildungsobjekt bei der Schulung der Flugzeugmechaniker.
C-412	Pilatus PC-9/F	224	07.03.1994	07.12.2022	-	Die C-412 mit Baujahr 1994 wurde am 07.12.2022 nach Lodrino (TI) überflogen und gleichentags mit 2781 Flugstunden ausser Dienst gestellt. Am Steuer sass Hauptmann Urs Bruggis-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						ser, Pilot der Zielflugstaffel 12. Dieser unscheinbare Überflug von Emmen ins Tessin markierte aber den letzten offiziellen Einsatz eines PC-9 bei der Schweizer Luftwaffe. Die Armasuisse wurde mit dem Verkauf der drei PC-9 C-407, C-408 und C-412 beauftragt. Im Mai 2023 erschien ein entsprechendes Angebot auf ihrer Website. Es konnten bis am 14.07.2023 für eine einzelne oder für alle drei Maschinen als Gesamtpaket Angebote eingereicht werden. Mitte November 2023 gab die Armasuisse bekannt, dass die drei erwähnten PC-9 in die USA an «Legacy Warbirds» verkauft worden sind.
C-401 bis C-560	K+W C-3603 Siehe auch C-464 bis C-558 für die zur Version C-3605 «Schlepp» umgebauten Maschinen.	-	1942	1987	160	Das Aufklärungs- und Erdkampfflugzeug C-3603 wurde von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun unter der Leitung des französischen Chef-Ing. M. Thouret entwickelt. Die Serie wurde vom Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) in Emmen, Doflug Altenrhein (SG) und von Pilatus in Stans hergestellt. Die C-3603 waren mit einem Triebwerk vom Typ Hispano-Suiza HS-51 12Y mit einer Nennleistung von 1000 PS ausgerüstet. Bei Aufklärungseinsätzen bediente der Beobachter eine der im Juni 1950 beschafften und in einer Halterung senkrecht nach unten eingebauten, elektrisch gesteuerten Luftbildkameras vom Typ Eastman Kodak Co Type K-24. Bildformat 5 × 5" auf 5½"-Rollfilm = ca. 120 Aufnahmen pro Filmkassette. Die Kamera wurde bis 1982 eingesetzt. Als Handkamera verwendete der Beobachter bis 1976 auch die ebenfalls im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihenaufbaukamera F-24. 1953 schied die C-3603 nach zehnjähriger Dienstzeit als Kampfflugzeug aus. Ab dem gleichen Jahr (1953) erfolgte bei der FFA in Altenrhein (SG) und bei Farner in Grenchen der Umbau von 40 Maschinen zu Ziel- und Zielschleppflugzeugen C-3603-1 «Schlepp», ausgerüstet mit der Schleppwinde SZW-52, welche die Firma G. Naef in Fischenthal herstellte. Die Hispano-Suiza-HS-51-Flugmotoren zeigten jedoch mit der Zeit Alterungserscheinungen und so erfolgte Anfang 1969 erfolgte nebst dem bereits ab Dezember 1968 erprobten Prototypen C-502 ein erneuter Serie-Umbau von 23 Flugzeugen zu C-3605 «Schlepp» mit einer Propellerturbine vom Typ Lycoming T53-L-7A. Die militärischen Kennungen C-401 bis C-412 wurden ab den 1990er-Jahren auch für die Pilatus PC-9 verwendet.
C-401 bis C-410	K+W C-3603	-	1942		(10)	Null-Serie. Die Flugerprobungsresultate des C-3602-Prototyps waren gut, so dass direkt mit dem Bau einer Null-Serie von zehn Flugzeugen begonnen werden konnte. Diese 10 Maschinen sind bereits im Total der insgesamt 160 beschafften C-3603 mit den Kennungen C-401 bis C-560 enthalten. Deshalb ist die 10 hier in der Spalte «Beschafft» in Klammern gesetzt.
C-401	K+W C-3603	181	23.11.1941	06.06.1942	-	Die C-401 diente der Herstellerfirma für die laufende Flugerprobungen. Am 06.06.1942 stürzte dieses Flugzeug um 10.34 Uhr bei Kirchdorf/Gerzensee (BE) anlässlich eines Testfluges der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) ab. Die Besatzung mit Pilot Hptm Jean Roubaty und Lt Hans Enderli (Pilot, Pax) fand dabei den Tod. Das Flugzeug erlitt Totalschaden.
C-411 bis C-552	K+W C-3603-1	-	1942		(142)	Um Zeit zu gewinnen, wurde gleichzeitig mit der Null-Serie auch eine Serie von 142 Kampf- und zwei Trainerflugzeugen in Auftrag gegeben. Die Truppenerprobung mit der Null-Serie zeigte, dass zur Verbesserung der Flugeigenschaften und zur Behebung von technischen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Störungen grössere Modifikationen notwendig waren, die zur Typenbezeichnung C-3603-1 führten. Rückwirkend wurde alsdann auch die Null-Serie auf den Typ C-3603-1 umgebaut. Diese 142 Maschinen sind bereits im Total der insgesamt 160 beschafften C-3603 mit den Kennungen C-401 bis C-560 enthalten. Deshalb ist die 142 hier in der Spalte «Beschafft» in Klammern gesetzt.
C-421	K+W C-3603-1	201	03.07.1942	24.11.1943	-	Am 08.06.1943 um ca. 09.30 Uhr kollidierte diese C-3603 mit Pilot Lt Luc Niggli und sein Mitflieger Lt Alexander Burger anlässlich eines Trainingskurses der FI Kp 1 über dem Neuenburgersee mit dem Bückler Bü 131 B Jungmann mit der Kennung A-79 mit Pilot Oblt Jean-Jacques Lander und Beobachter Oblt Gervais-Louis Brandt. Die Besatzung des Bücklers konnte mit dem Fallschirm aussteigen und wurde durch Zivilpersonen aus dem See gerettet. Mit der beschädigten C-3603 konnte in Payerne (VD) gelandet werden. Am 24.11.1943 um ca. 11.45 Uhr stürzte diese C-421 anlässlich eines Rekognoszierungsfluges im Aktivdienst der FI Kp 2 bei böigem Wetter am Südhang des Grossen Lohner (BE) ab. Der Pilot Lt Pierre César und sein Beobachter Oblt Robert Braissant fanden beim Absturz den Tod.
C-493	K+W C-3603-1	273	19.08.1943	15.07.1987	-	1946 Umbau zu Schleppflugzeug. 1972 Umbau zur C-3605 «Schlepp», weiterhin mit der Kennung C-493 . Mehr Infos siehe dort.
C-494	K+W C-3603-1	274	27.08.1943	15.07.1987	-	1953 Umbau zu Schleppflugzeug mit Winde SZW-52. 1971/72 Umbau zu C-3605 «Schlepp», weiterhin mit der Kennung C-494 . Mehr Infos siehe dort.
C-534	K+W C-3603-1	314	23.03.1944	01.01.1971	-	Die C-534 gehört heute (2018) als Version C-3603 zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
C-537	K+W C-3603-1	317	30.03.1944	13.09.1965	-	Baujahr 1943. Als Dauerleihgabe der damaligen Direktion der Militärflugplätze kam das Flugzeug C-3603-1 mit der Registrierung C-537 im Jahr 1972 in die neu eröffnete Halle Luft- und Raumfahrt im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern. Nach über vierzig Jahren wurde das Flugzeug am 03.06.2014 auf Wunsch des Verkehrshauses an die mittlerweile auf Seiten des Leihgebers zuständige Zentralstelle Historisches Armeematerial (ZSHAM) zurückgegeben. Die Rückgabe erfolgte vor allem aus Platzgründen, um vermehrt Flugzeuge aus der VHS-eigenen, eher auf die Bereiche Zivilluftfahrt, Gebirgs- und Rettungsfliegerei sowie Experimentalflugzeuge fokussierten Sammlung ausstellen zu können. Dabei spielte auch eine Rolle, dass im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf noch ein baugleiches Flugzeug zu sehen ist. Die ZSHAM hat die C-537 in der Folge mit Vertrag vom 08.09.2014 dem Verein Historic & Classic Airplanes (VHCA) in Altenrhein (SG) leihweise (bis 31.08.2039) abgegeben. Der VHCA hat für die Maschine die zivile Registrierung HB-RDA reserviert. Der Verein hatte jedoch zu diesem Zeitpunkt noch nicht entschieden, ob die C-537 wieder flugtüchtig hergestellt werden soll (Stand 2019). Im Herbst 2021 gab das 2019 von den gebürtigen Vorarlberger Brüdern Bernhard und Johannes Vonier eröffnete FFA Museum (Flieger- und Fahrzeug-Museum Altenrhein) in seinem Newsletter schliesslich bekannt, dass diese C-3603 mit der Kennung C-537 ab sofort als ihr jüngstes Exponat in der Aviation Hall des FFA Museum bestaunt werden kann. Dieses Exemplar besitzt noch den originalen Hispano-Suiza HS-51 12Y Motor (Lizenzbau Saurer)

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						mit einer Startleistung von rund 1000 PS. Das FFA Museum gibt anfangs 2023 bekannt, dass die Maschine so bald wie möglich wieder zum Fliegen gebracht werden soll.
C-547	K+W C-3603-1	327	22.03.1944	15.07.1987	-	1953 Umbau zu Schleppflugzeug mit SZW-52 Winde. 1971 Umbau zu C-3605. Weitere Infos beim C-547 der F+W Emmen C-3605 «Schlepp».
C-553 und C-554	F+W Emmen C-3603-1 Tr	-	1945	1974	(2)	Trainer mit Doppelsteuer. Diese zwei Flugzeuge wurden für vielseitige Aufgaben und verschiedene Zwecke mit gutem Erfolg eingesetzt, nämlich: Pilotenumschulungen, Ausbildung von Fluglehrern, Blind- und Nachflugausbildungen, Schiessstraining unter Anleitung von Fluglehrern und anderem mehr. Die beiden Maschinen sind bereits im Total der insgesamt 160 beschafften C-3603 mit den Kennungen C-401 bis C-560 enthalten. Deshalb ist die 2 hier in der Spalte «Beschafft» in Klammern gesetzt.
C-555 bis C-560	K+W C-3603-1	-	1948	1952	(6)	Nachbau aus Ersatzteilen im Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) Emmen. Als Kampfflugzeug waren sie bis 1952 im Einsatz. Diese sechs Maschinen sind bereits im Total der insgesamt 160 beschafften C-3603 mit den Kennungen C-401 bis C-560 enthalten. Deshalb ist die 6 hier in der Spalte «Beschafft» in Klammern gesetzt.
C-464 bis C-558	F+W Emmen C-3605 «Schlepp» Siehe auch C-401 bis C-560 für die nicht umgebauten C-3603.	-	1970	1987	24	Im Jahr 1953 schied die C-3603 nach zehnjähriger Dienstzeit als Kampfflugzeug aus. Ab dem gleichen Jahr (1953) erfolgte teilweise ein Umbau zu Ziel- und Zielschleppflugzeugen C-3603-1 «Schlepp». Die Hispano-Suiza HS-51-Flugmotoren zeigten jedoch mit der Zeit Alterungserscheinungen und schliesslich entschied man sich noch zu einem erneuten Umbau zur Version C-3605 «Schlepp» mit einem Turbinentriebwerk. Anfang 1969 begann im Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) in Emmen nebst dem bereits ab Dezember 1968 erprobten Prototypen C-502 der Serie-Umbau von 23 Flugzeugen zu C-3605 «Schlepp» mit einer Propellerturbine vom Typ Lycoming T53-L-7A. Bei dieser Turbine handelte es sich um Occasions-Helikopter-Triebwerke, welche aus Überschussbeständen der USAF angekauft wurden. Die hohe Pannenanfälligkeit der T53-L-7A-Turbinen und zwei schwere Vorkommnisse mit den C-3605 führten am 02.04.1987 zu einer sofortigen Ausserdienststellung der Schleppflugzeuge. Als Ersatzmaschinen mussten rasch zwei PC-9-Werkmaschinen von der Firma Pilatus für die Erprobung zuerst eingemietet und später käuflich erworben werden. Am 12.12.1987 wurden auf dem Flugplatz Lodrino die letzten 18 freigegebenen Exemplare C-3605 «Schlepp» durch das Bundesamt für Militärflugplätze öffentlich versteigert. Aufgrund der zahlreichen Triebwerksstörungen wurden bis auf wenige Exemplare alle Turbinen unbrauchbar gemacht, indem man diese mit einem Zweikomponenten-Harz ausgoss. Bei der Versteigerung wurden auch insgesamt 28 Triebwerke T53-L-7A veräussert. Wie am 05.05.2021 in einer Medienmitteilung der Armee bekannt gegeben wurde, entdeckte man bei Routinekontrollen in einem Entsorgungsbetrieb im Herbst 2020 leicht radioaktives Material (Thorium), das nachweislich aus einem C-3605-Turbinentriebwerk des Typs T53-L-7A stammt. Daraufhin hatte eine Arbeitsgruppe mit Spezialistinnen und Spezialisten der zuständigen Behörden beim Bund intensive Abklärungen vorgenommen. Eine Gefahr für die Gesundheit aufgrund der Radioaktivität konnte ausgeschlossen werden, sofern das Trieb-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						werk nicht mechanisch bearbeitet wird. Die Armee informierte in der Folge die heutigen Eigentümer und Halter über diese Erkenntnisse und bot ihnen ihre Unterstützung im Umgang oder bei der Entsorgung der leicht radioaktiven Komponenten an.
C-464	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	244	12.09.1943 Umgebaut 28.08.1972	15.07.1987	-	Diese Maschine wurde der Truppe am 28.08.1972 als Umbau zur C-3605 abgeliefert. Nach der Ausserdienststellung wurde sie am 12.12.1987 an Aldo Corrieri, Freienbach (SZ) versteigert.
C-483	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	263	02.04.1943 Umgebaut 24.04.1972	15.07.1987	-	1953 Umbau zu Schleppflugzeug mit SZW-52 Winde. Am 12.12.1987 in Lodrino (TI) versteigert. Das Flugzeug wurde zerlegt nach Duxford (GB) transportiert, nach Chino bei Los Angeles (USA) weiterverkauft und als N360BP wieder flugtüchtig gemacht. Ein Foto von W. Bänniger zeigt die Maschine dort mit dem Tarnanstrich und den Hoheitszeichen der deutschen Luftwaffe aus dem Zweiten Weltkrieg.
C-493	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	273	19.08.1943 Umgebaut 03.01.1972	15.07.1987	-	1971 umgebaut zur C-3605. Seit der Versteigerung auf dem Flugplatz Lodrino (TI) vom 12.12.1987 und dem Kauf durch Jacques Duval aus Rennes fliegt sie als F-AZGC in Frankreich. Sie ist auch heute (2005) noch flugtüchtig. Offenbar wurde diese C-3605 zwischenzeitlich auch als F-WZII und dann als F-AZII registriert.
C-494	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	274	27.08.1943 Umgebaut 27.06.1972	04.1986	-	Nach dem 1971/72 erfolgten Umbau der C-3603 auf die Propellerturbine Lycoming T-53-L7A ging das Flugzeug mit Baujahr 1943 am 27.06.1972 als Zielschlepper C-3605 erneut an die Flugwaffe, wo es bis April 1986 im Einsatz blieb. Nach der Versteigerung vom 12.12.1987 auf dem Flugplatz Lodrino (TI) hing diese Maschine ab dem 27.04.1988 für 14 Jahre an der Decke einer Fabrikhalle beim Flugplatz Langenthal-Bleienbach. Danach wurde sie auf Initiative von Bernhard Bühler (Beinwil am See) hin in einen flugfähigen Zustand gebracht und am 24.04.2002 als HB-RDB zivil im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Ende 2004 wurde sie nach Braunschweig (Deutschland) verkauft und deshalb am 02.02.2005 wieder aus dem zivilen Luftfahrzeugregister gelöscht. Danach war sie eine gewisse Zeit im deutschen Bremgarten abgestellt. Nach der Abnahme durch das Luftfahrt-Bundesamt erhielt sie die Registration D-FOOT . Danach war sie in Mühldorf (EDMY) stationiert und wurde vom German Historic Flight e.V. betrieben. Sie flog aber seit 2005 trotzdem auch für den Schweizer Verein Tell Air. Am 04.03.2010 wurde sie schliesslich wieder als HB-RDB im Luftfahrzeugregister eingetragen und wurde danach vom Verein Historic & Classic Airplanes (VHCA) ab ihrer Homebase, dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein geflogen. Sie war 2022 die letzte im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene C-3605. Am 08.03.2022 wurde die C-3605 HB-RDB bei der Landung in St. Gallen-Altenrhein beschädigt, sie kam von der Piste ab. Offensichtlich liess sich das Fahrwerk nicht ausfahren. Der Pilot blieb unverletzt. Als Folge dieses Unfalls wurde die HB-RDB am 03.06.2022 aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht. Seither fliegt in der Schweiz keine C-3605 mehr.
C-497	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	277	11.10.1943 Umgebaut 02.05.1972	15.07.1987	-	1971/72 umgebaut und ab dem 02.05.1972 wieder im Bestand bei der Flugwaffe. Die C-497 gehört heute (2023) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Weil die Propellerturbine vom Typ Lycoming T53-L-7A nach dem neuen Strahlenschutz-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						gesetzt bei einem leicht radioaktiven Material (Thorium) einen bestimmten Wert knapp ausserhalb einer Grenze überstieg und so Geräte und Objekte nicht mehr ausgestellt sein durften, musste in einer grösseren Aktion das Flugzeug im Museum im Jahr 2022 von der Decke genommen werden. Das Triebwerk wurde ausgebaut und einer fachgerechten Entsorgung zugeführt. Mit einer Sonderanfertigung wurde der Propeller wieder angebracht.
C-502	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	282	09.10.1943 Umgebaut 19.08.1968	01.06.1972	-	Dieser anstelle des Hispano-Suiza HS-51 12Y Triebwerks 1967 im F+W Emmen neu mit einer Propellerturbine vom Typ Lycoming T53-L-7A ausgerüstete Prototyp absolvierte am 19.08.1968 den Erstflug und wurde im Dezember 1968 der Flugwaffe zur Erprobung übergeben. Bereits Anfang 1969 begann der Serie-Umbau von 23 Flugzeugen zu C-3605 «Schlepp». Der Prototyp C-502 wurde am Schluss der Umbauaktion liquidiert, weil er stark von der Serienausführung abwich.
C-509	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	289	02.12.1943 Umgebaut 14.04.1972	15.07.1987	-	Diese ursprüngliche C-3603 mit Baujahr 1943 wurde 1972 zur C-3605 umgebaut. Ab dem 14.04.1972 flog die C-509 in der neuen schwarz-gelben Bemalung als Zielschlepper. Nach einem Triebwerksausfall landete der Pilot Fw R. Brunold am 14.08.1985 nach einem rund 40 km langen Gleitflug in Bad Ragaz (SG). Infolge des starken Rückenwindes setzte die Maschine spät auf, musste dadurch scharf abgebremst werden und kam am Pistenende mit einem Kopfstand zum Stehen – der Pilot und sein Passagier Oblt Brändler blieben unverletzt und die C-3605 trug nur geringfügige Beschädigungen davon. Am 12.12.1987 wurde die Maschine in Lodrino (TI) von Cyrill Dvorak ersteigert und eingelagert. Daniel Kobelt (* 28.04.1959; † 14.01.2020) hat sie 2011 in Bex (VD) in seiner Firma wieder flugtauglich gemacht und liess sie am 07.07.2011 zivil als HB-RDH unter der Flying Fighter Association eintragen. Am 25.07.2011 ist der C-3605 nach dieser Überholung bei der von Kobelt gegründeten Mobile Air Service SA (MAS) in Bex zum ersten Mal wieder geflogen. Im August 2012 wurde sie am Pistenfest zum 75. Geburtstag des Flugplatzes Birrfeld (AG) von Jacques Berger in einer sehr attraktiven Demo vorgeführt. Am 23.12.2019 erfolgte eine Handänderung im Luftfahrzeugregister. Neuer Eigentümer und Halter war die Irweld SA, Viganello (TI). Standort der C-3605 wurde Sion. Irweld registrierte am gleichen Tag auch die Yakovlev Yak-9U HB-RYA , die sich wie ein Warbird präsentierte, aber erst 1999 gebaut wurde, für sich. Doch am 21.09.2021 wurden diese beiden Flugzeuge deregistriert, also wieder aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Heute (2025) gehört die C-509 / HB-RDH zur Sammlung des ehemaligen Kampfpiloten und Instructors der kanadischen Luftwaffe, André Lortie (Jahrgang 1966, Nickname «Hibou»), dem Gründer und Besitzer von Lortie Aviation, der «Hunter Factory» in Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier in der Nähe von Quebec in Franco-Kanada.
C-529	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	309	13.03.1944 Umgebaut 30.10.1972	18.07.1983	-	1972 umgebaut zur C-3605. Die Maschine verunglückte am 18.07.1983 bei Vernayaz (VS) wegen Vogelschlag. Das Flugzeug wurde bei der Notlandung zerstört. Der Pilot Oblt Markus Kramer vom Stab Flpl Abt 10 erlitt leichte Verletzungen.
C-534	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-	-	-	-	→ C-534 bei der C-3603.
C-535	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	315	24.03.1944 Umgebaut	15.07.1987	-	1972 umgebaut zur C-3605. Sie wurde am 12.01.1973 als «Schlepp»-Umbau der Luftwaffe ausgeliefert. Die Maschine flog nach der Versteigerung vom 12.12.1987 auf dem Flugplatz Lodrino (TI) als D-FOXY in Deutschland.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
			12.01.1973			Im Juni 2000 hat die D-FOXY am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war Claus Marzina (Mannheim, D). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Die C-3605 wurde bei einem Zusammenstoss am 27.09.2002 bei Luftaufnahmen westlich bei Ludwigshafen über dem Katzensalgen schwer beschädigt. Bei der anschliessenden Notlandung erlitt sie keine weiteren Schäden. Das Flugzeug wurde wieder aufgebaut und ist heute (2010) im Technik-Museum in Speyer (D) ausgestellt.
C-541	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	321	03.05.1944 Umgebaut 03.01.1972	15.07.1987	-	1971 umgebaut zur C-3605. Heute (2023) ausgestellt in der «Flugausstellung Junior» in Hermeskeil in Rheinland-Pfalz (D). Sie ist auch als «Flugausstellung Peter Junior» und «Flugausstellung L. & P. Junior» bekannt.
C-547	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	327	22.03.1944 Umgebaut 09.12.1971	15.07.1987	-	Baujahr 1943. 1971 umgebaut zur C-3605. Sie wurde Anfang der 1950er-Jahre hauptsächlich als Trainingsflugzeug für Nachtflüge eingesetzt. 1953 erfolgte bei der FFA in Altenrhein (SG) und bei Farner in Grenchen der erste Umbau der C-547 zum Zielschlepper C-3603-1 «Schlepp», ausgerüstet mit der Schleppwinde SZW-52, welche die Firma G. Naef in Fischenthal herstellte. 1969 begann der Umbau in eine C-3605 mit einer neuen Schleppvorrichtung und einer Avco-Lycoming-Turbine des Typs T-53-L7A. Am 09.12.1971 wurde die C-547 als erste Maschine vom Zielfliegerkorps 5 übernommen. Nach der Versteigerung von 18 C-3605 am 12.12.1987 auf dem Flugplatz Lodrino – Max Daetwyler († 2005) ersteigerte die C-547 für 10'000 Franken (zusätzlich kaufte er die C-494) – erfolgte zu Beginn der 1990er-Jahre in rund 3400 Stunden Arbeitsaufwand bei der Ju-Air in Dübendorf der Rückbau zum C-3603 unter Verwendung von Teilen aus dem Rumpf der C-3603 C-527 (Windmaschine auf dem Schiessplatz Ochsenboden) mit dem originalen Hispano-Suiza Kolbenmotor. In dieser ursprünglichen Konfiguration wurde die Maschine nach der Fertigstellung am 30.08.1991 bei der Präsentation vor geladenen Gästen «Old Max» getauft. Das Flugzeug startete am 02.09.1991 in Zürich-Kloten mit Pilot Ulrich «Ueli» Häusermann vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) zum erneuten Erstflug. Sie war dann für viele Jahre die weltweit einzige flugfähige C-3603 (und ist es auch 2018 noch) und flog mit der zivilen Immatrikulation HB-RBI für den Verein Tell Air. Im Juni 2000 hat die HB-RBI am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war zu diesem Zeitpunkt offenbar Max Vogelsang aus Wohlen (AG). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Ihr letzter Flug mit Landung auf dem Flugplatz Langenthal in Bleienbach (BE) fand am 13.10.2003 statt, danach wurde sie stillgelegt und am 30.03.2010 aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Der seltene Warbird mit Baujahr 1944 blieb aber bei seinem Besitzer Peter Daetwyler in seinem Hangar bei der Firma MDC Max Daetwyler AG (heute Daetwyler SwissTec AG) auf dem Flugplatz Langenthal eingestellt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Im November 2012 wurde die C-3603 an einen Warbird-Enthusiasten nach Deutschland verkauft und zusammen mit vielen Ersatzteilen nach Bremgarten (D) zur Firma Meier Motors GmbH transportiert. Bei der folgenden Total-Revision liess der neue Besitzer ein Doppelsteuer einbauen. Am 30.08.2013 hat die C-547 wieder abgehoben; diesmal jedoch als D-FRBI ab dem süddeutschen Bremgarten. Mit dem von der Dübendorfer Naef Flugmotoren AG überholten Motor Hispano-Suiza HS-51 12Y ist dem Oldtimer ausserdem ein auf null Stunden revidierter Antrieb eingesetzt worden. Der nächste neue Besitzer, Major i Gst Josua Arn, er ist zivil in leitender Stellung bei der UBS tätig, kaufte das Flugzeug im April 2014 und bewahrte dieses einzige fliegende Exemplar ihres Typs vor dem Export in die USA. So konnte Oberstleutnant Lukas Meier, Helikopterpilot bei der Schweizer Luftwaffe, als einziger Pilot überhaupt, der heute (2014) eine C-3603 fliegt, das Flugzeug mit der Kennung D-FRBI und originaler Bemalung der Schweizer Luftwaffe an der AIR14 PAYERNE (30.08.-07.09.2014) vorliegen. Die bisherige Geschichte der C-547 kann im SkyNews.ch vom Februar 2016 nachgelesen werden. Doch die Historie des Flugzeuges ging weiter. Der Besitzer, der wohl mit der der Escadrille 1 der Fliegertruppe verbunden ist, wollte aus Teilen zweier anderer C-36, die er zusammen mit der ehemaligen HB-RBI als Ersatzteile erworben hatte, und die wohl nie mehr «in die Luft gekommen» wären, eine weitere C-36 aufbauen lassen – und zwar an Stelle des ursprünglichen Triebwerks Saurer YS-2 angetrieben von einem Motor vom Typ Rolls Royce Merlin 500. Ein Unikat, ein Kunstwerk sollte erschaffen werden. Die Firma Meier Motors GmbH erfüllte ihm den Traum. Nach fünf Jahren intensiver und aufwändiger Arbeit war es am 04.06.2021 dann so weit, dass die mit D-FEKW ebenfalls in Deutschland registrierte, knallrote «Red 1» zum Erstflug abheben konnte. Die neu aufgebaute Maschine erhielt die Bezeichnung «EKW C-3604». Auf dem Rumpf ist eine grosse weisse «1» aufgemalt und auf den beiden Seitenleitwerken ist das Schweizer Kreuz so aufgemalt, wie es bei der originalen C-36-Serie der Fliegertruppe üblich war. Auf der Motorhaube prangt ebenfalls in weiss ein Fabelwesen, der Vogel «Rokh», das Staffelembemblem der Esc. Av. 1 (Fliegerstaffel 1).
C-551	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	331	09.08.1944 Umgebaut 11.12.1972	15.07.1987	-	1972 umgebaut zur C-3605. 1975 Einbau Doppelsteuer. Am 02.12.1987 versteigert (via Duxford) nach Chino, Kalifornien (USA). Sie fliegt heute (2005) noch zivil immatrikuliert als N3605 in den USA.
C-552	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	332	20.06.1944 Umgebaut 20.11.1972	15.07.1987	-	1972 umgebaut zur C-3605. Notwasserung 1974 bei Hertenstein im Vierwaldstättersee. Die Maschine wurde anschliessend aus dem See geborgen, 1975 zum Schulflyzeug mit Doppelsteuer umgebaut und wieder in Dienst gestellt. Sie flog nach der Versteigerung vom 12.12.1987, verkauft an R. Näf, Genf auf dem Flugplatz Lodrino (TI) zivil immatrikuliert als HB-RBJ . Später wurde sie nach England verkauft, wo sie als G-DORN noch heute (2005) fliegt.
C-557	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	337	20.01.1948 Umgebaut 11.02.1972	15.07.1987	-	1971/72 umgebaut zur C-3605. Die C-557 hängt heute (2021) im Militärmuseum Wildeggen (MMW) im Kanton Aargau.
C-601 bis	F+W Emmen C-3604	-	1947	1956	3	Prototypen. Gebaut wurden zwischen 1944 und 1945 die drei Prototypen C-601 bis

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
C-603						C-603 , welche bis 1951 zu Versuchszwecken im F+W Emmen blieben. Daher die späte Ab- lieferung an die Truppe. Anfänglich trugen sie den gleichen Anstrich wie die C-3603, doch wurde später eine aus unregelmässigen Fleckenmustern zusammengesetzte Bemalung ein- geführt.
C-601	F+W Emmen C-3604		21.08.1944	17.02.1956	-	Der erste Prototyp absolvierte am 21.08.1944 den Erstflug. Er wurde von der Fliegertruppe nicht übernommen. Das Flugzeug blieb zu Versuchszwecken im F+W Emmen.
C-602	F+W Emmen C-3604		28.11.1950	17.02.1956	-	Am 03.10.1945 machte Hptm Künzler mit diesem zweite Prototyp in Dübendorf (ZH) eine Bauchlandung, die das Flugzeug an Rumpfunterseite und Propeller schwer beschädigte. Die Maschine kam erst Ende 1950 zur UeG Staffel III der Fliegertruppe.
C-603	F+W Emmen C-3604		28.06.1951	17.02.1956	-	Dieser dritte Prototyp kam erst im Sommer 1951 zur UeG Staffel III der Fliegertruppe. Mit der gleichen Bewaffnung wie bei der C-603 wurden auch die restlichen C-3604 ausgerüstet.
C-604 bis C-613	F+W Emmen C-3604	-	1947	1956	10	Im Anschluss an die C-3603-Serie erhielt das Eidgenössische Flugzeugwerk in Emmen den Auftrag, einen für den neuen Saurer-Motor YS-2 geeigneten Fernaufklärer und Erdkämpfer zu entwickeln. Es entstand daraus die C-3604, eine Weiterentwicklung der C-3603-1. Die Null-Serie gelangte 1947/48 zur Truppe. Optisch sahen die Maschinen mit ihrem Vierblatt- Propeller und einem speziellen Tarnanstrich attraktiv aus, doch schon während des Baues und auch bei der Truppenerprobung zeigten sich Schwierigkeiten, die vor einem eventuellen Serienbau eine Verbesserung erforderten. Die Truppenerprobung, die ausschliesslich beim Ueberwachungsgeschwader (UeG) erfolgte, konnte im Grunde genommen nicht zum Abschluss gebracht werden, da immer wieder neue Probleme auftauchten; die Kinderkrankheiten, milde gesagt, blieben bis zur Stilllegung besteh- en, so dass dieser Typ die Serienreife nie erlangte. Nach neunjähriger, mühevoller Betriebs- zeit erfolgte die Liquidation. Die UeG Staffel III flog ab 1947 als einzige Einheit die C-3604. Mit der Truppenordnung von 1952 wurde die Staffel III zur Fl. St. 17 des UeG. In dieser Zeit entstand das neue Staffellab- zeichen mit dem Falken, welches bei den C-3604 unter den Auspuffrohren aufgemalt wurde. Bei Aufklärungseinsätzen bediente der Beobachter eine der im Juni 1950 beschafften und in einer Halterung senkrecht nach unten eingebauten, elektrisch gesteuerten Luftbildkameras vom Typ Eastman Kodak Co Type K-24. Bildformat 5 x 5" auf 5½"-Rollfilm = ca. 120 Aufnah- men pro Filmkassette. Die Kamera wurde bis 1982 eingesetzt. Als Handkameras verwendete der Beobachter bis 1976 auch die ebenfalls im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihenaufklärer F-24.
C-712	B.F.W. (Messerschmitt) M 18 C	447	1929	03.01.1953	1	Ankauf aus Deutschland und vom 07.09.1929 bis am 13.09.1929 insbesondere für den Ferry- flight (Überführungsflug) zivil als CH 144 immatrikuliert. Ab 1930 Nr. 712, ab 1935 C-712. Hinweis: Mit dem zivilen Kennzeichen CH 144 wurde zuvor vom 19.05.1926 (?) bis am 13.12.1928 auch schon eine Dornier B Bal Merkur immatrikuliert. Die Eidgenössische Vermessungsdirektion, Abteilung Grundbuchvermessung, stellte 1929 mit dieser Maschine erstmals ein Kabinenflugzeug in Dienst, das besonders für Vermes- sungsaufgaben mit den derzeit neuesten Aufnahmegeräten ausgerüstet war. Dieses Flug- zeug eignete sich für die dem Amt gestellten Aufgaben sehr gut, und auch die Aufgaben für die Eidg. Landestopographie L+T konnten damit gelöst werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die bis anhin verwendeten älteren Militärflugzeug-Typen, wie LVG, Zepp LZ C-II 2 V, Airco DH.9A, Haefeli DH-5 und DH-5A, vermochten als Vermessungsflugzeuge ihren Aufgaben immer weniger gerecht zu werden, worauf sich die beiden Bundesstellen einigten und 1935 zwei weiterentwickelte Messerschmitt-Flugzeuge, die B.F.W. (Messerschmitt) M 18 D in Dienst stellten.
C-713 und C-714	B.F.W. (Messerschmitt) M 18 D	-	1935	1954	2	Vormals 713 und 714 , ab 1939 mit Präfix «C», also C-713 und C-714 . Lizenzbau in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun. Erstflug des Typs M 18 D am 18.05.1935. Ob dabei die C-713 oder die C-714 gemeint war, oder ob sich gar beide Flugzeuge am gleichen Tag erstmals in die Lüfte erhoben, ist dem Verfasser nicht bekannt. Die zwei Maschinen sind gemeinsam von den beiden Stellen Eidgenössische Vermessungsdirektion V+D (Schweizerische Grundbuchvermessung) und Eidgenössische Landestopographie L+T beschafft worden. Diese neuen, im Vergleich zur M 18 C (C-712) verbesserten Vermessungsflugzeuge konnten 1935 in Dienst gestellt werden. Schon bei den ersten Aufnahmen aus grossen Höhen (7000 m ü.M.) zeigte es sich, dass in Bezug auf die Eigenstabilität ein grosser Fortschritt zu verzeichnen war. Damit konnten die laufend höher gestellten Anforderungen an das Luftbild zu Vermessungszwecken einwandfrei gelöst, die Flugzeuge voll ausgelastet werden.
C-713	B.F.W. (Messerschmitt) M 18 D		1935	31.12.1954	-	Lizenzbau in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun. Die C-713 musste 1954 nach zweijährigen Sprühexperimenten infolge Alterung und Korrosionen aus dem Betrieb zurückgezogen und liquidiert werden.
C-714	B.F.W. (Messerschmitt) M 18 D	341	1935	14.12.1947	-	Lizenzbau in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun. Die C-714 war 1947 für die Eidgenössische Landestopographie L+T zivil als HB-HOR immatrikuliert. Bruchlandung am 14.12.1947 mit Totalschaden. In einem im Bundesarchiv archivierten «Abnahmeprotokoll für Flugzeuge» der Kriegstechnischen Abteilung des Schweizerischen Militärdepartements vom 08.04.1935 wurde für dieses Flugzeug die Fabrik-Nummer 340 eingetragen. Da ist also die Frage offen, ob dies ein Fehler im Protokoll ist. Denkbar ist aus Sicht des Verfassers, dass die Fabrik-Nummer 340 eher zur C-713 gehört. Fakt ist, dass im schweizerischen Luftfahrzeugregister für die HB-HOR die Seriennummer 341 eingetragen wurde (Stand 25.03.2025).
C-715	Comte AC-11V	38	20.07.1943	02.05.1945	1	Diese am 05.10.1931 zivil als CH 285 ins schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragene AC-11V war 1930/31 als Vermessungsflugzeug konstruiert und gebaut worden. Sowohl die Eidgenössische Vermessungsdirektion als auch die Eidgenössische Landestopographie L+T hatten aber die 1929 in Dienst gestellte, von Messerschmitt entwickelte B.F.W. M-18 C (712 , ab 1935 C-712) als zweckmässiger beurteilt und für zwei M-18 D die Lizenz erworben. Die Kriegstechnische Abteilung (KTA) kaufte deshalb die zwei verbesserten, in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) Thun gebauten B.F.W. M-18 D (C-713 und C-714) für diese Aufgabe. Nach diesem Entscheid sah Alfred Comte sich gezwungen, den Hochdecker zum Passagierflugzeug umzubauen. 1934 kaufte die Stadt Lausanne (VD) diese einmotorige Maschine mit der ab diesem Jahr neu zugeteilten Immatrikulation HB-KIM für die Sektion Lausanne des Aero-Clubs der Schweiz und bot Rundflüge ab dem Flugplatz Lausanne-Blécherette an.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die AC-11V wurde am 01.05.1943 von der Flugplatzdirektion Dübendorf (F.P.D.) requiriert und stand mit der militärischen Kennung 715 vom 20.07.1943 bis 02.05.1945 dann doch noch bei der Eidg. Landestopographie L+T für neue Aufträge im Dienst. Da während der Aktivdienstzeit nur Flugzeuge mit einer militärischen Kennung eingesetzt werden durften, wurde die HB-KIM nebst diesem zivilen Kennzeichen auch noch mit der militärischen Nummer 715, den Schweizer Hoheitszeichen und der Neutralitätsbemalung versehen. Die Beschriftung «Ville de Lausanne» unterhalb vom Passagierfenster wurde samt dem Wappen der Stadt belassen. Die Militär-Bordakten lauteten für diese Maschine C-715. Nach dem Krieg wurde die Maschine am 03.05.1945 wieder an die Sektion Lausanne des Aero-Clubs retourniert, wo sie wiederum als HB-KIM flog. Das Flugzeug musste später infolge einer Motorpanne in Belgien notlanden und wurde dabei zerstört. Am 14.11.1951 wurde die AC-11V im Luftfahrzeugregister gelöscht.
C-717	B.F.W. (Messerschmitt) M 18 D	476	1943	13.06.1946	1	Am 10.04.1930 zivil als CH 191 immatrikuliert, später HB-IME . Eigentümer waren die Aérotrac und die Swissair. 1943 wurde die HB-IME für die Fliegertruppe requiriert. Unfall in Grenchen.
C-801 bis C-808	Fokker C.V-E Tr	-	1934	1951	8	Vormals 801 bis 808. Im Anschluss an die Aufklärer-Serie baute die K+W Thun ebenfalls in Lizenz noch acht Trainerausführungen der C.V-E, die anfänglich mit einem Triebwerk vom Typ Hispano-Suiza H.S.57-12 Mc, das eine Nennleistung von 540 PS (402 kW) abgab, ausgerüstet waren. Doch der hochgezüchtete Motor bewährte sich nicht, so dass er auf die Version H.S.57-12 Mb modifiziert werden musste. Dieser Standardmotor des Jägers Dewoitine D.27 III entwickelte eine Nennleistung von 500 PS (373 kW). Die starr eingebauten Flieger-Maschinengewehre für den Piloten wurden zur Ausbildung beibehalten, doch fehlte das bewegliche Beobachter-Mg. Später wurden die C.V-E Tr zeitweise auch als Zielschleppflugzeuge eingesetzt, bis sie 1951 ausgemustert werden mussten.
C-801	Fokker C.V-E Tr		14.02.1934	03.08.1951	-	Die mit Doppelsteuer ausgerüstete C-801 war die erste abgelieferte C.V-E Tr und diente vor allem als Verbindungsflugzeug. Vom 21.07.1936 bis 31.03.1939 war diese Fokker speziell für Auslandsflüge zivil als HB-HAM immatrikuliert.
C-802	Fokker C.V-E Tr		23.07.1934	03.08.1951	-	Die C-802 verfügte über Doppelsteuer.
C-803	Fokker C.V-E Tr		08.08.1934	03.08.1951	-	Die C-803 verfügte über Doppelsteuer.
C-804	Fokker C.V-E Tr-1		01.01.1935	03.08.1951	-	Die C-804 diente als Versuchsflugzeug für die Erprobung des mit einem Lader ausgerüsteten «Höhenmotors» vom Typ Hispano-Suiza H.S.57-12 Mbc, der bis auf eine Höhe von 3300 m eine gleichbleibende Leistung von 560 PS (417 kW) entwickelte. Das neue Triebwerk bewährte sich ausgezeichnet, so dass die C-804 bis 1951 für das Training verwendet werden konnte.
C-805	Fokker C.V-E Tr		05.07.1934	03.08.1951	-	Die C-805 verfügte über Doppelsteuer.
C-806	Fokker C.V-E Tr-2		30.08.1934	03.08.1951	-	Die C-806 und die C-807 flogen von 1934 bis 1951 als Blindflugtrainer. Die beiden unbewaffneten Flugzeuge verfügten über eine verstellbare Abdeckhaube des vorderen Pilotensitzes, die ein realistisches Blindflugtraining ermöglichte. Die Einrichtungen wurden laufend dem

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						neuesten Stand der Instrumentenflugtechnik angepasst, bis die beiden betagten Fokker zu Beginn der 1950er-Jahre durch die aus amerikanischen Überschussbeständen erworbenen North American AT-6A Texan ersetzt werden konnten.
C-807	Fokker C.V-E Tr-2		07.09.1934	03.08.1951	-	Die C-806 und die C-807 flogen von 1934 bis 1951 als Blindflugtrainer. Die beiden unbewaffneten Flugzeuge verfügten über eine verstellbare Abdeckhaube des vorderen Pilotensitzes, die ein realistisches Blindflugtraining ermöglichte. Die Einrichtungen wurden laufend dem neuesten Stand der Instrumentenflugtechnik angepasst, bis die beiden betagten Fokker zu Beginn der 1950er-Jahre durch die aus amerikanischen Überschussbeständen erworbenen North American AT-6A Texan ersetzt werden konnten.
C-808	Fokker C.V-E Tr		02.10.1934	03.08.1951		Blindflugtrainer. Die C-808 verfügte über Doppelsteuer.
C-821 bis C-823	Fokker C.V-E / C.V-D	-	-	-	-	→ 821 bis 823
C-851 bis C-867	Potez L-25 A-2	-	-	-	-	→ 851 bis 867
C-871 und C-872	Fairey Fox VI R	-	1935	1945	2	Erstmals in der Geschichte der Fliegertruppe kam es mit Grossbritannien zu einer Vertragsunterzeichnung für neues Fluggerät. Die beiden Mehrzweck-Doppeldecker wurden für eine Truppenerprobung als Alternative zum Hawker Hind und K+W C-35 beschafft und erreichten die Schweiz im Sommer 1935. Hersteller : SA des Avions Fairey, Gosselies, Belgien. Motor : Hispano-Suiza 73 12 Ydrs, 860 PS. Diese beiden leichten Bomber waren lediglich der Auftakt zu einem grösseren, weitaus ambitionierteren Projekt. Die beiden Fox wurden am 31.05.1945 liquidiert.
C-871	Fairey Fox Mk. VI R				-	Überführung in die Schweiz unter der zivilen Immatrikulation HB-HAF am 23.08.1935. 1942 Umbau zum Zielschleppflugzeug durch die Firma Farner in Grenchen (SO).
C-872	Fairey Fox Mk. VI R				-	Überführung in die Schweiz unter der zivilen Immatrikulation HB-HAK am 15.08.1935. Nach der Erprobung wurde die Maschine nur noch für Spezialaufgaben eingesetzt.
C-873	Hawker Hind	441	01.04.1936	31.05.1945	1	Ankauf aus England durch die Kriegstechnische Abteilung (KTA) für die Truppenerprobung. Am 09.02.1935 bestellte die KTA zwei Hind. Geplant war eine Lizenzfertigung in der Schweiz. Für den Überflug vom Brooklands Aerodrome (südwestlich von London, ursprünglich eine Auto- und Motorradrennstrecke) nach Thun (BE) wurde die in einem silbernen Anstrich gehaltenen Hind zivil als HB-HAL immatrikuliert. Die Beschaffung einer einzelnen Hawker Hind für die Schweizer Fliegertruppe gibt Rätsel auf. Ursprünglich orderte die KTA zwei mit einem Rolls-Royce Kestrel V angetriebene Einheiten als Musterflugzeuge. Die Hind-Klone der Eidgenossen wären allerdings mit einem leistungsstärkeren Hispano-Suiza 12 Ycrs-Motor vom Band gelaufen. Offenbar zeigte die im Frühjahr 1936 durchgeführte Erprobung enttäuschende Resultate, was in der Folge zur Stornierung der zweiten Hind geführt hat. Der Grund für die Evaluation der 272 km/h schnellen, zweiseitigen Hind durch die Fliegertruppe bleibt ein Mysterium. Denn zu diesem Zeitpunkt befand sich das von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun entwickelte und in 80 Exemplaren geordnete Mehrzweckflugzeug C-35 kurz vor seinem Erstflug. Vom Einsatzzweck her sowie in vielen Parametern hatten die Hawker Hind und die C-35 frappante Ähnlichkeiten.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Ab 20.02.1936 hatte die Hind die Kennung 873, ab 1938 C-873. Nach Beginn des Zweiten Weltkriegs erhielt die Hind im Laufe ihres Einsatzes einen Sichtschutz, der grosse Ähnlichkeit mit dem Tarnschema der C-35 aufwies. Die Ausserdienststellung und Liquidation erfolgte Mitte 1945.
D-08	F+W ADS 95		-	-	-	Die Drohne D-108 bekam im Jahr 2016 neu die Kennung D-08 . Grund: Verwechslungsgefahr mit PC-21 A-108 .
D-11 bis D-18	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE	-	24.01.2023	aktiv	6	Das unbemannte und unbewaffnete Aufklärungsdrohnensystem 15 (ADS 15) wurde mit dem Rüstungsprogramm 2015 in Israel bestellt. Die neuen Drohnen ersetzen die ADS 95, welche im November 2019 ausgemustert wurden. Ebenfalls Ende November 2019 ist eine erste Vorablieferung eines Systems mit einem «Cockpit», dem Kommunikationssystem sowie einem Flugzeug Hermes 900 HFE (D-11) in der Schweiz eingetroffen. Bereits in der ersten Januarwoche 2020 begann die Ausbildung des Kernteams der Luftwaffe durch Mitarbeitende des israelischen Herstellers Elbit Systems Ltd. Im April 2020 wurde das Flugzeug D-11 wie geplant wieder nach Israel verschoben. Die Ausbildung des Berufspersonals der Luftwaffe, welches die Drohne operiert, wurde Anfang Dezember 2021 erfolgreich in Israel abgeschlossen. Das Kürzel HFE in der Bezeichnung 900 HFE steht für Heavy Fuel Engine. Die Hermes 900 der Schweizer Luftwaffe werden von einem mit Jet-Fuel befeuerten Vierzylinderturbodiesel (mit FADEC) vom Typ Continental TAE-125-02-114P angetrieben. Erste Einsätze mit dem ADS 15 waren ursprünglich im dritten Quartal 2020 vorgesehen gewesen. Die letzten der sechs neuen Hermes-Drohnen hätten nach Mitte 2021 einsatzbereit sein sollen. Ebenfalls ab 2021 hätte auch die «Sense and Avoid»-Technologie (SAA) zur Verfügung stehen sollen, womit die Drohnen künftig ohne Begleitflugzeug in allen Lufträumen unterwegs sein können. In der Nacht vom 05.08.2020 ist dann aber eine für die Schweiz bestimmte Drohne des Typs Hermes 900 HFE, die D-13 bei einem Testflug in der israelischen Wüste abgestürzt und erlitt Totalschaden. Dieser herbe Rückschlag, technische Probleme und das 2020/21 weltweit wütende Corona-Virus (Covid-19) hatten einen grossen Einfluss auf den Gang der Dinge, so dass die Einführung des ADS 15 stark verzögert wurde. Ausserdem wurde der Aufwand für die Zertifizierung vom Hersteller unterschätzt. In zwei Lieferungen vom 21. (D-11) und 26.04.2022 (D-14) trafen schliesslich die ersten beiden Drohnen und zwei Bodenk Kontrollstationen des ADS 15 in Emmen (LU) ein. Die Lieferungen wurden auf dem See- und Landweg aus Israel in die Schweiz transportiert. Spezialisten des Herstellers Elbit haben die Drohnen in der Schweiz zusammengebaut. Am 15.06.2022 kurz nach 07.00 Uhr, absolvierte die von einem Schweizer Testpiloten gesteuerte neue Aufklärungsdrohne mit der Kennung D-14 in Emmen den rund 70-minütigen Erstflug. Mit dem erfolgreichen Testflug nahm das Aufklärungsdrohnensystems 15 einen weiteren wichtigen Meilenstein. Nach Abschluss der intensiven Boden- und Flugerprobungen mit diesen beiden Drohnen stellte die Military Aviation Authority MAA (militärische Luftfahrtbehörde) im Dezember 2022 die Baumusterzulassung für die Lufttüchtigkeit des ADS 15 aus. Ende Januar 2023 übergab die Armasuisse die ersten beiden Aufklärungsdrohnen D-11 und

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						D-14 sowie das für den Flugbetrieb nötige Material an die Luftwaffe. Damit konnte die Luftwaffe mit dem Aufbau der operativen Fähigkeiten für das neue System beginnen. Am 24.01.2023 wurde das ADS 15 das erste Mal durch Piloten der Luftwaffe geflogen. Die Drohne dient der Lage- und Zielaufklärung, kann aber bei Bedarf mit anderen Sensoren ausgerüstet werden. Im Oktober 2022 traf die D-16 als dritte gelieferte Hermes in Emmen (LU) ein. Die restlichen drei Drohnen sollten bis Ende 2023 übergeben werden. Laut einer Information der Armatisierung vom 02.11.2022 war geplant, dass der Projektabschluss Ende 2024 hätte sein sollen. Auf diesen Zeitpunkt hätte das System vollständig im Einsatz stehen sollen. Die Berufsorganisation soll das ADS 15 jedoch schon Mitte 2024 operativ einsetzen können. Danach werden auch die Miliz-Offiziere der Drohnenstaffel 7 auf das System umgeschult. Mit der unsicheren Lage und dem Krieg im Nahen Osten hat sich die Ausgangslage ab dem 07.10.2023 verschlechtert. Seither arbeitet Elbit unter erheblich erschwerten Bedingungen, was nochmals massive Verspätung für die neue Drohne bedeutet. Das Projekt wurde um zwei Jahre bis Ende 2026 verlängert. Am 12.08.2025 wird bekannt gegeben, dass Bundesrat Martin Pfister entschieden hat, den Empfehlungen der Military Aviation Authority MAA nachzukommen und auf die auch als «Detect and Avoid»-System (DAA) bekannte, vormals «Sense and Avoid» (SAA) genannte Technologie auf «Suspend» (aussetzen) zu stellen und alternative Lösungen zu prüfen. Bis auf weiteres hat das zur Folge, dass die Drohne tagsüber nur in Begleitung eines Helikopters im Schweizer Luftraum unterwegs sein darf. Mit dem automatischen Ausweichsystem an Bord hätte der Rüstungskonzern RUAG die weltweite Aviatik beim Einsatz von Drohnen quasi revolutionieren sollen. Doch die Projektziele wurden bei diesem komplexen, technischen Alleingang nicht erreicht. Um das Beschaffungsprojekt bis Ende 2026 abschliessen zu können, muss allerdings wegen Verzögerungen unter anderem auf eine ursprünglich vorgesehene Enteisungsvorrichtung verzichtet werden, ebenso auf das redundante, GPS-unabhängige Start- und Landesystem. Dies schränkt die ursprünglich geforderte, weitgehende Allwettertauglichkeit der Hermes 900 HFE ein. Am 04.09.2025 entschied der VBS-Chef Martin Pfister definitiv, das Projekt deutlich abzuspecken, statt es abubrechen. Auf die beiden hier erwähnten Fähigkeiten, sowie auf das automatische Ausweichsystem «Detect and Avoid» soll verzichtet werden. Mitte September 2025 waren fünf der sechs bestellten Drohnen an die Schweiz ausgeliefert, die sechste wird Ende Jahr erwartet. Mit einer Spannweite von 17 Metern handelt es sich bei den Hermes 900 HFE um Flugzeuge mit einer stattlichen Grösse. Die Drohnen, welche mit einem einziehbaren Fahrwerk ausgerüstet sind, verfügen über ein Notfallschirmsystem. Sie werden mit Jet-Fuel betrieben und können mit einem maximalen Startgewicht von 1590 kg bis auf 7600 m ü. M (und bis auf 9000 m ü. M. mit verringerter Nutzlast) steigen, 260 km/h schnell fliegen, im Tag- und Nachtbetrieb bis zu 16 Stunden in der Luft bleiben, Sensoren und Treibstoff bis zu einer totalen Nutzlast von 450 kg mitführen und ab dem Militärflugplatz Emmen jeden Punkt in der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Schweiz erreichen. Die Luftwaffe kann auch auf eine mobile Bodenstation ausweichen. Den vom Boden aus tätigen Piloten steht eine Breitbild-Kamera im Bug zur Verfügung, die eine «Cockpit-Sicht» zur Kontrollstation liefert. Unter dem Bug kann wahlweise die kleinere Wescam MX-15 Sensorkugel eingebaut werden, die auch im Super Puma zum Einsatz kommt, oder die grössere Wescam MX-20 mit einer noch besseren Bildauflösung. Zu den zivilen Nutzern gehören kantonale Führungsstäbe, Polizei- und Rettungsorgane und das Grenzwachtkorps. Trotz der drei oben erwähnten Fähigkeiten, auf welche gemäss Entscheid vom 04.09.2025 definitiv verzichtet wird, ist in der Drohne viel Spitzentechnik vorhanden. So kann sie etwa von mehreren Kilometern Entfernung einen 30 Zentimeter grossen Gegenstand erkennen und bis auf 40 Kilometer Entfernung Personen entdecken. Das ADS 15 bringt auch in der abgespeckten Variante höchst wertvolle Fähigkeiten. Elbit hat angekündigt, eine siebte Drohne zum bereits vereinbarten Preis mitzuliefern, welche die nötigen Anforderungen erfüllen soll. Auch gewisse Serviceleistungen sollen kostenlos erfolgen.
D-11	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE		24.01.2023	aktiv	-	Ende November 2019 ist eine erste Vorablieferung eines Systems mit einem «Cockpit», dem Kommunikationssystem sowie dem Flugzeug Hermes 900 HFE mit der Kennung D-11 in der Schweiz eingetroffen. Am 09.12.2019 stellten Vertreter der Armasuisse und der Luftwaffe diese erste Drohne der Presse auf dem Militärflugplatz Emmen (LU) vor. Bereits in der ersten Januarwoche 2020 begann die Ausbildung des Kernteams der Luftwaffe durch Mitarbeitende des israelischen Herstellers Elbit Systems Ltd. Die Bodencrew konnte an dieser ersten Einheit intensiv die Wartungsarbeiten trainieren. Nach knapp einem Jahr wurde das Flugzeug D-11 wieder nach Israel verschoben, wie es auch geplant war. Am 21.04.2022 traf die D-11 schliesslich als erste Hermes definitiv in Emmen (LU) ein, um zu bleiben. Ende Januar 2023 übergab die Armasuisse die ersten beiden Aufklärungsdrohnen D-11 und D-14 sowie das für den Flugbetrieb nötige Material an die Luftwaffe. Am 24.01.2023 wurde das ADS 15 das erste Mal durch Piloten der Luftwaffe geflogen.
D-12	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE		-	-	-	Aus der ursprünglich ebenfalls zur Ablieferung vorgesehenen D-12 wurde schliesslich die seriengetreue Versuchsplattform des Herstellers, welche bei Elbit Systems Ltd. bleibt.
D-13	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE		-	-	-	In der Nacht vom 05.08.2020 stürzte diese im Lieferumfang für die Schweiz vorgesehene Drohne auf einem Testflug über israelischem Hoheitsgebiet in der Wüste ab und erlitt Total-schaden. Die Hermes 900 HFE befand sich noch im Besitz des Herstellers Elbit Systems Ltd.
D-14	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE		24.01.2023	aktiv	-	Am 26.04.2022 traf die D-14 als zweite gelieferte Hermes in Emmen (LU) ein. Am 15.06.2022 kurz nach 07.00 Uhr, absolvierte diese von einem Schweizer Testpiloten gesteuerte neue Aufklärungsdrohne mit der Kennung D-14 in Emmen als erste Hermes 900 HFE in der Schweiz einen rund 70-minütigen Erstflug. Ende Januar 2023 übergab die Armasuisse die ersten beiden Aufklärungsdrohnen D-11 und D-14 sowie das für den Flugbetrieb nötige Material an die Luftwaffe. Am 24.01.2023 wurde das ADS 15 das erste Mal durch Piloten der Luftwaffe geflogen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
D-15	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE				-	Die Lieferung an die Luftwaffe sollte bis Ende 2023 erfolgen. Doch wegen des am 07.10.2023 ausgebrochenen Nahostkonflikts verzögert sich die Lieferung nun erneut.
D-16	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE				-	Im Oktober 2022 traf die D-16 als dritte gelieferte Hermes in Emmen (LU) ein. Sie wurde verschiedenen Tests unterzogen und soll 2023 ebenfalls an die Luftwaffe übergeben werden. Am 17.03.2023 trat jedoch eine technische Störung mit dieser D-16 auf. Als Folge dieses Vorfalls erliess die MAA am 04.04.2023 eine Lufttüchtigkeitsanweisung, welche vorsorglich die Einstellung des Flugbetriebs mit allen in der Schweiz vorhandenen ADS-15-Systemen zur Folge hatte. Nach dem temporären Grounding konnte die Störung behoben werden und der Flugbetrieb mit dem ADS 15 wurde am 22.05.2023 wieder aufgenommen. Die Störung war eine undichte Stelle in der Verbindung zwischen dem Turbolader und dem Ansaugstutzen des Motors. Diese Störung führte zu einem Leistungsabfall des Motors.
D-17	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE				-	Die Lieferung an die Luftwaffe sollte bis Ende 2023 erfolgen. Doch wegen des am 07.10.2023 ausgebrochenen Nahostkonflikts verzögert sich die Lieferung nun erneut. Die D-17 und die D-18 ersetzen die beiden Drohnen D-12 und D-13 , welche aus den oben genannten Gründen nicht wie ursprünglich vorgesehen zur Ablieferung gelangen konnten.
D-18	ADS 15 Elbit Hermes 900 HFE				-	Die Lieferung an die Luftwaffe sollte bis Ende 2023 erfolgen. Doch wegen des am 07.10.2023 ausgebrochenen Nahostkonflikts verzögert sich die Lieferung nun erneut. Die D-17 und die D-18 ersetzen die beiden Drohnen D-12 und D-13 , welche aus den oben genannten Gründen nicht wie ursprünglich vorgesehen zur Ablieferung gelangen konnten.
D-101 bis D-106	F+W ADS 90 Ranger	-	1990	1998	6	Die F+W Ranger erhielt die militärische Bezeichnung ADS 90 (Aufklärungs-Drohnen-System 90) und wurde nach Abschluss der Technischen Erprobung im Sommer 1991 und 1992 auch von der Truppe getestet, womit ein neuer Typ Aufnahme in das Arsenal der mit einer militärischen Kennung angeschriebenen Flugzeuge in der Schweiz fand. Von 1993 bis 1998 folgten aktive Einsätze mit der ADS 90. Der letzte Flug erfolgte mit der D-101 am 14.12.1998, durchgeführt von Adrian Fischer (Pilot) und Markus Leupi (DL). Die Serien-Drohnen P01 bis P05 hatten einen Tarnanstrich mit orangen Streifen. Letztere fehlten jedoch bei der P06. Bei der Übergabe an die Luftwaffe erhielten die P01 bis P06 die Kennungen D-101 bis D-106 . Das ADS 90 wurde schliesslich zum ADS 95 weiterentwickelt und beschafft. Zuvor wurden im vormaligen Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W), der heutigen RUAG die beiden folgenden Drohnen hergestellt, die aber nie zum Bestand der Luftwaffe gehörten. XP01 erste ADS 90 Drohne (Prototyp), Farbe: weiss. XP02 zweite ADS 90 Drohne, Farbe: grau. Diese XP02 wurde später zu einer ADS 95 Demodrohne umgebaut. Noch vor diesen beiden XP01 und XP02 fanden Versuche mit folgenden Drohnen statt: AD-01 bis AD-04, Israel Aircraft Industries (IAI) Scout X-TB-01 und X-TB-02, F+W Emmen T-Bird
D-101	F+W ADS 90 Ranger				-	Diese Drohne gehört heute (2019) zum Fundus im FLIEGER FLAB MUSEUM im Air Force Center in Dübendorf (ZH).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
D-102	F+W ADS 90 Ranger					Diese Drohne wurde am Schluss zur Ausbildung im ADS 95 als Schnittmodell verwendet.
D-103	F+W ADS 90 Ranger				-	Sie ist heute (2019) auf dem Militärflugplatz Emmen (LU) in der Halle 3 ausgestellt.
D-104	F+W ADS 90 Ranger				-	Abgestürzt. Teile dieser Drohne wurden in die D-103 verbaut.
D-105	F+W ADS 90 Ranger				-	Abgestürzt mit Fallschirm.
D-106	F+W ADS 90 Ranger				-	Bereits vor der Übergabe an die Luftwaffe abgestürzt.
D-107 bis D-134	F+W ADS 95 Ranger	-	12.2001	27.11.2019	28	Die vier beschafften Aufklärungsdrohnensysteme 95 Ranger (ADS 95) wurden im vormaligen Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W), der heutigen RUAG hergestellt. Sie wurden der Luftwaffe im Dezember 2001 offiziell übergeben. Die Ranger Drohnen wurden von einem 2-Zylinder 2-Takt-Motor mit einer Leistung von 45 PS angetrieben. Sie erreichten damit Geschwindigkeiten von 90 – 220 km/h und eine Einsatzdauer von zirka 4 Stunden im Tag- und Nachtbetrieb. Der Operationsradius ab führender Bodenkontrollstation betrug 100 km. Am 27.11.2019 fand auf dem Militärflugplatz Emmen mit der D-120 der letzte Flug mit einer ADS 95 statt und die letzten der ursprünglich 28 Drohnen wurden ausgemustert. Einige Exemplare fanden den Weg in ein Museum, die restlichen wurden zerlegt. Eine nur mit «Ranger» beschriftete, vollständig in Grau bemalte Drohne hängt im Fliegermuseum Oberaargau von Peter Daetwyler auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) an der Decke. Dabei handelt es sich offenbar um einen Prototypen oder Testflieger vom F+W (heute RUAG). Möglicherweise ist diese Drohne die bei den ADS 90 (D-101 bis D-106) erwähnte XP02 als zweite gebaute ADS 90. Diese XP02 wurde später zu einer ADS 95 Demodrohne umgebaut. Sie gehörte nie zum Bestand der Luftwaffe.
D-107	F+W ADS 95 Ranger				-	Die Drohne D-107 wurde offenbar 2012 ausgemustert.
D-108	F+W ADS 95 Ranger				-	Die Drohne D-108 bekam im Jahr 2016 die neue Kennung D-08 . Nur diese einzelne Drohne wurde umbenannt, die anderen nicht. Grund: Verwechslungsgefahr mit PC-21 A-108 .
D-109	F+W ADS 95 Ranger				-	Diese Drohne ist heute (2017) im Schweizerischen Militärmuseum Full (AG) in einer Halle ausgestellt.
D-114	F+W ADS 95 Ranger				-	Dieser Ranger wurde dem Militärmuseum Wildeggen (MMW) im Kanton Aargau übergeben. Die Maschine hängt dort noch heute (2021) an der Hallendecke.
D-120	F+W ADS 95 Ranger			27.11.2019	-	Mit der D-120 wurde am 27. November 2019 auf dem Militärflugplatz Emmen der «Last Flight» des Drohnensystems ADS 95 durchgeführt.
D-127	F+W ADS 95 Ranger				-	Die D-127 war im Jahr 2000 in einer Halle an der MUBA in Basel ausgestellt.
D-132	F+W ADS 95 Ranger				-	Diese Drohne ist am 20.03.2018 nach einer Kollision mit dem Gelände (Berg) in der Region Unterägeri (ZG) abgestürzt.
E-42	De Havilland D.H.98 Mosquito				-	→ B-4
H 41 bis H 46	Haefeli DH-1	-	-	-	-	→ 241 bis 246
J-1 und	Morane-Saulnier MS.406H	-	1939	1954	2	Die beiden in Frankreich gekauften Kampfflugzeuge J-1 und J-2 trugen bis Frühjahr 1939 die

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-2						Kennungen 601 und 602. Es waren die letzten zwei Jagdflugzeuge mit 600er Nummern. Die 601 und 602 wurden zweimal vergeben, auch für die Nieuport 23 C-1. Die Nummerierung für Jagdflugzeuge begann im Frühjahr 1939 neu mit der Nummer 1, jetzt ergänzt mit dem Präfix «J» für Jäger und Jagdbomber. So erhielten die beiden Morane-Saulnier die neuen Kennungen J-1 und J-2. Die beiden Flugzeuge stammten aus einer Bestellung einer Vorserie von 15 MS.405C-1 für die Armée de l'Air vom August 1936. Der Schweizerischen Eidgenossenschaft gelang es 1938, kurzfristig diese Jagdflugzeuge Nr. 12 und 13 aus dieser Vorserie für eine Erprobung zu beschaffen. Die 601 traf am 11.09.1938 in Thun ein, die 602 kam am 15.04.1939 in die Schweiz. Die der Schweiz gelieferten beiden Maschinen wurden ohne halb einfahrbaren Kühler übernommen und erhielten vom Hersteller Morane-Saulnier die neue Bezeichnung MS.406H. Das H steht für «Helvetique». Sie besaßen noch einen Hecksporn anstelle des Heckrades aller folgenden Flugzeuge. Sie waren mit dem Triebwerk Hispano-Suiza HS-12Y-31 mit einer Nennleistung von 860 PS motorisiert. Waffen waren keine eingebaut; dafür aber ein Zielgerät OPL-31. Im Laufe der Erprobung wurden bei beiden Flugzeugen zwei Maschinengewehren Kaliber 7,45 mm in die Flügel und eine Maschinenkanone FM-K 38 zwischen die Zylinderblöcke eingebaut. Die Erprobungsergebnisse waren gut und die Eignung für den angestrebten Lizenzbau gegeben. Die anschliessenden Verhandlungen führten noch 1939 zum Erwerb einer Produktionslizenz für den aus Metall, Holz und Stoff hergestellten Abfangjäger und zu einem Null-Serien-Lizenzbau von acht Flugzeugen in der Eidg. Konstruktions-Werkstätte (K+W) Thun. Beide MS.406H J-1 und J-2 wurden später auf den Standard der D-3800 aufgerüstet und definitiv von der Fliegertruppe übernommen. Die Lizenz führte zum Bau von 291 Flugzeugen unter den Bezeichnungen D-3800 und D-3801. Zahlreiche Firmen in der ganzen Schweiz waren am Bau beteiligt. Mit fast dreihundert Maschinen war und blieb dies bis heute die zahlenmässig grösste Flugzeugbeschaffung für die Schweizer Armee. Während der Betriebszeit (1939-1959) wurden sie laufend verbessert.
J-1	Morane-Saulnier MS.406H	12	13.04.1939	31.12.1954	-	Vormals 601, ab 1940 J-1. Bei dieser ersten Maschine handelt es sich um eine Art Zwitter. Die Zelle der Maschine stammte noch von den Vorserienmaschinen MS.405C-1, das Hispano-Suiza HS-12Y-31 Triebwerk mit einer Startleistung von 860 PS, sowie der Chauvière 351M Propeller stammten bereits von der Produktionsvariante MS.406C-1. Die 601 traf am 11.09.1938 in Thun ein.
J-2	Morane-Saulnier MS.406H	13	24.08.1939	31.12.1954	-	Vormals 602, ab 1940 J-2. Sie traf am 15.04.1939 in der Schweiz ein. Bei diesem Muster handelte es sich um eine «echte» MS.406, die aus der MS.406C-1 der französischen Luftstreitkräfte abgeleitet worden war. Sie unterschied sich äusserlich an den Verschalungen am Fahrwerk. Bei den MS.405 und der ersten MS.406H endeten die Fahrwerksverkleidungen in einer gabelförmigen Aussparung, die 602 und die MS.406C-1 hatten ein zusätzliches Verschalungsblech.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3 bis J-10	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)	-	1939	1954	8	Null-Serie. Lizenzbau in der Eidg. Konstruktions-Werkstätte (K+W), Abteilung Flug in Thun (BE). Nach den Ablieferung dieser Null-Serie, die vom 17.11.1939 (J-4) bis zum 11.01.1940 (J-8) dauerte, wurden kurzfristige Truppenerprobungen auf breiter Basis vorgenommen. Ausser den häufigen Propeller-Verstellstörungen waren die Beurteilungen durchwegs positiv. Darauf wurden alle Vorbereitungen für den Serien-Lizenzbau in die Wege geleitet. Der Chauvière-Propeller wurde noch 1940 durch den inzwischen von der Firma Escher Wyss gebauten Verstellpropeller EW-V3 ausgewechselt. Die D-3800-Null-Serie war mit dem 860 PS leistenden Motor Hispano-Suiza HS-77 12 Ycrs ausgerüstet. Lizenzbau bei der Adolph Saurer AG, Arbon (TG) und Schweizerische Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM), Winterthur (ZH).
J-11 bis J-84	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)	-	1939	1954	74	Diese 74 D-3800 wurden vom Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W), Doflug und Wagonfabrik Schlieren (SWS) in Lizenz gebaut. Die Ablieferung der D-3800-Serie setzte schon im Januar 1940 ein und war Ende August praktisch abgeschlossen. Die Maschinen waren mit dem gleichen Motor Hispano-Suiza HS-77 12 Ycrs ausgerüstet, wie die Null-Serie. Im Truppendienst bewährte sich die D-3800-Flotte nach Überwindung einiger Kinderkrankheiten im allgemeinen gut. Die anfänglichen Störungen und Defekte traten zur Hauptsache an den zellenseitigen Kühlstoff-, Hydraulik- und Pneumatikanlagen auf. Diese Umstände führten 1943 zu einer grösseren Normalisierung, wobei die erwähnten Anlagen samt den Auspufframpen analog zum Typ D-3801 modifiziert werden mussten. Auch die zwei Originalflugzeuge Morane-Saulnier MS.406H J-1 und J-2 und die Null-Serie J-3 bis J-10 erführen die gleichen Änderungen. Nach dem Ausscheiden aus den Frontstaffeln standen nach dem Krieg alle übriggebliebenen Flugzeuge noch einige Jahre für die Pilotenausbildung im Einsatz. In der Nachkriegszeit wurden die von den Fliegerschulen verwendeten D-3800 ausserdem mit einem aus amerikanischen Überschussbeständen übernommenen Funkgerät ausgerüstet, dessen Antenne hinter dem Cockpit angeordnet war.
J-18	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)		27.02.1940	05.05.1945	-	Anlässlich einer Luftkampfübung der FI St 4 im Aktivdienst drei Tage vor Kriegsende und Angriffe auf rund 2000 m ü. M. auf der Linie Murten-Moudon (FR/VD) kollidierte Pilot Lt Fritz Erb am 05.05.1945 um 15.17 Uhr südlich von Vesin mit der Morane J-45 von Oblt Hans Rickenbacher. Dabei wurde dem Flugzeug J-45 die Heckpartie abgerissen, die später unweit der Strasse Ménières-Vesin (FR) auf freiem Feld gefunden wurde. Hans Rickenbacher starb in den Trümmern der Morane. Fritz Erb konnte sein Flugzeug J-18 mit dem Fallschirm verlassen und wurde verletzt ins Spital von Payerne (VD) eingeliefert. Seine Maschine stürzte nord-östlich von Ménières im Wald «Les Bruyères» ab.
J-44	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)		12.03.1940	31.12.1954	-	Zur Ermittlung der genauen Flugleistungen wurden von der der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) alle Messflüge mit der Morane J-44 durchgeführt.
J-45	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)		10.04.1940	05.05.1945	-	Anlässlich einer Luftkampfübung der FI St 4 im Aktivdienst drei Tage vor Kriegsende und Angriffe auf rund 2000 m ü. M. auf der Linie Murten-Moudon (FR/VD) kollidierte Pilot Lt Fritz Erb am 05.05.1945 um 15.17 Uhr südlich von Vesin mit der Morane J-45 von Oblt Hans Rickenbacher. Dabei wurde dem Flugzeug J-45 die Heckpartie abgerissen, die später unweit der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Strasse Ménières-Vesin (FR) auf freiem Feld gefunden wurde. Hans Rickenbacher starb in den Trümmern der Morane. Fritz Erb konnte sein Flugzeug J-18 mit dem Fallschirm verlassen und wurde verletzt ins Spital von Payerne (VD) eingeliefert. Seine Maschine stürzte nord-östlich von Ménières im Wald «Les Bruyères» ab.
J-63	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)		20.05.1940	13.11.1941	-	Im Zweiten Weltkrieg, am 13.11.1941, musste FI Lt Francis Pilloud von der FI Kp 3 mit seiner «Morane» westlich von Rutschberg bei Pfäffikon (ZH) um zirka 10.37 Uhr eine Notlandung durchführen, nachdem er bei einer Schiessübung auf Ziele im Pfäffikersee mit grosser Geschwindigkeit die Seeoberfläche berührte. Die Maschine begann bei der missglückten Landung sofort zu brennen. Der Pilot kam dabei ums Leben. Am 05.03.2016 wurde am Absturzort ein Gedenkstein eingeweiht.
J-79	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)		16.08.1940	31.12.1954	-	Die J-79 wurde nach der Ausserdienststellung dem Robinson-Kinderspielplatz in Zürich-Wipkingen geschenkt, wo sie nach kurzer Zeit von tatkräftigen jugendlichen Besuchern wenig sachgemäss «demontiert» wurde, wie ein Foto von 1955/56 zeigt. PS: Ein ebenfalls 1955/56 aufgenommenes Bild zeigt ein Flugzeug des gleichen Typs im Garten des Basler Waisenhauses, wo dem D-3800 das gleiche Schicksal nicht erspart blieb.
J-83	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)		23.12.1942	31.12.1954	-	Nachbau aus Ersatzteilen.
J-84	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS.406C1)	194 (?)	30.12.1942	04.08.1952	-	Nachbau aus Ersatzteilen. Startunfall am 04.08.1952 auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH) mit Militärpilotenanwärter (PA) Kpl Moser von der Fliegerschule (FI S) 2b: Bei einem Blindstart während der Umschulung auf Morane brach das Flugzeug auf der Hartbelagspiste 15 L nach links aus und kam nach einem «cheval de bois» (einer unkontrollierten Drehung des Flugzeugs am Boden) neben dem linken Pistenrand mit schweren Beschädigungen zum Liegen. Das Flugzeug konnte nicht mehr repariert werden. Es diente in der Folge auf dem Flugplatz Magadino (TI) den zukünftigen Militärpiloten als Maquette, um das notfallmässige Verlassen eines Flugzeuges zu üben. <u>Vom Schrottplatz zum fliegenden Bijou</u> Der Rumpf der hier vorgestellten J-84 diente später für die Komplettierung einer supponierten J-143 , denn diese wiederaufgebaute Morane wurde aus Teilen der J-84 und J-276 zusammengestellt. Hier wird die Geschichte dieser «falschen» J-143 geschildert, weil die J-84 mit dem Rumpf den Hauptteil des «neuen» Flugzeuges J-143 beitrug. Die Flügel von dieser Maschine stammen hingegen von der J-276 , die Hansruedi Dubler auf einem Kinderspielplatz in Saint-Imier im Berner Jura gefunden hatte. Von welchem Flugzeug das komplette Seitenleitwerk stammt, ist nicht mehr bekannt. Weshalb die drei Initianten Hansruedi Dubler, Max Vogelsang und Peter Zweifel der wiederaufgebauten Morane die supponierte militärische Nummer J-143 gaben, kann heute (2025) keiner mehr sagen, denn kein einziges Originalteil des J-143 ist in dieser Maschine verbaut worden. Am 10.06.1971 erhielt Hansruedi Dubler, Militär- und Swissair-Pilot aus Illnau, vom Militärflugplatz Buochs (NW) die schriftliche Bewilligung, dass er vom dortigen Schrottplatz den an einem Sommertag im Jahre 1971 zusammen mit seinem Sohn Christoph zufällig auf der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Heimfahrt von Ennetbürgen (NW) entdeckten Rumpf der Morane J-84 kostenlos abtransportieren dürfe. Damals lagerten in Buochs gleich zwei Morane-Rümpfe, aber Hansruedi Dubler entschied sich nur für einen. Was er später sehr bedauerte. Glücklicherweise kannte Dubler Köbi Kuhn, ein flugbegeisterter Landwirt und Fan der Fliegerstaffel 17, er hatte Verständnis für die verschuppte Morane und gab ihr «Asyl» in einer Scheune auf seinem Römerhof in Rickenbach (ZH), wo sie nun in einen «Dornröschenschlaf» verfiel. Am 20.06.1994 entschied man sich schliesslich, die in fünf Meter über dem Boden hängende Morane von den Verankerungen an der Scheunenwand zu demontieren, um in einer aufwändigen Restauration wieder in einen fliegerischen Zustand bringen zu können. So wanderte das Flugzeugwrack nach Wohlen (AG) in die Werkstatt der MSW Aviation AG von Max Vogelsang. Noch war nicht sicher ob aus dem Schrott ein flugfähiges Flugzeug werden könne. Erst gab es eine gründliche Reinigung. Alle Teile demontiert, tausende von Nieten ausgebohrt, dass Gerippe wurde in immer kleinere Bestandteile zerlegt. Ablaugen, reinigen und sandstrahlen – kein Teil blieb ungeprüft. Noch hätte die Morane nur statisch aufgebaut werden können. Der Zustand war jedoch gut, ein Wiederaufbau konnte beginnen. Inzwischen war auch Peter Zweifel mit dabei. Ein wichtiger Teil vom Aufbau war der 1000 PS Hispano Suiza HS 51 Motor. Man hatte die Wahl von zwei, wobei das Team den optisch besseren auf 0-Stunden revidieren liess. Am 22.07.1998 erfolgte der Transport auf der Strasse nach Buochs, wo der vollständige Zusammenbau in einem Unterstand des Zweiten Weltkrieges erfolgte. Den Erstflug im originale Anstrich der Luftwaffe absolvierte die Morane am 09.06.2000 in Buochs mit Max Vogelsang am Steuerknüppel. Das ehemalige Kampfflugzeug konnte bereits am 26.01.1996 als HB-RCF zivil immatrikuliert werden. Die «neue D-3801» J-143 / HB-RCF ist seither und bis heute (2025) weltweit das einzige noch flugfähige Exemplar der ursprünglich französischen Typen MS.406 und MS.450. Schon kurze Zeit später hat Max Vogelsang am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen, das am Freitag, dem 16.06.2000 begann und drei Tage dauerte. Schliesslich pilotierte auch Daniel Kobelt (* 28.04.1959; † 14.01.2020) das attraktive Jagdflugzeug. Hansruedi Dubler konnte in der Folge ebenfalls einige Stunden hinter dem Steuerknüppel dieser Morane verbringen. Bis 2005 war sie in seinem Besitz, dann übernahm im Frühling 2005 Eric Chardonnens aus Lutry (VD) als bis heute (2025) neuer Eigentümer diese Maschine und hat sie in Bex (VD) beim Halter «Association Morane Charlie Fox» stationiert. Im Mai 2005 trug die HB-RCF in La Ferté-Alais (F) temporär die (abwaschbaren) Farben der französischen Armée de l'Air. Im Anstrich der französischen Luftwaffe flog sie dann längere Zeit in Frankreich und in der Schweiz. Zu dem im Jahr 2014 zelebrierten 100-jährigen Jubiläum der Schweizer Luftwaffe erhielt diese Morane dann wieder einen authentischen Zweiter-Weltkrieg-Anstrich unserer Luftwaffe, inklusive den mit Weisung 1501/4 vom 16.09.1944 eingeführten rot-weissen Streifen zur besseren «Kennzeichnung der schweizerischen Kriegsflugzeuge.» Mit diesem Anstrich ist die J-143 auf dem Buchdeckel der Jubiläumspublikation «UNO ZERO ZERO», zusammen mit einer F/A-18C Hornet, abgebildet. Anlässlich der AIR14 PAYERNE (30.08.-07.09.2014) flog sie dann ein eindrückliches Vorführprogramm. 2020/21 war diese Morane anderthalb Jahre bei der Firma Mobile Air Service SA (MAS) von

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Daniel Kobelt in Bex (VD) in Revision gewesen. Seither fliegt sie wieder, unter anderem seit 2020 mit Laurent Calame als Pilot. Dessen ehemaliger Chef und Mentor war Daniel Kobelt. Am 08.05.2022 zeigte sich die Morane an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD), neu ergänzt mit einer attraktiven Haifisch-Schnauze und dem Staffellabzeichen der Fl. St. 4. Am 27./28.05.2023 nahm diese Morane auch am 50. Jubiläum von «Le temps des hélices» auf dem Aérodrome de Cerny / La Ferté-Alais (F) teil und flog dort in Formation einer Curtiss Hawk Model 75A-1 der Armée de l'Air. Am 12.05.2024 nahm der J-143 / HB-RCF an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Diese D-3801 HB-RCF zeigte sich an der Airshow «Air Legend» im französischen Melun-Villaroche Anfang September 2025 als Morane-Saulnier MS.450C1 in einer neuen, historisch-französischen Bemalung. Die wiederaufgebaute J-143 / HB-RCF ist im schweizerischen Luftfahrzeugregister, Stand März 2025 mit der der Seriennummer 194 eingetragen. Diese Nummer gehört allerdings aus Sicht des Verfassers dieser Liste vermutlich der J-84, denn von ihr stammt der Rumpf und diese Seriennummern sind in der Regel auf dem eben meistens im Rumpf montierten Typenschild eingraviert.
J-91 bis J-100	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)	-	1944	1959	10	Nachbau aus Ersatzteilen.
J-101 bis J-200	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)	-	1940	1959	100	Erste Serie der zweiten Version der «Morane» nach der D-3800. Insgesamt 207 D-3801 wurden in Lizenz vom Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W), Doflug Altenrhein (SG) und Wagonfabrik Schlieren (SWS) gebaut. Parallel mit dem Bau der D-3800-Serie, welche mit dem 860 PS leistenden Motor Hispano-Suiza HS-77 12 Ycrs ausgerüstet war, gelang es der Motorenfirma, den neuen Motor HS-51 12 Y mit einer Leistung vom 1000 PS zu bauen und zu homologieren. Lizenzbau bei der Adolph Saurer AG, Arbon und SLM Winterthur. Dies ergab die Möglichkeit, dass anschliessend an den D-3800-Lizenzbau direkt auf die D-3801-Serie übergegangen werden konnte. Anfänglich trat an den 1000-PS-Motoren eine Reihe von ernsthaften Störungen und Defekten auf, die jedoch mit der Zeit grösstenteils vollständig behoben werden konnten. Die D-3801-Flotte bildete während des Aktivdienstes 1939 bis 1945 die Hauptstütze der Fliegertruppe. Im Standardwerk «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914» von Jakob Urech erwähnt man hinter der Schweizer Bezeichnung D-3801 die französische Version Morane-Saulnier MS.506C-1. Doch MS.506 verwendete Morane-Saulnier nach dem Krieg für die von ihr in Lizenz gebaute Version MS.500 Criquet des Fieseler Fi 156 C Storch, die mit einem Lycoming O-540-B2B5 Flugmotor ausgestattet war und die Bezeichnung MS.506L erhielt. Ziemlich wahrscheinlich entspricht die D-3800 der MS.450, von der nur drei Prototypen gebaut wurden. Der Erstflug fand am 14. April 1939 statt und die Maschine unterschied sich

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						kaum von der MS.406, verwendete aber offenbar den gleichen Hispano-Suiza-1000-PS-Motor wie die D-3801. Auf Wikipedia wird das Triebwerk allerdings leicht abweichend mit 12Y-51 bezeichnet, nicht mit HS-51 12Y. Auch in einer von Armin K. Keller 2009 vorbereiteten, dann aber leider nie publizierten Neuauflage des Standardwerkes von Jakob Urech nennt Keller den Typ MS.450C1. Für die vorliegende Liste wird demzufolge wohl richtigerweise MS.450C1 verwendet. Ab Mitte 1944 wurden die D-3801 mit 2 x 50 kg Bomben ausgerüstet. Dazu mussten bei allen Flugzeugen nachträglich die Aufhängevorrichtungen montiert und die Verkabelung eingerichtet werden. Ab diesem Zeitpunkt bestimmte der Kommandant der Fliegertruppen den Erdkampf als Hauptaufgabe, und auch die Bf 109 wurden zum Bombenabwurf eingerichtet. Die D-3801 Morane verfügten prinzipiell über die gleiche Bewaffnung, wie die D-3800. Sie konnten, wie erwähnt, zwei 50 kg FI Spr Bb oder zum Training zwei 12 kg Flieger-Splitterbomben oder 12 kg blinde Fliegerbomben Beton mitführen. Zudem konnten die D-3801 Morane (aber nur die) un gelenkte 5 cm und 8 cm Flz Rak Oe gegen Bodenziele einsetzen. Nach Friedensschluss blieb eine grössere Anzahl Flugzeugteile und komplette Motoren, welche mit der Serienfabrikation beschafft wurden, übrig. Zugleich nahm der Beschaffungsgrad der Flugzeugindustrie ab. Um die entstandene Lücke bis zum nächsten Lizenzbau ausfüllen zu können, baute das F+W 1947/48 nochmals 17 Flugzeuge (J-281 bis J-297) aus den erwähnten Teilen zusammen. Nach dem Ausscheiden aus den Frontstaffeln dienten diese Flugzeuge noch längere Zeit der Pilotenausbildung und als Zielflugzeuge für die Flabtruppen. Nach der Ausserdienststellung 1959 zeigte man seitens der Schweizer Flugwaffe kein grosses Interesse, eine von diesen «Morane» zu erhalten, so dass die meisten konsequent verschrottet wurden. Ein Flugzeug, die J-277, kam in ein Museum in Frankreich. Einige weitere «Morane» gelangten in private Hände und mehrere davon wurden auf Spielplätzen in der Schweiz abgestellt. Doch zwei Exemplare, die J-143 und die J-276, existieren auch heute noch in der Schweiz und die J-143 ist sogar heute (2025) noch flugtüchtig.
J-101	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		19.11.1941	31.12.1953	-	Liquidiert.
J-133	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		21.03.1941	18.07.1959	-	Einige Flugzeuge, vermutlich nur 6 Stück (J-133, J-277 etc.), durften anlässlich der letzten Morane-Fliegerschule I/59 im Frühjahr 1959 in Emmen (LU) von den Pilotenschülern auf der Schnauze mit Haifischzähnen geschmückt werden. Im Zweiten Weltkrieg gab es jedoch noch keine so dekorierten Morane. Nach der Ausserdienststellung wurde die J-133 liquidiert.
J-142	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		12.11.1941	01.07.1955	-	Liquidiert.
J-143	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)	194 (?)	22.10.1941	01.07.1955	-	Noch heute (2025) existiert und fliegt in der Schweiz eine aus den beiden Morane J-84 (Rumpf) und J-276 (Flügel) zusammengestellte D-3801, welcher die drei Initianten Hansruedi Dubler, Max Vogelsang und Peter Zweifel aus heute nicht mehr nachvollziehbaren Gründen die supponierte militärische Nummer J-143 gaben. Diese wiederaufgebaute J-143 ist im

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						schweizerischen Luftfahrzeugregister, Stand März 2025 als HB-RCF mit der der Seriennummer 194 eingetragen. Diese Nummer gehört allerdings aus Sicht des Verfassers dieser Liste vermutlich der J-84 , denn von ihr stammt, wie erwähnt, der Rumpf und diese Seriennummern sind in der Regel auf dem eben meistens im Rumpf montierten Typenschild eingraviert. Die ganze Geschichte dieser «falschen» J-143 / HB-RCF wird deshalb unter dem Titel «Vom Schrottplatz zum fliegenden Bijou» bei der J-84 geschildert, denn kein einziges Originalteil des J-143 wurde dabei verbaut.
J-144	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		26.07.1941	01.07.1955	-	Liquidiert.
J-145	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		06.08.1941	22.07.1957	-	Liquidiert.
J-146	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		02.08.1941	14.08.1941	-	Anlässlich einer taktischen Übung der FI Abt 5 vom 14.08.1941 startete der Fokker C.V-E mit der Kennung C-343 mit Stabspilot Hptm Traugott Huber am Steuerknüppel und Lt Hans Rutz als Beobachter als supponierter Bomber um 15.30 Uhr in Buochs (NW) mit dem Auftrag, auf dem Stützpunkt Avenches (VD) einen Tiefflugangriff durchzuführen. Ab dem Flugplatz Thun (BE) kam eine Doppelpatrouille «Moranes» der Fliegerkompanie 13 als Begleitschutzjäger hinzu. Die Fliegerkompanie 15 hatte ihrerseits den Auftrag, mit ihren Messerschmitt Bf 109 den Angriff abzuwehren. In der Nähe von Freiburg kam es zum Luftkampf zwischen den Jagdflugzeugen. Schon kurz nach dem Beginn des Kampfes stiess die von Lt Max Gabriel pilotierte, nigelneue, erst zwölf Tage zuvor von der Fliegertruppe übernommene D-3801 «Morane» J-146 um 16.15 Uhr über dem nördlichen Dorfe von Granges-Paccot (FR) mit der Fokker C-343 von Hptm Huber zusammen. Beide Flugzeuge stürzten ab. Die Besatzung der C.V-E konnte sich vom Flugzeug befreien und landete heil in der Nähe vom Weiler Wittenbach bei Düdingen (FR). Lt Gabriel blieb jedoch bis zum Aufprall im Flugzeug verhängt und verstarb auf der Stelle.
J-181	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		31.01.1942	24.02.1953	-	Gemäss der Bildlegende zu einem Foto passierte im Jahr 1943 mit der J-181 auf dem Militärflugplatz Buochs (NW) ein Unfall. Ein Foto zeigt die Morane auf dem Rücken liegend und arg zertrümmert. Es sieht eigentlich wie ein Totalschaden aus. Aber die Maschine konnte wieder aufgebaut und weiterverwendet werden. Pilot Wm Wagner von der FI St 7 meldete am 24.02.1953 anlässlich eines individuellen Trainings nach einem zuvor festgestellten Motorschaden per Funk «Flugzeug brennt», worauf er aufgefordert wurde, abzuspringen. Er landete auf einer Wiese und erlitt dabei nur leichtere Verletzungen. Die Morane zerschellte ca. um 14.40 Uhr bei Mönchaldorf (ZH).
J-191	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)		18.04.1942	22.04.1949	-	Die Morane ist um 22.23 Uhr beim Nachtschiessen in den Neuenburgersee gestürzt. Maj Walter Läderach, Berufspilot bei der Kriegstechnischen Abteilung (KTA), Kdt Flpl Abt 21 fand dabei den Tod. Es handelte sich um einen Versuchsflug, ein Raketen-Schiessen bei Nacht. Das Munitionieren des Versuchsflugzeugs J-191 mit den 8-cm-Oerlikon-Raketen erfolgte jeweils vor der Halle 2 auf dem Militärflugplatz Payerne (VD), das Schiessen auf die Seeziele bei Forel.
J-200 bis J-265	Dewoitine D.27	-	-	-	-	→ Die Details zu den D.27 sind bei den Kennungen 200 bis 265 zu finden. Die Kennungen J-200 bis J-265 erhielten die D.27 ab 1939, wobei es nie eine J-200 gab, denn die 200 stürzte bereits am 30.06.1936 in Dübendorf (ZH) ab. Abstürze vor Ende 1938

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						mit Totalschaden traf auch auf andere D.27 zu. Vor Ende 1938 hatten die D.27 also noch kein Präfix mit dem Buchstaben «J». Nach anderen namhaften Quellen wurde das Präfix J-... allerdings bereits ab 1934 eingeführt. Da sind also noch Fragen offen. Hinweis: Die Kennungen J-201 bis J-265 sind zweimal zugeteilt worden, denn sie überschneiden sich mit jenen der D-3801 «Morane». Die D.27 wurden jedoch zum Zeitpunkt der Nummernvergabe an die D-3801 zuvor ausgemustert.
J-201 bis J-297	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)	-	1944	1959	97	2. Serie der zweiten Version der «Morane». 17 Maschinen mit den Kennungen J-281 bis J-297 wurden zwischen 1947 und 1948 aus Restteilen montiert. Die D-3801 «Morane» trug im Zweiten Weltkrieg die Hauptlast der Schweizer Luftverteidigung, erfüllte aber nicht alle gewünschten Anforderungen. Deshalb erarbeitete die Fliegertruppe bereits im April 1941, während sie laufend neue D-3801 erhielt, ein Pflichtenheft und definierte, was zukünftige Kampfflugzeuge leisten sollten. Hinweis: Die Kennungen überschneiden sich mit jenen der Dewoitine D.27; J-200 bis J-265 wurden zweimal zugeteilt. Informationen zu den Dewoitine D.27 sind bei den Kennungen 200 bis 265 zu finden. Die D.27 wurden jedoch zum Zeitpunkt der Nummernvergabe an die D-3801 zuvor ausgemustert.
J-276	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)	66	16.09.1945	18.07.1959	-	Die J-276 kam nach der Ausserdienststellung in private Hände und wurde auf der Wiese des Schwimmbads von Saint-Imier im Berner Jura abgestellt. Bald einmal war sie ein Wrack, denn sie wurde von den spielenden Kindern und wohl auch von Souvenirjägern schwer beschädigt. Im April 1965 kamen die Piloten einer Fliegerstaffel während eines Marsches am Schwimmbad von Saint-Imier vorbei. Einer von ihnen, Hansruedi Dubler, erblickte die Morane und war erstaunt, denn bisher hiess es immer, dass es in der Schweiz keine solche Maschine mehr geben würde. Einige Zeit später meldete er sich beim Bademeister, Herrn Baltera vom Schwimmbad und erklärte ihm, dass er das Flugzeug übernehmen würde, falls es je seinen Platz verlassen müsste. Zwei Jahre später war es soweit – Dubler bekam ein Telefon, die Morane könne abgeholt werden. Das tat er und die J-276 kam dank der Hilfe von Herr Widmer aus Payerne zuerst via Strassentransport auf den dortigen Militärflugplatz und kurze Zeit später wiederum dank telefonischer Vermittlung durch Hansruedi Dubler und der Hilfe von Herrn Buchli, dem administrativen Chef des Militärflugplatzes Dübendorf dorthin. Dann wurde sie in die Werkstätte vom Flugplatz Buochs (NW) transportiert, wo die J-276 schliesslich restauriert wurde. Die J-276 blieb so der Nachwelt erhalten und konnte zuerst im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern besichtigt werden, gehört aber heute (2025) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Ohne das grosse Engagement von Hansruedi Dubler wäre das Museum um eine wahre Perle ärmer! Die J-276 diente auch für die Komplettierung der wiederaufgebauten, «falschen» J-143, denn sie wurde aus Teilen der J-84 (Rumpf) und J-276 (Flügel) zusammengestellt. Erwähnt werden muss hier also, dass an dem im FLIEGER FLAB MUSEUM ausgestellten Flugzeug nicht die originalen, «eigenen Flügel» montiert sind. Die ganze Geschichte der supponierten J-143

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						/ HB-RCF wird unter dem Titel «Vom Schrottplatz zum fliegenden Bijou» bei der J-84 geschildert.
J-277	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS.450C1)	15	18.07.1959	18.07.1959	-	Einige Flugzeuge, vermutlich nur 6 Stück (J-133 , J-277 etc.), durften anlässlich der letzten Morane-Fliegerschule I/59 im Frühjahr 1959 in Emmen (LU) von den Pilotenschülern auf der Schnauze mit Haifischzähnen geschmückt werden. Im Zweiten Weltkrieg gab es jedoch noch keine so dekorierten Morane. Die J-277 stand nach der Ausserdienststellung während vielen Jahren in Sitten (VS). Später wurde diese letzte D-3801 an das Musée de l'Air et de l'Espace auf dem Flughafen Paris–Le Bourget verschenkt, wo sie heute (2024) mit einem falschen Anstrich der Armée de l'air als Morane-Saulnier MS.406C-1 und ohne Hinweis auf die Herkunft zu den Exponaten gehört.
J-301 bis J-310	Messerschmitt Bf 109 D-1	-	01.1939	28.12.1949	10	Ankauf aus Deutschland. Hergestellt wurden diese von der Schweiz bestellten Maschinen von der Arado-Flugzeugwerke GmbH, Werk Warnemünde (D). Die Fliegertruppe erhält im Januar 1939 zur Umschulung auf die Bf 109 diese 10 Jagdflugzeuge vom Typ Messerschmitt Bf 109 D-1, wobei die erste Maschine, die J-303, bereits am 17. Dezember 1938 von Augsburg nach Altenrhein überflogen wurde. Ausgerüstet mit Motoren des Typs Junkers Jumo 210D, Zweiblattpropeller und vier Maschinengewehren Kaliber 7,45 mm, werden diese Flugzeuge sofort für die Pilotenumschulung eingesetzt. Diese Version der Maschine wird in der Schweiz kurz «David» (wegen dem D-1) genannt, während die danach gelieferten Bf 109E zur Unterscheidung den Namen «Emil» erhalten haben. Die in 589 Exemplaren gefertigte Bf 109 D-1 war die letzte von einem Jumo 210 angetriebene Baureihe dieses Messerschmitt-Jagdflugzeuges. Mit Ausnahme der 10 an die Schweizer Fliegertruppe gelieferten Bf 109 D-1 gingen alle Maschinen an die deutsche Luftwaffe. Dieser berühmte, von der Bayerischen Flugzeugwerke AG (B.F.W.) entworfene Typ wird in einigen Quellen «fälschlicherweise» mit Me 109 (oder mit Bindestrich Me-109) vermerkt, obschon das Reichsluftfahrtministerium (RLM) die Typen Bf 108 Taifun, Bf 109 und Bf 110 auch nach dem 11.07.1938 – dem Gründungsdatum der Messerschmitt AG – nicht mit dem Kürzel «Me» bezeichnete, sondern weiterhin mit «Bf». Nur die neuen, nach diesem Gründungsdatum konstruierten Maschinen erhielten das Kürzel «Me» (z.B. Me 163, Me 262). Auch im namhaften Fachbuch «Die deutsche Luftfahrt / Typenhandbuch der deutschen Luftfahrttechnik» von Bruno Lange werden sämtliche 109er-Varianten mit «Bf» bezeichnet. In der Schweiz wurde jedoch meistens «Me» verwendet, auch in militärischen Dokumenten. Im Schriftverkehr und bei der Truppe, wurden, entsprechend den Motoren, die Me 109D als «Jumo» und die Me 109E als «DB» bezeichnet. Seltener findet man die Bezeichnung «David» und «Emil». Für diese Dokumentation hat sich der Verfasser der Liste für die «offizielle» Typenbezeichnung entschieden.
J-303	Messerschmitt Bf 109 D-1	2295	17.12.1938	09.02.1948	-	Diese erste Maschine wurde am 17.12.1938 von der Messerschmitt AG in Augsburg (D) nach Altenrhein (SG) überflogen. Landunfall am 09.02.1948 auf dem Flugplatz Meiringen (BE) mit Pilot Oberst H. Bachofner, Kdt FI Rgt 4. Obwohl die Maschine hätte repariert werden können, wurde die J-303 abgeschrieben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-310	Messerschmitt Bf 109 D-1	2305	05.01.1939	04.06.1940	-	Diese Bf 109 D-1 mit der Kennung J-310 wurde am 04.06.1940 bei Boécourt (JU) während einer Neutralitätsmission in einem Luftkampf mit der deutschen Luftwaffe verwickelt und erhielt von zweimotorigen Messerschmitt Bf 110 der II./ZG so schwere Maschinengewehr-Treffer, dass der Pilot Lt Rudolf Rickenbacher die Maschine verlassen musste, jedoch wegen seines beschädigten Fallschirms zu Tode stürzte. Der 25-jährige Rickenbacher war das erste Schweizer Opfer der Luftkämpfe des Zweiten Weltkriegs. Rudolf Rickenbacher leistete an diesem Tag Aktivdienst bei der Fliegerkompanie 15 in Olten (SO) und startete mit der Messerschmitt Bf 109 D-1 J-310 als Patrouillenflieger von Oberleutnant Rudolf Suter zum Einsatzflug in den Jura, von wo eindringende deutsche Kampfflugzeuge gemeldet wurden. Wie der Leutnant in einem Luftkampf verwickelt worden war, liess sich später nicht mehr ermitteln. Ein Zeuge, der sich vor der Turnhalle von Bassecourt befand, hörte während drei Sekunden ein Maschinengewehr-Feuer und sah kurz darauf ein Flugzeug, das im Steilflug aus den Wolken kam und in Richtung Boécourt abstürzte. Rickenbacher wurde im Verlaufe des Absturzes nach anderen Quellen aus dem Cockpit geschleudert. Sein Leichnam lag 400 Meter vom Flugzeugwrack entfernt auf der östlichen Seite der Strasse von Bassecourt nach Boécourt, unmittelbar beim südlichen Dorfeingang von Boécourt, in der Nähe des Friedhofs der jurassischen Gemeinde Boécourt. Rickenbachers Leichnam wurde geborgen und untersucht. Schussverletzungen hatte er keine, also ist er selbst vom Maschinengewehr-Feuer nicht getroffen worden. Hingegen wies sein Körper Brandwunden auf, das heisst im Cockpit hat es gebrannt. Drei Tage später wurde er mit militärischen Ehren in seiner Herkunftsgemeinde im Oberraargau beigesetzt. Die Trümmer des Flugzeugs liess man damals im Boden, man schüttete lediglich das Loch zu. Erst kurz nach dem 49. Jahrestag des Absturzes, am 16.06.1989, änderte sich das: An jenem Tag grub der damals 23-jährige Reto Renfer aus Lengnau (BE) zusammen mit dem Sammlerkollegen Karl Hänggi aus Ostermundigen (BE) die Maschine aus. Dabei fanden sich bis in eine Tiefe von fünf Metern im Boden Trümmer der Bf 109 D-1.
J-311 bis J-340	Messerschmitt Bf 109 E-1	-	07.05.1939	1949	30	Ankauf aus Deutschland, 1. Serie. Die ersten Bf 109 E-1 landeten am 14.04.1939 in Dübendorf (ZH). Die Maschinen sind mit einem Daimler-Benz-DB-601Aa-Motor mit einer Nennleistung von 1100 PS ausgerüstet. Die schweizerische Fliegertruppe erhielt als erster und grösster Exportkunde der Bf 109 E zwischen dem 07.05.1939 und dem 27.04.1940 insgesamt 80 Stück des damaligen Standardjägers der deutschen Luftwaffe. Das Herstellerwerk Messerschmitt AG in Regensburg-Prüfening (Bayern) lieferte die Schweizer Bf 109 E nur mit elementarsten Instrumenten und ohne Bewaffnung und Funkgeräte ab. Die in der Schweiz kurz «Emil» genannte Maschine (zur Unterscheidung zur Bf 109 D-1 «David») war als einzige Bf 109 E mit je einer 20 mm FF-K Oe 37 Kanone der Maschinenfabrik Oerlikon in der Tragfläche sowie zwei Mg 29 7,45 mm Maschinengewehren der Eidgenössischen Waffenfabrik über dem Triebwerk ausgerüstet. Weil die Schweiz ihren Zusatz-Lieferverpflichtungen nach Präzisions-Werkzeugmaschinen nicht nachkam, stoppte das Berliner Reichsluftfahrtministerium (RLM) Ende 1939 die Lieferung der Bf 109 E-3. Dies war der Startschuss zu einem monatelangen politischen Tauziehen zwischen dem Dritten Reich und den Eidgenossen (Details im Cockpit 04/2011 und 05/2011).
J-316	Messerschmitt Bf 109 E-1	2164	20.08.1939	26.06.1942	-	Absturz am Schallenberg im Emmental (BE). Der Pilot kam dabei ums Leben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-324	Messerschmitt Bf 109 E-1	2172	27.06.1939	28.12.1949	-	Die Bf 109 E-1 J-324 wurde am 05.09.1944 während einem Abfangflug zum Neutralitätsschutz von einer amerikanischen North American P-51 Mustang beschossen und zweimal getroffen. Der Pilot Oblt Robert Heiniger von der FI Kp 7 landete die Maschine auf dem Flugplatz Dübendorf auf dem Bauch, wobei die Messerschmitt in Brand geriet. Durch die Bergungsmannschaft konnte der Pilot gerettet und der Brand gelöscht werden. Oblt Heiniger flog in einer Patrouille zusammen mit Oblt Paul Treu, ebenfalls von der FI Kp 7, der kurz zuvor mit seiner Bf 109 E-3a J-378 von einer zweiten Mustang abgeschossen wurde und dabei den Tod fand. Die beiden Mustang begleiteten die Boeing B-17G Flying Fortress «Blues in the Night», die bei einem Angriff auf Stuttgart Flaktreffer erhielt.
J-334	Messerschmitt Bf 109 E-1	2192	29.06.1939	07.07.1944	-	Absturz im Industriequartier südöstlich des Flugplatzes Kägiswil bei Sarnen (OW). Der Pilot Oblt F. Brenzikofer von der FI Kp 9 kam dabei ums Leben.
J-341 bis J-390	Messerschmitt Bf 109 E-1 Messerschmitt Bf 109 E-3a	-	1939	1949	50	Ankauf aus Deutschland, 2. Serie
J-355	Messerschmitt Bf 109 E-3a	2422	07.11.1939	28.12.1949	-	Die J-355 gehört heute (2021) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
J-359	Messerschmitt Bf 109 E-3a	2426	06.04.1939	23.09.1943	-	Diese Bf 109 E-3a machte am 23.09.1943 auf dem Militärflugplatz Buochs (NW) eine Notlandung. Ein Foto zeigt die Maschine nach der Bauchlandung. Sie wurde in der Folge liquidiert.
J-378	Messerschmitt Bf 109 E-3a	2459	20.04.1940	05.09.1944	-	Die J-378 wurde am 05.09.1944 während einem Abfangflug zum Neutralitätsschutz von einer amerikanischen North American P-51 Mustang abgeschossen. Oblt Paul Treu von der FI Kp 7 fand dabei den Tod. Unmittelbar nach dem Beschuss von Paul Treu wurde auch die Bf 109 E-1 J-324 von einer zweiten P-51 Mustang beschossen und zweimal getroffen. Die beiden Mustang begleiteten die Boeing B-17G Flying Fortress «Blues in the Night», die bei einem Angriff auf Stuttgart Flaktreffer erhielt. Am 03.09.2016 wurde an der Absturzstelle Hürstwald bei Zürich-Affoltern zu Ehren von Oblt Paul Treu eine Gedenktafel enthüllt. Initiator war der Flugzeug-Fachbuchautor Hans Prisi († 10.03.2018).
J-381	Messerschmitt Bf 109 E-3a	2373	25.04.1940	26.04.1948	-	Der Pilot Oblt S. stellte anlässlich eines Trainingskurses der FI St 8 am 26.04.1948 nach dem Start auf dem Militärflugplatz Buochs (NW) fest, dass das rechte Fahrwerk-Federbein nicht einklinkte und wollte das Fahrwerk wieder ausfahren, doch das rechte blieb wiederum auf halbem Weg stecken. Er flog zurück nach Buochs, wo sich die Messerschmitt beim Notlandemanöver in einem Acker überschlug. Der Pilot blieb unverletzt und wurde eine Minute später aus seiner misslichen Situation gerettet.
J-383	Messerschmitt Bf 109 E-3a	2375	20.04.1940	28.12.1949	-	Mit dieser Maschine machte ein Pilot gemäss der Bildlegende zu einem Foto 1941 auf dem Militärflugplatz Buochs (NW) einen Kopfstand.
J-391	Messerschmitt Bf 109 D/E	2301	28.04.1944	28.03.1947	1	Zusammenbau durch DMP Buochs (NW) aus einem Bf 109 D Rumpf (J-306) und Ersatzteilen sowie Motor von Bf 109 E. Unfall am 28.03.1947 auf dem Flugplatz Payerne (VD) mit Pilot Oblt Kurt Witmer von der FI St 9. Bei der Landung brach das Jagdflugzeug nach rechts aus. Dabei wurde die Messerschmitt derart beschädigt, Schadenssumme 182'000 Franken, dass sie in Anbetracht des allgemeinen Zustandes der Bf-109-E-Maschinen nicht mehr repariert wurde. Der Motor Nr. 11071 und die übrigen noch brauchbaren Teile wurden weiterverwendet, auch für den Serienbau des Pilatus P-2.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-392 bis J-399	Messerschmitt Bf 109 E-3a	-	1945	1948	8	Bau durch Dornier in Altenrhein (SG).
J-401	D-3802 «Morane»		01.10.1948	17.02.1956	1	Prototyp. Im Anschluss an die D-3801-Serie erhielten die Dornier-Werke AG in Altenrhein den Auftrag, ein für den Saurer-Motor YS-2 mit 1245 PS passendes Mehrzweck-Kampfflugzeug zu entwickeln. Die D-3801 «Morane» trug im Zweiten Weltkrieg die Hauptlast der Schweizer Luftverteidigung, erfüllte aber nicht alle gewünschten Anforderungen. Das von Ing. Dr. Hans-Luzius Studer geleitete Team konstruierte deshalb den Typ D-3802, welcher das komplexeste Flugzeug darstellte, das bis anhin in der Schweiz entwickelt wurde. Noch 1944 bestellte der Bund 100 Einheiten. Am 29.09.1944 konnte der Prototyp D-3802, J-401, zum Erstflug starten. Nach der Truppenerprobung musste eine Reihe von Modifikationen vorgenommen werden, woraus alsdann der Typ D-3802A hervorging. Um die Erprobung auf breiter Basis vornehmen zu können, wurde eine Null-Serie in Auftrag gegeben.
J-402	D-3802 «Morane»		29.09.1944	1944	-	Dieser Prototyp J-402 wurde nicht von der Fliegertruppe übernommen, denn er diente im Eidg. Flugzeugwerk (F+W) in Emmen (LU) als Bruchzelle den statischen Festigkeits- und Ermüdungsuntersuchungen. Die J-402 und J-403 waren als Vorserie gedacht.
J-403 J-404 und J-406 bis J-414	D-3802A «Morane»	-	1947	1956	11	Schon während des Baus dieser Null-Serie von 11 Flugzeugen und auch bei der Truppenerprobung der D-3802A zeigten sich verschiedene Schwierigkeiten, die vor einem eventuellen Serienbau eine Verbesserung erforderten. Die D-3802A der Null-Serie wurden mit 2x 200 kg oder 4x 50 kg Bomben eingerichtet. Bei allen Flugzeugen mussten nachträglich die Aufhängvorrichtungen montiert und die Verkabelung eingerichtet werden. Die D-3802 und die elf D-3802A wurden zusammen mit der D-3803 ab 1947 als einziger Einheit der UeG Staffel III des Überwachungsgeschwaders zugeteilt, welche mit der Truppenordnung von 1952 zur Fliegerstaffel 17 (Fl. St. 17) wurde. Die «Kinderkrankheiten» konnten bis zur Ausserdienststellung der Flugzeuge nicht beseitigt werden. Das Flugzeug erreichte leider nie die Serienreife. Auch war der Zeitpunkt gekommen, wo die schweizerische Flugwaffe die Einführung von Düsenflugzeugen der Beschaffung von konventionellen Kampfflugzeugen vorzog. Die Annullierung des Bundesauftrages im Jahre 1947 überraschte daher kaum. Die Weiterentwicklung und die notwendigen Verbesserungen führten zum neuen Prototypen D-3803 mit der Kennung J-405.
J-403	D-3802A «Morane»		09.05.1947	17.02.1956	-	Die bereits zur Null-Serie gehörende Maschine J-403 war der Vorserie-Prototyp und absolvierte am 21.09.1945 den Erstflug. Die Truppenerprobung mit dem D-3802 mit der Kennung J-401 führte zu zahlreichen Modifikationen, die im Prototyp der D-3802A berücksichtigt wurden.
J-404	D-3802A «Morane»		09.06.1947	17.02.1956	-	Die J-404 war die erste, bereits weiter verbesserte Maschine der Vorserie und startete am 18.05.1946 zum Jungfernflug.
J-405	D-3803 «Morane»		03.07.1947	17.02.1956	1	Prototyp, der Erstflug erfolgte im Mai 1947. Parallel zu der D-3802A-Null-Serie hatten die Dornier-Werke in Altenrhein unter der Leitung von Ing. Dr. Hans-Luzius Studer die Entwicklung des Typs D-3803, passend zu dem neu homologierten Saurer Motor YS-3 mit 1500 PS,

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						in Arbeit genommen und anschliessend diesen aus der D-3802A modifizierten Prototyp gebaut. Den grössten Unterschied machte die auf den Rumpf aufgesetzte Vollsichthaube, die sich zum Öffnen nach hinten schieben liess. Damit war einer der Mängel aller Morane-Typen, die schlechte Sicht nach hinten, welche den Piloten insbesondere bei Luftkämpfen benachteiligte, behoben. Dies, zusammen mit den aerodynamischen Verbesserungen und dem um weitere 255 PS verstärkten Motor, machten das nunmehr D-3803 genannte Flugzeug J-405 den ausländischen Konkurrenzmodellen ebenbürtig. Doch auch hier gab es immer wieder Störungen und Defekte, wodurch die Truppenerprobung stark in die Länge gezogen wurde. Noch vor Abschluss der Erprobung entschied sich die Luftwaffe, als Übergangslösung eine Serie Occasionsflugzeuge North American P-51D Mustang aus «USAF-Surplus Materiel» in Europa zu beschaffen und beim Kauf neuer Kampfflugzeuge auf Düsenflugzeuge überzugehen. Damit hatte die Morane-Saulnier-Reihe mit Kolbentriebwerken bei der Fliegertruppe ihren endgültigen Abschluss gefunden.
J-407	D-3803 «Morane»		02.09.1948	17.02.1956	-	Die J-407 machte eine glimpflich verlaufene Bauchlandung.
J-701 bis J-712	Messerschmitt Bf 109 G-6	-	1944	1947	12	Ankauf 1944 aus Deutschland. Als Gegenleistung für die Sprengung eines am 28.04.1944 in Dübendorf (ZH) von Flab-Scheinwerfern zur Landung gezwungenen Nachtjägers vom Typ Messerschmitt Bf 110 G-4/R8/B2 mit dem Geschwaderkennzeichen C9+EN stellte man der Schweiz eine Lieferung von zwölf modernen, fabrikneuen Bf 109 G-6 und zwei Würzburg-Funkmessgeräte in Aussicht. Die Landung dieser für die Schweiz, aber auch für die alliierten Geheimdienste interessante Maschine löste zwischen Berlin und Bern eine diplomatische Hektik aus, denn die Maschine war mit dem damals hochgeheimen, auch als «Hirschgeweih» bekannte FuG 220 «Lichtenstein SN 2b»-Radar ausgerüstet. Im Tausch gegen die zwölf Bf 109 G-6 zeigte sich die Eidgenossenschaft bereit, die Bf 110 am späten Abend des 18.05.1944 im Beisein deutscher Vertreter durch Sprengung zu vernichten. Bereits einen Tag später beantragte das EMD den Ankauf dieser Bf 109 G-6. Die ersten sechs Flugzeuge aus der April-Produktion wurden vermutlich in Vilseck eingeflogen und am 20.05.1944 von Regensburg über Neubiberg nach Dübendorf überflogen. Die zweiten sechs wurden möglicherweise in Puchhof eingeflogen und stammen aus der Mai-Produktion. Der Überflug nach Dübendorf erfolgte am 23.05.1944. Die Flugzeuge sorgten in Dübendorf anfänglich für Aufregung. Nur wenige Personen hatten Kenntnis von dem Geschäft mit Deutschland. Das plötzliche Auftauchen von Maschinen mit deutschen Hoheitszeichen in Dübendorf wurde als Verrat an der Schweiz angesehen. Die Flugzeuge wurden umgehend mit Schweizer Hoheitszeichen und Kennungen versehen und kamen um den 26.05.1944 in den Flugdienst. Die Flugzeuge J-707 bis J-712 waren mit einer Erla-Haube ausgerüstet, die dem Piloten eine bessere Sicht ermöglichte. Ausserdem hatten sie das aufgestockte Seitenleitwerk und Höhenleitwerke aus Holz.
J-701	Messerschmitt Bf 109 G-6	163112	20.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung ST+RB .
J-702	Messerschmitt Bf 109 G-6	163320	20.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung ST+VP .
J-703	Messerschmitt Bf 109 G-6	163243	20.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung RQ+BG .

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-704	Messerschmitt Bf 109 G-6	163245	20.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung RQ+BI .
J-705	Messerschmitt Bf 109 G-6	163248	20.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung RQ+BL .
J-706	Messerschmitt Bf 109 G-6	163251	20.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung RQ+BO .
J-707	Messerschmitt Bf 109 G-6	163804	23.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung NF+FE .
J-708	Messerschmitt Bf 109 G-6	163806	23.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung NF+FG .
J-709	Messerschmitt Bf 109 G-6	163808	23.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung NF+FI .
J-710	Messerschmitt Bf 109 G-6	163814	23.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung NF+FO .
J-711	Messerschmitt Bf 109 G-6	163815	23.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung NF+FP .
J-712	Messerschmitt Bf 109 G-6	163816	23.05.1944		-	Für den Überführungsflug trug die Maschine die deutsche Kennung NF+FQ .
J-713	Messerschmitt Bf 109 G-6	162764	1945	29.05.1946	1	Der zwanzigjährige Oberfähnrich Lothar Hirtes erhielt am 29.03.1944 den Befehl, die fabrikneue Maschine der deutsche Luftwaffe RU+OZ nach Osoppo in Italien zu überfliegen. Kurz nach dem Start verlor er die zweite gestartete Maschine aus den Augen. Da strengstes Funkverbot angeordnet war, durfte er keinen Kontakt aufnehmen. Gemäss Kompass flog er Richtung Innsbruck (A). Er verlor die Orientierung in den Bergen und flog dem Inn entlang ins Engadin (GR/CH) ein. Nun leuchtete die Benzin-Warmlampe auf. Ein Schweizer Schleppflugzeug bei Zuoz sah er nicht. Die Hoheitszeichen der Maschinen auf dem Flugplatz Samedan erkannte er nicht. Nach einer Platzrunde landete der unerfahrene Pilot um 11.10 Uhr seine brandneue Bf 109G-6. Beim Ausrollen erkannte er nun die Schweizer Kennzeichen. Hirtes wurde interniert und die Maschine demontiert und mit der Bahn nach Dübendorf transportiert. Dort wurde der nagelneue Jäger mit anderen Modellen verglichen. Nach Integration (1945) der Messerschmitt in die Schweizer Fliegertruppe stürzte sie am 29.05.1946 ab. Anschliessend wurde sie als wichtiger Ersatzteil-Lieferant genutzt.
J-714	Messerschmitt Bf 109 G-14		1946	28.05.1948	1	Interniert, vormals deutsche Luftwaffe. Kurz nach dem Start am 17.12.1944 in Erfurt (D) wurde das deutsche Flugzeug bei einem Überführungsflug von amerikanischen Jägern erkannt und angegriffen. Der Pilot der Bf 109G-14, Feldwebel Siegfried Henning, konnte zwar seinen Verfolgern im Tiefflug entkommen, doch verlor er die Orientierung. Statt wie geplant die Maschine abzuliefern, flog er in die Schweiz ein. Bei Affeltrangen (TG) versuchte er sein Flugzeug zu landen. Auf einer Wiese, zwischen den Entwässerungsgräben, setzte er die Messerschmitt um 16.12 Uhr mit eingezogenem Fahrwerk auf. Nachdem die Maschine rund 70 Meter gerutscht war, durchbrach sie einen Zaun, drehte nach rechts und geriet mit der Flugzeugspitze in den Kanalisationsgraben. Gemäss Schätzungen der technischen Kommission entstand ein Sachschaden von 20 bis 25%. 1946 wurde die Bf 109G-14 als J-714 in das Inventar der Fliegertruppe aufgenommen. Auf Detailaufnahmen vom Leitwerk ist über dem Hakenkreuz die Nummer 262818 zu erkennen.
J-715	Messerschmitt Bf 109 F-4/Z/R1	7605	06.1946	28.05.1948	1	Interniert, vormals deutsche Luftwaffe PC+JY «Blaue 10». Diese Bf 109 (J-715) und die NW+KU (J-716) waren die beiden ersten in der Schweiz internierten Jagdflugzeuge. Die beiden Piloten Fw Martin Villing («Blaue 10») und Obgefr Heinz Scharf («Weisse 9») starteten in

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Le Bourget bei Paris, verirrt sich und landeten am 25.07.1942 mit fast leeren Treibstofftanks auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos. Die beiden Bf 109 hätten bei widrigen Wetterbedingungen nach München-Riem fliegen sollen, wo sie für den Einsatz in Nordafrika zur Version Bf 109 F-4 trop hätten umgebaut werden sollen. Beide Messerschmitt trugen für den Überführungsflug noch die taktischen Kennzeichen, obschon dazu gemäss RML sämtliche Einsatzmarkierungen hätten entfernt werden müssen. In einem plombierten Hangar in Belp wurde die deutsche Messerschmitt unter Bewachung abgestellt. Im Februar 1943 wurden die beiden Maschinen demontiert und nach Emmen transportiert. Dort wurden sie wieder zusammengebaut. Die Schweizer Behörden wollten die Flugzeuge eintauschen. Dazu war die deutsche Luftwaffe bereit. In letzter Sekunde wurde jedoch die Ausfuhr der internierten Jäger verboten. Der Einsatz dieser Bf 109 F-4/Z/R1 mit Schweizer Hoheitszeichen beschränkte sich ab 1943 auf einige Probeflüge. Beide Maschinen standen der Eidg. Flugzeugwerk (F+W) Emmen und nicht der Truppe zur Verfügung. Erst nach dem Krieg, 1946 wurden die beiden Jäger von der Eidgenossenschaft übernommen. Mit grösster Wahrscheinlichkeit sind die im Juni 1946 zugeteilten Kennungen J-715 sowie J-716 aber gar nie aufgemalt worden. Die beiden Messerschmitt wurden von der Truppe (Armeeflugpark) nicht geflogen. Da die Flugwaffe zu diesem Zeitpunkt kein Interesse an diesen beiden Flugzeugen bekundete und auch kein Ersatzmaterial vorhanden war, wurden die J-715 und J-716 Anfang 1947 vom F+W Emmen liquidiert.
J-716	Messerschmitt Bf 109 F-4/R1	7197	06.1946	28.05.1948	1	Interniert, vormals deutsche Luftwaffe NW+KU «Weisse 9». Diese Bf 109 (J-716) und die PC+JY (J-715) waren die beiden ersten in der Schweiz internierten Jagdflugzeuge. Die beiden Piloten Fw Martin Villing («Blaue 10») und Obgefr Heinz Scharf («Weisse 9») starteten in Le Bourget bei Paris, verirrt sich und landeten am 25.07.1942 mit fast leeren Treibstofftanks auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos. Die beiden Bf 109 hätten bei widrigen Wetterbedingungen nach München-Riem fliegen sollen, wo sie für den Einsatz in Nordafrika zur Version Bf 109 F-4 trop hätten umgebaut werden sollen. Beide Messerschmitt trugen für den Überführungsflug noch die taktischen Kennzeichen, obschon dazu gemäss RML sämtliche Einsatzmarkierungen hätten entfernt werden müssen. Im Februar 1943 wurden die beiden Maschinen demontiert und nach Emmen transportiert. Dort wurden sie wieder zusammengebaut. Die Schweizer Behörden wollten die Flugzeuge eintauschen. Dazu war die deutsche Luftwaffe bereit. In letzter Sekunde wurde jedoch die Ausfuhr der internierten Jäger verboten. Diese Bf 109F-4/R1 erhielt zwar Schweizer Hoheitszeichen, wurde aber während dem Weltkrieg nicht geflogen. Erst nach dem Krieg, 1946 wurden die beiden Jäger von der Eidgenossenschaft übernommen. Mit grösster Wahrscheinlichkeit sind die im Sommer 1946 zugeteilten Kennungen J-715 sowie J-716 aber gar nie aufgemalt worden. Mit der J-716 wurde nur ein Prüfflug ausgeführt, von der Truppe (Armeeflugpark) wurde mit ihr nicht geflogen. Da die Flugwaffe zu diesem Zeitpunkt kein Interesse an diesen beiden Flugzeugen bekundete und auch kein Ersatzmaterial vorhanden war, wurden die J-715 und J-716 Anfang 1947

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						vom Eidg. Flugzeugwerk (F+W) Emmen liquidiert.
J-900	North American P-51B Mustang	104-25240	1944	1945	1	Am 19.07.1944 musste der USAAF-Pilot 1st Lt Curtis Simpson von der 4th Fighter Group, 335th Fighter Squadron mit seinem P-51B-10-NA Mustang mit dem Code WD-U (U-WD) auf der rechten Rumpfseite) und der AAF Serial Number der USAAF, respektive Matrikelnummer 42-106438 infolge Motorüberhitzung um 10.20 Uhr auf dem damaligen Schweizer Feldstützpunkt Ems-Plarenga (GR) eine Notlandung vornehmen. An diesem 19.07.1944 war die 335th Fighter Squadron ein Bestandteil eines 670 grossen Begleitschutzes, welche 1082 viermotorige Bomber Boeing B-17 Flying Fortress und Consolidated B-24 Liberator der 8th Air Force bei ihren Angriffen in West- und Südwest-Deutschland beschützten. Der mit seiner 4th Fighter Group im englischen Debden, Essex stationierte Pilot begleitete eine Bomberformation zu deren Schutz, bis vor München deutsche Jäger gesichtet und angegriffen wurden. Im Luftkampf konnte Simpson eine Bf 109 abschiessen. Doch der junge Pilot flog zu lange mit voller Motorenleistung. Das elektrische System setzte aus, wodurch die gesamte Kühlfüssigkeit verloren ging. Der Staffelkommandant riet ihm, sich in die Schweiz abzusetzen. Da er nicht in den Bergen abspringen wollte, suchte er nach einem Landeplatz. Eine sehr kurze Wiese mit weisser Markierung kam in Sicht. Bei der riskanten Landung setzte die P-51 zuerst mit dem Heckrad auf. Da der Leutnant aufgrund der Uniformen verunsichert war, klärten ihn die Schweizer Soldaten über seinen Landeort auf. Die Mustang wurde demontiert und mit der Bahn nach Dübendorf (ZH) verfrachtet. Dort würde der Jäger repariert und untersucht. Für die ab dem 01.08.1944 begonnenen Testflüge wurden Schweizer Kennzeichen angebracht. Die P-51 wurde in die Fliegertruppe integriert und bei Luftkampfübungen eingesetzt. Die Kennung J-900 wurde jedoch nie aufgemalt. Curtis Simpson floh aus der Schweizer Internierung. Die P-51B-10-NA wurde am 20.10.1945 der USAAF zurückgegeben.
J-901 und J-902	North American P-51D Mustang	-	-	-	-	→ J-2001 bis J-2130
J-901	North American P-51D Mustang	-	-	-	-	Anlässlich der AIR14 PAYERNE (30.08.-07.09.2014) flog die P-51D Mustang «Lucky Lady VII» mit der zivilen Kennung D-FPSI mit Christoph Nöthiger, dem Schweizer Piloten und Besitzer der Maschine, speziell für diesen Anlass in den damaligen Farben der Schweizer Luftwaffe und der für diese Flüge gewählten «falschen» Kennung J-901 Ende August und anfangs September 2014 gemeinsam mit einer F/A-18C Hornet mit der Kennung J-5014 der Schweizer Luftwaffe, die ebenfalls speziell für diese Airshow die gleiche historische Retro-Bemalung erhielt, wie diese Mustang. Die D-FPSI hat Baujahr 1944, die USAAF-Matrikelnummer (AAF Serial Number) 44-72773 und ist in Bremgarten (D), nahe Rust, stationiert. Die «Lucky Lady VII» fliegt sonst in der originalen USAAF-Bemalung des Zweiten Weltkriegs. Die beiden originalen Maschinen J-901 und J-902 erhielten später die Kennung J-2001 und J-2002. Details siehe dort.
J-1001 bis J-1004	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 1	-	27.07.1946	10.04.1961	4	Mit der Einführung der Vampire Mk. 1 wurden für die Kennung erstmals vierstellige Nummern verwendet. Seither sind bei allen Jet-Jagdflugzeugen vier Ziffern üblich. Ankauf der vier Maschinen aus England.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Kurz nach Kriegsende erschienen verschiedene Kampfflugzeugtypen mit Strahltriebwerken anstelle der Kolbenmotoren auf dem Markt. Vom 11.03. bis 07.04.1946 konnten Mitglieder der Schweizer Flugzeug-Beschaffungskommission und Angehörige der Fliegertruppe in England sieben verschiedene Flugzeugtypen fliegerisch erproben, alles kolbenmotorgetriebene Maschinen mit Propeller! Man war einstimmig der Ansicht, dass die Hawker Sea Fury für die Schweiz in Frage kommen würde. Doch dann durften sie als achte Maschine bei der Firma De Havilland in Hatfield (GB) den ersten Jet, die D.H.100 kennen lernen, erproben und an Flugzeugvorführungen beiwohnen. Nachdem sämtliche Delegationsmitglieder das Düsenflugzeug D.H.100 Vampire fliegerisch erprobt hatten, sahen alle Beteiligten nur noch in diesem Apparat das künftige Kampfflugzeug. Das Goblin-Triebwerk von De Havilland gehörte zu den ersten Jet-Triebwerken und wurde mit 16 Verbrennungskammern in erster Linie für die Vampire gebaut. Um eine Truppenerprobung auf breiter Basis in der Schweiz zu ermöglichen, wurden drei Flugzeuge in Auftrag gegeben. Mit den ersten beiden von der Royal Air Force abgezweigten Vampire, die bereits am 05.05.1946 als J-1001 und J-1002 eingetragen und am 27.07.1946 von Hatfield via Genf nach Dübendorf überstellt wurden, konnten schon im Sommer 1946 umfangreiche Versuchsflüge in Angriff genommen werden. Dies war der Beginn des Jetzeitalters bei den schweizerischen Fliegertruppen. Der Vampire, unverkennbar mit seinem Doppelrumpf und dem hochfrequenten Pfeifton, sollte zur neuen Flugzeuggeneration der Flugwaffe werden. Die ersten beiden Flugzeuge J-1001 und J-1002 waren als einzige Mk. 1 der FF Trp auf den Oberseiten hellgrün und auf den Unterseiten blau grün getarnt. Die letzten zwei Einheiten J-1003 und J-1004 gelangten angeblich in Silbergrau zur Ablieferung. Es gibt jedoch zahlreiche Fotos, welche die J-1004 ebenfalls mit einem Tarnanstrich zeigen. Die J-1003 war also offenbar der einzige von den vier Jets ohne Tarnung. Die Mk. 1 unterschieden sich von den später beschafften Mk. 6 durch die längeren Flügel und das hochgezogene Höhenleitwerk. Ein typisches Merkmal für die Schweizer Mk. 1 war die Beschriftung der Kennung in weisser Farbe am Seitenleitwerk. Leider erlitt die J-1001 am 02.08.1946 in Dübendorf bei einem Startunfall Totalschaden. Dadurch musste die Truppenerprobung unterbrochen werden. Ab April 1947 stand der Truppe das zweite Flugzeug zur Verfügung und die ersehnte Erprobung konnte wieder anlaufen. Als Ersatz für die J-1001 ist am 05.05.1947 die J-1004 geliefert worden. All die vielen Flugversuche haben durchwegs zu positiven Resultaten geführt. Der Antrag nach Versuchsabschluss lautete auf Beschaffung von 75 Einheiten, jedoch von dem inzwischen zum Mk. 6 entwickelten Typ. Ende 1948 wurde der Auftrag erteilt und am 05.05.1949 wurde die erste Maschine ausgeliefert. Die drei übrig gebliebenen Düsenerstlinge standen nach der Truppenerprobung zur Hauptsache als Zielflugzeuge für die Flab-Ausbildung im Einsatz und mussten am 10.04.1961 infolge Alterung aus dem Betrieb zurückgezogen und anschliessend liquidiert werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Hinweis: Nach anderen Quellen blieben alle vier Vampire bis zur Ausserdienststellung im Eigentum der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) und sind nie in den Bestand der Flugwaffe übernommen worden.
J-1001	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 1	5	27.07.1946 (KTA)	02.08.1946	-	Dieser erste für die Schweiz bestimmte Vampire konnte am 27.07.1946 auf dem Werkflugplatz von De Havilland in Hatfield (England) in Empfang genommen und durch den Chef-Testpilot von De Havilland, John Cunningham nach Genf überflogen werden. Gleichzeitig konnte auch die J-1002 übernommen werden. Die fabrikneue Maschine erlitt schon nach sechs Tagen, am 02.08.1946 kurz vor 18.30 Uhr anlässlich eines Angewöhnungsfluges auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) mit Hptm Wolfram Soldenhoff (DMP) am Steuerknüppel auf der Wiese bei einem Startunfall Totalschaden und musste abgeschrieben werden. Dadurch musste die Truppenerprobung unterbrochen werden. Dieses Flugzeug wurde in kürzester Zeit ersetzt durch die J-1004. Dieser allererste Vampire J-1001 befand sich zum Zeitpunkt des Unfalls noch im Eigentum der Kriegstechnischen Abteilung (K.T.A.) und konnte als Folge des Startunfalles nie an die Flugwaffe übergeben werden.
J-1002	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 1		03.04.1947	10.04.1961	-	Dieser zweite Vampire konnte zusammen mit der J-1001 ebenfalls am 27.07.1946 auf dem Werkflugplatz von De Havilland in Hatfield in Empfang genommen und nach Genf überflogen werden. Am 03.04.1947 wurde die Maschine der Truppe übergeben. Am 16.07.1947 kollidierte Hptm Walter Läderach mit diesem Vampire auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) mit einem Zaun. Dabei wurde die Tragflächenvorderkante stark beschädigt. Das Flugzeug blieb bis zu seiner Abschreibung infolge Überalterung bis am 10.04.1961 im Flugdienst.
J-1003	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 1		09.07.1947	10.04.1961	-	Im Gegensatz zu den ersten beiden Vampire Mk. 1 J-1001 und J-1002 mit Tarnbemalung gelangten die letzten zwei Einheiten J-1003 und J-1004 angeblich in Silbergrau zur Ablieferung. Es gibt jedoch zahlreiche Fotos, welche die J-1004 ebenfalls mit einem Tarnanstrich zeigen. Die J-1003 war also offenbar der einzige von den vier Jets ohne Tarnung. Am 28. Februar 1947 erlitt die Maschine einen Landeunfall. Das Bugrad liess sich nicht mehr richtig ausfahren (Nasenlandung). Am 09.07.1947 wurde die Maschine der Truppe abgeliefert. Am 24.11.1947 schoss dieser Jet auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) über die Piste hinaus und kam erst auf der Wiese zum Stehen. Und am 28.02.1948 knickte dem Vampire mit Hptm Hans Thurnheer am Steuerknüppel beim Ausrollen in Dübendorf das Bugrad weg. Das Flugzeug blieb bis zu seiner Abschreibung infolge Überalterung bis am 10.04.1961 im Flugdienst.
J-1004	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 1		05.05.1947	10.04.1961	-	Dieser Vampire wurde als Ersatz für die am 02.08.1946 verunfallte J-1001 gekauft und am 05.05.1947 der Truppe abgeliefert. Im Gegensatz zu den ersten beiden Vampire Mk. 1 J-1001 und J-1002 mit Tarnbemalung gelangten die letzten zwei Einheiten J-1003 und J-1004 angeblich in Silbergrau zur Ablieferung. Es gibt jedoch zahlreiche Fotos, welche die J-1004 ebenfalls mit einem Tarnanstrich zeigen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 07.08.1947 erlitt dieser Vampire mit Hptm Hans Thurnheer am Steuerknüppel einen Landeunfall mit Bruch des linken Hauptfahrwerkes. Doch dabei blieb es nicht: Am 02.09.1950 gab es erneut einen Landeunfall mit Bruch des Hauptfahrwerkes. Das Flugzeug blieb bis zu seiner Abschreibung infolge Überalterung bis am 10.04.1961 im Flugdienst.
J-1005 bis J-1079	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	-	1949	1990	75	Ankauf aus England. Gestützt auf die mit dem D.H.100 Mk. 1 erzielten positiven Erprobungsergebnisse konnte schon Ende 1948 der Entscheid für ein neues Kampfflugzeug gefällt und eine Serie von 75 D.H.100 Mk. 6 in Auftrag gegeben werden. Das Parlament hatte dafür 64,45 Millionen Franken bewilligt. Am 05.05.1949 wurde das erste Flugzeug übernommen, weitere folgten noch im gleichen Monat und wurden als Ersatz für die überalterten Bf 109 E und D-3800/01 «Morane» als erster Jet der Schweizer Flugwaffe den Fliegerstaffeln übergeben. Alle Flugzeuge wurden ohne Zwischenfälle von Hatfield in England nach Emmen überflogen. Die anfänglichen Befürchtungen, dass dieses hochgezüchtete Flugzeug nicht mehr militäuglich sei, trafen nicht zu. Nachdem die Vampire nach 1959 nach und nach aus den Frontstaffeln ausschieden, dienten sie bis 1990 bei den Fliegerschulen zur Ausbildung der zukünftigen Militärpiloten. 65 Flugzeuge erhielten zu diesem Zweck 1974/75 moderne neue Funkgeräte und Instrumente, um die Blindflugtauglichkeit zu verbessern. Gleichzeitig wurde der stumpfe Rumpfbügel durch die aus liquidierten Venom-Flugzeugen stammenden spitzen Rumpfnasen ersetzt, um Platz für die neuen Geräte zu schaffen. Mit dieser Modifikation konnten ausserdem die Aerodynamik und die Stabilität erhöht werden. Die letzten Vampire wurden am 12.06.1990 am Militärflugplatz Emmen aus der Pilotenschule verabschiedet. Die Lebensdauer der D.H.100 überschoss damit bei weitem die Prognose. Die letzten aktiven Vampire Mk. 6 waren ab 1970 in 17 Einheiten als Zielflugzeuge für die Flab im Einsatz und erhielten den gut sichtbaren, attraktiven schwarz-rot/orangen Anstrich zur besseren Erkennung. 1978 erste Versuche mit schwarz-gelbem Anstrich mit den Flugzeugen J-1081 und J-1107. Das ZFK (Zielfliegerkorps) setzte die D.H.100 ebenfalls noch bis 1990 ein. Mit bis zu 2000 Flugstunden wurden alle Vampire ausgemustert und ein Teil davon am 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) versteigert.
J-1008	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6		28.12.1949	20.08.1974	-	Dieser Vampire wurde 1949 in Hatfield, England gebaut. 1960 wurde der Jet mit einem Martin-Baker-Schleudersitz nachgerüstet. 1974 wurde die J-1008 vom De Havilland Aircraft Museum in London erworben und 1994 restauriert. Die Maschine gehört auch heute (2024) noch zu den Exponaten des Museums.
J-1017	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6		28.11.1949	01.01.1969	-	Am 30.10.1962 verspürte und hörte der Pilot mit diesem Vampire in ca. 2500 m.ü.M. über Hochdorf (LU) einen Schlag, gefolgt von starken Vibrationen und Lärm. Er fasste sofort den Entscheid zur Durchführung einer Notlandung und meldete dies am Funk. Gleichzeitig reduzierte er die Triebwerksleistung auf Leerlauf, drehte Richtung Flugplatz und fuhr die Sturzflugbremsen aus. Die Vibrationen, der Lärm und der unruhige Lauf des Triebwerkes nahmen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						noch zu. Die Lagertemperatur, welche kurz vorher noch normal gewesen war, stieg in wenigen Sekunden in den oberen Anschlag. Der Pilot befürchtete eine ernsthafte Beschädigung des Triebwerkes und entschloss sich deshalb, eine Landung im Leerlauf durchzuführen und sich nicht mehr auf die Triebwerksleistung zu verlassen. Auf Contra angelangt fuhr der Pilot die Landeklappen und das Fahrwerk aus. Kurz vor dem Aufsetzen gelangte er rechts neben die Piste in die Landerichtung und konnte so auf der Grasnarbe ausrollen. Nach dem Abstellen blockierte das Triebwerk. Die Untersuchung ergab, dass das hintere Lager schwer beschädigt war. Der Pilot hat durch sein entschlossenes Handeln und die Richtigkeit seiner Massnahme, nicht mehr Leistung zu geben, seinen Vampire unbeschädigt notlanden können. Daniel Sidler (vampire[at]gmx.ch) besitzt das Bordbuch von dieser Maschine. Nach ihm ist dies das älteste noch existierende Vampire-Bordbuch. Den Jet J-1017 selber gehört zwar nicht zu seinem Fundus, aber ab den 1990er-Jahren hat Sidler ein gutes Dutzend ehemalige Gabelschwanz-Jets der Schweizer Luftwaffe in der Zentralschweiz an einem trockenen Ort eingelagert, um so die Venom und Vampire, aber auch zwei Hunter der Nachwelt zu erhalten. Per Juni 2025 muss Daniel Sidler jedoch die rund 1000 Quadratmeter grosse Lagerhalle in der Umgebung des Militärflugplatzes Emmen räumen, daher sucht er eine Lösung für die einzigartige Sammlung (Stand Juli 2025).
J-1026	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6		28.12.1949	15.01.1953	-	Anlässlich eines Trainingskurses der FI St 12 in Meiringen verlor der Feldwebel Otto Rentsch am 15.01.1953 sein Führerflugzeug. In der Folge stellte sich bei ihm eine Desorientierung ein. Sein Triebwerk stellte sich auf 9000 Meter über den Alpen mangels Treibstoff ab. Der Pilot flog ein Tal entlang abwärts und gelangte schliesslich in die Gegend von Turin. Notlandung zwischen La Ferriera und Buttigliera Alta, nahe Rivoli, Italien. Fw Otto Rentsch von der FI St 12 trug trotz dem zertrümmerten Cockpit des Vampire glücklicherweise nur geringfügige Verletzungen davon.
J-1036	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6		02.03.1950	30.05.1969	-	Während des ersten TK für Aufklärer vom 12.-17.03.1956 in Dübendorf (ZH) wurde in diesem Vampire eine Reihenaufklärerkamera vom elektrisch gesteuerten Typ Eastman Kodak K-24 installiert. Wo genau diese Kamera am Jet eingebaut wurde, ist heute nicht mehr bekannt. Die Bedienung der K-24 erfolgte durch den Pilot. Ab dem 12.03.1956 wurden die im Juni 1950 beschafften K-24 als Einbaukameras auch in den 15 bewaffneten Fotoaufklärer F-6D und F-6K Mustang (Versionen der P-51) eingesetzt.
J-1048	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6		08.02.1950	30.05.1969	-	Am 08.02.1950 findet die «Operation Snowball» statt: Weil der berühmte De Havilland-Chef-Testpilot John Cunningham nach dem Überflug von England nach Emmen mit einem an die Flugwaffe abzuliefernden Vampire Skiferien in St. Moritz verbringen will, «missbraucht» er das Abgabeflugzeug J-1048 kurzerhand als Reisemittel für seinen Urlaub und bindet je einen seiner Skis einfach auf die beiden charakteristischen Leitwerkträger des Flugzeuges. Diese Anekdote ist mit einem Foto dokumentiert. «Operation Snowball» wurde sogar auf den Rumpf des Vampire geschrieben.
J-1055	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6		14.03.1950	01.01.1969	-	Das Waadtländische Militärmuseum Morges überliess diesen Vampire, welcher sich fast 20 Jahren in Morges (VD) befunden hatte, dem am 19.11.1994 gegründeten Verein «La Cinquième Escadrille».
J-1059	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	970	02.03.1950	26.08.1955	-	Am 26.08.1955 um ca. 15.20 Uhr kollidierte Hptm Kurt Fahrländer, Kdt FI St 8 mit dem Vampire J-1059 südwestlich von Wertenstein (LU) auf einer Höhe von etwa 1800 m ü. M. mit dem

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						P-2/06 U-122 mit Pilot Maj Klaus Wiesinger, Chefarzt FAI am Steuerknüppel. Beide Maschinen stürzten ab und beide Piloten starben auf der Unfallstelle.
J-1068	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	979	01.05.1950	30.05.1969	-	Dieser Vampire stand ab Mitte 1972 auf einem Sockel als Ausstellungsobjekt im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern. Heute (2025) steht die J-1068 im von Frau Pflumm geführten Internationalen Luftfahrt-Museum in Villingen-Schwenningen, direkt am Flugplatz Schwennigen Ost (D) im Schwarzwald. Leider ist er dort seit vielen Jahren im Freien der Witterung ausgesetzt (wie andere Maschinen auch) und hat entsprechend stark gelitten.
J-1080 bis J-1082	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	-	1960	1990	3	Effektiv erhielt die Schweizer Flugwaffe nicht nur 100, sondern sogar 103 D.H.100 Vampire Mk. 6, denn die drei Flugzeuge J-1080 , J-1081 und J-1082 sind vom Eidgenössischen Flugzeugwerk in Emmen (F+W) 1960 aus noch vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut worden.
J-1080	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	991	07.07.1960	01.01.1991	-	Der 1960 aus Ersatzteilen zusammengebaute Vampire J-1080 absolvierte am 20.06.1960 in Emmen (LU) den Erstflug und wurde am 07.07.1960 der Truppe abgegeben. Ab 1966 war dieser Vampire als Flab-Zielflugzeug im Zielflieger-Korps 5 im Einsatz. 1978 erfolgte der Einbau des Stereofot-Gerätes für Spiegelbild-Schiessübungen und im gleichen Jahr erhielt das Flugzeug für die bessere Erkennlichkeit bei der Zieldarstellung ein neues Farbschema in schwarz- rot/orange. Nach der Ausserdienststellung vom 01.01.1991 mit 1644 Flugstunden wurde der Jet J-1080 an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) mit Triebwerk Nr. 8028 mit total 1450 Betriebsstunden für CHF 13'000 an Dr. Theurer, Stuttgart (D) verkauft. Sein Standort war bis etwa 2001 bei der Farnier Air Services Swiss SA auf dem Flughafen Sion, wo die Maschine eingelagert wurde. Danach wurde das Flugzeug demontiert. Später wurde die Rumpfsektion revidiert und in einer privaten Aviatik-Sammlung in Corcelles-près-Payerne (VD) ausgestellt. Im Jahr 2022 wurde diese Rumpfsektion des J-1080 schliesslich von Martin Jaggi und Marc Küpfer vom Energy Park Laupersdorf (SO) übernommen. Sie ist seither dort im Static Display ausgestellt.
J-1081	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	992	20.07.1960	01.01.1991	-	Der J-1081 wurde 1960 aus Ersatzteilen zusammengebaut. Ab 1966 war dieser Vampire als Flab-Zielflugzeug im Zielflieger-Korps 5 im Einsatz. 1978 erhielt das Flugzeug für die bessere Erkennlichkeit bei der Zieldarstellung ein neues Farbschema, zuerst als Versuch in schwarz-gelb, dann Umbemalung in das Standard-Schema schwarz-rot/orange. Die Maschine J-1081 wurde am 23.01.1991 an der Versteigerung auf dem Flughafen Sion (VS) an das Technik Museum Speyer (D) versteigert. Am 27.05.1991 erfolgte der Überflug mit Pilot Martin Escher von Dübendorf (ZH) nach Speyer.
J-1082	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	993	16.08.1960	01.01.1991	-	Der J-1082 wurde 1960 aus Ersatzteilen zusammengebaut. Dieser Kampffjet war ab 1970 als Flab-Zielflugzeug im Zielflieger-Korps 5 im Einsatz und erhielt dazu 1978 eine schwarz-rot/orange Sonderbemalung. Letzter Flug am 18.12.1990 in Samedan (GR). Die Maschine J-1082 wurde am 23.01.1991 an der Versteigerung auf dem Flughafen Sion (VS) für CHF 20'000 an Hans-Peter Köstli verkauft, Pegasus Ltd, Sammlung Wildhaber. Am 18.03.1991 erfolgte der Überflug von Sion nach Altenrhein (SG) mit Pilot Ulrich «Ueli» Häusermann. Am 30.08.1991 wurde der Vampire als HB-RVE zivil immatrikuliert. Ab dem 06.06.2002 war sein Standort das Fliegermuseum Altenrhein FMA. Der Vampire flog beim

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						FMA ab dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein. 2024 war als Eigentümer und Halter des Vampire HB-RVE der Verein Flieger Museum Altenrhein im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Die Maschine war zwar noch immer zivil immatrikuliert, aber geflogen ist sie seit etwa 2011/2012 nie mehr, sondern stand seither statisch in der Ausstellung des Fliegermuseums Altenrhein FMA, wo der Jet auch bleiben soll. Nach Auskunft von Markus Rohrer, Projektleiter Vampire Ops/Verkauf im FMA, hatte der Vorstand des FMA 2023 beschlossen, den Vampire Einsitzer definitiv als statisches Ausstellungsstück in der Sammlung zu behalten. Somit ist die Zukunft des Einsitzers in den Hallen des FMA gesichert. Am 29.01.2025 liess der Verein Flieger Museum Altenrhein die HB-RVE im Luftfahrzeugregister löschen.
J-1101 bis J-1200	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	-	1951	1990	100	Noch bevor die in England beschaffte D.H.100-Mk-6-Serie fertig ausgeliefert war, konnte in der Schweiz 1951 ein Lizenzbau von 100 Einheiten in Angriff genommen werden. Ein Lizenzbau der Triebwerke war leider aus zeitlichen Gründen nicht möglich. Im Jahr 1960 wurden alle Flugzeuge mit einem MB-Schleudersitz (Martin Baker) ausgerüstet. Diese Modifikation erforderte neue, verstärkte Kabinendächer mit Einfachverglasung. Die letzten aktiven Vampire waren ab 1970 beim ZFK (Zielfliegerkorps) als Zielflugzeuge für die Flab im Einsatz und erhielten den attraktiven schwarz-rot/orangen Anstrich zur besseren Erkennung. Bedingt durch die Normalisierung der Funkanlage erfolgte ab 1979 der Umbau der Zielflugzeuge auf die «Venom-Nase» (aus verschrotteten Venoms), mit entsprechender Instrumentierung. Das ZFK setzte die D.H.100 ebenfalls noch bis 1990 ein. Effektiv erhielt die Schweizer Flugwaffe sogar 103 D.H.100 Vampire Mk. 6, denn drei Flugzeuge (J-1080 bis J-1082) sind vom Eidgenössischen Flugzeugwerk in Emmen (F+W) 1960 aus noch vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut worden.
J-1101	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	610	30.06.1951	01.01.1991	-	Der Kampfjet war ab 1970 als Zielflugzeug im Einsatz und erhielt dazu 1978 eine schwarz-rot/orange Sonderbemalung. Letzter Flug am 18.12.1990 in Samedan (GR). Am 23.01.1991 in Sion (VS) für CHF 20'000 versteigert an Yves Duval, Soisy sur Seine (F).
J-1102	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	611	07.03.1951	01.01.1991	-	Der Kampfjet war ab 1970 als Zielflugzeug im Einsatz und erhielt dazu 1978 eine schwarz-rot/orange Sonderbemalung. Letzter Flug am 18.12.1990 in Samedan (GR). Am 23.01.1991 in Sion (VS) für CHF 20'000 versteigert an H. Weisskopf. Später erfolgte die Weitergabe an Riek Thomson, Orlando (USA).
J-1103	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	612	18.05.1951	01.01.1991	-	Dieser 1951 gebaute Vampire wurde viele Jahre von den «Air Vampires» als am 21.01.1992 zivil immatrikulierte HB-RVH geflogen. Am 05.08.2011 gab es eine Handänderung, die Maschine wurde mit der gleichen Immatrikulation vom «Verein für Exotic and Antique Flying Machines», Rümlang übernommen. Standort war der Flughafen Sion (VS). Ein Foto zeigt die HB-RVH mit einem grau-grünen Tarnanstrich. Heute (2025) ist die A-Jet AG Eigentümerin. Halter ist ebenfalls die A-Jet AG, c/o Peter Matti, Evillard (BE).
J-1107	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	616	14.07.1951	01.01.1991	-	Der Vampire J-1107 absolvierte am 11.07.1951 in Emmen (LU) den Erstflug und wurde am 14.07.1951 der Truppe abgegeben. 1974/75 erfolgte die Erneuerung verschiedener Instrumentierung wie IFR und 1978 der Einbau des Stereofot-Gerätes für Spiegelbild-Schiessübungen. Im gleichen Jahr 1978 erhielt das Flugzeug für die bessere Erkennlichkeit bei der Ziel-darstellung ein neues Farbschema, zuerst als Versuch in schwarz-gelb, dann Umbemalung in das Standard-Schema schwarz-rot/orange.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nach der Ausserdienststellung vom 01.01.1991 mit 2032 Flugstunden wurde der Jet J-1107 an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) an Yves Duval, Rennes (F) verkauft. In Frankreich flog der Vampire dann als F-AZHY immatrikuliert. Später kam der Jet zurück in die Schweiz. Aktueller Standort ist heute (2024) bei der Farner Air Services Swiss SA auf dem Flugplatz Sion. Geplant ist die Reaktivierung für den Flugbetrieb. Eigentümer und Pilot ist Eric Chardonens aus Lutry (VD).
J-1111	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	620	28.08.1951	01.01.1991	-	Ab 1978 setzte die Luftwaffe die J-1111 als Zielflugzeug für die Fliegerabwehr ein. Für diese Einsätze erhielt sie wie sechzehn weitere Maschinen eine schwarz-rot/orange Bemalung. Dieser Anstrich trug den Flugzeugen den Namen «Biene Maja» ein. Seit dem 25.10.2008 zielt dieser Vampire in Staad (SG) den Verkehrskreis bei der Hundertwasser-Markhalle beim Flughafen St. Gallen-Altenrhein. Die Maschine war während 17 Jahren eingelagert und wurde im Jahr 2008 von Spezialisten des Fliegermuseum Altenrhein FMA zusammengebaut. Vom April 2019 bis am 31.10.2020 hat ihn das FMA-Mitglied Heinz Bäruss unter Leitung von Daniel Steinmüller in 700 Arbeitsstunden in Fronarbeit restauriert. So schwebt der Vampire noch heute (2025) knapp über den Bäumen im Hundertwasser-Kreis und präsentiert sich mit Positionslichtern und Landeschweinwerfer blitzblank poliert und glänzend dem staunenden und erfreuten Publikum. Wegen der oftmals garstigen Windverhältnisse im Rheintal wurde in diesem nachts beleuchteten Flugzeug eine Plattform montiert, welche die Maschine je nach Wind drehen lässt – vermutlich weltweit einzigartig.
J-1116	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	625	01.10.1951	01.12.1973	-	Oberst Wilhelm Frei, allseits «Düsenwilli» genannt, vergas nach einem Erprobungsflug vor dem Aufsetzen mit diesem Vampire das Fahrwerk auszufahren, landete die Maschine in Pistenachse und – ohne grösseren Schaden zu nehmen – auf dem Bauch. Als der herbeigeeilte Flugzeugwart besorgt fragte: «Herr Oberst, ist alles in Ordnung?», schnarrte ihn der hohe Offizier an: «Was Herr Oberst! Arschloch!» Mit dem deftigen Spruch ging der Erprobungsflieger «Düsenwilli» in die Annalen ein.
J-1121	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	630	21.11.1951	01.01.1991	-	Der Kampffjet war ab 1970 als Zielflugzeug im Einsatz und erhielt dazu 1978 eine schwarz-rot/orange Sonderbemalung. Letzter Flug am 18.12.1990 in Samedan (GR). Am 23.01.1991 in Sion (VS) für CHF 20'000 versteigert an U. Peyer.
J-1122	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	631	16.11.1951	01.01.1991	-	Der Kampffjet war ab 1970 als Zielflugzeug im Einsatz und erhielt dazu 1978 eine schwarz-rot/orange Sonderbemalung. Letzter Flug am 18.12.1990 in Samedan (GR). Am 23.01.1991 in Sion (VS) für CHF 20'000 versteigert an P. Denis, Aero Phoenix, Valence (F). Am 18.09.1991 erfolgte der Überflug mit Pilot Rudolf Erni von Sion nach dem Flughafen Nîmes-Garons (F).
J-1126	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	635	13.12.1951	21.06.1988	-	Dieser Vampire stand 30 Jahr lang, bis am 05.03.2012, als «Gate Guard» vor dem FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) auf einem Sockel. Das «Fokker Team» erhielt den Auftrag, den Vampi vom Ständer zu nehmen. Am nächsten Tag, am 06.03.2012, kam ein Lastwagen mit Tiefgang-Anhänger und SZ-Kennzeichen, lud die demontierten Teile des J-1126 auf und fuhr mit unbekanntem Ziel davon. Im April 2012 übernahm der F-5E Tiger II J-3096 (neu als J-3013) diesen ehrenvollen Platz.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Den Vampire J-1126 ereilte danach ein eher trauriges Schicksal: Er wurde am 09.05.2012 im Rahmen von einem Schiessen mit 35-mm-Maschinenkanonen (35 mm Flab Kanone 63/90 oder 63/12) als Ziel verwendet und dabei zerstört.
J-1127	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	636	28.12.1951	01.01.1991	-	Der Vampire wurde zuletzt in Frankreich mit der zivilen Immatrikulation F-AZOO von der Warbird Organisation «Chasse de Melun» in den Farben der Armée de l'Air an Airshows vorgefliegen und gehörte zur Sammlung von Christian Amara in Melun-Villaroche. Im Dezember 2018 wurde die Maschine zusammen mit dem Vampire J-1191 (F-AZIK) bei einem Hangar Brand in Melun-Villaroche zerstört.
J-1128	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	637	02.01.1952	01.01.1991	-	Anlässlich der letzten Pilotenschule, die 1989/90 in Emmen mit dem Vampire durchgeführt wurde, durfte der Mitarbeiter vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) und Vampire-Mechaniker Stefan Scheuteri auf diesem Flugzeug J-1128 auf der rechten Seite unterhalb vom Cockpit eine kreisrunde Erinnerungsgrafik mit einem Habicht (Hawk) auf den Rumpf malen, der einen Vampire packt und mit ihm davonfliegt, ergänzt mit dem Text «EMMEN 89/90 – YOUR TIME IS OVER NOW». Der Habicht entspricht dabei dem offiziellen Logo von British Aerospace (BAe), welches die Firma in der Werbung für ihren BAe Hawk verwendet. Dieser Vogel wurde von Scheuteri für die Grafik gewählt, weil der Vampire als Schuljet 1990 durch den Hawk Mk. 66 ersetzt wurde. Der Vampire J-1128 wurde mit 2008 Flugstunden ausser Betrieb gesetzt und am 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) mit Triebwerk Nr. 8362 mit total 1374 Betriebsstunden für CHF 13'000 an Jean Moret aus Bulle (FR) versteigert. Am 19.03.1991 überflog Pilot Rudolf Erni die Maschine von Emmen nach Payerne. Danach wurde der Jet mit einem Helikopter nach Bulle weitertransportiert. Ab 2018 wurde das Flugzeug auf der «Inde Motorsports Ranch», 9301 West Airport Road, Willcox, AZ 85643 in den USA parkiert, wo verschiedene ausgediente Militärjets wie Skyhawk, Starfighter, Super Sabre, MiG etc. als Dekoration auf dem Gelände ausgestellt sind.
J-1133	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	642	31.01.1952	04.01.1991	-	Der J-1133 absolvierte am 08.11.1951 in Emmen den Erstflug und wurde am 31.01.1952 der Truppe abgegeben. 1974/75 wurden verschiedene Instrument wie IFR erneuert. Nach der Ausserdienststellung vom 04.01.1991 mit 1798 Flugstunden wurde der Jet an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) mit Triebwerk Nr. 8058 mit total 1082 Betriebsstunden für CHF 13'000 an Peter Trüb, Ramsen (SH) versteigert. Am 20.03.1991 erfolgte der Überführungsflug von Sion nach Dübendorf (ZH) mit Pilot Toni Locher und tags darauf wurde der Vampire mit einem Super Puma nach Ramsen transportiert. Ab 2005 gab es einen neuen Standort für den J-1133 im Neuparadies (oder Naturparadies?) bei Schlatt (TG) auf einem Dach. Heute (2024) ist er in schlechtem Zustand demontiert gelagert und steht beim Shop «Military World» in St. Margrethen (SG) zum Verkauf.
J-1135	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	644	14.02.1952	04.01.1991	-	Dieser Vampire stand nach der Ausserdienststellung zusammen mit einer Mirage IIIS (J-2303), einem Hunter F Mk. 58 (J-4041) und einer Alouette III (V-259) viele Jahre bei Samuel «Sämi» Heuer in einer Halle in seinem ehemaligen Kieswerk Petinesca in Studen (BE), wo er auch seine fünf Panzer lagert und ein kleines Militärmuseum mit weiteren Fahrzeugen führt. Im Frühjahr 2020 konnte das Militärmuseum Wildeggen (MMW) im Kanton Aargau diesen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Vampire J-1135 von Samuel Heuer für ihr Static Display übernehmen, gleichzeitig mit dem Hunter J-4041 und der Mirage IIIS J-2303 . Der Vampire hängt seither im MMW in einer Halle an der Decke. Die Alouette III V-259 gehört heute (2025) zur Centaurium Vintage Aviation in Grenchen (SO), wo sie im Hangar 3 ausgestellt ist.
J-1138	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	647	19.02.1952	04.01.1991	-	Der J-1138 absolvierte am 14.02.1952 in Emmen den Erstflug und wurde am 19.02.1952 der Truppe abgegeben. 1974/75 wurden verschiedene Instrument wie IFR erneuert. Nach der Ausserdienststellung vom 04.01.1991 mit 1994 Flugstunden wurde der Jet an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) mit Triebwerk Nr. 8057 mit total 1078 Betriebsstunden für CHF 13'000 an H. Lemp, Fülenbach (SO) versteigert. Am 02.04.1991 erfolgte der Überflug von Sion nach Bern-Belp mit Pilot René Achard. Der Kampffjet wurde danach ab dem Flughafen Bern mit einem Super Puma zum Käufer transportiert, wo er mitten im Wohnquartier der Privatperson in Fülenbach statisch ausgestellt wurde.
J-1139	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	648	29.02.1952	01.06.1973	-	Sie steht heute in dem in der Wüste Negev im Süden des Staates Israel gelegenen Museum der israelischen Militärluftfahrt auf der Hatzetim Air Force Base unter freiem Himmel und trägt die Hoheitszeichen der libanesischen Luftwaffe (Quelle: AeroRevue 6/2011). Gemäss einer britischen Website sei diese FB52 mit der libanesischen Kennung L158 allerdings die ex 255 der Luftwaffe Südafrikas. Und nach Hans Prisi (2008, † 10.03.2018) ist die J-1139 im Jahr 1975 in Dübendorf liquidiert worden. Es wird aber wahrscheinlich so sein, dass die Liquidation zwar vorgesehen war, der Vampire dann aber nach Israel geliefert wurde. Eine zweite Vampire, die angeblich ebenfalls aus der Schweizer kommt, ist dort in der Farben der Irakischen Luftstreitkräfte ausgestellt.
J-1142	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	651	11.03.1952	01.07.1974	-	Die J-1142 wurde vor dem Haupteingang des Militärflugplatzes Payerne (VD) auf einem Sockel aufgebaut. Später wurde dieser Vampire dem MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich) geschenkt. Das MEAC ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD).
J-1150	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	659	19.04.1952	04.01.1991	-	Die J-1150 ging an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) an Herr Nebel aus Basel. Am 28.05.1991 überflog Pilot Urs Graf den Jet von Sion nach Basel, wonach der Vampire bis etwa 1992 im Baselbiet statisch auf einem Hausdach ausgestellt war. Er musste später infolge starker Witterungsschäden demontiert werden. Danach wurde er bis 2020 bei einem Schrotthändler im Baselbiet eingelagert. Die Rumpfsektion des J-1150 wurde schliesslich 2021 von Martin Jaggi und Marc Küpfer vom Energy Park Laupersdorf (SO) übernommen. Rumpf und Cockpit-Sektion sind seither dort im Static Display als Schnittmodell ausgestellt.
J-1153	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	662	30.04.1952		-	Die J-1153 wurde 29.05.1988 für das FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) reserviert und gehört dort heute (2013) noch zu den Exponaten.
J-1155	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	664	08.05.1952	04.01.1991	-	Am 26.06.1981 war eine Schweizer Delegation auf der Luftwaffenbasis Dijon (F) zum 40-Jahre-Jubiläum «Groupe de Chasse Alsace» zu Besuch. Die J-1155 (VV730 und NL-Z an der Nase) und der D.H.115 Vampire-Trainer U-1224 (VX964 und NL-D an der Nase) mit Pilot Major Christophe «Pilo» Keckeis wurden als authentischer Sonderanstrich speziell für diesen Anlass temporär mit den Hoheitszeichen und der Malerei der Armée de l'Air (AA) versehen, samt Alsace-Staffelabzeichen an der Bugradklappe, und sie erhielten die hier in Klammern erwähnten französischen taktischen Kennungen. Eben genau so, wie die Vampire von 1949 bis 1953 bei den Escadrilles der Groupe de Chasse Alsace im Einsatz standen. Die beiden

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Vampire wurden im französischen Luftraum von einer Mirage IIIe der escadron de chasse 3/2 eskortiert. Die U-1224 / VX964 flog dabei von Sion (VS) nach Dijon. Die J-1155 ging an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) für CHF 13'000 an das Pariser Musée de l'air. Am 17.09.1991 wurde die Maschine von Sion nach Dübendorf überflogen und am 04.10.1991 von Dübendorf via Payerne nach Paris le Bourget. Pilot war Martin Escher. Der Vampire erhielt die französische Immatrikulation F-AZHZ. Er stand 2015 in der Restaurationsabteilung des Musée de l'air et de l'espace auf dem Flughafen Le Bourget bei Paris.
J-1156	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	665	19.05.1952	04.01.1991	-	Nach der Ausserdienststellung reserviert für das vorgesehene Museum in Payerne (VD). Das noch heute (2020) auf einem Sockel vor dem Museumseingang des Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne präsentierte Flugzeug J-1156 wurde dem Museum am 25.04.2003 vom der Flugplatzdirektion anlässlich der Museumseröffnung übergeben.
J-1157	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	666	14.05.1952	04.01.1991	-	Dieser Vampire konnte 1804 Flugstunden verbuchen. Die J-1157 wurde im Eidg. Flugzeugwerk (F+W) Emmen (LU) in Lizenz gebaut und absolvierte ihren Erstflug am 14.05.1952. Nach der Ausserdienststellung bei der Luftwaffe wurde das Flugzeug von Alain Girardet gekauft. Es blieb viele Jahre lang in der Industriezone von Aigle (VD) ausgestellt. Im Jahr 1998 wurde es dem Verein «La Cinquième Escadrille» angeboten und nach Payerne transportiert. Danach wurde der Vampire nach Arnex-sur-Orbe (VD) gebracht, wo er dank dem aussergewöhnlichen Engagement der Mitglieder des Unterstützungsvereins ESPACE PASSION in aufwändiger Arbeit restauriert und am 24.06.2000 der dortigen Ausstellung übergeben werden konnte. Im Oktober 2002 wurde die Maschine wieder nach Payerne transportiert und dem Verein ESPACE PASSION des Musée de l'aviation militaire de Payerne «Clin d'Ailes», welches am 25.04.2003 eingeweiht und tags darauf eröffnet wurde, zur Übernahme angeboten. Heute (2020) ist die J-1157 nach wie vor im Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) ausgestellt.
J-1159	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	668	29.05.1952	04.01.1991	-	Der Vampire ist zivil als F-AZHJ immatrikuliert und auf dem nahe bei Aix-les-Bains gelegenen Flughafen Chambéry-Savoie (F) stationiert (Stand 2008).
J-1167	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	676	11.07.1952	04.01.1991	-	Letzter Flug am 18.12.1990 in Samedan (GR). Am 23.01.1991 in Sion (VS) für CHF 15'000 versteigert an S. Topen, Cranfield (GB). Immatrikuliert als G-MKVI mit Standort Cranfield Airport.
J-1173	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	682	31.06.1952	04.01.1991	-	Der Kampffjet absolvierte am 29.06.1952 in Emmen (LU) den Erstflug. 1974/75 erfolgte die Erneuerung diverser Instrumente wie IFR. Nach der Ausserdienststellung vom 04.01.1991 mit 1938 Flugstunden und 1120 Landungen wurde der Jet an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) mit Triebwerk Nr. 8666 mit total 1240 Betriebsstunden für CHF 15'000 an Don Woods, Andover (GB) versteigert. Am 07.08.1991 überflog Pilot Toni Locher den Vampire von Payerne (VD) nach Southampton (GB). Die Maschine wurde zivil als G-DHXX immatrikuliert und flog im Anstrich einer Maschine der Royal Navy mit der Kennung LZ 551. Mit dieser Maschine absolvierte Rudolf «Tüzi» Wicki (später Oberst) seinen letzten Vampire-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Flug und wurde dabei vom British Aerospace Hawk Mk. 66 mit der Kennung U-1252 eskortiert.
J-1178	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	687	03.09.1952	04.01.1991	-	Sie steht heute (2015) zusammen mit rund 80 anderen Flugzeugen und Militärhelikoptern im Schlossmuseum Savigny-lès-Beaune in der Nähe der Stadt Beaune im französischen Département Côte-d'Or im Burgund.
J-1180	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	689	03.09.1952	04.01.1991	-	Dieser Vampire gehört heute (2020) in einer Halle an der Decke hängend zu den Exponaten im Schweizerischen Militärmuseum Full (AG).
J-1183	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	692	23.09.1952	04.01.1991	-	Der Militärjet wurde am 23.01.1991 versteigert und gehört heute (2021) zu den Exponaten im Freigelände des Musée Aéronautique d'Orange (F).
J-1185	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	694	25.09.1952	04.01.1991	-	Der Vampire J-1185 absolvierte am 23.08.1952 in Emmen (LU) den Erstflug. 1974/75 wurden verschiedene Instrumente wie IFR erneuert. Nach der Ausserdienststellung vom 04.01.1991 mit 1832 Flugstunden und 837 Landungen wurde der Jet an der Versteigerung vom 23.01.1991 auf dem Flughafen Sion (VS) mit Triebwerk Nr. 8121 mit total 1460 Betriebsstunden für CHF 13'000 versteigert. Danach war der Vampire J-1185 lange Zeit im Freien beim Autobahnkreuz Egerkingen (SO) ausgestellt. Später wurde er von der Militärsammlung Langenbruck (BL) übernommen. Heute (2024) ist er ebenfalls in Langenbruck in schlechtem Zustand bei einem Sammler im Freien gelagert.
J-1191	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	700	30.10.1952	04.01.1991	-	Der Vampire wurde im Januar 1991 für 15'000 Franken von J.P. Barbier aus Nîmes ersteigert. Am 11.07.1991 Überflug mit der französischen Immatrikulation F-AZIK von Sion auf den auch militärisch genutzten Flughafen Nîmes-Garons, auch bekannt als Regionalflyghafen Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes. Die Maschine wurde ab Mitte 1991 von der Warbird Organisation «Chasse de Melun» in den Farben der Armée de l'Air an Airshows vorgefliegen und gehörte zur Sammlung von Christian Amara in Melun-Villaroche. Im Dezember 2018 wurde die Maschine leider zusammen mit dem Vampire J-1127 (F-AZOO) bei einem Hangar Brand in Melun-Villaroche zerstört.
J-1192	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	701	30.10.1952	04.01.1991	-	Der Kampffjet war zuletzt als Zielflugzeug im Einsatz, erhielt jedoch keine sonst übliche schwarz-rot/orange Sonderbemalung. Letzter Flug am 18.12.1990 in Samedan (GR). Am 23.01.1991 in Sion (VS) für CHF 17'000 versteigert an Ernst Wyler. Weitergabe am 12.03.1991 an die Association Warbirds, Melun-Villaroche (F). Der Jet erhielt die französische Immatrikulation F-AZOP .
J-1195	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	704	14.11.1952	04.01.1991	-	Dieser Vampire absolvierte am 13.11.1952 in Emmen (LU) den Erstflug. Am Folgetag wurde er der Truppe übergeben. 1974/75 wurden verschiedene Instrumente wie IFR erneuert. Nach seiner Ausserdienststellung mit 1828 Flugstunden erwarb Robert Seckler dieses Flugzeug ab der Versteigerung vom 23.01.1991 in Sion (VS) mit Triebwerk Nr. 8762 mit total 1146 Betriebsstunden für 12'000 Franken. Der J-1195 absolvierte in der Folge seinen letzten Flug am 03.04.1991, bei welchem der Pilot Frédéric Frutschi den Vampire von Sion nach Bern-Belp überflog. Robert Seckler stellte den Jet ab dem 05.04.1991 in Pieterlen (BE) bis 2014 statisch aus. Im Herbst 2014 «landete» der D.H.100 schliesslich beim Energy Park im solothurnischen Laupersdorf. Die wertvolle Fracht kam als Aussenlast eines Super Pumas der Luftwaffe von Pieterlen. Martin Jaggi, Geschäftsführer des Energy Parks, konnte den Vampire vom vormaligen Besitzer Robert Seckler erwerben, um ihn mit fachmännischer Unterstützung durch den

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Aviatik-Spezialisten Marc K�pfer auf einem Gerüst im Freien als neuer «Gate Guard» im Museum Energy Park für die Nachwelt zu erhalten. Am 03.06.2016 wurde der legendäre Gabelschwanz-Jet im Beisein von über 250 Besuchern offiziell dem Static Display vom Event-Museum Energy Park übergeben. Im 2023 musste der Rumpf infolge Witterungsschäden revidiert werden. Im gleichen Jahr wurde der Vampire mit Flügeluntertanks (Flunt) nachgerüstet.
J-1196	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	705	21.11.1952	04.01.1991	-	Nach seiner Ausserdienststellung Anfang 1991 wurde dieser Vampire nach Schweden überflogen und war vom 18.08.1994 bis 06.05.2013 als SE-DXS registriert. Am 30.05.2013 erfolgte die Registration ins norwegische Luftfahrzeugregister als LN-DHY . Sie fliegt noch heute (2018) bei der «Norwegian Air Force Historical Squadron» in den Markierungen der norwegischen Luftwaffe und hat wieder die runde Nase. Zum Jubiläum «100 Jahre Royal Air Force» trug sie am RIAT im britischen Fairford vom 13.-15.07.2018 allerdings RAF-Farben und die Kennung VZ305 (LN-DHY war noch diskret unterhalb vom Seitenruder erkennbar).
J-1197	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	706	22.11.1952	04.01.1991	-	Nach der Endmontage 1952 in Emmen erfolgte der Erstflug am 08.10.1952. Am 18.03.1991 wurde der Vampire nach 1654 Flugstunden ausgemustert. Die Maschine wurde am 10.08.1993 als HB-RVN zivil immatrikuliert. Im Juni 2000 hat die HB-RVN am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine waren zu diesem Zeitpunkt das Fliegermuseum Altenrhein (SG). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. 2005 übernahm Eric Chardonnens aus Lutry (VD) diese Maschine. Sie war in Altenrhein stationiert und flog noch bis 2021. Der Chefmechaniker bei Farner Air Services Swiss SA auf dem Flugplatz Sion soll ihn aber wieder in die Luft bekommen, denn der Einsitzer ist eigentlich flugtüchtig und sollte demnächst (Stand April 2024) nach Sion überflogen werden.
J-1198	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	707	27.11.1952	15.12.1988	-	Bauchlandung am 15.12.1988 um 10.45 Uhr auf dem Flugplatz Sion. Der Pilot, Oblt Francis Hildbrand, blieb unverletzt. Das Flugzeug erlitt Totalschaden. Das Cockpit wurde danach bei der Firma Sintrade AG von Peter Bosshard in Dübendorf ausgestellt. Im Frühling 2013 wurde es in der AeroRevue 4/2013 als schön restauriertes Museumsst�ck zum Kauf angeboten.
J-1200	De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6	709	28.11.1952	04.01.1991	-	Der Vampire mit der Kennung J-1200 ist der letzte der für die Schweizer Flugwaffe beschafften 100 Einsitzer D.H.100 Vampire Mk. 6. Effektiv waren es schliesslich sogar 103 Maschinen, denn drei Flugzeuge (J-1080 bis J-1082) sind 1960 vom Eidgenössischen Flugzeugwerk in Emmen (F+W) aus noch vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut worden. 1974/75 wurden verschiedene Instrumente wie IFR erneuert. Nach seiner Ausserdienststellung vom 04.01.1991 erfolgte am 14.02.1991 der Transport ins Verkehrshaus (VHS) in Luzern, wo der Jet statisch ausgestellt wurde. Später wurde der Vampire jedoch bis 2019 in einem VHS-Aussenlager demontiert eingelagert. Im Jahr 2020 wurde der Kampffjet von Martin Jaggi und Marc K�pfer vom Energy Park Laupersdorf (SO) �bernommen. Der Rumpf, die Cockpit-Sektion und der Heckausleger des J-1200 sind dort seit 2021 im Static Display ausgestellt. Das Restmaterial wurde eingelagert. K�pfer und Jaggi haben am linken Leitwerksträger des J-1200 mit einem aufgezurrtten Ski aus

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						jener Zeit die Anekdote «Operation Snowball», die sich am 08.02.1950 mit der J-1048 ereignet hat, nachgestellt und samt Infotafel in die Ausstellung integriert. Details zur Operation Snowball sind beim J-1048 nachzulesen.
J-1301	De Havilland D.H.113 Vampire NF.10	13001	18.08.1958	31.12.1960	1	Laut der Flugzeug-Chronik der Direktion der Militärflugplätze (DMP), respektive dem späteren Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF), wurde dieser spezielle Vampire J-1301 am 18.08.1958 vom Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W) übernommen. Die nachfolgend geschilderte, detaillierte Historie dieser interessanten Maschine geht aber davon aus, dass dies schon im März 1951 der Fall war. Die folgenden Bemerkungen zu der einzigen Maschine dieses Typs im Inventar der Fliegertruppe hat der Verfasser weitestgehend von Hans Gerber, Greifensee erhalten. Am 28.08.1949 absolvierte dieser erste von drei Private-Venture-Prototypen «Vampire Night Fighter» mit der Registration G-5-2 und der c/n 13001 bei der Firma De Havilland Aircraft Co. Ltd., Hatfield (England) auf dem Aerodrome Hatfield den Erstflug. Die Maschine hatte die gleichen Flügel wie der Vampire D.H.100 Mk. 5. Der Cockpit-Bereich wurde von der Mosquito N.F. Mk. 36 übernommen. Die zwei Mann Besatzung sass nebeneinander in einer Druckkabine. Der Jet diente den Briten als Erprobungsflugzeug für den nachfolgenden Serienbau, denn nebst den drei Prototypen wurden für Grossbritannien (76) und Italien (14) insgesamt 90 Serienmaschinen hergestellt. 30 ehemalige RAF-Maschinen gingen später an Indien. Vermutlich im November 1950 kaufte die Kriegstechnischen Abteilung (KTA) den Prototyp G-5-2. Nach einer Revision bei der De Havilland Aircraft Co. Ltd. erfolgte am 17.01.1951 mit Chef-Testpilot John Cunningham die Überführung nach Emmen (LU). Die Maschine erhielt danach die vorerst nicht aufgemalte Kennung J-1301. Im März 1951 erfolgte gemäss dem Buchautor David Watkins und seinem Werk «de Havilland Vampire, the Complete Story» (1996) der Transfer zur Schweizer Flugwaffe, respektive die Übernahme durch das F+W Emmen. Schon ab Februar 1951 bis Mai 1953 erfolgten Versuche zum Flugverhalten. Dieses Einzelexemplar war als erstes Militärflugzeug der Schweiz mit einem Radargerät ausgerüstet. Die Piloten der KTA wollten mit dem Versuchsflugzeug erstmals Erfahrungen mit dem damals für die Schweiz völlig neuen Bordradar (Nachtjäger) sammeln, doch waren die Ergebnisse mit diesem Al Mk. X nicht sehr ermutigend. Der Zweisitzer diente anschliessend jedoch mit gutem Erfolg als Versuchsträger für neue Navigationsgeräte sowie zur Abklärung von Gegenmassnahmen bei gegnerischen Funkstörungen. Dazu wurde die Radar-Ausrüstung entfernt und statt dessen Messgeräte im Radar-Operator-Bereich eingebaut. Als Triebwerk war das De Havilland Goblin Mk. 3 mit einem Schub von 1520 kp verbaut. Am 24.04.1952 musste Pilot Hans Häfliger wegen Treibstoffmangel in der Nähe des Militärflugplatzes Emmen (LU) notlanden. Die Maschine wurde nur leicht beschädigt. Im Juni 1953 wurde der Leitwerksträger mit solchen vom Typ D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11 ausgetauscht. Ab Juli 1954 erfolgte der Rückbau zum zweisitzigen Nachtjäger durch das F+W Emmen und die Maschine erhielt nochmals neue Leitwerksträger, diesmal vom D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55. Das Triebwerk wurde durch ein De Havilland Goblin Mk. 35 B mit einem Schub von 1588 kp ausgetauscht und vier 20 mm Maschinen-Kanonen Hispano-Suiza HS 804, auch bekannt als 20 mm Flugzeug-Kanone 48 (20 mm Flz Kan 48) wurden in den

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Rumpfbug eingebaut. Ebenfalls im Juli 1954 wurde gemäss Typendokumentation Sammlung Max Wirth, Ref.1229 die Kennung J-1301 angebracht, ein Nachtjagd-Versuchsprogramm wurde durchgeführt und der Jet erhielt eine spezielle Wespen-Bemalung. Im Sommer 1957 wurde die Nachtjagd-Ausrüstung und die Bewaffnung wieder ausgebaut. Ab August 1958 Umbau für ECM- (Electronic Counter Measures / Elektronische Gegenmassnahmen) und TACAN-Versuche. Der Jet diente aber auch für Installations-Abklärungen für die geplante Lizenzfabrikation der De Havilland D.H. 112 Venom. Der Wespe-Spezialanstrich wurde wieder entfernt. In dieser Konfiguration wurde die Maschine am 18.08.1958 in Dübendorf zur Erprobung der Flugwaffe übergeben, die bis am 31.12.1958 dauerte. Danach vom 07.04. bis 07.08.1959 wieder in Emmen zur Vertiefung der TACAN-Versuche. TACAN steht für «Tactical Air Navigation System». Nebst dem D.H.113 wurde auch ein Hunter und eine Beech Twin Bonanza mit dem schliesslich nicht eingeführten TACAN ausgerüstet. Die D.H.113 wurde anschliessend für verschiedene weitere Spezialaufgaben verwendet. Weil die im Jahr 1960 für alle Vampire der Fliegertruppe umgesetzte Ausrüstung der Maschinen mit Schleudersitzen vom Typ Martin Baker zu kostspielig gewesen wäre, wurde die Maschine nach Abschluss aller Versuche am 31.12.1960 stillgelegt und ausgemustert. Das Einzel-exemplar D.H.113 Vampire NF.10 ging laut der Flugzeug-Chronik der DMP/BAMF am 31.12.1961 an die KTA zurück. 1962 wurde der Jet bei der Flieger RS in Payerne im Rahmen einer Feuerwehrrübung verbrannt und so liquidiert. Nach anderen Quellen ist die Maschine allerdings in Emmen anlässlich einer Feuerwehrrübung verbrannt. Und dann gibt es noch diese Geschichte: Der Flugzeugerkennungskreis Basel (FEKB) schrieb in seiner «Zeitschrift für die Luftfahrt» DELTA vom Februar 1966, dass der J-1301 aktuell auf dem Militärflugplatz Interlaken (BE) stehe, dort Wind und Wetter ausgesetzt sei und deshalb «langsam zu Humus über gehe»...
J-1501 bis J-1625	De Havilland D.H.112 Mk. 1 Venom (F.B.50)	-	10.07.1953	1984	125	Im Dezember 1950 begab sich eine Schweizer Delegation nach Hatfield in England, um die erste D.H.112 Venom Serienmaschine zu erproben. Die Schweizer waren die ersten ausländischen Piloten, welche die Venom fliegen durften. Im September/Oktober 1952 erfolgten weitere Versuche mit einer englischen Venom in der Schweiz. Noch während des Serienbaus des D.H.100 Mk. 6 Vampire konnte also das inzwischen zum D.H.112 Mk. 1 Venom weiterentwickelte Kampfflugzeug auf breiter Basis, sowohl in England wie in der Schweiz auf dessen Eignung erprobt werden. Die Resultate waren positiv, worauf anschliessend an die D.H.100-Serie der Lizenzbau von 150 Venom in Angriff genommen werden konnte. Inzwischen hatte sich auch die Firma Sulzer AG in Winterthur für den Lizenzbau von Turbostrahltriebwerken entschlossen und mit De Havilland einen Vertrag für den Bau der Ghost-48-Triebwerke für den Venom-Bedarf abgeschlossen. Da die Triebwerkfabrikation gegenüber dem bereits eingearbeiteten Zellenbau mehr Zeit in Anspruch nahm, wurde 35 Triebwerke für die ersten Flugzeuge von De Havilland beschafft. Vom dreissigsten Flugzeug an funktionierte auch die Ablieferung der Lizenztriebwerke. Als Weiterentwicklung der Goblin-Turbine von De Havilland, die beim Vampire verwendet wurde, kam das stärkere Ghost-Triebwerk mit seinem markant besseren Schub-Gewichtsverhältnis nicht nur bei der Venom, sondern auch beim Verkehrsflugzeug De Havilland Comet

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						oder bei der schwedischen Kampfflugzeug Saab J 29 Tunnan zum Einsatz. Mit 250 Exemplaren war die D.H.112 Venom der in grösster Stückzahl eingesetzte Jet der Schweizer Luftwaffe. Der Stückpreis wurde 1958 mit 730'000 Franken ermittelt. Alle wurden vom damaligen Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) Emmen in Lizenz gebaut. Die erste Maschine wurde am 10.07.1953 an die Truppe abgeliefert. Die Fliegerstaffel 13 (Fl St 13) war die erste, die den Venom erhielt und die letzte, die ihn am Ende seiner Einsatzzeit wieder abgegeben hat. Der neue, spitze Rumpfbügel, in den man ein neues UHF-Funkgerät, einen Bombenrechner und ein Gerät zur Freund-Feind-Erkennung (IFF) einbaute, wurde 1970 eingeführt. Am 30.05.1981 wurden 23 Pilatus P-2 in Dübendorf (ZH) erfolgreich versteigert. Das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) benutzte die Gelegenheit, die letzten von der Fliegertruppe ausgemusterten Venom-Jagdbomber bei dieser Auktion ebenfalls offiziell zu verkaufen. Eine Liste der Standorte von 66 Venom findet man im COCKPIT vom Februar 1989.
J-1512	De Havilland D.H.112 Mk. 1 Venom	722	25.01.1954	01.05.1982	-	Nach Beschussversuchen durch Schweizer Flab stellte eine Reparaturmannschaft im Januar 1983 diese ab dem Flughafen Sion operierende Venom wieder flugfähig instand. Die «Flugzeug-Doktoren» feierten die gelungene Operation mit einem Sonderanstrich. Der bunte Vogel (blau, grün, rot, orange, gelb, weiss...) erhielt den Übernahmen «Dégradé» (der Degradierete). Der Jet wurde später liquidiert.
J-1544	De Havilland D.H.112 Mk. 1 Venom	754	23.06.1954	11.06.1984	-	Bis zur Ausserdienststellung erreichte dieser Venom 1537 Flugstunden. Nach seinem Diensten erfolgte der Strassentransport auf den Waffenplatz Grandvillard (FR) im Greyerzerland, wo der Jet beim Eingangstor als «Gate Guard» (Bewacherin) auf einem Pfosten platziert wurde. Anfang 2022 erhielt Peter Blaser auf seine Initiative hin die vertragliche Bestätigung, dass er die stark verwitterte Maschine zwecks Renovation abbauen dürfe. Die Holzstruktur des Venoms war zum grössten Teil zerfallen oder morsch. Am 28.10.2022 «flog» die J-1544 an einem Kranhaken zum letzten Mal, sie wurde auf einen Lastwagen verladen und abtransportiert. Ziel war, das Flugzeug in den folgenden Jahren für eine statische Ausstellung wieder hinzubekommen.
J-1545	De Havilland D.H.112 Mk. 1 Venom	755	05.08.1954	09.07.1984	-	Sie steht heute (2015) im Freien unter Bäumen zusammen mit rund 80 anderen Flugzeugen und Militärhelikoptern im Schlossmuseum Savigny-lès-Beaune in der Nähe der Stadt Beaune im französischen Département Côte d'Or im Burgund.
J-1550	De Havilland D.H.112 Mk. 1 Venom	760	24.08.1954	01.10.1981	-	Wurde nach der Ausserdienststellung zur Classic Air nach Frankfurt überflogen.
J-1584	De Havilland D.H.112 Mk. 1 Venom	794	21.03.1955	06.03.1984	-	Der Erstflug der J-1584 fand am 21.03.1955 statt. Nach dem Ausscheiden aus dem Flugdienst 1984, wurde der Venom von Eric Chardonens von der Luftwaffe gekauft und wartete danach in einem Hangar auf dem Flugplatz Neuchâtel-Colombier auf seine Zeit. Dieses später dem Unterstützungsverein ESPACE PASSION für die Ausstellung im Museum angebotene Flugzeug wurde nach Payerne transportiert und in den Jahren 2002 und 2003 restauriert. Der Venom J-1584 gehört noch heute (2020) zu den Exponaten im Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes» auf dem Militärflugplatz Payerne (VD).
J-1626 bis	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	-	1956	1984	24	Der Buchstabe R in der Bezeichnung Mk. 1R des steht für Reconnaissance (Aufklärung). Diese 24 Aufklärer sind bestückt mit Reihenbildkameras und einer modernen Zielvorrichtung.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-1649						Sie ersetzen die am 11.04.1958 ausgemusterten 15 Fotoaufklärer F-6D und F-6K Mustang (Versionen der P-51). Zum Zeitpunkt, als die Aufklärungsstaffel 10 mit ihren Mirage III RS einsatzbereit war, wurden die D.H.112 Mk. 1R ab 1969 auf 8 Einheiten reduziert. Die restlichen Mk. 1R wurden zu Erdkämpfern zurückmodifiziert. In den 1950er-Jahren wurden bei dieser Venom-Aufklärerversion in den Photo-FLUNTS (umgebaute Flügeluntertanks) und im Rumpf Reihenkameras vom elektrisch gesteuerten Typ Eastman Kodak K-24 eingebaut. Die Bedienung der K-24 erfolgte durch den Pilot. Später wurden die Kameras anders und im Rumpf eventuell gar nicht mehr angebracht. Die D.H.112 Mk. 1R führte im Rumpf und den beiden umgebauten Flügeluntertanks zwei K-24 und drei Vinten F-95 (von 1956-1972) mit, beziehungsweise später das Nachfolgemodell Vinten F-360 (1972-1982), beide von W. Vinten, London (GB) mit dem kleinen 70-mm-Filmformat à 400 Aufnahmen pro Kassette. Die Reihenkameras waren wie folgt eingebaut: • In der Nase des Rumpfes: 1 K-24 senkrecht nach unten (anstelle der 4 Kanonen waren im Aufklärer nur 2 Kanonen installiert); • Im Photo-FLUNT links: 1 K-24 schräg nach links und dahinter 1 Vinten senkrecht nach unten; • Im Photo-FLUNT rechts: 1 Vinten nasal nach vorne & 1 Vinten schräg nach rechts.
J-1614	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	824	02.11.1955	17.12.1984	-	Als Werknummer 824 erfolgte am 02.11.1955 die Übergabe an die Truppe. Zusammen mit weiteren Venoms wurde auch die J-1614 am 17.12.1984 mit 1434 Flugstunden ausser Dienst gestellt. Am 27.02.1985 flog die Maschine nach Stansted in England. Neuer Besitzer war ACS/Computaplane in Glasgow, welcher sie als G-BLIE registrierte. Mit dem Besitzerwechsel zu Kennet Aviation in Cranfield wurde sie im Juni 1999 als G-VENM registriert und an Airshows vorgeflogen. Am 23.11.2001 flog sie in den Farben der Royal Air Force als WK436 (11 Squadron, Fliegerhorst Wunsdorf in Niedersachsen, 1954) wieder mit der originalen Nase. Ihre britische Registration wurde am 13.08.2018 gelöscht, 2019 hat sie das FFA Museum übernommen, wo die 2019 gegründete Schwesterfirma «Jet and Prop Heritage GmbH» dafür sorgt, dass die Maschine in den ursprünglichen Tarnfarben der Schweizer Flugwaffe für die Museumsbesucher erlebbar bleibt.
J-1616	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	826	09.12.1956	09.06.1984	-	In den USA zivil immatrikuliert als N202DM. Sie gehört der «Jet Enterprises of Ontario» in Oregon. Am 17. Mai 2008 hatte die Venom auf einer Platzvolte über dem Flugplatz Platte Valley, Colorado, einen Motorausfall und musste eine Notlandung vornehmen. Dabei fing das Flugzeug Feuer und wurde schwer beschädigt. Der Pilot konnte das Flugzeug unverletzt verlassen.
J-1629	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	839	12.03.1956	17.12.1984	-	Hans Häfliger führte mit ihr am 07.03.1956 den Erstflug durch, am 12.03.1956 wurde sie an die Truppe abgegeben. Am 17.12.1984 erfolgte nach 1082 Flugstunden die Ausserdienststellung. Sie wurde dann in Buochs (NW) eingelagert und gelangte später in demontiertem Zustand nach England. In Coventry verbrachte sie immer noch demontiert, aber gut konserviert, die nächsten drei Jahrzehnte, bevor sie das FFA Museum 2019 kaufte, wo sie seither in der 2019 gegründeten Schwesterfirma «Jet and Prop Heritage GmbH» auf ihre Wiederbelebung wartet und danach in den ursprünglichen Tarnfarben der Schweizer Flugwaffe im FFA Museum besichtigt werden kann.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-1630	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	840	28.03.1956	09.06.1984	-	Dieser vom damaligen Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) Emmen in Lizenz gebaute Venom mit Baujahr 1956 war nach der Ausserdienststellung lange Zeit als HB-RVA zivil immatrikuliert. Standort war zuletzt das Fliegermuseum Altenrhein FMA. Am 09.06.1984 setzte ihn die Luftwaffe mit 1250 Flugstunden ausser Betrieb. Am 22.06.1984 kaufte Hans-Peter Köstli den Venom, am 11.07.1984 wurde er von Buochs (NW) nach Altenrhein (SG) überflogen. Es dauerte vier Jahre, bis alle Hürden genommen und die zivile Eintragung im schweizerischen Luftfahrzeugregister als HB-RVA nach einer umfassenden Totalrevision schliesslich am 14.06.1988 vorgenommen werden konnte. Acht Tage später, am 22.06.1988, hob dieser allererste in der Schweiz zivil immatrikulierte ehemalige Militärjet mit Pilot Ulrich «Ueli» Häusermann von der Piste in St. Gallen-Altenrhein ab. Der Start der Venom HB-RVA bedeutete gleichzeitig der Anfang der zivilen Fliegerei mit Militärjets. An der grossen Airshow Mitte August 1988 in Altenrhein hatte der Jet bereits seinen ersten öffentlichen Auftritt. Im Juni 2000 hat die HB-RVA am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine waren zu diesem Zeitpunkt bereits das Fliegermuseum Altenrhein FMA (SG). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Am 07.06.2002 übernahm der Verein Fliegermuseum Altenrhein diesen Venom als erstes Flugzeug des Fliegermuseums FMA. Im September 2011 wurde bekannt gegeben, dass sich das FMA aus Kostengründen vom HB-RVA trennt; gleichzeitig auch vom D.H.100 Mk. 6 Vampire HB-RVE (ex J-1082). Der Verkauf der Venom nach Neuseeland war im September 2011 bereits in die Wege geleitet. Am 24.11.2011 wurde der HB-RVA aus dem Luftfahrzeugregister gelöscht und der Jet wurde nach Neuseeland verfrachtet. Seit dem 10.10.2012 ist dieser Venom im neuseeländischen Luftfahrzeugregister als ZK-VNM registriert und ersetzte den ehemalige D.H.112 Mk. 4 Venom, ex J-1799, der zuvor unter der gleichen Registration flog und heute (2019) im Aviation Museum Tauranga auf der Nordinsel Neuseelands ausgestellt ist. Der aktuelle ZK-VNM ist in Okakea stationiert und trägt das Farbschema der No. 14 Squadron der RNZAF der Mitte der 1950er-Jahre.
J-1631	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	841	07.05.1956	09.06.1984	-	Verkauf der 1955 gebauten Maschine an die Farner Werke Sion. Am 19.04.1990 zivil immatrikuliert als HB-RVC. Sie gehört heute (2016) zur FMPA (Fondation pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique) / AMPA (Association pour le Maintien du Patrimoine Aéronautique). Betreiber ist das MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich). Der Jet ist jedoch nicht mehr flugbereit und auch nicht mehr in der Schweiz registriert. Die Deregistrierung erfolgte am 18.12.2014.
J-1635	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	845	30.05.1956	09.06.1984	-	Übergabe an Flughafen Frankfurt am Main. Der Jet ging dann an das Luftfahrtmuseum Wernigerode (D), wo die J-1635 noch heute (2020) zum Inventar gehört. Sie hat dort in einer Halle einen prominenten Platz bekommen. Neben dem Venom stehen dort von der Schweizer Luftwaffe auch die Mirage IIIRS R-2113 und die Alouette III V-256.
J-1636	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	846	21.06.1956	17.12.1984	-	Der J-1636 stand 2015 in der Restaurationsabteilung des Musée de l'air et de l'espace auf dem Flughafen Le Bourget bei Paris.
J-1639	De Havilland D.H.112 Mk. 1R	849	17.05.1956	06.03.1984	-	Ausserdienststellung am 06.03.1984 mit 1220 Flugstunden. Verkauft an René Baumberger in Dussnang (TG). Am 19.12.1984 wurde die Maschine mit einem Super Puma der Helog AG

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	Venom					nach Dussnang transportiert. 1987 wurde sie an einen unbekannten Ort transportiert. 1997 übernahm Walter Weber-Kuert, Bützbergstrasse 107, 4900 Langenthal (BE) diese Venom – arg verwittert und in Einzelteile zerlegt angeblich von dem Besitzer aus der Ostschweiz. Nach einem Artikel in der coop Zeitung vom 18.04.2001 hat er ihn jedoch einem Sammler im Welschland abgekauft. Nach einer zusammen mit seinem Sohn Rolf vorgenommenen, zweijährigen Restaurierung wurde der J-1639 am 10.12.1999 beim Dreilindenkreis bei Langenthal auf ein Drehgestell gehievt. Dort kann der silbergraue Venom noch heute (2010) bewundert werden.
J-1640	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	850	27.06.1956	17.12.1984	-	Dieser Venom ist heute (2021) im Militärmuseum Wildeggen (MMW) im Kanton Aargau ausgestellt, respektive hängt dort an der Hallendecke.
J-1642	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	852	24.07.1956	01.01.1983	-	Erstflug am 15.12.1955 in Emmen (LU). Am 02.01.1959 erfolgte ein Tragflächenwechsel bei 80,10 Flugstunden. Ausserdienststellung am 01.01.1983 mit 1132 Flugstunden. Überflug von Buochs (NW) nach Dübendorf (ZH) für das FLIEGER FLAB MUSEUM. Dieser Venom gehört noch heute (2025) zum Inventar des Museums. Im rechten Flügeluntertank (Flunt) des J-1642 wurde eine Panorama-Kamera KA-60 eingebaut. Die Kamera war senkrecht eingebaut und nahm seitwärts von Horizont zu Horizont auf 180 Grad auf. Die sonst bei den Mk. 1R üblichen K-24 und Vinten Kameras waren ausser Betrieb. Als zusätzliche Einschränkung hat der Einbau der KA-60 zur Folge, dass die Flunt nicht elektrisch abgeworfen werden konnten. Ein Abwurf musste stattdessen mit dem mechanischen Abwurfhebel links neben dem Pilotensitz erfolgen.
J-1643	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	853	27.08.1956	06.03.1984	-	Am 23.08.1956 hob diese Maschine zum Erstflug ab. Vier Tage später übernahm sie die Truppe. Als Aufklärer umgebaut flog sie bis am 06.03.1984 für die Flugwaffe. Dann wurde sie mit 1321 Flugstunden ausser Dienst gestellt und von Samuel Frauchiger gekauft. Er liess sie am 20.08.1984 auf der Strasse nach Wiedlisbach (BE) transportieren und dort für einen späteren Weiterverkauf einlagern. Rund 30 Jahre später erwarb sie Eric Chardonnens aus Lutry (VD), nachdem er in einem Luftfahrtmagazin eine Anzeige entdeckt hatte, in der ein Venom zum Verkauf angeboten wurde. Der Jet wurde auf dem Strassenweg nach Altenrhein überführt und von 2015 bis 2018 im Fliegermuseum Altenrhein FMA vom Chefmechaniker der Historic Flight Maintenance HFM GmbH, Ernst Flessati (2020 pensioniert) wiederaufgebaut und mit grosser Sorgfalt und Professionalität restauriert. Am 22.09.2018 war es soweit: Der Venom wurde aus der Halle gerollt. Mit Druckluft wurde das Ghost 48 Mk. I-Triebwerk, welches erst 600 Betriebsstunden hatte, nach 36 Jahren Pause für Triebwerksstandläufe problemlos gestartet. Danach wurde der zweite «Jungfernflug» mit der zivilen Immatrikulation HB-RVY geplant. Nach der BAZL-Abnahme sollte die D.H.112 nach ursprünglicher Planung im Frühling 2021 wieder fliegen und dann auf dem Flughafen Sion (VS) stationiert werden. Die Arbeiten, um wieder die Flugfähigkeit zu erlangen, gingen jedoch sukzessive weiter und waren im Herbst 2021 noch nicht abgeschlossen. Es wäre dann der einzige Venom der wieder in Europa fliegt.
J-1646	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	856	06.08.1956	06.03.1984	-	Werk-Nummer 856. Verkauf an Heinrich Rohrer in Münsingen (BE). Weiterverkauf an Stephan Stoll nach Wieriezwil-Rapperswil (BE).
J-1648	De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom	858	01.08.1956	04.01.1983	-	Ausserdienststellung am 04.01.1983 mit 1349 Flugstunden. Am 21.10.1983 wurde der Venom an das Kantonale Zeughaus Basel-Stadt verkauft und per Strassentransport von Buochs

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						(NW) nach Basel transportiert, wo der Jet im Kasernenareal statisch aufgestellt wurde. Am 28.09.1998 erfolgte ein Strassentransport von Basel nach dem Flugplatz Schupfart, wo die Maschine auf dem Flugplatzareal aufgestellt wurde.
J-1650	De Havilland D.H.112 Mk. 1 Venom	860	20.08.1956	01.05.1968	1	Flugunfall am 01.05.1968 bei Aesch-Hallwilersee (LU) von Oblt Hans-Ulrich Amman von der FI St 19. Das Flugzeug hatte sich nach einer hochgezogenen Linkskurve überschlagen und war am Boden aufgeprallt. Der Pilot war sofort tot. Dieses Flugzeug war eine Nachlieferung als Jäger und Erdkämpfer.
J-1701 bis J-1800	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom (F.B.50)	-	27.08.1956	1984	100	Diese zweite Venom-Serie wurde, wie schon die D.H.112 Mk. 1, ebenfalls in der Schweiz in Lizenz gebaut. Beteiligt waren das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen (F+W Emmen), Doflug Altenrhein (SG) und die Pilatus Flugzeugwerke AG in Stans (NW). Pilatus fertigte die Flugzeuggüß und teilte diesen eigene Nummern zu. Der Zusammenbau erfolgte dann beim F+W, welches auch wieder eigene Nummern verwendete. Bei den hier für die D.H.112 Mk. 4 eingetragenen Werknummern handelt es sich gemäss einer 2024 getätigten Recherche von Christoph Kugler mit grosser Wahrscheinlichkeit um jene, die Pilatus den Rümpfen zuge- teilt hatte. Die hauptsächlichste Verbesserung gegenüber dem Mk. 1 war die erstmals verwendete hyd- raulische Querruder-Servosteuerung. Die erste Maschine wurde am 27.08.1956 abgeliefert. Mit der Ablieferung dieser 100 Venom Mk. 4 ab 1956 konnte sich die Flugwaffe zu diesem Zeitpunkt rühmen, als erste Luftwaffe der Welt (!) ausschliesslich mit strahlgetriebenen Kampfflugzeugen ausgerüstet zu sein.
J-1704	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	354	07.09.1956	21.06.1979	-	Steht heute (2012) hervorragend restauriert im Royal Air Force Museum in Cosford (GB).
J-1706	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	356	10.12.1956	21.08.1964	-	Am 21.08.1964 südwestlich von Röthenbach (BE) im Emmental, im Gebiet «Naters» (Schiessplatz Schallenberg) anlässlich eines Waffeneinsatzes abgestürzt. Der Pilot Wm Mi- chel Tissot von der FI St 3 war zu tief abgesunken und kollidierte im Degagement mit dem Boden. Am 24.08.2014 haben dort Hanspeter & Verena Tschanz aus Schüpbach (BE) zu Ehren und zum Gedenken an den tödlich verunglückten Piloten Wm Michel Tissot einen Gedenkstein und eine Tafel aufgestellt.
J-1733	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	383	12.03.1957	29.05.1984	-	Diese Maschine ist im Österreichischen Luftfahrtmuseum (ÖLM) auf dem Flughafen Graz- Thalerhof ausgestellt. Das ÖLM besitzt auch einen Hunter (J-4094) und eine Mirage IIIS (J-2309) von der Schweizer Luftwaffe.
J-1751	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	401	21.06.1957	12.04.1972	-	Bei einer Luftkampfübung im Raum Wimmis-Spiez (BE) kollidierte Oblt B. Senn von der FI St 5 am 12.04.1972 mit seinem Hunter J-4069 mit dem Venom J-1751 von Adj Uof Ruggero Bassi von der FI St 3. Senn konnte sich mit dem Schleudersitz retten. Bassi hatte kein Glück, sein Venom fiel auseinander und der Pilot kam ums Leben.
J-1753	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	403	17.06.1957	Juni 1988	-	Die J-1753 gehört heute (2013) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübend- dorf (ZH).
J-1756	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	406	27.06.1957	06.03.1984	-	Ausserdienststellung am 06.03.1984 mit 1310 Flugstunden. Verkauft 1984 in Dübendorf (ZH) an Max Curty, Central Garage in Höchstetten (BE) für CHF 6000. Am 07.06.1984 erfolgte der Lufttransport mit einem Super Puma der Helog AG von Buochs (NW) nach Höchstetten. Curty stellte den Kampffjet als Blickfang bei seiner Autogarage am Strassenrand auf. Wind

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						und Wetter haben die Maschine stark mitgenommen. Sie musste abmontiert und von Grund auf renoviert werden. 2008 wurde der J-1756 an Kurt Schüttel weiterverkauft und ist seither (Stand 2025) in einer neu errichteten Halle in Unterkulm (AG) in seiner Privatsammlung in gutem Zustand ausgestellt.
J-1758	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	408	12.07.1957	09.06.1984	-	Ausserdienststellung am 09.06.1984 mit 1511 Flugstunden. Am 30.04.1985 erfolgte der Überflug von Buochs (NW) nach Stansted (GB) an Ray Hanna. In Grossbritannien erhielt der Venom die zivile Immatrikulation G-BLSD . Ebenfalls 1985 wurde der Jet im Londoner Auktionshaus Christie's für 7500 Pfund versteigert und noch im gleichen Jahr (1985) zerlegt in die USA transportiert, wo die Maschine als N203DM registriert wurde. Ein Foto im Web vom 27.06.1987 zeigte die J-1758 dann aber zurück in Europa in einem Hangar auf dem North Weald Airfield (Essex, GB) nach wie vor in den Farben der Schweizer Flugwaffe. Am 18.02.2022 wurde in den sozialen Medien die Meldung samt Foto gepostet, dass in Grove (GB) wegen einem Sturm ein als «Gate Guard» verwendeter Venom von einem Sockel gestürzt ist und dabei vollständig zerstört wurde. Fachleute erwähnen, dass es sich dabei um die ehemalige J-1758 handelte. Das Foto von der zerstörten Maschine zeigt sie mit den Markierungen der Royal Air Force (RAF), aber man erkennt die speziell bei den Schweizer Venom 1970 eingeführte, längere, spitze Nase. Beim Ort Grove handelt es sich um eine ehemalige RAF Basis aus dem Zweiten Weltkrieg. Der Flugplatz lag etwa eine Meile nordwestlich von Wantage und rund 55 Meilen westnordwestlich von London. Auf Google Maps ist der noch intakte Venom bei einem Verkehrskreisel am Rande des ehemaligen Flugplatzareals klar erkennbar, ebenso erkennt man noch die ehemaligen Start- und Landebahnen des Flugplatzes.
J-1775	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	425	16.10.1957	10.12.1984	-	Am 16.10.1957 hat Albert Rosenkranz diesen Venom im Auftrag der KTA eingeflogen. Gleichentags wurde der Kampffjet der Truppe abgegeben. Pilatus teile der Maschine die eigene Werknummer 945 zu. In den Jahren 1961, 1970 und 1983 erfolgte mit dem J-1775 drei G-Überschreitungen von +6,65 bis +7,0. Am 08.10.1963 machte der Typ eine Netzlandung, worauf die Bugverschalung, die Bugrad-Klappe und die Triebwerk-Verschaltung ersetzt werden mussten. Die Ausserdienststellung erfolgte am 10.12.1984 mit 1375 Flugstunden. Am 17.12.1984 Überflug von Turmman (VS) nach Emmen (LU). Im Jahr 2003 wurde das Cockpit bei Christian Nötzli eingelagert. Der Heckausleger ist heute (2025) im Energy Park in Laupersdorf (SO) im Aussenbereich ausgestellt (Static Display).
J-1778	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	428	05.11.1957	06.03.1984	-	Dieser Venom wurde nach der Ausserdienststellung mit 1535 Flugstunden am 09.06.1984 an Norbert Gschwend, Garage W. Pfister in Herisau (AR) verkauft. Der Kampffjet wurde demontiert und das Material befindet sich in diversen Sammlungen, wobei es viele Jahre in einer privaten Aviatik-Sammlung in Corcelles-près-Payerne (VD) eingelagert war. Heckausleger und Höhenstabilo sind heute (2025) im Energy Park in Laupersdorf (SO) eingelagert.
J-1790	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	440	15.01.1958	09.06.1984	-	Im Magazin SkyNews.ch, Ausgabe vom Dezember 2008 steht: «Aus England erreicht uns die

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nachricht, dass die Venom J-1790 (G-BLKA) nicht mehr flugtüchtig ist. Besitzer Bruce Gordon will sie in den originalen Schweizer Zustand zurückversetzen. Für die Restauration benutzt er auch Teile der Venom J-1632 . Ziel ist es, die J-1790 im De Havilland Museum auszustellen.
J-1797	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	447	08.02.1958	01.03.1984	-	Heute (2023) ausgestellt in der «Flugausstellung Junior» in Hermeskeil in Rheinland-Pfalz (D). Sie ist auch als «Flugausstellung Peter Junior» und «Flugausstellung L. & P. Junior» bekannt. Der Schweizer Jet, angeblich mit der Werknummer 967, wird dort mit FB.4, anstatt mit Mk. 4 bezeichnet, was aber ebenfalls korrekt ist. FB steht für Fighter Bomber, also Jagdbomber. Möglicherweise wurde die Nr. 967 vom Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W Emmen), welches die Venom zusammenbaute, als ihre eigene «Werknummer» zugeteilt.
J-1799	De Havilland D.H.112 Mk. 4 Venom	449	28.02.1958	09.06.1984	-	Dieser Venom flog viele Jahre als ZK-VNM in Neuseeland. Sie ist aber heute (2019) im Aviation Museum Tauranga auf der Nordinsel Neuseelands ausgestellt ist. Seit dem 10.10.2012 ist als Ersatz die heute (2019) noch fliegende D.H.112 Mk. 1R Venom, ex J-1630 im neuseeländischen Luftfahrzeugregister ebenfalls als ZK-VNM registriert.
J-2001 bis J-2130	North American P-51D Mustang	-	1948	1957	130	Ankauf aus Kriegsbeständen zur Ergänzung der Propellerkampfflugzeuge aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs und zur Überbrückung, bis zur Verfügbarkeit der 75 bestellten Strahljäger vom Typ De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6. Geflogen wurden diese Mustangs von den Fliegerstaffeln 18, 19, 20 und 21. Im Herbst 1947 wurde bekannt, dass von der USAF in Europa ein Grossteil der in Deutschland stationierten Kampf- und Transportflugzeuge zu günstigen Occasionspreisen erworben werden könnte. Im Dezember 1947 wurde schweizerischerseits auf den Einlagerungsplätzen im bayrischen Oberpfaffenhofen und Nürnberg-Fürth solches US-amerikanisches Material beichtigt. Mit einem Bundesratsbeschluss vom 8. Januar 1948 konnte eine umgehende Beschaffung von 100 P-51D Mustang aus Kriegsliquidationsbeständen und einem Kreditaufwand von 11,1 Millionen Franken realisiert werden. Preis pro Einheit 4000 US-Dollar, zuzüglich Ersatzteile, Wartungs- und Unterhaltungsmaterial, Spezialausrüstungen, Waffen und Munition. Ende Januar 1948 erfolgte der Vertragsabschluss. Schon am 2. Februar 1948 landeten USAAF-Piloten aus Oberpfaffenhofen kommend die ersten 25 Flugzeuge in Dübendorf (ZH), und im August wurde die Übernahmeaktion beendet. Leider gab es bei der USAAF nicht genügend Ersatzteile, um die P-51D längere Zeit betreiben zu können, so dass uns 30 weitere Flugzeuge zur Ersatzteilgewinnung zugesprochen wurden. Inzwischen war die Luftbrücke Berlin angelaufen, welche die die ganze US-Luftwaffe in Deutschland in Anspruch nahm, so dass die Amerikaner diese zusätzlichen Flugzeuge nicht mehr abgabebereit machen konnten. Kurzenschlossen flog am 6. September 1948 eine Schweizer Gruppe mit Mechanikern in zwei Ju 52/3m Transportern nach Oberpfaffenhofen, um dort die 30 Flugzeuge flugbereit zu erstellen, welche anschliessend in verschiedenen Phasen von Schweizer Piloten nach Dübendorf überflogen wurden. Am 22. Dezember 1948 war auch diese Aktion abgeschlossen. Als Anfang 1949 aus USA-Liquidationen doch noch Ersatzteile beschafft werden konnten, wurden die 30 «überzähligen» Mustang ebenfalls aufbereitet und in Dienst gestellt. Die Schweizer Flugwaffe hielt für die gesamte Mustang-Flotte konsequent an der Typenbe-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						zeichnung P-51D fest, ungeachtet der korrekten US-Bezeichnung, beziehungsweise der Einsatzmöglichkeiten. Die 130 Flugzeuge setzten sich aber effektiv wie folgt zusammen: • 113 Interzeptoren (Abfangjäger) und Erdkämpfer P-51D; • 15 bewaffnete Fotoaufklärer F-6D und F-6K; • 2 Zweisitzer TP-51D, ohne Doppelsteuer. Von diesen USAAF-Mustangs waren: • 79 P-51D-20-NA: Standard Inglewood-built fighters. • 31 P-51D-25-NA: Standard Dallas-built fighters. In den nachfolgenden Bemerkungen steht bei den 15 Fotoaufklärern jeweils der aus einer englischsprachigen Quelle übernommene Text «Equipped with one camera Fairchild K-24» (bei den F-6D) oder «Equipped with one camera Fairchild F-24» (F-6K). Nach den Angaben in der Dokumentation «Schweizer Luftwaffe / Jahrespublikation 2023» sind die übernommenen Mustang-Fotoaufklärer aber mit zwei Eastman Kodak Co Type K-24 Luftbildkameras im Rumpf ausgerüstet, welche in grosser Zahl (mindestens 72 Stück) aus alliierten Kriegsbeständen beschafft wurden und noch – nebst den C-3603 und C-3604 – vor allem bis 1982 auf den Aufklärern De Havilland D.H.112 Mk.1 R Venom zum Einsatz kamen. Der Kameratyp K-24 basiert auf der von der britischen «Williamson Manufacturing Company Ltd», London entwickelten, F-24-Kamera. Während des Zweiten Weltkriegs wurde die F-24 auch von der englischen Firma Vinten hergestellt. Eine modifizierte, aber kompatible Version mit geringerem Gewicht wurde dann eben von Eastman Kodak Co, Rochester (USA) als K-24 für den Einsatz durch US-Streitkräfte entworfen und hergestellt. A.M. Cone (GB) baute die K-24 ebenfalls. Die US-amerikanische Firma «Fairchild Camera and Instrument», New York stellte während dem Zweiten Krieg den Kameratyp F-24 für die USAAF in Lizenz her; unter anderem für die Mustang. Gleiches gilt gemäss der englischsprachigen Quelle (oben) offenbar auch für die K-24. Bei der Übernahme der Mustang und in der Folgezeit waren noch die Fairchild K-24 und Fairchild F-24 eingebaut, diese wurden aber später einheitlich durch die im Juni 1950 beschafften Eastman Kodak K-24 ersetzt. Major Donat Achermann vom Fachdienst Luftaufklärung der Luftwaffe informierte im Januar 2023 zum Thema wie folgt: «Bei uns waren die elektrisch gesteuerten K-24 ausschliesslich als Einbaukameras und die F-24 und K-20 ausschliesslich als Handkameras in Verwendung. Die beiden Reihenbildkameras K-24 und F-24 sind praktisch baugleich, unterscheiden sich aber im Antrieb: der Filmtransport und die Verschlussauslösung waren bei den K-24 motorisiert während bei der F-24 eine Handkurbel für den Filmvorschub und einen Auslösegriff angebracht waren (wie auch bei der Handkamera K-20, welche jedoch ein kleineres Bildformat besass). Beide Kameras F-24 und K-24 hatten das Bildformat 5 × 5" auf 5½ "-Rollfilm = ca. 120 Aufnahmen pro Filmkassette. Beide waren mit austauschbaren Wechselobjektiven von Kodak versehen. Die USAF verwendete teilweise auch die F-24 als Einbaukamera, diese waren dann ebenfalls mit dem elektrischen Antrieb anstelle der Handkurbel versehen. Unsere von Williamson fabrizierten F-24, von der mindestens 40 Stück beschafft wurden, hätten theoretisch so umgerüstet werden können, man verzichtete jedoch darauf».

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Ab 12.03.1956 wurden die im Juni 1950 beschafften Eastman Kodak K-24 als Einbaukame- ras im P-51D, respektive F-6D und F-6K Mustang für Schrägaufnahmen seitlich (eventuell war dies nur auf der linken Seite möglich) und senkrecht nach unten eingesetzt. Ob beide Po- sitionen gleichzeitig verbaut werden konnten oder nur entweder/oder, ist heute leider nicht mehr bekannt. Die Kamera-Aussparungen waren am hinteren Flugzeugrumpf angebracht. Die Bedienung erfolgte durch den Piloten. Die beiden Maschinen J-2001 und J-2002 hatten vormals die Kennung J-901 und J-902. Später wurden die Kennungen ab J-2001 auch für die Dassault Mirage IIIBS/DS vergeben. Bis auf eine einzige Ausnahme wurden alle Maschinen nach der Ausserdienststellung ver- schrottet.
J-2001	North American P-51D Mustang (P-51D-20-NA)		02.02.1948	11.04.1958	-	Vormals J-901. USAAF-Matrikelnummer (AAF Serial Number) 44-72481 Hinweis: In deutschsprachigen Dokumentationen wird anstatt «Matrikelnummer» (oder «Ken- nung») oftmals auch «Seriennummer» verwendet. Namhafte Fachleute wie der Cockpit-Re- daktor Hans-Heiri Stapfer verwenden jedoch als deutsche Übersetzung «Matrikelnummer». Die englischsprachige USAAF-Bezeichnung «AAF Serial Number» findet man beispielsweise in originalen, im National Archives in Washington lagernden Dokumenten wie den MISSING AIR CREW REPORT (Beispiel Report Nummer 9798 von einem B-24 Absturz). Converted aircraft: load carrier, capable of carrying 2 underwing load containers, para- chutable.
J-2002	North American P-51D Mustang		02.02.1948	11.03.1952	-	Vormals J-902. USAAF-Matrikelnummer 44-72374 Absturz am 11.03.1952 um 11.06 Uhr nördlich von Zürich-Affoltern (ZH), neben der heutigen Raststätte «Büsidee-Nord» auf dem Nordring der Autobahn A1 wegen einer Motorstörung, welche auf den Bruch der Kurbelwelle zurückzuführen war. Der Pilot, Oblt Walter Bugmann, UeG, Fl St 16 kam dabei ums Leben.
J-2003	North American P-51D Mustang		02.02.1948	11.08.1951	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72350 Kollision mit Mustang J-2072 beim Flugplatz Payerne (VD). Der Pilot, Hptm A. Müggler, Kdt Fl St 19 kam dabei ums Leben.
J-2012	North American P-51D Mustang		02.02.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72304 Dieser Mustang war bei der USAAF der 370th FG 402nd FS zugeteilt.
J-2041	North American P-51D Mustang (P-51D-20-NA)		13.03.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72261 oder 44-73209 Converted aircraft: AA night target aircraft, equipped with fluorescent tube illumination and flu- orescent painting.
J-2048	North American P-51D Mustang		02.04.1948	02.03.1954	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72322 Dieser Mustang trug bei der USAAF den Code E6-A und den Namen «Nancy Lee». Die Ma- schine war der 370th FG 402nd FS zugeteilt. Absturz wegen einem Kurbelwellenbruch in Wangen (SZ). Der Pilot, Lt K. Schmucki von der Fl St 21 kam dabei ums Leben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-2050	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)		02.04.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-63602 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2065	North American P-51K Mustang (P-51K-5-NT)		02.04.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-11633 Two-seat radio relay aircraft, field conversion USAAF, equipped with VHF and UHF radio sets.
J-2066	North American P-51K Mustang		02.04.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72258 Dieser Mustang trug bei der USAAF den Code B6-B und den Namen «Little Joe». Die Maschine war der 357 th FG 363 rd FS zugeteilt.
J-2072	North American P-51K Mustang		21.05.1948	11.08.1951	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72787 Kollision mit Mustang J-2003 beim Flugplatz Payerne (VD). Der Pilot, Lt M. Nil von der FI St 19 kam dabei ums Leben.
J-2080	North American P-51D Mustang (P-51D-25-NA)		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72981 Converted aircraft: AA night target aircraft, equipped with fluorescent tube illumination and fluorescent painting.
J-2081	North American P-51D Mustang		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72984 Am 05.02.2023 absolvierte in Deutschland eine absolut täuschend echt aussehende Mustang mit der Kennung J-2081 und in den originalen Farben der FF Trp und dem diskret angebrachten deutschen Kennzeichen D-ESUI ihren Erstflug. Es handelt sich jedoch um eine um rund 30% verkleinerte Scalewings SW-51 Mustang mit einer Spannweite von 7,9 m, einer in Krosno in Polen für Benedikt von Arx mit seiner Unterstützung gebauten Nachbildung. Angetrieben wird die Maschine von einem Rotax 915 iS 3A mit 141 PS. In der Farbgebung holte er sich die Inspiration vom Flugzeug, das sein Vater damals in der Schweizer Flugwaffe flog und von dem ein Foto für viele Jahre über dessen Schreibtisch hing. Das Flugzeug ist eine genaue Kopie der P-51 Mustang D-FPSI , welche in Bremgarten (D) stationiert ist. Leider erlaubte das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) die schweizerische militärische Kennung nur während der Flugerprobung. So musste das J-2081 mit D-ESUI überklebt werden. Benedikt von Arx will seine P-51-Replika in der Schweiz fliegen.
J-2085	North American P-51D Mustang (P-51D-10-NA)		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-14367 Two-seat radio relay aircraft, field conversion USAAF, equipped with VHF and UHF radio sets.
J-2088	North American P-51K Mustang (F-6K-10-NT)		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-12232 Equipped with one camera Fairchild F-24.
J-2090	North American P-51K Mustang (F-6K-15-NT)		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-12826 Equipped with one camera Fairchild F-24.
J-2091	North American P-51K Mustang (F-6K-15-NT)		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-12814 Equipped with one camera Fairchild F-24.
J-2092	North American P-51K Mustang		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-12811

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	(F-6K-15-NT)					
						Equipped with one camera Fairchild F-24.
J-2093	North American P-51D Mustang (F-6D-10-NA)		09.07.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-14699 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2097	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)		23.10.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-63641 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2098	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)		23.10.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-63692 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2102	North American P-51D Mustang (F-6D-25-NA)		23.10.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72725 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2105	North American P-51D Mustang (TP-51D-20-NA)		23.10.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-72325 oder 44-72315 Two-seater, field conversion USAAF. Used as courier aircraft.
J-2106	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)		06.11.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-63242 oder 44-62242 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2107	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)		06.11.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-63619 CL-D oder 44-36619 Dieser Mustang war einer von 136 in Dallas gebauten F-6D-Aufklärern. Er beendete seine militärische Karriere bei der USAAF 1945 als «Miss Joel» bei der 338th Fighter Squadron, 55th Fighter Group. 1958 wurde der Mustang verschrottet. Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2108	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)		06.11.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-63560 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2113	North American P-51D Mustang	122-39808	06.11.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-73349 Diese P-51D wurde nach der Ausserdienststellung dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern abgegeben. Heute (2024) steht sie aber im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Ausser dieser J-2113 wurde die gesamte Mustang-Flotte der Schweizer Fliegertruppe nach der Ausserdienststellung liquidiert und verschrottet.
J-2114	North American P-51D Mustang (F-6D-5-NA)		06.11.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-13644 Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.
J-2115	North American P-51D Mustang (TP-51D-5-NA)		06.11.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-13316 Two-seater, field conversion USAAF, equipped with SCR-695-A and AN-APS-13.
J-2127	North American P-51K Mustang (F-6K-10-NT)		07.08.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-12523 Equipped with one camera Fairchild F-24.
J-2128	North American P-51K Mustang (F-6K-10-NT)		07.08.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-12525 Equipped with one camera Fairchild F-24.
J-2129	North American P-51K Mustang		07.08.1948	11.04.1958	-	USAAF-Matrikelnummer 44-12226

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	(P-51K-10-NT)					Standard Dallas-built fighter.
J-2001	Dassault Mirage IIIDS (vormals Mirage IIIBS)	227F/BS1	02.04.1964	15.11.2001	-	Doppelsitzer. Der Codename der zweiseitigen Mirages lautet «EMIR» (E für Exercise und MIR für Mirage). Die ursprüngliche Kennung war U-2001 (weitere Infos siehe dort). Dieses am 02.04.1964 als erste Schweizer Mirage gelieferte Flugzeug wurde von 1990 bis 1992 im Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) einer weitgehenden Modernisierung und Kampfwertsteigerung (KAWEST) unterzogen und unter anderem mit Canards, Nose-Strakes und einer neuen Cockpithaube ausgerüstet. Weil der Doppelsitzer danach wie der Jäger Mirage IIIS mit zwei 30-mm-DEFA-Kanonen bewaffnet war und mit AIM-9 Sidewinder-Lenk Waffen bestückt werden konnte, erhielt er auch die neue Kennung J-2001 und die neue Bezeichnung IIIDS (wie die J-2011 und J-2012). Im August 1990 fanden erste Testflüge mit dem modifizierten Flugzeug durch die GRD statt. Im April 1993 hatte diese Maschine in Buochs (NW) einen Wilhelm Tell auf dem Seitenleitwerk aufgemalt. Insgesamt ist diese Maschine 2500 Stunden geflogen, bevor die J-2001 im Jahr 2004 dem MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich) geschenkt wurde. Das MEAC ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD).
J-2004	Dassault Mirage IIIDS (vormals Mirage IIIBS)		10.04.1972	12.11.2002	-	Doppelsitzer. Ursprünglich U-2004 (weitere Infos siehe dort). Im Frühjahr 1972 an die Truppe ausgeliefert. Die Maschine wurde aus vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut. Sie wurde nach dem Unfall der U-2002 nachträglich beschafft um den Engpass an Mirage III Doppelsitzer-Schulungsflugzeugen zu kompensieren. Diese Mirage IIIBS wurde von 1990 bis 1992 im Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) einer weitgehenden Modernisierung und Kampfwertsteigerung (KAWEST) unterzogen und unter anderem mit Canards, Nose-Strakes und einer neuen Cockpithaube ausgerüstet. Da der Doppelsitzer danach wie der Jäger IIIS mit zwei 30-mm-DEFA-Kanonen bewaffnet war und mit AIM-9 Sidewinder-Lenk Waffen bestückt werden konnte, erhielt er auch die neue Kennung J-2004 und die neue Bezeichnung IIIDS (wie die J-2011 und J-2012). Am 12.11.2002 absolvierte dieser Jet nach 1717 Stunden in der Luft den letzten Flug im Dienst der Flugwaffe. Der Doppelsitzer wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 32'200 an Jean-Pierre Parizon verkauft. Neuer Standort war danach angeblich das dem Verfasser der Liste nicht bekannte «Air Memorial Museum» in Macconay (F). Der Ort Macconay liegt unweit von Genf. Die Mirage IIIDS wurde einige Jahre nach der Versteigerung ein paar Mal im Internet zum Verkauf angeboten. Jean-Pierre Parizon und sein Sohn Nicolas Parizon blieben aber die Besitzer und sie suchten z.B. im April 2018 in den sozialen Medien ein Triebwerk für dieses Flugzeug, denn private Käufer konnten die Militärjets nur ohne ATAR 09 C-3 erwerben. Man möchte die J-2004 wieder zum Fliegen bringen. Heute (2024) steht die J-2004 auf dem französischen Regionalflughafen «Aéroport de Dole-Jura» (früher Dole-Tavaux) im Département Jura bei der Firma Aero Passion von Francisco Agullo in einer hellen, modernen Halle, wo sie sich im Aufbau befindet.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-2011 und J-2012	Dassault Mirage IIIDS	-	05.1983	17.12.2003	2	Die Fliegertruppe erhielt im Mai 1983 als Ersatz für die am 24.03.1977 mit Totalschaden verunfallte Mirage IIIBS U-2003 und weil danach abermals nur zwei Mirage IIIBS zur Verfügung standen, direkt aus Frankreich aus Beständen der französischen Luftwaffe zwei neue Doppelsitzer vom Typ Dassault-Breguet Mirage IIIDS/80. Im Gegensatz zur Mirage IIIBS, die aus der Mirage IIIA entwickelt wurde, entspricht die Mirage IIIDS der hochgerüsteten Mirage IIIE, aus der seinerzeit wiederum die Mirage IIIS für die Schweiz abgeleitet wurde. Dank inzwischen baulich weniger voluminöser Elektronik-Bauteilen konnten die beiden neuen Doppelsitzer wie der Jäger Mirage IIIS mit zwei 30-mm-DEFA-Kanonen bewaffnet und mit AIM-9 Sidewinder-Lenk Waffen bestückt werden. Gebaut worden wurden die beiden Maschinen in Melun-Villaroche aus für diesen Zweck verlängerten Rümpfen der französischen Mirage IIIC, wobei wichtige Teile wie Triebwerk, Hauptholm, Schleudersitz usw. aus Reservebeständen der Schweiz angeliefert wurden. Der Hersteller Dassault führt diese beiden Maschinen als Mirage IIIBS, nicht als IIIDS. Die letzten verbleibenden Doppelsitzer wurden am 17.12.2003 gleichzeitig mit den Aufklärer Mirage IIIRS im Beisein von Serge Dassault aus dem Truppendienst verabschiedet.
J-2011	Dassault Mirage IIIDS	MD470/227F	13.05.1983	09.12.2003	-	Dieser Doppelsitzer wurde am 27.01.1983 nach Emmen (LU) geliefert und konnte am 13.05.1983 der Flugwaffe übergeben werden. Der Kampffjet flog bis zu seiner Ausserdienststellung 1174 Stunden für die FF Trp. Diese Maschine steht heute (2023) im FLIEGER FLAB MUSEUM im Air Force Center in Dübendorf (ZH) und wurde in aufwändiger Arbeit von Spezialisten so zum Simulator umgebaut, dass seit Ende Juli 2010 auch Laien die Mirage fliegen können. Unter fachkundiger Leitung ehemaliger Mirage-Piloten wird ein kompletter Einsatz mit Briefing, Flug und Debriefing durchgeführt.
J-2012	Dassault Mirage IIIDS	MD 470	18.05.1983	12.12.2003	-	Dieser Doppelsitzer mit Herstellungsjahr 1982 wurde am 04.02.1983 nach Emmen (LU) geliefert und konnte am 18.05.1983 als letzte Mirage III von der Flugwaffe übernommen werden. Der J-2012 absolvierte seinen letzten Flug im Dienst der Luftwaffe im Dezember 2003 von Buochs (NW) nach Payerne (VD), pilotiert von Oberst Jürg «Kobi» Kobert. Im Bordbuch wurde eine gesamte Flugzeit von 1387 Stunden rapportiert. Im Jahr 2005 hat die Luftwaffe die J-2012 dem Unterstützungsverein ESPACE PASSION des neuen, am 25.04.2003 eingeweihten Museums auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) zur Übernahme angeboten. Am 30.06.2006 übergab der Kommandant der Luftwaffe, KKdt Walter Knutti diese Maschine zusammen mit dem Aufklärer R-2117 feierlich dem Präsidenten des Militärflugzeugmuseums «Clin d'Ailes» in Payerne (VD), Claude Nicollier. Mit dem Bulletin d'information vom 24.11.2006 gab die Association de soutien du Musée Clin d'Ailes ESPACE PASSION bekannt, dass diese Maschine in der Spezialkategorie «Antique» die zivile Immatrikulation HB-RDF erhält. In 4200 Arbeitsstunden machte die Bodencrew die Mirage wieder flugfähig. Erste Flüge waren für Frühling 2007 geplant. Technische Probleme verhinderten jedoch diesen Termin. Doch am 15.08.2008 erhielt der Jet schliesslich vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL die zivile Zulassung als HB-RDF und am 16.09.2008 war es soweit: In der Schweiz war als Weltpremiere erstmals ein Flug mit einem Passagier mit einem zivil registrierten, historischen Luftfahrzeug möglich, das doppelte Überschallgeschwindigkeit (2400 km/h, Mach 2,2)

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						erreichen konnte. Passagierflüge durften jedoch nur mit Unterschallgeschwindigkeit durchgeführt werden. Die Mirage IIIDS wurde in der Folge vom Unterstützungsverein ESPACE PASSION gewartet, betrieben und, falls nötig, repariert. Einziger Pilot dieser zivilisierten Mirage war seit der Premiere vom 16.09.2008 und bis zuletzt Oberst Thierry Goetschmann, der ehemalige Kommandant der Aufklärerstaffel 3. Per 31. März 2023 hat das BAZL die Fluggenehmigung der bis dahin als letzten, privat fliegenden Mirage III weltweit geltenden Maschine jedoch entzogen. Dies unter anderem aufgrund des Alters des Triebwerks SNECMA ATAR 09 C3 S, beziehungsweise einiger Teile davon und weil zahlreiche eingebaute Aggregate (Leitungen, Mikro-Pumpen, Filter, Dichtungsringe und vieles mehr) ihre Lebensdauer überschritten hatten. Die Flugkampagne 2023 musste somit abgesagt werden. Das «Clin d'Ailes» erhielt jedoch eine eintägige Ausnahmegenehmigung, damit die Mirage in Payerne ein letztes Mal im Rahmen einer würdigen, von der ESPACE PASSION, der Association de soutien du Musée Clin d'Ailes organisierten Abschiedsfeier abheben konnte. Am 25.05.2023 wurden demzufolge die letzten zwei Flüge mit der HB-RDF durchgeführt, pilotiert von Oberst Thierry Goetschmann. Den allerletzten zweiten Flug absolvierte Goetschmann alleine im Cockpit. Er überflog dabei die ehemaligen Mirage-Basen Emmen und Buochs. Danach blieb das Flugzeug im Bestand des «Clin d'Ailes» im Museum in Payerne ausgestellt, bis die Frage nach der (sehr teuren) Entsorgung des thoriumhaltigen Triebwerks beantwortet war. Sorgen bereitete dem MVB die Finanzierung der dereinstigen (sehr teuren) Entsorgung des thoriumhaltigen Triebwerks vom Typ ATAR 09 C3. Doch an der MVB-Generalversammlung des Mirage-Verein Buochs (MVB) vom 17.04.2024 konnte der Präsident Olivier Borgeaud eine erfreuliche Neuigkeit bekannt geben: Sollte dereinst das Triebwerk in Buochs oder Payerne keine Verwendung mehr haben, so können die beiden Triebwerke ohne Kosten und unzerlegt an die Zentralstelle Historisches Armeematerial (ZSHAM) zur Erhaltung der Nachwelt retourniert werden! Die vier in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen ATAR 09B- und 09C-Triebwerke werden also schlussendlich zu gegebener Zeit durch den Bund liquidiert. Oberst Thierry Goetschmann ermöglichte in rund 224 Stunden 280 Personen einen Flug mit diesem Kampffjet Mirage IIIDS J-2012 / HB-RDF. Am 30.01.2024 wurde die HB-RDF von der Besitzerin Fondation du Musée de l'Aviation Militaire de Payerne und dem Halter Peter Egger, Präsident ESPACE PASSION im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht.
J-2201	Dassault Mirage IIIC		24.09.1962	03.03.1978	1	Die J-2201 wurde aus der Serienfabrikation der Firma Général Aéronautique Marcel Dassault (GAMD) für die Systemerprobungen beschafft und im September 1962, bereits mit Schweizer Hoheitszeichen, übernommen. Diesem Sonderexemplar gebührt die Ehre, die erste Mirage gewesen zu sein, welche eine schweizerische militärische Kennung erhielt. Für die ersten 150 Testflüge blieb der Deltajet in Frankreich, wo ab Cazaux auch die Waffeneinsatzerprobung stattfand. Sie wurde ab 1964 während des Lizenzbaues weiterhin für die laufend anfallenden Systemerprobungen und Lenkwaffeneinsatzversuche gegen Luft- und Bodenziele eingesetzt. Die Waffeneinsatzerprobungen fanden alle in Cazaux und Holloman (USA) statt. Auch nach Abschluss der Schweizer Serienfabrikation wurde diese Maschine von der Gruppe

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						für Rüstungsdienste (GRD, heute armasuisse) und dem Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W Emmen, heute RUAG) für derartige Aufgaben verwendet. Obwohl diese Mirage IIIC 1966 erstmals in die Schweiz kam, blieb sie vorerst am Boden. Zu diesem Zeitpunkt waren Erkenntnisse über das tatsächliche Einsatzmuster Mirage IIIS gefragt. Auch nach ihrer Reaktivierung 1973 gelangte sie nie in den Truppendienst, sondern wurde weiterhin von der GRD betrieben und blieb auch deren Eigentum. Für Testflüge, bei denen Vermessungskameras Bildserien aufnehmen, ist es üblich, dass am Testflugzeug auffällige Markierungen als Referenzpunkte angebracht werden. Auf der Unterseite der J-2201 wurde deshalb eine grosse Sonnenblume aufgemalt und die gesamte Oberfläche mit einem gelb-rot/orangen Farbschema versehen. So wurde die Maschine als «s'Blüemli» bekannt. Die J-2201 wurde 1978 Ausserdienst gestellt und im Oktober 1980 ins FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) transportiert. Dort wurde die Mirage IIIC noch als «Blüemli» mit der erwähnten Sonnenblume und in der gelb-rot/orangen Bemalung ausgestellt. Die Bemalung war aber doch sehr stark verblasst. Während des Umbaus des Museums wurde sie deshalb restauriert und wieder mit dem ursprünglichen «Metallic-Kleid» versehen. Doch sie blieb nicht für immer in Dübendorf. Am 26.02.2007 wurde die J-2201 von einem Helikopter vom Typ Kamow Ka-32A12 «Helix-C» HB-XKE der damaligen Helog-Helisswiss über den Pfäffikersee nach 8344 Bäretswil (ZH) ins Fahrzeug-Museum an der Tisenwaltsberg-Höhenstrasse überflogen, wo sie dem neuen Besitzer Jean-Louis Junod übergeben wurde. Junod hat mehr als 300 Autos und Motorräder aus vergangenen Tagen gesammelt. Auch ein Panzer 68/88 fehlt nicht.
J-2301 bis J-2336	Dassault Mirage IIIS	-	1966 KTA 1964	22.10.1999	36	Die Mirage III wurde vom französischen Flugzeugwerk Générale Aéronautique Marcel Dassault entwickelt und gebaut. Der Erstflug des Prototypen Mirage III / 001 erfolgte am 17.11.1956. Anfang der 1960er-Jahre suchte die Schweiz einen Ersatz für die veralteten D.H.100 Vampire. Nach einer sorgfältigen Evaluation, am Schluss standen noch der schwedische Saab Draken und die französische Mirage III gegenüber, fiel die Wahl auf die Mirage. Die Integration des amerikanischen Taran-18 Feuerleit- und Navigationssystem in die Zelle der Mirage III verteuerte die Beschaffung dermassen, dass das Parlament 1964 die Anzahl der ursprünglich 100 Flugzeuge auf 57 reduzierte, nämlich 1 Mirage IIIC, 2 Mirage IIIBS, 18 Mirage IIIRS und 36 Mirage IIIS. Lizenzbau im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W Emmen, später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aviation), wobei in den Pilatus Flugzeugwerken AG in Stans (NW) die Flugzeugrümpfe gebaut wurden und im F+W der Zusammenbau der in der ganzen Schweiz verteilt produzierten Lizenzbauteilen erfolgte. Die Triebwerke wurden bei der Firma Gebrüder Sulzer AG in Winterthur (ZH) im Teil-Lizenzbau hergestellt. Mirage heisst auf Deutsch Trugbild, Täuschung, Fata Morgana oder auch Luftspiegelung. Das Kürzel «S» steht für Suisse. Das Jagdflugzeug Mirage IIIS erhielt in der Schweiz am Funk den Ruf- respektive Codenamen «MIRO». Die Flugzeuge wurden an die Fliegerstaffeln 16 und 17 abgeliefert. Während der Einsatzzeit wurden sie ständig verbessert. Augenfällig waren dabei die kleinen Vorflügel (Canards).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Im Oktober 1999 absolvierte die Fliegerstaffel 16 auf ihrer Homebase Buochs ihren letzten WK und am 22.10.1999 erfolgte mit der «Mirage '99»-Feier die offizielle Verabschiedung der letzten 29 von den total eingesetzten 36 Mirage IIIS aus dem aktiven Flugdienst in der Luftwaffe. Zwölf Mirage IIIS (10 Maschinen) und IIIDS (2) bildeten an diesem Tag einen Formationsflug in Buochs. 15 Exemplare entgingen nach der Ausserdienststellung der Schrottpresse und kamen in Museen oder zu privaten Sammlern.
J-2301	Dassault Mirage IIIS	200	28.02.1964 an KTA 11.08.1972 an LW	28.10.1999	-	Zusammen mit der J-2302 ist diese Mirage eines der beiden Originale, die bei der Firma Général Aéronautique Marcel Dassault (GAMD) in Saint-Cloud (F) aus französischen Bestandteilen zusammengebaut wurde. Sie absolvierte am 13.12.1963 den ersten Werksflug. Alle anderen Mirage IIIS der Schweizer Luftwaffe wurden im Eidg. Flugzeugwerk (F+W) in Emmen (LU) gebaut. Beide Flugzeuge (J-2301 und J-2302) wurden zu Beginn von der damaligen Kriegstechnischen Abteilung (KTA) in Villaroche für Abnahme- und Testflüge verwendet. Die J-2301 war aber auch später noch der Versuchsträger für die Modifikationen (KAWEST, Canards etc.). Die J-2301 und die J-2302 wurden auch als Versuchsflugzeuge für die vom Eidg. Flugzeugwerk (F+W) entwickelte POHWARO-Heisswasserrakete eingesetzt. Pohwaro steht für «Pulsated Over Heated Water Rocket». Sie sollte als billige Starthilfe ab Stützpunkten mit begrenzter Pistenlänge dienen, sinngemäss wie die für die Mirage IIIS und IIIRS dann effektiv eingeführten JATO-Kurzstarthilfen (Jet Assisted Take Off), welche vergleichbaren Schub lieferten. Hans Häfliger und Jean Brunner testeten die POHWARO im Frühjahr 1970. Die Heisswasserrakete wurde nicht beschafft. Am 08.09.1972 wurde die J-2301 mit einer Spezialausrüstung versehen und der Flugerprobungsstelle (FES) der Flugwaffe übergeben. Diese Equipe d'Expérimentation Aérienne (EEA) wurde von Hauptmann Fernand Carrel gegründet und geleitet. Carrel, der später Kommandant der Flugwaffe wurde, hat die meisten seiner Flugstunden auf der Mirage IIIS absolviert und ist sie bis 1987 geflogen. Vom 18.03.1986 bis zum 24.06.1986 waren nebst zwei F-5E Tiger II und zwei Hunter auch die beiden Mirage IIIS C-70 J-2301 und J-2302 bei der dritten schweizerischen Lenk Waffen-Schiessversuchskampagne im schwedischen Versuchszentrum RFN Vidsel dabei. Auch bei der vierten Lenk Waffen-Schiessversuchskampagne im Frühling 1991 waren nebst zwei F-5E Tiger II und einem Doppelsitzer F-5F auch wieder die gleichen beiden Mirage IIIS C-70 J-2301 und J-2302 in Vidsel dabei. Die Luftwaffe hat die J-2301 dem Unterstützungsverein ESPACE PASSION des neuen Museums auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) zur Übernahme angeboten, welches am 25.04.2003 eingeweiht wurde und so transportierte man die Maschine im Jahr 2002 von Buochs (NW) nach Payerne. Die Mirage IIIS steht noch heute (2020) im Museum «Clin d'Ailes» in Payerne. Die J-2301 ist 2242 Stunden geflogen.
J-2302	Dassault Mirage IIIS	502	01.06.1964	06.05.1996	-	Zusammen mit der J-2301 ist diese Mirage eines der beiden Originale, die bei der Firma

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
			an KTA 11.08.1972 an LW			Général Aéronautique Marcel Dassault (GAMD) in Saint-Cloud (F) aus französischen Bestandteilen zusammengebaut wurde. Sie absolvierte am 08.01.1964 den Erstflug. Die J-2302 und die J-2301 wurden zunächst von den Schweizer Abnahmepiloten der damaligen Kriegstechnischen Abteilung (KTA) in Villaroche nur für Testflüge eingesetzt und um Erfahrungen mit dem neuen Typ zu sammeln. Während den Schiessversuchen mit dem Flugkörper «Falcon» in den USA erhielt diese Mirage auf der Mitte des Rumpfes einen Kreis mit schwarz-weißen Feldern. Die J-2302 und die J-2301 wurden auch als Versuchsflugzeuge für die vom Eidg. Flugzeugwerk (F+W) entwickelte POHWARO-Heisswasserrakete eingesetzt. Pohwaro steht für «Pulsated Over Heated Water Rocket». Sie sollte als billige Starthilfe ab Stützpunkten mit begrenzter Pistenlänge dienen, sinngemäss wie die für die Mirage IIIS und IIIRS dann effektiv eingeführten JATO-Kurzstarthilfen (Jet Assisted Take Off), welche vergleichbaren Schub lieferten. Hans Häfliger und Jean Brunner testeten die POHWARO im Frühjahr 1970. Die Heisswasserrakete wurde nicht beschafft. Im Oktober 1981 konnte der KTA/GRD-Testpilot Walter «Spywa» Spychiger mit der J-2302 die ersten Nose-Strakes ausprobieren. Diese Konfiguration wurde nun als Mirage III+ bezeichnet. Die Wirkung dieser winzigen Flächen war erstaunlich. Der Testpilot Walter Spychiger, der auch Projektpilot für das ganze GRD-Programm war, führte am 23.08.1983 mit der nun als Mirage IIIS C-70 bezeichneten J-2302 auch den ersten Flug einer Mirage III mit Canards durch. «C-70» deshalb, weil für diese Schweizer Entenflügel-Version 70% der bei der israelischen Kfir angewandten Fläche ausgewählt wurde. Während eines Pilotenaustausches überzeugten israelische Kampfpiloten unser «Mirage-Community» von der Wirksamkeit eines «Entenflügels» im Kurven- und Langsamflug. Aufgrund der verbesserten Flugleistungen wurden in den Jahren 1988 bis 1992 alle verbliebenen Schweizer Mirages im F+W Emmen mit diesen Canards modifiziert. Diese Umrüstung war Bestandteil eines umfassenden Kampfwertsteigerungsprogramms (KAWEST). Vom 18.03.1986 bis zum 24.06.1986 waren nebst zwei F-5E Tiger II und zwei Hunter auch die beiden Mirage IIIS C-70 J-2302 und J-2301 bei der dritten schweizerischen Lenkwaffen-Schiessversuchskampagne im schwedischen Versuchszentrum RFN Vidsele dabei. Auch bei der vierten Lenkwaffen-Schiessversuchskampagne im Frühling 1991 waren nebst zwei F-5E Tiger II und einem Doppelsitzer F-5F auch wieder die gleichen beiden Mirage IIIS C-70 J-2302 und J-2301 in Vidsele dabei. Die Mirage IIIS J-2302 wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 23'600 an Urs Studer, 5732 Zetzwil (AG) verkauft. Als ehemaliges Testflugzeug der RUAG (früher F+W Emmen) ist diese Mirage in Emmen (LU) gehätschelt worden und weist auch nur wenige Flugstunden auf. Neuer Standort: vor seiner Firma in Zetzwil, in der er im Obergeschoss auch ein kleines Mirage-Museum eingerichtet hat.
J-2303	Dassault Mirage IIIS	993	18.07.1968	02.12.1999	-	Auf der Strasse ist 1964 die Mirage IIIS J-2303 aus Mérignac (F) als eine der ersten Schweizer Mirages in Emmen (LU) eingetroffen. Dort wurden die angelieferten Grossbaugruppen im Eidg. Flugzeugwerk (F+W) als erstes Flugzeug der Serie zusammengebaut. Die Maschine

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						diente zur Abklärung der Erfordernisse der schweizerischen Lizenzfabrikation. Obwohl die J-2303 hauptsächlich als Jäger im Einsatz gestanden hatte, wurde sie gegen Ende der 1960er-Jahre auch für Versuche mit der funkferngesteuerten Nord Aviation (später Aérospatiale) AS-30 NORAS Luft-Boden-Lenkwanne verwendet. Nach der Ausserdienststellung kaufte Samuel Heuer («Panzer-Sämi») diese Mirage IIIS J-2303 am 26.11.2004 für seine Privatsammlung. Die letzten 13 Flugzeuge der Schweizer Mirage-Flotte sind im Rahmen einer öffentlichen Versteigerung an diesem Datum in Buochs (NW) an die Meistbietenden verkauft worden. Die Mirage stand in der Folge bis 2020 zusammen mit einem Vampire Mk. 6 (J-1135), einem Hunter F Mk. 58 (J-4041) und einer Alouette III (V-259) bei Samuel Heuer in einer Halle in seinem ehemaligen Kieswerk Petinesca in Studen (BE). Dort hängt auch ein vom GRD-Testpiloten Jean Brunner († 2012) unterschriebenes Foto von ihm und genau dieser Mirage J-2303 mit einem Hinweis auf den «Maidenflug» (Jungfernflug) vom 14.12.1964 auf dem Militärflugplatz Emmen (LU), der ohne wesentliche Probleme erfolgte. In diesem Kieswerk lagert er auch seine fünf Panzer, mit denen er auf seinem Gelände auch herumfährt und ausserdem ein kleines Militärmuseum mit weiteren Fahrzeugen führt. Im Frühjahr 2020 konnte das Militärmuseum Wildegg (MMW) im Kanton Aargau diese Mirage IIIS J-2303 von Samuel Heuer übernehmen, gleichzeitig mit der Vampire Mk. 6 (J-1135) und dem Hunter F Mk. 58 (J-4041). Die Alouette III (V-259) gehört heute (2025) zur Centaurium Vintage Aviation in Grenchen (SO), wo sie im Hangar 3 ausgestellt ist.
J-2304	Dassault Mirage IIIS	17-26-101/994	19.04.1966	27.10.1999	-	Erstflug am 27.10.1965. Offenbar nach dem Motto «lieber spät, als gar nicht» erhielt diese Mirage im November 1996 in Buochs von der Fliegerstaffel 16 einen Sonderanstrich zur 700 Jahre Feier der Eidgenossenschaft 1291-1991, samt Haifischgebiss unter dem Cockpit. Dieser Sonderanstrich (Klebefolien) wurde nur für einige Fotos der stehenden Maschine gemacht. Das Flugzeug ist so nie geflogen. Diese Beklebung war eine nicht-bewilligte Aktion gewesen. Ausserdienststellung am 27.10.1999 mit 3004 Flugstunden. Diese Maschine steht heute (2008) als einzige Mirage IIIS in Frankreich, im MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar). Das MEAC ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD). Die Mirage IIIS wurde dem MEAC inklusive Triebwerk abgegeben.
J-2305	Dassault Mirage IIIS	17-26-102/995	04.01.1967	28.10.1999	-	Weisskirchen (A).
J-2306	Dassault Mirage IIIS	17-26-103/996	13.05.1966	02.12.1999	-	Erstflug am 17.03.1966. Die J-2306 touchierte am 24.10.1988 Bäume im Tiefflug bei La Brévine (NE). Die Maschine konnte in Payerne notlanden und erhielt neue, hellgraue Flügel. Das Flugzeug behielt aber den silberfarbigen Rumpf. Ausserdienststellung am 02.12.1999 mit 2962 Flugstunden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-2307	Dassault Mirage IIIS	17-26-104/997	08.11.1966	23.10.1974	-	Absturz am 23.10.1974 in Payerne (VD) beim Start um 13.44 Uhr wegen Kollision mit einem Vogelschwarm. Der Pilot Hptm H. vom Stab FI Rgt 3 betätigte den Schleudersitz, verletzte sich jedoch bei der kurz darauf erfolgten Landung auf der Hartbelagspiste schwer.
J-2308	Dassault Mirage IIIS	17-26-105/998	10.08.1966	02.12.1999	-	Die J-2308 erhielt eine Sonderbemalung der Fliegerstaffel 17 mit dem Staffel-Batch auf dem Rumpf und einem grossen Falken in Form des Staffelfabzeichens auf dem Seitenleitwerk. So wurde sie beispielsweise am 08.08.1997 von Hans Prisi in Payerne (VD) fotografiert.
J-2309	Dassault Mirage IIIS	17-26-106/999	26.09.1966	10.12.1999	-	Diese Maschine ist im Österreichischen Luftfahrtmuseum (ÖLM) auf dem Flughafen Graz-Thalerhof ausgestellt. Das ÖLM besitzt auch einen Hunter (J-4094) und einen Venom (J-1733) von der Schweizer Luftwaffe.
J-2310	Dassault Mirage IIIS	17-26-107/1000	10.04.1967	24.03.1977	-	Die J-2310 wurde beim Zusammenstoss mit dem Doppelsitzer U-2003 am 24.03.1977 beim Auflösen eines Verbandsfluges über dem Militärflugplatz Payerne zerstört.
J-2311	Dassault Mirage IIIS	17-26-108/1001	09.11.1966	19.01.2000	-	Erstflug am 26.08.1966. Die J-2311 trug bis 1991 einen hellgrauen Versuchsanstrich und war unter dem Namen «graue Maus» bekannt. Die Maschine erhielt 1999 kurz vor dem Ende ihrer Laufbahn einen komplett goldfarbenen Anstrich. Der Spezialanstrich sollte die goldenen Jahre mit der Mirage III in der Schweiz symbolisieren. Ausserdienststellung am 19.01.2000 mit 3104 Flugstunden.
J-2312	Dassault Mirage IIIS	17-26-109/1002	21.10.1969	24.09.1998	-	
J-2313	Dassault Mirage IIIS	17-26-110/1003	21.03.1967	13.11.1997	-	Diese Mirage war 14 Jahre lang auf dem Militärflugplatz Buochs (NW) vor der Halle 2 als «Gate Guard» (Bewacherin) auf Stützpfeosten ausgestellt gewesen. Sie war dabei mit originalen Lenkwaffen (Sidewinder und HM-55S Falcon) ausgerüstet. In der Nacht auf den 06.01.2012 konnten Haltebolzen eines Stützpfeostens bei heftigen Winterstürmen einer Böe nicht mehr standhalten. Die 4,1 Tonnen schwere Mirage J-2313 kippte auf die Seite und wurde beschädigt. Sie wurde aber repariert. Im Frühling 2016 wurde bekannt, dass der «Mirage-Verein Buochs» MVB, dem seit dem 26.11.2004 bereits die funktionstüchtige, aber nicht mehr flugtaugliche Mirage IIIRS R-2109 gehört, vielleicht auch diese Mirage IIIS J-2313 übernimmt. Anlässlich der Mitgliederversammlung vom Frühling 2017 wurde dies Tatsache, Präsident Ferdinand Meyer konnte die Mirage IIIS am 08.04.2017 in das Inventar des MVB übernehmen. Die J-2313 begrüsst seither in Ennetbürgen auf den eigenen Rädern im Freien die Passanten bei der RUAG auf der Nordseite des Flugplatzes, respektive in der Nähe der Halle 10 der Pilatus Flugzeugwerke, direkt beim Parkplatz vom Restaurant «Cockpit».
J-2314	Dassault Mirage IIIS	17-27-111/1004	15.02.1967	17.02.1998	-	Diese Mirage hatte seit dem 07.12.2002 ihren festen Platz auf einem Sockel neben dem «Aérobistro» des Genfer Aerosclubs auf der Nordseite des Aéroport International de Genève. Sie wurde dem Flughafen als Geste der Luftwaffe an die Flughafendirektion für deren langjährige Unterstützung geschenkt. Genf erhielt schon Mitte 1995 den Hunter F Mk. 58 J-4085 geschenkt. Diese Maschine stand gleich neben der Mirage IIIS. Weil dieser Platz ab 2013 für weitere Ausbauten benötigt wurde, wurden am 13.12.2012 die beiden Veteranen mit einem Kran von ihren Sockeln gehoben und vorläufig bei den Gebäuden der Flughafenpolizei abgestellt. Da es keinen geeigneten Platz auf dem Flughafengelände für die beiden Jets mehr gab, wurden sie veräussert. Der Erlös sollte dem Museum «Clin d'Ailes» in Payerne zukommen. Im Mai 2013 wurde bekannt, dass das Restaurant «Runway 34» in Glattbrugg (ZH) dem

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Flughafen Genf diese Mirage abgekauft hatte und plante, sie nach einer Restauration im Aus- senbereich des Restaurants in unmittelbarer Flughafennähe aufzustellen. Am 18.05.2013 be- gannen Spezialisten vom Mirage Verein Buochs mit der Demontage für den Lastwagentrans- port nach Glattbrugg, der am 21.05.2013 startete. Dort wurde sie restauriert und wieder zu- sammengebaut. Sie erhielt bis Ende Juni 2013 wieder den Originallook ohne Tarnanstrich, den sie bei ihrer Indienstellung 1967 trug. Seit anfangs Juli 2013 steht sie jetzt an ihrem neuen Platz.
J-2315	Dassault Mirage IIIS	17-26-112/1005	05.05.1967	23.09.1998	-	
J-2316	Dassault Mirage IIIS	17-26-113/1006	06.07.1967	23.03.1981	-	Diese Mirage wurde vom 11. Juni bis September 1974 aus Anlass ihres 60-jährigen Beste- hens im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern ausgestellt. Die Maschine wurde mit ei- nem Traktor vom Flugplatz Buochs via Loppertunnel komplett auf der Strasse zum Lido Lu- zern gezogen. Die Mirage IIIS J-2316 wurde als Blickfang vor dem Eingang zur Luftfahrthalle des VHS mit eingezogenem Fahrwerk auf drei schlanke Sockel gehievt. Absturz am 23.03.1981 gegen 11 Uhr anlässlich einer Luftkampfabübung bei St. Stephan (BE), 4,5 km östlich der Gemeinde, 500 m südlich des Albristhubel, Kollision mit Gelände. Oblt Jo- sef Fürer von der FI St 16 kommt dabei ums Leben.
J-2317	Dassault Mirage IIIS	17-26-114/1007	30.05.1967	11.10.1999	-	Am 22. September 1967 wurden erstmals ab den Mirage IIIS J-2317 und J-2318 scharfe Luft- Boden-Lenk Waffen des Typs Nord Aviation (später Aérospatiale) AS-30 NORAS abgefeuert. Die beiden Schweizer Mirage IIIS waren zu diesem Zweck in Cazaux an der französischen Atlantikküste stationiert, da in der Schweiz geeignete Schiessplätze fehlen.
J-2318	Dassault Mirage IIIS	17-26-115/1008	12.05.1967	03.04.1998	-	Am 22. September 1967 wurden erstmals ab den Mirage IIIS J-2317 und J-2318 scharfe Luft- Boden-Lenk Waffen des Typs Nord Aviation (später Aérospatiale) AS-30 NORAS abgefeuert. Die beiden Schweizer Mirage IIIS waren zu diesem Zweck in Cazaux an der französischen Atlantikküste stationiert, da in der Schweiz geeignete Schiessplätze fehlen.
J-2319	Dassault Mirage IIIS	17-26-116/1009	26.07.1967	24.09.1998	-	
J-2320	Dassault Mirage IIIS	17-26-117/1010	11.10.1967	18.11.1981		Absturz am 18.11.1981 nach einer Kollision mit dem F-5E Tiger II J-3018 . Beide Piloten konnten sich mit dem Schleudersitz retten.
J-2321	Dassault Mirage IIIS	17-26-118/1011	30.09.1967	02.12.1999	-	Am 12.04.1967 absolvierte die J-2321 beim Eidgenössische Flugzeugwerk (F+W) in Emmen den Erstflug. 1985 nahm der Jet an der Sardinien-Kampagne «Saka» teil und 1991/92 an der «Norka»-Kampagne. Der letzten Flug der J-2321 von Dübendorf (ZH) nach Buochs (NW) wurde am 02.12.1999 von Oblt Hans Breitenmoser durchgeführt. Anschliessend wurde das Flugzeug ausser Betrieb gesetzt und mit 2991 Betriebsstunden liquidiert. Im April 2001 wurde die Maschine verschrot- tet. Das Instrumentenbrett dieser Mirage ist heute (2024) in der in Meiringen erworbenen Front- partie der J-2322 beim Zentralschweizer Sammler Daniel Jenni eingebaut.
J-2322	Dassault Mirage IIIS	17-26-119/1012	17.08.1967	04.02.1999	-	Am 26.05.1967 absolvierte die J-2322 beim Eidgenössische Flugzeugwerk (F+W) in Emmen den Erstflug. Anlässlich von einem «Tag der offenen Tür» für die Eltern der Rekruten erhielt diese Mirage im April 1987 in Payerne für nur einen Tag ein attraktives Haifischgebiss samt Haifischaugen mit Klebefolie auf den Bug geklebt. 1995/96 nahm der Jet an der «Norka»-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Kampagne teil. Der letzten Flug der J-2322 wurde am 04.02.1999 durchgeführt. Anschliessend wurde das Flugzeug ausser Betrieb gesetzt und mit 3006 Betriebsstunden liquidiert. Im März 2001 wurde die Maschine verschrottet. Heute (2024) steht die komplette, 2004 bei einer Versteigerung in Meiringen erworbene Frontpartie der Mirage J-2322 bei Daniel Jenni. Das Instrumentenbrett musste er jedoch von der J-2321 ergänzen, weil die ursprünglichen Instrumente früher einmal ausgeschlachtet wurden. Später konnte Jenni dem Mirage-Verein Buochs (MVB) das rechts unten am Instrumentenbrett (unter dem Umschalter Rumpfschacht-Treibstoffbehälter TRANSF SOUTE) angebrachte, als Rufnummer des Flugzeuges bekannte originale Schildchen mit der aufgemalten Kennung J-2322 abkaufen und an der gleichen Stelle in seinem Cockpit anbringen. Beim MVB war das Schild bis dahin an einem dort ausgestellten Instrumentenbrett montiert. Somit korrespondierte dieses Schild mit der gekauften Frontpartie. Mit viel Liebe zum Detail hat sich der Zentralschweizer Daniel Jenni in seiner Garage ein kleines Museum mit zum Teil einzigartigen Sammlerstücken – alle mit Bezug zur Schweizer Luftwaffe – aufgebaut.
J-2323	Dassault Mirage IIIS	17-26-120/1013	30.11.1967	21.05.1981	-	Absturz am 21.05.1981 im Dorf Zweisimmen (BE) nach einem Zusammenstoss mit dem F-5E Tiger II J-3013 , der im Gelände ebenfalls abstürzte. Die beiden Piloten haben sich mit dem Schleudersitz abgeschossen und überlebten.
J-2324	Dassault Mirage IIIS	17-26-122/1014	13.10.1967	15.12.1999	-	Diese Mirage steht heute (2021) als Gate Guard auf dem Militärflugplatz Payerne gleich neben der Autobahn vor der Halle 5. Man sieht schon sehr deutlich, dass die Farbe abbleicht, die Maschine verwittert leider an diesem Standort.
J-2325	Dassault Mirage IIIS	17-26-123/1015	17.10.1967	20.10.1999	-	Erstflug am 12.07.1967. Ausserdienststellung mit 2888 Flugstunden. Die Maschine wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 55'200 nach Frankreich verkauft. Obschon der Hersteller Dassault Aviation, St. Cloud damals «inkognito» auftrat, wurde die Firma als Käufer später bestätigt. Die J-2325 wurde zu den Dassault-Facilities in Bordeaux (F) transportiert.
J-2326	Dassault Mirage IIIS	17-26-124/1016	25.10.1967	22.04.1997	-	Am Ende ihrer Laufbahn erhielt sie einen rot-weissen Sonderanstrich und in der Mitte des Rumpfes die Aufschrift «Fliegerkompanie 21 / 1969-1999 / Leaving together».
J-2327	Dassault Mirage IIIS	17-26-125/1017	01.02.1968	25.11.1999	-	
J-2328	Dassault Mirage IIIS	17-26-126/1018	15.02.1968	27.08.1970	-	Absturz am 27.08.1970 bei Combremont-le-Petit (VD) infolge Treibstoffmangel, Pilot Oblt HU. Jost von der FI St 17 blieb unverletzt.
J-2329	Dassault Mirage IIIS	17-26-127/1019	13.03.1968	24.04.1997	-	Im November 1997 trug diese Mirage in Buochs auf der ganzen Rumpflänge einen attraktiv aufgemalten Drachen, dem Emblem der Fliegerstaffel 16.
J-2330	Dassault Mirage IIIS	17-26-121/1020	21.06.1968	21.10.1999	-	
J-2331	Dassault Mirage IIIS	17-26-128/1021	24.06.1968	19.01.2000	-	Diese Maschine erreichte nach der Ausserdienststellung das Fliegermuseum Altenrhein FMA auf abenteuerlichen Pfaden und in Einzelteilen. Am 13. Mai 2002 begann der Wiederaufbau des Flugzeugs zu einem Prunkstück des FMA.
J-2332	Dassault Mirage IIIS	17-26-129/1031	21.10.1968	02.12.1999	-	Diese Mirage IIIS war nach der Ausserdienststellung als Attraktion auf einem Sockel mitten auf dem Rastplatz Rose de la Broye (FR) der Autobahn A1 zu finden.
J-2333	Dassault Mirage IIIS	17-26-130/1023	11.09.1968	17.02.1998	-	Erstflug am 31.10.1967. Ausserdienststellung mit 2800 Flugstunden. Im Oktober 1989 trug

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						diese Mirage in Payerne anlässlich von einem «Tag der offenen Tür» die gleichen Markierungen wie die F-21 (Kfir) der Aggressor-Staffeln der U.S. Navy, auf dem Seitenleitwerk das Hoheitszeichen der Luftstreitkräfte der Sowjetunion und unter dem Cockpit eine grosse, rote 81. Die J-2333 wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 55'600 an die Fondation Leschot verkauft. Die Mirage IIIS J-2333 befindet sich heute (2017) zerlegt in einem Hangar auf dem Flughafen Sion (VS).
J-2334	Dassault Mirage IIIS	17-26-131/1024	03.05.1968	23.09.1999	-	Steht heute (2008) auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) beim Eingang zur Air Base auf einem Sockel.
J-2335	Dassault Mirage IIIS	17-26-132/1025	30.04.1968	10.12.1999	-	Die J-2335 gehört heute (2024) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Der Kampffjet war 2671 Stunden für die Flugwaffe in der Luft.
J-2336	Dassault Mirage IIIS	17-26-133/1032	11.11.1968	21.02.1994	-	Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Am Anfang dieser Tradition stand «Geronimo», ein Indianerkopf, der auf diese silberglänzende Mirage IIIS aufgemalt wurde. Absturz am 21.02.1994 beim Sanetschpass (VS), der Pilot Oblt O. Queloz vom UeG, FI St 17 blieb unverletzt.
J-3001 bis J-3006	FFA P-16	-	1955	-	-	Die gleichen Kennungen (J-3001 bis J-3006) wurden 1978 auch für die Northrop F-5E Tiger II vergeben. Von diesem bei der Flug- und Fahrzeugwerke AG, Altenrhein (FFA) unter dem Schweizer Chef-Ingenieur Dr. Hans-Luzius Studer entwickelten schweizerischen Düsenerkampfflugzeug P-16 wurden zwei Prototypen gebaut und vertraglich vier Vorserienflugzeuge in Auftrag gegeben. Entworfen und gebaut haben den P-16 bei der FFA zum überwiegenden Teil ausländische Spezialisten, ein Grossteil der wichtigen Komponenten lieferte das Vereinigte Königreich (GB). Am 15.03.1956 gab der Bundesrat grünes Licht zur Beschaffung von vier P-16-Vorserienmaschinen. Eine erste offizielle Erprobung durch die Luftwaffe erfolgte jedoch erst 1957. Am 19.03.1958 sprach sich der Bundesrat für die Beschaffung von 100 P-16 zum Gesamtpreis von 441 Millionen Franken aus. Doch kurze Zeit danach, am 25.03.1958 stürzte ein P-16 der Vorserie (J-3003) in den Bodensee ab. Weil damit auch der zweite P-16 wegen einer technischen Bagatelle ebenfalls ins «Schwäbische Meer» stürzte, war dies für den EMD-Chef Bundesrat Paul Chaudet Anlass genug, den Auftrag für die Beschaffung der P-16 zu sistieren und schliesslich am 02.06.1958 durch den Bundesrat einstimmig und definitiv zu annullieren. Dieser Absturz wurde auch durch Parlamentsbeschluss zum Anlass genommen, die geplante Serie von 100 Flugzeugen in Altenrhein endgültig nicht in Auftrag zu geben. Am 21.07.1958 wurde der Vertrag zwischen FFA und der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) gekündigt. Die drei zur Erprobung herangezogenen P-16 hatten insgesamt 434 Flüge von 198 Stunden Dauer absolviert. Für die beiden letzten flugtüchtigen P-16 wurden am 16.04.1959 die zivilen Kennzeichen HB-VAC (J-3004) und HB-VAD (J-3005) eingetragen, mit denen sie dank einem Vertrag mit der Eidgenossenschaft im Flug erprobt werden konnten. Sie erhielten dann zusätzlich ein X-Präfix für «Experimental» vor diese beiden Immatrikulationen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Zahlreiche P-16-Bauteile, vor allem aber die Tragflächen sowie Höhen- und Seitenleitwerk samt Fahrwerk wurden bei der Studie des anfänglich in Altenrhein bei der im April 1960 neu gegründeten Firma Swiss-American Aircraft Corporation unter der Bezeichnung SAAC-23 entwickelten neunsitzigen Geschäftsreiseflugzeug weiterverwendet. Die SAAC-23 blieb ein Luftschloss, sie bildete allerdings die Grundlage für den Learjet 23 der am 07.10.1963 den Erstflug ausführte und das Tragflächendesign des P-16 übernommen hat. Das bis 1977 in 259 Exemplaren produzierte Nachfolgemuster Learjet 24 sowie der bis 1982 in 373 Stück gebaute Learjet 25 übernahmen unverändert die P-16-Tragfläche.
J-3001	FFA P-16.04		28.04.1955	31.08.1955	-	Hans Häfliger absolvierte am 28.04.1955 den Erstflug mit dem ersten P-16. Dies mit einem massiven Rückstand von 19 Monaten auf die Marschtabelle. Dieser erste Prototyp war mit zwei Oerlikon RK-302 30-mm-Kanonen ausgerüstet. Als Triebwerk wurde das Armstrong Siddeley Sa-6a Sapphire mit einem Standschub von 3810 Kilogramm ohne Nachbrenner eingebaut. Die genaue Typenbezeichnung lautete durch diese Triebwerkswahl für alle sechs Maschinen P-16-04-A, denn es stand unter den verschiedenen P-16-Projekten auch das Rolls-Royce RB-44 Tay in drei Varianten zur Auswahl (P-16-02-A, P-16-02-B und P-16-02-C), wie im Artikel von Hans-Heiri Stapfer im Cockpit 5 2020 mit Quelle Schweizerisches Bundesarchiv BAR erwähnt wurde. Die FFA favorisierte anfänglich das ATAR 101 Triebwerk. PS: Offenbar wurden in den von Stapfer recherchierten BAR-Unterlagen die Varianten der Typenbezeichnung mit einem Bindestrich geschrieben (z.B. P-16-04), deshalb hat der Verfasser der Liste hier an dieser Stelle diese Schreibweise übernommen. Im ganzen übrigen Text zum P-16 wird aber ein Punkt verwendet (z.B. P-16.04). Nach den Informationen von Jürg Studer, Direktor vom Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes», standen für das Vorprojekt P-16.01 die drei folgenden Triebwerke zur Wahl: Sulzer D-90, Armstrong-Siddeley Sa-6a Sapphire und Rolls Royce RA.3 Avon (Quelle: Dr. sc. Techn. ETH Georges Bridel, Schweizerische Strahlflugzeuge und Strahltriebwerke, Teil 5, Schweizerische Bauzeitung, Band 94, Heft 20, 1976). Der P-16 kam bei einer Landung über die Piste hinaus und wurde beschädigt. Er wurde repariert. Doch am 31.08.1955 stürzte dieser Prototyp J-3001 wegen Schwierigkeiten mit der Treibstoffzufuhr beim 22. Versuchsflug in den Bodensee. Der Pilot Hans Häfliger konnte sich mit dem Schleudersitz retten. Dies war in der Geschichte der Schweizer Luftfahrt der erste erfolgreiche Einsatz des Schleudersitzes. Das Flugzeug wurde anschliessend geborgen und verschrottet. In 22 Flügen wurden mit diesem Flugzeug 12.38 Stunden geflogen.
J-3002	FFA P-16.04		16.06.1956		-	Erstflug am 16.06.1956, zwei Jahre und vier Monate nach dem von den FFA noch im Frühjahr 1952 vertraglich fix zugesicherten Erstflugdatum. Dieser zweite Prototyp, auf dem der überwiegende Teil der Werkserprobung lastete, war mit zwei Hispano-Suiza HS-825 E 30-mm-Kanonen ausgerüstet. Gegenüber dem J-3001 wies der J-3002 insgesamt 130 konstruktive Änderungen auf. Im Gegensatz zum ersten Prototyp erhielten die J-3002 und alle folgenden P-16 einen Wulst auf das Höhenleitwerk aufgesetzt und nach vorne verlängerte Lufteinläufe.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 15.08.1956 durchbricht Hans Häfliger aus 14'000 m Höhe über Dübendorf (ZH/CH) im leichten Stechflug auf 40'000 Fuss (12'200 m) erstmals mit einem Flugzeug schweizerischer Konstruktion, dem zweiten Prototypen P-16.04, die Schallmauer. Truppenversuche (Praxistests) fanden mit dieser Maschine vom 28.02.1957 bis am 16.03.1957 ab Dübendorf und Sion statt. Obwohl man grundsätzlich mit den Flugeigenschaften zufrieden war, wurde die zu schwache Leistung des Triebwerks bemängelt und die schlechte Längsstabilität, welche in der geringen Fläche des Seitenleitwerks begründet war, dies wiederum wegen des vorgesehenen Einsatzes des Flugzeugs aus Flugzeugkavernen. In 310 Flügen wurden mit diesem Flugzeug 130.37 Stunden geflogen. Das Flugzeug wurde nach den Versuchen von der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) zur Verschrottung freigegeben.
J-3003	FFA P-16 Mk. II		15.04.1957	25.03.1958	-	Dieses erste Vorserienflugzeug, das schon fast der geplanten Serie entsprach, absolvierte am 15.04.1957 seinen Erstflug. Die Maschine hatte grössere Treibstofftanks und war das erste Flugzeug mit dem stärkeren Triebwerk Armstrong Siddeley Sa-7 Sapphire mit einem Schub von 4990 Kilogramm. Sie hatte damit rund einen Drittel mehr Schub als die beiden Prototypen. Für die drei weiteren P-16 war ebenfalls dieses Triebwerk eingebaut worden (J-3004 und J-3005), respektive eingeplant (J-3006) gewesen. Die Werkserprobung förderte einige Probleme zu Tage. Weitere Testflüge folgten und führten 1958 nach 54 Verbesserungen zur Version P-16 Mk. III. Gemäss Wikipedia wurde die J-3003 jedoch noch mit P-16 Mk. II bezeichnet. In 102 Flügen wurden mit diesem Flugzeug J-3003 55.07 Stunden geflogen. Am 25.03.1958 stürzt auch diese Maschine wegen Materialermüdung an der Hydraulikpumpe als zweiter P-16 auch in den Bodensee ab. Der KTA-Testpilot Leutnant Jean Brunner kann sich über dem See bei Rorschach ebenfalls mit dem Schleudersitz retten. Kurze Zeit später wurde die Bestellung von 100 Stück storniert. Die Flugzeug der angedachten Serienfabrikation sollten den Entwicklungsstand P-16.05 aufweisen. Die Vorserienflugzeuge J-3003 bis J-3006 entsprachen noch nicht ganz diesem Entwicklungsstand und wurden als P-16 Mk. II, respektive P-16 Mk. III bezeichnet.
J-3004	FFA P-16 Mk. III	X-04	08.07.1959		-	Dieser P-16 wurde am 02.09.1957 als J-3004 fertiggestellt. Das zweite Vorserienflugzeug des P-16 trug bereits für die ersten Rollversuche die militärische Kennung J-3004. Bei Abbruch des P-16-Prestige-Projekts am 02.06.1958 war diese Maschine allerdings wegen des fehlerhaft konstruierten Hydraulik-Systems noch nicht flugtauglich. Selbst im Frühjahr 1959 absolvierte die Maschine noch immer als J-3004 nur Rolltests. Zu diesem Zeitpunkt hatte das Luftamt die zivile Zulassung noch nicht erteilt. Der Jet wurde zum schlussendlich doch noch flugtauglichen P-16 Mk. III umgebaut. Vor dem Erstflug erhielt er einen Tarnanstrich und am 16.04.1959 das zivile Kennzeichen HB-VAC und offenbar erst später, am 29.6.1959, die mit einem X ergänzte Immatrikulation X-HB-VAC. Um den P-16 international zu vermarkten, firmierten die beiden neu als P-16 Mk. III bezeichneten Jagdbomber J-3004 und J-3005 schliesslich unter ziviler Flagge.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						In 55 Flügen und 27.25 Flugstunden wurden vor allem der Matra-Raketenautomat, die Kanonen und Aussenlast-Konfigurationen getestet. Die J-3004 gelangte aber ohne Befestigungspunkte für Waffen an den Tragflächen zur Ablieferung. Der Amerikaner William «Bill» Lear jr. War der erste ausländische Pilot, der den P-16 flog. Im Mai 1979 wurde diese P-16 auf einem Spezial-Waggon der SBB vom Bahnhof Rorschach nach Dübendorf überführt. Pläne, die X-HB-VAC für das Verkehrshaus der Schweiz in Luzern herzurichten, zerschlugen sich – so wartete der Schneidbrenner auf das Flugzeug, es wurde im Juni 1980 verschrottet.
J-3005	FFA P-16 Mk. III	X-05	24.03.1960		-	Am 02.06.1958, als der Bundesrat das P-16-Projekt abschoss, war dieses dritte Vorserienflugzeug J-3005 erst zu 90 bis 95 Prozent fertiggestellt. Für diesen P-16 war die Kennung J-3005 zwar eingeplant, weil aber die Beschaffung bereits vor dem Erstflug vom 24.03.1960 storniert worden war, erhielt sie schliesslich nur die zivile Immatrikulation X-HB-VAD. Um den P-16 international zu vermarkten, firmierten die beiden umgebauten und neu als P-16 Mk. III bezeichneten Jagdbomber J-3004 und J-3005 schliesslich unter ziviler Flagge. In einem mit Schreibmaschine geschriebenen Dokument steht, dass «...die beiden Vorserienflugzeuge J-3003/4 noch die geplante Sandwichbauweise aufweisen, die jedoch bei den Vorserien Flugzeugen J-3005/6 durch Halbschalenkonstruktion mit teilweise konisch gewalzten Blechen ersetzt wurde.» Gemeint war die Bauweise der Flügel. Während die J-3003 und J-3004 noch mit den Sandwichflügel der beiden Prototypen ausgestattet war, kam bei der J-3005 sowie J-3006 der in 20'000 Mannstunden komplett neu entwickelte Dickblechflügel mit zum Teil konisch verjüngten Blechen und geringerem Gewicht zur Anwendung. An der J-3005 waren vier Aufhängepunkte an den Tragflächen verbaut, während die ersten zwei Vorserienflugzeuge mit nur zwei Waffenstationen an anderen Stellen ausgestattet wurden. Die spätere X-HB-VAD war als einziges FFA-Demonstrationsflugzeug mit Waffenstationen unter den Flügeln ausgerüstet. Der in Schiers (GR) im Prättigau geboren Bündner Testpilot Hans Bardill führte am 26.06.1960 in Friedrichshafen (D) den P-16 mit der Immatrikulation X-HB-VAD zum ersten Mal im Ausland vor. Jetzt unter der neuen Bezeichnung P-16 Mk. III für die stärker motorisierte Version mit dem Triebwerk Armstrong Siddeley Sa-7 Sapphire. Die Rückkehr nach Altenrhein war gleichzeitig der letzte Flug einer P-16. Dieses dritte Vorserienmuster flog insgesamt 7 Stunden 14 Minuten in 19 Flügen. Im Mai 1979 wurde dieser P-16 demontiert auf der Strasse nach Dübendorf überführt und ist am 08.08.1980 offiziell an das FLIEGER FLAB MUSEUM übergeben worden, wo der Jet hervorragend restauriert als X-HB-VAD noch heute (2021) ausgestellt ist.
J-3006	FFA P-16		Nie geflogen	-	-	Am 02.06.1958, als der Bundesrat das P-16-Projekt abschoss, war die J-3006 als viertes und letztes Vorserienflugzeug erst zu 45 Prozent, also nicht ganz zur Hälfte fertiggestellt. Am 13.06.1958 fällt KTA-Chef, Oberstbrigadier René von Wattenwyl, den Entscheid, die J-3006 nicht mehr fertig bauen zu lassen und als Ersatzteilsender für die restlichen Flugzeuge zu verwerten. Was nicht verwendet werden konnte, wurde verschrottet. Die vier noch vorhandenen P-16 gingen mit allen Zubehöerteilen gratis ins Eigentum der FFA über.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3001 bis J-3066	Northrop F-5E Tiger II	-	10.10.1978	aktiv	66	Die Kennung J-3006 wurde dem zu Folge nie auf diesem nicht fertig gestellten Jet aufgemalt. Vom 12.08.1974 bis 21.09.1974 konnten zwei F-5E Tiger II der US Air Force von vier Schweizer Piloten, die vorher in den USA auf das Flugzeug umgeschult wurden, in der Schweiz getestet werden. Nach eingehender Erprobung konnte der Bundesrat dem Parlament am 27.08.1975 eine Botschaft für die Beschaffung von 72 Flugzeugen (66 F-5E und 6 Doppelsitzer F-5F) unterbreiten. 1976 bewilligte das Parlament die Beschaffung. Die Bestellung dieser ersten 66 F-5E und 6 F-5F erfolgte über die US Air Force, welche sie im Haushaltsbudget 1976 platzierte. Somit erhielten die Maschinen US Air Force Kennungen. Diese Kennungen wurden nie auf den Fliegern angebracht, sie waren rein administrative Kennungen. Die erste F-5E J-3001 erhielt beispielsweise die Kennung 76-1526 (76 für das Haushaltsjahr 1976, und 1526 als fortlaufende Nummer). Bereits am 22.08.1978 landete um 14.30 Uhr eine aus Sacramento, Kalifornien kommende Lockheed C-5A Galaxy mit den ersten sechs in den USA produzierten und montierten F-5 Tiger II (vier F-5E und zwei F-5F) an Bord in Emmen (LU). Insgesamt wurden dreizehn F-5E Tiger II (J-3001 bis J-3013) in den USA hergestellt. Sie wurden auf dem Werkflugplatz der Northrop Corporation im kalifornischen Hawthorne eingeflogen und gelangten danach in ihre Hauptkomponenten zerlegt auf dem Luftweg in die Schweiz. Am gleichen Tag, dem 22.08.1978 wurde der erste beim Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG) aus angelieferten Kits endmontierte F-5E Tiger II mit der Kennung J-3014 blumengeschmückt mit seinem Roll-out präsentiert. Der Erstflug eines Schweizer Tigers erfolgte am 29.08.1978 in Emmen. Die F-5E sind mit zwei 20-mm-Maschinenkanonen Pontiac (Colt-Browning) M39A2 mit je 280 Schuss Munition bewaffnet und an zwei LAU-100-Startschienen kann je ein infrarotgesteuerter Kurzstrecken-Luft-Luft-Lenkflugkörper Ford/Raytheon AIM-9P Sidewinder mitgeführt werden. Am 10.10.1978 konnte das erste Einsitzerflugzeug (J-3014) der Truppe übergeben werden und am 30.10.1979 wurden die ersten 30 Tiger in Meiringen offiziell übernommen und als operativ einsatzbereit gemeldet werden. Die Piloten der Fliegerstaffeln 11 und 18 präsentierten sich an diesem Tag auf dem Militärflugplatz Meiringen vor ihren neuen Flugzeugen. Am 09.04.1981 wurde der Luftwaffe mit der J-3066 der letzte F-5E der ersten Serie übergeben. Von den Flugzeugen der zweiten Serie unterscheiden sich die ersten Tiger vor allem durch die ursprünglich schwarzen Nasen. Mitte der 1980er-Jahre wurden diese Tiger modifiziert und auf den Stand der zweiten Serie gebracht. Dazu wurden sie mit vergrößerten Leading Edge Extensions (LEX) und der abgeflachten Nase (Shark Nose, «Haifisch-Nasen») nachgerüstet. Das amerikanische Department of the Navy kaufte am 10.08.2002 32 gebrauchte F-5E Tiger II in der Schweiz ein, die alle von 2003 bis 2007 ausgeliefert und bis Juni 2008 als F-5N vor allem bei den Aggressor-Staffeln der US Navy in Dienst gestellt werden sollten. Die demontierten Maschinen wurden von C-130T Hercules Transportern der Navy Reserve paarweise in Emmen abgeholt und zum Northrop-Grumman-Werk in St. Augustine, Florida gebracht. Der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						letzte dieser Abholflüge fand am 26.10.2007 statt. Bei Northrop-Grumman fand eine komplette Überholung einschliesslich des Austauschs von Strukturteilen und weiterer Modifikationen statt. Einige der Schweizer F-5E wurden mit einer neuen Bugsektion zu Doppelsitzern F-5F umgebaut. Neben der Staffel VFC-13 in Fallon im Westen Nevadas, die ihre erste F-5N am 16. März 2004 übernahm, werden zwei weitere Staffeln mit den überholten F-5E aus der Schweiz ausgestattet. Ein Dutzend gehen zur Marine-Corps-Einheit VMFT-401 «Sniper» in Yuma, Arizona und etwa ein Dutzend Flugzeuge zur VFC-111 «Sundowners» in Key West, Florida. Später wurden von den USA in einem zweiten Los noch weitere 12 Schweizer F-5E Tiger II gekauft, so dass schliesslich insgesamt 44 Tiger für \$ 50 Millionen an die U.S. Navy gingen. Die letzte dieser Maschine, ein Einsitzer F-5N Tiger II, wurde der Navy am 29.04.2009 in St. Augustine mit einer Zeremonie übergeben. Die pro F-5 bei Northrop Grumman innert fünf Monaten überholten und modifizierten Flugzeuge sollten bei der Navy gemäss Planung bis 2015 weiterfliegen. Am 09.07.2004 übergab der Schweizer Bundesrat Samuel Schmid auf dem Fliegerhorst Nittner in Graz-Thalerhof (Steiermark) die ersten vier gebrauchten F-5E Tiger II an das Österreichische Bundesheer. Österreich erhielt damit als erstes Land Schweizer Kampfflugzeuge. Das Nachbarland mietete insgesamt 12 F-5E für vier Jahre, um die Luftraumüberwachung nach der Ausmusterung ihrer 24 im Jahr 1988 gelieferten Saab J 35Oe Draken und bis zum Eintreffen der bestellten 15 brandneuen Eurofighter zu überbrücken. Sie wurden dem auf dem Fliegerhorst Nittner stationierten 2. Überwachungsgeschwader zugeteilt. Für diesen Einsatz erhielten die Maschinen österreichische Hoheitszeichen, behielten aber den Sichtschutz und die Schweizer Kennungen. Die Leihflugzeuge wurden noch in der Schweiz auf die österreichischen Bedürfnisse modifiziert und erhielten einen ILS-Empfänger, eine VHF-Funkanlage sowie das Satellitennavigationsgerät Garmin GPSMAP 295. Mit der offiziellen Beendigung der Luftraumüberwachung am 30.06.2008 endete der Einsatz der schweizerischen F-5E in Österreich. Die Maschinen wurden der Schweiz zurück gegeben. Der Bundesrat hat am 30.11.2011 beschlossen, die veralteten F-5 Tiger II durch 22 Saab Gripen E zu ersetzen, aber das Schweizer Stimmvolk lehnte am 18. Mai 2014 die Beschaffung ab. Nach der Auflösung der Tiger-Milizverbände per Ende 2017 wurde Emmen Hauptbasis für den F-5-Flugbetrieb. Die Tiger-Staffeln 6 und 19 stehen seither als Service-Staffeln weiterhin im Dienst der Luftwaffe, während die Staffel 8 Ende 2017 aufgelöst wurde. Mit der Armeebotschaft 2018 beantragte der Bundesrat am 14.02.2018 die Ausserdienststellung von nicht mehr benötigten Waffensystemen oder Teilen davon. Dazu gehören 27 der zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen 53 F-5 Tiger Kampfflugzeuge. Sie sollen von der Armee ausser Betrieb genommen und verkauft werden, wobei fünf Stück davon (4 F-5E und 1 F-5F) an Museen abgegeben werden. Die verbleibenden 26 Flugzeuge sollen zur Entlastung der F/A-18 Hornet von Nebenaufgaben weiterhin eingesetzt werden, insbesondere für die Zieldarstellung im Training, beispielsweise beim Luft-Luft-Kanonenschiesstraining auch als «Zug-Pferde» für den Zielsack, auf den die F/A-18 Hornet Piloten in einem Schiesssektor

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						über dem Dammastock (UR) mit ihren Bordkanonen schiessen, als Träger des neuen VISTA-6-Störsenders und für die Überwachung der Radioaktivität, wofür die Tiger in den 1960er-Jahren mit Höhenluftfiltern (EKUR) ausgerüstet wurden, oder für die Patrouille Suisse. Anfangs Oktober 2025 wurde in der hochalpinen Forschungsstation Jungfrauoch auf 3580 Meter Höhe vom Bundesamt für Gesundheit (BAG) eine modernisierte Messstation für Radioaktivität eingeweiht. Sie ersetzte die Messflüge der Tiger-Flotte. Die ab 2020 noch verbleibenden 26 Tiger F-5 sind allerdings nur noch tagsüber und bei guten Sichtverhältnissen als Serviceflugzeug einsetzbar. Gegen einen modernen Gegner wären sie chancenlos. Die Tiger sind nicht mehr bewaffnet und dienen in erster Linie noch als Sparringspartner im Luftkampftraining der F/A-18-Piloten. Am 07.04.2020 unterschrieb das amerikanische Department of the Navy einen weiteren, mit dem Bundesamt für Rüstung Armasuisse ausgehandelten Kaufvertrag für nochmals 22 (von den oben erwähnten 27) ausgemusterte Schweizer F-5 Tiger II zum Preis von 32,4 Millionen Franken. Es handelte sich dabei um 16 F-5E und 6 F-5F. Am 23.02.2021 gingen «Nutzen und Gefahr» (OR-Vertragsklausel) für diese gemäss Kaufvertrag in Emmen eingelagerten Maschinen auf die US Navy (USN) über und im Juni 2021 erfolgte der Eingang des Verkaufsbetrags. Die Maschinen werden später durch die Navy in Teillieferungen abgeholt. Die USN hat mit diesen Tiger-Jets noch einiges vor. Sie werden modernisiert, um als F-5N noch lange in der Aggressor-Rolle eingesetzt zu werden. Am 05.08.2022 wird bekannt, dass die RUAG diese 22 F-5 im Rahmen des Projektes «Artemis» auch weiterhin unterhalten wird. Als Subunternehmen übernimmt sie Instandstellungsarbeiten an den Tiger und ihren J-85 Triebwerken. RUAG hat einen entsprechenden Vertrag mit Tactical Air Support (Tactical Air) unterzeichnet, welche die F-5 für die US Navy betreibt. Nach ihrem Flug über den Atlantik startete am Freitag, 15.03.2024, im irischen Shannon eine Lockheed KC-130J Hercules der United States Marines mit Ziel Emmen (LU), um rund vier Jahre nach dem Kauf einen ersten von diesen 22 Tiger-Kampfjets abzuholen. Am Samstag, 16.03.2024 wurde der F-5E Tiger II J-3052 in den Frachter verladen, der am Montag darauf zum Rückflug in Richtung Jacksonville, Florida, startete. Die weiteren Flugzeuge werden im Laufe der kommenden Jahre übergeben. Insgesamt hat die USA also von der Schweiz 66 Tiger II zurück gekauft, nämlich 60 F-5E und 6 F-5F (Stand 2024). Die US Navy nutzt die übernommenen Tiger als Zieldarstellung zu Trainingszwecken («Red Air»-Einsätze) und plant, sie zuverlässig und kosteneffizient bis über das Jahr 2040 hinaus zu betreiben. Am 16.02.2022 gab Verteidigungsministerin Viola Amherd am Rande ihrer Präsentation der Armeebotschaft 2022 den Medien die Absicht bekannt, dass der Flugbetrieb der F-5-Tiger-Flotte im Jahr 2025 eingestellt werde. Bis dahin habe man auch noch Zeit, sich zu überlegen, ob und wie es mit der Kunstflugstaffel «Patrouille Suisse» weitergehen soll. Doch am 02.06.2022 beschloss der Ständerat, die Patrouille-Suisse-Tiger weiter zu betreiben. Auch der Nationalrat hat in der Folge beschlossen, dass die Tiger nicht 2025 ausser Dienst gestellt werden sollen. Am 15.03.2024 bestätigte Divisionär Peter «Pablo» Merz, der Kommandant der Schweizer Luftwaffe, in einem Interview mit Radio SRF die Absicht des VBS, die F-5 Tiger Ende 2027 definitiv auszumustern. Die Kommissionen des Parlaments müssen allerdings auch diese neu geplante Ausserdienststellung noch genehmigen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Mit der Armeebotschaft 2025 beantragte der Bundesrat am 27.02.2025 erneut die vollständige Ausserdienststellung der F-5-Tiger-Flotte bis spätestens Ende 2027. Mit 22 gegen 20 Stimmen bei 2 Enthaltungen hat sich nach dem Nationalrat in der Folge der Ständerat am 17.09.2025 relativ knapp ebenfalls für die Ausserdienststellung der F-5E/F Tiger II gemäss Bundesbeschluss ausgesprochen. Das Aus für die Patrouille Suisse per Ende 2027 ist damit auch besiegelt, die Ära des Schweizer Jet-Kunstflugteams geht zu Ende. Noch nie hat ein Kampfflugzeug in der Schweizer Luftwaffe so viele Jahre gedient wie der F-5 Tiger II und dabei kein eigentliches Kampfwertsteigerungsprogramm (KAWEST) durchlaufen. Und der Tiger ist das sicherste Kampfflugzeug, welches je in der Schweizer Luftwaffe geflogen ist. Der Absturz des Kommandanten der Fliegerstaffel 11, Hauptmann Rudolf Hochuli, mit dem F-5E J-3059 vom 09.11.1982 bei Ringoldswil am Thunersee, ist in 45 Einsatzjahren (Stand 2023) der einzig tödlich verlaufende Unfall.
J-3001	Northrop F-5E Tiger II	L.1001	19.04.1979	24.10.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1526 Am 09.12.1977 startet diese Maschine in Palmdale (USA) als zweiter Schweizer Tiger zum Erstflug. In diese F-5E wurden anstelle einer Kanone verschiedene Spezialmessgeräte eingebaut. Der Tiger erhielt eine Sonderbemalung mit orangefarbenen Bereichen plus schwarz-weißen Test-Symbolen, auf der linken Rumpfsseite vor dem Cockpit einen aufgemalten Tiger-Kopf und wurde so von der GRD für ihre Versuche verwendet. 1981 nimmt die J-3001 (wieder in der Standardbemalung) mit Major Walter «Spywa» Spychiger, Testpilot GRD als Verbandsführer in Schweden am Lenk Waffen- und Kanonenschüssen «VIDSEL 81» teil. Mit der Ausserdienststellung der Hunter 1994 begann bereits im darauffolgenden Jahr mit dem F-5E Tiger II J-3001 die Erprobung der gleichen Zielschleppausrüstung, wie sie zuvor an den zehn Huntern F Mk 58 J-4101 bis J-4110 für das Luft-Luft-Kanonenschiesstraining am Dammastock verwendet wurde. Daraus resultierte der Entscheid, vier F-5E in Patrouille-Suisse-Farben für diesen Einsatz zu konfigurieren. An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3002	Northrop F-5E Tiger II	L.1002	07.02.1979	24.03.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1527 Am 19.10.1977 rollte diese Maschine in Palmdale (USA) als erster Schweizer Tiger von der Montagestrasse. Dieser Tiger wurde 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3003	Northrop F-5E Tiger II	L.1003	27.12.1978	30.11.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1528 Dieser Tiger hat in der Schweiz im Herbst 2001 als einziger Schweizer F-5 von der Marketingagentur Hostetter auf eigene Kosten ein «Tigerfell» und den Namen «Sinacat» erhalten. Er

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						diente so als Botschafter der vier Armeesportanlässe. 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3004	Northrop F-5E Tiger II	L.1004	12.10.1978	12.08.2008	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1529 Dieser Tiger erhielt am Bug auf der linken Seite temporär ein attraktives Gemälde mit der folgenden Beschriftung in Grossbuchstaben: TIGER FAREWELL / INTERLAKEN / YOUR TIME IS OVER, 31.12.1999 ! Vom 28.09.2004 bis am 30.6.2008 wurde der Kampffjet zusammen mit elf weiteren F-5E an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Der Tiger wurde nach dem Einsatz in Österreich bei der Schweizer Luftwaffe liquidiert und der RUAG Aviation in Emmen zur weiteren Disposition abgegeben. Die Maschine ging schliesslich via RUAG an einen zivilen Betreiber in den USA, ebenso die J-3014 .
J-3005	Northrop F-5E Tiger II	L.1005	30.11.1978	30.01.2017	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1530 Vom 08.07.2004 bis 2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 31.10.2024 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 18.11.2024 wurde die J-3005 mit der Lockheed KC-130J Hercules vom US Marine Corps (USMC) mit der Military Serial 169229 und dem Code QH auf dem Seitenleitwerk via den Azoren in die USA überflogen.
J-3006	Northrop F-5E Tiger II	L.1006	11.12.1978	08.07.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1531 Mit diesem Tiger absolvierte der Autor des auf den ersten Seiten dieser Liste vorgestellten Buches «Ready to Fight» mit dem Untertitel «Der Schweizer Raumschutzzäger F-5E Tiger II», Oberst a D Beat Neuenschwander schon zehn Tage nach Beginn des Umschulungskurses, am 08.03.1979 seinen ersten Alleinflug auf dem F-5E Tiger II durch. 2002 wurde der Kampffjet an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3007	Northrop F-5E Tiger II	L.1007	18.01.1979	18.01.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1532 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3008	Northrop F-5E Tiger II	L.1008	25.01.1979	25.05.2007	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1533 Diese Maschine wurde an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Als F-5N erhielt der Kampffjet von Northrop-Grumman die Nummern SP0032 / 761533 zugeteilt, wobei die erste vermutlich eine neue, respektive zweite Werknummer nach erfolgtem Umbau und Letztere die neue Kennung ist. Sie entspricht in leicht abgewandelter Form der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						von der USAF zugeteilten Nummer. Bei der auf den F-5N aufgemalten Kennung wurde einfach nur auf den Bindestrich verzichtet. Seit dem 30.04.2015 «bewacht» ein Tiger mit der falschen Kennung J-3008 als «Gate Guard» den Eingang des Militärflugplatzes Meiringen. Die F-5 wurde allerdings in einem fünf Jahre dauernden Projekt aus dem Rumpf des Tiger-Einsitzers J-3099, der während einigen Jahren für Tests als sogenannte Bruchzelle, respektive Ermüdungszelle diente, und dem Flügel eines ausgemusterten Doppelsitzers F-5F zusammengebaut.
J-3009	Northrop F-5E Tiger II	L.1009	13.03.1979	30.09.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1534 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3010	Northrop F-5E Tiger II	L.1010	07.02.1979	28.11.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1535 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3011	Northrop F-5E Tiger II	L.1011	07.03.1979	07.03.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1536 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3012	Northrop F-5E Tiger II	L.1012	14.03.1979	02.02.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1537 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3013	Northrop F-5E Tiger II	L.1013	30.03.1979	21.05.1981	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1538 Erster Tiger-Absturz am 21.05.1981 zwischen 08.40 und 08.45 Uhr im Gelände auf der Alp Fromatt (BE) nach einem Zusammenstoss anlässlich einer Luftkampf-Übung im Raum Niesen mit der Mirage IIIS J-2323, die im Dorf Zweisimmen (BE) ebenfalls abstürzte. Die beiden Piloten haben sich mit dem Schleudersitz abgeschossen und überlebten, doch eine Bewohnerin von Zweisimmen kam ums Leben und zwei weitere wurden verletzt, als die Trümmer der Mirage auf ihr Haus stürzten. Die Kennung J-3013 kam aber später noch zu neuen Ehren: Mitglieder des «Fokker-Teams» haben den J-3096 im Februar und März 2012 für eine neue Aufgabe als «Gate Guard» des FLIEGER FLAB MUSEUMs in Dübendorf (ZH) aufbereitet und ihn mit Klebefolien in die Patrouille-Suisse-Farben versetzt. Sie haben ihm in dieser neuen Funktion die (falsche) Kennung J-3013 gegeben.
J-3014	Northrop F-5E Tiger II	L.1014	10.10.1978	12.08.2008	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1539 Am 22.08.1978, kurz nach der erstmaligen Landung einer Lockheed C-5A Galaxy auf dem Militärflugplatz Emmen – sie brachte die ersten vier in den USA gebauten F-5E und zwei F-5F in die Schweiz – wurde dieses Flugzeug als erster im Eidgenössischen Flugzeugwerk

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Emmen endmontierter Tiger aus der Montagehalle gezogen und blumengeschmückt präsentiert. Genau eine Woche später startete der Jet zum ersten Flug. Am 10.10.1978 konnte die J-3014 dann als erstes Einsitzerflugzeug der Truppe übergeben werden. Vom 13.12.2005 bis 2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Dieser Tiger wurde nach dem Einsatz in Österreich bei der Schweizer Luftwaffe liquidiert und der RUAG Aviation in Emmen zur weiteren Disposition abgegeben. Die Maschine ging schliesslich via RUAG an einen zivilen Betreiber in den USA, ebenso die J-3004.
J-3015	Northrop F-5E Tiger II	L.1015	21.02.1979	27.04.2017	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1540 Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 10.07.2025 wurde die Übernahme abgeschlossen und tags darauf, am 11.07.2025, war die Abholung geplant. Am 14.07.2025 wurde die J-3015 schliesslich mit einer aus Prag (Tschechien) kommenden Lockheed KC-130T Hercules von den US Marines mit der Military Serial 166473 und dem Code QH auf dem Seitenleitwerk ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) via den Azoren in die USA überflogen.
J-3016	Northrop F-5E Tiger II	L.1016	26.30.1979	28.02.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1541 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3017	Northrop F-5E Tiger II	L.1017	04.04.1979	22.01.1987	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1542 Absturz am 22.01.1987 bei Lumbrein (GR) während dem Flugdienst UeG, LK 40-43. Eine Patrouille Tiger, die einen Luftkampf «einer gegen einer» durchzuführen hatte, startete um 14.02 Uhr in Emmen (LU). Im Verlauf der Luftkampfübungen kollidierten die beiden Flugzeuge praktisch frontal miteinander. Der linke Flügel des Flugzeugs J-3017 erwischte die linke Höhenflosse des Tigers J-3071. Die Höhenflosse wurde vollständig abgetrennt, der betroffene Flügel in drei Teile gerissen. Beide Maschinen waren augenblicklich unsteuerbar. Leutnant Rolf Walser, Pilot der J-3071 wurde schwer verletzt. Beide Piloten betätigten den Schleudersitz.
J-3018	Northrop F-5E Tiger II	L.1018	18.05.1979	18.11.1981	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1543 Absturz am 18.11.1981 um 15.35 Uhr bei Moutier (BE), «Combe du Pont» nach einer Kollision mit der Mirage IIIS J-2320. Beide Piloten konnten sich mit dem Schleudersitz retten.
J-3019	Northrop F-5E Tiger II	L.1019	30.05.1979	19.05.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1544 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3020	Northrop F-5E Tiger II	L.1020	06.07.1979	17.12.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1545 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3021	Northrop F-5E Tiger II	L.1021	16.07.1979	16.09.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1546

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3022	Northrop F-5E Tiger II	L.1022	31.07.1979	13.08.2003	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1547 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Der Kampffjet kam dann neu mit der Kennung 761547 als «06» im Aggressoren-Anstrich beim USMC zum Einsatz.
J-3023	Northrop F-5E Tiger II	L.1023	11.09.1979	28.10.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1548 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3024	Northrop F-5E Tiger II	L.1024	20.09.1979	04.05.2007	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1549 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3025	Northrop F-5E Tiger II	L.1025	19.10.1979	13.11.2007	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1550 An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) als letzte Maschine abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3026	Northrop F-5E Tiger II	L.1026	31.10.1979	02.05.2003	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1551 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) als erste Maschine abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Der Kampffjet kam dann neu mit der Kennung 761551 als «06» im Aggressoren-Anstrich bei der USN zum Einsatz.
J-3027	Northrop F-5E Tiger II	L.1027	21.11.1979	24.06.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1552 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3028	Northrop F-5E Tiger II	L.1028	14.11.1979	04.07.1996	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1553 Versuchsweise wurde diesem Tiger und beim J-3051 im April 1986 zur Täuschung des Gegners auch ein Cockpit auf der Rumpfunterseite aufgemalt. Als sich der Pilot und Fluglehrer Hauptmann S. vom UeG, Fl St 1 am 04.07.1996 mit seinem Tiger in Rückenlage befand, löste sich sein Schleudersitz selbstständig aus. Der Pilot verletzte sich leicht, während der F-5E abstürzte und bei Schänis (SG) kurz vor 11 Uhr in unmittelbarer Nähe eines Kinderspielplatzes zerschellte. Glücklicherweise kamen am Boden keine Menschen zu Schaden. Die Unfalluntersuchung zeigte, dass bei dem um 180 Grad gedrehten

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Sitz die Auslösegriffe allein durch das Eigengewicht in die Auslösestellung schwenken konnten. Das Schleudersitzsystem der Tiger-Flotte musste erneut modifiziert werden. Im Jahr 1993 hatte die Herstellerfirma bereits einen Umbau des Schleudersitzes vorgenommen. Danach genügten lediglich zwei bis achteinhalb Kilogramm, um die Auslösegriffe zu entriegeln.
J-3029	Northrop F-5E Tiger II	L.1029	30.01.1980	18.11.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1554 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3030	Northrop F-5E Tiger II	L.1030	08.02.1980	21.03.2017	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1555 Vom 08.07.2004 bis 2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Am 07.04.2020 wurde die J-3030 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 04.09.2025 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 08.09.2025 landete eine Hercules der United States Navy, die C-130T mit der Military Serial 164597 in Emmen, um die J-3030 abzuholen. Die Hercules wurde später entladen und tags darauf, am 09.09.2025, verliess sie Emmen mit dieser F-5E als Fracht um ca. 11 Uhr wieder Richtung Reykjavik.
J-3031	Northrop F-5E Tiger II	L.1031	13.02.1980	14.01.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1556 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3032	Northrop F-5E Tiger II	L.1032	22.02.1980	27.08.2004	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1557 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 13.02.2004 erfolgte der Überflug zum Militärflugplatz Emmen (LU) für Abgabe an die Navy. 2005 mit einer C-130 ab Emmen abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3033	Northrop F-5E Tiger II	L.1033	15.04.1980	20.05.2020	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1558 Vom 08.07.2004 bis am 30.6.2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Anlässlich des letzten WKs der «Escadrille d'aviation 6» mit der F-5 erhielt diese Maschine am 27.04.2017 eine Sonderbemalung mit dem Staffelnabzeichen am Seitenleitwerk und dem Badge der Fliegerstaffel 6 am Bug. Am 02.05.2017 wurde die Maschine anlässlich der Fahnenübergabe erstmals präsentiert und am 04.05.2017 erfolgte der Erstflug des Tigers mit dieser neuen Bemalung.
J-3034	Northrop F-5E Tiger II	L.1034	13.03.1980	24.08.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1559 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3035	Northrop F-5E Tiger II	L.1035	30.04.1980	18.02.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1560 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Der Kampffjet wurde in den USA dem Fighter Squadron Composite (VFC) 111 «Sundowners» zugeordnet, welche auf der Naval Air Station (NAS) Key West, Florida stationiert ist. Der F-5N trug nach der Modifikation einen Tarnanstrich in drei verschiedenen Brauntönen. Auf dem Seitenleitwerk wurde dem «Aggressor-Jet» ein roter Sowjet-Stern aufgemalt.
J-3036	Northrop F-5E Tiger II	L.1036	14.05.1980	11.02.2017	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1561 Vom 29.04.2005 bis 2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Als erste F-5E wurde die J-3036 nach dem Rückbau am 26.11.2008 in Payerne der Schweizer Luftwaffe wieder zurückgegeben. Zum Abschied des Flugplatzkommandos 14 vom Militärflugplatz Sion präsentierte diese Einheit während dem letzten Miliz-WK am 25.01.2017 anlässlich einer kleinen Zeremonie diesen Tiger mit ihrem Abzeichen mit den beiden Schlössern auf dem Leitwerk. Der erste WK der Fliegertruppen fand in Sion 1952 statt. Am 07.04.2020 wurde der Kampffjet an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 23.01.2025 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 29.01.2025 wurde der F-5E von einer C-130T der United States Navy mit der Kennung 164998 auf dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeholt und in die USA geflogen.
J-3037	Northrop F-5E Tiger II	L.1037	17.04.1980	18.08.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1562 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3038	Northrop F-5E Tiger II	L.1038	09.05.1980	05.09.2017	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1563 Mit diesem Tiger absolvierte der Autor des auf den ersten Seiten dieser Liste vorgestellten Buches «Ready to Fight» mit dem Untertitel «Der Schweizer Raumschutzzäger F-5E Tiger II», Oberst a D Beat Neuenschwander, am 13.06.2001 anlässlich einer Sparringspartner-Mission mit zwei F-5E gegen vier F/A-18 Hornet seinen letzten Tiger-Flug durch. Vom 02.11.2004 bis 2008 wurde der J-3038 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. 2013 erhielt dieser Tiger als Sonderbemalung auf dem Seitenleitwerk zu ihrem 75-jährigen Jubiläum gross das Abzeichen der Fliegerstaffel 19 aufgemalt. Die Malerarbeiten an der J-3038 fanden vom 03.06.2013 bis 07.06.2013 statt. Der Erstflug mit dieser Sonderbemalung erfolgte am 20.06.2013. Der J-3038 hatte 2018 sein Flugstundenpotential aufgebraucht und flog danach nicht mehr. In der letzten Mai-Woche 2021 wurde dieser Tiger – noch immer mit der attraktiven FI St 19-Sonderbemalung von 2013 – beim Flugplatzkommando Emmen (LU) demontiert und am 28.05.2021 per Strassentransport nach Payerne (VD) verschoben. Dort wurde er wieder zusammengebaut und ab Sommer-RS 2021 von der Flieger Schule 81 (FI S 81) auf dem Militärflugplatz Payerne im Hangar Failloubaz (Seite Yverdon) für Unterrichtszwecke verwendet.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die FI S 81 stellt die Grundausbildung der Kader und der Truppe der Flieger- und Flugplatzformationen mit Ausnahme der Piloten sicher.
J-3039	Northrop F-5E Tiger II	L.1039	21.05.1980	15.04.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1564 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3040	Northrop F-5E Tiger II	L.1040	25.06.1980	27.08.2003	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1565 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Der Kampffjet kam dann neu mit der Kennung 761565 als «22» im Aggressoren-Anstrich bei der USN zum Einsatz. Am 31.05.2023 ist die F-5N bei Key West (Florida) abgestürzt.
J-3041	Northrop F-5E Tiger II	L.1041	02.06.1980	08.02.2017	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1566 Vom 16.03.2005 bis 2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 18.06.2025 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 16.07.2025, war die Abholung geplant. Am 17.07.2025 wurde die J-3041 schliesslich mit einer Lockheed KC-130T-30 Hercules von der US Navy mit der Military Serial 164598 und dem Code JW auf dem Seitenleitwerk ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) via Shannon (Irland) in Richtung USA überflogen.
J-3042	Northrop F-5E Tiger II	L.1042	18.06.1980	10.04.1987	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1567 Beim Landeanflug nach einer Abfangübung vom 10.04.1987 touchierte der Jungpilot Wm W. vom UeG, FI St 1 bei schlechten Wetterbedingungen zwei Bäume, wonach die beiden Triebwerke nur noch zehn Prozent Schub lieferten. Der Pilot entschloss sich zum Schleudersitzabschuss. Er landete unverletzt in einem Wald. Der führerlose Tiger kippte ab und bohrte sich um 14.05 Uhr südöstlich von Bauma (ZH) in einen bewaldeten Abhang.
J-3043	Northrop F-5E Tiger II	L.1043	03.07.1980	27.04.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1568 Der Tiger wurde bereits am 01.12.2004 ausser Dienst gestellt, offiziell dann am 27.04.2006. An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Der Kampffjet kam dann neu mit der Kennung 761568 «rote 12» im grau-hellgrau-weissen Aggressoren-Anstrich bei der USN zum Einsatz und wurde in den USA dem VFC-13 auf der NAS Fallon in Nevada zugeordnet, wie ein Foto vom 28.09.2015 von Christoph Kugler zeigt.
J-3044	Northrop F-5E Tiger II	L.1044	18.07.1980	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1569
J-3045	Northrop F-5E Tiger II	L.1045	31.07.1980	18.03.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1570 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3046	Northrop F-5E Tiger II	L.1046	14.08.1980	31.03.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1571 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3047	Northrop F-5E Tiger II	L.1047	27.08.1980	15.06.2007	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1572 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3048	Northrop F-5E Tiger II	L.1048	21.08.1980	15.08.1984	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1573 Absturz am 15.08.1984 um ca. 10.50 Uhr beim Militärflugplatz Meiringen (BE) nach einem Antilärmstart. Der Pilot, Oblt Markus Henzi von der FI St 13 bemerkte kurz nach dem Start einen sinkenden Flugvektor, der ihn veranlasste, kurz vor der Kollision mit einem bewaldeten Felsvorsprung und nach dem touchieren der Tannenwipfel, den Schleudersitz zu bestätigen. Der Tiger zerschellte neben einer Starkstromleitung gleich neben dem Flugplatzgelände, der Pilot kam unverletzt etwa 30 Meter neben dem Wrack zu Boden.
J-3049	Northrop F-5E Tiger II	L.1049	08.09.1980	10.07.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1574 Den F-5 zierte eine Zeit lang auf der linken Seite am Rumpf hinter dem Cockpit ein Gemälde mit einem Tiger und dem folgenden Text: «Goodbye Turtmann 2003». Auf der rechten Seite zierte am Bug ein Gemälde mit einem Tiger als Tier und als Flugzeug und der Text «FI Kp 20» die Maschine. An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3050	Northrop F-5E Tiger II	L.1050	10.10.1980	25.09.2003	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1575 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3051	Northrop F-5E Tiger II	L.1051	10.11.1980	20.05.2005	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1576 Versuchsweise wurde diesem Tiger und beim J-3028 im April 1986 zur Täuschung des Gegners auch ein Cockpit auf der Rumpfunterseite aufgemalt. 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3052	Northrop F-5E Tiger II	L.1052	13.11.1980	01.05.2012	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1577 Vom 26.08.2004 bis am 30.6.2008 wurde diese Maschine an das österreichische Bundesheer ausgeliehen. Während ihres Einsatzes kam es zu einem Zwischenfall: Am 18.06.2007 landete der 39-jährige Major Gerhard Huber, stellvertretender Staffelkommandant, nach einem

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Funktionstestflug mit eingefahrenem Fahrwerk auf dem Flughafen Graz-Thalerhof. Die Schäd- den hielten sich in Grenzen, der österreichische Pilot entstieg dem Jet unverletzt. Am 07.04.2020 wurde der J-3052 als einer von insgesamt 22 Tiger-Kampffjets an das ameri- kanische Department of the Navy zurückverkauft. Am 13.02.2024 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 05.03.2024 war die Abholung mit einer C-130 geplant. Nach ihrem Flug über den Atlantik startete schliesslich am Freitag, 15.03.2024, im irischen Shannon eine Lockheed KC-130J Hercules der United States Mari- nes mit Ziel Emmen (LU), um rund vier Jahre nach dem Kauf den J-3052 als ersten von die- sen 22 Maschinen abzuholen. Am Samstag, 16.03.2024 wurde der Tiger in den Frachter ver- laden, der am Montag darauf zum Rückflug in Richtung Jacksonville, Florida, startete.
J-3053	Northrop F-5E Tiger II	L.1053	10.12.1980	13.09.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1578 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3054	Northrop F-5E Tiger II	L.1054	11.11.1980	02.02.2007	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1579 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3055	Northrop F-5E Tiger II	L.1055	21.10.1980	10.08.2007	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1580 Der Tiger J-3055 wurde für die zweite Schiesskampagne der FF Trp im Frühling 1981 in Vid- sel (Schweden) als BAMF-Flugzeug mit einer speziellen Telemetrie-Ausrüstung versehen, um alle Parameter des scharfen Schusses mit Sidewinder-Lenk Waffen minutiös auswerten zu können. Aus diesem Grund fehlte eine der beiden Bordkanonen bei diesem F-5E Tiger II. Auf der rechten Seite war das Abzeichen des Raketenversuchsgeländes RFN Vidsel aufgemalt. Dieser Tiger war auch 1986 bei der dritte Lenk Waffen-Schiessversuchskampagne in Vidsel als einer von zwei F-5E wieder mit dabei. Der Kampffjet wurde nach seiner Dienstzeit an das amerikanische Department of the Navy verkauft, am 10.08.2007 an Bord einer Transportmaschine vom Typ Lockheed C-130 Her- cules der US Navy ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) in die USA überflogen. Der Tiger J-3055 wurde als vorletzte Maschine abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und zum Doppelsitzer umgebaut. Der Jet wurde danach mit F-5F Tiger II bezeichnet, erhielt einen komplett schwarzen Anstrich und wurde in den USA dem VFC-13 auf der NAS Fallon in Nevada zugeordnet.
J-3056	Northrop F-5E Tiger II	L.1056	11.12.1980	05.03.2010	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1581 Vom 28.6.2005 bis 30.6.2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Dieser Ti- ger war vom 31.03. bis 24.10.2010 anlässlich der Sonderausstellung «100 Jahre Luftfahrt in der Schweiz» im Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern ausgestellt. Er wurde am 24.03.2010 per Lastwagen auf der Strasse zum VHS transportiert. Die Flügel wurden für den Transport demontiert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Diese Geschichte wiederholte sich am 07.06.2018; der Tiger mit der Kennung J-3056 wurde für die Sonderausstellung «Die Schweiz fliegt!» nochmals als Leihgabe mindestens für zwölf Monate ins VHS transportiert. Um möglichst stilecht zu wirken, hat die J-3056 mittels farbiger Folien ein neues Kleid erhalten: das bekannte Rot-Weiss der Patrouille Suisse, denn dieser Kampffjet flog eine Zeit lang wirklich für das Kunstflugteam. Das Ausleihen für mindestens ein Jahr wurde in der Folge ausgedehnt, denn anlässlich der Feier zum 30-Jahre-Jubiläum des Patrouille Suisse Fanclubs vom 21.10.2022 im VHS hing die J-3056 immer noch zusammen mit weiteren geschichtsträchtigen Exponaten der Schweizer Luftfahrt in der Luft- und Raumfahrtthalle direkt über den Köpfen der Mitglieder, Vorführteams der Luftwaffe und der Gäste. Und sie ist leihweise heute (2023) noch dort zu finden. Weil sie im VHS dem F-5E J-3056 Platz machen musste, wurde die N-20.2 Arbalète, eines der Entwicklungsmodelle der Schweizer N-20 Serie, am 28.11.2018 von der Luftwaffe an einem Super Puma hängend von Alpnach nach Dübendorf geflogen. Dort wurde sie 2019 in die Ausstellung integriert und erinnert zusammen mit dem N-20 Aiguillon an die frühen Schweizer Kampfflugzeugentwicklungen.
J-3057	Northrop F-5E Tiger II	L.1057	17.12.1980	23.03.2016	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1582 Zusammen mit elf weiteren F-5 Tiger flog das Flugzeug J-3057, mit österreichischen Hoheitszeichen versehen, vom 10.02.2005 bis zum 24.07.2008 im Dienste der österreichischen Luftstreitkräfte. Im April 2015 wurden zehn F-5 auf Grund von Rissen in der Struktur stillgelegt, darunter auch der J-3057. Dieser Tiger befindet sich heute (2023) noch im Inventar der Luftwaffe, wurde aber am 23.03.2016 als Leihgabe dem Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes» übergeben.
J-3058	Northrop F-5E Tiger II	L.1058	08.01.1981	23.05.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1583 An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3059	Northrop F-5E Tiger II	L.1059	05.02.1981	09.11.1982	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1584 Anlässlich der Luftverteidigungsübung «Blasius» mit dem Auftrag «Neutralitätsschutz ohne Landeaufforderung» im Rahmen eines Doppeltrainingskurses des FI Rgt 3 vom 09.11.1982 verschwand Hptm Rudolf Hochuli vom UeG, Kommandant der FI St 11 während einer sehr engen Linkskurve, die vermutlich mit grosser Beschleunigung und abnehmender Geschwindigkeit geflogen wurde, vom Radar. Der Tiger J-3059 kollidierte darauf im steilen Sturzflug und annähernd mit Schallgeschwindigkeit bei Ringoldswil (BE) oberhalb des Thunersees um ca. 18.47 Uhr, also bei einem Nachtflug mit dem Boden. Der Berufsmilitärpilot und ehemalige Leader der «Patrouille Suisse» verlor augenblicklich sein Leben. Dies war der erste und bisher (2024) einzige Unfall mit dem Tiger in der Schweiz, bei dem ein Pilot den Tod fand.
J-3060	Northrop F-5E Tiger II	L.1060	23.01.1981	13.12.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1585 An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militär-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						flugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Dieser Tiger flog 2010 bei der Aggressor-Staffel VFC-111 «Sundowners» in Key West, Florida.
J-3061	Northrop F-5E Tiger II	L.1061	17.02.1981	06.01.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1586 Der Kampfjet wurde nach seiner Dienstzeit im Jahr 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und zum Doppelsitzer umgebaut. Der Jet wurde danach mit F-5F Tiger II bezeichnet und wurde in den USA dem VMFT-401 beim MCAS in Yuma, Arizona zugeordnet.
J-3062	Northrop F-5E Tiger II	L.1062	12.02.1981	25.11.2010	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1587 Am 07.04.2020 wurde der ausgemusterte Kampfjet an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 13.03.2025 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 21.03.2025 landete die Lockheed C-130J Hercules von den US Marines mit der Military Serial 166473 und dem Code QH auf dem Seitenleitwerk auf dem Militärflugplatz Emmen (LU), um sie abzuholen. Am 24.03.2025, wurde die demontierte J-3062 in den Bauch der Hercules geschoben und nach 11 Uhr flog diese auf der Piste 22 mit dem F-5E Tiger II in Richtung Westen davon.
J-3063	Northrop F-5E Tiger II	L.1063	24.02.1981	04.11.2010	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1588 Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 03.12.2024 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 05.12.2024 war die Abholung mit einer Lockheed C-130 Hercules geplant.
J-3064	Northrop F-5E Tiger II	L.1064	06.03.1981	25.07.2003	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1589 2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 als zweite Maschine mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Der Kampfjet kam dann neu mit der Kennung 761589 als «01» in einem grau-hellgrau-weißen Aggressoren-Tarnanstrich bei der Marine-Corps-Einheit VMFT-401 «Sniper» in Yuma, Arizona beim USMC zum Einsatz.
J-3065	Northrop F-5E Tiger II	L.1065	13.03.1981	26.05.2015	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1590 Vom 08.07.2004 bis 2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3066	Northrop F-5E Tiger II	L.1066	13.03.1981	10.11.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1591 Am 09.04.1981 wurde mit der J-3066 der letzte F-5E der ersten Serie (wahrscheinlich anlässlich einer feierlichen Übergabe) von der Truppe übernommen. Er trägt auf der linken Bugseite die Spezialbemalung «PEACE ALPS I». An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3067 bis	Northrop F-5E Tiger II	-	05.1983	aktiv	32	Mit dem Rüstungsprogramm 1981 wurden weitere 38 Einheiten (32 F-5E, 6 F-5F) bestellt. Bis auf eine Maschine wurden alle in der Schweiz montiert. Im Gegensatz zur ersten Serie war

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3098						auch der Lizenzbau einzelner Komponenten wie Seitenflosse und Seitenruder, Höhenruder, Querruder und Kabinenhaube vorgesehen. Die Bestellung der zweiten Serie von 32 F-5E und 6 F-5F erfolgte ebenfalls über die US Air Force, welche sie im Haushaltsbudget 1981 platzierte. Somit erhielten die Maschinen US Air Force Kennungen. Diese Kennungen wurden nie auf den Fliegern angebracht, sie waren rein administrative Kennungen. Die erste F-5E dieser zweiten Serie J-3067 erhielt beispielsweise die Kennung 81-0826 (81 für das Haushaltsjahr 1981, und 0826 als fortlaufende Nummer). Diese 32 F-5E Tiger II wurden zwischen Mai 1983 und März 1985 in Dienst gestellt. Nach der Ablieferung der letzten Maschine standen somit insgesamt 110 Tiger II zur Verfügung standen. Von den Flugzeugen der ersten Serie unterscheiden sich die neuen Tiger vor allem durch den breiteren, flachen, grauen Rumpfbug («Haifisch-Nasen») und die weiter nach vorne gezogenen Flügelwurzeln, den optimierten, sogenannten W6-LEX (Leading Edge Extensions).
J-3067	Northrop F-5E Tiger II	L.1067	26.05.1983	07.03.2013	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0826 Diese erste F-5E der zweiten Serie flog als einziger Schweizer Tiger mit Start am 05.02.1983 in elf Tagen und 16 Stunden Flugzeit aus eigener Kraft von Palmdale mit sieben Zwischenlandungen nach Emmen, wo sie am 16.02.1983 landete und offenbar tags darauf, am 17.02.1983 als erster F-5E abgeliefert wurde. Die Fliegertruppe übernahm sie dann am 26.05.1983. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3068	Northrop F-5E Tiger II	L.1068	06.09.1983	13.04.2016	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0827 Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 28.05.2024 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 10.06.2024 wurde die J-3068 mit der Lockheed KC-130J Hercules vom US Marine Corps (USMC) mit der Military Serial 169229 und dem Code QH auf dem Seitenleitwerk via den Azoren in die USA überflogen.
J-3069	Northrop F-5E Tiger II	L.1069	27.10.1983	10.10.2011	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0828 Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3070	Northrop F-5E Tiger II	L.1070	16.12.1983	25.05.2020	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0829 Stillgelegt am 25.05.2020.
J-3071	Northrop F-5E Tiger II	L.1071	06.02.1984	22.01.1987	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0830 Absturz am 22.01.1987 bei Lumbrein (GR) während dem Flugdienst UeG, LK 40-43. Eine Patrouille Tiger, die einen Luftkampf «einer gegen einer» durchzuführen hatte, startete um 14.02 Uhr in Emmen (LU). Im Verlauf der Luftkampfübungen kollidierten die beiden Flugzeuge praktisch frontal miteinander. Der linke Flügel des Flugzeugs J-3017 erwischte die linke Höhenflosse des Tigers J-3071. Die Höhenflosse wurde vollständig abgetrennt, der betroffene Flügel in drei Teile gerissen. Beide Maschinen waren augenblicklich unsteuerbar. Leutnant Rolf Walser von der FI St 1, Pilot der J-3071 wurde schwer verletzt. Beide Piloten betätigten den Schleudersitz.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3072	Northrop F-5E Tiger II	L.1072	13.03.1984	08.09.2011	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0831 Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3073	Northrop F-5E Tiger II	L.1073	21.03.1984	19.06.2020	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0832 Während dem WK beim Fliegergeschwader 13 in Meiringen (BE) erhielt dieser Tiger am 02.03.2017 am Seitenleitwerk eine dauerhaft angebrachte, attraktive Sonderbemalung, mit der die Fliegerstaffel 8 «addio Vandalò» sagte, denn die Tage der drei mit F-5 ausgerüsteten Miliz-Fliegerstaffeln dürften gezählt sein. Am 08.03.2017 erfolgte der Erstflug mit dieser neuen Bemalung.
J-3074	Northrop F-5E Tiger II	L.1074	06.04.1984	30.06.2020	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0833 Die F-5E erhielt hinter dem Cockpit am Rumpf auf der linken Seite ein Gemälde mit der folgenden Beschriftung: «FAREWELL BUOCHS / FI Kp 20 / FI St 20 / APRIL 2003». Auf der rechten Seite zierte am Bug ein Gemälde mit einem Tiger als Tier und als Flugzeug und der Text «FI Kp 20» die Maschine. Am 01.04.2016 absolvierte die J-3074 einen neuen «Erstflug» mit einer Sonderbemalung des Lehrverbandes Flieger 31 (LVb FI 31) am Seitenleitwerk, inklusive des Mottos «PA CAPONA» des Lehrverbandes. Dieses Motto aus Savièse (Wallis) bedeutet: «Nicht kapitulieren!». Während 35 Jahren haben hunderte Milizangehörige die Fliegersoldat-Rekrutenschule absolviert und wurden im Rahmen ihres Militärdienstes am F-5 Tiger geschult. Im Frühjahr 2016 ging mit dem Abschluss der letzten Tiger-Rekrutenschule eine Ära zu Ende, zu deren Ehren der Tiger mit der Immatrikulation J-3074 diese von der RUAG Aviation in Emmen und der Firma Mock AG in Wetzikon kurzfristig ermöglichten Sonderbemalung erhielt. Oberst Urs Wüst, Chef Nutzungssteuerung Luftfahrzeuge bei der Luftwaffe, hat die Patenschaft für dieses Flugzeug übernommen.
J-3075	Northrop F-5E Tiger II	L.1075	30.05.1984	27.07.2006	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0834 Als erste und vorerst (bis 2020) einzige Maschine aus dem Rüstungsprogramm 1981 wurde dieser Kampffjet nach seiner Dienstzeit an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 mit einer C-130 ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) abgeliefert und danach von Northrop-Grumman für den weiteren Einsatz bei der US Navy modifiziert und zum Doppelsitzer umgebaut. Der Jet wurde danach mit F-5F Tiger II bezeichnet. Der Kampffjet wurde in den USA dem Fighter Squadron Composite (VFC) 111 «Sundowners» zugeordnet, welche auf der Naval Air Station (NAS) Key West, Florida stationiert ist. Der F-5F trug nach der Modifikation einen Tarnanstrich in drei verschiedenen Blau/Grau-Tönen.
J-3076	Northrop F-5E Tiger II	L.1076	07.06.1984	21.04.2011	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0835 Am 07.04.2020 wurde der ausgemusterte Kampffjet an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 05.06.2025 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 25.06.2025 war die Abholung geplant. Einen Tag später, am 26.06.2025, landete die Lockheed C-130T Hercules von der US Navy mit der Military Serial 165349 und dem Code AX auf dem Seitenleitwerk dann auf dem Militärflugplatz Emmen (LU), um sie abzuholen. Gleichentags wurde die demontierte J-3076 in den Bauch der Hercules geschoben und am 27.06.2025 um 10.50 Uhr flog diese C-130T mit der F-5E Tiger II in Richtung Reykjavik (Island) davon.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3077	Northrop F-5E Tiger II	L.1077	04.07.1984	04.03.2021		Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0836 Stillgelegt am 04.03.2021.
J-3078	Northrop F-5E Tiger II	L.1078	21.08.1984	31.10.1994	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0837 Beim zweiten Werkflug am 31.10.1994 nach grosser Kontrolle musste der Pilot Oberst Heinz Rohrbach vom BAMF, Kdt Flpl Rgt 2 beim Landeanflug auf den Militärflugplatz Interlaken (BE) feststellen, dass sich das rechte Fahrwerk nicht ausfahren liess. Da trotz Notmanipulationen die Panne nicht behoben werden konnte, führte der Pilot die Maschine Richtung Axalp (BE), um in unbewohntem und felsigen Gebiet einen kontrollierten Schleudersitzabschuss vorzunehmen. Der Tiger zerschellte um ca. 16.10 Uhr zwischen Axalp und Axalhorn. Heinz Rohrbach landete in einem gefährlichen Felssturzgebiet, konnte aber unverletzt geborgen werden. Die Ursache des Unfalls war eine kleine Nuss eines Steckschlüssels, die im Verriegelungsschloss des Fahrwerks eingeklemmt war.
J-3079	Northrop F-5E Tiger II	L.1079	12.07.1984	12.01.2015	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0838 Aus Anlass der letzten mit dem F-5 durchgeführten Pilotenschule mit der Pilotenklasse 03 (PK03) erhielt der Tiger J-3079 auf dem Bug den Badge der PK03 / 2006-2008 aufgemalt, ergänzt mit dem Text «Last pilot school class on F-5 Tiger». Die Jahresangabe bezog sich dabei nur auf die beiden Ausbildungsphasen «F-5 Tiger Basic Fighter Training» vom 23.10.2006 bis 30.03.2007 und «F-5 Tiger Advanced Fighter Training» vom 02.04.2007 bis 23.04.2008. Begonnen hat die Pilotenausbildung der PK03 allerdings bereits am 12.01.2004 mit dem «ATPL-Course in accordance with JAR-FCL». Die Brevetierung der Militärpiloten aus der PK03 fand schliesslich am 24.04.2008 statt. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3080	Northrop F-5E Tiger II	L.1080	30.08.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0839 Die zwölf Tiger J-3080 bis J-3091 erhielten einen Spezialanstrich der Kunstflugstaffel «Patrouille Suisse» (PS). Dieser Tiger mit der Kennung J-3080 hat trotz PS-Farben keine Rauchanlage eingebaut. Auf der rechten Seite des Rumpfbüchs steht bei dieser Maschine auf dem unteren Service-Blech der 20-mm-Maschinenkanone in Grossbuchstaben ein Schriftzug «FIGHTER». Weshalb dieser Kleber auf einem von Werner Stucki am 30.06.2005 aufgenommenen Foto der F-5E J-3080 angebracht wurde, konnte vom Verfasser nicht in Erfahrung gebracht werden. Im Inventar der Luftwaffe wird diese Maschine als «Schlepp LL» geführt, was darauf hinweist, dass der J-3080 als Zielschleppflugzeug verwendet wird, welches mit einem speziellen Pod und abwerfbarem Schleppsack die Zieldarstellung für das Luft-Luft-Kanonenschiesstraining der Mirage- und Tiger-Staffeln am Dammastock übernehmen konnte. Möglicherweise wurde die Aufschrift «FIGHTER» in diesem Zusammenhang angebracht. Die Aufgabe als Zielschleppflugzeug wurde vor seiner Ausmusterung 1994 von den zehn Hawker Hunter F Mk 58 J-4101 bis J-4110 übernommen. Danach wurden vier F-5E in Patrouille-Suisse-Farben für diesen Einsatz zu konfiguriert.
J-3081	Northrop F-5E Tiger II	L.1081	21.06.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0840 Am Vormittag des 15.06.2023 touchierten sich die zwei Tiger J-3081 und J-3085 anlässlich

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						eines Trainings der Patrouille Suisse für das Display am Eidgenössischen Jodlerfest in Zug im Raum Baar/Zug in der Luft. Beim J-3085 wurde bei diesem Zwischenfall das Radom (Flugzeugnase) abgeschlagen und prallte an die Fassade eines Hauses. Bei der Touchierung der beiden Jets wurde durch den Schlag der Bremsschirm des J-3081 ausgelöst und dieser ist ebenfalls auf den Boden gefallen. Alle sechs Maschinen der Kunstflugstaffel konnten anschliessend sicher in Emmen (LU) landen und die Piloten blieben unverletzt.
J-3082	Northrop F-5E Tiger II	L.1082	24.09.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0841 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS).
J-3083	Northrop F-5E Tiger II	L.1083	11.10.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0842 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS). Dieser Tiger mit der Kennung J-3083 hat trotz PS-Farben keine Rauchanlage eingebaut.
J-3084	Northrop F-5E Tiger II	L.1084	17.12.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0843 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS).
J-3085	Northrop F-5E Tiger II	L.1085	08.10.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0844 Am Vormittag des 15.06.2023 touchierten sich die zwei Tiger J-3081 und J-3085 anlässlich eines Trainings der Patrouille Suisse für das Display am Eidgenössischen Jodlerfest in Zug im Raum Baar/Zug in der Luft. Beim J-3085 wurde bei diesem Zwischenfall das Radom (Flugzeugnase) abgeschlagen und prallte an die Fassade eines Hauses. Bei der Touchierung der beiden Jets wurde durch den Schlag der Bremsschirm des J-3081 ausgelöst und dieser ist ebenfalls auf den Boden gefallen. Alle sechs Maschinen der Kunstflugstaffel konnten anschliessend sicher in Emmen (LU) landen und die Piloten blieben unverletzt.
J-3086	Northrop F-5E Tiger II	L.1086	06.11.1984	09.06.2016	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0845 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS). Am 09.06.2016 kam es während eines Trainingsfluges der Patrouille Suisse für eine Flugschule in Leeuwarden (NL) zur seitlichen Berührung der beiden F-5E mit den Kennungen J-3086 und J-3088 . Die Maschine J-3086 ist dabei in einen Weiher abgestürzt und wurde dabei total zerstört. Der Pilot Hptm D. vom UeG FI St 11 konnte sich mit Schleudersitz retten. Die während 52 Jahren unfallfreie Geschichte der Patrouille Suisse nahm damit ein jähes Ende.
J-3087	Northrop F-5E Tiger II	L.1087	11.12.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0846 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS). Mit diesem Tiger wurden in Wimmis (BE) vom 23.07.1987 bis 15.09.1987 NEMP-Versuche durchgeführt. NEMP steht für Nuklearer-Elektro-Magnetischer-Impuls. Die Tests dienten der Erforschung der Widerstandsfähigkeit des Kampfflugzeuges im elektromagnetischen Umfeld. Dieser Tiger J-3087 wurde deshalb mit einem besonderen Signet, einem malträtierten Kopf, Blitzen und der Beschriftung «NEMP 1987 SPIEZ» bemalt.
J-3088	Northrop F-5E Tiger II	L.1088	21.11.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0847 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS). Dieser Tiger mit der Kennung J-3088 hat trotz PS-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Farben keine Rauchanlage eingebaut. Am 09.06.2016 kam es während eines Trainingsfluges der Patrouille Suisse für eine Flugschow in Leeuwarden (NL) zur seitlichen Berührung der beiden F-5E mit den Kennungen J-3086 und J-3088 . Die Maschine J-3086 ist dabei in einen Weiher abgestürzt und wurde dabei zerstört. Die J-3088 wurde repariert und wiedereingesetzt.
J-3089	Northrop F-5E Tiger II	L.1089	27.11.1984	26.05.2021	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0848 Am 16.03.1995 startete diese Maschine als erster Tiger im Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS) und fünf Maschinen folgen ihr in der normalen, grauen Standardfarbe bei diesem Premierenflug. Bald danach tragen zehn Flugzeuge das attraktive, rot-weiße Farbschema. Dieser Tiger J-3089 hat aber trotz PS-Farben keine Rauchanlage eingebaut. Am Morgen des 26.05.2021 um ca. 09.00 Uhr stürzte dieser Tiger im Raum Melchsee-Frutt (OW) in unbewohntem Gebiet ab. Fotos zeigten kurz vor dem Absturz einen langen Feuerstreifen hinter der Maschine. Sie krachte auf dem Rücken in den tiefen Schnee. Der Pilot blieb dabei unverletzt, er konnte sich mit dem Schleudersitz retten. Der Absturz erfolgte über unbewohntem Gebiet. Die F-5E war um ca. 08.30 Uhr in Payerne gestartet und befand sich auf einem Trainingsflug als Sparringpartner für zwei F/A-18 Hornet der Luftwaffe. Melchsee-Frutt ist ein Ausbildungs- und Trainingsraum der Luftwaffe.
J-3090	Northrop F-5E Tiger II	L.1090	29.11.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0849 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS).
J-3091	Northrop F-5E Tiger II	L.1091	08.01.1985	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0850 Spezialanstrich der Patrouille Suisse (PS).
J-3092	Northrop F-5E Tiger II	L.1092	10.01.1985	26.05.2015	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0851 Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3093	Northrop F-5E Tiger II	L.1093	19.02.1985	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0852
J-3094	Northrop F-5E Tiger II	L.1094	12.02.1985	18.11.2024	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0853 Am 18.11.2024 wurden der J-3094 und der J-3211 nach Buochs (NW) überflogen und anschliessend in die Kaverne geschoben. Kurze Zeit danach, am 20.11.2024 wurden sie nochmals für das Entleeren der Tanks ins Freie gezogen. Anschliessend wurden die beiden Tiger eingelagert. Das weitere Schicksal war zu diesem Zeitpunkt öffentlich noch nicht bekannt (Verkauf, Museum?).
J-3095	Northrop F-5E Tiger II	L.1095	26.03.1985	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0854
J-3096	Northrop F-5E Tiger II	L.1096	27.02.1985	10.10.2000	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0855 Dieser Tiger ist am 10.10.2000 in Meringen (BE) bei der Landung von der Piste abgekommen und erlitt unter anderem schwere Schäden an der Tragfläche, so dass die Maschine danach bis Frühling 2012 auf dem Militärflugplatz Meiringen im Hangar 1 als Übungsobjekt für Kriegsschadensreparaturen, kurz K-rep (oder ABDR, Aircraft Battle Damage Repair) und für Besucherbesichtigungen diente, denn der Hangar 1 dient auch als Ausstellung, resp. kleines Museum. Im gleichen K-rep-Zentrum diente auch die Alouette III mit der Kennung V-222 dem gleichen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Zweck. Der J-3096 kam aber noch zu neuen Ehren: Mitglieder des «Fokker-Teams» haben ihn im Februar und März 2012 für eine neue Aufgabe als «Gate Guard» des FLIEGER FLAB MUSE-UMs in Dübendorf (ZH) aufbereitet und ihn mit Klebefolien in die Patrouille-Suisse-Farben versetzt. Sie haben ihm in dieser neuen Funktion die (falsche) Kennung J-3013 gegeben. Er steht dort auf einem Sockel vor dem Museumseingang und ersetzt damit den De Havilland D.H.100 Vampire Mk. 6, da die Witterung dem Holzflieger J-1126 zugesetzt hatte. Die Einweihung erfolgte an der Generalversammlung des Vereins der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) am 14.04.2012.
J-3097	Northrop F-5E Tiger II	L.1097	20.03.1985	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0856 Dieser Tiger war bei der dritten Schiesskampagne der FF Trp 1986 auf der Luftwaffenbasis Vidsel in Schweden mit dabei. Auf der linken Rumpfseite auf der Höhe der Bordkanonen trägt dieser Tiger den Badge vom Flugplatzkommando 13 (Stand 03.02.2015).
J-3098	Northrop F-5E Tiger II	L.1098	26.03.1985	24.03.2015	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0857 Als letzte am 24.03.1985 ausgelieferte F-5E von 32 Maschinen erhielt sie traditionellerweise eine Nose art, eine auf einem Besen reitende Hexe, darüber der Text «PEACE ALPS II». Diese Maschine wurde im Sommer 2015 beim Flugplatzkommando Emmen (LU) in seine Hauptbauteile zerlegt und danach per Strassentransport nach Dübendorf (ZH) in das FLIEGER FLAB MUSEUM überführt. Dort steht der Tiger seither als Leihgabe permanent in der Ausstellung (Stand 2024). 2023 erhielt die Stiftung zwei Sidewinder Lenk Waffen, welche links und rechts an den Flügelspitzen des F-5E J-3098 angebracht wurden.
J-3099	Northrop F-5E Tiger II		-	01.11.2015	-	Dieser Tiger diente der GRD ab dem 01.04.2012 während einigen Jahren auf dem Militärflugplatzes Meiringen in der Halle 1 für Tests als sogenannte Bruchzelle, respektive Ermüdungszelle. Die J-3099 wurde speziell für diesen Zweck gekauft. Seit dem 30.04.2015 «bewacht» er mit der fiktiven Kennung J-3008 (FI St 8) vor dem Restaurant Fliegertreff als «Gate Guard» den Eingang des Flugplatzes Meiringen Der Gate Guard wurde in einem fünf Jahre dauernden Projekt aus dem Rumpf des Tiger-Einsitzers J-3099, dem Flügel eines ausgemusterten Doppelsitzers F-5F und mit Ersatzteilen zusammen gebaut. Der F-5E Tiger II mit der echten ehemaligen Kennung J-3008 wurde an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 abgeliefert und fliegt heute (2015) in den USA als F-5N bei der Navy als Aggressor.
J-3201 bis J-3206	Northrop F-5F Tiger II	-	13.12.1978	aktiv	6	Diese ersten sechs Doppelsitzer F-5F J-3201 bis J-3206 wurden in den USA produziert und montiert und mit einer Lockheed C-5 Galaxy nach Emmen (LU) transportiert. Die Bestellung der ersten 66 F-5E und 6 F-5F erfolgte über die US Air Force, welche sie im Haushaltsbudget 1976 platzierte. Somit erhielten die Maschinen US Air Force Kennungen. Diese Kennungen wurden nie auf den Fliegern angebracht, sie waren rein administrative Kennungen. Die erste F-5F J-3201 erhielt beispielsweise die Kennung 76-1592 (76 für das Haushaltsjahr 1976, und 1592 als fortlaufende Nummer).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Im Dezember 1978 wurden die ersten vier F-5F an die Truppe abgeliefert, die letzte Maschine im März 1979. Einige F-5F können unter anderem den Trainingsstörsender (jamming pod) VISTA 5 (Ericsson EriJammer A-100) mitführen. VISTA 5 wird für das EKF-Training (EW) verwendet. Am 07.04.2020 unterschrieb das amerikanische Department of the Navy einen weiteren Kaufvertrag für nochmals 22 ausgemusterten Schweizer F-5 Tiger II. Es handelt sich dabei um 16 Einsitzer F-5E und diesmal auch um 6 Doppelsitzer F-5F. Die US Navy hat mit diesen Tiger-Jets noch einiges vor. Sie werden modernisiert, um als F-5N noch lange in der Aggressor-Rolle eingesetzt zu werden.
J-3201	Northrop F-5F Tiger II	M.1001	14.02.1979	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1592 Am 07.03.1978 startete dieser Tiger in Palmdale (USA) als erster Schweizer Doppelsitzer zum Erstflug. Anlässlich des ersten Umschulungskurses einer Milizstaffel auf den F-5E/F Tiger II, dem TUK-3 für die Fliegerstaffel 19 (Fl St 19) erlebte der Fluglehrer Hauptmann Beat Neuenschwander, Kommandant der Fl St 18 und sein Flugschüler Leutnant Frei (Fl St 19) am 21.04.1980 um 11.30 Uhr auf einem IFR-Checkflug mit dem J-3201 einen Blitzschlag: Beim letzten Anflug auf die Piste 05 vom Militärflugplatz Payerne (VD) gab es plötzlich einen grellen Blitz und einen ohrenbetäubenden Knall mit einer fühlbaren Erschütterung im Cockpit. Gleichzeitig ertönte der Warnton «Master Caution» und zeigte an, dass der Air Data Computer ausgefallen war. Kurz danach ertönte auch der Fahrwerk-Warnton und der Geschwindigkeitsmesser funktionierte nicht mehr. Auch Funk, Radar und Transponder sind ausgefallen und das Navigationssystem meldete eine Störung. Trotzdem entschied sich Neuenschwander gegen einen Schleudersitzausstieg und schaffte es, mit seinem Flugschüler und mit Hilfe eines zweiten Tiger-Doppelsitzers, der in fünf Meter Distanz zur havarierten Maschine aufschloss und sie als Führerflugzeug begleitete, um schliesslich in Patrouille sicher auf dem Flugplatz Payerne zu landen. Am Boden wurde festgestellt, dass das Flugzeug schwere Beschädigungen davongetragen hatte. Die Reparatur dauerte sieben Monate. Dieser Tiger erhielt am Rumpf hinter dem Cockpit auf der linken und der rechten Seite temporär je eine Sonderbeschriftung mit dem folgenden Text in grünen Grossbuchstaben: «GAME OVER !!! / THAT'S IT !!!», wie Fotos von Werner Stucki aus dem Jahr 2005 zeigen.
J-3202	Northrop F-5F Tiger II	M.1002	13.12.1978	01.04.2016	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1593 Der Verein der Freunde der schweizerischen Luftwaffe (VFL) hat an seiner 20. Generalversammlung am 16.04.2016 in Dübendorf zu Händen der Stiftung Museum und historisches Material der Luftwaffe (MHMLW) den F-5F J-3202 vom Bund als Leihgabe erhalten. Der Tiger wurde am 01.04.2016 von Oberstleutnant Nils Hämmerli und Oberst i GSt Peter Bruns von Emmen nach Dübendorf überflogen.
J-3203	Northrop F-5F Tiger II	M.1003	26.12.1978	05.11.2021	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1594 Stillgelegt am 05.11.2021.
J-3204	Northrop F-5F Tiger II	M.1004	27.12.1978	05.11.2012	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1595 Stillgelegt am 05.11.2012.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 12.09.2024 wurde die Übernahme abgeschlossen und am 11.10.2024 war die Abholung mit einer Lockheed C-130 Hercules geplant.
J-3205	Northrop F-5F Tiger II	M.1005	14.12.1978	15.05.2012	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1596 Stillgelegt am 15.05.2012. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft. Am 11.10.2024 wurde die J-3205 mit der Lockheed KC-130T-30 Hercules der US Navy (USN) mit der Military Serial 164598 und dem Code JW auf dem Seitenleitwerk in die USA überflogen.
J-3206	Northrop F-5F Tiger II	M.1006	02.03.1979	23.06.2009	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 76-1597 Stillgelegt am 23.06.2009. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3207 bis J-3212	Northrop F-5F Tiger II	-	03.01.1984	aktiv	6	Mit dem Rüstungsprogramm 1981 wurden weitere 38 Tiger II (32 F-5E, 6 F-5F) bestellt. Die erste Maschine, eine F-5E wurde am 17.02.1983 abgeliefert, so dass nach Abschluss der Lieferungen insgesamt 110 Tiger II zur Verfügung standen. Die Bestellung der zweiten 32 F-5E und 6 F-5F erfolgte ebenfalls über die US Air Force, welche sie im Haushaltsbudget 1981 platzierte. Somit erhielten die Maschinen US Air Force Kennungen. Diese Kennungen wurden nie auf den Fliegern angebracht, sie waren rein administrative Kennungen. Die erste F-5F dieser zweiten Serie J-3207 erhielt beispielsweise die Kennung 81-0858 (81 für das Haushaltsjahr 1981, und 0858 als fortlaufende Nummer). Am 03.01.1984 wurde auch der erste Doppelsitzer F-5F aus dieser zweiten Serie an die Truppe abgeliefert, der letzte Maschine am 28.08.1984. Damit standen der FF Trp ab diesem Zeitpunkt insgesamt 12 Doppelsitzer zur Verfügung.
J-3207	Northrop F-5F Tiger II	M.1007	03.01.1984	11.11.2009	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0858 Stillgelegt am 11.11.2009. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3208	Northrop F-5F Tiger II	M.1008	10.02.1984	31.03.2009	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0859 Stillgelegt am 31.03.2009. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3209	Northrop F-5F Tiger II	M.1009	10.05.1984	19.08.2013	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0860 Dieser Tiger II J-3209 hat 1985 am « Salon international de l'aéronautique et de l'espace » in Paris-Le Bourget teilgenommen. Stillgelegt am 19.08.2013. Am 07.04.2020 an das amerikanische Department of the Navy verkauft.
J-3210	Northrop F-5F Tiger II	M.1010	23.03.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0861 Die drei F-5F Doppelsitzer J-3210 , J-3211 und J-3212 können den Trainingsstörsender (jamming pod) VISTA 5 (Ericsson EriJammer A-100) mitführen. Der Jammer-Pod VISTA 5 wird von der Fliegerstaffel 6 für das EKF-Training (EW) im elektromagnetischen Spektrum verwendet.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3211	Northrop F-5F Tiger II	M.1011	18.06.1984	18.11.2024	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0862 Die drei F-5F Doppelsitzer J-3210, J-3211 und J-3212 können den Trainingsstörsender (jamming pod) VISTA 5 (Ericsson EriJammer A 100) mitführen. Der Jammer-Pod VISTA 5 wird von der Fliegerstaffel 6 für das EKF-Training (EW) im elektromagnetischen Spektrum verwendet. Der J-3211 diente 1991 als Prototyp für den Abschuss der taktischen Luft-Boden-Rakete Hughes AGM-65B Maverick. Für die Schiessversuche 1991 im schwedischen Vidsel wurde der J-3211 mit einer vom hinteren Sitz aus bedienbaren Maverick-Anlage ausgerüstet. Anstelle des Radarscopes verfügte der Waffen-Systemoperator (WSO) über ein Multifunction-Display (MFD). Im vorderen Cockpit stand dem Piloten ein VID mit dem Maverick-Video zur Verfügung. Diese Konfiguration war für diesen Versuchsbetrieb gut geeignet. Der F-5F Doppelsitzer war dank der engen Zusammenarbeit Pilot-Waffen-Systemoperator für die Schiessversuche mit der AGM-65B Maverick ebenfalls sehr geeignet. Die Arbeitsaufteilung schaffte im taktischen Einsatz wesentlich bessere Voraussetzungen für einen erfolgreichen Waffeneinsatz. Am 18.11.2024 wurden der J-3094 und der J-3211 nach Buochs (NW) überflogen und anschliessend in die Kaverne geschoben. Kurze Zeit danach, am 20.11.2024 wurden sie nochmals für das Entleeren der Tanks ins Freie gezogen. Anschliessend wurden die beiden Tiger eingelagert. Das weitere Schicksal war zu diesem Zeitpunkt öffentlich noch nicht bekannt (Verkauf, Museum?).
J-3212	Northrop F-5F Tiger II	M.1012	28.08.1984	aktiv	-	Administrativ zugeteilte, aber nicht aufgemalte USAF-Kennung 81-0863 Die drei F-5F Doppelsitzer J-3210, J-3211 und J-3212 können den Trainingsstörsender (jamming pod) VISTA 5 (Ericsson EriJammer A 100) mitführen. Der Jammer-Pod VISTA 5 wird von der Fliegerstaffel 6 für das EKF-Training (EW) im elektromagnetischen Spektrum verwendet.
J-4001 bis J-4100	Hawker Hunter F Mk. 58 (P.1099)	-	03.04.1958	16.12.1994	100	Erste Serie, gekauft 1958 in England als sechster Exportkunde. Die originale britische Bezeichnung für diesen Hunter lautete Mk. 6 (respektive F.6). Bei uns hiessen sie F Mk. 58. Nach Erprobungsflügen in der Schweiz und einer strengen Evaluation siegte der Hunter über die bekannte North American F-86D und F-86F Sabre der USA, respektive dem markant verbesserten Lizenzbau Canadair Sabre CL-13B Mk.6, sowie die französische Dassault Mystère IV A. Nach Einsätzen ab Meiringen erhielt der getestete Hunter sogar das schweizerische Hochgebirgsabzeichen auf das Seitensteuer aufgemalt. Der Hunter war anfangs der 1950er-Jahre eines der modernsten Jagdflugzeuge mit einer starken Kanonen-Bewaffnung und der Fähigkeit, ungelenkte Luft-Boden-Raketen und Sprengbomben mitzuführen. Der Kampffjet wurde von einem Jet-Triebwerk vom Typ Rolls-Royce Avon angetrieben, das 1950 zum ersten Mal ein Flugzeug in die Luft brachte. Während 24 Jahren gebaut, diente es zum Beispiel auch für die English Electric Canberra und Lightning oder die Saab Lansen und Draken als leistungsfähiger Antrieb. Um die neuen Hunter rasch bei der Fliegertruppe einführen zu können und damit sofort mit der Ausbildung der Fluglehrer begonnen werden konnte, übernahm die Schweiz als erste

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Hunter zwölf gebrauchte Maschinen der Version F Mk. 6 der Royal Air Force. Sie wurden vor der Ablieferung in die Schweiz bei Hawker Siddeley Aviation auf den Standard Mk. 58 gebracht und ab dem 03.04.1958 bereits in den Schweizer Tarnfarben in die Schweiz überflogen, wo sie mit den Kennungen J-4001 bis J-4012 in Dienst gestellt wurden. Die 88 für die Schweiz neu gebauten Jets (J-4013 bis J-4100) hatten den gleichen Standard, verfügten jedoch im Gegensatz zu den ersten 12 Maschinen über einen Bremschirm. 1960 führten vier Piloten des Überwachungsgeschwaders (UeG) erstmals Formationsflüge mit Hunttern an einem Flugtag vor. Vier Jahre danach wurde die Formation erstmals offiziell «Patrouille Suisse» (PS) genannt. Sie flog ab 1970 mit fünf, ab 1978 mit sechs Flugzeugen. Der Hunter galt als zuverlässiges und von den Piloten gern geflogenes Kampfflugzeug. Und dies bewies auch sein erfolgreicher und völlig unfallfreier Einsatz bei der Patrouille Suisse von 1964-1994. Ab 1995 flog die PS als Hunter-Nachfolger das Kampfflugzeug Northrop F-5E Tiger II. 1964/65 erfolgte der Einbau der SIWA-Anlage für die Luft-Luft-Lenkwanne AIM-9B Sidewinder (LL Lwf 63). Der Hunter war damit das erste Schweizer Militärflugzeug, welches Luftabwehr-Lenkwanne abfeuern konnte. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit dem Hunter im Hinblick auf die Einführung der bestellten Raumschutzjäger Northrop F-5E Tiger II die speziellen RAS-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Die Abkürzung RAS steht für Raumschutz. Für die UeG-intern durchgeführten Raumschutzübungen wurden 26 Hunter als «Aggressoren» mit einem breiten weissen Rumpfband vor der Seitenflosse versehen, die sogenannten RAS-Hunter. 1980/82 erfolgte an den Maschinen eine Änderung in der Bewaffnungsanlage mit Einbau der Ejection Release Unit (ERU) an äusserem Pylon und Einführung der Tiefabwurf-Streubombe (TABO 79 oder FI Bb 79), inklusive Verbesserung der Raketenanlage. Im Rahmen des Hunter-Programms 80/1 bewilligte das Eidgenössische Parlament 90 Mio. Franken für den Kauf von 2000 britischen Hunting BL755 «cluster bombs», welche in der Schweiz die erwähnte Bezeichnung TABO 79 oder FI Bb 79 erhielten. Die aufwendigste Munitionsart, mit der die Schweizer Hunter bestückt wurden, war die TV-gesteuerte amerikanische Luft-Boden-Lenkwanne AGM-65B Maverick (FIz Lwf LB 82). 1982 kaufte die Schweiz mit dem Hunter-Programm 80/2 von der Hughes Aircraft Company mehrere hundert Stück dieser Raketen zum Einzelpreis von 300'000 Franken. Die Steuerung erfolgte mittels einer Fernsehkamera in der Spitze der Rakete. Nur 40 Hunter F Mk. 58 der ersten Serien mit der längsten Lebenserwartung wurden zur Verwendung dieser Waffe umgebaut. Zwischen 1958 und 1994 setzte die Schweiz insgesamt 160 Hawker Hunter ein. Sie wurden in dieser Zeit mehrfach aufgerüstet und lebensdauererweiternden Massnahmen unterzogen. Ab 1958 wurde die erste Serie mit 100 Exemplaren abgeliefert, zusätzlich kamen ab 1972 noch insgesamt 60 Occasions-Hunter Mk. 58A aus England dazu. Ende 1994 wurden die Hunter-Kampfflugzeuge im Rahmen der Armeeform 95 ausser Dienst gestellt und die damit ausgerüsteten fliegenden Verbände aufgelöst. Nach über 36

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Einsatzjahren galten die eleganten englischen Hunter-Jagdbomber als technisch überaltert; ihre Kampfkraft wäre für ein künftiges Konfliktszenario ungenügend und ihr Unterhalt unverhältnismässig teuer geworden. Am 16.12.1994 wurden ab dem Militärflugplatz Emmen (LU) die letzten operationellen Hunter-Einsätze in der Schweiz geflogen. Dabei landete an diesem Tag der erste seinerzeit in der Schweiz eingesetzte Hunter mit der legendären militärischen Kennung J-4001 symbolisch in Dübendorf (ZH) und wurde dem dortigen FLIEGER FLAB MUSEUM geschenkt. Bevor die Hunter nach der Ausserdienststellung unter den Schrotthammer kamen, wurden sie sorgfältig auseinandergenommen und wiederverwendbare Teile ausgebaut. Als die letzten 73 Maschinen ausgemustert wurden, war die Nachfrage nach den Jets riesig. 30 Hunter blieben in der Schweiz und 43 Flugzeuge wurden an befreundete Luftwaffen und Museen verschenkt. Seit der Ausserdienststellung findet man heute Schweizer Hunter rund um die Welt verteilt. Am meisten von diesen 2021 noch rund 34 flugtüchtigen Hunter befinden sich in Kanada, USA, England und Japan. Sie werden von Hunter Aviation International, Inc. betrieben, welche zur kanadischen Lortie Aviation gehört.
J-4001	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679911	03.04.1958	16.12.1994	-	Als ehemalige Mk. 6 mit der Kennung XE536 gebraucht von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Am 03.04.1958 landete dieser erste für die Schweizer Flugwaffe beschaffte Hunter, aus England kommend und pilotiert vom KTA-Testpilot Hans Häfliger, in Emmen (LU). Die J-4001 gehört seit Dezember 1994 und bis heute (2025) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Diese Maschine wurde für die Ausstellung in den Originalzustand von 1958 versetzt. Am «jüngsten» Flugzeug J-4152, kann man im Museum hingegen die vielen während des operationellen Zeitraums von 36 Jahren erfolgten Anpassungen, Ergänzungen und Verbesserungen und damit auch die technische Entwicklung gut sehen. Offiziell waren es nach einer im Jahr 2025 gegenüber Rudolf «Tüzi» Wicki von Manfred Hildebrand (ehemaliger Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze BAMF) gemachten Aussage insgesamt 1183 Änderungen!
J-4002	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679908	25.07.1958	07.04.1976	-	Als ehemalige Mk. 6 mit der Kennung XE533 gebraucht von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Absturz am 07.04.1976 um 08.39 Uhr kurz nach dem Start eines Dreierverbandes Hunter in Dübendorf (ZH) anlässlich einer Luftkampfübung bei Stafel, zwischen Ehrikon und Wildberg (ZH). Der UeG-Pilot Lt Roland Gyax von der Fl St 11 kam dabei ums Leben.
J-4003	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-769916	24.04.1958	16.12.1994	-	Als ehemalige Mk. 6 mit der Kennung XE541 gebraucht von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Dieser Kampffjet ist einer der neun Hunter, die am 24.04.1988 in einer perfekten Formation zum 30-Jahre-Jubiläum den Militärflugplatz Dübendorf (ZH) überflogen und anschliessend dort landeten. Jede Maschine trug auf dem Vorderrumpf ein anderes Staffellabzeichen. Die J-4003 diente nach der Landung zur Dekoration für ein Erinnerungsfoto mit den Piloten, die sich vor dieser Maschine positionierten. Der demontierte Hunter J-4003 gehört heute (2024) für den Übungszweck UP zum Inventar

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						im Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD).
J-4004	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679917	20.09.1958	08.10.1958	-	Als ehemalige Mk. 6 mit der Kennung XE542 gebraucht von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Am 20.09.1958 wurde der Hunter von Hans Häfliger von Dunsfold (GB) nach Emmen (LU) überflogen. Absturz am 08.10.1958 um 16.21 Uhr südöstlich von Steffisburg (BE) in «Schwendibach-Dörfli» wegen einem Defekt am Triebwerk (Kompressor-Schaukel abgebrochen). Der KTA-Pilot Hans-Ulrich Weber konnte sich mit dem Schleudersitz retten.
J-4005	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679904	25.09.1958	25.10.1960	-	Als ehemalige Mk. 6 mit der Kennung XE529 gebraucht von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Wm André Ruchat (1936-1960) stürzte am 25.10.1960 nach einer Schiessübung auf der Axalp nach einem Triebwerksstillstand in 1500 m Höhe um 15.55 Uhr kurz vor der Landung auf dem Militärflugplatz Meiringen mit dieser Maschine ab. Der junge Pilot kam beim Versuch, den fast neuen Hunter zu retten, ums Leben. Seine Tochter Anna war damals 10 Monate alt. Im Jahr 2011 präsentierte die Tessiner Autorin Anna Ruchat in Solothurn das 92-seitige Buch «Schattenflug» in der italienischen Originalausgabe, in dem sie den recherchierten Absturz als haderndes Requiem für ihren Vater beschreibt.
J-4006	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679904	02.10.1958	16.12.1994	-	Als ehemalige Mk. 6 mit der Kennung XE527 gebraucht von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Die Ausserdienststellung erfolgte am 16.12.1994 mit total 2514 Flugstunden. Am 12.07.1995 überflog Pilot Hanspeter Suter den Kampfjet von Emmen (LU) nach Lyneham (GB). Von dort wurde der Hunter mit einer Transportmaschine vom Typ Lockheed C-130 Hercules nach Ontario, Kanada geflogen, wo sie vom Warplane Heritage Museum übernommen wurde. Dieser Hunter gehört später gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N334AX und Standort Pt. Mugu (heute Naval Base Ventura County), California zur Flotte der Lortie Aviation. Das kanadische Unternehmen ist der weltweit grösste Betreiber von ehemaligen Schweizer Hunter. Über 20 Maschinen hat die Firma seit 2002 übernommen, die für die Streitkräfte der USA, Kanadas und Frankreichs taktische Trainings anbietet. Heute (2025) sind noch knapp 20 im Einsatz. Die dafür modifizierten Hunter werden für Aggressor-Einsätze im Luftkampf oder Einsätze in den Bereichen elektronische Kampfführung, Zielschlepp, Feinddarstellung für Bodentruppen und Schiffe oder die Simulation von Marschflugkörpern eingesetzt und von erfahrenen, ehemaligen Kampfpiloten der US-Marine, US-Marinekorps und der US-Luftwaffe geflogen. Die Hunter sind heute (2025) IFR-zertifiziert und sind unter anderem mit einem dualen GPS und Moving Map (digitale Kartendarstellung) sowie mit den nötigen militärischen Kommunikations- und Navigationskanälen nachgerüstet. Alle Hunter vom ehemaligen Kampfpiloten und Instruktor der kanadischen Luftwaffe, André Lortie (Jahrgang 1966, Nickname «Hibou»), dem Gründer und Besitzer von Lortie Aviation, der «Hunter Factory» in Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier in der Nähe von Quebec in Franco-Kanada, fliegen heute (2025) ausschliesslich vermietet für die Textron-Tochterfirma Airborne Tactical Advantage Company (ATAC) und somit für die US-Streitkräfte.
J-4007	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679923	16.10.1958	16.12.1993	-	Als ehemalige Mk. 6 gebraucht von der Royal Air Force (RAF) übernommen. Am 03.10.1958 wurde dieser Hunter in die Schweiz überflogen und ausgeliefert. Der J-4007 gehört zu den

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						ersten zwölf Occasions-Hunter, die in die Schweiz geliefert wurden. Er flog bei der RAF mit der Kennung XE545 und hatte nur ganz wenige Flugstunden. Der J-4007 aus der britischen Serie Mk. 6 und hatte bei der Lieferung das Swissspaket noch nicht. Beliebt war er nicht nur wegen seiner 007 Nummer (James Bond) sondern vor allem als «Blue Hunter». Im DTK im April 1989 bekam der J-4007 nach einer Idee von Oberleutnant Reto Seipel «against all odds» von der Staffel 7 und FI Kp 9 für drei Tage einen blauen Anstrich mit gelben Partien beim Übergang vom Rumpf zu den Flügeln und am Heck. Der J-4007 wurde am 16.12.1993 aus dem aktiven Flugdienst entlassen. Gleichentags überflog Ruedi von Gunten den pensionierten Jet im normalen «Tarnanzug» von Payerne nach Interlaken. Die Maschine hätte möglicherweise das gleiche Schicksal erlitten wie vielen anderen Hunter. Aber schon 1990 setzten sich einige Mitarbeiter vom Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) dafür ein, dass der J-4152 (Robin Hood) der Verschrottung entging. Dazu wurde dann am 08.05.1992 auch der «Huntermverein Interlaken» HUVER gegründet. Der J-4152 wurde aber dem FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) überlassen. Als Ersatz sollte der Verein den J-4018 erhalten. Es kam aber nochmals anders. Die ehemals in Interlaken stationierte Fliegerstaffel 7 setzte sich dafür ein, dass der J-4007 in Interlaken blieb. So wurde am 10.06.1995 in einer würdigen Feier dem Huntermverein Interlaken der Hawker Hunter J-4007 übergeben. Er ist heute (2024) noch vollständig erhalten und könnte auch wieder geflogen werden. Sein Triebwerk wird regelmässig gestartet.
J-4008	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679901	03.10.1958	29.08.1994	-	Als ehemalige Mk. 6 gebraucht mit der Kennung XE526 von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert.
J-4009	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679903	08.11.1958	17.02.1994	-	Als ehemalige Mk. 6 gebraucht mit der Kennung XE528 von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Der Hunter J-4009 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.
J-4010	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679929	10.11.1958	10.05.1994	-	Dieser Hunter absolvierte am 15.02.1956 als für die Royal Air Force (RAF) gebaute Mk. 6 mit der Kennung XE554 den Erstflug. Die Maschine wurde später gebraucht von der RAF übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert. Mit dieser Maschine setzte Hauptmann Rudolf Wattering am Ende der langen Karriere des Hunters am 10.5.1994 auf dem Flugplatz Buochs (NW) bewusst zu einer Notlandung mit anschliessender Rettungsübung auf. Das Fahrwerk war nicht verriegelt, das Vorderrad knickte sofort ein. Mit abwechselnd einseitigem Bremsen provozierte der Pilot, dass nacheinander die Hauptfahrwerksbeine nachgegeben haben und kollabierten. Die externen Flügeltanks verhinderten bekanntermassen grössere Schäden am Flugzeug. Die Blechtanks absorbierten bei der Bodenberührung viel Energie. Nach der Ausserdienststellung wurde die Maschine dem Zivilschutz in Wangen an der Aare (BE) zur Verfügung gestellt.
J-4011	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679930	04.12.1958	14.10.1993	-	Als ehemalige Mk. 6 gebraucht mit der Kennung XE555 von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Der Hunter J-4011 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.
J-4012	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-679928	12.12.1958	18.11.1993	-	Dieser Hunter hatte seinen Erstflug am 28.02.1956. Als ehemalige Mk. 6 gebraucht mit der Kennung XE553 von der Royal Air Force (RAF) übernommen und vor der Ablieferung zur Mk. 58 modifiziert.
J-4013	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-691761	13.12.1961	23.11.1995	-	Am 07.12.1958 startete in England dieser erste, wirklich neu für die Schweiz gebaute Hunter zu seinem Erstflug. Nachdem diese erste von Anfang an als Mk. 58 gebaute Maschine für Testflüge noch einige Monate im britischen Dunsfold behalten wurde, traf dieser Hunter im Sommer 1959 in der Schweiz ein und erhielt die Kennung J-4013. Dieser Hunter wurde am 16.06.1959 an das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen (F+W) abgeliefert und diente dort als Testflugzeug bei der damaligen Kriegstechnischen Abteilung (KTA). Am 13.12.1961 erfolgte die Abgabe an die Truppe. Ein spezieller Farbanstrich mit leuchtend orangen Flächen am Bug, am Rumpfrücken und als Umrandung der Flügel, der später noch mit einem Enzian-Motiv auf der Unterseite ergänzt wurde, wies darauf hin, dass diese Maschine während ihrer ganzen Einsatzzeit als perfekte Testplattform weiterhin von der KTA (später GRD, dann GR und heute armasuisse) als Versuchsmaschine für Flug- und Waffentests verwendet wurde. 1980 wurden grosse schwarz/weisse Kalibrierungspunkte auf den Rumpf des J-4013 gemalt und halfen bei der Auswertung von Waffenversuchen, welche vom Boden aus mit Aufzeichnungsgeräten registriert wurden. Mit diesem Hunter erfolgte mit dem KTA-Chef-Testpilot Hans Häfliger am Steuerknüppel auch der erstmalige scharfe Einsatz von vier Schweizer Kriegsbomben. Als einziger Hunter flog der J-4013 noch etwas länger als die anderen Maschinen. Den letzten Flug machte der KTA/GRD-Testpilot Walter «Spywa» Spychiger am 23.11.1995 mit diesem Hunter. Nach Walter Spychigers Schilderungen vom 03.11.2024 war er mit seiner Maschine Zielflugzeug für einen Versuch mit der Luft-Luft-Lenkwafe SIWA (AIM-9 Sidewinder). Ein gleicher Flug fand mit Start in Emmen (LU) und Landung in Buochs (NW) schon am Vortag statt. Flugzeit 14.12 bis 15.09 Uhr = 57 Minuten. Vermutlich war an jenem Tag in Emmen GCA-Minimum nicht mehr vorhanden. Am 23. November erfolgte der Start in Buochs um 09.42 Uhr und die Landung in Emmen um 10.50 Uhr, ebenfalls unter IFR-Bedingungen. Der Kampfjet erreichte bis zur Ausserdienststellung nach diesem allerletzten Hunter-Flug für die damalige Flugwaffe ein Total von 1165,19 Flugstunden. Hinweise vom Verfasser der Liste: GCA = Ground Controlled Approach (radargesteuertes, bodengeführtes Blindlandeverfahren) IFR = Instrument Flight Rules (Instrumentenflugregeln) Von 1996 bis 2017 war der Schweizer «Test-Hunter» bei der MDC Max Daetwyler AG (heute Daetwyler SwissTec AG) in auf dem Flugplatz Langenthal in Bleienbach (BE) eingelagert. 2015 wurde das Projekt gestartet, diesen Hunter mit besonderer Vergangenheit wieder in seiner ursprünglichen Form der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Seit März 2018 ist der Hunter J-4013 nun im Militärmuseum Wildegg (MMW) im Kanton Aargau an einer Hallendecke hängend ausgestellt. Er ist im MMW nicht das einzige Luftfahrzeug ist, welches die Geschichte der Schweizer Luftwaffe aufleben lässt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-4015	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-691763	17.2.1959	16.12.1994	-	Zwischen Dezember 1974 und Februar 1975 wurde der J-4015 zu Testzwecken mit einer grün-weissen Winterbemalung versehen. Die Farbe war abwaschbar. Obschon sich das Tarnschema mit dunklen, aber vor allem auch mit grossen weissen Flächen bewährte, wurde es nicht weiter verwendet. Die Wintertarnung des J-4015 wurde in der Werkstatt des Eidg. Flugzeugwerks Emmen angebracht. Mitte September 1994 feierte die FI St 20 den Abschluss ihres letzten kombinierten WKs mit dem einen wutschnaubenden Büffel darstellenden, auf dem Militärflugplatz Interlaken (BE) sehr bunt bemalten Hunter J-4015. Mit seiner schrillen Bemalung im Stil der Graffiti-Sprayer wird diese Maschine bestimmt das farbenprächtigste Militärflugzeug bleiben, das je in der Schweizer Luftwaffe geflogen ist. Die Gestaltung war das Werk der Graffitimaler Dave Gartmann und Patrick Berger. Der Hunter wurde in der Folge wegen der ausserordentlichen Bemalung als «Graffiti-Hunter» bekannt. Seine Zelle hatte zu diesem Zeitpunkt, am Ende seiner vorgesehenen Einsatzzeit, noch etwa 10 Flugstunden verfügbar. Der Militärflugplatz Mollis (GL) war von 1938 bis 1993 der zugeteilte Kriegsstützpunkt der Fliegerstaffel 20. Dieser schöne «Graffiti-Hunter» kam nach der Ausserdienststellung also sinnigerweise zu dem am 25.03.1996 gegründeten «Huntermuseum Mollis», welcher den Militärjet noch heute (2024) pflegt. Die Maschine ist allerdings nicht mehr flugtüchtig. Nachdem die Voraussetzung der Gründung einer Trägergesellschaft gesichert war, überflog Major Koni Brändli den Graffiti-Hunter bereits am 11.05.1995 von Meiringen (BE) nach Mollis. Ein anderer Hunter mit der fiktiven Kennung J-4015 flog noch bis 2022 als HB-RVS beim Huntermuseum Obersimmental als «Papyrus-Hunter» zivil immatrikuliert, es handelt sich allerdings bei jenem J-4015 effektiv um die ehemalige J-4040; Details siehe dort.
J-4016	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-691764	05.02.1959	08.03.1984	-	Absturz am 08.03.1984 um zirka 09.20 Uhr bei Werthenstein (LU) in der Nähe des «Ämihofs». Anlässlich einer Luftkampfübung stiess Asp Hanspeter Stricker von der FI St 21 auf einer Höhe von rund 7000 m ü.M. mit dem Hunter J-4055 von Oblt Bruno Oberholzer vom UeG, FI St 10 zusammen. Beide Piloten mussten sich mit dem Schleudersitz retten. Oblt Oberholzers Maschine stürzte zwischen Wolhusen und Menznau (LU) im Tuetenseeli-Naturschutzgebiet ab.
J-4018	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-691766	23.02.1959	19.08.1992	-	Am 19.08.1992 befand sich der J-4018 zum letzten Mal in der Luft. Der am 08.05.1992 gegründete Huntermuseum Interlaken (HUIVER) interessierte sich für die J-4018, deshalb sah man damals von einer Liquidation ab. Aus Dankbarkeit für die Arbeiten – Interlaken war 36 Jahre Fachstelle des Hunters – wurde entschieden, den J-4018 im damaligen Areal des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) in Interlaken auszustellen und somit der Nachwelt zu erhalten. Wer die Pflege des Flugzeuges übernehmen sollte, wurde aber damals nicht definitiv geklärt. Nach der Auflösung des BAMF wechselte die Eigentümerschaft zur SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme und schliesslich zur heutigen RUAG Aviation. Der Hunter erhielt einen würdigen Platz beim Eingang der RUAG AG. Seit Ende 2009 erstrahlt der J-4018 im selben Glanz, wie 1958 bei seiner Einführung der ersten Serie Hunter in der Schweiz. Die RUAG übernahm die Malerarbeiten sowie das Anbringen des UV-Schutz-Klarlacks. Zukünftig wird die laufende Pflege von den Mitgliedern des HUIVER übernommen. Der Jet ist heute (2024) in Wilderswil bei Interlaken auch von ausserhalb der RUAG-Umzäunung

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						zu bestaunen.
J-4020	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-691768	27.05.1959	07.04.1995	-	Steht seit dem 29.03.1996 auf Sockeln vor dem Gebäude des Berufsfiegerkorps (damals noch Ueberwachungsgeschwader) auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH).
J-4021	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-691770	18.03.1959	16.12.1994	-	Die Maschine gehört heute (2024) flugbereit der HHA (Hawker Hunter Aviation Ltd.) mit Standort Scampton in England. Der Militärjet erhielt die zivilen Immatrikulationen G-BWU und zuletzt G-HHAC mit der militärischen Kennung ZZ194 .
J-4022	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697389	02.04.1959	16.12.1994	-	Spezialanstrich der Patrouille Suisse mit rot/weisser Unterseite und Jubiläumsschriftzug 30 Jahre. Am 27.07.1995 wurde dieser Hunter vom Piloten Tony Wirz von Dübendorf auf den ungarischen Militärflugplatz Szolnok überflogen. Sie steht noch heute (2024) mit dem Namen Cap Rapaz (dem damaligen PS-Piloten Stéphane «Punzel» Rapaz) unter dem Cockpit im namhaften Militärflugzeugmuseum der AFB Szolnok, das heute den neuen Namen «RepTár – Szolnoki repülőmúzeum» trägt.
J-4025	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697394	23.03.1959	16.12.1994	-	Spezialanstrich der Patrouille Suisse mit rot/weisser Unterseite. Die Maschine gehört heute (2024) flugbereit dem Royal Jordanian AF Historic Flight, ist aber (Stand 2021) gegroundet. Der Hunter erhielt die zivile Immatrikulation G-BWKC und die militärische Kennung 712 .
J-4026	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697395	03.04.1959	26.11.1994	-	Dieser Hunter mit Baujahr 1959 und einem Spezialanstrich der Patrouille Suisse mit rot/weisser Unterseite, dem gelben Jubiläumsschriftzug «30 Jahre Patrouille Suisse» über der Kennung J-4026 und einer ebenfalls gelben grossen Ziffer «30» auf der Seitenflosse flog nach seiner Ausmusterung bei der Luftwaffe nicht mehr, ausgenommen war nur der Überflug vom 30.05.1995 von Emmen nach Basel mit Pilot Toni Locher, wo der Jet danach bis 2023 als Prunkstück im kleinen privaten Museum «Hangar 112» der Basler Fliegerlegende Werner von Arx auf der Nordseite des EuroAirports Basel stand. Der J-4026 war das ehemalige Staffelflugzeug des früheren PS-Kommandanten Daniel «Dani» Hösli. Werner von Arx verstarb am 20.09.2021 im Alter von 98 Jahren und seine Nachkommen verkauften die Maschine 2023 in sehr gutem Zustand an die kanadische Lortie Aviation. Vom 06. bis 09.10.2023 koordinierte Ernesto Maurer den Transport zusammen mit einem fünfköpfigen Team von Lortie Aviation und machten den Hunter auf dem EuroAirports Basel transportbereit für das Verladen mit «gestützten» Flügeln in einen Container. Zur gleichen von Ernesto Maurer organisierten Lieferung an Lortie Aviation gehörten Ende Oktober 2023 auch der Einsitzer J-4032, J-4057 und der Doppelsitzer J-4201 / HB-RVR. Der Schweizer Hunter J-4026 konnte vorerst seinen Patrouille-Suisse-Bemalung auch für seine Einsätze als Aggressor für die US-Streitkräfte mit der US-Immatrikulation N353AX behalten. Im September 2025 befand sich der J-4026 bei Lortie Aviation in der Endphase des Wiederaufbaus, welcher eher einem kompletten Neubau gleichkommt und dabei erhielt der Hunter einen neuen Tarnanstrich in einem hellen und einem dunklen Grau. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006. Der Verfasser hat diesem Hunter J-4026 basierend auf der Liste von Hermann Keist, ursprünglich die Werknummer 41H-697392 zugeteilt. Doch korrekt dürfte 41H-697395 sein. Begründung: Im Monatsmagazin SkyNews.ch vom November 2025 wurde der Artikel <i>Die «Hunter Factory»</i> publiziert, in welchem auf drei Fotos die Aufbauarbeiten der ehemaligen J-4026 gezeigt werden und die neue US-Immatrikulation N353AX bereits aufgemalt ist. Und eines der drei Bilder zeigt eine Tochter von André Lortie, Stéphanie, als Hunter-Mechanikerin

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						in der Firma des Vaters an einem frisch revidierten Heckteil eines Hunters arbeitend, auf dem eindeutig die aufgemalte Werknummer S/N 41H-697395 sichtbar ist. Darunter ist auch knapp ein Teil der US-Immatrikulation ...53AX erkennbar, also N353AX. Und das Heckteil gehört eben zu den beiden anderen Bildern mit dem Stand der Arbeiten an der N353AX, wobei auf dem einen Foto wiederum genau dieses Heckteil und daneben stehend wieder Stéphanie abgebildet ist, zusammen mit dem Rumpf und den Flügeln des Hunters N353AX. Anhand dieser klaren Fakten bekam die J-4026 deshalb in der Folge vom Verfasser der Liste neu die Werknummer 41H-697395 zugeteilt und die J-4028 statt dessen die 41H-697392. Beweis für die Richtigkeit: Das United States Department of Transportation (FAA) hat am 12.03.2025 dem Hunter mit der Werknummer 41H697395 (bei der FAA ohne Bindestrich) die Immatrikulation N353AX zugeteilt.
J-4027	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697393	08.04.1959	16.12.1994	-	Dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N336AX flugbereit zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation mit Standort Pt. Mugu (heute Naval Base Ventura County) California. Stand April 2024 ist sie allerdings grounded, 2025 wird sie bei Lortie Aviation neu aufgebaut. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4028	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697392 (?)	27.04.1959	12.08.1991	-	Erstflug am 13.03.1959 in England. Am 14.04.1959 erfolgte die Ablieferung in die Schweiz nach Emmen (LU) und am 27.04.1959 die Abgabe an die Truppe. Dieser Hunter flog bei der Patrouille Suisse. Vogelkollision am 12.08.1991 in Payerne (VD). Der Rumpf wurde liquidiert, die Flügel an den J-4020 montiert. Mit einem Total von 2303 Flugstunden wurde die Maschine in Interlaken (BE) liquidiert. Der Verfasser hat diesem Hunter J-4028 basierend auf der Liste von Hermann Keist, ursprünglich die Werknummer 41H-697395 zugeteilt. Aber die gehört dem J-4026, wie oben bei dieser Maschine begründet. Ob die abgetauschte, vom J-4026 übernommene 41H-697392 aber wirklich zum J-4028 passt, muss noch verifiziert werden.
J-4029	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697396	25.03.1959	16.12.1994		Die Maschine gehört seit der 1995 erfolgten Schenkung durch den damaligen Kommandanten der Luftwaffe, KKdt Carrel Fernand und auch noch heute (2021) zu den Exponaten im National Air Force Museum of Canada in Trenton, Ontario in Kanada. Sie steht dort im Freigelände in den Farben der Schweizer Luftwaffe und mit speziellen Aufschriften zum 30-Jahre-Jubiläum der Patrouille Suisse mit entsprechender PS-Bemalung auf der Unterseite der Maschine.
J-4030	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697390	08.04.1959	16.12.1994	-	Die Maschine war nach der Ausserdienststellung zeitweise zivil als SE-DXD und auch als C-GJMQ immatrikuliert. Doch dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N324AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation. Sie fliegt auch heute (2024) noch ab Kāne'ohe Bay auf Hawaii. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4031	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697398	17.04.1959	16.12.1994	-	Dieser Hunter flog bei der Patrouille Suisse. Am 29.06.1995 Überflug von Emmen nach Duxford (GB), Pilot: Martin Escher. Später Umbau in Exeter. The Old Flying Machine Company, Ray. & Mark Hanna. Neue, zivile Immatrikulation G-BWFR. Diese Maschine stand im Mai 2009 in Quebec (Kanada) auf dem Tarmac, zusammen mit der J-4090 und J-4105. Der Hunter J-4031 gehörte gemäss einem Bericht im SkyNews.ch vom April 2018 zuletzt mit der US-Immatrikulation N332AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation. Er stürzte jedoch

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						im Mai 2012 bei ihrer Basis Point Mugu (heute Naval Base Ventura County) in Kalifornien ab. Dort verunfallte auch der N329AX (J-4105) im Oktober 2014. Nach einer neuen, im SkyNews.ch vom Mai 2024 publizierten Liste ist der Jet offenbar repariert worden und mit der neuen Immatrikulation N328AX nach wie vor für die Lortie Aviation wieder flugbereit. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4032	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697399	24.04.1959	16.12.1994	-	Baujahr 1959, Spezialanstrich der Patrouille Suisse mit einer rot/weisser Unterseite und einem gelben Jubiläumsschriftzug «30 Jahre Patrouille Suisse» über der Kennung J-4032 und einer ebenfalls gelben grossen Ziffer «30» auf der Seitenflosse. Am 02.06.1995 Überflug von Emmen (LU) nach Buochs (NW), Pilot: Ferdinand Meyer. In Buochs diente die Maschine dem Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) als Reserve. Am 02.04.1997 Überflug von Buochs nach Raron mit Touch and go in Payerne. Pilot: Toni Wirz. In Raron (VS) wurde die Maschine zusammen mit den weiteren vier Hunter J-4082, J-4201, J-4203 und J-4206 im Flugzeugstollen eingelagert. Im Magazin SkyNews.ch, Ausgabe Dezember 2008, wird bekannt gegeben, dass sich der J-4032 nicht mehr in Raron befinde, sondern in Littau (LU) vor einer Armeebarracke (gut sichtbar auf der Zugstrecke Malters-Luzern). Er gehörte zusammen mit der J-4057 der IG Aviatik Zentralschweiz, einer privaten Sammlung von Daniel Sidler, welcher den Hunter in einem Museum unterbringen wollte. Man suchte ausserdem einen Unterstand, damit das zer-trennt gelagerte Flugzeug nicht weiter beschädigt wurde. Möglicherweise befand sich dieser Hunter später im Kanton Luzern in einem neuen, kleinen Museum. 2023 wurde der J-4032 zusammen mit der J-4057 an die kanadische Lortie Aviation verkauft. Am 09. und 10.10.2023 verlud das fünfköpfigen Team von Lortie Aviation zusammen mit dem Koordinator Ernesto Maurer in Sempach (LU) die beiden bereits zerlegten Hunter in Schiffscontainer. Der Schweizer Hunter J-4032 konnte seinen Patrouille-Suisse-Bemalung auch für seine Einsätze als Aggressor für die US-Streitkräfte behalten! Allerdings war der Jet mit Stand April 2024 in Kanada noch immer demontiert. Zur gleichen Lieferung an Lortie Aviation gehörten Ende Oktober 2023 auch der Einsitzer J-4026 und der Doppelsitzer J-4201.
J-4035	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697402	24.04.1959	16.12.1994	-	Als dieser Hunter am 16.12.1994 ausser Dienst gestellt wurde, hatte er in gut 35 Jahren 2528 Flugstunden absolviert. Ein halbes Jahr danach, am 12.07.1995, flog Urs Graf die Maschine nach Southend an der englischen Südküste, und von da wurde sie drei Monate später dem Planes of Fame Museum in Chino, südöstlich von Los Angeles (Kalifornien, USA), übergeben und erhielt die zivile Immatrikulation N159AM. Sein Standort war dann wahrscheinlich der Grand Canyon Airport. Der J-4035 steht aber heute (2024) in tadellosem Zustand als Leihgabe im etwas südöstlich von Tuscon im Süden Arizonas (USA) gelegenen Pima Air & Space Museum im Freigelände. Dort gehört seit 2021 auch die Schweizer Mirage IIIRS R-2107 zum Bestand.
J-4040	Hawker Hunter F Mk. 58	41H697405	03.06.1959	26.11.1993	-	Dieser 1959 gebaute Hunter wurde am 29.05.1959 als J-4040 von Grossbritannien in die Schweiz überflogen und flog nach seiner Ausserdienststellung bis 2022 noch als am 25.07.2000 zivil mit HB-RVS immatrikulierte Maschine weiterhin in der Schweiz. Besser bekannt als «Papyrus-Hunter» aufgrund seiner einzigartigen weissen Bemalung mit schwarzer Zeitungs-Beschriftung, welche diese Maschine anlässlich des letzten WKs der Staffel 15 in St. Stephan (BE) erhalten hat. Neun Soldaten aus der Fliegerkompanie 18, unter der Leitung

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						von Korporal François Berterin, der von Beruf Carosserielackierer war, vollbrachten das Werk in einem Unterstand des Flugplatzes Interlaken (BE). Der J-4040 wurde seither vom 1994 gegründeten «Hunterverein Obersimmental» betrieben und in St. Stephan im Unterstand U-20 liebevoll gepflegt. Als Hommage an die Fliegerstaffel 15, die sich im Herbst 1993 in St. Stephan verabschieden musste, erhielt dieser Hunter die fiktive Kennung J-4015. Stationiert auf dem ehemaligen Militärflugplatz St. Stephan scheute eine kleine Gruppe von Mechanikern unter Chefmechaniker Andreas «Res» Willener bis 2017 keinen Aufwand, diesen Hunter flugbereit zu erhalten. Mann der ersten Stunde als Flugzeugmechaniker für diese Maschine war jedoch Peter Gerber (04.05.1938 - 03.01.2024). Als er vom Geschenk an die vier Gemeinden hörte, meldete er sich mit anderen Fliegerkameraden bei Hugo Schranz, um im künftigen Verein mitzumachen. Auch ging es darum, zu verhindern, dass der Hunter auf einen Sockel gestellt wurde. Nach rund 600 Arbeitsstunden in drei Jahren war es soweit. Am 18.08.2000 hob der Papyrus-Hunter nach einer sechsjährigen Pause wieder ab. Seit 2018 musste die etwa 25'000 bis 30'000 Franken teure Jahreskontrolle jedoch in Altenrhein bei der Historic Flight Maintenance mit Ernst «Fless» Flessati ausgeführt werden. Im Frühjahr 2021 war dieser Hunter nicht mehr flugbereit. Er wurde jedoch nach umfassenden und aufwendigen Kontrollen im FFA Museum/Jet and Prop Heritage wieder flugtüchtig gemacht. Ab 11.08.2021 hat der lizenzierte Flugzeugmechaniker Marco Dintheer das zuvor im Februar 2021 zur Inspektion und Revision nach England gefahrene Avon-Triebwerk unter Anleitung von Ernst Flessati wieder in den «Papyrus-Hunter» eingebaut. Nach erfolgreicher Kontrolle der Inspektoren vom Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL hatte der Jet am 03.09.2021 in Altenrhein mit Pilot und Co-Präsident Ueli Leutert wieder abgehoben. Der «Papyrus Hunter» J-4040 / HB-RVS präsentierte sich schon tags darauf, am 04.09.2021 an der Airshow «25 Jahre Hunterverein Mollis» zusammen mit den beiden anderen, letzten in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt noch flugtüchtigen Doppelsitzer-Hunter, dem J-4201 / HB-RVR und dem «Tiger-Hunter» J-4206 / HB-RVV am Jubiläums-Fest. Am Montag, 06.09.2021 kehrte der Jet nach St. Stephan zurück. Ab dem 01.11.2021 war der Papyrus-Hunter wieder im U-20 in St. Stephan zu Hause, mit Franz Bühler als Chef Flugbetrieb und Matthias Minnig als Chef Unterstand. Der Hunter war technisch in einem perfekten Zustand. Aufgrund fehlender Hunter-Mechaniker wurde der Flugbetrieb mit diesen ehemaligen Kampffjets jedoch immer wie schwieriger und schlussendlich praktisch unmöglich. Am 17.10.2022 wurde der Jet von Ueli Leutert zur Jahreskontrolle von St. Stephan nach Altenrhein überflogen in der Hoffnung, den Hunter danach im Frühjahr 2023 wieder zurück nach St. Stephan zu fliegen. Doch der Aufbau eines europaweit anerkannten Unterhaltsbetriebes in Altenrhein scheiterte und die Maschine konnte nicht mehr flugtauglich gemacht werden. Am 12.02.2024 gab Ueli Leutert das endgültigen Grounding des Papyrus-Hunters J-4040 / HB-RVS bekannt. So kam dieser Maschine die Ehre zu, an jenem 17.10.2022 den letzten zivilen Hunter-Flug in der Schweiz ausgeführt zu haben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Mitte März 2024 wurde der Papyrus-Hunter in Altenrhein demontiert und am 05.05.2024 begann die Übung «Homecoming Papyrus-Hunter», wobei der Kampffjet vom 8. bis am 10.05.2024 mit Tiefladern mit einem von der Hawker Hunter Aviation Ltd übernommenen Transport auf der Strasse nach St. Stephan transportiert wurde, wo er am 15.05.2024 im U-20 ankam und dort wieder zusammengebaut wurde. Anschliessend wurde das Avon-Triebwerk ausgebaut und als vereinbarte Gegenleistung für den Transport Hawker zur Verfügung gestellt. An seiner Stelle wurde das Triebwerk aus der statischen Ausstellung im Unterstand wieder eingebaut. Ein Triebwerksstart sollte gelegentlich noch möglich sein. Der Papyrus-Hunter blieb damit für immer am Boden und so endete auch das Kapitel «zivile Hunter der Schweiz». Mit Stand vom 21.05.2024 war die Immatrikulation HB-RVS allerdings noch immer schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen.
J-4041	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697408	02.06.1959	16.12.1994	-	Dieser Hunter wurde von Hawker Aircraft in Grossbritannien gebaut und absolvierte am 23.04.1959 seinen Erstflug. Im Juni desselben Jahres wurde er von Jean Brunner († 2012) via Dübendorf nach Emmen überflogen. 1964 wurde die Maschine für die Bewaffnung mit AIM-9 Sidewinder modifiziert. Bis zur Ausserdienststellung bei der Luftwaffe im Dezember 1994 sammelten sich im Bordbuch dieses Hunters 2654 Flugstunden und 1571 Landungen an. Das Bordbuch enthält den Lebenslauf einer Maschine mit allen Flügen, Flugzeiten, Pilot etc. und gehört zum Dossiers «Flugzeug-Akten». Sinngemäss gibt es zu den einzelnen Maschinen nebst den Bordakten auch die «Triebwerk-Akten». Dieser Hunter stand lange Zeit zusammen mit einem Vampire Mk. 6 (J-1135), einer Mirage IIIS (J-2303) und einer Alouette III (V-259) bei Samuel Heuer in einer Halle in seinem ehemaligen Kieswerk Petinesca in Studen (BE), wo er auch seine fünf Panzer lagert und ein kleines Militärmuseum mit weiteren Fahrzeugen führt. Im Frühjahr 2020 konnte das Militärmuseum Wildegg (MMW) im Kanton Aargau diesen Hunter J-4041 von Samuel Heuer übernehmen, gleichzeitig mit der Vampire Mk. 6 J-1135 und der Mirage IIIS J-2303. Die Alouette III V-259 gehört heute (2025) zur Centaurium Vintage Aviation in Grenchen (SO), wo sie im Hangar 3 ausgestellt ist.
J-4044	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697411	10.06.1959	25.11.1991	-	Der Hunter J-4044 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Diese Maschine verfügte über eine eingebaute Heckkamera und filmte damit am 24.03.1982 die erste Landung eines F-5 Tiger II auf der Autobahn N6 bei Münsingen (BE).
J-4045	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697412	10.06.1959	06.10.1994	-	Dieser Hunter gehört heute (2024) der Flieger Schule 81 (FI S 81; ehemals Kdo FI UOS/RS 41/241) und steht direkt beim Eingang der ehemaligen Fliegerkaserne in Payerne (VD) als «Gate Guard» leicht erhöht auf drei Fahrwerks-Stützfüssen. Die FI S 81 ist Teil der Luftwaffenausbildungs- und -trainingsbrigade (LW AT Br) und stellt die Grundausbildung der Kader und der Truppe der Flieger- und Flugplatzformationen mit Ausnahme der Piloten sicher.
J-4048	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697415	16.06.1959	03.04.1992	-	Der Hunter J-4048 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.
J-4050	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-687417	25.06.1959	15.12.1993	-	Der Hunter J-4050 wurde nach seiner Ausserdienststellung dem Ausbildungszentrum für Kriegsreparaturen (K-rep) in Interlaken (BE) zugeteilt. Im Oktober 2000 wurde der Kampfjet in Interlaken liquidiert. Die Munitionswanne wurde in Mollis (GL) eingelagert.
J-4051	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697418	08.07.1959	20.10.1982	-	Ein kleines aufgemaltes Flugzeug vorne beim Cockpit des Hunters F Mk. 58A J-4124 signalisiert, dass der Jungpilot im Rang eines Wachtmeister, am 20.10.1982 beim Schiessplatz Forrel am Neuenburgersee versehentlich einen Kameraden abgeschossen hatte. Leutnant Jürg Kobert von der Staffel 1, der als Patrouillenführer den getroffenen J-4051 pilotierte, konnte sich aber mit dem Schleudersitz retten und blieb unverletzt. Er wurde nach etwa 20 Minuten bewegungsunfähig, weil durch die Fallschirmleinen komplett gefesselt, aus dem kühlen Wasser des Neuenburgersees gefischt.
J-4053	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-687420	23.07.1959	17.12.1993	-	Sonderbemalung für einen Tag: Nur zwei Flüge wurden am 12.05.1973 anlässlich eines Tages der offenen Tür während des Doppeltrainingskurses in Meiringen (BE) als «Tiger-Hunter» in einem attraktiven schwarz-gelben Tigerkleid mit dieser Maschine absolviert. Die Piloten der FI St 11 hatten die ganze Nacht hindurch gearbeitet, um den J-4053 in einen richtigen fliegenden Tiger umzuwandeln, wie ihn ihr Staffellabzeichen zeigt. Die Soldaten im Kontrollturm staunten nicht wenig, als der Tiger-Hunter aus der Kaverne gezogen wurde. Derartige auffällige Bemalungen waren zu jener Zeit von der höheren Kommandantur strikte verboten. Deshalb ist der J-4053 nur an einem Tag in dieser prächtigen Bemalung geflogen. Ein kanadischer CF-104 Starfighter der Staffel 439 im deutschen Baden-Söllingen diente der Staffel 11 als Vorlage für den Tiger-Hunter. Der J-4053 wurde am 17.12.1993 mit 2704 Flugstunden stillgelegt, am 18.04.1994 definitiv Ausserdienst gesetzt und im Sommer 1994 in Interlaken (BE) verschrottet. Am 01.03.2009 wird der Doppelsitzer-Hunter J-4206 in diesem vom J-4053 inspirierten Tiger-Look präsentiert.
J-4055	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697422	14.07.1959	08.03.1984	-	Der Hunter J-4055 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Absturz am 08.03.1984 um zirka 09.20 Uhr mit grosser Geschwindigkeit zwischen Wolhusen und Menznau (LU) in ein Moor beim Tuetenseeli-Naturschutzgebiet, wo der Hunter buchstäblich im Erdboden verschwand. Anlässlich einer Luftkampfübung stiess Oblt Bruno Oberholzer vom UeG, FI St 10 auf einer Höhe von rund 7000 m ü.M. mit dem Hunter J-4016 von Asp Hanspeter Stricker von der FI St 21 zusammen. Beide Piloten mussten sich mit dem Schleudersitz retten. Strickers Maschine stürzte bei Werthenstein (LU) in der Nähe des «Ärnihofs» ab.
J-4056	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697423	07.08.1959	23.04.1986	-	Absturz am 23.04.1986 zwischen 16.00 und 16.05 Uhr südöstlich von Tschamut (GR), zuoberst im Vorderrheintal. Im verlauf einer wegen der schlechten Wetterbedingungen erfolgten Umkehrkurve kollidierte der Hunter mit dem Gelände. Der GRD-Testpilot Lt Jürg Bischof von der FI St 19 wurde dabei sofort tödlich verletzt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Mit dem Hunter Programm 80/2 erhielten die Flugzeuge J-4056 bis J-4100 in den Jahren 1982 bis 1984 eine Lenkwaffenanlage für die TV-gelenkte AGM-65B Maverick. Mit den so umgerüsteten Hunter konnten die AIM-9 Sidewinder nicht mehr eingesetzt werden. Ab 1982 wurden bei 40 Einsitzern der gleichen Serie J-4056 bis J-4100 auch die Triebwerke Avon 203 auf den Standard der Version Avon 207 mit höherem Schub gebracht.
J-4057	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697424	07.08.1959	01.12.1994	-	Dieser Hunter absolvierte am 19.06.1959 in England den Erstflug und wurde am 07.08.1959 nach Emmen (LU) abgeliefert und am 17.08.1959 an die Truppe abgegeben. Am 09.04.1962 Kollision im Landeanflug auf den Militärflugplatz Dübendorf (ZH), die Maschine streifte in Volketswil (ZH) ein Baukransell, das zum Teil samt Hacken am Flugzeug hängen blieb. Der Kampffjet war für das Maverick-System ausgerüstet. Er trug rechts am Bug das Abzeichen der FI Kp 9. Mit 2282 Flugstunden wurde der J-4057 am 01.12.1994 ausgemustert. Es folgte die Überführung von Emmen per Strassentransport nach Arona, Italien zu «L'Aéroplane Arona». Der Hunter J-4057 gehörte später zusammen mit dem J-4032 der IG Aviatik Zentralschweiz, einer privaten Sammlung von Daniel Sidler in Littau (LU). 2023 wurde der J-4057 zusammen mit dem J-4032 an die kanadische Lortie Aviation verkauft. Am 09. und 10.10.2023 verlud das fünfköpfigen Team von Lortie Aviation zusammen mit dem Koordinator Ernesto Maurer in Sempach (LU) die beiden bereits zerlegten Hunter in Schiffscontainer. Mit Stand April 2024 war die Maschine in Kanada noch demontiert. Sie soll aber aufgebaut werden und dürfte dann 2026 zu ATAC stossen. Zur gleichen von Ernesto Maurer organisierten Lieferung an Lortie Aviation gehörten Ende Oktober 2023 auch der Einsitzer J-4026 und der Doppelsitzer J-4201.
J-4058	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697425	14.08.1959	24.11.1994	-	Zum Jubiläum «100 Jahre Royal Air Force» zeigte sich dieser Hunter am RIAT im britischen Fairford vom 13.-15.07.2018 mit RAF-Hoheitszeichen und in einem kantigen Tarnschema mit drei verschiedenen Grautönen und schwarzen Partien in bester Verfassung. Die Maschine fliegt heute (2024) ab RAF Scampton in England für die HHA (Hawker Hunter Aviation Ltd.) zur Simulation von Bedrohungen im Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums. Der Militärjet erhielt die zivilen Immatrikulationen G-BWFS und zuletzt G-HHAD mit der Kennung ZZ191.
J-4059	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697426	26.08.1959	16.12.1994	-	Dieser Hunter absolvierte am 25.06.1959 in England den Erstflug. Am 17.08.1959 erfolgte die Ablieferung in die Schweiz nach Emmen und am 26.08.1959 wurde die Maschine der Truppe abgegeben. Sie erhielt als Abzeichen auf der Nase rechts die Sternschuppe der FI Kp 9. Der Hunter wurde später modifiziert, um Luft-Boden-Lenkwaffen des Typs Hughes AGM-65B Maverick abfeuern zu können. Die Ausserdienststellung der J-4059 erfolgte am 16.12.1994 mit 2745 Flugstunden. Am 12.09.1995 Überflug mit Pilot Urs Graf von Emmen nach Genf an Transairco. Am 26.02.1996 sollte der Hunter – bereits zivil in Südafrika als ZU-AVC immatrikuliert – von Genf nach Südafrika zum neuen Besitzer überführt werden. Kurz nach dem Start musste die Maschine jedoch wegen einem technischen Problem nach Genf zurückkehren. Der Grund für den Zwischenfall war, dass die hydraulische Unterstützung der Flight Controls nicht zuge-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						schaltet war. Offenbar war der Pilot von der Situation überfordert, entschied sich zur sofortigen Landung und verliess die Piste seitwärts, nachdem die Bremsen überhitzten und das Flugzeug so nicht mehr steuerbar war. Bereits am 29.02.1996 startete der Pilot Stefan Weber den zweiten Versuch. Die Route des jetzt neu als 3D-HUN in Swasiland (seit 2018 offiziell Königreich Eswatini) immatrikulierten Hunters führte ihn über Brindisi – Iraklion – Luxor – Asmara – Addis Abeba – Nairobi (Teilnahme an der Nairobi Air Show zusammen mit J-4202) – Lilongwe zum Lanseria International Airport bei Johannesburg, wo das Flugzeug im perfekten Zustand ankam. Totalflugzeit etwas über 13 Stunden ohne nennenswerte technische Störungen. Der ehemalige J-4059 wurde danach vom privaten Sammler Ron Wheeldon übernommen. Wheeldon hat auch den Doppelsitzer-Hunter J-4202 gekauft und ihn als ZU-HUN immatrikuliert. Gemäss einer im Magazin SkyNews.ch in der Ausgabe März 2021 veröffentlichten Liste war der J-4059 zwar noch in Kapstadt stationiert, aber seit 2020 und bis heute (2024) nur noch statisch (on storage) für Thunder & Lightnings eingetragen.
J-4060	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697427	24.08.1959	13.12.1994	-	Offenbar war geplant, dass dieser Hunter der ersten Serie auf dem Flugplatzareal Emmen (LU) auf einen Sockel montiert und ausgestellt werden sollte. Dazu wurde schliesslich aber der Hunter J-4070 auserkoren. Er bewacht seit 2001 den Militärflugplatz Emmen als «Gate Guard». Der Hunter J-4060 wurde statt dessen nach der Ausserdienststellung zivil als NX58WJ und auch als C-GZIC immatrikuliert. Der Jet gehört jedoch gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N339AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation mit Standort Newport News, Virginia (USA) und ist noch immer flugbereit im Einsatz (Stand 2025) für dieses Unternehmen. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006. Alle Hunter von André Lortie fliegen heute (2025) ausschliesslich für ATAC und somit für die US-Streitkräfte.
J-4061	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697428	02.09.1959	02.12.1994	-	Die Maschine war als N58MX in den USA immatrikuliert. Abgestürzt am 17.07.2006 im Staat Oregon. Offenbar wurde sie nach dem Crash auf dem Boise Airfield, Idaho (USA) noch eingelagert.
J-4062	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697429	31.08.1959	09.12.1994	-	Dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N344AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation. Sie fliegt auch heute (2024) noch ab dem Standort Newport News, Virginia (USA). Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4063	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-687430	04.09.1959	09.12.1994	-	Der Militärjet gehört heute (2024) im Eigentum der französischen Armée de l'Air (AA) zu den Exponaten im Freigelände des Musée Aéronautique d'Orange (F).
J-4064	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697431	15.09.1959	16.12.1994	-	Während seiner Dienstzeit bei der Fliegertruppe wurde dieser Hunter mit Baujahr 1958 für den Einsatz mit AIM-9 Sidewinder Luft-Luft-Lenk Waffen und Hughes AGM-65B Maverick Luft-Boden-Lenk Waffen modifiziert und hat bis zu seiner Ausserdienststellung am 16.12.1994 2756 Flugstunden und 1518 Landungen absolviert. Im Dezember 1993 wurde beim J-4064 die letzte grosse Kontrolle an einem Schweizer Hunter im Militärdienst bei den damaligen Flug- und Fahrzeugwerken FFA in Altenrhein durchgeführt. Den Überflug nach Interlaken führte der Hunter mit einem grossen FFA-Logo unter dem Cockpit aus, das aber unmittelbar nach der Landung entfernt wurde. Die Maschine flog seit der Gründung des Vereins Fliegermuseum Altenrhein FMA bei der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						HUNTER FLYING GROUP (HFG) als seit dem 14.07.1997 zivil mit HB-RVQ immatrikulierter Jet. Der Hunter hatte seinen Standort in dem am 20./21.07.2019 neu eröffneten privaten FFA Museum in Altenrhein (SG), respektive in dem für die fliegenden Exponate zuständigen FMA. Er hat eine attraktive Patrouille Suisse Bemalung. Am 18.11.2020 wurde der HB-RVQ aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Der Hunter wurde vom Verein Flieger Museum Altenrhein an die kanadische Lortie Aviation verkauft und soll für das taktische Training der Luftstreitkräfte der USA, Kanadas und Frankreichs eingesetzt werden. Am 16.04.2021 wurde der Militärjet für den Transport nach Kanada in Schiffscontainer verladen. Er ist heute (2025) mit der US-Immatrikulation N349AX flugbereit. Alle Hunter von André Lortie fliegen heute (2025) ausschliesslich für ATAC und somit für die US-Streitkräfte. Der N349AX fliegt nach wie vor in voller Patrouille Suisse Bemalung und mit Schweizer Hoheitszeichen als Aggressor für die US Navy. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4065	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697432	10.09.1959	16.12.1994	-	Der Hunter gehört heute (2022) zu den statischen Exponaten im Museum «Ailes Anciennes Toulouse» (F). Die Maschine wurde im August 1995 von Payerne nach Toulouse geflogen.
J-4066	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697433	23.09.1959	06.12.1994	-	Die Maschine gehört heute (2024) dem Dienstleister HHA (Hawker Hunter Aviation Ltd.) mit Standort Scampton in England. Der Militärjet erhielt die zivilen Immatrikulationen G-BXNF und zuletzt G-HHAE mit der militärischen Kennung ZZ190. HHA betreibt insgesamt zehn modifizierte Hunter F Mk. 58 und einen zweisitzigen T Mk. 72 (ex Chile) als XE688 mit den Hoheitszeichen der Royal Air Force (RAF) im Auftrag des britischen Verteidigungsministeriums auf Basis von COMA-Bestimmungen (COMA = Civil owned military Aircraft) als Zieldarsteller. Es handelt sich dabei weltweit um die letzten Hunter, die noch für militärische Zwecke eingesetzt werden (Stand 2024).
J-4067	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697434	08.10.1959	16.12.1994	-	Die J-4067 ist heute (2024) im MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich) ausgestellt. Das MEAC ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD). Auf der Homepage wird die Maschine fälschlicherweise als F Mk. 58A bezeichnet, es handelt sich aber um eine F Mk. 58.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-4068	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697435	10.10.1959	24.11.1994	-	In den Jahren 1974 bis 1976 fand mit den vier Huntern J-4068, J-4121, J-4131 und J-4151 unter der Leitung des verantwortlichen Piloten Oblt Beat Neuenschwander (UeG) für die Versuche, die Truppenerprobung «TALOS» statt. Beat Neuenschwander war gleichzeitig der stellvertretende TALOS-Versuchsleiter. Es ging bei diesen Truppenversuchen um den Erdkampf bei Nacht mit der damals absolut neuartigen Aussenbeleuchtung für Verbandsflug, mit welcher die erwähnten vier Hunter speziell modifiziert und ausgerüstet wurden. Dazu konnten im F+W Emmen an den Maschinen am Bug, auf dem Rumpfrücken, an den Flügelenden und an der Seitenflosse «Capsul»-Elektrolumineszenz-Leuchtbänder montiert werden, welche die GRD im Ausland beschaffen konnte. Auch weitere Massnahmen, unter anderem bei der Cockpitbeleuchtung waren notwendig, um einen Verbandsflug bei Nacht zu ermöglichen. In dem am 23.10.1975 erstellten Flugprogramm Phase I-III wurde unter anderem festgelegt, dass beim Verbandsflug mit vier Hunter ein Flugzeug mit Leuchtbomben als Zielbeleuchter, die drei anderen Hunter mit 25-kg-Übungsbomben (25 kg UBb 66) und Kanonenmunition eingesetzt werden sollen. Hintergrund zur Truppenerprobung TALOS: Auf die Bekämpfung von stark durch die gegnerische Fliegerabwehr verteidigten Zielen in der Tiefe des Aufmarsches musste mangels geeigneter Mittel verzichtet werden. Dennoch machte man in dieser Zeit die durch die Fliegerstaffel 18 in Payerne durchgeführten, oben erwähnten TALOS-Versuche, um mit dem Hunter bei Nacht strategisch wichtige Brückenübergänge oder andere wichtige Ziele, wenn möglich, bekämpfen zu können. Der Kampffjet J-4068 gehört heute (2021) zu den Exponaten im «Museo Storico Aeronautico del Friuli Venezia Giulia» in Fiume, Veneto (I).
J-4069	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697436	08.10.1959	12.04.1972	-	Diese Maschine war vom 30.04. bis 25.10.1964 an der Schweizer Landesausstellung EXPO '64 in Lausanne (VD) beim Pavillon «Wehrhafte Schweiz» auf einem Betonsockel ausgestellt. Die Besucher zeigten reges Interesse am Schweizer Jäger. Bei einer Luftkampfübung im Raum Wimmis-Spiez (BE) kollidierte Oblt B. Senn von der FI St 5 am 12.04.1972 mit seinem Hunter mit dem Venom J-1751 von Adj Uof Ruggero Bassi von der FI St 3. Senn konnte sich mit dem Schleudersitz retten. Bassi hatte kein Glück, sein Venom fiel auseinander und der Pilot kam ums Leben.
J-4070	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697437	02.10.1959	28.11.1994	-	Dieser Hunter gehört seit der Ausserdienststellung nach wie vor der Luftwaffe und ist seit 2001 auf dem Militärflugplatz Emmen (LU), der Heimatbasis der Patrouille Suisse, am Zuschauerplatz auf einem Sockel als «Gate Guard» ausgestellt. Der Kampffjet wurde bereits 1995 nach Emmen überführt. Im Jahr 2009 erhielt der Hunter einen neuen Anstrich, aber leider in einer falschen Farbgebung. Nachdem der Jagdbomber zunehmend verwittert war, erhielt der Hunter Ende 2022 bei der RUAG eine neue, diesmal wieder den originalen Tarnfarben entsprechende Lackierung.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-4071	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697438	30.09.1959	21.10.1965	-	Absturz am 21.10.1965 um 09.17 Uhr beim Start auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH), etwa 200 m östlich vom Pistenende 11. Der Berufsflyer Oblt Eugen Ammann von der FI St 8, DMP kommt dabei ums Leben. Ammanns Auftrag war der Zielflug Nr.11 für die Lenkwaffenstellung Li 2 mit einer Route via Bernina zum Hallwilersee. Doch bei der Kontrolle des künstlichen Horizontes senkte sich der Hunter ungefähr 100 Meter vor dem Pistenende im Sturzflug dem Boden zu, wo der Jet zerschellte. Man ging als Primärursache des Unfalls von einem plötzlichen Beschlagen der Kabinenverglasung aus. Mit diesem Beschlagen der Kabinenverglasung (und eventuell der Instrumentenverglasung) hat sich in der Folge ein Assistent an der ETH Zürich am Institut für Thermodynamik und Verbrennungsmotoren befasst.
J-4072	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697439	19.10.1959	03.11.1994	-	Der Hunter J-4072 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Nach der Ausserdienststellung flog Pilot Martin Escher diesen Hunter am 18.07.1995 nach Saarbrücken. Die Maschine kam ins Auto-Technik-Museum in Sinsheim (D). Dieser Hunter wurde später für die HHA (Hawker Hunter Aviation Ltd.) in Scampton (GB) als G-HHAB zivil immatrikuliert. Er gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N331AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation und ist flugbereit (Stand 2024) in Pt. Mugu (heute Naval Base Ventura County), California stationiert. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006 .
J-4073	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697440	21.10.1959	16.12.1994	-	Dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N341AX zur flugbereiten (Stand 2024) Flotte der kanadischen Lortie Aviation mit Standort Newport News, Virginia (USA). Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006 . Eine Zeit lang flog der Jet als C-FRHU für die Apache Aviation, die mit dem Hunter ebenfalls Support- und Trainingsmissionen, vor allem für die französische Luftwaffe und Marine angeboten hatte. Lortie Aviation hat sie schliesslich von Apache Aviation in Istrès zurückgekauft. Die J-4073 war ausserdem auch einmal britisch als G-RUUD zivil immatrikuliert.
J-4075	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697442	10.12.1959	25.11.1994	-	Anstelle des Schweizer Hoheitszeichens zierte eine gewisse Zeit das Wappen der Stadt Interlaken (BE) das Seitensteuer des Kampffjets. Am 12.02.1986 fand mit der J-4075 im Oberwallis mit GRD-Testpilot Jean Brunner am Steuerknüppel der erste gesteuerte Abschuss einer Luft-Boden-Lenkwanne des Typs Hughes AGM-65B Maverick in der Schweiz statt. Brunner traf das 5x5 m grosse Ziel in der Mitte des Rhonegletschers perfekt, ein Volltreffer! Am 16.12.1995 überflog Pilot Thomas Bucher die Maschine von Emmen (LU) nach Bournemouth (GB) zur Jet Heritage. Die Maschine gehört heute (2024) dem Royal Jordanian AF Historic Flight, ist aber gegroundet. Der Hunter erhielt die zivile Immatrikulation G-BWKA und die Kennung 843 .
J-4076	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697443	23.12.1959	16.12.1994	-	Dieser Hunter fliegt seit 2008 und noch heute (2025) mit der US-Immatrikulation N321AX bei der kanadischen Lortie Aviation und ist gemäss SkyNews.ch vom März 2021 in Atsugi in Japan stationiert. Die Maschine konnte nach dem Crash vom 18.05.2012 (siehe unten) repariert und wieder flugtüchtig gemacht werden. Details zur Firma Lortie Aviation siehe beim Hunter

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						J-4006. Delivered 1959 to Swiss AF from Hawker a/c Ltd (J-4076), 1995 to Aeromech Intl Res Ltd UK (G-HONE), 1996 to Västgöta Veteranflygfören SE (SE-DXE) owner Aeromech, 2004 to Northern Lights Combat Air Sup C (C-GIVT), 2006 Hunter Aviation Intl (N321AX), 2008 to ATAC. <u>Info CAF Swiss Wing:</u> N321AX crashed in a ranch farm field about a mile and a half short of NAWS Pt. Mugu NTD for landing there about 1215 hours on 18 May 2012. Operated by Airborne Tactical Advantage Co. (ATAC) as a contractor-operated aggressor aircraft supporting the US Navy in training exercises, it was flown by a 57-year-old ex US Navy Captain pilot, who was the sole fatality. The aircraft was observed on fire and broke up in flight. Death was attributed to blunt-force trauma. The aircraft was written off (damaged beyond repair) by ATAC. The pilot flew in a 28-year career in Naval Aviation, including serving as Captain of an aircraft carrier.
J-4077	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697444	12.11.1959	25.11.1994	-	Die Maschine gehört heute (2024) zu den Exponaten in der «Aviation Hall» des 1923 eröffneten Musée Royal de l'Armée in Brüssel (B).
J-4078	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697445	12.11.1959	16.12.1994	-	Die in Dunsfold (GB) gebaute J-4078 kam auf dem Luftweg in die Schweiz und wurde 1959 in Dienst gestellt. 1982 wurde sie modifiziert, um Luft-Boden-Lenk Waffen des Typs Hughes AGM-65B Maverick abfeuern zu können. Seinen letzten Flug absolvierte der Hunter am 16.12.1994 in Payerne (VD). Um einen der ehrwürdigen Hawker Hunter vor ihrer Verschrottung zu retten, gründeten am 19.11.1994 einige passionierte Milizpiloten von der aufgelösten Fliegerstaffel 5 den Verein «La Cinquième Escadrille» und wandten sich an die Schweizer Armee. Dank der Unterstützung der Schweizer Luftwaffe und des kantonalen Militärdepartements der Waadt konnte der Verein erreichen, dass ihm bereits im Jahr 1995 der Hunter J-4078 überlassen wurde. Danach wurde der J-4078 per Lastwagen nach Arnex-sur-Orbe (VD) transportiert, wo die Maschine wieder zusammengebaut wurde. Danach wurde sie dort am 17.11.1995 bei der Einweihung eines ersten kleinen Museums in einer ehemaligen Schreinerei mit Stolz und Freude präsentiert und bildete fortan für lange Zeit das Herzstück des Museums. Im Oktober 2002 wurde die Maschine nach Payerne transportiert und dem Unterstützungsverein ESPACE PASSION des neuen Museums zur Übernahme angeboten, welches am 25.04.2003 eingeweiht wurde. Der Hunter J-4078 steht auch heute (2024) noch im Museum «Clin d'Ailes» in Payerne.
J-4080	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697447	03.12.1959	16.12.1994	-	Der Jet war nach der Ausserdienststellung eine Zeit lang im schweizerischen Luftfahrzeugregister zivil als HB-RVT eingetragen, später erhielt er die kanadische Immatrikulation C-GZKP. Dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N326AX zur flugbereiten (Stand 2024) Flotte der kanadischen Lortie Aviation mit Standort Newport News, Virginia (USA). Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4081	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697448	03.12.1959	16.12.1994	-	Der Hunter J-4081 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Dieser Hunter war nach der Ausserdienststellung Mal als G-BWKB und als G-HHAF zivil immatrikuliert und gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N328AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation und ist flugbereit (Stand 2024) in Pt. Mugu (heute Naval Base Ventura County), California stationiert. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006 .
J-4082	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697449	07.01.1960	16.12.1994	-	Die Maschine wurde nach der Ausserdienststellung von Raron (VS) nach Eskilstuna in Schweden überflogen, wo sie in Privatbesitz von Björn Löwgren kam und als SE-DXM immatrikuliert wurde. Der Jet flog in der Folge weiterhin in den Schweizer Farben und ist noch heute (2024) für Björn Löwgren eingetragen. Er ist nach wie vor flugtauglich und in Eskilstuna stationiert.
J-4083	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697450	21.12.1959	01.09.1994	-	Die Maschine war nach der Ausserdienststellung zeitweise britisch als G-EGHH zivil immatrikuliert, später erhielt sie für Airborne Tactical Advantage Co. (ATAC) die US-Immatrikulation N343AX . Am 09.05.2019 ist der Hunter bei einer Notlandung auf dem Newport News/Williamsburg International Airport, Virginia (USA) abgestürzt.
J-4085	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697452	15.12.1959	08.12.1994	-	Diese Maschine hatte nach der Ausserdienststellung der Hunter seit Mitte 1995 ihren festen Platz auf einem Sockel neben dem «Aérobistro» des Genfer Aerosclubs auf der Nordseite des Aéroport International de Genève. Seit dem 07.12.2002 stand auch die Mirage IIIS mit der Kennung J-2314 gleich neben diesem Hunter. Weil dieser Platz ab 2013 für weitere Ausbauten benötigt wird, wurden am 13.12.2012 die beiden Veteranen mit einem Kran von ihren Sockeln gehoben und vorläufig bei den Gebäuden der Flughafenpolizei abgestellt. Da es keinen geeigneten Platz auf dem Flughafengelände für die beiden Jets mehr gab, wurden sie veräussert. Der Erlös ging an das Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes». Im Juni 2013 wurde bekannt, dass die kanadische Lortie Aviation (Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006) den Veteranen erworben hatte und ihn nach den ursprünglichen Plänen als Ersatzteilspender verwenden wollte. Am 03.06.2013 wurde der Genfer Hunter von Mechanikern der Lortie Aviation demontiert und am darauffolgenden Tag per Lastwagen abtransportiert. Er wurde wieder flugfähig gemacht und erhielt die US-Immatrikulation N338AX. Im August 2017 stürzte der Hunter vor der Küste San Diegos in den Pazifischen Ozean.
J-4086	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697453	27.01.1960	16.12.1994	-	Möglicherweise trug dieser Hunter zuvor einmal die militärische Kennung XE 74, bevor das Flugzeug zur Schweizer Luftwaffe kam. Bei der Luftwaffe hatte dieser im Jahr 1960 in England gebaute Hunter 2683 Flugstunden mit 1643 Landungen geleistet. Nach der am 16.12.1994 erfolgten Ausserdienststellung kam die geplante Übergabe an einen italienischen Sammler nicht zustande und so wurde der Jet in Emmen eingemottet, bis er 1996 an den damaligen Crossair Hunter-Club übergeben und nach Basel überflogen wurde. Moritz Sutter liess als neuer Besitzer umfangreiche Wartungs- und Umbauarbeiten für die zivile Zulassung durchführen, die am 11.11.1998 als HB-RVU erreicht wurde. Nach rund zwei Jahren sorgten die finanziellen Turbulenzen bei der Crossair aber dafür, dass das Hunter-Budget gestrichen werden musste und die HB-RVU wurde von Stefan Weber und später von der Hunter Flying Group übernommen. Am 06.09.2004 kam dieser Jet zur «Air Vampires SA» in Sion, die operationelle Verantwortung übernahm das Swiss Hunter Team (SHT) und der Jet war in Altenrhein stationiert. Im

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						April 2006 hat dieser Hunter zum 50-Jahre-Jubiläum der Patrouille Suisse die Bemalung der ehemaligen Patrouille-Suisse-Hunter erhalten. Mitte 2010 startete das Fliegermuseum Altenrhein FMA mit dem Swiss Hunter Team und seinen Partnern, der Uhrenfirma Oris und dem Patrouille Suisse Fanclub, die Aktion «Rettet die PS-Hunter». Ziel war es, den letzten Hawker Hunter F Mk. 58 J-4086 / HB-RVU in den Farben der Patrouille Suisse in der Schweiz flugfähig zu erhalten. Dank Spenden flog diese Maschine dann noch viele Jahre in der Schweiz. Am 18.11.2020 wurde der HB-RVU jedoch aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Der Hunter wurde von der Air Vampires SA an die kanadische Lortie Aviation verkauft. Für ihn war die US-Immatrikulation N348AX vorgesehen. Am 16.04.2021 wurde der Militärjet für den Transport nach Kanada in Schiffscontainer verladen. Er ist heute (2024) für die Lortie Aviation flugbereit.
J-4087	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697454	14.01.1960	16.12.1994	-	Dieser Hunter wurde nach der Ausserdienststellung eine Zeit lang britisch zivil als G-HTWO immatrikuliert, dann schwedisch als SE-DXF und schliesslich auch noch kanadisch als C-GIVX. Der Jet gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 mit der US-Immatrikulation N322AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation, fliegt heute (2024) noch immer und ist in Atsugi in Japan stationiert. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4088	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697455	22.01.1960	17.10.1984	-	Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Zwischen 1980 und 1984 wurde die Kampfkraft der Hunterflotte umfassend aufgewertet, unter anderem mit Einführung der Tiefabwurf Bombe (TABO) und der Verbesserung der Raketenanlage. Als letztes Flugzeug des aufwändigen Umbauprogrammes erhielt der Hunter J-4088 den Namen «Obelix» nach den Zeichnungen von Albert Uderzo, der die berühmten Asterix-Bände illustrierte. Leider ging der Hunter am 17.10.1984 beim Zusammenstoss mit dem Hunter J-4113 bei Bonaduz verloren.
J-4089	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697456	14.01.1960	16.11.1994	-	Der Hunter J-4089 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Dieser Jet war 1995 nach der Ausserdienststellung der erste Schweizer Hunter, der zivil wieder flog, er war eine Zeit lang zuerst als SE-DXA immatrikuliert und gehörte zur Sammlung der «Scandinavian Historic Flight» in Norwegen. Die Maschine erhielt in der Folge als nächstes das norwegische Kennzeichen LN-HNT. Der Hunter gehörte gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N337AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation und war (statisch) in Pt. Mugu (heute Naval Base Ventura County), California stationiert. Offenbar ist der Kampfjet im Einsatz bei der Lortie Aviation abgestürzt (Stand 2024). Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4090	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697457	20.01.1960	08.11.1994	-	Maverick-System. Staffellabzeichen der FI St 15 auf Nase links. Am 12.07.1995 Überflug von Emmen nach Southend (GB), Pilot: Von Michael Jenner. Zivile Immatrikulation G-SIAL. Am

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						28.09.1995 Umbau in Exeter an SARK International Airways LTD., Guernsey. Später als N723WT ans Champlin Fighter Museum in Mesa, Arizona (USA). Diese Maschine stand im Mai 2009 in Quebec (Kanada) auf dem Tarmac, zusammen mit der J-4105 und J-4031. Dieser Hunter J-4090 gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N330AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation und ist flugbereit (Stand 2025) in Pt. Mugu (heute Naval Base Ventura County), California stationiert. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4091	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697458	22.01.1960	09.12.1994	-	Dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N335AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation und ist flugbereit (Stand 2024) in Pt. Mugu (heute Naval Base Ventura County), California stationiert. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4092	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697459	27.01.1960	16.10.1963	-	Absturz am frühen Morgen des 16.10.1963 südwestlich von Berikon (AG). Anlässlich eines Doppeltrainingskurses starteten um 06.36 Uhr in Meiringen (BE) vier Hunter von der FI St 8, um bei den Manövern des Feldarmee Korps 2 Raumschutz zu fliegen. Fast die ganze Landschaft lag unter einer geschlossenen Bodennebeldecke. Die Maschine von Oberleutnant Werner Altherr tauchte in eine Nebelkalotte ein, wobei der Kampffjet mit einem Wald kollidierte. Der Pilot konnte sich mit dem Fallschirm retten. Er landete samt Schleudersitz, der sich in den Fallschirmleinen verfangen hatte, auf dem Dach einer Transformatorenstation im Gebiet Maiacher bei Rudolfstetten-Mutschellen. Oblt Altherr hatte Glück im Unglück, seine Verletzungen waren leichter Natur. Der Hunter J-4092 flog noch etwa zwei Kilometer über den Mutschellen weiter und schlug dann in einem Acker bei Berikon auf.
J-4093	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697460	06.04.1960	25.11.1994	-	Der Hunter J-4093 war nach seiner Ausserdienststellung im Jahre 1994 dem Ausbildungszentrum für Kriegsreparaturen (K-rep) in Interlaken (BE) zugeteilt und wurde im Jahre 2000 durch den Hunterverein Interlaken (HUVIER) verschrottet/liquidiert, mit Ausnahme des Rumpfvorderteils. Dieser wurde durch den HUVIER auf einen Doppelachsanhänger montiert. Somit ist er auch heute (2024) noch weiterhin «mobil» und mit ihm kann der Verein überall an Anlässen teilnehmen.
J-4094	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697461	10.02.1960	25.11.1994	-	Diese Maschine ist im Österreichischen Luftfahrtmuseum (ÖLM) auf dem Flughafen Graz-Thalerhof ausgestellt. Sie wurde am 14.07.1995 von BAMF-Pilot Oberstleutnant Ferdinand Meyer nach Graz überflogen. Das Museum verwendet die Bezeichnung «Hunter F.6» für dieses Flugzeug. Das ÖLM besitzt auch die Mirage IIIS J-2309 und den Venom J-1733 von der Schweizer Luftwaffe.
J-4095	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697462	10.03.1960	07.10.1994	-	Der Franzose Jean Baptiste Berger erwarb 1995 diesen Hunter. An zahlreichen Meetings flog er ihn zivil registriert als F-AZHS mit der fiktiven Kennung J-2000 / J-2001 vor. Berger flog 2014 privat auch eine Fouga CM-170 Magister aus Beständen der französischen Armée de l'Air. Schliesslich erwarb Northern Lights aus Kanada diesen Hunter und immatrikulierte ihn als C-GZKY. Er leistete später (2014) seinen Dienst als in Quebec umgebauter Doppelsitzer (mit der Cockpit-Sektion von XF358) mit der US-Immatrikulation N325AX. Dieser Hunter gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der gleichen US-Immatrikulation N325AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation und ist flugbereit (Stand 2024) in Newport News, Virginia (USA) stationiert. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-4096	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697463	06.02.1960	12.09.1994	-	Im November 1994 war der J-4096 der letzte Schweizer Hunter, der nach der Ausserdienststellung zur Aluminiumschmelze in Kaiseraugst kam. Innert weniger als zwei Wochen, nachdem die geplante Vergabe der vor dem Schrotthammer bewahrten 80 Flugzeuge an Museen bekannt gegeben wurde, erhielt das EMD über 300 Bewerbungen aus aller Welt für diese Hunter.
J-4097	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697464	23.02.1960	14.12.1994	-	Dieser Hunter wurde nach der Ausserdienststellung eine Zeit lang zivil als N58HH immatrikuliert, dann setzte ihn Apache Aviation ab 2009 als C-GZIB ab Istrès in Frankreich ein. Der Jet gehört gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N340AX zur Flotte der Lortie Aviation und ist flugbereit (Stand 2024) in Newport News, Virginia (USA) stationiert. Die kanadische Firma hat diesen Hunter von Apache Aviation zurückgekauft. Details zur Lortie Aviation siehe beim Hunter J-4006 .
J-4098	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697465	10.03.1960	25.11.1994	-	Heute (2024) ausgestellt in der «Flugausstellung Junior» in Hermeskeil in Rheinland-Pfalz (D). Sie ist auch als «Flugausstellung Peter Junior» und «Flugausstellung L. & P. Junior» bekannt.
J-4099	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697466	19.02.1960	25.11.1994	-	Der J-4099 stand 2015 auf dem Gelände der Restaurationsabteilung des Musée de l'air et de l'espace auf dem Flughafen Le Bourget bei Paris. Der Hunter gehört noch heute (2024) zu den Exponaten von diesem Museum.
J-4100	Hawker Hunter F Mk. 58	41H-697467	01.04.1960	16.12.1994	-	Dieser Hunter unternahm seinen ersten Flug am 09.04.1960 und war die letzte Maschine aus der ersten Serie, welche von Hawker in die Schweiz geliefert wurde. Nach der Ausserdienststellung nach insgesamt 2650 Flugstunden absolvierte er am 22.03.1995 seinen letzten Flug ab Emmen (LU) mit Landung in Sion (VS), pilotiert von Oberstleutnant Rudolf Erni. Danach setzte sich die Gesellschaft SAHNI zum Ziel, diesen dem Ehrenmitglied und Astronauten Claude Nicollier gewidmeten Hunter J-4100 , den er mit seinen Kameraden von der Staffel 5 verschiedene Male geflogen hat, in gutem statischen Zustand zu erhalten. Er wurde beim Kontrollturm vom damaligen Militärflugplatz Sion auf Sockeln aufgestellt.
J-4101 bis J-4130	Hawker Hunter F Mk. 58A	-	1972 bis 1974	1994	30	2. Serie, Occasionsflugzeuge der Royal Air Force (RAF) und der Niederlande, darunter zwei Doppelsitzer, gekauft 1971 in England, Montage im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W, später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aviation). Sie wurden zum Standard FGA Mk. 9 (Fighter Ground Attack) umgebaut und erhielten die Bezeichnung F Mk. 58A. Die erste Maschine ging am 04.12.1972 an die Truppe, die nächsten 15 im Jahr 1973 und die restlichen 14 im 1974. Die zahlreichen Venoms waren inzwischen hoffnungslos veraltet. Die Hunterflotte war um zehn Flugzeuge «geschrumpft». Aus diesem Grunde interessierte sich die Flugwaffe für Occasions-Hunter. Die Herstellerfirma Hawker Siddeley (HSA) suchte in ganz Europa solche «noch brauchbare» Hunter und wurde vor allem bei der RAF sowie in Schweden, Holland und Belgien fündig. In zwei Tranchen à 30 Flugzeugen wurden diese in England bei der HSA in Dunsfold in den Neuzustand «werkrevidiert», per Strassentransport in die Zentralschweiz geliefert und im F+W Emmen zusammengebaut.
J-4101 bis J-4110	Hawker Hunter F Mk. 58A	-	-	-	-	Diese zehn Hunter wurden als Zielschlepper eingesetzt. Sie trugen MBV-2 S-Seilwinden schwedischer Herkunft, die am rechten Flügel angebracht wurden. Der Einlaufkonus des Luft-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						kanals am Seilwinden-Pod wurde mit einem Elektromotor axial verschoben. Der dadurch variable Winddruck drehte einen Turbinen-ähnlichen Propeller, dessen Kraft die Seilwinde für das Ein- und Ausfahren des Ziels antrieb. Sie flogen ihre Missionen ausschliesslich ab dem Militärflugplatz Meiringen (BE).
J-4101	Hawker Hunter F Mk. 58A	41H-679995	07.12.1971	16.12.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Aufklärer-Version FR.Mk.10 von der Royal Air Force mit der Kennung XG127 (G-9-294) verwendet. Der Hunter J-4101 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Dieser Hunter wurde nach der Ausserdienststellung eine Zeit lang zivil als SE-DXC immatrikuliert, dann auch als C-GJMP. Der Kampfjet gehörte gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N323AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation. Sie flog ihre Einsätze ab Kāneʻohe Bay auf Hawaii. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006. Am 12.12.2018 stürzte dieser Hunter während der militärischen Übung «Sentry Aloha» der USAF bei Honolulu ins Meer. Der Pilot verletzte sich beim Abschied des Schleudersitzes in geringer Höhe. Der Hunter gehörte zu diesem Zeitpunkt der Airborne Tactical Advantage Company ATAC, die ihn für die US-Streitkräfte fürs taktische Training einsetzte.
J-4102	Hawker Hunter F Mk. 58A		24.12.1971	08.11.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.6 für die Royal Air Force mit der Kennung XF438 (G-9-333) gebaut. Der Hunter J-4102 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.
J-4103	Hawker Hunter F Mk. 58A		17.01.1972	14.12.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.6 für die Royal Air Force mit der Kennung XE611 (G-9-295) gebaut. Dieser Hunter war nach der Ausserdienststellung eine Zeit lang zivil als N4103Y immatrikuliert. Der Jet gehörte gemäss einer Liste von SkyNews.ch vom März 2021 zuletzt mit der US-Immatrikulation N327AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation und ist noch immer flugtauglich (Stand 2024) auf Kāneʻohe Bay, Hawaii stationiert. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4104	Hawker Hunter F Mk. 58A	HABL-003115	02.02.1972	16.12.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF947 (2568A / G-9-317) gebaut. 1970 wurde er wieder von der Hawker Siddeley Aircraft Corporation übernommen. Umgebaut als Mk. 58A, wurde der Occasions-Hunter am 02.02.1972 in die Schweiz geliefert, wo er rund ein Jahr später seinen Dienst bei der Luftwaffe aufnahm. Nach seiner Zeit in der Schweiz kehrte dieses Flugzeug nach Dunsfold in England zurück und wurde von Jet Heritage in Bournemouth überholt. Der Geschäftsführer und Pilot der Heritage Aviation Development Ltd. Chesham, Jonathon Whaley «Flapjack» kaufte den Hunter

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						und immatrikulierte ihn am 12.02.1997 als G-PSST. Er flog den Kampffjet viele Jahre als Publikumsliebbling zahlreicher Airshows, z.B. am Royal International Air Tattoo 2011, als farbenfroher Hunter F.58 mit dem Namen «Miss Demeanour». Beim Cockpit war die fantasievoll bemalte Maschine gelb, welches dann bei den Flügeln in ein orange-rot überging und mit einem weiss-blauen Band abgeschlossen wurde. Das Heck mit der Seitenflosse war grau. Der Hunter wurde in der Flotte der Delta Jets Aviation in Kemble betrieben. Nur einmal gastierte «Miss Demeanour» in der Schweiz, als der auffällige Hunter 2006 zum internationalen Hunter Meet in Mollis (GL) flog. Nach vielen Jahren mit Airshow-Auftritten verkaufte Jonathon Whaley die Maschine der Lortie Aviation in Kanada, wo sie im Februar 2018 demontiert angekommen ist und die für das Unternehmen üblichen hell- und dunkelgrauen Tarnfarben bekam und die US-Immatrikulation N345AX erhielt. Nach der Überholung auf den Standard von Lortie Aviation und den obligaten Testflügen flog der Hunter für die Airborne Tactical Advantage Company (ATAC) in Newport News, Virginia (USA). Heute (2024) gehört sie immer noch zur flugbereiten Flotte der Lortie Aviation. Details zur Firma siehe beim Hunter J-4006.
J-4105	Hawker Hunter F Mk. 58A	41H-003067	10.03.1972	17.11.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter für die Royal Air Force mit der Kennung XF303 (G-9-315) gebaut. Dieser Hunter war mit Schleppwinde für Schleppsack ausgerüstet. Am 03.08.1995 Überflug von Meiringen nach Dübendorf, Pilot: Martin Escher. Am 31.08.1995 Überflug von Dübendorf nach Exeter (GB), Pilot: wiederum Martin Escher. Nach dem Umbau ging die Maschine an The Old Flying Machine Company, Ray & Mark Hanna. Neue, zivile Immatrikulation G-BWOU. Diese Maschine stand im Mai 2009 in Quebec (Kanada) auf dem Tarmac, zusammen mit der J-4090 und J-4031. Der Hunter J-4105 gehörte gemäss einem Bericht im SkyNews.ch vom April 2018 zuletzt mit der US-Immatrikulation N329AX zur Flotte der kanadischen Lortie Aviation. Er verunfallte jedoch bereits im Oktober 2014 bei Point Mugu (heute Naval Base Ventura County) in Kalifornien. Dort stürzte im Mai 2012 auch der Hunter N332AX (J-4031) ab. Details zur Firma Lortie Aviation siehe beim Hunter J-4006.
J-4107	Hawker Hunter F Mk. 58A		12.07.1973	15.12.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.6 für die Royal Air Force mit der Kennung XF462 (G-9-320) gebaut. Dieser Hunter wurde nach der Ausserdienststellung am 07.09.1995 von Pilot Bernhard Jaggi von Meiringen (BE) nach Nancy-Essey (F) überflogen. Der Jet kam ins Musée de l'Aéronautique in Tomblaine (F). Die Maschine gehört heute (2024) zu den Exponaten im Musée de l'Épopée de l'Industrie et de l'Aéronautique in Albert (F).
J-4110	Hawker Hunter F Mk. 58A	HABL-0030079	06.06.1972	25.11.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF318 (2567A / G-9-328) gebaut. Der Hunter J-4110 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Der Jet gehörte Stand 2021 der HHA (Hawker Hunter Aviation Ltd.) in Scampton, England und war dort zivil als G-CJWL immatrikuliert. Heute (2024) gehört der Kampffjet zu den Expo-naten im «Flyhistorisk Museum Sola» auf dem Stavanger Sola Airport in Norwegen.
J-4112	Hawker Hunter F Mk. 58A		28.09.1973	23.03.1992	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF976 (2569A / G-9-329) gebaut. Der Hunter J-4112 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Dieser Hunter war nach der Ausserdienststellung in Dübendorf (ZH) liquidiert.
J-4115	Hawker Hunter F Mk. 58A		01.09.1972	27.10.1992	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.6 für die Royal Air Force mit der Kennung XF436 (G-9-321) gebaut. Der Hunter J-4115 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.
J-4116	Hawker Hunter F Mk. 58A		20.12.1973	29.11.1991	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF937 (G-9-256) gebaut. Der Hunter J-4116 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Dieser Hunter war nach der Ausserdienststellung in Interlaken (BE) liquidiert.
J-4118	Hawker Hunter F Mk. 58A		11.03.1971	20.02.1992	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF291 (G-9-334) gebaut. Der Hunter J-4118 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Die Cockpit-Sektion des Jets gehört heute (2024) dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern.
J-4121	Hawker Hunter F Mk. 58A		14.02.1972	21.02.1992	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version GA Mk. 11 für die Royal Air Force mit der Kennung WT808 (G-9-337) gebaut.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						In den Jahren 1974 bis 1976 fand mit den vier Huntern J-4068, J-4121, J-4131 und J-4151 unter der Leitung des verantwortlichen Piloten Oblt Beat Neuenschwander (UeG) für die Versuche, die Truppenerprobung «TALOS» statt. Beat Neuenschwander war gleichzeitig der stellvertretende TALOS-Versuchsleiter. Es ging bei diesen Truppenversuchen um den Erdkampf bei Nacht mit der damals absolut neuartigen Aussenbeleuchtung für Verbandsflug, mit welcher die erwähnten vier Hunter speziell modifiziert und ausgerüstet wurden. Dazu konnten im F+W Emmen an den Maschinen am Bug, auf dem Rumpfrücken, an den Flügelenden und an der Seitenflosse «Capsul»-Elektrolumineszenz-Leuchtstreifen montiert werden, welche die GRD im Ausland beschaffen konnte. Auch weitere Massnahmen, unter anderem bei der Cockpitbeleuchtung waren notwendig, um einen Verbandsflug bei Nacht zu ermöglichen. An dem am 23.10.1975 erstellten Flugprogramm Phase I-III wurde unter anderem festgelegt, dass beim Verbandsflug mit vier Hunter ein Flugzeug mit Leuchtbomben als Zielbeleuchter, die drei anderen Hunter mit 25-kg-Übungsbomben (25 kg UBb 66) und Kanonenmunition eingesetzt werden sollen. Der Hunter J-4121 war ausserdem einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Hintergrund zur Truppenerprobung TALOS: Auf die Bekämpfung von stark durch die gegnerische Fliegerabwehr verteidigten Zielen in der Tiefe des Aufmarsches musste mangels geeigneter Mittel verzichtet werden. Dennoch machte man in dieser Zeit die durch die Fliegerstaffel 18 in Payerne durchgeführten, oben erwähnten TALOS-Versuche, um mit dem Hunter bei Nacht strategisch wichtige Brückenübergänge oder andere wichtige Ziele, wenn möglich, bekämpfen zu können.
J-4124	Hawker Hunter F Mk. 58A		29.01.1973	28.09.1990	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XE674 (G-9-340) gebaut. Ein kleines aufgemaltes Flugzeug vorne beim Cockpit des J-4124 signalisiert, dass der Jungpilot im Rang eines Wachtmeister, am 20.10.1982 beim Schiessplatz Forel am Neuenburgersee versehentlich einen Kameraden abgeschossen hatte. Leutnant Jürg Kobert von der Staffel 1, der als Patrouillenfürer den getroffenen J-4051 pilotierte, konnte sich aber mit dem Schleudersitz retten und blieb unverletzt. Er wurde nach etwa 20 Minuten bewegungsunfähig, weil durch die Fallschirmleinen komplett gefesselt, aus dem kühlen Wasser des Neuenburgersees gefischt.
J-4127	Hawker Hunter F Mk. 58A		01.03.1973	02.09.1992	-	Dieser Hunter flog ursprünglich als Doppelsitzer T Mk. 7 mit der Kennung N-313 (G-9-212 / XM119 Klu) bei der Holländischen Luftwaffe.
J-4128	Hawker Hunter F Mk. 58A		15.03.1973	12.12.1989	-	Dieser Hunter flog ursprünglich als Doppelsitzer T Mk. 7 mit der Kennung N-318 (G-9-194 / XM124 Klu) bei der Holländischen Luftwaffe.
J-4129	Hawker Hunter F Mk. 58A		13.03.1973	29.10.1990	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF992 (G-9-269) gebaut. Der Hunter J-4129 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt.
J-4131 bis J-4152	Hawker Hunter F Mk. 58A	-	1974 bis 1976	1994	22	3. Serie, auf einen neuwertigen Zustand aufgearbeitete Occasionsflugzeuge der RAF, gekauft 1973 in England, Montage im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aviation). Die ersten 4 Hunter (J-4131 bis J-4134) und später noch eine weitere Maschine (J-4141) wurden 1974 an die Truppe abgeliefert, 16 weitere 1975 und die letzte Maschine (J-4152) am 10.02.1976. Diese dritte und letzte Serie beinhaltete insgesamt ebenfalls 30 Hunter, aber 8 davon waren zwar ebenfalls Einsitzer, aber sie wurden zum doppelsitzige Trainer vom Typ T Mk. 68 umgebaut (J-4201 bis J-4208). Weil es in der Literatur diesbezüglich Missverständnisse gab, sieht man gelegentlich für diese Hunter auch einen Bereich der Kennungen bis J-4159 , was aber falsch ist.
J-4131	Hawker Hunter F Mk. 58A		10.01.1974	07.08.1990	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.6 für die Royal Air Force mit der Kennung XF429 (G-9-373) gebaut. In den Jahren 1974 bis 1976 fand mit den vier Huntern J-4068, J-4121, J-4131 und J-4151 unter der Leitung des verantwortlichen Piloten Oblt Beat Neuenschwander (UeG) für die Versuche, die Truppenerprobung «TALOS» statt. Beat Neuenschwander war gleichzeitig der stellvertretende TALOS-Versuchsleiter. Es ging bei diesen Truppenversuchen um den Erdkampf bei Nacht mit der damals absolut neuartigen Aussenbeleuchtung für Verbandsflug, mit welcher die erwähnten vier Hunter speziell modifiziert und ausgerüstet wurden. Dazu konnten im F+W Emmen an den Maschinen am Bug, auf dem Rumpfrücken, an den Flügelen und an der Seitenflosse «Capsul»-Elektrolumineszenz-Leuchtbänder montiert werden, welche die GRD im Ausland beschaffen konnte. Auch weitere Massnahmen, unter anderem bei der Cockpitbeleuchtung waren notwendig, um einen Verbandsflug bei Nacht zu ermöglichen. An dem am 23.10.1975 erstellten Flugprogramm Phase I-III wurde unter anderem festgelegt, dass beim Verbandsflug mit vier Hunter ein Flugzeug mit Leuchtbomben als Zielbeleuchter, die drei anderen Hunter mit 25-kg-Übungsbomben (25 kg UBB 66) und Kanonenmunition eingesetzt werden sollen. Hintergrund zur Truppenerprobung TALOS: Auf die Bekämpfung von stark durch die gegnerische Fliegerabwehr verteidigten Zielen in der Tiefe des Aufmarsches musste mangels geeigneter Mittel verzichtet werden. Dennoch machte man in dieser Zeit die durch die Fliegerstaffel 18 in Payerne durchgeführten, oben erwähnten TALOS-Versuche, um mit dem Hunter bei Nacht strategisch wichtige Brückenübergänge oder andere wichtige Ziele, wenn möglich, bekämpfen zu können.
J-4133	Hawker Hunter F Mk. 58A		04.10.1974	26.03.1987	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF306 (7776M / G-9-402) gebaut. Dieser Hunter ist am 26.03.1987 zwischen Dagmarsellen und Uffikon (LU) bei «Ober Zügholz» verunfallt.
J-4134	Hawker Hunter F Mk. 58A		04.12.1974	21.07.1987	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF316 (7778 / G-9-403) gebaut.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Der Hunter stürzte am 21.07.1987 auf dem Militärflugplatz Emmen zirka 300 m östlich der Piste 22 ab. Infolge eines Triebwerkausfalls im Endanflug vermochte Lt Urs Straumann von der FI St 3 sein Flugzeug nicht mehr unter Kontrolle zu halten. Es gelang ihm in letzter Sekunde seinen Jet mit dem Schleudersitz zu verlassen. Der Pilot wurde mittelschwer bis schwer verletzt. Das Flugzeug wurde total zerstört.
J-4138	Hawker Hunter F Mk. 58A		19.06.1974	30.09.1993	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force (RAF) mit der Kennung WW590 (7769M / G-9-386) gebaut. Der Kampfjet flog als WW590 von 1955 bis 1972 mit der 20. Staffel und 229. OCU bei der RAF. Bei der Fliegertruppe erhielt der Hunter an einem Bankett, das von der Staffel 2 zu Ehren ihrer Veteranen in Turtmann (VS) im Hangar organisiert wurde, in den Farben des Walliser Kantonswappens einen abwaschbaren, nicht «flugtauglichen» zweifarbigen Anstrich, rechts leuchtendrot, links in Weiss. Nach der Ausserdienststellung wurde der Hunter in Interlaken (BE) verschrottet.
J-4142	Hawker Hunter F Mk. 58A		21.08.1974	07.10.1992	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung XF944 (7907M / G-9-393) gebaut. Der Hunter J-4142 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Am 07.10.1992 erlitt dieser Hunter einen Vogelschlag. Nach der Ausserdienststellung wurde der Hunter in Dübendorf (ZH) liquidiert.
J-4144	Hawker Hunter F Mk. 58A		10.09.1974	15.12.1977	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force mit der Kennung WV329 (7671M / G-9-407) gebaut. Wm Hugo Kühne von der UeG FI St 1 startete am Nachmittag des 15.12.1977 in Dübendorf (ZH) mit seinem Hunter zu einer Luftkampfübung ins Bündnerland. Dabei kam der Pilot in eine unkontrollierte Fluglage und musste das Flugzeug in der Nähe von Lenzerheide (GR) mit dem Schleudersitz verlassen. Die Maschine zerschellte in einem Schneefeld.
J-4146	Hawker Hunter F Mk. 58A		24.10.1974	30.09.1993	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force (RAF) mit der Kennung WV266 (7781M / G-9-399) gebaut. Mit der Abgabe an die Truppe am 11. Juli 1975 begann für diesen Hunter der zweite Teil seiner Karriere, nun in den Schweizer Farben. Der Kampfjet erhielt das Staffelfabzeichen der FI Kp 15 auf der Nase aufgemalt. Im Oktober 1993 rollte der J-4146 während der letzten Hunter-Rekrutenschule würdevoll und speziell bemalt an drei angetretenen Zügen vorüber. Die meisten dieser Soldaten absolvierten höchstens einen WK mit den Huntern, bevor sie dann den F-5-Tiger-Kompanien zugeteilt wurden. Nach der Ausserdienststellung wurde der Hunter in Interlaken (BE) liquidiert.
J-4149	Hawker Hunter F Mk. 58A		10.01.1975	14.02.1992	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force (RAF) mit der Kennung XE659 (7785M / G-9-401) gebaut.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nach der Ausscheiden aus dem Flugdienst wurde dieser Hunter weiterhin auf dem Flugplatz Interlaken (BE) für Übungen benützt, um die Rettung nach Notlandungen wegen Fahrwerkschäden zu trainieren.
J-4151	Hawker Hunter F Mk. 58A		19.02.1975	11.05.1979	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force (RAF) mit der Kennung WV393 (7944M / G-9-410) gebaut. In den Jahren 1974 bis 1976 fand mit den vier Hunttern J-4068, J-4121, J-4131 und J-4151 unter der Leitung des verantwortlichen Piloten Oblt Beat Neuenschwander (UeG) für die Versuche, die Truppenerprobung «TALOS» statt. Beat Neuenschwander war gleichzeitig der stellvertretende TALOS-Versuchsleiter. Es ging bei diesen Truppenversuchen um den Erdkampf bei Nacht mit der damals absolut neuartigen Aussenbeleuchtung für Verbandsflug, mit welcher die erwähnten vier Hunter speziell modifiziert und ausgerüstet wurden. Dazu konnten im F+W Emmen an den Maschinen am Bug, auf dem Rumpfrücken, an den Flügelenden und an der Seitenflosse «Capsul»-Elektrolumineszenz-Leuchstreifen montiert werden, welche die GRD im Ausland beschaffen konnte. Auch weitere Massnahmen, unter anderem bei der Cockpitbeleuchtung waren notwendig, um einen Verbandsflug bei Nacht zu ermöglichen. An dem am 23.10.1975 erstellten Flugprogramm Phase I-III wurde unter anderem festgelegt, dass beim Verbandsflug mit vier Hunter ein Flugzeug mit Leuchtbomben als Zielbeleuchter, die drei anderen Hunter mit 25-kg-Übungsbomben (25 kg UBb 66) und Kanonenmunition eingesetzt werden sollen. Hintergrund zur Truppenerprobung TALOS: Auf die Bekämpfung von stark durch die gegnerische Fliegerabwehr verteidigten Zielen in der Tiefe des Aufmarsches musste mangels geeigneter Mittel verzichtet werden. Dennoch machte man in dieser Zeit die durch die Fliegerstaffel 18 in Payerne durchgeführten, oben erwähnten TALOS-Versuche, um mit dem Hunter bei Nacht strategisch wichtige Brückenübergänge oder andere wichtige Ziele, wenn möglich, bekämpfen zu können. Am 11.05.1979 um 10.27 Uhr stürzte dieser Hunter mit der Kennung J-4151 südöstlich von Neuenburg in den Neuenburgersee. Am diesem Morgen starteten zwei Hunter-Patrouillen der Fliegerstaffel 5 in Raron (VS). Der Verband führte eine taktische Angriffsübung im Rahmen des Doppeltrainingskurses des FI Rgt 1 auf radarisierte Flab im Raum Les Ponts-de-Martel (NE) durch. Nach der reibungslos absolvierten Übung über dem See wendete die Doppelpatrouille über dem oberen Neuenburgersee, um ins Val de Travers zu fliegen. Einer der Piloten war Oblt Flavio Barloggio als «Due». Das Manöver begann aus taktischen Gründen recht tief, etwa 300 Meter über dem Wasser. Im Verlaufe der Kurve sanken die Flugzeuge tiefer, wobei die Maschine J-4151 von Oblt Barloggio mit dem rechten Flügel die Wasseroberfläche touchierte und abstürzte. Der Pilot war auf der Stelle tot und konnte etwa zehn Minuten nach dem Unfall geborgen werden. Der Hunter zersplitterte in Tausende von Stücken. 45 Jahre später, am 01.05.2024 wurde das Rumpfhinterteil als grösstes verbleibendes Wrackteil von Armeetauchern und Angehörigen des Lehrverbands Genie/Rettung/ABC aus rund 50 Metern Tiefe geborgen. Die Aufgabe war in vielerlei Hinsicht anspruchsvoll.
J-4152	Hawker Hunter F Mk. 58A		10.02.1976	09.07.1990	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force (RAF) mit der Kennung WT716 (7790M / G-9-385) gebaut.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Wie der letzte Doppelsitzer (J-4208 Bruder «Friar Tuck») erhielt auch dieses Flugzeug ein Bild aus dem Walt Disney-Zeichentrickfilm Robin Hood, und zwar die Titelfigur «Robin Hood», dem Helden von Sherwood Forest. Als die Luftwaffe 1990 die ersten Hunter in Interlaken (BE) und Meiringen (BE) sowie in Dübendorf (ZH) «ausschlachtete», wehrten sich einige Enthusiasten der Fachstelle Hunter in Interlaken gegen die teure Art der Verschrottung. Um wenigstens einen Hunter, die J-4152 «Robin Hood» zu retten, gründeten sie am 16.01.1992 die «IG Hunterclub J-4152». Ohne dieses Engagement könnte «Robin Hood» heute (2025) wohl nicht im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) bestaunt werden. Am «jüngsten» Flugzeug J-4152, kann man im Museum die vielen während des operationellen Zeitraums von 36 Jahren erfolgten Anpassungen, Ergänzungen und Verbesserungen und damit auch die technische Entwicklung gut sehen. Offiziell waren es nach einer im Jahr 2025 gegenüber Rudolf «Tüzi» Wicki von Manfred Hildebrand (ehemaliger Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze BAMF) gemachten Aussage insgesamt 1183 Änderungen! Man kann die Modifikationen im Museum direkt mit der J-4001 vergleichen, denn dieser Hunter wurde als Exponat in den Originalzustand von 1958 versetzt.
J-4201 bis J-4208	Hawker Hunter T Mk. 68	-	1976	1994	8	1976 eingeführte Doppelsitzer. Der Pilot und der Schüler sassen nebeneinander, was sehr praktisch war. Von diesen acht Hunter-Trainer waren vier ehemalige RAF-Einsitzer der Baureihe F Mk. 4 und vier ebenfalls einsitzige schwedische F Mk. 50. Sie wurden 1974/75 bei der Firma Hawker Aircraft Ltd. in England werküberholt und durch Austausch der Bugsektion zu Doppelsitzern umgebaut, mit den schweizerischen Modifikationen nachgerüstet und im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W, später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG) zusammengebaut. Die acht Hunter Doppelsitzer wurden ab 1983 der neu aufgestellten Electronic Counter Measures (ECM) der Fl St 24 zugeteilt und wurden mit Chaff/Flare Pod ausgerüstet. Fassungsvermögen eines Pod 480 Chaff Patronen. Die in grosser Höhe verschossenen Ladung konnte bis zu drei Stunden in der Luft verbleiben, bis sie zur Erde fiel. Diese Hunter-Trainer waren bei der Truppe bis 1994 im Einsatz.
J-4201	Hawker Hunter T Mk. 68	41HR670803X	19.08.1975	16.12.1994	-	Dieser Hunter führte am 07.06.1955 als Einsitzer-Version F.4 seinen Erstflug durch und wurde am 27.06.1955 mit der Kennung WV332 (7673M / G-9-406) von der Royal Air Force übernommen. Hinweise zu den beiden Angaben in Klammern, die auch für alle nachfolgend aufgelisteten Hunter gelten. 7673M: Nach Beendigung der Dienstzeit bei der RAF wurde das Flugzeug als Ausbildungsmaschine für die Ausbildung des Bodenpersonals verwendet und erhielt dort diese Kennung. G-9-406: G-9 Kennungen sind britische Testkennungen, welche für Flugzeuge ohne offizielle Flugzulassungen verwendet wurden, so auch für Flüge von Flugzeugen für andere Luftwaffen vor deren Ablieferung. Jedem britischen Hersteller wurde eine eigene G-Nummer zugewiesen. Hawker erhielt G-9. Im Juli 1972 erfolgte bei der Firma Hawker Aircraft Ltd. in England der Umbau zum doppelsitzigen Hunter-Trainer T Mk. 68. Am 02.08.1974 kam er für die Endmontage zur F+W nach

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Emmen (LU). Am 29.04.1975 startete er zum Erstflug in Emmen. Deshalb gilt 1975 als sein Baujahr. Am 19.08.1975 ging er bei der schweizerischen Fliegertruppe als J-4201 in Dienst. Diese Maschine war damit der erste der ab 1975 an die Schweizer Luftwaffe abgelieferten Hunter T Mk. 68 Hunter-Trainer. Der Hunter J-4201 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Mit 1639 Flugstunden nahm ihn die Luftwaffe am 16.12.1994 ausser Dienst. Am 08.07.1995 wurde er von Meiringen (BE) nach Buochs (NW) überflogen und diente als «BAMF-Reserve». Am 02.04.1997 erfolgte der Überflug von Buochs nach Raron (VS) mit einem Touch-and-Go in Meiringen. Am 04.05.1999 wurde dieser Hunter zivil als HB-RVR im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Als Eigentümer wurde die FMPA Fondation pour le Maintien, du Patrimoine Aéronautique und als Halter die «Amici dell'Hunter» mit Eric Hauert, Tannay (VD) eingetragen und war in Sion (VS) stationiert. Ab 2019 bis Sommer 2021 wurde der Jet nach 2112 Flugstunden im FFA Museum/Jet and Prop Heritage in St. Gallen-Altenrhein komplett überholt. Nach gut zwei Jahren Maintenance-Aufenthalt startete dieser Hunter am 18.08.2021 erstmals wieder. Der Hunter J-4201 / HB-RVR präsentierte sich am 04.09.2021 an der Airshow «25 Jahre Hunterverein Mollis» zusammen mit den beiden anderen, letzten in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt noch flugtüchtigen Hunter, dem Einsitzer «Papyrus-Hunter» J-4040 / HB-RVS und dem zweiten Doppelsitzer, dem «Tiger-Hunter» J-4206 / HB-RVV am Jubiläums-Fest. Die Maschine flog noch bis 2023 bei der Amici dell'Hunter und wurde dann im Oktober 2023 an die kanadische Lortie Aviation verkauft, weil der Flugbetrieb mit diesen ehemaligen Kampffjets der Luftwaffe aufgrund fehlender Hunter-Mechaniker praktisch unmöglich wurde. Mitte Oktober 2023 wurde der J-4201 / HB-RVR im FFA Museum in Altenrhein von Ernesto Maurer und einem fünfköpfigen Team von Lortie Aviation zerlegt, am 16.10.2023 in einen Container geladen und nach Kanada verschifft. Am 29.11.2023 wurde seine Immatrikulation HB-RVR im Luftfahrzeugregister gelöscht. Stand April 2024 war der Kampffjet bei Lortie Aviation noch demontiert. Zur gleichen von Ernesto Maurer organisierten Lieferung an Lortie Aviation gehörten Ende Oktober 2023 auch die drei Einsitzer J-4026, J-4032 und J-4057. Diese drei Hunter flogen nach ihrer Ausmusterung bei der Luftwaffe aber nicht mehr und waren seither in der Schweiz eingelagert oder ausgestellt.
J-4202	Hawker Hunter T Mk. 68		24.02.1976	07.12.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter als Einsitzer-Version F.4 gebaut und am 01.05.1956 mit der Kennung XF951 (7947M / G-9-389) der Royal Air Force abgeliefert. Im Mai 1972 erfolgte bei der Firma Hawker Siddeley Aviation (HSA) der Umbau zum Doppelsitzer T Mk. 68 und im Dezember 1974 wurde er zur Endmontage als T Mk. 68 ins F+W Emmen abgeliefert. Am

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						24.02.1976 wurde der Hunter der Truppe abgegeben. Auf der Nase links trug er das Staffelabzeichen der FI St 24 (ECM). Die Ausserdienststellung erfolgte am 07.12.1994 mit total 1578 Flugstunden. Am 21.04.1995 wurde der Doppelsitzer von Payerne (VD) nach Altenrhein (SG) überflogen. Weitergabe an Swiss Aviation / USA. Piloten: Hanspeter Hulliger, Ueli Bodmer. Der ehemalige J-4202 wurde schliesslich 1996 von Stefan Weber nach Südafrika überflogen, wo die Maschine vom privaten Sammler Ron Wheeldon übernommen wurde. Webers Route des Überfluges war Altenrhein – Ancona – Iraklion – Luxor – Asmara – Addis Abeba – Nairobi (Teilnahme an der Nairobi Air Show zusammen mit J-4059) – Lilongwe zum Lanseria International Airport bei Johannesburg. 2019 hat der bekannte Schweizer Fotograf Guido E. Bühlmann den Hunter J-4202 mit der zivilen Immatrikulation ZU-HUN an seinem Standort in einem Hangar auf dem Lanseria Airport fotografiert. Die Maschine trug nach wie vor die Schweizer Hoheitszeichen und den originalen Tarnanstrich. Ron Wheeldon fliegt den Hunter mit Standort Cape Town, Südafrika auch heute (2024) noch mit der zivilen Immatrikulation ZU-HUN. Wheeldon hat auch den Einsitzer-Hunter J-4059 gekauft.
J-4203	Hawker Hunter T Mk. 68	41HR-738150	26.02.1976	16.12.1994	-	Dieser Hunter-Trainer, der ursprünglich bei der Royal Air Force als Einsitzer der Version F. Mk.4 mit der Kennung WV 398 (7767M / G-9-411) flog und in der RAF Squadron 20(F), 26(F) und 229(OCU) im Einsatz war, wurde anschliessend in Dunsfold zu einem Hunter-Trainer Mk. 68 umgebaut und 1972 als Occasion in die Schweiz verkauft. Die Maschine konnte nach dem Umbau bei der Fliegertruppe (seither gilt Baujahr 1975) als J-4203 die gleichen Aufgaben erfüllen wie der Einsitzer, hatte aber nur noch zwei Bordkanonen. Ein Hinweis am Rande: Es gibt auch Fotos eines Hawker Hunter F. Mk.1 mit der gleichen Kennung WV 398, welcher als «Gate Guard» in RAF Spitalgate steht (siehe David J. Griffin, Hawker Hunter 1991-2007 in UK and Foreign Service, Lulu Enterprises, Morrisville NC 2007, Seite 159). Jürg Studer, Direktor vom Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes», bezweifelt jedoch, dass es sich um die gleiche Maschine handelt, denn ein Flugzeug, welches einige Jahre draussen dem englischen Wetter ausgesetzt ist, wird nur mit sehr grossem Aufwand wieder flugtüchtig gemacht werden können. Der Hunter J-4203 war ausserdem einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatz-zentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Nach der Ausserdienststellung bei der Fliegertruppe wurde der Hunter von 1995 bis 2001 in einem Flugzeugstollen auf dem Flugplatz Raron (VS) eingelagert. Dann bot die Luftwaffe die Maschine dem Unterstützungsverein ESPACE PASSION an, wonach sie im November 2001 demontiert und auf dem Landweg nach Payerne transportiert wurde, wo sie wieder zusammengebaut wurde.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 27.10.2003 wurde dieser doppelsitzige Hunter als HB-RVW im schweizerischen Luftfahrzeugregister als historisches Flugzeug eingetragen. Als Eigentümer ist die Fondation du Musée de, l'Aviation Militaire de Payerne und als Halter ist die ESPACE PASSION, Peter Egger eingetragen. Seinen zweiten Erstflug, jetzt aber als Zivilflugzeug konnte der Hunter am 18.05.2004 durchführen. Danach hat er im Rahmen von ESPACE PASSION Passagierflüge durchgeführt und an den Flugschauen AIR 04 und AIR14 teilgenommen. Das Flugzeug hat insgesamt 1433 Flugstunden absolviert. Nach ihrem letzten Flug am 03.10.2014 wurde die Maschine in die statische Flugzeugausstellung des Museums «Clin d'Ailes» aufgenommen. Den Abschlussflug führte der Schweizer Astronaut und Hunter-Pilot Claude Nicollier durch. Erst am 18.03.2024 wurde HB-RVW deregistriert. Der Hunter gehört auch heute (2024) noch zu den Exponaten im «Clin d'Ailes».
J-4204	Hawker Hunter T Mk. 68		10.03.1976	16.12.1994	-	Ursprünglich wurde dieser Hunter in der Version F.4 für die Royal Air Force (RAF) mit der Kennung XE702 (7794M / G-9-375) gebaut. Der Hunter J-4204 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Nach einem 1977 gefassten Entscheid dienten die beiden Hunter J-4204 und J-4205 mit der Fliegerstaffel 6 für Einsätze in der elektronischen Kriegsführung (EKF). Im Januar 1980 führten sieben Systemoffiziere die ersten ECM-Missionen mit dem Hunter durch. ECM steht für Electronic Counter Measures / Elektronische Gegenmassnahmen. Ausgerüstet mit dem Störpod VISTA 4 und einem Pod mit Chaff und Flares für den Selbstschutz, flogen sie Radarstörmissionen gegen andere Verbände. Dazu standen nur zwei Störpods und diese beiden für die EKF angepassten Hunter zur Verfügung. Der Staffelbestand umfasste Anfang der 1980er-Jahre 16 bis 20 Piloten und 4 bis 6 Bordoperateure zum Bedienen der Störsender. 1984 wurden die EKF-Spezialisten in die Fliegerstaffel 24 ad hoc verlegt. Dieser Hunter gehört heute (2025) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
J-4205	Hawker Hunter T Mk. 68	41HR-003206	09.03.1976	16.12.1994	-	Dieser Hunter wurde am 07.02.1957 mit der Kennung 34086 (G-9-412) als Einsitzer F.Mk. 50 an die schwedische Flygvapnet geliefert und 1969 von der Herstellerin HSA zurückgekauft. Sie baute ein neues, zweisitziges Vorderteil und lieferte am 03.06.1975 die Baugruppen zur Endmontage als T Mk. 68 nach Emmen (LU). Im gleichen Jahr 1975 wurde der Jet im Eidg. Flugzeugwerk (F+W) fertig zusammengebaut. Als Herstellungsjahr galt gemäss Luftfahrzeugregister allerdings 1976. Am 09.03.1976 wurde die Maschine als J-4205 der Fliegertruppe abgeliefert. Nach einem 1977 gefassten Entscheid dienten die beiden Hunter J-4204 und J-4205 mit der Fliegerstaffel 6 für Einsätze in der elektronischen Kriegsführung (EKF). Im Januar 1980 führten sieben Systemoffiziere die ersten ECM-Missionen mit dem Hunter durch. ECM steht für

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Electronic Counter Measures / Elektronische Gegenmassnahmen. Ausgerüstet mit dem Störpod VISTA 4 und einem Pod mit Chaff und Flares für den Selbstschutz, flogen sie Radarstörmissionen gegen andere Verbände. Dazu standen nur zwei Störpods und diese beiden für die EKF angepassten Hunter zur Verfügung. Der Staffelbestand umfasste Anfang der 1980er-Jahre 16 bis 20 Piloten und 4 bis 6 Bordoperateure zum Bedienen der Störsender. 1984 wurden die EKF-Spezialisten in die Fliegerstaffel 24 ad hoc verlegt. Am 10.08.1995 wurde dieser doppelsitzige Hunter zivil als HB-RVP im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Als Eigentümer und Halter war der Verein Flieger Museum, Altenrhein (SG) eingetragen. Im Juni 2000 hat die HB-RVP am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine waren zu diesem Zeitpunkt nach wie vor das Fliegermuseum Altenrhein FMA. Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Der Jet flog beim «Swiss Hunter Team» (vormals HUNTER FLYING GROUP, HFG) als Zugpferd der Operation (Stand 2006). Er wurde auch für Flugerlebnisse mit Mitglidern eingesetzt. Der Hunter hatte seinen Standort im Fliegermuseum Altenrhein FMA. Im Januar 2021 gab das FFA Museum bekannt, dass dieses Flugzeug im Auftrag des Vereins Fliegermuseum Altenrhein bei der Egli Paint-Service GmbH (2024 von AAL AG übernommen) in Altenrhein neu in Silber lackiert (mit einer orangen Nase und einem orangen Farbband im Heck vor dem Seitenruder) wurde und die holländischen Hoheitszeichen samt der militärischen Kennung N-322 erhielt. Der J-4205 / HB-RVP wurde an die befreundete «Dutch Hawker Hunter Foundation» (DHHF) verkauft und wurde mit der neuen englischen Immatrikulation G-EHLW versehen. Am 10.11.2021 wurde die Immatrikulation HB-RVP im Luftfahrzeugregister gelöscht. Am 27.07.2022 besuchte der Hunter-Trainer, jetzt als N-322 / G-EHLW am Mittag den Militärflugplatz Emmen (LU) anlässlich eines Werksfluges von Altenrhein nach Emmen und zurück, zuerst mit Durchstarts, danach mit einer Zwischenlandung zum Auftanken. Im Cockpit sassen Paul «Chappe» Ruppeiner als Assistent und ein Testpilot der holländischen Luftwaffe. Sie führten ein von der britischen Luftfahrtbehörde CAA vorgegebenes umfangreiches Testprogramm durch. Tags darauf, am 28.07.2022 erfolgte der Überflug via Lydd (London Ashford Airport, GB) nach dem Luftwaffenstützpunkt St. Athan in Wales in England, um an einer Airshow teilzunehmen. Damit hat der Hunter die Schweiz für immer verlassen. Nach diesem Event in England flog der Hunter zurück auf die Luftwaffenbasis Leeuwarden (NL), wo er seither stationiert ist und künftig 40 Stunden pro Jahr auch für die holländische Luftwaffe im Einsatz sein wird.
J-4206	Hawker Hunter T Mk. 68	41H670841	28.04.1976	14.06.1994	-	Als einsitziger Hunter F.Mk. 50 startete diese Maschine am 05.05.1956 zum ersten Flug und wurde am 14.01.1957 als 34072 (G-9-413) an die Schwedische Luftwaffe abgeliefert. Am 12.09.1968 begann bei Hawker Siddeley Aviation in England der Umbau zum doppelsitzigen Hunter Trainer T Mk. 68. 1968 galt seither als (neues) Baujahr für den T Mk. 68. In dieser Version wurde er am 03.06.1975 ins Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) zur Endmontage geliefert. Am 28.04.1976 ging er als J-4206 bei der Fliegertruppe in Dienst.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Mit nur 1522 Flugstunden nahm die Luftwaffe den Hunter-Trainer am 14.06.1994 ausser Betrieb. Am 14.07.1995 flog ihn Tony Wirz von Payerne (VD) nach Buochs (NW), wo er als BAMF-Reserve eingelagert wurde. Am 02.04.1997 startete Ruedi von Gunten mit ihm von Buochs nach Raron. Erst am 23.09.2001 überführte Paul «Chappe» Ruppeiner den immer noch als J-4206 registrierten und vom Hunter Flying Club gekauften Jet von Raron (VS) via Sion (VS) nach Altenrhein (SG). Am 21.11.2001 wurde der doppelsitzige Hunter als HB-RVV im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Als Eigentümer und Halter war der Verein Hunter Flying Group, Altenrhein mit Pilot Paul Ruppeiner eingetragen. Der Jet flog ab 2002 zusammen mit der J-4205 beim «Swiss Hunter Team» (vormals Hunter Flying Group, HFG), nachdem diese Maschine aus ihrem Dornröschenschlaf im Militärstollen von Raron befreit wurde. Der nach seiner Immatrikulation HB-RVV «Double Victory» getaufte und mit entsprechender Aufschrift versehene Hunter hatte seinen neuen Standort im Fliegermuseum Altenrhein FMA, welches den Kampfjet anlässlich seines zehnjährigen Jubiläums am 15.05.2004 als zweiten Doppelsitzer (nach dem J-4205 / HB-RVP) übernommen hatte. Ab November 2008 begannen die Vorbereitungen zum Umspritzen der Maschine, die J-4206 erhielt bei der Egli Paint-Service GmbH (2024 von AAL AG übernommen) ein Tigerkleid, wie es der Hunter-Einsitzer J-4053 (siehe dort) bereits im Mai 1973 für einen einzigen Flug von der Fliegerstaffel 11 erhalten hatte. Am 01.03.2009 wurde dieser «Tiger-Hunter» anlässlich der Saison-Eröffnung des Fliegermuseums Altenrhein FMA der Öffentlichkeit erstmals präsentiert. Am 13.05.2009 startete er zum Saisonauftakt in Altenrhein zu seinem ersten Flug in seiner neuen attraktiven Bemalung als «Tiger-Hunter». Nachdem in Altenrhein die anderen Hunter verkauft wurden, flog 2021 nur noch dieser «Tiger-Hunter» HB-RVV ab dem Ostschweizer Regionalflugplatz St. Gallen-Altenrhein. Er präsentierte sich am 04.09.2021 an der Airshow «25 Jahre Hunterverein Mollis» zusammen mit den beiden anderen, letzten in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt noch flugtüchtigen Hunter, dem Einsitzer «Papyrus-Hunter» J-4040 / HB-RVS und dem zweiten Doppelsitzer J-4201 / HB-RVR am Jubiläums-Fest. Im Oktober 2021 wurden mit dem 70-jährigen, sehr erfahrenen FMA-Chefpilot Paul Ruppeiner die letzten Passagierflüge mit dem «Double Victory» durchgeführt. Am 23.10.2021 absolvierte die Maschine schliesslich mit «Chappe» und Copilot Ernesto Maurer als Präsident der Genossenschaft Fliegermuseum Altenrhein ihren letzten 54-minütigen Flug am Schweizer Himmel und setzte um 15.40 Uhr am Airport St. Gallen-Altenrhein zur allerletzten Landung an, um 15.44 berührten die Räder die Piste 10 und der Hunter ging in den Ruhestand. Am 25.01.2022 wurde der HB-RVV im Luftfahrzeugregister gelöscht. 377 Stunden wurden im Swiss Hunter Team mit dieser Maschine geflogen und 1353 Passagieren ein unvergessliches Erlebnis beschert. Total 2882 Landungen stehen in seinem Bordbuch. Letzteres enthält den Lebenslauf einer Maschine mit allen Flügen, Flugzeiten, Pilot etc. und gehört zum Dossiers «Flugzeug-Akten». Sinngemäss gibt es zu den einzelnen Maschinen nebst den Bordakten auch die «Triebwerk-Akten». Genau 1900 erflogene Stunden sind

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						es schliesslich nach der letzten Landung insgesamt – «Mission completed», so Paul Ruppeiner. Besucher konnten diesen Hunter danach als Ausstellungsobjekt im Fliegermuseum Altenrhein FMA weiterhin besichtigen. Es war aber am 23.10.2021 effektiv nur sein letzter Flug in der Schweiz. Wie das Fliegermuseum Altenrhein FMA im November 2022 mitteilte, startet der Tiger-Hunter 2023 in Kanada in den gleichen Tiger-Farben eine neue Karriere bei Lortie Aviation aus Quebec in Kanada. Mit insgesamt vier Containern erfolgte Anfang Dezember 2022 der Transport nach Kanada. Dort angekommen, erhielt der Hunter, der sich noch in hervorragendem Zustand befand, beim Zusammenbau modernste Technik im Cockpit und am Fahrwerk. Mit Stand April 2024 ist der Hunter mit der US-amerikanischen Immatrikulation N352AX bei der Lortie Aviation flugbereit. Das FMA will seinen Mitgliedern und Besucher aber weiterhin einen Hunter-Doppelsitzer präsentieren. Deshalb hat das Altenrheiner Museum den Hunter T.8C ex-G-BWGL / N-321 (ex-XF357 der Royal Air Force) von der holländischen «Dutch Hawker Hunter Foundation» (DHHF) gekauft und übernommen. Dieser befand sich Ende 2022 in fluguntüchtigem Zustand noch in St. Athan in Wales in England, wo der Jet einige Jahre im Freien abgestellt war, und wurde im April 2023 auf dem Strassen- und Seeweg nach Altenrhein transportiert, wo der Jet am 25.04.2023 angekommen ist. Er hat dort wiederum bei der Egli Paint-Service GmbH den exakt gleichen Tiger-Look erhalten. Die seit dem Frühsommer 2023 nur noch statisch ausgestellte Maschine bekam auch die jetzt nur noch fiktive zivile Immatrikulation HB-RVV wieder aufgemalt.
J-4207	Hawker Hunter T Mk. 68		04.06.1976	09.08.1983	-	Als einsitziger Hunter F.Mk. 50 startete diese Maschine am 17.03.1956 zum ersten Flug und wurde am 12.04.1956 als 34017 (G-9-414) an die Schwedische Luftwaffe abgeliefert. Am 11.02.1969 begann bei Hawker Siddeley Aviation in England der Umbau zum doppelsitzigen Hunter Trainer T Mk. 68. In dieser Version wurde er am 03.06.1975 ins Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) zur Endmontage geliefert. Am 04.06.1976 ging er als J-4207 bei der Fliegertruppe in Dienst. Der Hunter J-4207 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Absturz im Landeanflug auf den Gebirgsflugplatz Ambri-Piotta (TI) am 09.08.1983 um ca. 09.15 Uhr südöstlich von Catto (TI) im Gebiet «Bosco d'Öss». Die Besatzung, Oblt Jörg Gantner und Wm Thomas Plattner fand dabei den Tod.
J-4208	Hawker Hunter T Mk. 68	HABL-003215	05.07.1976	14.12.1994	-	Dieser Hunter wurde am 28.01.1957 mit der Kennung 34080 (G-9-415) als Einsitzer F.Mk. 50 an die schwedische Flygvapnet geliefert. Später wurde der Jet von der Herstellerin HSA zurückgekauft. Sie baute ab dem 17.01.1969 ein neues, zweiseitziges Vorderteil und lieferte am 03.06.1975 die Baugruppen zur Endmontage als T Mk. 68 nach Emmen (LU), wo der Jet im Eidg. Flugzeugwerk (F+W) fertig zusammengebaut wurde. Am 05.07.1976 wurde die Maschine als J-4208 der Fliegertruppe abgeliefert. Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Wie

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						der letzte Einsitzer (J-4152 «Robin Hood») erhielt auch dieses Flugzeug ein Bild aus dem Walt Disney-Zeichentrickfilm «Robin Hood», und zwar die Figur von Kloster-Bruder «Friar Tuck». Der Hunter J-4208 war einer von 26 sogenannten RAS-Hunter, welche vor der Seitenflosse mit einem breiten weissen Rumpfband versehen wurden. In den Jahren 1975 bis 1978 wurden mit diesen 26 Maschinen als «Aggressoren» die speziellen Raumschutz-Konzepte für die Einsatzzentrale Luftverteidigung (EZ LUV) erstellt. Nach der Ausserdienststellung wurde die Maschine am 16.06.1995 von den Piloten Urs Graf und Rudolf Erni von Emmen nach Bournemouth (GB) an den Golden Europa Jet Club überflogen, wo er die zivile Immatrikulation G-HVIP erhielt. Dieser Club flog den Hunter ganz auffällig in Hellblau bemalt. Im Jahr 2005 erfolgte der Verkauf an Apache Aviation/CATS. Dieser noch immer hellblau lackierte Hunter wurde Mitte März 2008 von Paul Ruppeiner noch als G-HVIP von Sion (VS) nach Istrès in Südfrankreich zu Apache Aviation überflogen. Der englische Besitzer stationierte den Hunter vorher über mehrere Jahre in Sion. Er gelangte schliesslich bei Apache Aviation/CATS als C-FUKW auch als Zielschlepper zum Einsatz, wie diverse andere ehemalige Schweizer Hunter, die in dieser Funktion in Kanada und England fliegen. Später kaufte Lortie Aviation diesen ehemaligen Hunter J-4208 «Friar Truck» von Apache Aviation zurück. Er wurde 2020 umgebaut und ging wieder in den Einsatz. Der Jet fliegt heute (2024) für Lortie Aviation als N346AX ab dem Standort Sainte-Catherine-de-la-Jacques-Cartier, Quebec (Kanada).
J-5001 bis J-5026	Boeing F/A-18C Hornet	-	1997	aktiv	26	Hersteller der Abfangjäger war ursprünglich die Firma McDonnell Douglas. 1997 fusionierte die Firma mit Boeing. Die beiden Hornet J-5001 und der Doppelsitzer J-5231 wurden im Herstellerwerk gebaut, getestet und später in die Schweiz überflogen. Der Hersteller McDonnell Douglas verschiffte insgesamt 32 Baugruppen zur Endmontage in der Schweiz. Der Zusammenbau im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen F+W startete im Oktober 1996. Am 23.01.1997 durfte die Luftwaffe mit dem Doppelsitzer F/A-18D J-5232 ihre erste Hornet von der inzwischen von F+W zur SF Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge und Systeme (heute RUAG Aviation) umbenannten Firma übernehmen. Das Projekt war 1999 abgeschlossen. Hinweis zu den F/A-18-Werknummern anhand des Beispiels J-5001 mit der Nummer 1316/SFC01: Die 1316 ist eine Produktionsnummer, welche angibt, um welche F/A-18 es sich hierbei handelt. In diesem Fall ist es die 1316te F/A-18, welche gebaut worden ist. In der englischen Literatur wird dies auch als Line-Number bezeichnet. Die eigentliche Werknummer wäre dann die SFC01. Bewaffnung des Kampffjets F/A-18C: Eine sechsläufige 20mm M61A1 Vulcan Gatling Bordkanone, 2 Raytheon AIM-9X Sidewinder und 4 Raytheon AIM-120B AMRAAM (LL Lwf AIM-120B). Die Infrarot-Luft-Luft-Lenk Waffen AIM-9X wurden als Ersatz der bisher vorhandenen Sidewinder mit dem Rüstungsprogramm 2003 beschafft. Mit den Rüstungsprogrammen 2011 und 2017 wurden moderne Radar-Luft-Luft-Lenk Waffen AIM-120C-7 AMRAAM (Advanced

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Medium Range Air-to-Air Missile) beschafft. Sie ersetzen teilweise das mit dem Rüstungsprogramm 1992 beschaffte Vorgängermodell AIM-120B. Mit alternativen Aufhängevorrichtungen unter den Tragflügeln ist als maximale Luft-Luft-Bewaffnung das Mitführen von insgesamt 10 AIM-120C-7 möglich (zwei davon am Rumpf). Die F/A-18 der Luftwaffe kommen 2030 an das Ende ihrer Nutzungsdauer. Im Rahmen des Projektes Air2030 beschloss der Bundesrat am 30.06.2021 die Beschaffung von 36 Kampfflugzeugen des Typs Lockheed Martin F-35A Lightning II. Die Auslieferung der neuen Flugzeuge erfolgt gemäss Planung von Lockheed Martin ab Mitte 2027. Um die F/A-18C/D bis zur Lieferung der neuen F-35A einzusetzen, werden sie einer Nutzungsdauerverlängerung bis in die 2030er-Jahre unterzogen. Ein grosser Teil dieser Arbeiten war im Frühjahr 2024 bereits abgeschlossen. Dazu gehörten die Einführung modernisierter Systeme für Kommunikation, Navigation und Identifikation, die Aktualisierung der Flugzeugsoftware, die Erneuerung des Flugsimulators sowie die Anpassung der Missionsplanungssysteme, erwähnt Armasuisse in ihrer Mitteilung vom 22.03.2024. Die technisch anspruchsvollen Arbeiten an der Flugzeugstruktur und die Lieferungen von Ersatzmaterial dauerten jedoch länger als ursprünglich geplant. Deshalb werde der Abschluss des Projekts neu auf Ende 2027 festgelegt, teilt die Armasuisse ebenfalls am 22.03.2024 mit. Aus den erwähnten Gründen wird ein Teil der verbleibenden Arbeiten an der Flugzeugstruktur nur noch an 15 von 30 Hornets umgesetzt. Die andere Hälfte der Flugzeuge werde im Rahmen der periodischen Wartung jeweils zusätzliche Inspektionen durchlaufen. Ende 2024 wurde bekannt, dass die Luftwaffe per 1. Januar 2025 das «F/A-18 Swiss Hornet Solo Display» sistiert, um die stark belastete F/A-18-Flotte zu schonen und dass man künftig auf die «Swiss Parawings verzichtet». Dafür wird mit dem «PC-21 Solo Display» ein neues Vorführelement aufgenommen wird. Es soll an ausgewählten Anlässen auftreten.
J-5001	Boeing F/A-18C Hornet	1316/SFC01	27.03.1998	aktiv	-	Die zweite von McDonnell Douglas (MDD) in den USA fertig gebaute Schweizer Hornet war der Einsitzer J-5001, welcher am 08.04.1996 erstmals flog. In diese F/A-18C wurde eine Datenerfassungsanlage eingebaut, um die Verläufe der Testflüge ab St. Louis und später ab den Naval Air Station NAS China Lake und NAS Patuxent River (beides Marinefliegerstützpunkte der US Navy) aufzuzeichnen. Erst knapp zwei Jahre später, am 12.03.1998, landete Geri Krähenbühl mit dieser Hornet in Emmen (LU), nach einem Flug in vier Etappen ab NAS Patuxent River. Ab Goose Bay begleitete der «Bundesratsjet» Dassault Falcon 50 T-783 das Kampfflugzeug. Die J-5001 wird in der Folge auch von der armasuisse verwendet und kann speziell instrumentiert werden. Zwischen dem 02.04.2007 und dem 15.12.2007 fanden in China Lake und White Sands, USA im Rahmen einer Live Firing Kampagne unter der Leitung der armasuisse mit der J-5001 verschiedene Tests mit Luft-Luft-Lenk Waffen statt. Das F/A-18 HORNET «upgrade 21» Programm umfasste die Integration der Sidewinder (SIWA) AIM-9X und des Helmvisiers JHMCS (Joint Helmet Mounted Cueing System) sowie des neuen Datalink-Systems MIDS (Multifunctional Information Distribution System). Zudem wurde das gesamte F/A-18-Waffensystem nach der Ergänzung der Ausrüstung überprüft. Dazu gehörten auch Schiessversuche mit der Radarlenkwaffe AIM-120B AMRAAM.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-5002	Boeing F/A-18C Hornet	1315/SFC02	21.04.1997	aktiv	-	Zum 100-Jahre-Jubiläum der Fliegerstaffel 11 erhielt diese Maschine einen attraktiven Tiger-Look. Am 10.09.2025 enthüllte die FI St 11 in Meiringen (BE) diese Hornet mit dem Design «Zwei Eis of the Tiger», einem doppelten Wortspiel: Zum einen stehen die «zwei Eis» schweizerdeutsch für die beiden Einsen der Tigerstaffel 11, zum anderen verweisen sie auf die zwei «Eyes» des Tigers, die den Flieger unverwechselbar machen.
J-5003	Boeing F/A-18C Hornet	1319/SFC03	07.07.1997	aktiv	-	Sie absolvierte ihren Erstflug am 21.05.1997 und wurde am 07.07.1997 nach knapp acht Flugstunden der Luftwaffe übergeben. Diese Hornet wurde im November 2007 anlässlich der Armeetage 2007 mit einem Floss über den See nach Lugano gebracht. Die J-5003 absolvierte am 29.03.2010 bei einem Trainingsflug als erste F/A-18 der Schweizer Luftwaffe die 2000. Flugstunde. Bis zu diesem Zeitpunkt war der Jet 2208 Mal in der Luft.
J-5004	Boeing F/A-18C Hornet	1320/SFC04	14.08.1997	aktiv	-	Am 24.07.1998 ereignete sich über Romont (FR) eine Luftkollision mit der Mirage III RS R-2114 . Beide Maschinen wurden beschädigt. Die Mirage III RS verlor bei der Kollision mit dem Heck der Hornet die Nase. Beide Flugzeuge konnten in Payerne (VD) landen und wurden repariert.
J-5005	Boeing F/A-18C Hornet	1327/SFC05	23.09.1997	aktiv	-	
J-5006	Boeing F/A-18C Hornet	1329/SFC06	20.11.1997	aktiv	-	
J-5007	Boeing F/A-18C Hornet	1335/SFC07	22.01.1998	aktiv	-	
J-5008	Boeing F/A-18C Hornet	1336/SFC08	18.02.1998	aktiv	-	
J-5009	Boeing F/A-18C Hornet	1343/SGC09	29.04.1998	aktiv	-	
J-5010	Boeing F/A-18C Hornet	1345/SFC10	01.05.1998	aktiv	-	
J-5011	Boeing F/A-18C Hornet	1351/SFC11	10.06.1998	aktiv	-	Die J-5011 trug seit der Präsentation vom 19.08.2004 in Dübendorf (ZH) einen Tiger, dem Logo der Fliegerstaffel 11, auf den Seitenleitwerken. Am Tag der offenen Tür vom 24.03.2007 auf dem Militärflugplatz Meiringen (BE) wurde dann den Besuchern erstmals die zweite Version, ein im Airbrush-Verfahren gemalter Tigerkopf gezeigt. Seit dem Jahr 2010 hat jede der Hornet-Staffeln 11, 17 und 18 sein eigenes «customized painted» Flugzeug.
J-5012	Boeing F/A-18C Hornet	1352/SFC12	27.08.1998	aktiv	-	
J-5013	Boeing F/A-18C Hornet	1357/SFC13	16.10.1998	aktiv	-	Die J-5013 war im Jahr 2000 in einer Halle an der MUBA in Basel ausgestellt.
J-5014	Boeing F/A-18C Hornet	1359/SFC14	24.09.1998	aktiv	-	Anlässlich der AIR14 PAYERNE vom 30.08.-07.09.2014 flog diese Hornet an der Seite der North American P-51D Mustang «Lucky Lady VII» mit der zivilen Kennung D-FPSI und der Kennung J-901 in den originalen Farben der Schweizer Luftwaffe aus der Zeit des Mustangs ein tolles Vorführprogramm. Beide Maschinen erhielten speziell für diese Airshow den gleichen historischen Retro-Anstrich.
J-5015	Boeing F/A-18C Hornet	1361/SFC15	23.10.1998	aktiv	-	
J-5016	Boeing F/A-18C Hornet	1363/SFC16	11.11.1998	aktiv	-	
J-5017	Boeing F/A-18C Hornet	1365/SFC17	25.01.1999	aktiv	-	Die J-5017 trägt seit 2010 auf den Seitenleitwerken einen Falken, dem Logo der Fliegerstaffel 17.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-5018	Boeing F/A-18C Hornet	1366/SFC18	15.03.1999	aktiv	-	Die J-5018 trägt seit 2010 auf den Seitenleitwerken einen Pantherkopf, dem Logo der Fliegerstaffel 18.
J-5019	Boeing F/A-18C Hornet	1368/SFC19	20.04.1999	aktiv	-	
J-5020	Boeing F/A-18C Hornet	1369/SFC20	20.04.1999	aktiv	-	
J-5021	Boeing F/A-18C Hornet	1370/SFC21	28.05.1999	aktiv	-	
J-5022	Boeing F/A-18C Hornet	1372/SFC22	25.06.1999	29.08.2016	-	Am 29.08.2016 stürzte diese F/A-18C im Rahmen eines Trainingsfluges im Gebiet Hinter Tierberg im Sustengebiet im Kanton Bern bei schlechter Sicht auf über 3000 Meter über Meer, vier Minuten nach dem Start vom Militärflugplatz Meiringen, ab. Dies war der erste Verlust einer einsitzigen Hornet.
J-5023	Boeing F/A-18C Hornet	1372/SFC23	16.07.1999	aktiv	-	
J-5024	Boeing F/A-18C Hornet	1373/SFC24	28.03.1999	aktiv	-	
J-5025	Boeing F/A-18C Hornet	1374/SFC25	18.10.1999	aktiv	-	
J-5026	Boeing F/A-18C Hornet	1374/SFC26	22.10.1999	aktiv	-	Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Er fällt kaum auf in seiner Glasglocke: Der Reisende aus fernen Welten in seiner fliegenden Unter-tasse ist unter dem Cockpit des letzten in Emmen montierten F/A-18 zu finden. Von einem Instrumentenpanel ist nichts zu sehen, dafür sind die Augen auf einen Stapel Papier gerichtet, in der rechten Hand ein Schreibinstrument: Abhaken einer umfangreichen Checkliste oder Aufsetzen eines Protestschreibens gegen die unbeliebten, immer engmaschigeren Vorschriften, die den fliegenden Erdenbürgern zu schaffen machen?
J-5051 bis J-5054	Boeing F/A-18C Hornet SHOTS Swiss Hornet Tactical Simulator	-	2010	aktiv	4	Dank den vier SHOTS-Simulatoren auf dem Militärflugplatz Payerne hat die Luftwaffe vier zusätzliche Hornet-Immatrikulationen. Und alle haben eine kleine Sonderbemalung in Form des Staffel-Panthers der FI St 18, die massgeblich am Simulator mitgearbeitet hat.
J-5231 bis J-5238	Boeing F/A-18D Hornet	-	1997	aktiv	8	Doppelsitzer. Hersteller war ursprünglich die Firma McDonnell Douglas (MDD). 1997 fusionierte die Firma mit Boeing. Hinweis zu den F/A-18-Werknummern anhand des Beispiels J-5231 mit der Nummer 1314/SFD91: Die 1314 ist eine Produktionsnummer, welche angibt, um welche F/A-18 es sich hierbei handelt. In diesem Fall ist es die 1314te F/A-18, welche gebaut worden ist. In der englischen Literatur wird dies auch als Line-Number bezeichnet. Die eigentliche Werknummer wäre dann die SFD91. Die F/A-18 der Luftwaffe kommen 2030 an das Ende ihrer Nutzungsdauer. Im Rahmen des Projektes Air2030 beschloss der Bundesrat am 30.06.2021 die Beschaffung von 36 Kampfflugzeugen des Typs Lockheed Martin F-35A Lightning II. Die Auslieferung der neuen Flugzeuge erfolgt gemäss Planung von Lockheed Martin ab Mitte 2027.
J-5231	Boeing F/A-18D Hornet	1314/SFD91	30.01.1997	07.04.1998	-	Diese von McDonnell Douglas in den USA gebaute Maschine startete am 20.01.1996 auf dem Flugplatz St. Louis-Lambert (USA) mit den beiden MDD-Testpiloten Dave Desmond und Guy Glayton als erste Hornet mit Schweizer Hoheitszeichen zum 75 Minuten dauernden Erstflug. Fünf Tage später wurde das Flugzeug im Beisein von viel Prominenz offiziell der Schweiz übergeben. Am 15.12.1996 um 23.03 Uhr Ortszeit startete die J-5231 in St. Louis

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						mit U.S.-Navy-Cdr. James W. Roberts im Cockpit zum Überflug nach Emmen (LU). Auf dem Rücksitz sass Luftwaffenchef Korpskommandant Fernand Carrel, der auf dem 9 Stunden und 11 Minuten langen Flug acht Betankungen in der Luft miterlebte. Absturz am 07.04.1998 bei Crans-sur-Sierre (VS). Dies war die erste F/A-18, die die Schweizer Luftwaffe verloren hat.
J-5232	Boeing F/A-18D Hornet	1308/SFD02	23.01.1997	aktiv	-	Am 23.01.1997 wurde dieser Doppelsitzer als erste Maschine der insgesamt 34 F/A-18 anlässlich einer Übergabefeier auf dem Militärflugplatz Emmen in einer Halle der SF Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge und Systeme (heute RUAG Aviation) von der Luftwaffe übernommen.
J-5233	Boeing F/A-18D Hornet	1311/SFD03	21.03.1997	aktiv	-	
J-5234	Boeing F/A-18D Hornet	1317/SFD04	12.06.1997	aktiv	-	
J-5235	Boeing F/A-18D Hornet	1325/SFD05	26.08.1997	14.10.2015	-	Diese Hornet ist am 14.10.2015 im gemeinsamen Trainingsraum EUC 25 der Schweiz und Frankreich bei Glamondans im französischen Jura, südöstlich der Stadt Besançon, mit einem Besatzungsmitglied an Bord abgestürzt. Diese auch von der armasuisse verwendete Hornet konnte speziell instrumentiert werden. Die J-5235 war die erste F/A-18D, welche im Sommer 2013 das Upgrade 25 durchlaufen hatte. Sie verfügte unter anderem über ein Advanced Targeting Looking Infra Red Pod an der Flügelwurzel und konnte statt vier AMRAAM, zehn Luft-Luft-Lenk Waffen des Typs AIM-120C-7 mitführen. Die seinerzeit «gefährlichste» aller Schweizer Hornet sollte ab 2016 von der Luftwaffe eingesetzt werden.
J-5236	Boeing F/A-18D Hornet	1332/SFD06	11.11.1997	aktiv	-	Am 16.12.2005 hoben in Dübendorf, dem ältesten Flugplatz der Schweiz, zum letzten Mal zwei Kampfflugzeuge ab. Die letzte Maschine, der F/A-18D Hornet Doppelsitzer J-5236 mit Michael Reiner und Peter «Pablo» Merz an Bord, präsentierte am düsteren Himmel eine eindruckliche Flugdemonstration, bevor sie in den Wolken verschwand. Eine Epoche ist zu Ende gegangen.
J-5237	Boeing F/A-18D Hornet	1339/SFD07	17.03.1998	23.10.2013	-	Diese Hornet ging am 23.10.2013 als zweite F/A-18D im Raum Lopper bei Alpnachstad im Kanton Obwalden durch einen Absturz verloren.
J-5238	Boeing F/A-18D Hornet	1349/SFD08	10.09.1998	aktiv	-	
J-6001 bis J-6036	Lockheed Martin F-35A Lightning II	-	2027 bis 2030	-	36	Im Rahmen des Projektes Air2030 beschloss der Bundesrat am 30.06.2021 die Beschaffung von 36 Kampfflugzeugen des Typs Lockheed Martin F-35A Lightning II. In praktisch allen relevanten Punkten der Konkurrenz klar überlegen und dazu erst noch günstiger – mit dieser Botschaft hatte Verteidigungsministerin Viola Amherd gleichentags an der Medienkonferenz den Typenentscheid für die F-35A und das Luftverteidigungssystem Patriot begründet. Die Auslieferung der neuen Flugzeuge und von 5 Feuereinheiten des Typs Patriot des US-Herstellers Raytheon, einem System der bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite erfolgt voraussichtlich ab 2027 bis 2030. Die ersten F-35A des für alle Maschinen bestellten Standards Block 4 werden ab Mitte 2027 Schweizer Hoheitszeichen tragen und 2028 sollen die ersten Lightning in der Schweiz eintreffen. 2030 sollten dann alle 36 Maschinen abgeliefert sein. Die ersten acht F-35A werden in den USA hergestellt und werden für die Initialausbildung von Schweizer Piloten eine Weile dort bleiben. Mindestens 24 der Flugzeuge lässt die Schweiz im italienischen Cameri produzieren, nicht weit von der Schweizer Grenze ent-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						fernt. Im Oktober 2025 hat das VBS definitiv entschieden, dass die für vier Maschinen bestehende Option der Teilmontage und das Testen im Rahmen des Offset-Projektes RIGI bei RUAG MRO realisiert wird. Dieser Entscheid hat eine grosse sicherheitspolitische Bedeutung. Die Schweiz kann dadurch Know-how mit dem Kampffjet der neuesten Generation aufbauen und ihre Unabhängigkeit in der Instandhaltung stärken. Die Schweiz wird die 36 Jets in der Konfiguration mit dem Upgrade «Technology Refresh 3» (TR-3) erhalten, das 25-mal mehr Rechnerleistung verspricht. Der Bundesrat stützte seinen Entscheid auf die umfangreiche technische Evaluation, in welche vier Kandidaten für ein neues Kampfflugzeug (Airbus Eurofighter, Boeing F/A-18 Super Hornet, Lockheed Martin F-35A und Dassault Rafale) sowie zwei Kandidaten für das Bodlufv GR-System (Eurosam SAMP/T und Raytheon Patriot) einbezogen wurden. Der F-35A war das einzige Kampfflugzeug der fünften Generation und damit der modernste Jet mit einem klaren technologischen Vorsprung im Wettbewerb. Am 19.09.2022 konnten die Vertreter der armasuisse, der Rüstungschef Martin Sonderegger und der Projektleiter neues Kampfflugzeug, Darko Savic in Bern die Kaufverträge für die F-35A für den Festpreis von 6,035 Milliarden Franken und für das Luftverteidigungssystem Patriot unterzeichnen. Damit wird die Schweiz zu diesem Zeitpunkt zum neunten F-35-Kunden in Europa. Im Sommer 2025 gibt die US-Regierung bekannt, dass der «Festpreis» von der Eidgenossenschaft falsch interpretiert worden sei und die 36 F-35A schlussendlich aus mehreren Gründen (Teuerung in den USA, Rohstoffpreise, Lieferkettenprobleme etc.) mehr kosten würden. Daraus ergibt sich die bereits Ende Juni 2025 kommunizierte Spanne der möglichen Mehrkosten für die Beschaffung der F-35A in der Höhe von 650 Millionen bis 1,3 Milliarden Schweizer Franken.
J-6001	Lockheed Martin F-35A Lightning II				-	Anlässlich des 75-Jahre-Jubiläums vom Flughafen Zürich vom 01. bis 03.09.2023 wurde mit der J-6001 erstmals ein F-35A mit Schweizer Hoheitszeichen ausgestellt, auch wenn es sich dabei «nur» um ein Mock-up (originalgetreues Modell) handelte.
KAB-101 und KAB-102	-	-	-	-	-	→ V-651 und V-652
KAB-103	SNCAN N.C.856A Norvigie		-	-	-	Das von Frankreich eingesetzte, von der Société Nationale de Constructions Aéronautiques du Nord (S.N.C.A.N., ab 01.10.1954 Nord Aviation) hergestellte Nahaufklärungsflugzeug wurde am 09.11.1953 dem Flugzeugwerk Emmen (F+W) zur Erprobung übergeben und wurde während kurzer Zeit auch von der damaligen Kriegstechnischen Abteilung (KTA) getestet. Die Maschine war aber trotz dem militärischen Eintrag als KAB-103 nie im Bestand der Fliegertruppen. Die N.C.856A Norvigie wurde im Zusammenhang mit der Aufstellung von Leichtflieger-einheiten für die «Kampffeld- und Artillerie-Beobachtung» (KAB) erprobt. Die Schlussfolgerungen wurden rasch gezogen. Das Flugzeug wurde als unfertig bezeichnet, die Flugleistungen haben nicht den Anforderungen entsprochen. «Das Flugzeug ist im Vergleich zum Piper PA-18

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Super Cub (welche später beschafft wurde) viel zu kompliziert und für unsere Truppenverhältnisse ungeeignet.» Die Norvigie wurde nach der Erprobung nach Frankreich zurückgegeben.
KAB-201	Hiller UH-12B	386	21.10.1952	13.01.1954	1	Dieser Helikopter hatte als KAB-201 am 13.01.1954 in St. Antönien bei Küblis (GR) eine Bodentouchierung im Schnee und überschlug sich. Er erlitt dabei einen Totalschaden. Die Maschine musste abgeschrieben werden. Der Pilot bei diesem Flugunfall war Oblt Fritz Kolb. Er und sein Passagier erlitten leichte Verletzungen. Im Februar 1956 wurde der zivile HB-XAC der Firma Bührle & Co von der Armee als Ersatz erworben. Diese KAB-203 blieb bis am 02.08.1960 mit der Kennung V-12 im Einsatz und wurde nach einem Autorotationstraining-Landeunfall liquidiert. Weitere Bemerkungen zur Beschaffung von insgesamt drei Hiller UH-12B sind unter den Kennungen V-11 und V-12 zu finden.
KAB-202 und KAB-203	Hiller UH-12B	-	-	-	-	→ V-11 und V-12
R-711	Diamond DA42 Centaur OPA	42 MN026	28.11.2012	aktiv	1	Das mit innovativer Hochtechnologie bestückte Flugzeug ist ein Einzelstück. Im Projekt «Technologieplattform Drohne» der Armasuisse geht es im Auftrag des Armeestabes primär um die Zertifizierung von «Sense and Avoid» (Sehen und Ausweichen) hinsichtlich der Zulassung der ab Ende Januar 2023 von der Luftwaffe übernommenen neuen Drohnen ADS 15 in allen Luftraumkategorien der Schweiz bei Tag und Nacht ohne OMBRA (ohne Begleit-Flugzeug oder -Helikopter), sowie um den Know-How-Aufbau für Einsatz von Nutzlasten im Bereich SAR/SIGINT, Erproben von SOA Konzepten (Service Orientierte Architektur) und Einsatz im Bereich SatCom. Bei dieser auch als Aurora Centaur und DA42 Twin Star bekannten Maschine handelt es sich um eine von der Boeing-Tochter Aurora Flight Science in Manassas (USA) modifizierte Diamond DA42MPP Guardian, einem zweimotorigen Flugzeug des österreichischen Flugzeugherstellers Diamond Aircraft. Sie kann sowohl bemannt wie auch unbemannt geflogen werden, das Kürzel OPA in der Typenbezeichnung steht deshalb für «Optionally-Piloted Aircraft». Die DA42 war vor der Ablieferung an die armasuisse in den USA zivil als N52AU immatrikuliert. Armasuisse hat den Centaur OPA mehrere Jahre unter einem Leasing-Abkommen betrieben. Am 03.03.2021 gab Aurora schliesslich den Verkauf der Technologieplattform an Armasuisse bekannt.
R-2101 bis R-2118	Dassault Mirage IIIRS	-	1968 (Serie)	17.12.2003	18	Lizenzbau im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W Emmen, später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aviation), wobei in den Pilatus Flugzeugwerken AG in Stans (NW) die Flugzeugrümpfe gebaut wurden und im F+W der Zusammenbau der in der ganzen Schweiz verteilt produzierten Lizenzbauteilen erfolgte. Die Triebwerke wurden bei der Firma Gebrüder Sulzer AG in Winterthur (ZH) im Teil-Lizenzbau hergestellt. Nur die R-2101 wurde schon 1965 direkt beim Hersteller gekauft. Das Kürzel «RS» steht für Reconnaissance Suisse. Die Mirage IIIRS erhielt in der Schweiz am Funk den Rufnamen «AMIR» (Aufklärer-Mirage).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die Mirage IIIRS-Aufklärerversion entspricht konstruktiv weitgehend der Jägerversion Mirage IIIS. Anstelle des Feuerleitradars wurde jedoch in der klimatisierten Flugzeugnase ein optisches Aufklärungssystem OMERA 33 installiert. Die vier Nassfilm-Reihenkameras mit Brennweiten von 44, 76, 100, 200 und 600 mm und grossem Auflösungsvermögen ermöglichten den Einsatz als Aufklärungsmittel, sowohl im Tiefflug sowie in Höhen bis 15'000 Meter. Die hochentwickelten Steuer- und Regeleinrichtungen des Kamerasystems konnten auch bei schwierigen Lichtverhältnissen im Tiefflug und mit hoher Geschwindigkeit in insgesamt sechs Positionen gut auswertbare Aufklärungsergebnisse nach schräg vorne, nach unten und zur Seite zu generieren. Jede Kamera trug ein Filmmagazin, das es nach der Landung erlaubte, 360 Aufnahmen oder 1400 Negative zu verarbeiten. Ein Infrarot-Line-Scanner konnte mittels eines Centerline-Pods mitgeführt werden. Nachts trug das Mirage IIIRS zunächst eine Batterie von Blitzern mit sich, die dazu bestimmt war, das Gelände zu beleuchten, das zum Zeitpunkt der Aufnahmen überflogen wurde. Dieses nicht sehr diskrete System wurde zugunsten des 1981 eingeführten Aufklärungsbehälters LIRAS von Vinten (ab 1995 The Vitec Group) aufgegeben, mit dem bei Tag und Nacht Aufnahmen im Infrarotbereich gemacht werden konnten. Als Selbstschutz, sowie für Einsätze im Rahmen des Luftpolizeidienstes, war die Mirage IIIRS mit zwei internen 30-mm-Bordkanonen und zwei Infrarot-Lenk Waffen vom Typ Sidewinder bewaffnet. Durch verschiedene Kampfwertsteigerungsprogramme (KAWEST) erhielt die Mirage IIIRS im Verlauf der Einsatzzeit ein verbessertes Navigationssystem, neue und zusätzliche Selbstschutzmittel, den Canardflügel, einen 0-0 Schleudersitz und Verbesserungen an der Avionik. Alle Mirage IIIRS wurden von der Fliegerstaffel 10 geflogen, wobei die Aufklärerstaffel 10 Ende 1991 zwangsweise dreigeteilt wurde. Die bisherigen Aufklärer-Gruppen wurden in vollwertige Staffeln umgewandelt. Sie hatten von bisherigen Hunter-Verbänden die verwaisten Nummern 3 und 4 zu übernehmen. Diese fanden sich ab 1992 halt eben nun einfach über dem für alle Aufklärer gleichen, bekannten Staffelembblem mit dem markanten Adlerauge. Gegen Ende der Mirage-Aufklärer-Ära wurden alle wieder zur Fliegerstaffel 10 zusammengeführt. Mit der offiziellen Ausmusterung der Jägerversion Mirage IIIS am 22.10.1999 verblieben die Aufklärer und die Doppelsitzer Mirage IIIDS noch bis Ende 2003 im Flugdienst. Mit dem letzten Flug der R-2118 am 17.12.2003 in Dübendorf (ZH) wurde das Kapitel Mirage III an diesem Tag bei der Schweizer Luftwaffe im Beisein von Serge Dassault abgeschlossen. Es verschwand ein geschichtsträchtiges und in vieler Hinsicht einmaliges Kampfflugzeug vom Schweizer Himmel.
R-2101	Dassault Mirage IIIRS	5	04.08.1965	20.03.1997	-	Erstflug am 05.11.1963. Ankauf aus Frankreich direkt vom Hersteller Général Aéronautique Marcel Dassault (GAMD). Die Mirage IIIRS wurde in Frankreich eingeflogen. Die Tarnbemalung erhielt sie erst in der Schweiz. Am 03.08.1983 wurde der Aufklärer in Dübendorf wegen einer Fehlmanipulation durch die

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						R-2108 im Stand beschossen. Der Kampffjet wurde demontiert und durch die Fachstelle Betrieb Buochs-Ennetbürgen wieder aufgebaut. Kollision mit dem Gelände und Absturz am 20.03.1997 im Nebel anlässlich eines Trainingskurses der FI St 3 bei St. Croix (VD) auf der Hochebene «Les Praises». † Oblt Daniel «Zorro» Schoch.
R-2102	Dassault Mirage IIIRS	17-26-134/1027	11.06.1968	22.05.2002	-	Erstflug am 28.03.1968. Zeitweise trug diese Mirage in Buochs einen grossen Kleber «Four Aces» mit vier Ass-Spielkarten unter dem Cockpit. Sie war 3303 Flugstunden in der Luft und wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 38'400 an Silvio Bernasconi verkauft. Neuer Standort: Kanton Neuenburg.
R-2103	Dassault Mirage IIIRS	17-26-135/1028	18.07.1968	13.11.2002	-	Erstflug am 29.03.1968. Diese Mirage IIIRS R-2103 trug ab 2001 auf der linken Seite bis zur Ausserdienststellung das Emblem der Fliegerstaffel 10 ganz gross und flächendeckend auf dem Seitenleitwerk. Im gleichen Jahr 2001 ebenfalls links am Rumpf vom Canard-Flügel bis zur Kennung R-2103 ergänzt mit dem in weisser Schrift gehaltenen Hinweis «1st SWISS AMIR 3000 HRS». Die Maschine hat schliesslich insgesamt 3410 Flugstunden absolviert und wurde nach der offiziellen Ausserdienststellung der AMIR-Flotte am 17.12.2003 nicht verschrottet und am 26.11.2004 auch nicht versteigert. Die R-2103 ist heute (2008) als Geschenk im MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich) ausgestellt. Unter dem Cockpit steht Maj M. Zürcher «Zurigo». Das MEAC ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD).
R-2104	Dassault Mirage IIIRS	17-26-136/1026	31.7.1968	04.11.2003	-	Erstflug am 08.05.1968. Flog 3397 Flugstunden für die Flugwaffe und wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 37'200 an den Immobilienhändler Georges Frey verkauft. Neuer Standort: Wohlen (AG). Sie zielt dort auf einem fahrbaren Podest aus Stahl den Eingangsbereich zur «Kart-Bahn Wohlen AG», welche Frey gehört. Adresse: Im Heuel, 5622 Waltenschwil.
R-2105	Dassault Mirage IIIRS	17-26-137/1029	18.09.1968	11.07.1994	-	Erstflug am 15.06.1968. Die Maschine wurde später die erste Mirage IIIRS mit Canards. Am 11.07.1994 ereignete sich bei einem Flug über dem Wallis ein Bruch einer Turbinenschaufel mit anschliessendem Triebwerksbrand. Dem Piloten Oblt S. von der FI St 4 gelang trotz schweren Schäden an Rumpf und Elektronik eine Notlandung in Sion (VS). Auf die Reparatur wurde aus Kostengründen verzichtet, die Maschine wurde nach 2475 Flugstunden stillgelegt und demontiert.
R-2106	Dassault Mirage IIIRS	17-26-138/1030	11.10.1968	21.05.2003	-	Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) inklusive (schiessuntauglichen) 30 mm Bordkanonen DEFA für Fr. 37'200 verkauft. Besitzer wurde (Stand 2017) Robert Kopp, Studen (BE). Er hat eine eigene Halle gebaut, in der das Flugzeug steht. Ende Oktober 2017 hat er die Mirage an einem Militärfahrzeug-Treffen in Kappelen (BE) präsentiert. Dazu musste sie mit einem Sondertransport hinggebracht werden.
R-2107	Dassault Mirage IIIRS	17-26-139/1037	12.03.1969	11.12.2003	-	Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 28'800 an ein Museum in Baarlo, Holland verkauft. Anfangs 2021 wurde diese Mirage IIIRS aus den Niederlanden in das etwas südöstlich von Tuscon im Süden Arizonas (USA) gelegene Pima Air & Space Museum verschifft und transportiert. Dort steht seit vielen Jahren auch der Schweizer Hawker Hunter F Mk. 58 J-4035 im Freigelände.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
R-2108	Dassault Mirage IIIRS	17-26-140/1033	07.11.1968	20.10.2003	-	Diese Mirage IIIRS wurde von Bundesrat Kaspar Villiger (Finanzdepartement) dem Präsidenten der Slowakischen Republik, Rudolf Schuster für das im August 2003 eröffnete «Múzeum letectva Košice» in der Slowakei gespendet. Die AMIR wurde am 20.10.2003 zum Flughafen Košice überflogen. The Museum of Aviation ist Teil vom Slovak Technical Museum (STM).
R-2109	Dassault Mirage IIIRS	17-26-141/1034	20.01.1969	10.07.2002	-	Diese Mirage mit Baujahr 1967/09.07.1968 absolvierte am 03.09.1968 den Erstflug und flog danach bis im Jahr 2002 während 34 Jahren und 170 Tagen als Aufklärer in der Fliegerstaffel 10 ab Buochs (NW) des Ueberwachungsgeschwaders (UeG). In 3005 Stunden und 10 Minuten wurde sie geflogen und absolvierte 4589 Landungen. Nach der Ausserdienststellung wurde sie an der Versteigerung vom 26.11.2004 auf dem Flugplatz Buochs für Fr. 29'800 an den am 05.11.2004 im Restaurant «NIDAIR» (vormals Flugfeld) in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes gegründeten «Mirage-Verein Buochs» MVB verkauft. Präsident des Vereins wurde damals Oberst Ferdinand Meyer, einst RUAG-Werkspilot. Er ist mit einer einzigen Ausnahme mit allen Mirage der Schweizer Luftwaffe geflogen. Die R-2109 ist dank einem später noch dazu gekauften Triebwerk zwar nicht mehr flugtauglich, aber immerhin weitgehend funktionstüchtig erhalten geblieben und in Buochs in einem Museumshangar (Bremshaus) der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Zudem wird die Sammlung von Manipulier-Waffen und von Originalsystemen laufend ausgebaut. Man besitzt beispielsweise je eine Hughes HM-55S Falcon- und Nord Aviation (später Aérospatiale) AS-30 NORAS Lenkwaffe (war beides nur Bewaffnung für die Mirage IIIS). Im Jahr 2010 kamen ein SEPR-Raketentriebwerk und ein LIRAS-Aufklärungssystem dazu. Gelegentlich werden den jeweils zahlreichen Flugbegeisterten mit dieser Mirage IIIRS noch heute (2022) simulierte Alarmstarts vorgeführt. Nach der kurzen Beschleunigungsphase auf der Piste 24, inklusive Nachbrenner, rollt der Aufklärer jeweils zurück zum Hangar. Sorgen bereitete dem MVB die Finanzierung der dereinstigen (sehr teuren) Entsorgung des thoriumhaltigen Triebwerks vom Typ ATAR 09 C3. Doch an der MVB-Generalversammlung vom 17.04.2024 konnte der Präsident Olivier Borgeaud eine erfreuliche Neuigkeit bekannt geben: Sollte dereinst das Triebwerk in Buochs oder Payerne keine Verwendung mehr haben, so können die beiden Triebwerke ohne Kosten und unzerlegt an die Zentralstelle Historisches Armeematerial (ZSHAM) zur Erhaltung der Nachwelt retourniert werden! Die vier in der Schweiz zu diesem Zeitpunkt noch vorhandenen ATAR 09B- und 09C-Triebwerke werden also schlussendlich zu gegebener Zeit durch den Bund liquidiert. Im Frühling 2017 übernahm der MVB auch die Mirage IIIS J-2313, die bis zu diesem Zeitpunkt 14 Jahre lang auf dem Militärflugplatz Buochs bei der Halle 2 als «Gate Guard» auf Stützpfeilern ausgestellt war.
R-2110	Dassault Mirage IIIRS	17-26-142/1036	27.02.1969	17.12.2003	-	AMIR R-2110 und R-2116 waren am Ende ihrer Einsatzdauer die beiden Maschinen mit dem Sonderanstrich «Black & White», die R-2110 war dabei die «Black». Die beiden Maschinen gehörten zu den drei letzten Mirage IIIRS, die bei der offiziellen Verabschiedung der Aufklärer-Mirage am denkwürdigen 17.12.2003 in Dübendorf (ZH) in der Luft waren. Die Ehre des allerletzten Fluges an jenem Tag gehörte aber der R-2118 «Mata-hari». Die beiden Maschinen R-2110 und R-2116 wurden am 26.11.2004 in Buochs (NW) an den Stansstadter Immobilienhändler Max Ammann (Zitat «die Mirages sind ein Teil von Nidwalden») versteigert, die «Black» für den Spitzenpreis von Fr. 60'000.-. «Black & White» sind seit

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						27.03.2007 im neuen Wohn- und Business-Center, dem «Mirage Center» bei der Autobahnausfahrt Stans-Nord in Stans von einem Bistro aus zu bewundern. Der Landescheinwerfer, die Positionslampen und das Cockpitlicht lassen sich bei den beiden Maschinen am neuen Standort nach wie vor einschalten.
R-2111	Dassault Mirage IIIRS	17-26-143/1039	24.04.1969	17.12.2003	-	Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 40'000 an den Privatpiloten Thomas Bettermann verkauft. Neuer Standort: vor seiner Firma Bettermann AG in Wolfenschiessen (NW).
R-2112	Dassault Mirage IIIRS	17-26-144/1035	31.01.1969	14.11.2002	-	Wurde nach der offiziellen Ausserdienststellung der AMIR-Flotte am 17.12.2003 nicht verschrottet und am 26.11.2004 auch nicht versteigert. Sie gelangte schliesslich nach Tartu in Estland.
R-2113	Dassault Mirage IIIRS	17-26-145/1044	05.08.1969	01.11.2003	-	Diese Mirage wurde nach der offiziellen Ausserdienststellung der AMIR-Flotte am 17.12.2003 nicht verschrottet, sondern am 26.11.2004 in Buochs für 33000 Franken versteigert. Ihr Standort war danach Seengen (AG). Später ging der Jet dann an das Luftfahrtmuseum Wernigerode (D), wo die R-2113 noch heute (2020) zum Inventar gehört. Die Mirage IIIRS hat dort in einer Halle einen Platz neben einem F-104 Starfighter der deutschen Luftwaffe bekommen. Neben dem Mirage IIIRS stehen dort von der Schweizer Luftwaffe auch der Venom J-1635 und die Alouette III V-256 .
R-2114	Dassault Mirage IIIRS	17-26-146/1041	30.05.1969	10.12.2003	-	Am 24.07.1998 ereignete sich über Romont (FR) eine Luftkollision mit der F/A-18C Hornet J-5004 . Beide Maschinen wurden beschädigt. Die Mirage IIIRS verlor bei der Kollision mit dem Heck der Hornet die Nase. Beide Flugzeuge konnten in Payerne (VD) landen und wurden repariert. Dieser Aufklärer stand viele Jahre auf dem Flughafen Sion (VS). Zur Jubiläumsfeier «65 Jahre Militärflugplatz Sion» vom 26./27. September 2008 wurde bei dieser AMIR der originale Tarnanstrich erneuert. Im Jahr 2019 wurde diese Mirage IIIRS unter Mitwirkung des Mirage-Vereins Buochs (MVB) von Sion nach Payerne auf das Gelände des Waffenplatzes verlegt. Dort wurde sie im Zugangsbereich der Flabkaserne (DCA) auf einem Sockel «im Flug» aufgebaut, ohne Fahrwerk und Schleudersitz. Letzterer kann seither in Buochs beim MVB gezeigt werden.
R-2115	Dassault Mirage IIIRS	17-26-147/1042	11.06.1969	15.11.2002		Musée de l'air et de l'espace auf dem Flughafen Le Bourget bei Paris.
R-2116	Dassault Mirage IIIRS	17-26-148/1043	02.07.1969	17.12.2003	-	AMIR R-2110 und R-2116 waren «Black & White», die R-2116 war dabei die «White». Die beiden Maschinen gehörten zu den drei letzten Mirage IIIRS, die bei der offiziellen Verabschiedung der Aufklärer-Mirage am denkwürdigen 17.12.2003 in Dübendorf (ZH) in der Luft waren. Die Ehre des allerletzten Fluges an jenem Tag gehörte aber der R-2118 «Mata-hari». Die beiden Maschinen R-2110 und R-2116 wurden am 26.11.2004 in Buochs (NW) an den Stansstader Immobilienhändler Max Ammann versteigert, die «White» für den Preis von Fr. 50'000.-. Weitere Infos siehe R-2110 .
R-2117	Dassault Mirage IIIRS	17-26-149/1040	19.05.1969	10.12.2003	-	Die R-2117 absolvierte ihren letzten Flug von Buochs (NW) nach Payerne (VD) im Dezember 2003 und wurde im Jahr 2005 dem Unterstützungsverein ESPACE PASSION vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne geschenkt. Am 30.06.2006 übergab der Kommandant der Luftwaffe, KKdt Walter Knutti diese Maschine zusammen mit dem Doppelsitzer J-2012 feierlich dem Präsidenten des Militärflugzeugmuseums, Claude Nicollier.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die R-2117 gehört noch heute (2020) dem «Clin d'Ailes». Sie ist 2957 Stunden geflogen.
R-2118	Dassault Mirage IIIRS	17-26-150/1038	24.05.1969	17.12.2003	-	An der offiziellen Verabschiedung der Aufklärer-Mirage am denkwürdigen 17.12.2003 in Dübendorf (ZH) kam der R-2118 «Mata-hari» die Ehre zu, den allerletzten Flug einer Mirage III der Flugwaffe absolvieren zu dürfen. Zuvor flogen an diesem Tag auch noch die beiden AMIR R-2110 und R-2116 mit der Sonderbemalung «Black & White». Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Die Maschine R-2118 trug den in goldenen Buchstaben geschriebene Namen «Mata-hari» (nach einer berühmten holländischen Spionin im Ersten Weltkrieg) und eine Eule auf dem Bug aufgemalt. Die Waldohreule versinnbildlicht die guten Augen der Luftwaffe. Seit dem 17.12.2003 kann dieser Mirage-Aufklärer samt Kunstwerk im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf bewundert werden. Die Maschine war bei der FF Trp insgesamt 2883 Stunden in der Luft.
T-3	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1	-	-	-	-	Anlässlich des World Economic Forums (WEF) 2024 reiste am 15.01.2024 der ukrainische Präsident Wolodimir Selenski mit dem Airbus ACJ319 UR-ABA nach Zürich, bis zur Landung begleitet von zwei F/A-18 Hornet der Schweizer Luftwaffe. Am 24.02.2022 griff Russland die Ukraine an und seither herrscht in diesem europäischen Land Krieg. Deshalb galten für Selenski höchste Sicherheitsmassnahmen. Was vorher wohl noch nie zu sehen war: Vier Cougar Transporthelikopter trugen die identische Kennung T-3 , der Rest des Kennzeichens wurde unkenntlich gemacht. Mit dieser Massnahme sollte wohl nach dem WEF-Besuch Selenskis für den Rückflug von Davos nach Zürich zusätzliche Verwirrung darüber gestiftet werden, in welcher Maschine sich der VIP befand.
T-311 bis T-313	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06) Vor dem ersten Upgrade: TH86 (Transporthelikopter 86) Vor dem zweiten Upgrade: TH89 (Transporthelikopter 89)	-	1987	aktiv	3	1979 hatte die damalige Gruppe für Rüstungsdienste (GRD) vier verschiedene Helikopter auf ihre grundsätzliche Eignung für die Schweizer Armee überprüft. Im März 1980 wurden dann die zwei verbliebenen Muster, der französische Aérospatiale AS332B Super Puma (Prototyp F-WZJA) und der amerikanische Sikorsky UH-60 Black Hawk (Nr. 22986, U.S. Army) in der Schweiz erprobt. Beide Typen erfüllten die geforderten Leistungen und das Pflichtenheft, sie wurden deshalb mit dem schweizerischen Hochgebirgsabzeichen ausgezeichnet. Dass dann schlussendlich der Super Puma gewählt wurde, hatte neben technischen wohl auch politische Gründe. Die drei ersten Super Puma wurden mit dem Rüstungsprogramm 1986 beschafft. Kaum war die erste Maschine im Sommer 1987 ausgeliefert, wurde die Schweiz von schwersten Unwettern heimgesucht. Bei erfolgreichen Hilfeinsätzen in den Kantonen Uri, Graubünden und Wallis erwies sich der Super Puma als wirkungsvolles Transportmittel. Ohne diesen leistungsstarken Helikopter wären die Transporte von Baumaschinen, Geniematerial usw. nicht innerhalb der notwendigen Zeit möglich gewesen. Als Folge dieser positiven Erfahrungen wurde die Flotte mit dem Rüstungsprogramm 1989 um weitere zwölf Einheiten aufgestockt. Die Super Puma sind zu 100% instrumentenflugtauglich (Militär- und Zivil-Zulassung) und verfügen über die entsprechenden Navigationsinstrumente. Diese Ausrüstung vergrössert die Einsatzmöglichkeiten enorm. Diese drei ersten Super Puma (TH86) wurden im Winter 1991/92 im damaligen F+W Emmen (heute RUAG) auf den technischen Stand der Zwölferserie AS332M1 (TH89) gebracht. Nach

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						rund 20 Jahren im Einsatz durchliefen alle 15 TH89 ein Werterhaltungsprogramm. Damit erhielten die Helikopter, neu als TH06 bezeichnet, zusätzliche Fähigkeiten. Am 21.10.2014 haben Vertreter der Armassuisse, der RUAG Aviation und der Schweizer Luftwaffe auf dem Militärflugplatz Alpnach den Abschluss der Lieferungen der modernisierten Super Puma TH06, gefeiert.
T-311	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Dieser Heli war vom 08.01.2005 bis 12.3.2005 für die TF SUMA (Task Force SUMA) in Sumatra in Indonesien im Einsatz (Details siehe unten bei « T-314 bis T-325 »).
T-312	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Vom 27.08.2007 bis 05.09.2007 war der T-312 in Griechenland ab Kalamata auf dem Peloponnes zusammen mit drei weiteren Super Puma der Schweizer Luftwaffe als «PELO-Detachment» bei der Waldbrandbekämpfung im Einsatz.
T-314 bis T-325	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06) Ursprünglich, vor dem Upgrade: TH89 (Transporthelikopter 89)	-	1991	aktiv	12	Als Folge der positiven Erfahrungen mit den ersten drei Super Puma wurde die Flotte mit dem Rüstungsprogramm 1989 um weitere zwölf Einheiten aufgestockt. Die Nachfrage für Super Puma-Einsätze stieg sprunghaft an. Der neue Transporthelikopter bewährte sich bei den verschiedensten Truppeneinsätzen und wurde auch bei friedenserhaltenden und friedensfördernden Aktionen zum unentbehrlichen «Arbeitstier». Im Winter 1991/92 wurden die drei älteren T-311, T-312 und T-313 im damaligen F+W Emmen auf den technischen Stand der Zwölferserie AS332M1 (TH89) gebracht. Damit standen 15 gleichwertige Super Puma zur Verfügung. Nach einer grossen Tsunami-Flugkatastrophe im asiatischen Raum, hervorgerufen durch ein Seebeben beschloss der Bundesrat am 07.01.2005, dem UNHCR subsidiär drei Transporthelikopter vom Typ Super Puma zur Unterstützung der Hilfeleistungen auf Sumatra in Indonesien zur Verfügung zu stellen, 12'000 km von der Schweiz entfernt. (Operation SUMA). Sie wurden mit einer Antonov An-124 dorthin geflogen. Die drei Helis T-311, T-314 und T-318 standen ab dem 18.01.2005 bis Ende Februar 2005 für die Flutopfer im Einsatz und sind pro Seite mit zwei UNHCR Titeln beschriftet. Mit dem Rüstungsprogramm 2006 bewilligten die eidgenössischen Räte ein Werterhaltungsprogramm (Upgrade) für alle 15 Super Pumas. Kernpunkt der umfangreichen Modernisierung war ein neues Cockpit. Dieses Upgrade umfasste ein modernes Flight Management System (FMS), zwei Global Positioning Systeme (GPS), ein Trägheitsnavigationssystem, ein modernes digitales Kartensystem, Datenaufzeichnungsgeräte, ein Anti-Kollisionswarnsystem «TI-CAS» sowie neue Funksysteme (Polizeifunk, Crypto und Satellitenübermittlung), einen starken Suchscheinwerfer, Integration des Infrarot-Suchgeräts (FLIR) und das Helmvisier für die Piloten. Die RUAG machte in Emmen aus den TH89 nicht einfach Cougars, sondern einen modernen Helikopter mit zusätzlichen Fähigkeiten. Verzichtet wurde beim TH06 auf das IS-SYS (Integriertes Selbstschutz-SYstem / Integrated Self-Protection System), das den Cougar vor Lenk Waffenbeschuss schützt. Die modernisierten Maschinen erhielten im Projekt die Bezeichnung TH89/06. Die T-322 diente als Erstmuster für das Werterhaltungsprogramm, Details siehe dort. Die ersten TH89/06 in Serienkonfiguration wurden ursprünglich 2011 bei der Truppe erwartet; wieder mit «null Flugstunden» im Bordbuch. Letzteres enthält den Lebenslauf der Maschine mit allen Flügen, Flugzeiten, Pilot etc. und gehört zum Dossiers «Flugzeug-Akten». Sinngemäss gibt

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						es zu den einzelnen Maschinen nebst den Bordakten auch die «Triebwerk-Akten». Am 02.04.2012 wurden die ersten beiden TH06 Super Pumas schliesslich an die Luftwaffe übergeben. Am 21.10.2014 haben Vertreter der Armasuisse, der RUAG Aviation und der Luftwaffe auf dem Militärflugplatz Alpnach den Abschluss der Lieferungen der modernisierten Super Puma, jetzt als TH06 bezeichnet, gefeiert. Beide Muster (Super Puma und Cougar) können mit dem gleichen Type-Rating geflogen werden. 2029/2030 sollen als Ersatz für die Super Puma schwere Transporthelikopter eingeführt werden, die eine Nutzlast von rund 10 Tonnen transportieren können. Dies beschränkt die Auswahl auf die zwei amerikanischen Muster Boeing CH-47F Chinook und Sikorsky (Lockheed Martin) CH-53K King Stallion (Stand 2021). In den am 07.09.2022 Armeebotschaften 2028 bis 2035 werden allerdings vom VBS keine schweren Transporthelikopter mehr als Ersatzbeschaffung erwähnt.
T-314	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Die T-314 nahm als erste der beiden direkt aus Frankreich gelieferten Einheiten im November 1990 die Flugerprobung auf (Testregistration F-ZKBJ). Dieser Heli war vom 08.01.2005 bis 12.3.2005 für die TF SUMA (Task Force SUMA) in Sumatra in Indonesien im Einsatz (Details siehe oben). Heute (2017) trägt die T-314 als einziger TH06 auf dem Rumpf gleich hinter dem Cockpit das Logo der Lufttransport Staffel 4 (LT St 4).
T-316	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Vom 27. Bis 29.08.2007 war der T-316 in Griechenland ab Kalamata auf dem Peloponnes zusammen mit drei weiteren Super Puma der Schweizer Luftwaffe als «PELO-Detachment» bei der Waldbrandbekämpfung im Einsatz. Die T-316 wurde dazu für diese drei Tage von Toplicane im Kosovo abgezogen
T-317	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Vom 27.08.2007 bis 05.09.2007 war der T-317 in Griechenland ab Kalamata auf dem Peloponnes zusammen mit drei weiteren Super Puma der Schweizer Luftwaffe als «PELO-Detachment» bei der Waldbrandbekämpfung im Einsatz.
T-318	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)	2340	10.02.1992	aktiv	-	Die Besatzung des Super Pumas wollte am 22.06.1994 anlässlich eines Umschulungskurses um zirka 15.15 auf dem Unteren Mönchsloch (BE) landen. Im Endanflug, etwa 450 Meter vor dem Landeplatz, kollidierte die Maschine mit einem Helikopter vom Typ Bell 206 JetRanger der Air-Jungfrau, der mit einem aus Grossbritannien stammenden Ehepaar von Lauterbrunnen aus zu einem Rundflug gestartet war. Das Fahrwerk des Super Pumas stiess mit dem Rotor des tiefer fliegenden JetRangers zusammen, wobei der zivile Heli augenblicklich abstürzte und den Piloten und seine Passagiere in den Tod riss. Die beiden Helikopter waren sich im sichtbaren Winkel näher gekommen. Der Super Puma blieb trotz Ausfalls des linken Hydrauliksystems flugtüchtig, was eine sichere Landung in Interlaken ermöglichte. Der Zusammenstoss beendete die Geschichte der Air-Jungfrau. Dieser Heli mit der Kennung T-318 war vom 08.01.2005 bis 12.3.2005 für die TF SUMA (Task Force SUMA) in Sumatra in Indonesien im Einsatz (Details siehe oben). Am 02.09.2023 startete der T-318 zusammen mit dem T-332 und T-334 zum Flug nach Griechenland, um dort im Rahmen ihres Einsatzes «ADRIANA GRC23» im Gebiet um Alexandroupolis im Nordosten bei der Bekämpfung der verheerenden Waldbrände zu helfen. Weil

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						nahtlos danach anhaltender, starker Regen in der Region Thessalien zu schweren Überschwemmungen führte, blieben die drei Helikopter länger als geplant dort und unterstützten die Griechen ab dem 08.09.2023 bei der Rettung der Menschen und bei Materialtransporten. Die drei Helikopter kehrten am 11.09.2023 in die Schweiz zurück.
T-320	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Vom 27.08.2007 bis 05.09.2007 war der T-320 in Griechenland ab Kalamata auf dem Peloponnes zusammen mit drei weiteren Super Puma der Schweizer Luftwaffe als «PELO-Detachment» bei der Waldbrandbekämpfung im Einsatz.
T-321	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Diese Maschine trug zeitweise UNHCR-Titel.
T-322	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	1999 wurde die T-322 bei einem Landeunfall unter schwierigen Windbedingungen im Raum Realp-Hospental schwer beschädigt. Die strukturellen Schäden an der Zelle wurden bei RUAG in Emmen repariert. 2007 waren sämtliche Systeme dieser Maschine ausgebaut. Die T-322 diente in der Folge als Erstmuster für das Werthehaltungsprogramm (Upgrade) für alle 15 Super Pumas, die nach erfolgter Modifikation die Bezeichnung TH06 (ursprünglich war TH89/06 angedacht) erhielten. Ein erster Standlauf des T-322 erfolgte am 26.10.2010, der «Zweite Erstflug» am 09.12.2010 auf dem Flugplatz Emmen. Danach begann mit diesem Heli das komplexe Test- und Zertifizierungsprogramm. Gleichzeitig ging man in die Serie, man begann mit dem Upgrade des ersten Super Puma der Luftwaffe. Weitere Details siehe oben bei den Angaben zur beschafften Serie T-314 bis T-325 .
T-325	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH06 (Transporthelikopter 06)			aktiv	-	Die T-325 war im Jahr 2000 mit UNHCR-Titeln in einer Halle an der MUBA in Basel ausgestellt.
T-331 bis T-342	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH98 (Transporthelikopter 98) und TH18 (Transporthelikopter 18)	-	2001	aktiv	12	Der zwölf Transporthelikopter Cougar wurde mit dem Rüstungsprogramm 1998 beschafft. Ab dem 17.01.2000 erfolgte die Endmontage von 10 Cougar in der SF Emmen (heute RUAG Aviation). Zwei Cougar kamen direkt von Eurocopter. Der erste von diesen zwölf TH98 Transporthelikoptern wurde am 02.05.2001 in Belp der Luftwaffe übergeben. In den Cougar T-332 bis T-337 sind polyvalente Lufteinlässe (MPAI) eingebaut. Diese verbessern die Einsatzsicherheit bei Schneefall und Vereisung. Im Rahmen des Rüstungsprogramms 2002 wurde für 50 Mio. CHF das Selbstschutz-System IDAS-2 – in der Schweiz ISSYS (Integrated Self-Protection System) genannt – für die Transporthelikopter TH98 beschafft. Die südafrikanische Firma AVITRONICS hatte aus der Zeit der Apartheid Erfahrung mit solchen Integrationen. Über RUAG als Industrievertreter und Armasuisse als Luftwaffenvertreter wurde das erste ISSYS in den TH98 integriert. Gegenüber dem Super Puma verfügt der Cougar dank dieser Selbstschutzanlage über einen erweiterten Einsatzbereich. Die Super Puma und Cougar sind ausserdem zu 100% instrumentenflugtauglich (Militär- und Zivil-Zulassung) und verfügen über die entsprechenden Navigationsinstrumente. Diese Ausrüstung vergrössert die Einsatzmöglichkeiten enorm. Seit Oktober 1999 beteiligt sich die Schweizer Armee mit der Swisscoy an der multinationalen Friedensförderungsmission der Kosovo Force (KFOR) im Kosovo. Die KFOR ist die 1999 nach Beendigung des Kosovokrieges aufgestellte multinationale, militärische Formation unter der Leitung der NATO (im Auftrag der UNO). Die Swisscoy ist der Verband der Schweizer Armee im Kosovo, welcher seit Beginn der Aktion mit bis zu 195 Personen im Einsatz steht.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 07.06.2005 sind erstmals zwei für den Friedensförderungseinsatz der EUFOR (European Union Force) nach Bosnien-Herzegowina entsandten Cougar-Helikopter der Schweizer Luftwaffe einsatzbereit. Vom 07.06.2005 bis am 30.09.2009, dem Ende des Einsatzes in Bosnien, kommen im «Heli Det EUFOR» folgende Maschinen zum Einsatz: T-332, T-334, T-335, T-336, T-337, T-338 und T-342. Im Jahre 2010 wurde der erste Kurs als Testmodul für die spätere ISSYS 3 (ISSYS CR) Ausbildung am Selbstschuttsystem auf der Test-Range Vidsel in Schweden durchgeführt. Die definierten Kurse der ISSYS Stufe 3 dauern drei Wochen und dabei erreichen die Piloten den Status «Combat Ready / CR» (einsatzbereit). Es geht vor allem um Trainings- und Ausbildungsflüge im komplexen EKF Klima (Bedrohung aus der Luft «Air Threat» und bodengestützte Abwehrsysteme «GBADS / Ground Based Air Defense Systems»). Mit der Armeebotschaft 2018 beantragte der Bundesrat am 14.02.2018 den notwendigen Werterhalt der Cougar-Flotte. Während die Super Puma in den Jahren 2010 bis 2014 einem umfassenden Werterhaltungsprogramm unterzogen wurden, sollen auch die 20-jährigen Cougar modernisiert werden. Das ermöglicht eine Nutzung bis mindestens ins Jahr 2035. Werden die beiden Transporthelikopter einander angeglichen, was im Rahmen des beantragten Wertehalts des Cougar vorgesehen ist, lassen sich auch die Einsatzverfahren und die Ausbildung vereinfachen und die betrieblichen Abläufe optimieren. Der Prototyp für das Werterhaltungsprogramm, der T-337, absolvierte den Erstflug am 21.11.2017 in Emmen. Die auffälligsten Änderungen betreffen das Selbstschuttsystem IDAS-3 von SAAB GRINTEK Defence mit den neuen Täuschkörperdispensern am Heckausleger. Das gegenüber dem Selbstschuttsystem IDAS-2 wesentlich verbesserte, mit neuen Komponenten ergänzte Nachfolgeprodukt IDAS-3 warnt vor der Erfassung des Helikopters mit Radar- oder Laserstrahlen, sowie sich annähernden Raketen und ermöglicht Gegenmassnahmen mit dem computergesteuerten Ausstoss von Chaff und Flares. Das «Integrated Self-Protection System» (ISSYS) ermöglicht dem Piloten jedoch auch manuell eingeleitete Gegenmassnahmen und sie können nach Bedarf definiert werden. Der Werterhalt umfasst ausserdem ein Freund-Feind-Erkennungssystem der neusten Generation, neue Bordfunkgeräte und Satellitentelefone, ein Anti-Kollisions-Warngerät «Traffic Alert and Collision Avoidance System» (TCAS) sowie ein Helmvisier. Auch ein neues Flugmanagementsystem (FMS) und präzise Satellitennavigation für den Instrumentenflug gehören zum Programm. Der Investitionsbedarf beläuft sich auf 168 Millionen Franken. Die Testphase mit dem Prototyp T-337 wurde im Herbst 2018 abgeschlossen. Die von der RUAG in Emmen durchgeführten Werterhaltungsarbeiten an acht weiteren Helikoptern wurden im Frühling 2019 in Angriff genommen und im Frühling 2022 abgeschlossen. Am 06.05.2022 hat RUAG mit einer feierlichen Übergabe den letzten der insgesamt neun modernisierten Cougars der Helikopter-Flotte an die Schweizer Luftwaffe zurückgegeben. Auf diesen Standard modifizierte Maschinen erhalten die neue Bezeichnung TH18. Der VIP-Cougar «Confort» T-331, der hauptsächlich für Transportaufgaben ab dem Flughafen Bern-Belp eingesetzt wurde und mit einer speziellen Kabineneinrichtung ausgerüstet war (Verkleidung, Bestuhlung, Klimaanlage), wurde aus Kostengründen nicht werterhalten.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die beiden Cougar T-338 und T-341 gingen durch Abstürze verloren.
T-331	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 «Confort» TH98 (Transporthelikopter 98)	2522	02.05.2001	14.07.2021	-	Die Montage erfolgte durch den Hersteller Eurocopter. Diese Maschine erhielt neben einer Klimaanlage auch einen besseren Schallschutz und komfortablere Sitze, weshalb sie auch als «Confort» bezeichnet wurde und sich besonders gut zum Transport von VIPs eignete. Dieser Helikopter wurde nicht dem Werterhaltungsprogramm zum TH18 unterzogen und blieb deshalb ein TH98. Nach dem letzten Überflug am 14.07.2021 von Alpnach nach Payerne wurde der T-331 ausser Dienst gestellt. Der Helikopter wird seither für die Ausbildung der Miliz in der Flieger Schule 81 (FI S 81) eingesetzt. Die FI S 81 stellt die Grundausbildung der Kader und der Truppe der Flieger- und Flugplatzformationen mit Ausnahme der Piloten sicher.
T-332	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH18 (Transporthelikopter 18) Ursprünglich, vor dem Upgrade: TH98 (Transporthelikopter 98)	2527	13.06.2001	aktiv	-	Vom 7. bis 21. Juni 2023 nahmen erstmals drei Cougar der Schweizer Luftwaffe an der multinationalen Helikopterübung «Hot Blade 23» auf der portugiesischen Basis Beja teil. Es sind dies die T-332 , T-334 und T-335 . Es war die letzte Hot Blade-Übung, welche die europäische Verteidigungsagentur (European Defence Agency – EDA) organisierte. Am 02.09.2023 startete T-332 der zusammen mit dem T-318 und T-334 zum Flug nach Griechenland, um dort im Rahmen ihres Einsatzes «ADRIANA GRC23» im Gebiet um Alexandroupolis im Nordosten bei der Bekämpfung der verheerenden Waldbrände zu helfen. Weil nahtlos danach anhaltender, starker Regen in der Region Thessalien zu schweren Überschwemmungen führte, blieben die drei Helikopter länger als geplant dort und unterstützten die Griechen ab dem 08.09.2023 bei der Rettung der Menschen und bei Materialtransporten. Die drei Helikopter kehrten am 11.09.2023 in die Schweiz zurück.
T-333	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 «Confort» TH98 (Transporthelikopter 98)	2521	01.03.2001	aktiv	-	Montage durch Eurocopter. Erstflug dieser ersten Maschine der bestellten Serie am 15.05.2000 in Marseille (F). Die T-333 ist die einzige in einer dreifarbigem Tarnung bemalte Einheit in der Super-Puma/Cougar-Flotte. 2021/22 erfolgt bei der RUAG in Emmen im Rahmen des Werterhaltungsprogramms der Umbau zum TH18.
T-334	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH18 (Transporthelikopter 18) Ursprünglich, vor dem Upgrade: TH98 (Transporthelikopter 98)	2534	10.08.2001	aktiv	-	Vom 7. bis 21. Juni 2023 nahmen erstmals drei Cougar der Schweizer Luftwaffe an der multinationalen Helikopterübung «Hot Blade 23» auf der portugiesischen Basis Beja teil. Es sind dies die T-332 , T-334 und T-335 . Es war die letzte Hot Blade-Übung, welche die europäische Verteidigungsagentur (European Defence Agency – EDA) organisierte. Am 02.09.2023 startete der T-334 zusammen mit dem T-332 und T-318 zum Flug nach Griechenland, um dort im Rahmen ihres Einsatzes «ADRIANA GRC23» im Gebiet um Alexandroupolis im Nordosten bei der Bekämpfung der verheerenden Waldbrände zu helfen. Weil nahtlos danach anhaltender, starker Regen in der Region Thessalien zu schweren Überschwemmungen führte, blieben die drei Helikopter länger als geplant dort und unterstützten die Griechen ab dem 08.09.2023 bei der Rettung der Menschen und bei Materialtransporten. Die drei Helikopter kehrten am 11.09.2023 in die Schweiz zurück.
T-335	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH18 (Transporthelikopter 18) Ursprünglich, vor dem Upgrade:	2537	13.09.2001	aktiv	-	Vom 7. bis 21. Juni 2023 nahmen erstmals drei Cougar der Schweizer Luftwaffe an der multinationalen Helikopterübung «Hot Blade 23» auf der portugiesischen Basis Beja teil. Es sind dies die T-332 , T-334 und T-335 . Es war die letzte Hot Blade-Übung, welche die europäische Verteidigungsagentur (European Defence Agency – EDA) organisierte.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	TH98 (Transporthelikopter 98)					
T-336	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH18 (Transporthelikopter 18) Ursprünglich, vor dem Upgrade: TH98 (Transporthelikopter 98)	2541	22.11.2001	aktiv	-	
T-337	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH18 (Transporthelikopter 18) Ursprünglich, vor dem Upgrade: TH98 (Transporthelikopter 98)	2542	21.12.2001	aktiv	-	Dieser Cougar wurde 2018 als Prototyp für das TH98 Werterhaltungsprogramm getestet. Auffallend sind die neuen Chaff-/Flare-Dispenser am Heck.
T-338	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH98 (Transporthelikopter 98)	2545	06.02.2002	28.09.2016	-	Am 28.09.2016 kollidierte dieser Cougar im Rahmen einer Inspektion der Organisation für Sicherheit und Zusammenarbeit in Europa (OSZE) auf dem Gotthardpass mit einem auf keiner Flughinderniskarte eingezeichneten Kabel und stürzte ab. Beim Unfall wurden die beiden Piloten getötet und ein Flughelfer (Loadmaster) verletzt. Im Verlauf der Bergung ging die Kabine in Flammen auf und brannte komplett aus.
T-339	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 «Confort» TH98 (Transporthelikopter 98)	2551	13.02.2002	aktiv	-	2021/22 erfolgt bei der RUAG in Emmen im Rahmen des Werterhaltungsprogramms der Umbau zum TH18.
T-340	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 «Confort» TH98 (Transporthelikopter 98)	2554	19.04.2002	aktiv	-	2021/22 erfolgt bei der RUAG in Emmen im Rahmen des Werterhaltungsprogramms der Umbau zum TH18.
T-341	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH98 (Transporthelikopter 98)			30.03.2011	-	Am 30.03.2011 im Maderanertal (UR) abgestürzt. An Bord des Helikopters befanden sich insgesamt drei Besatzungsmitglieder, zwei Piloten und ein Loadmaster.
T-342	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 «Confort» TH98 (Transporthelikopter 98)	2560	24.05.2002	aktiv	-	2021/22 erfolgt bei der RUAG in Emmen im Rahmen des Werterhaltungsprogramms der Umbau zum TH18.
T-350	Eurocopter EC635/EC135 Simulator	-	2008	aktiv	1	Simulator für die beiden Typen EC635 und EC135.
T-351 und T-352	Eurocopter EC635VIP	-	2008	aktiv	2	Diese zwei Maschinen wurden als VIP-Helikopter ausgerüstet und im Rahmen des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB) ab Belp eingesetzt. Sie entsprechen der von Eurocopter angebotenen zivilen Version EC135 . Mit Ledersitzen, einer schallgedämpften Kabine und einer Klimaanlage ausgestattet, kommen diese bei der Schweizer Luftwaffe mit EC635VIP bezeichneten Maschinen auch für die Beförderung von Bundesräten zum Einsatz.
T-353 bis T-370	Eurocopter EC635	-	2008	aktiv	18	Diese mit dem Rüstungsprogramm 2005 (RP 05) beschafften Maschinen wurden als Truppenhelikopter EC635 ausgerüstet. Das Beschaffungsvorhaben lief im RP 05 unter dem Titel «Leichter Transport- und Schulungshelikopter / LTSH». Am 23. Mai 2007 absolvierte der erste EC635 aus der Schweizer Bestellung mit der temporären Immatrikulation D-HECM seinen Jungfernflug im Eurocopter-Werk Donauwörth (D). Diese Maschine erhielt später die Kennung T-353 .

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nach den armasuisse-Prüfflügen im Sommer 2007 folgte im November die Umschulung erster Fluglehrer in Bückeburg. Am 07.03.2008 hat armasuisse den ersten EC635 T-353 beim Hersteller in Donauwörth termingerecht abgenommen. Bis Ende März 2008 erfolgte vertragsgemäss mit dem T-354 die Lieferung eines weiteren EC635-Helikopters. Am 19.08.2008 übergab armasuisse diese beiden Maschinen an die Luftwaffe. Die übrigen 16 EC635 wurden ab August 2008 auf der Completion-Line von RUAG Aviation in Alpnach endmontiert und stiessen ab zweite Hälfte 2008 bis 16.12.2009 zur Luftwaffe. Die EC635 sind zu 100% instrumentenflugtauglich (Militär- und Zivil-Zulassung) und verfügen über die entsprechenden Navigationsinstrumente. Diese Ausrüstung vergrössert die Einsatzmöglichkeiten enorm.
T-353	Eurocopter EC635	0529	19.08.2008	aktiv	-	Am 23. Mai 2007 absolvierte dieser erste EC635 aus der Schweizer Bestellung mit der temporären Immatrikulation D-HECM (8) seinen Jungfernflug im Eurocopter-Werk Donauwörth (D). Am 19.08.2008 übergab die armasuisse die beiden Helikopter T-353 und T-354 als erste EC635 an die Luftwaffe.
T-354	Eurocopter EC635		19.08.2008	aktiv	-	Am 19.08.2008 übergab die armasuisse die beiden Helikopter T-353 und T-354 als erste EC635 an die Luftwaffe.
T-367	Eurocopter EC635			aktiv	-	Am Mittwochabend, 06.11.2024, kam es in der Nähe des Militärflugplatzes Alpnach (OW) beim Landeanflug des Helikopters EC635 mit der Kennung T-365 zu einem Unfall. Nach einem Ausbildungseinsatz zugunsten der Kantonspolizei Graubünden befanden sich die beiden Piloten alleine auf dem Rückflug nach Alpnach. Bei der Landung um ca. 19.30 Uhr kollidierte der Helikopter kurz vor dem Aufsetzen aus noch ungeklärten Gründen mit dem Gelände. Beide Piloten konnten den Helikopter selbständig verlassen und wurden zur Kontrolle ins Spital gebracht. Der Helikopter wurde beim Unfall beschädigt.
T-711 bis T-713	Beech 50 Twin Bonanza	-	-	-	-	→ A-711 bis A-713
T-721	Beech Model 350C Super King Air	FN-1	30.11.1993 (L+T) 01.01.2018 (Luftwaffe)	aktiv	1	Vormals als HB-GII zivil immatrikuliert. Diese zweimotorige Turboprop-Maschine mit einer Dienstgipfelhöhe von 10'600 m wurde am 30.11.1993 als Ersatz für die Rockwell Grand Commander 680FL (HB-GCP) vom Bundesamt für Landestopografie (Swisstopo) als Vermessungsflugzeug Werksneu in Betrieb genommen. Diese Super King Air war das erste von Beechcraft hergestellte Vermessungsflugzeug (eingebaute Kameraluke) basierend auf dem Modell 350C. Im Dezember 2003 ging die Super King Air an die Luftwaffe über und erhielt die Nummer T-721. Die Super King Air erhielt zwar noch vor der Gründung des LTDB (am 01.01.2005) diese militärische Kennung, verblieb aber noch im Eigentum der Swisstopo. Erst per 01.01.2018 wurden das Flugzeug aus organisatorischen Gründen der Luftwaffe als Eigentümerin überschrieben. Homepage der King Air ist der Militärflugplatz Dübendorf (ZH). Das Flugzeug war ursprünglich mit zwei Präzisionsluftbildkameras Leica RC20 ausgestattet und ist mit GNSS-Navigation ausgerüstet. Ein Empfänger für globale Navigationssatellitensysteme (global navigation satellite system, kurz GNSS) ist ein Gerät, das aus den Satellitensignalen die eigene Position bestimmen kann. Zivile Empfänger waren bis 2011 reine GPS-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Empfänger. Seither gibt es auch Multisysteme, welche auch die Signale anderer GNSS-Systeme (z. B. GLONASS, Galileo) auswerten können und auch in Smartphones verbaut werden. In erster Linie wird die Super King Air für die Nachführung der schweizerischen Landeskarten im Drei-Jahres-Zyklus eingesetzt, aber auch für Forschungsflüge. Die Maschine fliegt zur Landvermessung auf konstanter Höhe. Die Einsätze werden im Auftrag des Bundesamtes für Landestopografie (VBS) durch Angehörige des Berufsflygerkorps (BFK) des Fachdienstes Luftaufklärung (FD LA) vom Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) ab dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) von der Luftwaffe geleistet. Für ihre Aufträge wurden ursprünglich je nach Verwendung Schwarzweiss-, Farb/Dia- oder Falschfarben/ Infrarot-Material verwendet. Nassfilmaufnahmen (S/W, Farb/Dia, IR etc.) können jedoch seit ca. 2010/2011 nicht mehr hergestellt werden (Kamera und Filminfrastruktur ausgemustert). Die Super King Air wird heute (2022) während des Sommers (März bis Oktober) mit einem hochauflösenden, hochkomplexen digitalen Kamerasystem ADS-100 SH120 von Leica ausgestattet. Es kann nur eine Kamera eingebaut werden. Auszeichnungen von Fachgremien bestätigen immer wieder, dass Schweizer Karten zu den weltweit besten zählen. Umweltereignisse wie Felsstürze und Überschwemmungen etc., die Waldschadenkartierung, Hydrologie und Glaziologie werden primär eher mit dem De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter (Kennung T-741) geflogen, da sich der King Air wegen seiner höheren Einsatzgeschwindigkeit weniger für solche Einsätze eignet. Alle Spezialvermessungen werden mit der Twin Otter durchgeführt, während der Super King Air in der Regel nur für normale Vermessung eingesetzt wird. Das Flugzeug eignet sich dank der hohen Reisegeschwindigkeit und Reichweite auch für internationale Projekte. Zum Beispiel wurde 1997 im Auftrag des EDA/DEZA ein Teil (8600 km²) von Kirgistan zur Herstellung eines Grundbuch Katasters für GIS Anwendungen befliegen. Im Auftrag der UNO Mission in Kosovo wurde in den Jahren 2000 und 2001 auch die Provinz Kosovo flächendeckend (9600 km²) für digitale Orthophoto Anwendungen vermessen. Von November 2007 bis 2008 war die Maschine zivil als N102SK immatrikuliert, weil sie so in den USA neue Instrumente erhielt. Anfangs 2009 erhielt die T-721 eine neue, attraktive Bemalung, wie sie bereits die Dassault Falcon 50 erhalten hat. Am 04.10.2010 kam es im Rahmen einer Luftpolizeiübung zu einem Zwischenfall, bei dem die Super King Air erheblich beschädigt wurde. In der Folge wurde sie vorübergehend in Dübendorf gegroundet.
T-729	Beech 1900D	UE-288	2007	2020	1	Am 04.04.2007 überflog diese Beech 1900D um 10.35 Uhr von Deutschland herkommend die Schweizer Grenze und landete wenig später in Bern-Belp, wo sie von der Luftwaffe ab dem 10.04.2007 als Ersatz für den Ende 2006 ausser Dienst gestellten Learjet 35A (T-781) übernommen wurde. Die vorerst und bereits seit dem 15.02.2007 für zwei Jahre gemietete Maschine stammte von Avanti Air in Siegerland (D) und war als D-CBIG immatrikuliert. Das Transportflugzeug wurde bis im Frühjahr 2009 zwar mit SWISS AIR FORCE Titeln am Rumpf und dem Schweizer Kreuz am Seitensteuer, aber weiterhin mit dieser deutschen Registration D-CBIG betrieben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Eine wohl einmalige Konstellation. Am 25.06.2008 gab der Planungsstab der Armee bekannt, dass im AEB 2009 (Ausrüstung und Erneuerungsbedarf) der Kauf eines Passagierflugzeugs des Typs Beechcraft 1900D für den Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) vorgesehen ist. Da sich dieses bisher nur gemietete Flugzeug beim LTDB überaus bewährt hat, wurde es erworben. Anfangs 2009 kam die Maschine schliesslich in den Besitz der Luftwaffe und wurde im Design Corporate Identity LTDB umlackiert. Das Flugzeug wurde im Frühjahr 2009 zuerst für ein paar Wochen vom 25.02.2009 bis am 22.04.2009 noch als HB-AEN immatrikuliert, aber am 24.04.2009 erhielt die Beech die definitive militärische Kennung T-729. Diese 1997 von Raytheon Beechcraft in Wichita, USA gebaute Beech 1900D war in Dübendorf (ZH) stationiert. Sie wurde normalerweise in einer Konfiguration für zehn Passagiere und zusätzlicher Fracht eingesetzt. Es war aber auch eine Umrüstung für maximal 18 Passagiere möglich. Der ovale Rumpf der Beech 1900D war mit 1,81 m Kabinenhöhe speziell für das Aufrechtstehen der Passagiere konzipiert worden. Wie das VBS bereits am 14.02.2018 in einer Medienmitteilung angekündigt hatte, wurde diese Beech 1900D im Jahr 2019 durch die zwei Bombardier Challenger CL604 HB-JRB (T-751) und HB-JRC (T-752) ersetzt, die als ehemalige Ambulanzjets von der REGA übernommen werden konnten. Ende August 2019 beauftragte die Logistikkbasis der Armee (LBA) die Armasuisse, die Beech 1900D zu verkaufen. Der Interessent und spätere Käufer, die Fleet Management Airways S.A. (F.M.A.) in Martigny (VS) mit einem Operator des Namens Twin Jet im französischen Aix-en-Provence, betrieb bereits mehr als zehn Flugzeuge des Typs Beech 1900D und war damit der grösste Operator dieses Flugzeugtyps in Europa. Der letzte von der Luftwaffe durchgeführte Einsatz mit der T-729 war der Überführungsflug nach Aix-en-Provence, der am 27. Januar 2020 stattfand. Dort wurde die Maschine dem neuen Besitzer übergeben. Am 13. März 2020 wurde die vormalige militärische Beech 1900D entsprechend den mit dem Käufer vereinbarten Bedingungen von der armasuisse nochmals zivil im Luftfahrzeugregister als HB-AEN rückimmatrikuliert, wobei vorgängig im Interesse des neuen Besitzers eine obligatorische Inspektion durch die CAMO (Continuing Airworthiness Management Organisation) und durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL durchgeführt werden musste, denn der neue Eigner wollte das Flugzeug danach in Frankreich natürlich als Airliner ebenfalls zivil immatrikulieren. Bereits am 19. März 2020 konnte die Beech im schweizerischen Luftfahrzeugregister wieder gelöscht werden. Im Herbst 2020 wurde die Beech 1900D von der französischen Regionalgesellschaft übernommen und fliegt seither als F-HTJT im neutralisierten Luftwaffen-Anstrich.
T-741	De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter	466	18.05.1976	aktiv	1	Diese Maschine mit der vormaligen, am 05.05.1976 eingetragenen Immatrikulation HB-LID traf am 21.05.1976 als nagelneues Vermessungsflugzeug der Eidgenössischen Vermessungsdirektion (V+D) des Bundesamtes für Landestopografie (swisstopo) in der Schweiz ein.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die Twin Otter wurde am 18.03.2003 deregistriert und mit der militärischen Kennung T-741 von der Luftwaffe übernommen. Sie flog nach der Gründung des Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) am 01.01.2005 zwar nach wie vor mit der Kennung T-741 weiter, verblieb aber noch im Eigentum der swisstopo. Erst per 01.01.2018 wurden das Flugzeug aus organisatorischen Gründen auch offiziell der Luftwaffe als Eigentümerin überschrieben. Die Twin Otter wird für die Spezialmissionen der swisstopo vom LTDB ab dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) betrieben. Das Flugzeug ist mit Kollisionswarngeräten und mit GNSS-Navigation ausgerüstet. Ein Empfänger für globale Navigationssatellitensysteme (global navigation satellite system, kurz GNSS) ist ein Gerät, das aus den Satellitensignalen die eigene Position bestimmen kann. Zivile Empfänger waren bis 2011 reine GPS-Empfänger. Seither gibt es auch Multisysteme, welche auch die Signale anderer GNSS-Systeme (z. B. GLONASS, Galileo) auswerten können und auch in Smartphones verbaut werden. In erster Linie wird die heute (2022) während des Sommers (März bis Oktober) mit einem hochauflösenden, hochkomplexen digitalen Kamerasystem ADS-100 SH120 von Leica ausgestattete Twin Otter für die Nachführung der schweizerischen Landeskarten im Drei-Jahres-Zyklus eingesetzt. Bei den Flügen für das Eidgenössische Katasteramt richtet sich seine Flughöhe nach dem gewünschten Kartenmassstab. Umweltereignisse wie Felsstürze und Überschwemmungen etc., die Waldschadenkartierung, Hydrologie und Glaziologie werden primär eher mit dem Twin Otter geflogen, da sich der Beech 350C Super King Air wegen seiner höheren Einsatzgeschwindigkeit weniger für solche Einsätze eignet. Alle Spezialvermessungen werden mit der Twin Otter durchgeführt, während der Super King Air in der Regel nur für normale Vermessung eingesetzt wird. Auszeichnungen von Fachgremien bestätigen immer wieder, dass Schweizer Karten zu den weltweit besten zählen. Im Jahr 2010 wurden während des Vulkanausbruchs des Eyjafjallajökull in Island einmalig auch Forschungsflüge mit dem Twin Otter durchgeführt. Im März 2024 zeigte sich die bald 50-jährige DHC-6-300 Twin Otter nach ihrem Check bei Zimex Aviation in Altenrhein (SG) mit einer neuen rot-weißen Bemalung.
T-751 und T-752	Bombardier Challenger CL604	-	11.09.2019	aktiv	2	Wie das VBS nach einem gleichentags erfolgten Bundesratsbeschluss am 14.02.2018 in einer Medienmitteilung bekannt gab, wurde die Beech 1900D T-729 im Jahr 2019 durch die zwei Bombardier Challenger CL604 HB-JRB (T-751) und HB-JRC (T-752) ersetzt, die mit einem Investitionskredit von 13 Millionen Franken als gebrauchte Ambulanzjets von der Rega übernommen werden. Nach einem Umbau wurden sie mit neu 18 Economy-Sitzen vom Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) als VIP-Transporter eingesetzt. Auch Bundesräte nutzen die Challenger gelegentlich, dann werden Business-Sitze eingebaut. Es können in der flexiblen Kabine aber auch mehrere Sitze entfernt werden, damit nebst Passagieren vorne gleichzeitig Fracht transportiert werden kann. Die erste Maschine traf am 18.04.2019 noch mit der zivilen Immatrikulation HB-JRB, aber bereits mit SWISS AIR FORCE Titeln und Schweizer Hoheitszeichen in Dübendorf (ZH) ein. Die Armasuisse übergab das Flugzeug am 03.05.2019 als T-751 der Luftwaffe.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am späteren Nachmittag des 13.05.2019 landete die zweite Maschine, die HB-JRC aus dem holländischen Lelystad (wo sie wie die HB-JRB neu bemalt wurde) wohl zum letzten Mal unter einer Rega-Flugnummer (SAZ461), aber ebenfalls bereits mit SWISS AIR FORCE-Aufschrift in Zürich und rollte ins Rega-Center. Kurze Zeit später wurde sie mit der militärischen Kennung T-752 von der Armasuisse an die Luftwaffe (LTDB) übergeben. Die Maschine war ab dem 22.05.2019 beim LTDB operationell. Bereits im Juni 2019 flogen die beiden Jets die ersten Einsätze für die Armee und Luftwaffe. Am 11.09.2019 erfolgte schliesslich in Dübendorf auch die offizielle Übergabe der beiden «Challys» von der Armasuisse an die Luftwaffe. Die zwei Challenger, die sich äusserlich vom Falcon 900 und dem PC-24, aber auch von der Super King Air durch die rein weisse Bemalung unterscheiden – ohne die LTDB-typischen grauen Zierstreifen –, sind fix auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) stationiert. Die Luftwaffe verwendet für die Challenger intern das Kürzel B4. Es war ursprünglich vorgesehen, dass beide Maschinen einen tarngrünen Anstrich erhalten, was zu Diskussionen innerhalb des VBS führte.
T-751	Bombardier Challenger CL604	5530	11.09.2019	aktiv	-	
T-752	Bombardier Challenger CL604	5540	11.09.2019	aktiv	-	
T-771	Eurocopter France (Aérospatiale) SA365N Dauphin 2	6146	2005	2009	1	Dieser Dauphin wurde 1984 direkt im Werk übernommen und flog dann ab August 1985 beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), am 01.01.1985 mit HB-XPE zivil immatrikuliert, als «Bundesrats-Heli» mit 8 Sitzen. Das BAZL verwendete den Helikopter bis 2004. Anlässlich der Gründung des Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) am 01.01.2005 bekam der Dauphin neu die militärische Kennung T-771 und wurde von der Luftwaffe übernommen. Die zivile Immatrikulation HB-XPE wurde deshalb am 04.02.2005 wieder gelöscht. Der Helikopter wurde vom LTDB für VIP-Transporte eingesetzt. Gemäss Auskunft des Piloten Ralf Loosli (19.05.2005) vom LTDB handelt es sich bei dieser Maschine um die Urversion N, also nicht um eine (etwa 2005 nachmodifizierte) N1, wie man gelegentlich auch liest. Anfangs 2009 wurde der Dauphin liquidiert, nochmals als HB-XPE registriert und nach Italien verkauft, wo er danach als I-ELIF flog. Die VIP-Transporte werden seither von den beiden EC635VIP übernommen.
T-781 und T-782	Learjet 35A	-	1988	2006	2	Im August 1987 wurde der Kaufvertrag zwischen REGA (Schweizerische Rettungsflugwacht) und KFLF (Kommando der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen) unterzeichnet. Am 22.04.1988 übernahm die Luftwaffe die beiden Learjets HB-VEM «Albert Schweizer» (T-781) und HB-VFB «Henry Dunant» (T-782) von der REGA. Bis Ende 1992 wurden die beiden als Mehrzweckflugzeuge, die vor allem für VIP-Passagiertransporte und ECM/ELINT-Einsätze verwendet wurden, unter ziviler Registrierung eingesetzt, danach bekamen sie die militärischen Kennungen.
T-781	Learjet 35A	68	22.04.1988	06.12.2006	-	Vormals HB-VEM. Diese Maschine wurde auf Ersuchen der Universität Bern mit Geräten zur Messung der Ozonschicht ausgerüstet. Dazu musste ein spezielles Fenster eingebaut werden. Die Geräte konnten in einem Tag ein- oder ausgebaut werden. Die Flüge wurden einmal

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						pro Jahr durchgeführt. Am 06.12.2006 wurde die Maschine ausser Dienst gestellt. Und gleichentags in die USA überflogen.
T-782	Learjet 35A	145	09.11.1992	24.06.1996	-	Vormals N39394 , dann HB-VFB . Ausserdienststellung am 24.06.1996 und gleichentags weggegeben. Dieser Learjet wurde durch die Dassault Falcon 50 T-783 ersetzt. Nach Informationen von Steve Rey aus Tscherlach (SG), ehemals Pilot auf der HB-VFB , ging der Learjet als VH-SLD nach Australien. Der Jet existiert heute (2011) noch und wird vom Besitzer Pel-Air Aviation in Mascot, Sydney (Australien) als Airtaxi eingesetzt.
T-783	Dassault Falcon 50	67	31.01.1996	05.2013	1	Im Januar 1990 erhielt die am 25.04.1966 in Genf gegründete Aeroleasing SA von der Eidgenossenschaft den Auftrag, für den Bundesrat die 1981 gebaute und am 28.01.1983 als HB-IEP in das schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragene Falcon 50, zu betreiben. Der Jet wurde von drei Triebwerken vom Typ Garrett AiResearch TFE731-3-1C angetrieben und war für zwei Piloten und maximal 10 Passagiere eingerichtet. Am 31.01.1996 wurde diese Falcon 50 von der Luftwaffe übernommen und war seit dem 01.02.1996 Eigentum der Luftwaffe. Davor wurde diese Maschine aber bereits einige Zeit im Leasingssystem durch Piloten der Schweizer Luftwaffe operiert. Am 21.02.1996 wurde die Immatrikulation HB-IEP beim Luftamt gelöscht, respektive deregistriert. Der Jet wurde in der Folge militärisch mit der Kennung T-783 eingetragen. Die Falcon 50 wurde 1999 mit einem Glascockpit modernisiert. Das Flugzeug war mit EFIS vom Typ Collins Proline 4 ausgerüstet. Im Mai 2013 wurde sie durch die grössere Falcon 900EX T-785 ersetzt.
T-784	Cessna 560 XL Citation Excel	560-5269	2005	aktiv	1	Das Flugzeug mit der ehemaligen US-Registrierung N51160 wurde 2002 von der Cessna Aircraft Company in Wichita, Kansas, USA gebaut. Die auch als «Bundesratsjet» bekannte Maschine wurde 2005 für den auf den 01.01.2005 gegründeten Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) als Occasionsflugzeug beschafft und erhielt im Januar 2005 die militärische Kennung T-784. Homepage der Citation Excel ist die Bundesbasis auf dem Flughafen Bern-Belp. Mit dem zweistrahligen Jet können 7 Passagiere, davon maximal 6 VIP transportiert werden. Vorher gehörte die Maschine von 2002 bis 2004 dem BAZL und dieses flog die Citation Excel vom 26.08.2002 bis am 18.01.2005 als HB-VAA zivil immatrikuliert für den Service de transport aérien de la Confédération (STAC), welcher für grössere Distanzen ab November 1982 bis 2002 zusätzlich auch die Beechcraft Super King Air B200 HB-GDL (vor der Modifikation mit einem Raisbeck-Kit als HB-GDI eingetragen) für Bundesratstransporte betrieb. Ende 2019 wurde diese Cessna betreffend Aufgabenspektrum (primär Europa-Flüge) eigentlich durch den neuen Pilatus PC-24 T-786 ersetzt. Gemäss der seinerzeitigen, mittelfristigen Flugstundenplanung der Luftwaffe sollte der Citation Excel jedoch noch bis Ende 2023 betrieben werden. Am 30.08.2023 beschloss der Bundesrat, dass ab 2025 als neues Regierungsflugzeug ein Jet des Typs Bombardier Global 7500 die dannzumal in die Jahre gekommene Cessna 560 XL Citation Excel ersetzen soll. Die Global 7500 erhielt die Kennung T-787. Unter anderem, weil der PC-24 bereits am 10.10.2022 wieder verkauft wurde und weil Anfang 2026 bei der Falcon 900 ein C-Check mit dreimonatiger Standzeit ansteht, soll die Citation nach neuester Planung schlussendlich erst im Sommer 2026 ausser Dienst gestellt werden.
T-785	Dassault Falcon 900EX EASy II	195	05.2013	aktiv	1	Die für den Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) im Mai 2013 beschaffte dreistrahlige

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Dassault Falcon 900EX EASy nahm im Juni 2013 ihren Dienst auf ihrem Homebase auf dem Flughafen Bern-Belp auf. Der Kauf des Occasionsflugzeuges erfolgte mit einem Kostendach von 35 Millionen Franken. Der «Bundesratsjet» mit Baujahr 2008 ersetzte die Falcon 50. Die Falcon 900EX war zuvor als 3A-MAG das Regierungsflugzeug von Monaco. Benutzer war Fürst Albert II. Der Bundesrat will nebst dem Cessna 560 XL Citation Excel T-784 auch diesen Jet ersetzen (Stand 30.08.2023). Der Ersatz der Falcon 900EX wird jedoch aufgrund der aktuellen finanziellen Situation des Bundeshaushaltes erst zu einem späteren Zeitpunkt erneut geprüft.
T-786	Pilatus PC-24 Super Versatile Jet	121	18.02.2019	04.11.2022	1	Der 2018 gebaute zweistrahlige Jet mit der Seriennummer 121 (die 21igste Maschine der Serie) erhielt am 24.10.2018 die zivile Testflug-Registration HB-VPN und nach den Taxiruns vom 16.11.2018 absolvierte der PC-24 am 21.11.2018 seinen Erstflug. Am 20.10.2018 begann im amerikanischen Forth Worth (Dallas, Texas) bei der Firma «Flight Safety» bereits die Umschulung des ersten Piloten des Lufttransportdienstes des Bundes (LTDB) auf den neuen Typ. In Dallas steht auch ein PC-24-Simulator zur Verfügung. Am 21.12.2018 hat der Kompetenzbereich Luftfahrtssysteme der Armasuisse die Maschine übernommen, womit gleichzeitig auch der Eigentumsübergang an die Eidgenossenschaft erfolgte. Am 22.01.2019 wurde die zivile Registration HB-VPN wieder gelöscht und der Jet wurde danach als T-786 von der Luftwaffe betrieben. Im Beisein von Finanzminister Ueli Maurer und Pilatus VR-Präsident Oscar J. Schwenk konnte der LTDB am 18.02.2019 im Bundeshangar auf dem Flughafen Bern den 2014 bestellten PC-24 feierlich und offiziell übernehmen. Es war der erste Jet des LTDB seit 26 Jahren, der direkt vom Hersteller gekauft wurde – alle anderen waren Occasionen. Das Flugzeug bietet maximal acht Passagieren (davon sechs komfortable Business Sitze und zwei «Standard Economy») Platz, die von einer Cabin Attendant betreut werden. Für den LTDB-Einsatz erhielt der PC-24 einen eingebauten Verpflegungswagen für das Wohl der Passagiere sowie eine kleine Toilette. Die grosse Frachttüre ermöglicht besonders flexible Einsätze. Der PC-24 war auf der Bundesbasis in Bern-Belp stationiert und hob am 07.03.2019 zum ersten Echteininsatz ab. Mit einer Reichweite von rund 2800 km wurde der elegante Jet vorwiegend für Europa-Flüge eingesetzt. Betreffend Aufgabenspektrum ersetzte der PC-24 eigentlich die Cessna 560 XL Citation Excel T-784. Gemäss der mittelfristigen Flugstundenplanung der Luftwaffe soll der Citation Excel jedoch noch bis Ende 2023 betrieben werden. Am 16.02.2022 gab der Bundesrat den Medien den Entscheid bekannt, den PC-24 zu verkaufen, weil der Jet von Bundesrat und Departementen nur wenig nachgefragt werde. Und am 10.10.2022 war es dann soweit, die Armasuisse gab bekannt, dass der PC-24 verkauft worden sei, mit Gewinn für den Bund. Übernommen hat das Flugzeug das im Luxusbekleidungs- und Accessoire-Bereich tätigte Unternehmen JoyVida International AG in Interlaken (BE). Am 04.11.2022 um 11.15 Uhr hob der PC-24 am Flughafen Bern zum letzten Mal ab und wurde zum Hersteller nach Buochs (NW) überflogen. Somit wurde der Jet ausser Dienst

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						gestellt und seine militärische Kennung T-786 wurde aus dem Luftfahrzeug-Register der Luftwaffe gelöscht. Die Armasuisse trug den PC-24 für zehn Tage ab dem 23.11.2022 wieder als HB-VPN ein. Am 02.12.2022 wurde er gelöscht und als OE-GLB eingetragen. Die Übergabe an JoyVida International wurde bis Ende November 2022 abgewickelt. Zuvor wurde das Flugzeug auf den zivilen Standard zurückgerüstet.
T-787	Bombardier Global 7500	70208	19.12.2024	aktiv	1	Am 30.08.2023 hat der Bundesrat beschlossen, dass ab 2025 als werksneues Regierungsflugzeug ein Jet vom Typ Global 7500 des kanadischen Herstellers Bombardier die in die Jahre gekommene Cessna 560 XL Citation Excel T-784 ersetzen soll. Der Preis von 103,21 Millionen Franken für die neue Global 7500 umfasst nicht nur die Kosten für das Flugzeug, sondern auch für die Ausbildung der Piloten und Bodencrew sowie ein militärisches Funksystem, ein integriertes Selbstschutzsystem, Bodenmaterial und Ersatzteile. Das Selbstschutzsystem soll zwischen Juni und Oktober 2025 eingebaut werden. Es reduziert das Risiko bei Bedrohungen durch tragbare Luftabwehrsysteme (sogenannte MANPADS). Die Maschine verfügt auch über ein zeitgemässes Ka-Band Satellitenkommunikationssystem. Der Bombardier-Jet wurde in Kanada gebaut, absolvierte am 22.07.2024 als C-FFFQ immatrikuliert den Erstflug, gefolgt von neun weiteren Testflügen. Am 17.12.2024 wurde das neue Schweizer Staatsluftfahrzeug vom Hersteller in Montreal, Kanada, den Vertretern aus der Schweiz übergeben. Nach der Abnahme wurde das Flugzeug von einer gemischten Pilotencrew von der Luftwaffe und von Armasuisse noch immer als C-FFFQ in die Schweiz überflogen, wo die Global 7500 nach einem rund siebenstündigen Flug am Abend des 19.12.2024 auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) landete. Damit beging die Eidgenossenschaft eine Premiere: Zum ersten Mal ist eine Maschine dieses Typs von einem Staat als Präsidentenflugzeug ausgewählt worden. Am 03.01.2025 erfolgte, jetzt mit der Kennung T-787, in Payerne der erste Trainingsflug in der Schweiz. Vom 03. bis 07.02.2025 wurde das Flugzeug anlässlich eines Besuches von Bundesrat Ignazio Cassis in Paraguay, Bolivien und Brasilien erstmals beim Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) eingesetzt. Während der voraussichtlich ersten zwei Jahre wird die Maschine in Payerne stationiert, bevor sie am Flughafen Bern-Belp stationiert wird. Dort wird für den grossen Jet etwa ab 2027 ein Hangarplatz in einer neuen, grössere Halle zur Verfügung stehen, die zeitnah gebaut werden soll, denn die heute vorhandene Halle in Bern ist zu klein für diesen Flugzeugtyp. Längerfristig drängt sich ein Neubau der Bundesbasis auf. Das neue Flaggschiff des LTDB bietet in dem bestellten Standardinterieur Platz für maximal 19 Passagiere. Bei Bedarf können aus den Sitzen bis zu acht Betten hergerichtet werden. Zudem verfügt das Flugzeug über eine Bordküche, eine Toilette und ein Ruheabteil für die Crew. Der Jet bietet eine maximale Reichweite von 14'260 Kilometern, respektive 7700 nautische Meilen und erreicht eine Geschwindigkeit von 982 km/h / Mach 0,925. Als erster Businessjet überhaupt hat der Jet am 18.05.2021, begleitet von einer F/A-18 der NASA, offiziell die Schallmauer durchbrochen. Die Global 7500 gilt mit einer Länge von 33,8 Meter und einer Spannweite von 31,7 Meter als eines der grössten Geschäftsreiseflugzeuge der Welt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-1 und U-2	Weber-Landolf-Münch WLM-1	-	1951	1956	2	Im Juni 1945 wurden beim Aero-Club der Schweiz (AeCS) vier Segelflugzeuge gemietet und beim Ueberwachungsgeschwader (UeG) zur sportlichen Ertüchtigung der Piloten eingesetzt. Es handelte sich um eine S 21 H (HB-357), zwei S 18 III (HB-353 und HB-395) vom Konstrukteur Jakob Spalinger und um eine Moswey III (HB-379), einer Konstruktion von Georg Müller. Die ursprünglich geplante militärische Kennung mit dem Präfix «S» wurde nicht eingeführt, die Segelflugzeuge behielten ihre zivile Immatrikulation. Ein Jahr später (1946) wurden die Flugzeuge jedoch an den AeCS zurückgegeben. Zur Umschulung auf die De Havilland D.H.100 Vampire wurden 1951 zwei WLM-1 Segelflugzeuge beschafft. Die Position im Cockpit war für den Piloten ähnlich wie im Vampire. Man beabsichtigte so die Umstellung auf Bugradlandungen zu erleichtern, was sich jedoch als unnötig erwies. Jeder zukünftige Vampire-Pilot absolvierte jedoch zwischen 1949 und 1952 vor seinem ersten Jet-Flug mindestens acht Segelflugzeug-Landungen als Umgewöhnung auf die Bugradlandungen mit dem Vampire. Als Schleppflugzeuge wurden der Fieseler Fi 156 C Storch, der Focke-Wulf Fw 44 F Stieglitz und die wohl etwas übermotorisierte F+W C-3604 verwendet. Der Betrieb fand vorwiegend auf dem Militärflugplatz Emmen (LU) statt. Die beiden WLM-1 wurden 1958 wieder verkauft. Die WLM-1 sind Segelflugzeuge, die ab 1947 im Auftrag der Schweizer Armee von Rudolf (Ruedi) Sägesser «Sägi» in der Firma Isler in Wildeggen (AG) zusammen mit zwei Angestellten gebaut wurden. Erstmals wurden dabei die Flächen mit 14 m Spannweite teilweise als Schalenbau-Flügel hergestellt. Eine uneingeschränkte Kunstflugtauglichkeit, eine erhöhte Festigkeit für den Flug in Wolken sowie in sonstigen stark böigen Zonen, eine verbesserte Eigenstabilität, insbesondere bei der Kurvenlage in Blindkreisen, und ein flacherer Gleitwinkel bei hoher Reisegeschwindigkeit (für den Streckenflug) waren die Vorgaben.
U-1	Weber-Landolf-Münch WLM-1	2	1951	1956	-	Dieses Segelflugzeug wurde am 07.06.1948 erstmals zivil als HB-551 immatrikuliert. Am 05.03.1951 wurde es gelöscht und im gleichen Jahr als U-1 von der Flugwaffe übernommen. Nach der offiziellen Ausserdienststellung 1956 und dem Verkauf im Jahr 1958 wurde das Flugzeug am 22.03.1958 erneut zivil als HB-551 eingetragen. Absturz am 12.03.1969 in Neuburg. Der Pilot flog das Schweizer Kunstflug-Prüfungsprogramm. Dazu gehört als letzte Figur eine Steilschleife mit 3 Umdrehungen in 30 Sekunden. In der Figur hatte der Pilot die Trimmung nach schwanzlastig verstellt, wodurch sich das Flugzeug aufbäumte und ins Trudeln geriet. Wegen der geringen Höhe und der verstellten Trimmung gelang es ihm nicht, das Trudeln zu beenden. Der Pilot überlebte den Absturz. Am 02.04.1969 wurde das Segelflugzeug in der Folge deregistriert. Für dieses Segelflugzeug hat der Verfasser dieser Liste auch schon die Typenbezeichnung WLM 551 gesehen, aber die ist sicher falsch. Da hatte offenbar jemand die unergründliche Idee einer Verknüpfung des Kürzels WLM für Weber-Landolf-Münch mit der zivilen Immatrikulation 551, respektive HB-551.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-2	Weber-Landolf-Münch WLM-1	3	1951	1956	-	Einige Zeit nach der offiziellen Ausserdienststellung, nämlich erst am 04.10.1984, wurde das Segelflugzeug zivil als HB-552 immatrikuliert. Es fliegt noch heute (2025) und gehört der Fondation du Musée de l'Aviation Militaire de Payerne (VD). Haupthalter ist die Groupe de vol à voile de Neuchâtel auf dem Aérodrome von Colombier NE. Für dieses Segelflugzeug hat der Verfasser dieser Liste auch schon die Typenbezeichnung WLM 552 gesehen, aber die ist sicher falsch. Da hatte offenbar jemand die unergründliche Idee einer Verknüpfung des Kürzels WLM für Weber-Landolf-Münch mit der zivilen Immatrikulation 552 , respektive HB-552 .
U-49 und U-50	Bücker Bü 133 Jungmeister	-	1943	1968	2	Lizenzbau bei Doflug Altenrhein (SG). Weitere Informationen zur Bü 133 sind bei der Vorserie U-51 bis U-53 zu finden.
U-49	Bücker Bü 133 Jungmeister	48	18.06.1943	31.12.1968	-	Nach der offiziellen Ausserdienststellung der Jungmeister-Flotte im Dezember 1968 übernahm das Eidgenössische Luftamt (nach 1979 Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL) sechs Flugzeuge, wobei die HB-MIK , ex U-49 und die HB-MKE , ex U-84 bei der Swissair zum Einsatz kamen. Die U-49 mit Baujahr 1943 war vom 03.06.1969 bis am 06.05.1980 zivil als HB-MIK immatrikuliert, gehörte aber nur bis 1973 dem BAZL. Später flog die Bü 133 als D-EJOA in Deutschland.
U-51 bis U-53	Bücker Bü 133 Jungmeister	-	1937	1968	3	Ankauf als Vorabserie aus Deutschland, hergestellt im Bücker-Flugzeugwerk in Berlin-Rangsdorf. Im Herbst 1935 zog die noch junge Bücker-Flugzeugbau GmbH (1933 gegründet) von Berlin-Johannisthal nach dem einige Kilometer südlich von Berlin gelegenen Rangsdorf um und fertigte die Schul- und Sportflugzeuge Bü 131 Jungmann und Bü 133 Jungmeister in Serie. Im Anschluss an die Erprobung eines neuen Schulflugzeuges wurde 1936 auch ein Trainingsflugzeug für die Luftkampf-Ausbildung gesucht. Unter den verschiedenen Typen ging der Bücker Bü 133 Jungmeister siegreich hervor. Dieser, wie auch der Bü 131 Jungmann, bewährte sich als Übungsflugzeug in jeder Beziehung sehr gut. Die Schweizer Luftwaffe verwendete die Bü 133 sowohl als Kunstflug-, als auch als Jagd-Trainingsflugzeug. Für die Luftkampf-Ausbildung konnten die Flugzeuge auf dem Baldachin wahlweise mit Mg-Kameras von Fairchild mit einer eingebauten Stoppuhr versehen werden, deren Zifferblatt auf dem Film festgehalten war und so den zeitlichen Ablauf der beiden «Kampfhähne» registrierte. Auf diese Art liessen sich die Kampfübungen einwandfrei auswerten. Eine spezielle Kennzeichnung oder Farbgebung für Schulflugzeuge gab es ursprünglich nicht. So wurden ab 1937 die Bü 131 Jungmann und die Bü 133 Jungmeister im damals üblichen silbergrauen Anstrich abgeliefert. Anfang 1939 wurde jedoch ein auffälliger Anstrich eingeführt: Berryloid US Army Yellow 04, bekannt als «Bückergelb». In der gängigen Literatur wird oft gelb RLM 04 der deutschen Luftwaffe genannt. Obwohl im Farbton etwa gleich, ist dies falsch, wie Georg Hoch in seinem Buch «Farbgebung und Kennzeichen der Schweizer Militäraviatik 1914-1950» darlegt. Der gelbe Anstrich mit geschwungenen schwarzen Streifen an den Rumpfseiten über den Kühler gezogen war schweizerischer Prägung. Wie ein Farbfoto beweist, erhielt ab dem 15.09.1944 mindestens der ansonsten standardmässig gelbe Bü 133 C mit der Kennung U-90 einen aus weissen und roten Streifen bestehenden «Neutrali-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						tätsanstrich», was auf ein Kurierflugzeug hindeutet. Diese Erkennungsstreifen wichen allerdings kurz nach Kriegsende im Mai 1945 wieder vom Doppeldecker. Ob auch andere Jungmeister diese spezielle Lackierung erhielten, ist eher unwahrscheinlich. Zumindest existieren dazu keine dem Verfasser bekannten Fotobelege. Auf Ende Dezember 1968 musste diese äusserst erfolgreiche Flugzeugflotte nach über 30-jährigem Einsatz vom Militärflugdienst zurückgezogen werden. Die Ursache dazu war das Fehlen einer Funkanlage und der Umstand, dass auf dem für die Grundschulung vorhandenen Pilatus P-3/05 ebenfalls Akrobatik geflogen werden konnte. Von den insgesamt 52 an die Fliegertruppe ausgelieferten Bü 133C sind deren 40 Exemplare nach der Ausserdienststellung später zivil immatrikuliert worden. Ein Grossteil davon ist heute (2023) immer noch flugtauglich. Bereits ab Herbst 1954 sind die ersten Exemplare im schweizerischen Luftfahrzeugregister aufgetaucht. Der Löwenanteil ist allerdings erst nach der offiziellen Ausserdienststellung in zivile Hände gelangt. Das Eidgenössische Luftamt (nach 1979 Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL) übernahm ebenfalls sechs Flugzeuge, wobei je zwei bei der Swissair (HB-MIK, HB-MKE) und bei der Groupe de vol à moteur Porrentruy (HB-MIX, HB-MKO, ex U-54) im Einsatz standen. 1987 tauschte das BAZL den Jungmeister HB-MKN gegen den Bucker 131 APM Jungmann HB-UUU, der ehemaligen A-71 ein. Das Luftamt verwendete die Bü 133 für die Fluglehrer-Kunstflugausbildung und für den Eigengebrauch. Die ehemaligen Schweizer Bü 133C sind heute (2012) in vielen Ländern zu finden, so in Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Österreich sowie den USA.
U-51	Bücker Bü 133 C Jungmeister	1001 Rdf	23.01.1937	31.12.1968	-	Beim U-51 handelt es sich um die allererste, 1936 von den Bucker-Werken in Berlin-Rangsdorf gefertigte Bü 133 C. Die Maschine wurde ursprünglich als Reserveflugzeug gebaut, aber sie fand schon 1937 als HB-HAP den Weg in die Schweiz. Diese Registrierung wurde aber nur für den Überflug mit zwei weiteren Jungmeistern, HB-HAR (1952 verbrannt in Thun), und HB-HAS (heute HB-MIZ) verwendet. Am 23.01.1937 wurde die HB-HAP, die zur 51 (später U-51) umbenannt wurde, gleichzeitig mit den erwähnten anderen beiden Bucker als erster Jungmeister der Schweizer Fliegertruppe nach Dübendorf (ZH) ausgeliefert und danach gleich eingesetzt. Hauptmann Walo Hörig erfohl darauf am Internationalen Flugmeeting 1937 in Dübendorf den zweiten Platz im internationalen Kunstflug-Wettbewerb. Für diese Kunstflugkonkurrenz erhielt diese Maschine, noch ohne Präfix als 51, eine Sonderbemalung. Nach dem Ausscheiden bei der Luftwaffe am 31.12.1968 wurde der Jungmeister am 03.06.1969 als HB-MIM zivil registriert, wurde aber schon am 20.06.1969 wieder gelöscht, weil dieser Bü 133C anschliessend als G-AXNI nach England verkauft wurde. 1978 gelangte er als N133WK in die USA. Auch dort wechselte der Besitzer und auch das Triebwerk. Es wurde ein Warner-Scarab-Sternmotor eingebaut und fortan mit der Registration N72493 geflogen. Später erfolgte ein Wechsel zur Zulassung N133JU und der Jungmeister flog so bis in die 2010er-Jahre in Lawrence, Kansas. Der Bü 133C befand sich 2012, wie auf einem Foto erkennbar, in den USA in hervorragendem Zustand, wieder mit Originalmotor, mit metrischen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Instrumenten versehen und in typisch gelber Originalbemalung. Seit 2015 ist dieser Jungmeister zurück in der Schweiz, fliegt wieder als U-51 und zivil als HB-MIM immatrikuliert vollständig im Originalzustand im Anstrich der Schweizer Luftwaffe und wird von einem Siemens Sh-14 A-4 «Bramo» angetrieben, dem gleichen luftgekühlten Einfachstern- 7-Zylinder-Motor wie seinerzeit bei der Auslieferung. Bramo steht für Brandenburgische Motorenwerke GmbH. Seine Homepage ist heute (2021) Triengen (LU). Am 02.09.2018 konnte man diesen Jungmeister am Internationalen Bückertreffen in Thun (BE) bewundern.
U-52	Bücker Bü 133 C Jungmeister	1002 Rdf	23.01.1937	23.07.1952	-	Beim U-52 gehörte zu den ersten, 1936 von den Bücker-Werken in Berlin-Rangsdorf gefertigten Bü 133C. Nur für den Überflug mit den zwei weiteren Jungmeistern, HB-HAS (U-53), heute HB-MIZ, und HB-HAP (U-51), heute HB-MIM von den Bücker-Werken in Berlin-Rangsdorf in die Schweiz war dieser Bücker zivil als HB-HAR registriert. Ausserdem trug die Maschine während zehn Tagen im August 1937 auch die Immatrikulation HB-HAX. Anlässlich eines individuellen Akrobatiktrainings vom 23.07.1952 bemerkte der Pilot Wm Hebeisen von der Fl St 10 beim Ausführen von Rückenflügen starken Benzingeruch. Nach der Landung auf dem Flugplatz Thun (BE) rollte er vor die Halle und stieg aus. In diesem Moment stellte das Bodenpersonal am Flugzeug Feuer fest. Trotz sofort eingeleiteter Löschmassnahmen brannte der Jungmeister aus. Bei Versuchen stellte sich später heraus, dass primär ein undichter Schwimmer im Vergaser Ursache des Brandes war.
U-53	Bücker Bü 133 C Jungmeister	1003 Rdf	23.12.1936	31.12.1968	-	Beim U-53 gehörte zu den ersten, 1936 von den Bücker-Werken in Berlin-Rangsdorf gefertigten Bü 133C. Die Maschine fand schon 1936 als HB-HAS den Weg in die Schweiz. Diese Registrierung wurde aber nur für den Überflug mit zwei weiteren Jungmeistern, HB-HAR (1952 verbrannt in Thun), und HB-HAP (heute HB-MIM) verwendet. Am 23.12.1936 wurde die HB-HAS, die zur U-53 wurde, gleichzeitig mit den erwähnten anderen beiden Bücker als erste Jungmeister der Schweizer Fliegertruppe nach Dübendorf (ZH) ausgeliefert. Nach dem Ausscheiden bei der Luftwaffe am 31.12.1968 wurde der Jungmeister am 24.05.1976 als HB-MIZ zivil registriert. Haupteigentümer und Haupthalter ist Paul Zeltner aus Neuendorf (SO). Der Doppeldecker fliegt noch heute (2024) in den originalen Farben der Fliegertruppe, allerdings mit dem aufgemalten zivilen Kennzeichen, anstatt U-53.
U-54 bis U-100	Bücker Bü 133 C Jungmeister	-	1937	1968	47	Lizenzbau dieser Serie bei Doflug Altenrhein (SG). Am 31.12.1968 wurde die Jungmeister-Flotte stillgelegt. Weitere Informationen zur Bü 133 sind bei der Vorserie U-51 bis U-53 zu finden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-54	Bücker Bü 133 C Jungmeister	1	19.07.1937	31.12.1968	-	Nach der Auslieferung der Vorabserie U-51 bis U-53 direkt aus Berlin-Rangsdorf war die U-54 mit Baujahr 1937 und der Werknummer 1 der erste bei Döflug Altenrhein (Dornier) produzierte Jungmeister. Der Rumpf stammt ziemlich sicher noch als Muster aus Rangsdorf, die restlichen Teile wurden in Altenrhein produziert. Nach der offiziellen Ausserdienststellung der Jungmeister-Flotte Ende Dezember 1968 übernahm das Eidgenössische Luftamt (nach 1979 Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL) sechs Flugzeuge, so auch diese U-54, welche in der Folge ab dem 10.06.1969 bis 28.09.1976 zivil als HB-MKO immatrikuliert wurde und sie gehörte bis 1976 dem BAZL. Sie stand jedoch während dieser Zeit bei der Groupe de vol à moteur Porrentruy (Pruntrut / JU) im Einsatz, zusammen mit der HB-MIX, der vormaligen U-94. Das Luftamt verwendete die Bü 133 für die Fluglehrer-Kunstflugausbildung und für den Eigengebrauch. Ende der 1980er-Jahre ging die U-54 / HB-MKO nach längerem «Dornröschenschlaf» ins Eigentum von Walo Daetwyler aus Oberkulm (AG) über. Der Jungmeister wurde am 22.09.2003 reaktiviert und ging 2006/07 an das heutige Bücker-Museum von Albert und Elisabeth Zeller, wo mit der angefangenen Grundüberholung weiter gefahren wurde. Der Zusammenbau im Rohbau-Zustand für die Ausstellung im Bücker-Museum erfolgte schliesslich im August 2020.
U-57	Bücker Bü 133 C Jungmeister	4	12.08.1937	31.12.1968	-	Die ist der erste Bü 133 C Jungmeister, welcher in der Schweiz bei Döflug Altenrhein (SG) gebaut wurde. Nach der offiziellen Ausserdienststellung zivil als HB-MIO immatrikuliert. Verkauf nach England als G-AYFO. Später Verkauf nach USA als N40BJ.
U-60	Bücker Bü 133 C Jungmeister	7	28.09.1937	31.12.1968	-	Nach der Ausserdienststellung wurde der Doppeldecker von 1969 bis 1972 in Dübendorf (ZH) eingelagert. Danach war das Flugzeug von 1972 bis 2016 im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt. Durch Auflösung der Ausstellung von Militärflugzeugen ging die U-60 zurück an das FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf und durch einen weiteren Tausch mit der grundüberholten Bü 131 APM Jungmann A-46 / HB-UTX schliesslich an das heutige Bücker-Museum. Die Maschine ist heute (2025) dort in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) als Blickfang an der Decke hängend ausgestellt.
U-61	Bücker Bü 133 C Jungmeister	8	15.09.1937	31.12.1968	-	Die U-61 gehört heute (2013) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-62	Bücker Bü 133 C Jungmeister	9	20.10.1938	31.12.1968	-	Am 20.08.1963 ereignete sich mit diesem Bücker in Sion (VS) ein Unfall mit Pilot Wm Candid Meier. Das Flugzeug konnte jedoch repariert werden und 1969 erfolgte die Abgabe an das FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Am 22.12.1999 wurde die Maschine als HB-MKZ ins schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und 2001 wurde die U-62 schliesslich im Tausch gegen den grundüberholten und mit einem Lycoming IO-360 Motor umgebauten Jungmann HB-UVR von Albert Zeller übernommen. Dieser Jungmeister mit Herstellungsjahr 1938 wurde sanft überholt, um im Originalzustand zu bleiben. Die Maschine müsste aber einer Grundüberholung unterzogen werden, um wieder flugtüchtig zu werden. Eigentümer ist seit 2013 Albert Zeller und Halter seine APPAIR Appenzell. Die Maschine ist in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Am 10.11.2022 liess Albert Zeller den HB-MKZ deregistrieren. Der Bücker trug diese zivile Registration nie und ist daher auch nie zivil geflogen.
U-63	Bücker Bü 133 C Jungmeister	10	01.10.1938	31.12.1968	-	Am 04.03.1983 wurde dieser Bücker, gesteuert von Hans Dittes nach Mannheim überflogen und die Maschine kam in der Folge in ein deutsches Museum. Sie war damals ein Austauschobjekt für den Bücker Bü 181 B-1 Bestmann D-EDOC, welcher zuvor gleichentags von Mannheim nach Dübendorf überflogen wurde, wo er vom FLIEGER FLAB MUSEUM übernommen und seither als A-251 ausgestellt ist.
U-65	Bücker Bü 133 C Jungmeister	12	26.10.1938	10.12.1949	-	Nach dem Start am 10.12.1949 auf dem Flugplatz Thun (BE) zum Rückflug nach Payerne (VD) macht das Flugzeug eine Rolle, wobei die Maschine einen Geschwindigkeitsverlust erlitt, über den Motor abkippte und um 15.44 Uhr auf dem Boden aufschlug. Ob die Rolle gewollt oder ungewollt eingeleitet worden war, konnte nicht restlos geklärt werden. Wm. Gabriel Huot vom UeG starb um 17.10 Uhr im Bezirksspital Thun.
U-66	Bücker Bü 133 C Jungmeister	13	04.11.1938	13.04.1945	-	Absturz am 13.04.1945 um 17.21 Uhr aus einer Vrille vor den Augen der Klassenkameraden der Fliegerschule I/45 beim Flugplatz Ambri-Piotta (TI). Der Pilotenanwärter (PA) Lt Adrian Erzinger kam dabei ums Leben.
U-68	Bücker Bü 133 C Jungmeister	15	23.11.1938	07.06.1940	-	Am 07.06.1940 misslang dem Instruktor Hptm Eugen Frymann, Instr Asp FI Trp anlässlich einer Übung mit Aussenlandungen östlich von Oberentfelden mit diesem Jungmeister eine Rolle, wobei das Flugzeug seine Flugrichtung um 180 Grad änderte und im Stadium des Aufrichtens noch stark rechts hängend in den Boden flog. Der Pilot erlag noch während des Transportes ins Kantonsspital Aarau seinen Verletzungen. Das Flugzeug musste abgeschrieben werden.
U-69	Bücker Bü 133 C Jungmeister	16	24.11.1938	31.12.1968	-	Diese Maschine wurde im November 1938, vermutlich als letzter Jungmeister, ohne Präfix ausgeliefert. 1939 wurde der Doppeldecker in U-69 umbenannt und nach 30 Jahren Einsatz beim Militär, Ende 1968 als HB-MIQ mit ziviler Immatrikulation weiterverwendet. Später Verkauf nach Frankreich als F-AZBS.
U-70	Bücker Bü 133 C Jungmeister	17	30.06.1939	21.10.1943	-	Absturz nach dem Start in Thun (BE) am 21.10.1943 um 09.07 Uhr im Tiefflug über der Aare nach einer Kollision mit einer Starkstromleitung 140 Meter stromaufwärts vor der Hunzigenbrücke neben dem Fluss bei Belp und Rubigen (BE). Oblt Fritz Christen von der FI Kp 11 kam beim Absturz ums Leben. Der Bücker verbrannte mitsamt seinem Piloten.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-73	Bücker Bü 133 C Jungmeister	20	09.04.1940	13.08.1940	-	Der Pilotenschüler Lt Walter Merk absolvierte am 13.08.1940 bei der Fliegerschule III/40 in Emmen (LU) auf der D.27 mit der Kennung 251 , die er an diesem Tag zum ersten Mal flog, Schulrunden für die Prüfung der Ziellandung mit Gas. Beim Landeanflug stiess es mit dem von Lt Michel Moosbrugger pilotierten Doppeldecker Bücker Bü 133 C Jungmeister U-73 zusammen. In der Folge stürzten beide Flugzeuge aus etwa 50 Metern ab. Die beiden Piloten-anwärter überlebten den Absturz ihrer Maschinen nicht.
U-74	Bücker Bü 133 C Jungmeister	21	09.04.1940	31.07.1947	-	Am 31.07.1947 um 14.42 Uhr flog Major Karl Wyss bei dem unweit des Flugplatzes Payerne (VD) liegenden Anwesen «La Bretonnière» vorbei, wo sich seine Schwiegereltern und seine Kinder aufhielten. Nach dem Umfiegen des Weilers stürzte der Jungmeister infolge Geschwindigkeitsverlustes ab und brannte unter einem Kirschbau liegend vollständig aus. Karl Wyss erlitt den sofortigen Tod.
U-75	Bücker Bü 133 C Jungmeister	22	23.04.1940	31.12.1968	-	Ein amtliches, von Bernhard Baur vom BAZL im August 2023 recherchiertes Dokument vom Eidgenössischen Luftamt, datiert vom 11.07.1969 belegt für den Jungmeister U-75 die folgenden Fakten: Nach dem Ausscheiden aus den militärischen Diensten bei der damaligen FF Trp wurde für diesen Bücker die zivile Immatrikulation HB-MIS reserviert. Am 22.01.1969 hat sogar eine Übernahmeprüfung vom Eidg. Luftamt stattgefunden. Doch im Anschluss an die Prüfung hat nie ein Eintrag ins schweizerische Luftfahrzeugregister stattgefunden. Letzter Eigentümer war der Aero-Club der Schweiz (AeCS), Zürich. Danach wurde dieser Bü 133 C per 14.04.1969 direkt in die USA exportiert. In den USA wurde der Jungmeister als N1940J immatrikuliert. Der Doppeldecker verunfallte am 14.10.2015 in Missoula, MT und wurde dabei zerstört.
U-76	Bücker Bü 133 C Jungmeister	23	23.04.1940	31.12.1968	-	Dieser Bü 133C hatte Baujahr 1940. Nach der offiziellen Ausserdienststellung der Jungmeister-Flotte Ende Dezember 1968 übernahm das Eidgenössische Luftamt (nach 1979 Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL) sechs Flugzeuge, so auch die U-76 , welche in der Folge ab dem 03.06.1969 bis 1986 zivil immatrikuliert als HB-MKN für das BAZL flog. Noch im gleichen Jahr (1986) tauschte das BAZL den Jungmeister gegen den von der APPAIR Appenzell revidierten Bücker 131 APM Jungmann HB-UUU , dem ehemaligen A-71 ein. Die HB-MKN kam so 1986 zur APPAIR und Albert Zeller arbeitete zehn Jahre an einer Total-Revision. Im Mai 1996 erfolgte der erfolgreiche «zweite Jungferflug». Die Maschine ist seit 2019 und bis heute (2025) in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt.
U-79	Bücker Bü 133 C Jungmeister	26	14.05.1940	31.12.1968	-	Nach dem Ausscheiden bei der Luftwaffe wurde die Maschine als HB-MIT immatrikuliert und gelangte später in die USA. Dort fliegt sie als N133JH auch heute (2012) noch in hervorragendem Zustand, immer noch mit Originalmotor und metrischen Instrumenten versehen, selbstverständlich in typisch gelber Originalbemalung.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-80	Bücker Bü 133 C Jungmeister	27	14.05.1940	31.12.1968	-	Nach der Ausserdienststellung war dieser Jungmeister zivil als HB-MKG immatrikuliert. Später wurde er als N44DD in die USA verkauft. 1975 besass Phil Dacy die U-80, mit der Bruder Dave während der Flugshow auf dem Antique Airfield eine grossartige Vorstellung gab. Es gibt auch ein Foto vom September 1983, das die N44DD in Blakesburg Iowa (USA) zeigt. Am 14.11.1989 wurde sie in den USA deregistriert und danach mit dem Kennzeichen G-BUKK in England registriert. Ein Foto vom August 1990 zeigt sie an der Airshow «DH Moth Rally 1990» auf dem Flugplatz Woburn Abbey (Deer Park) in England. Seit Herbst 2024 gehört der U-80 einem anderen Piloten in England, wo der Bücker auf dem Flugplatz Henstridge (EGHS) in der Grafschaft Somerset in Südengland stationiert und in der Originalbemalung der Schweizer Flugwaffe wahrscheinlich noch lange weiterfliegt.
U-81	Bücker Bü 133 C Jungmeister	28	01.06.1940	10.02.1966	-	Diese Maschine wurde am 01.06.1940 als U-81 der Fliegertruppe abgeliefert. Er blieb bis am 10.02.1966 (Landeunfall) als Kunstflugtrainer im Einsatz. Danach wurde der Doppeldecker ausgemustert. Beim erwähnten Landeunfall vom 10.02.1966 sackte der Bücker anlässlich eines Ziellandetrainings bei der Fliegerunteroffiziersschule I/66 auf dem Flugplatz Locarno-Magadino (TI) etwa vier Meter über Grund durch und schlug mit dem Fahrgestell hart auf den Boden. Das Fahrgestell wurde in der Folge abgeschert und der Jungmeister überschlug sich. Der Pilotenanwärter Kpl E. konnte das Flugzeug unverletzt verlassen. Der Bücker wurde jedoch so stark beschädigt, dass sich ein Aufbau für die Fliegertruppe nicht mehr lohnte. Der Jungmann wurde aber auf privater Basis doch repariert und am 20. Dezember 1971 erhielt er schliesslich die zivile Registrierung HB-MKP und ging in den Besitz von Walter «Walo» Daetwyler über. Im Jahr 2003 gelangte der Bü 133 in den Besitz von Eric Chardonens aus Lutry (VD) und blieb bis 2005 im Welschland. Danach übernahm Max Vogelsang den Oldtimer und stationierte ihn im Birrfeld (AG). Im Frühling 2007 verkaufte er ihn nach Deutschland, wo er bis 2009 restauriert wurde und dabei einen Anstrich der deutschen Luftwaffe erhielt. Mit der militärischen Kennung LG+07 und zivil als D-EMKP registriert flog dieser Bü 133 C danach ab dem historischen Münchner Flugplatz Schleissheim.
U-82	Bücker Bü 133 C Jungmeister	29	14.06.1940	31.12.1968		Nach der Stilllegung der Jungmeister-Flotte am 31.12.1968 wurde dieser Bücker mit Herstellungsjahr 1940 für Werner von Arx am 13.05.1980 zivil als HB-MIU immatrikuliert. Am 30.10.2017 erfolgte eine Handänderung, der Jungmeister wurde von Matthias Wullschleger übernommen. Standort war Olten. Später wurde die HB-MIU allerdings wieder mit Werner von Arx aus Oberwil (BL) als Eigentümer und Halter im schweizerischen Luftfahrzeugregister (Stand 2020) eingetragen. Doch am 27.01.2022 änderte der Besitzer abermals zu Matthias Wullschleger mit Standort Olten.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-84	Bücker Bü 133 C Jungmeister	31	15.06.1940	31.12.1968	-	Nach der offiziellen Ausserdienststellung der Jungmeister-Flotte im Dezember 1968 übernahm das Eidgenössische Luftamt (nach 1979 Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL) sechs Flugzeuge, wobei die HB-MIK, ex U-49 und die HB-MKE, ex U-84 bei der Swissair zum Einsatz kamen. Die U-84 mit Baujahr 1940 war vom 03.06.1969 bis am 12.04.1972 zivil als HB-MIK immatrikuliert. Sie flog auch bei der SG Grenchen (SO). Absturz am 07.04.1972 in Grenchen mit Otto Sallaz, der dabei ums Leben kam. Eine mit einem 85-PS-Warner-Sternmotor modifizierte Bü 133L Jungmeister mit der Serien-Nr. 31 und der US-Immatrikulation N515 hängt im April 2016 im EAA AirVenture Museum in Oshkosh, WI (USA) an der Decke. Falls es sich effektiv um die ehemalige U-84 handelt, wurde sie nach dem Flugunfall von 1972 wiederaufgebaut.
U-85	Bücker Bü 133 C Jungmeister	32	27.06.1940	31.12.1968	-	Nach der Stilllegung der Jungmeister-Flotte am 31.12.1968 wurde dieser Bücker zivil als HB-MIV immatrikuliert. Im Juni 2000 hat die HB-MIV am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war zu diesem Zeitpunkt Thomas Hug (Basel). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage.

U-86	Bücker Bü 133 C Jungmeister	33	01.07.1940	15.05.1954	-	Dieser Bücker wurde von der Doflug AG in Altenrhein (SG) am 28.06.1940 fertiggebaut. Das Flugzeug gehörte zur dritten Produktionsserie von Jungmeisters, welche die Schweizer Fliegertruppe bestellt hatte. Nach dem Jungfernflug am 01.07.1940 wurde der Bü 133 C den Aufzeichnungen zufolge in die Zuständigkeit des «Armeeflugparks Kompanie V» in Emmen (LU) überführt, wo er als U-86 in Dienst gestellt wurde. Während des Zweiten Weltkriegs war der Jungmeister U-86 neben seiner regulären Ausbildungsfunktion auch bei einer Reihe von mobilisierten Einheiten im Einsatz. Dieser Jungmeister wurde am 15.05.1954 von der Luftwaffe ausgemustert. Schon zwei Tage zuvor, am 13.05.1954 kaufte Major Francis Liardon, damals dreifacher Schweizer Meister im Kunstflug und langjähriger Angestellter des damaligen Luftamtes (heute BAZL) in Dübendorf (ZH) diese Maschine. Am 15.05.1954 wurde sie ihm von der DMP-Dienststelle Belp mit der neuen zivilen Immatrikulation HB-MIC übergeben. Während des Zweiten Weltkriegs diente Liardon als Kommandant der Cp Av 6 und flog die Messerschmitt Bf 109. In den folgenden Jahren erlangten sowohl Francis Liardon als auch die HB-MIC grosse Berühmtheit in ganz Europa, wo er über 70 öffentliche Kunstflugvorführungen bestritt. Zudem nahm er an zahlreichen Wettbewerben teil. Im Juli 1959 siegte Francis Liardon an der Lockheed Aerobatic Trophy. Liardon war jedoch nicht der einzige berühmte Flieger, der am Steuer der HB-MIC sass. Der Doppeldecker behielt dieses Kennzeichen bis am 05.06.1967. Irgendwann ging die Maschine nach der Bücker-Dokumentation von Hans Prisi offenbar nach Deutschland an die Firma Bitz in Augsburg für den Nachbau Bü 131 D-1. Im Frühjahr 1967 wurde der Bücker an der 3. Internationalen Gebrauchtflugzeug-Messe (IMG) in Baden-Baden versteigert, wo er vom deutschen Kunstflugmeister Herbert Greb un-gesehen erworben wurde. Im folgenden Monat verkaufte Greb die Maschine dem Amerikaner Alden «Robbie» Robinson. Am 03.06.1967 wurde sie von Walter Weber von Bern-Belp nach Egelsbach geflogen, wo sie zerlegt und zum nahe gelegenen Flughafen Frankfurt-Main transportiert wurde, um an Bord einer DC-8 der Seaboard World Airlines nach JFK International (New York) befördert zu werden. Trotz des anhaltenden Wunsches verschiedener Besitzer in den USA, das Flugzeug zu restaurieren, blieb die Bü 133 C zerlegt und verstaubte. Schliesslich war es der bekannte englische Bücker-Restaurierungsspezialist Real Aeroplane Company (RAC), der die Rettung brachte. Am 21.09.2020 traf die HB-MIC auf dem Flugplatz Brighton in East Yorkshire, westlich von Leeds ein. Als die gesundheitlichen Einschränkungen nach der Covid-19-Pandemie nachliessen, begannen im Vereinigten Königreich die gründlichen, sorgfältigen und schlussendlich erfolgreich abgeschlossenen Restaurierungsarbeiten. Am 17.03.2025 hat dieser Jungmeister nach einer fast 58-jährigen Flugpause in Brighton mit der britischen Immatrikulation G-OMIC mit dem heutigen Besitzer und Restaurator «Taff» Smith von der Real Aeroplane Company am Steuerknüppel wieder abgehoben. Der Bü 133 C fliegt passenderweise weiterhin in jenem Farbschema, in dem ihn Francis Liardon Mitte der 1950er-Jahre geflogen hatte. Die typischen, sonst schwarzen Schweife seitlich am Rumpf waren rot und auf der Motorenverkleidung wurden die normalerweise gelben Ausbuchtungen für die Zylinderköpfe ebenfalls rot bemalt. Heute (2025) gehört auch die U-99 mit der Immatrikulation G-AXMT «Taff» Smith und seiner Sammlung in der Real Aeroplane Company. Quelle: SkyNews.ch, Ausgabe Nr.8 August 2025
U-89	Bücker Bü 133 C Jungmeister	36	19.07.1940	13.06.1968	-	Dieser Jungmeister mit Baujahr 1940 wurde am 13.06.1968 von der Luftwaffe ausgemustert. 1969 wurde der Bücker offenbar erstmals als HB-MKM zivil immatrikuliert und von Michel

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Brandt, ETH Maschineningenieur und Elite Kunstflug-Pilot übernommen. Im Winter 1969/70 erhielt die Maschine statt dem ursprünglichen Siemens Sh-14 A-4 Bramo Sternmotor einen Boxermotor vom Typ Lycoming AIO-360B1B mit 200 PS. Später wurde der Doppeldecker mit einem Textron Lycoming AEIO-360-B2F Triebwerk ausgerüstet. Die charakteristische runde Motorhaube wurde dabei kaum verändert. Am 05.05.1970 erfolgt der Erstflug dieses jetzt «Antares» genannten Bückers. Am 02.09.1974 wurde der an Dr. Gayer nach Lugano verkaufte Bucker Bü 133 C (wieder) als HB-MKM ins schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. 1986 kaufte Hanspeter «Hampi» Köstli (Begründer des Fliegermuseums Altenrhein FMA) die Maschine und brachte mit der HB-MKM den ersten Jungmeister in die Flotte der APPAIR Appenzell. Bei einem Low Level Akro-Crash am 05.01.1999 in Abtwil (SG) entstand nahezu Totalschaden. 2003 fiel der Entscheid, die «Antares» wiederaufzubauen und ab 2008 war sie wieder an Flugmeetings zu sehen. Als Eigentümer ist heute (2025) Albert Zeller im Luftfahrzeugregister eingetragen und als Halter die APPAIR. Die noch immer flugtüchtige Maschine gehört heute (2025) zu dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bucker-Museum in Teufen (AR). Im Sommer 2021 war sie flugbereit im Einsatz.
U-90	Bücker Bü 133 C Jungmeister	37	20.07.1940	31.12.1968	-	Wie ein Farbfoto beweist, erhielt ab dem 15.09.1944 mindestens der ansonsten standardmässig gelbe Bü 133 C mit der Kennung U-90 einen aus weissen und roten Streifen bestehenden «Neutralitätsanstrich», was auf ein Kurierflugzeug hindeutet. Diese Erkennungsstreifen wichen allerdings kurz nach Kriegsende im Mai 1945 wieder vom Doppeldecker. Ein amtliches, von Bernhard Baur vom BAZL im August 2023 recherchiertes Dokument vom Eidgenössischen Luftamt, datiert vom 11.07.1969 belegt für den Jungmeister U-90 die folgenden Fakten: Nach dem Ausscheiden aus den militärischen Diensten bei der damaligen FF Trp wurde für diesen bei der AG für Dornier-Flugzeuge 1940 hergestellten Bucker die zivile Immatrikulation HB-MKI reserviert. Doch es hat in der Folge dann kein definitiver Eintrag ins schweizerische Luftfahrzeugregister stattgefunden. Letzter Schweizer Eigentümer war der Aero-Club der Schweiz (AeCS), Zürich. 1969 wurde dieser Bü 133 C in die USA exportiert, wo der Doppeldecker als N1940H immatrikuliert wurde und einen Lycoming IO-360 Motor erhielt. Nach einem Flugunfall wurde die Maschine wieder aufgebaut. Im Dezember 2016 stand der überholte Siemens Sh-14 A-4 Bramo zu einer erneuten Umrüstung auf diesen originalen Sternmotor zur Verfügung. Er wurde in den wieder mit den ursprünglichen Farben des U-90 bei der Schweizer Fliegertruppe restaurierten Bucker eingebaut. So stand der Jungmeister am 26.12.2017 in US Georgia zum Verkauf. Der Jungmeister kam schliesslich zurück in die Schweiz. Am 09.12.2024 wurde er als HB-MKI für Albert Zeller, Teufen (AR) als neuer Haupteigentümer und für seine APPAIR AG als Haupthalter erstmals effektiv ins Luftfahrzeugregister eingetragen. Hauptstandort der HB-MKI ist der Flugplatz Sitterdorf (TG).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-92	Bücker Bü 133 C Jungmeister	39	27.06.1940	14.08.1954	-	Nach dem Ausscheiden bei der Luftwaffe übernahm die Motorfluggruppe Zürich im September 1954 diesen Jungmeister. Hansruedi Rüesch präsentierte am Flugtag 1960 in Aarau mit dem zivil als HB-MIB immatrikulierten Bücker ein Kunstflugprogramm. Am 27.12.1962 wurde er als F-BLGM nach Frankreich verkauft.
U-93	Bücker Bü 133 C Jungmeister	40	16.08.1940	31.12.1968	-	Während eines Geographiefluges über Baden (AG) am 05.07.1949 mit dem Bücker U-93 bemerkte der Pilot, Kpl. Naef, plötzlich anormalen Ölgeruch und ein Absinken des Öldrucks auf 0. Nach der Landung auf dem Flugplatz Dübendorf (ZH) wurde festgestellt, dass Kurbelwelle und Zylinder Nr.1 so stark beschädigt waren durch Metallteilchen infolge Bruch des Kolbenbolzen-Sicherungsringes, dass eine Instandstellung nicht mehr in Frage kam. Brauchbare Motorteile wurden als Ersatzteile weiter verwendet. Dieser Bü 133C hatte Baujahr 1940. Nach der offiziellen Ausserdienststellung der Jungmeister-Flotte im Dezember 1968 übernahm das Eidgenössische Luftamt (nach 1979 Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL) sechs Flugzeuge, so auch die U-93, welche in der Folge ab dem 03.06.1969 bis 1999 zivil immatrikuliert als HB-MKH für das BAZL flog. Die ehemalige U-93 wurde am 13.08.1999 von Albert Zeller und seiner APPAIR Appenzell übernommen und damit vor dem Verkauf des BAZL nach USA gerettet. Von 1999 bis 2002 stand sie nach wie vor mit der Immatrikulation HB-MKH im Flieger-Museum in Altenrhein FMA, dann führte Thierry Lestang in seinem Betrieb in Deutschland von 2002 bis 2005 eine perfekte Grundüberholung aus. Der Zusammenbau der U-93 erfolgte schliesslich 2020 im neuen Bücker-Museum in Teufen (AR). Dieser Jungmeister fliegt noch heute (2025). Eigentümer ist nach wie vor Albert Zeller und Halter ist seine APPAIR. Die Maschine ist in dem am 2./3. Juli 2021 von Albert und Elisabeth Zeller offiziell eröffneten Bücker-Museum in Teufen (AR) ausgestellt. Um mit ihr zu fliegen, muss sie jeweils demontiert und zum Flugplatz Sitterdorf (TG) transportiert werden, denn eine Piste gibt es im hügeligen Teufen nicht.
U-94	Bücker Bü 133 C Jungmeister	41	16.08.1940	31.12.1968	-	Dieser Bü 133C hatte Baujahr 1940. Nach der offiziellen Ausserdienststellung der Jungmeister-Flotte im Dezember 1968 übernahm das Eidgenössische Luftamt (nach 1979 Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL) sechs Flugzeuge, so auch diese U-94, welche in der Folge ab dem 10.06.1969 bis 17.07.1974 zivil als HB-MIX immatrikuliert wurde und bis 1973 dem BAZL gehörte. Sie stand jedoch während dieser Zeit bei der Groupe de vol à moteur Porrentruy im Einsatz, zusammen mit der HB-MKO, der vormaligen U-54. Vom 09.07.1981 bis am 15.05.1984 wurde die HB-MIX reaktiviert. Später wurde sie in die USA verkauft. Sie erlangte dort am 03.05.1987 wieder die Lufttüchtigkeit. Am 06.03.2001 wurde die Zertifizierung ausgestellt und der Bücker erhielt als Experimentalflugzeug die neue Immatrikulation N54503. Eigentümer ist die Leprechaun Air Service Inc. in Syracuse, KS 67878 (USA). Die ehemalige U-94 fliegt noch heute (2020) in den Vereinigten Staaten.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-99	Bücker Bü 133 C Jungmeister	46	18.09.1940	31.12.1968	-	Die Maschine hat Baujahr 1938. Für kurze Zeit, vom 03.06.1969 bis am 28.07.1969 flog der Bücker zivil als HB-MIY immatrikuliert. Dies möglicherweise nur für den Ferry-flight (Überführungsflug) nach England, denn ein Foto vom 07.08.1969 zeigt die Maschine auf dem Wycombe Air Park Booker (EGTB) bereits erstmals mit der britischen Immatrikulation G-AXMT. Vom 09.08.1969 bis am 21.12.1973 gehörte sie K. N. Rudd (Engineers) Ltd und vom 02.10.1975 bis am 29.10.1981 Spencer Robert Flack, dann vom 07.01.1982 bis am 15.05.1985 David John Berry. Mit dem Kennzeichen G-AXMT wurde der Bü 133 C in England mit den verschiedensten, fantasievollen Bemalungen fotografiert. So zum Beispiel 1971/72 in schwarz mit orangen Verzierungen, 1978 und 1998 in weiss mit roten Kunstflug-Applikationen. Es gibt auch undatierte Bilder mit dieser Malerei und mit aufgemalter militärischer Kennung U-99 in Originalgrösse an Stelle der Immatrikulation. Ob dies noch in England der Fall war, oder bereits in den USA, ist nicht bekannt. Sie flog nach einer Restauration in Kansas (KS) in den Vereinigten Staaten ab dem 16.05.1985 mit dem neuen Besitzer Stephen «Steve» J. Craig aus Lawrence (KS) als N133SJ, dann aber ohne U-99, aber dafür – wie ein Foto von 1994 zeigt – an der gleichen Stelle mit den Flaggen der USA, Grossbritanniens und der Schweiz, jeweils ergänzt mit den Kennzeichen, welche dieser Doppeldecker in diesen Ländern trug. Am 11.08.1994 wurde die Immatrikulation N133SJ gelöscht. Am 12.08.1994 wurde der Bücker für Graham Leonard Carpenter aus Birmingham (GB) wieder in England als G-AXMT eingetragen. Am 19.06.2013 gab es im Web eine Meldung, wonach die Maschine nach Italien verkauft worden sei. Neuer Besitzer war gemäss Registrierung vom 04.10.2013 Claudio Coltri aus Desenzano del Garda in der Provinz Brescia. Er übernahm sie mit dem britischen Kennzeichen G-AXMT. Eine italienische Registrierung ist nicht bekannt. Am 25.07.2016 wurde G-AXMT erneut gelöscht. Der Jungmeister wurde danach von einem unbekannten Besitzer übernommen und als D-EIBU eingetragen. 2017 oder 2018 kam er als G-AXMT und der aufgemalten Kennung U-99 schliesslich nach Brighton (GB). Heute (2025) befindet sich die U-99 in der Sammlung des bekannten englischen Bücker-Restaurationsspezialisten Real Aeroplane Company (RAC) auf dem Flugplatz Brighton in East Yorkshire, westlich von Leeds. Sie erhielt die Immatrikulation G-AXMT und gehört «Taff» Smith, ebenso wie der Bü 133 C Jungmeister U-86 mit dem Kennzeichen G-OMIC. Quelle: Bücker in der Schweiz, Band II, Ulrich Wenger
U-101	Pilatus P-2/01	20	11.10.1945	21.05.1981	-	Erster P-2-Prototyp, ex HB-GAB und ex A-101. Die Maschine erhielt erst ab 1968 die neue Kennung U-101. Weitere Informationen siehe beim A-101. Hinweis: Auch der in der nächsten Zeile vorgestellte, am 09.06.1948 an die Fliegertruppe abgelieferte P-2/04 Prototyp mit der Werknummer 21 erhielt die gleiche Kennung U-101. Er wurde jedoch nach einem Landeunfall am 31.12.1962 liquidiert.
U-101	Pilatus P-2/04	21	09.06.1948	31.12.1962	1	Prototyp, nach 1965 wäre U-131 vorgesehen gewesen. Hinweis: Auch der am 11.10.1945 an die Fliegertruppe abgelieferte P-2/01 Prototyp mit der Werknummer 20 A-101 erhielt ab 1968 die gleiche Kennung U-101. Dies war möglich, weil der P-2/04 nach einem Landeunfall von 1962 bereits am 31.12.1962 liquidiert wurde.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nach der Liquidation der Dewoitine-D.27-Flugzeugserie wurden etliche betriebsbereite Motoren vom Typ Hispano-Suiza HS-57 12 Mb frei. Um abzuklären, ob diese Motoren für eine P-2-Baureihe verwendet werden könnten, wurden je ein Prototyp P-2/03 A-102 als reines Schulflugzeug und ein aus dem P-2/01 umgebauter Prototyp P-2/04 U-101 als Trainingsflugzeug gebaut. Da bei den vorgesehenen HS-Motoren nur ein Mg- und ein Drehzahlmesser-Antrieb vorhanden waren, wurden zwei Motoren mit einem Zwischengetriebe für den Antrieb der Hydraulikpumpe, des Generators und des Propellerreglers versehen. Die Triebwerke erhielten dabei die neue Typenbezeichnung HS-57 12 Mb-S (nach anderen Quellen Hispano-Suiza 12Y-57 Mb-S). Der von der Schweizerischen Lokomotiv- und Maschinenfabrik (SLM) in Lizenz produzierte Zwölfzylinder-V-Motor gab zwar mit 500 PS eine vergleichbare Nennleistung (Startleistung 557 PS) ab, doch war das Triebwerk wesentlich schwerer als der Argus-Motor vom Typ As 410-A2, der im P-2/01 und den Versionen P-2/05 und P-2/06 eingebaut war. Da es ausserdem mit Flüssigkeit gekühlt wurde, musste unter dem Hinterrumpf ein Kühler angeordnet werden. Ausser dem starr eingebauten Maschinengewehr und Bombenrechen erhielt die P-2/04 als Besonderheit zusätzlich noch ein Beobachter-Maschinengewehr, das auf einer beweglichen Lafette gelagert war. Die beiden Prototypen P-2/03 A-102 und P-2/04 U-101 wurden Ende 1947 und im Juni 1948 an die Fliegertruppe abgegeben. Da die kopplastigen Flugzeuge jedoch prekäre Flugeigenschaften aufwiesen und andererseits die Lieferung der Argus-Motoren inzwischen aus der Tschechoslowakei gesichert war, blieb es bei den beiden Prototypen, die jedoch nur von routinierten Fluglehrern geflogen wurden. 1962 fand dieser Einzelgänger mit einem Landeunfall samt «Kopfstand» sein Ende. Am 21.05.1981 wurde das Flugzeug mit der Kennung U-101 an die Pilatus Flugzeugwerke zurück verkauft, wo die Maschine in Stans auf dem Werkareal ausgestellt wurde.
U-102 bis U-127	Pilatus P-2/06 Siehe U-132 bis U-157 für die Version P-2/06.	-	-	-	-	→ U-132 bis U-157. Die Kennungen U-102 bis U-127 wurden offenbar nicht nur für die Vorgängerversion P-2/05 zugeteilt, sondern zuerst auch für die zweite Serie der P-2/06, was bei der Historie der einzelnen Maschinen zu etwelchen Unklarheiten führt. Später wurden diese P-2/06 jedoch zu U-132 bis U-157 umnummeriert. Die Informationen zu den P-2/06 sind deshalb bei diesen späteren Kennungen nachzulesen.
U-102	Pilatus P-2/02	-	-	-	-	Nebst den beiden fliegenden Prototypen wurde dieser «Prototyp» als Zelle für statische Belastungsversuche bis zum Bruch hergestellt. Mit ihm wurde in den vorangehenden Monaten vor dem Erstflug des P-2/01 vom 27.04.1945 der verlangte Festigkeitsnachweis erbracht. Der P-2 war mit einem Maschinengewehr bewaffnet und mit einem Triebwerk vom Typ Argus As 410-A2 bestückt. Möglicherweise war die Kennung U-102 ursprünglich für die A-102 vorgesehen, aber das ist spekulativ.
U-103 bis U-128	Pilatus P-2/05 Siehe auch U-132 bis U-157 für die Version P-2/06.	-	1947	1979	26	Erste Serie. Zuerst A-103 bis A-128, dann ab 1965 U-103 bis U-128. In einer älteren Übersicht der Schweizer Luftwaffe wird das Datum vom 01.01.1970 als Umstellungsdatum bei den Kennungen genannt. Die Kennungen U-102 bis U-127 wurden offenbar später zuerst auch für die zweite Serie der P-2/06 vergeben, was bei der Historie der einzelnen Maschinen zu etwelchen Unklarheiten

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						führt. Später wurden diese P-2/06 dann zu U-132 bis U-157 umnummeriert. Am 27.04.1945 startete Horst Siegfried mit der HB-GAB vom Werkflugplatz in Stans (NW) zum erfolgreichen Erstflug mit dem zweiplätzigen Trainingsflugzeug P-2. Der zu Beginn der 1940er-Jahre vom technischen Direktor und Chefkonstrukteur Henri Fierz entwickelte P-2 prägte mehr als 30 Jahre lang die schweizerische Fliegertruppe. Nach der positiv verlaufenen Truppenerprobung erteilte die Kriegstechnische Abteilung (KTA, später GRD, dann GR, heute armasuisse) 1946 einen Auftrag für den Bau von 26 P-2/05. Für den Bau dieser ursprünglich als Schulflugzeug ohne Funk ausgelegten Maschinen konnte aus der Liquidation der Messerschmitt Bf-109 D/E-Flugzeuge eine Reihe von zellseitigen Teilen, unter anderem praktisch unverändert das Hauptfahrwerk des Jägers inklusive Einziehyylinder und Bremsen sowie das Heckrad, die Antriebe der Landeklappen und des Höhenleitwerks, die Hydraulikpumpe und verschiedene Instrumente verwendet werden. Während der gesamten Serienfertigung der P-2/05 und P-2/06 von 1947 bis 1950 stellte die Firma Farner Flugzeugwerke am Flughafen Grenchen (SO) für Pilatus Bauteile her. So stammte die ganze Steuerung am Heck mit Höhenflosse, Höhenruder sowie das Seitensteuer aus der Grenchner Fabrik. Farner erledigte ausserdem während rund sechs Jahrzehnten Unterhaltsarbeiten für Luftfahrzeuge der Schweizer Luftwaffe. So besonders an den Typen P-2, P-3 und Alouette III. Die P-2/05 sind mit einem deutschen Zwölf-Liter V-12 Triebwerk vom Typ Argus As 410-A2 mit 465 PS motorisiert. Die Motoren für den P-2 wurden bei der Firma Walter in Prag in der Tschechoslowakei in Lizenz gefertigt. Maximalgeschwindigkeit 336 km/h. Auch der mit zwei Hoffmann-Prop-Blättern aus Pressholz ausgerüstete Verstellpropeller L-22 wurde von der ARGUS-Motorengesellschaft m.b.H. in Berlin-Reinickendorf geliefert. Ab 1965 erhielten die P-2/05 Funk- und Instrumentenflugganlagen. Gleichzeitig wurden die Kennzeichen von A- (Ausbildungsflugzeug) auf U- (Übungsflugzeug) geändert. Der P-2 wurde mit grosser Zufriedenheit als Fortgeschrittenen-Schulflugzeug zwischen dem Anfänger-Schulflugzeug und dem Front-Flugzeug eingesetzt. Die unbewaffneten Sichtflug-Trainer wurden also vor allem als Zwischenstufe in der Pilotenausbildung für die späteren einsitzigen Kampfflugzeuge eingesetzt. 1968 wurde eine vollständige Blindflugausrüstung in alle P-2/05 eingebaut. Die späteren P-2/06 wurden schon 1952 (U-139 bis U-150) und die restlichen 1965 für die Blindflugschulung umgebaut. Am 30.05.1981 wurden 23 Pilatus P-2 in Dübendorf (ZH) erfolgreich versteigert, zusammen mit zwei Dornier Do 27. Es war das erste Mal, dass die Schweiz ausgemusterte Militärflugzeuge versteigerte. Zwischen 20'000 und 30'000 Franken boten die Interessenten aus dem In- und Ausland für die Maschinen. 13 dieser ersten Pilatus-Trainingsflugzeuge blieben in der Schweiz und wurden zwischen Juli 1981 und Juli 1989 zivil in der Kategorie «Historisch» registriert. Im Laufe der Zeit sind viele an Warbird-Liebhaber ins Ausland verkauft worden. Die Pilatus Flugzeugwerke AG liessen am 22.08.1988 die U-122 zivil als HB-RBC eintragen. Eine P-2/05 flog ab 2005 mit der zivilen Immatrikulation HB-RAZ für den Verein Tell Air

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						(siehe A-126). Eine andere, 2005 noch flugtüchtige Maschine, die P-2/05 HB-RAY (A-115) , dann U-115 gehörte Peter Hemmig und war zuerst in Grenchen (SO) und später in Altenrhein stationiert. Die ebenfalls in Grenchen stationierte HB-RAM (U-144) von AAA-Mitglied Rolf Bläsi ist heute (2024) das einzige noch fliegende Exemplar in der Schweiz.
U-103	Pilatus P-2/05	23	31.05.1947	30.05.1981	-	Am 31.05.1947 wurde diese Maschine als A-103 als erstes Serienflugzeug an die Kriegstechnische Abteilung (KTA) abgeliefert. Dieser P-2 der ersten Serie mit der Bezeichnung P-2/05 kam im Sommer 1948 in der Fliegerschule 1 in Locarno zum Einsatz. 1965 erhielt er das neue Kennzeichen U-103. Am 30. Mai 1981 erreichte er das Ende seiner militärischen Laufbahn. Er war einer von insgesamt 23 P-2, die in Dübendorf (ZH) versteigert wurden. Bereits im August 1981 erhielt diese Maschine ihre zivile Zulassung HB-RAX. Im Jahr 1986 war Max Rätz, Wahlendorf (BE) Besitzer der Maschine. Nach einer grösseren Grundüberholung bei MSW Aviation in Wohlen startete am 09.09.2012 Max Vogelsang im Birrfeld (AG) mit dem Pilatus P-2 HB-RAX zum ersten Werkstattflug. Am 18.09.2012 wurde der P-2 wieder zu seinem Besitzer in Schwäbisch Hall in Deutschland überflogen. Das Alter von 65 Jahren sieht man dem frisch polierten U-103 überhaupt nicht an, obwohl er als erstes von 53 gebauten Exemplaren im Mai 1947 an die Fliegertruppe geliefert wurde. Am 01.03.2016 liess die Oldy Air Service AG aus Rotkreuz den HB-RAX aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister löschen. Der P-2 ist heute (2020) in Deutschland im flugbereiten Zustand als D-EFXM registriert.
U-104	Pilatus P-2/05	24	30.07.1947	30.05.1981	-	Vor 1965 A-104 . Nach der Ausserdienststellung wurde die nicht mehr flugtüchtige P-2/05 in der Schweiz eingelagert. Sie hängt heute (2023) mit gelben Flügeln an einer Wand in einem Hangar vom Fliegermuseum Oberaargau von Peter Daetwyler auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach.
U-105	Pilatus P-2/05	25	26.09.1947		-	Vor 1965 A-105 . Dieser P-2 mit Baujahr 1947 ging im April 1983 an die Meravo Luftreederei, Oedheim, Württemberg (D), welche die Maschine als D-EMLR registrieren liess. Das FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) erhielt im Austausch gegen diesen P-2/05 U-105 den aus Beständen der französischen Armée de l'Air stammenden Helikopter Hiller UH-12 mit der Registration D-HAHE , der in Alpnach restauriert und als KAB-202 neu bemalt wurde. Der Pilatus P-2/05 ist auch heute (2020) noch in Deutschland im flugbereiten Zustand als D-EMLR eingetragen.
U-106	Pilatus P-2/05	26	13.10.1947	30.05.1981	-	Vor 1965 A-106. Im Jahr 1986 war die Aéro Phénix, Philippe Denis, Romans Besitzer der Maschine mit der Immatrikulation F-AZCG. Im Juni 2000 hat diese nach wie vor in Frankreich als F-AZCG registrierte P-2 am Flugfestival Dübendorf (ZH) anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war Alain Flotard (Seyssinet, F). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Dieser P-2 präsentierte sich 2011 den Fotografen in den Farben der Schweizer Luftwaffe und die Maschine ist auch heute (2020) noch als F-AZCG eingetragen.
U-107	Pilatus P-2/05	27	13.10.1947	30.05.1981	-	Im Jahr 1986 war Paul Tamarcaz, Verbier (VS) Besitzer der Maschine mit Standort Sitten und der Immatrikulation HB-RAT . Dieser P-2/05 ist heute (2020) im flugbereiten Zustand in Deutschland zivil als D-ETHN immatrikuliert. Mitte 2012 führte Holger Braun dieses Flugzeug an der «Klassikwelt Bodensee» in Friedrichshafen vor.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-108	Pilatus P-2/05	28 (600-28)	31.10.1947	30.05.1981	-	Vor 1965 A-108. Wie ein Foto von 1982 zeigt, erhielt diese in Grossbritannien zivil als G-BJAX registrierte Maschine mit Standort RAF Booker, Buckinghamshire (England, Stand 1986) einen sogenannten «Neutralitätsanstrich», der bei der Schweizer Luftwaffe 1944 angewandt wurde, also bevor der Prototyp des P-2 überhaupt erstmals flog (27.04.1945). Der englische Besitzer (Stand 1986) wollte allerdings eine D-3801 «Morane» darstellen, denn er liess auch die Kennung J-108 und das Staffelfabzeichen der Fliegerstaffel 6 aufmalen. 1990 zeigte sich die gleiche Maschine dann aber in der Bemalung eines Jagdflugzeuges der deutschen Luftwaffe. Die Maschine ist seit dem 15.04.1994 nicht mehr im Betrieb. Dieser P-2/05 hatte mit dem Kennzeichen G-BJAX sehr viele Eigentümer: 15.06.1981 – 06.12.1982 George Hanna Raynham, c/o Jet Aviation AG mit Standort Basel, 06.12.1982 – 05.06.1984 Lingab Limited, Trading as Lea Aviation, 05.06.1984 – 03.03.1986 The Old Flying Machine, Company Limited, 03.03.1986 – 14.01.1991 Christopher John Diggin, Arthur Gibson und John Nigel Sean Watts, 14.01.1991 – 08.01.1992 Jonathan Paul Warren Wilson, 08.01.1992 – 04.02.1993 Lingab Ltd, Trading as Lea Aviation, 04.02.1993 – 12.08.1993 Timeless Associates (UK) Ltd, 12.08.1993 – 15.04.1994 Memorex Telex (UK) Ltd. Seit dem 15.04.1994 ist die G-BJAX deregistriert.
U-109	Pilatus P-2/05	29 (600-29)	06.11.1947	30.05.1981	-	Vor 1965 A-109. Dieses Flugzeug war vom 24.06.1981 – 17.06.1983 in Grossbritannien zivil für «The Mon. Patrick Lindsay» (der Name ist hier möglicherweise falsch geschrieben), London, als G-BJAT immatrikuliert und war auf dem Flugplatz RAF Booker, Buckinghamshire (England) stationiert. Die Maschine ist aber seit anfangs der 1980er-Jahre nicht mehr in Betrieb und die Registrierung wurde wieder gelöscht. Gemäss FAA erhielt dieser P-2/05 nie ein Lufttüchtigkeitszeugnis – oder die Daten fehlen vollständig. Bekannt ist, dass sie am 17.06.1983 nach den USA verkauft wurde (Louisville, Kentucky). Später wurde die US-amerikanische Registrierung N109PL erwähnt. Die Maschine wurde bei einem Unfall am 19.12.1988 beim Start in der Nähe von St. Augustine, Florida zerstört. Zu dem damaligen Zeitpunkt hatte die N109PL 1770 Flugstunden hinter sich und gehörte Sherman Aircraft Sales.
U-110	Pilatus P-2/05	30 (600-30)	17.11.1947	30.05.1981	-	Vor 1965 A-110. Schon vor der grossen Versteigerung der restlichen Pilatus P-2 der Flugwaffe, die am 30.05.1981 in Dübendorf (ZH) stattfand, ging die U-110 mit Baujahr 1946 an den Engländer Bryan James Stephen Grey aus 74300 Cluses (Frankreich), der die P-2/05 unter der zivilen Immatrikulation G-PTWO vom 26.02.1981 – 25.11.1982 vom Flugplatz RAF Booker, Buckinghamshire (England) aus flog. Dieser P-2/05 hatte in der Folge mit dem Kennzeichen G-PTWO sehr viele Eigentümer: Vom 13.12.1982 – 10.08.1983 war Robert Lamplough aus London der zweite Besitzer, gefolgt vom 12.09.1983 – 10.02.1986 von Peter Stanley John aus Dyfed. Vom 10.02.1986 – 06.05.1986 war die Aces High Limited vom Fairoaks Airport eingetragen und danach vom 06.05.1986 – 19.02.1988 die AJD Engineering Ltd aus Ipswich, Suffolk, dann vom 19.02.1988 – 18.09.1997 Caroline Mary Lee aus Chelmsford, Essex, gefolgt vom 18.09.1997 – 28.02.2001 von der Rentair Ltd von der Kanalinsel Jersey, dann vom 28.02.2001 – 17.07.2006 gehörte der P-2/05 der Bulldog Aviation aus Colchester. Letzter britischer Eigentümer war vom 17.07.2006 – 25.10.2012 Richard George Meredith aus Tonbridge und am 27.08.2013 wurde das Kennzeichen G-PTWO gelöscht.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						In England waren «deutsche» Jagdflugzeuge gesuchte Darsteller von Dogfighting-Vorführungen. So erhielt diese G-PTWO zeitweise den fiktiven Tarnanstrich eines Jägers der deutschen Luftwaffe mit der Nummer «16», inklusive Hakenkreuz. Normalerweise flog die G-PTWO jedoch in den originalen Farben der Schweizer Luftwaffe. Heute (2020) ist die U-110 in Tschechien als OK-PTW eingetragen.
U-111	Pilatus P-2/05	31	21.11.1947		-	Vor 1965 A-111. Dieser P-2 war von 20.07.1981 bis 16.11.1994 als OO-PTO in Belgien immatrikuliert. 1986 nannte man als Besitzer E. Vormezeele. Unklar sind die Eigentümer von 1994 bis 2014. Das Flugzeug gehört seit dem 25.11.2014 mit der französischen Immatrikulation F-AZPK Gaudet Gonzague und ist auf dem Flugplatz Compiègne-Margny (F) stationiert. Der P-2/05 ist noch heute (2020) in Frankreich als F-AZPK registriert.
U-113	Pilatus P-2/05	33	12.12.1947	1970	-	Vor 1965 A-113. Der P-2/05 wurde 1970 nach einem Unfall liquidiert.
U-114	Pilatus P-2/05	34	12.12.1947		-	Vor 1965 A-114. 1979 liquidiert.
U-115	Pilatus P-2/05	35	24.12.1947	30.05.1981	-	Gemäss SkyNews.ch vom Juni 2020 wurde dieser 1947 gebaute P-2 am 24.12.1947 als A-115 der Fliegertruppe abgeliefert. Ab 1965 bis zur Ausmusterung im Februar 1981 war er als U-115 unterwegs. Nach der Ausserdienststellung als U-115 ersteigerte ihn Peter Hemmig, Gelterkinden (BL) am 30.05.1981 und stationierte ihn noch im gleichen Jahr als HB-RAY in Grenchen (SO). Nach einem Abstecher ins Internationale Luftfahrt-Museum in Villingen-Schwenningen (D) wurde dieser P-2/05 später im Fliegermuseum Museum Altenrhein (FMA) ausgestellt, aber die Maschine wurde gelegentlich auch weiterhin noch geflogen. 1999 beabsichtigte eine Gruppe von Swissair-Piloten nach einer Überholung einen weiteren clubartigen betrieb mit dem P-2/05. Dabei wurde nebst einer neuen Eintuchung auch der Motor ausgetauscht und revidiert. Aufgrund von Motorproblemen, aber vor allem wegen dem Grounding der Swissair im Jahre 2001 zerschlug sich die Idee trotz einiger Investitionen wieder. Der HB-RAY ging an den Besitzer zurück, welcher den Originalmotor wieder montierte und den P-2/05 wieder im FMA abstellte. Am 01.04.2020 liess Peter Hemmig die einige Jahre zuvor aus Platzgründen schon demonitierte und in Amlikon (TG) eingelagerte Maschine schliesslich im schweizerischen Luftfahrzeugregister löschen, gleichzeitig mit seiner Pilatus P-3/05 HB-RBX (ex A-855). Seit 2023 hängt der ab dem Jahr 2022 frisch aufbereitete Pilatus P-2/05 wieder mit der ursprünglichen Kennung A-115 im Militärmuseum Wildegg (MMW) im Kanton Aargau an der Hallendecke. Zum P-2 mit der Kennung U-115 gibt es widersprüchliche Angaben. Die Kennungen U-103 bis U-128 wurden offenbar vorerst auch für die zweite Serie der P-2/06 vergeben, was bei der Historie der einzelnen Maschinen zu etwelchen Unklarheiten führt. So gab es auch eine U-115, welche 1950 gebaut und am 18.04.1950 als U-115 bei der Flugwaffe in Dienst gestellt wurde. Aufgrund einer Weisung vom Mai 1968 erhielt das Flugzeug die neue militärische Kennung U-144 (als P-2/06), Details siehe dort. Diese zweite U-144 hat allerdings die Werknummer 64.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-116	Pilatus P-2/05	36	13.01.1948		-	Vor 1965 A-116 . Diese Maschine war einmal zivil als F-AZCD registriert und erhielt eine deutsche Kampfflugzeug-Fantasiebemalung und der Ziffer 116 samt Hakenkreuz. Stand 1986 gehörte die F-AZCD Jean Salis. Heute (2021) fliegt dieser P-2/05 in Sonoma, CA 95476 (USA) und ist zivil als N6145U registriert.
U-117	Pilatus P-2/05	37	19.01.1948		-	Vor 1965 A-117 . Stand 1986 gehörte die F-AZCC Jean Salis. Diese noch heute (2020) in Frankreich zivil als F-AZCC registrierte Maschine erhielt eine deutsche Kampfflugzeug-Fantasiebemalung (1986 als 261), in der sie sich noch 2017 den Fotografen präsentierte.
U-118	Pilatus P-2/05	38	03.02.1948		-	Vor 1965 A-118 . 1979 liquidiert.
U-119	Pilatus P-2/05	39	13.02.1948		-	Vor 1965 A-119 . 1979 liquidiert.
U-120	Pilatus P-2/05	40	24.02.1948		-	Vor 1965 A-120 . 1979 liquidiert. Nach 1962 erhielt dieser P-2 die Kennung U-149 . Nach anderen Quellen verunfallte diese Maschine möglicherweise am 14.09.1964 noch als U-120 . Wobei es eben auch eine P-2/06 mit der Kennung U-149 mit der Werknummer 69 gab. Es existiert ein offizielles, undatiertes Foto D 12996 b von der Abteilung der Militärflugplätze, das eine U-149 zeigt. Da gibt es also offene Fragen.
U-121	Pilatus P-2/05	41	27.02.1947	30.05.1981	-	Diente als A-121 und als U-121 während 34 Jahren der Luftwaffe als Trainer, bis sie am 30.05.1981 in Dübendorf versteigert und noch im gleichen Jahr vom zivilen Käufer in Betrieb genommen wurde. Mit einem fiktiven, grün-grauen Tarnschema und einer mit einer Haifischschnauze bissig verzerrten Bugpartie bemalt, sowie mit dem Namen TIGERSHARK auf dem Rumpf wurde sie von Oberst Thierry Goetschmann, St. Blaise (NE) vom 28.08.1981 bis 19.02.1998 mit der Immatrikulation HB-RAU als Zivilflugzeug mit Standort Colombier (NE) eingetragen und geflogen. Der P-2 wurde bei einem Landeunfall im Februar 1997 in Samedan (GR) beschädigt. 2004 begann das AAA-Mitglied Jeannot Büeler in seiner grossen Werkstatt im Ostschweizer Dorf Amlikon-Bissegg (TG) mit einer Totalrevision, mit dem Ziel diesen P-2 wieder flugtauglich zu machen. Bis 2019 hat Büeler bereits 4200 Stunden an der Renovation gearbeitet. Jean-Meinrad Büeler, Weinfelden hat sie am 13.03.2007 nochmals als HB-RAU im schweizerischen Luftfahrzeugregister registriert. Dieser P-2 sollte danach in der Kategorie Antique bald wieder zum Start rollen.
U-122	Pilatus P-2/05	42	12.03.1948	1981	-	Vor 1965 A-122 . Die 1948 gebaute Maschine überstand am 16.10.1970 eine Bruchlandung auf dem Konkordiaplatz (VS). Zerlegt wurde sie vom Aletschgletscher geholt und repariert. Am 30.05.1981 in Dübendorf (ZH) versteigert, wurde ihr später als zivile Maschine ursprünglich die französische Immatrikulation F-AZCG zugeteilt, aber effektiv ohne definitive Eintragung im Register. Dieses Kennzeichen wurde stattdessen für die U-106 verwendet. Mit Stand 1986 war das Flugzeug bei der Max Daetwyler AG (heute Daetwyler SwissTec AG) auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) eingelagert. Die Pilatus Flugzeugwerke AG liessen den P-2 am 22.08.1988 zivil als HB-RBC eintragen. Am 14.07.2011 haben sie ihn wieder aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister löschen lassen. Er wurde fluguntauglich zusammen mit dem P-3-05 HB-RBR am 20.08.2011 feierlich dem Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern übergeben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-123	Pilatus P-2/05	43	18.03.1948	23.05.1978	-	Vor 1965 A-123 . Nach der Landung am 23.05.1978 auf dem Flugplatz Lodrino (TI) mit dem Fluglehrer Wm G. vom UeG FI St 1 als Pilot kam der P-2/05 von der Piste ab, durchquerte ein Grasfeld, durchbrach einen Zaun und blieb am Rand des Rollweges demoliert liegen. Die Maschine wurde in der Folge 1978 liquidiert.
U-124	Pilatus P-2/05	44	24.03.1948		-	Vor 1965 A-124 . 1979 liquidiert.
U-125	Pilatus P-2/05	45	15.04.1948		-	Vor 1965 A-125. Die 1948 gebaute Maschine wurde in Grossbritannien zivil als G-BLKZ immatrikuliert und gehörte Stand 1986 Doug Arnold mit Standort Blackbushe. Am 18.11.1999 wurde sie in Duxford (GB) vollständig blank, also ohne jeden Farbanstrich fotografiert. Nur das Kennzeichen G-BLKZ war aufgemalt. Ein anderes Foto, ebenfalls aus Duxford vom 24.08.2007 zeigt die Maschine mit der Kennung A-125, dem Schweizer Kreuz auf dem Seitenruder und der Immatrikulation G-BLKZ auf der Flügelunterseite. Am 31.05.2008 setzte der Motor im Flug von RAF Waddington nach RAF Spanhoe aus und der Pilot versuchte eine Notlandung in Heath Farm. Bei diesem Landeversuch wurde das Fahrwerk ziemlich in Mitleidenschaft gezogen, die Beschädigungen am Propeller und an der Rumpfunterseite waren nicht ganz so gravierend. Das Flugzeug blieb dort über Nacht und wurde von Vandalen beschädigt, welche auch einen kleinen Brand legten. Als Folge davon wurde die Immatrikulation G-BLKZ am 22.08.2008 permanent gelöscht. 2022 wurde diese Zelle, respektive der erbärmliche Rest, der vom Flugzeug übriggeblieben ist, beim Cornwall Aviation Heritage Centre auf dem Newquay Airport (GB) gesichtet und fotografiert.
U-126	Pilatus P-2/05	46	30.04.1948	30.05.1981	-	Vor 1965 A-126. Diese 1948 gebaute P-2/05 wurde am 30.04.1948 an die Fliegertruppe ausgeliefert. Nach der Ausserdienststellung wurde das Flugzeug am 30.05.1981 von einem Verein an einer Auktion für 25'200 Franken ersteigert und dieser liess den P-2/05 am 12.08.1981 als HB-RAZ zivil eintragen. Stand 1986 gehörte sie der Flugsportgruppe Bleienbach, wo die Maschine lange auf dem Flugplatz Langenthal in Bleienbach (BE) von Max Daetwyler geflogen wurde. Ab 2005 flog der P-2/05 als HB-RAZ und mit der ursprünglichen Kennung A-126 für den Verein Tell Air. Nach einer grossen Revision erhielt der Trainer 2006 die militärische Originalbemalung der ersten P-2 mit gelbem Flügel, wie die P-2-Flotte sie trug, als diese ab 1946 in den Dienst der Fliegertruppe trat. Etwa im Jahr 2011 erlitt sie einen Motorschaden. Nebst anderen Reparaturen mussten für den 465 PS starken Argus As 410-Motor neue Kolben hergestellt werden. Nach beinahe drei Jahren Standzeit ist die A-126 am 09.04.2014 mit dem neuen Besitzer, dem Verein Nostalgische Militäraviatik Schweiz, das erste Mal wieder geflogen. Sie war auf dem Flugplatz St. Gallen-Altenrhein im Fliegermuseum in Altenrhein FMA stationiert. Eigentümer / Halter war zuletzt die Formation flight Ltd., Regensdorf, die schliesslich am 16.11.2017 die HB-RAZ im schweizerischen Luftfahrzeugregister wieder löschen liess. Der P-2 wurde aber schon am 14.06.2017 von Speck-Fehrltorf im Zürcher Oberland nach Belgien überflogen und dort am 22.11.2017 als OO-PII eingetragen. Der P-2 ist seit den Wintermonaten 2017/18 im Norden Belgiens auf dem Flugplatz Balen-Keiheuvel (EBKH) stationiert, wo sie in der militärischen Originalbemalung der ersten P-2 (mit gelbem Flügel) noch immer fliegt

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						(Stand 2024). Wie «Aeronews of Belgium» im Frühling 2021 jedoch berichtete, wollte der Besitzer das Flugzeug wieder verkaufen. Er hatte einige Probleme mit dem Motor in den vergangenen Jahren. Doch am 6./7. Juli 2024 präsentierte sich dieser P-2/05 anlässlich des «Black Mountain Fly-in» im belgischen Zwartberg im Flug und noch immer im Originalanstrich als OO-P11 .
U-127	Pilatus P-2/05	47	20.07.1948		-	Vor 1965 A-127 . Stand 1986: Eingelagert in Sion (VS). Ursprünglich vorgesehene Immatriculation: HB-RAS .
U-128	Pilatus P-2/05	48	28.07.1948		-	Der P-2/05 wurde am 28.07.1948 als A-128 (nach 1965 U-128) an die Fliegertruppe abgeliefert. Am 30.05.1981 wurde er an der Versteigerung der P-2 in Dübendorf als Los Nr. 15 im Versteigerungskatalog aufgeführt und an die Fluggruppe Veterano im Birrfeld (AG) verkauft und am 20.07.1983 als HB-RAV im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Bei einer Grundüberholung erhielt er den originalen Anstrich mit den gelben Flügeln. Wegen eines Motorenproblems musste das Flugzeug im Juli 2000 in Thun notlanden. Nach längerer Standzeit im Freien übernahm ihn Bernhard Bühler und lagerte ihn in Beinwil am See (AG) ein. 2010 verkaufte er ihn an einen Piloten in der Ostschweiz. Der neue Eigentümer beabsichtigte, den P-2 zu restaurieren, aber am 06.08.2014 ist der HB-RAV aus dem Register gelöscht worden.
U-129	Pilatus P-2/06	49	22.10.1948	30.05.1981	-	Nach der Website von Hermann Keist sei dieser P-2/06 U-129 vor 1962 die ehemalige U-103 gewesen. Gemäss einer im Cockpit vom Juli 1986 publizierten Liste aller P-2/06 wurde die U-103 jedoch nach 1965 zur U-132 . Eine U-129 wird dort hingegen nicht erwähnt. Da bleiben also Fragen offen. Weitere Infos zum P-2/06 mit der Werknummer 49 siehe U-132 .
U-130	Pilatus P-2/02	-	-	-	-	Die Kennung U-130 war möglicherweise für die ursprüngliche U-102 (siehe dort) angedacht. Ist aber spekulativ.
U-131	Pilatus P-2/04	21	09.06.1948	31.12.1962	-	Prototyp, vormalig U-101 , ab 1965 wäre U-131 vorgesehen gewesen, doch der P-2/04 wurde nach einem Landeunfall von 1962 bereits am 31.12.1962 liquidiert. Mehr zu diesem Flugzeug beim U-101 , denn der P-2/04 trug noch diese Kennung, als er mit dem alternativen Triebwerk Hispano-Suiza HS-57-Mb-S getestet wurde.
U-132 bis U-157	Pilatus P-2/06 Siehe auch U-103 bis U-128 für die Version P-2/05.	-	12.1949	1979	26	Zweite Serie, produziert zwischen 1948 und 1950. Vormalig U-102 bis U-127 (oder U-103 bis U-128), ab 1959, nach anderen Quellen ab 1962, nach 1965 oder ab Mai 1968 umbenannt in U-132 bis U-157 . Die vormaligen Kennungen U-103 bis U-128 wurden auch schon für die erste Serie der 26 P-2/05 vergeben (ursprünglich A-103 bis A-128), was bei der Historie der einzelnen Maschinen zu etwelchen Unklarheiten führt. Im Anschluss an die 1946 bestellte erste P-2/05-Serie mit 26 Flugzeugen, welche ausschliesslich als Ausbildungsflugzeuge eingesetzt wurde, benötigte die Flugwaffe ein bewaffnetes Übungsflugzeug, worauf das Nachfolgemodell P-2/06 in einer zweiten, 1949 bestellten Serie von nochmals 26 Einheiten entstand. Einzelne davon waren anfänglich mit einem in der rechten Flügelwurzel eingebautem Maschinengewehr im Schweizer Standardkaliber 7,5 mm mit 180 Schuss und einer Bombenabwurf-Vorrichtung für 4 x 12 kg Übungsbomben ausgerüstet. Beides wurde später wieder ausgebaut. Auch hier konnten, wie beim P-2/05, die gleichen zellseitigen Teile und die Fahrwerke der

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						ausgemusterten Messerschmitt Bf-109 E verwendet werden. Der Rumpf bestand aus einer leichten metallenen Halbschalenstruktur und die zweiholmigen Flügel sind aus Holz gefertigt und mit Sperrholz beplankt. Die Tragflügel wiesen eine extrem gute Aerodynamik auf. Bis 600 km/h waren im Stechflug daher möglich. Die Konstrukteure um Henri Fierz bei Pilatus hatten zusammen mit den Aerodynamikern der ETH Zürich das Maximum herausgeholt. Während der gesamten Serienfertigung der P-2/05 und P-2/06 von 1947 bis 1950 stellte die Firma Farner Flugzeugwerke am Flughafen Grenchen (SO) für Pilatus Bauteile her. So stammte die ganze Steuerung am Heck mit Höhenflosse, Höhenruder sowie das Seitensteuer aus der Grenchner Fabrik. Farner erledigte ausserdem während rund sechs Jahrzehnten Unterhaltsarbeiten für Luftfahrzeuge der Schweizer Luftwaffe. So besonders an den Typen P-2, P-3 und Alouette III. Die P-2/06 sind, wie schon die P-2/05 mit einem deutschen Zwölf-Liter V-12 Triebwerk vom Typ Argus As 410-A2 mit 465 PS motorisiert. Die Motoren für den P-2 wurden bei der Firma Walter in Prag in der Tschechoslowakei in Lizenz gefertigt. Maximalgeschwindigkeit 336 km/h. Auch der mit zwei Hoffmann-Prop-Blättern aus Pressholz ausgerüstete Verstellpropeller L-22 wurde von der ARGUS-Motorengesellschaft m.b.H. in Berlin-Reinickendorf geliefert. Diese 26 P-2/06 wurden der Fliegertruppe zwischen Dezember 1949 und September 1950 abgeliefert. Von diesen P-2/06 sind 1952 die Flugzeuge U-139 bis U-150 für die Blindflugschulung mit vollständiger Instrumentenflugeinrichtung umgebaut und 1965 die restlichen Einheiten für den Blindflug ausgerüstet worden. 1968 wurde die Blindflugausrüstung auch in alle P-2/05 eingebaut. Der P-2 wurde mit grosser Zufriedenheit als Fortgeschrittenen-Schulflugzeug zwischen dem Anfänger-Schulflugzeug und dem Front-Flugzeug eingesetzt. Die Maschinen wurden also vor allem als Zwischenstufe in der Pilotenausbildung für die späteren einsitzigen Kampfflugzeuge eingesetzt. Am 30.05.1981 wurden 23 Pilatus P-2 in Dübendorf (ZH) erfolgreich versteigert, zusammen mit zwei Dornier Do 27. Es war das erste Mal, dass die Schweiz ausgemusterte Militärflugzeuge versteigerte. 13 dieser ersten Pilatus-Trainingsflugzeuge blieben in der Schweiz und wurden zwischen Juli 1981 und Juli 1989 zivil in der Kategorie «Historisch» registriert. Im Laufe der Zeit sind viele an Warbird-Liebhaber ins Ausland verkauft worden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-132	Pilatus P-2/06	49	22.10.1948	30.05.1981	-	Vor 1965 U-103. Nach der Website von Hermann Keist sei der P-2/06 mit der Kennung U-129 vor 1962 die ehemalige U-103 gewesen. Da bleiben also Fragen offen. Dieser P-2/06 U-132 mit Baujahr 1948 war nach der Ausserdienststellung bei der Fliegertruppe in der Schweiz ab 1981 zivil als HB-RAW immatrikuliert. Stand 1986 gehörte dieses Flugzeug Roger Naef, Bursins (VD) und war in Yverdon-les-Bains (VD) stationiert. Die HB-RAW erhielt später die für diese Maschine falsche militärische Kennung A-102 (Infos siehe auch dort) und das originale Farbleid des P-2 Prototyps HB-GAB. Dieser P-2/06 startete am 06.04.1998 nach einer aufwändigen Revision von 1500 Arbeitsstunden in Bex (VD) zu seinem zweiten Erstflug. Im Juni 2000 hat die HB-RAW am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war zu diesem Zeitpunkt die AMPA GAH Air Historic (Monthey, VS). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Nach einem Foto aus dem Jahr 2005 flog diese P-2 in den fiktiven Farben der Luftstreitkräfte Japans. Im April 2009 erfolgte die Löschung im schweizerischen Luftfahrzeugregister. Heute (2024) ist dieser P-2/06 in Deutschland im flugbereiten Zustand als D-EGAW registriert. Sie präsentierte sich 2024 auf dem Flugplatz Bienenfarm ausserhalb Berlins als dort stationierte Maschine den Fotografen wieder im fiktiven Anstrich des Prototypen A-102. Diese Bemalung traf allerdings nur auf den Prototypen A-101 zu.
U-133	Pilatus P-2/06	50	21.12.1949	09.01.1980	-	Vor 1965 U-104 . 1979 liquidiert.
U-134	Pilatus P-2/06	51	22.12.1949	01.05.1979	-	Vor 1962 war dieser P-2 die U-105 . Die U-134 gehört heute (2023) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
U-135		52	22.03.1950		-	Vor 1965 U-106 . 1979 liquidiert.
U-136	Pilatus P-2/06	56	08.03.1950	30.05.1981	-	Vor 1965 U-107. Dieser P-2 mit Baujahr 1950 wurde nach der Ausserdienststellung am 23.07.1981 als erster von dreizehn in der Schweiz zivil immatrikulierten P-2 als HB-RAR im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Die Maschine war schlussendlich bis 2022 auf dem Flugplatz Ecuwillens (FR) beim Eigentümer und Halter, der L'Aérotique Oldtimers Association, Fribourg eingelagert. Zuvor war die Maschine aber mit dem auf der Motorabdeckung aufgemalten Schriftzug «L'Aérotique» während Jahrzehnten in der Luft zu bewundern. Am 27.07.2022 erfolgte die Löschung der HB-RAR im Luftfahrzeugregister. Der P-2/06 wurde mit 2016 Flugstunden ins Ausland verkauft.
U-137	Pilatus P-2/06	57	24.02.1950	10.05.1950	-	Eine U-137 gab es nicht bei der Fliegertruppe, denn dieser P-2/06 verunfallte noch mit der Kennung U-108 bereits am 10.05.1950 um ca. 10.10 Uhr. Der Pilotenschüler Jean-Charles Noverraz kollidierte unterhalb des Spitzwaldes mit der Rigi, wobei er sofort verstarb.
U-138	Pilatus P-2/06	58	23.02.1950	30.05.1981	-	Vor 1965 U-109. Diese Maschine mit Baujahr 1950 wurde vom 25.05.1984 bis zum 15.05.1986 als HB-RBA eingetragen und gehörte Antoine Dematriz, Romanens (FR). Hauptstandort war Grenchen (SO). Gemäss dem US-Register war dieser P-2/06 vom 31.10.1991 bis 27.07.2012 in Santa Teresa, NM (USA) zuerst als NX138U (bis zum 08.09.1992) und danach als N138U immatrikuliert. Das Flugzeug wurde danach nach Deutschland verkauft.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-139	Pilatus P-2/06	59	05.04.1950		-	Vor 1965 U-110 . Landeunfall auf dem Flugplatz Bern-Belp am 18.03.1980.
U-140	Pilatus P-2/06	60	14.03.1950	18.06.1965	-	Vor 1965 U-111 . Absturz am 18.06.1965 um ca. 09.55 Uhr rund 500 m nordwestlich des Flugplatzes Beromünster (LU). Für den Piloten Hptm Werner Schmid vom Stab Flpl Abt 12 reichte die Flughöhe über dem Flugplatz nicht mehr aus, um sein Retournement zu beenden, weshalb das Flugzeug in Wiesland aufschlug. Der Pilot wurde sofort getötet, die Maschine zerschellte und brannte aus.
U-141	Pilatus P-2/06	61	22.03.1950		-	Vor 1965 U-112 . 1979 liquidiert.
U-142	Pilatus P-2/06	62	29.03.1950	30.05.1981	-	Vor 1965 U-113 . Dieser 1950 gebaute P-2/06 kannte nach der Ausserdienststellung zuerst in England viele Eigentümer: Vom 08.07.1981 – 13.10.1988 wurde das Flugzeug als G-BONE für die Aeromech Ltd. in Windsor (GB) mit Standort RAF Booker, Buckinghamshire (England) immatrikuliert. Vom 13.10.1988 bis am 08.03.1996 gehörte sie dann David Christopher Russel Writer aus Etchingham, Sussex. Nächster Eigentümer vom 08.03.1996 – 13.07.1999 war Peter Stuart Watts aus Dursley, Gloucestershire, gefolgt vom 13.07.1999 – 30.05.2001 von Ronald Henry Cooper aus Lincoln, Lincolnshire. Am 12.02.2004 wurde die G-BONE im britischen Register schliesslich wieder gelöscht und der P-2/06 wurde in die Vereinigten Staaten von Amerika verkauft. Die Maschine fliegt heute (2015) in der originalen Bemalung der Schweizer Fliegertruppe als N5241M in den USA und gehört dem Planes of Fame Museum in Chino.
U-143	Pilatus P-2/06	63	13.04.1950	30.05.1981	-	Vor 1965 U-114 . Dieser P-2 mit Baujahr 1950 flog einst in Grossbritannien als am 30.07.1984 immatrikulierter G-CJCI und gehörte bis am 18.05.1988 Charles Church aus Winchester, Hampshire. Vom 18.05.1988 – 24.06.2008 war dann Peter Gordon Bond, Treuhänder der der Pilatus P2 Flying Group aus Thetford, Norfolk, der letzte britische Eigentümer. Die G-CJCI zeigte sich 1994 den Fotografen in einem fiktiven Tarnanstrich eines Jagdflugzeuges der deutschen Luftwaffe mit der Kennung CC+43 , inklusive Hakenkreuz. Am 24.06.2008 wurde sie deregistriert und nach Deutschland an Holger Alexander Braun aus Leinfelden-Echterdingen verkauft. Heute (2022) ist die Maschine in Stadtlohn-Vreden, nahe der deutsch-niederländischen Grenze stationiert und im nach wie vor flugbereiten Zustand als D-EPII registriert. Am 08.05.2022 zeigte sie sich an einem von der AMPA organisierten Pilatus Fly-in in Lausanne-Blécherette (VD), zwar immer noch mit diesem speziellen Tarnanstrich, aber seit vielen Jahren wieder mit Schweizer Hoheitszeichen.
U-144	Pilatus P-2/06	64	18.04.1950	30.05.1981	-	Dieses Flugzeug mit dem Hersteller-Fabrikationsdatum 16.03.1950 wurde am 18.04.1950 als U-115 bei der Fliegertruppe in Dienst gestellt. Aufgrund einer Weisung vom Mai 1968 erhielt das Flugzeug die neue militärische Kennung U-144 (als P-2/06). Zur P-2 mit der Kennung U-115 (siehe dort) gibt es jedoch widersprüchliche Angaben. Die Kennungen U-103 bis U-128 wurden offenbar vorerst auch für die zweite Serie der P-2/06 vergeben, was bei der Historie der einzelnen Maschinen zu etwelchen Unklarheiten führt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 30.05.1981 versteigerte die Schweizer Armee in Dübendorf 23 P-2, so auch diese U-144 mit nur 2000 Flugstunden. Fünf Monate nach der Auktion wurde der Trainer am 21.09.1981 als HB-RAM im schweizerischen Luftfahrzeugregister auf den neuen zivilen Eigentümer und AAA-Mitglied Max Egli (†), Russikon (ZH) eingetragen, der das Flugzeug viele Jahre ab dem Flugplatz Speck-Fehraltorf im Zürcher Oberland betrieb. 1995 wurde sie zuerst nach Grenchen, dann, noch im gleichen Jahr, nach Deutschland verkauft. Im Laufe der Jahre erfolgten danach noch verschiedene Eigentümerwechsel. Ende 1998 gelangte der P-2 zum Flugplatz Strausberg in Brandenburg (D), 2008 nach Bad Dürkheim (D), wo er die folgenden acht Jahre – immer als HB-RAM registriert – stationiert war. Am 26.10.2016 erfolgte die Übernahme durch die MX Management AG in Interlaken (BE). 2017 kam wieder Schweizer Luft unter die Flügel, stationiert war er zuerst in Reichenbach (BE) und heute (2025) in Grenchen (SO), denn 2017 wurde die HB-RAM vom AAA-Mitglied Rolf Bläsi gekauft. Mit Bläsi machte sie am 18.05.2018 die erste Landung in Grenchen. Diese Maschine ist heute (2025) die einzige noch fliegende Pilatus P-2 in der Schweiz. Und dies in der gleichen Bemalung wie 1950 bei der Auslieferung an die Fliegertruppe. Rolf Bläsi bietet auf all seinen historischen Maschinen Passagierflüge an. Eine zweite noch flugfähige P-2 in der Westschweiz steht im Sommer 2020 seit längerem zum Verkauf. Am 12.05.2024 nahm die U-144 / HB-RAM an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Dieser P-2/06 fliegt mit Pilot Rolf Bläsi auch heute (2025) noch als HB-RAM, gerne auch an FLY-INS und an Airshows.
U-145	Pilatus P-2/06	65	26.04.1950		-	Vor 1965 U-116 . 1979 liquidiert.
U-146	Pilatus P-2/06	66	28.04.1950		-	Vor 1965 U-117 . 1979 liquidiert.
U-147	Pilatus P-2/06	67	11.05.1950	30.05.1981	-	Vor 1965 U-118 . Stand 1986 reserviert für Militärmuseum. Standort Frutigen.
U-148	Pilatus P-2/06	68	12.05.1950	09.04.1963	-	Auf dem Start in Ambri-Piotta für einen Überflug nach Emmen stürzte der Pilot Adj Uof Ferdinand Labhardt vom DMP, Chef Dienststelle Ambri am 09.04.1963 um ca. 08.37 Uhr mit der U-148 am Gotthardpass, ca. 100 m südwestlich der untersten Tremola-Kurve im Kanton Tessin wegen einem Geschwindigkeitsverlust ab. Der Pilot wurde tödlich verletzt. Offenbar erhielt dieser P-2/06 schon vor dem Unfall an Stelle von U-119 bereits die neue Kennung U-148, denn es gibt Quellen, welche die Umnummerierung ab 1959 oder auch ab 1962 datieren.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-149	Pilatus P-2/06	69	31.05.1950	14.09.1964	-	Dieser P-2 hatte vor 1962 die Kennung U-120 . Dieser P-2/06 verunfallte nach anderen Quellen allerdings noch mit der vormaligen Kennung U-120 . Der Unfall ereignete sich möglicherweise am 14.09.1964. Wobei es eben auch eine U-120 mit der Werknummer 40 gab. Doch es existiert ein offizielles, undatiertes Foto D 12996 b von der Abteilung der Militärflugplätze, das eine U-149 zeigt. Da gibt es also offene Fragen.
U-150	Pilatus P-2/06	70	01.06.1950	01.10.1979	-	Vor 1965 U-121 . 1979 liquidiert.
U-151	Pilatus P-2/06	71	02.06.1950	26.08.1955	-	Eine U-151 gab es nicht bei der Fliegertruppe, denn dieser P-2/06 verunfallte noch mit der ursprünglichen Kennung U-122 . Am 26.08.1955 ca. um 15.20 Uhr kollidierte die U-122 mit Pilot Maj Klaus Wiesinger, Chefarzt FAI am Steuerknüppel südwestlich von Wertenstein (LU) auf einer Höhe von etwa 1800 m ü. M. mit dem D.H.100 Vampire Mk. 6 J-1059 mit Hptm Kurt Fahrländer, Kdt FI St 8 am Steuer des Kampffjets. Beide Maschinen stürzten ab und die Piloten starben auf der Unfallstelle.
U-152	Pilatus P-2/06	72	07.07.1950	30.05.1981	-	Vor 1962 hatte dieser P-2/06 die Kennung U-123 . Für einen Film wurde dieser Stand 1986 Jean Salis, La Ferté (F) gehörende und zivil in Frankreich als F-AZCE registrierte P-2/06 optisch in einen Einsitzer umgebaut, um einen gut getarnten, japanischen Jäger Kawasaki Ki-61 Hien darzustellen. 2015 und 2023 präsentierte sie sich den Fotografen noch immer als F-AZCE , jedoch in einer Fantasie-Tarnbemalung der deutschen Luftwaffe. Am 27./28.05.2023 nahm dieser P-2/06, eine Messerschmitt Bf 109 darstellend, am 50. Jubiläum von «Le temps des hélices» auf dem Aérodrome de Cerny / La Ferté-Alais (F) teil.
U-153	Pilatus P-2/06	73	06.07.1950		-	Vor 1965 U-124 . 1979 liquidiert.
U-154	Pilatus P-2/06	74	11.07.1950		-	Vor 1965 U-125 . 1979 liquidiert.
U-155	Pilatus P-2/06	75	17.07.1950	30.05.1981	-	Vor 1962 war dieser P-2/06 die U-126 . Nach der Ausserdienststellung bei der Fliegertruppe und der Versteigerung am 30.05.1981 in Dübendorf (ZH) wurde dieser 1950 gebaute P-2/06 am 02.09.1982 als HB-RAP für die Groupe Oldtimer, Bex registriert und in Bex (VD) stationiert. 2001 wurde er nach Deutschland verkauft, die Löschung im HB-Register erfolgte am 04.09.2001. Die Maschine war seit 2017 in Heringsdorf auf der Insel Usedom (D) mit der Immatrikulation E-EPIL stationiert. Am 02.08.2020 stürzte dieser P-2 in Heringsdorf kurz nach dem Start aus etwa 40 Meter ab und erlitt einen Totalschaden. Dabei kam der 57-jährige Pilot ums Leben, ein 59-jähriger Passagier erlitt schwerwiegende Verletzungen.
U-156	Pilatus P-2/06	76	08.08.1950		-	Vor 1965 U-127 . 1979 liquidiert.
U-157	Pilatus P-2/06	77	11.09.1950	30.05.1981	-	Vor 1962 hatte dieser P-2/06 die Kennung U-128 . Stand 1986 diente sie als Reserve im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Möglicherweise war dieser P-2/06 später in den USA bis am 23.08.2010 zivil als N206KW immatrikuliert. Diese Maschine ist jedoch heute (2020) in Deutschland im flugbereiten Zustand als D-ETAB registriert. Sie präsentierte sich 2013 den Fotografen hochglanzpoliert in den Farben der Schweizer Luftwaffe.
U-280 bis U-290	Dewoitine D.26	-	-	-	-	→ Vormalis 280 bis 290 , siehe dort.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-301 bis U-340	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	-	1949	1969	40	Die North American T-6 Texan war ein einmotoriges Schulflugzeug aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges. Der Tiefdecker wurde zur Ausbildung von Jagdpiloten verwendet. Mit 15'495 Maschinen aller Varianten gehört sie zu den meistgebauten Flugzeugtypen weltweit. Insgesamt kamen T-6 insbesondere auch nach dem Zweiten Weltkrieg in den verschiedensten Versionen bei den Luftstreitkräften von 60 Ländern zum Einsatz. Von verschiedenen Staaten wurde die T-6 auch zur Aufstandsbekämpfung und als leichter Jagdbomber eingesetzt. In der USAAF flog sie bis 1948 als AT-6, bei der US Navy unter dem Namen SNJ. In den Ländern des Commonwealth war die Bezeichnung Harvard gebräuchlich. Die in der Schweiz mit AT-16 Harvard bezeichneten Maschinen wurden 1947 aus Surplusbeständen der kanadischen Luftwaffe über eine Verkaufsorganisation als Occasionsflugzeuge erworben. Die Totalüberholung von Zelle und Motor wurde bei den holländischen Firmen Aviolanda und Fokker, Amsterdam und Schiphol, ausgeführt. Fokker erwarb damals insgesamt 105 Harvard IIB, die für Holland, die Schweiz und Israel bestimmt waren. Die Schweizer AT-16 wurden in Kanada von Noorduyn Aviation und Canadian Car & Foundry gebaut. Im Februar 1949 trafen die ersten Flugzeuge in der Schweiz ein. Am 23.11.1949 konnte die letzte Maschine übernommen werden. Noorduyn Aviation in Kanada baute ab 1942 eine von einem Pratt & Whitney R-1340-AN-1, 550 PS angetriebene Version der AT-6A (AT steht für advanced trainer), von der 1500 Stück, bezahlt mit Lend-Lease-Mitteln, an die USAAF als AT-16 und 2485 als Harvard IIB RAF/RCAF geliefert wurden, einige davon für die Fleet Air Arm. Auch in der Schweiz bewährte sich das Ausbildungsflugzeug als Fortgeschrittenen-Trainer in den Fliegerschulen ausgezeichnet. Während zwanzig Jahren erhielten die Schweizer Militärpiloten ihre Blindflugausbildung auf dem AT-16. Aber nicht nur das: Einzelne Maschinen nahmen auch an Flugwettbewerben teil oder wurden als «Feindflugzeuge» mit temporären speziellen Markierungen versehen. Als sich Mitte der 1960er-Jahre grosse Unterhaltsarbeiten an den noch vorhandenen AT-16 abzeichneten, wurden die Flugzeuge 1968 und 1969 aus dem Betrieb genommen. Nach 20 Jahren Einsatzzeit zeigten sich Ermüdungserscheinungen. Ihre Aufgaben wurden von den neuen Pilatus P-3 übernommen. Nur sieben Schweizer AT-16 wurden nach der Ausserdienststellung nicht verschrottet. Die U-323 (2024: Flying League Birrfeld) und die U-328 (2024: Verein U-328) wurden damals als Ausstellungsflugzeug für die Schweiz reserviert. Vier Flugzeuge wurden nach Österreich und eines nach Grossbritannien verkauft. Die U-322, ehemals offenbar die G-AXCR, fliegt heute (2024) bei den Flying Bulls in Salzburg (A). Die restlichen AT-16 wurden verschrottet und deren Motoren in die USA verkauft.
U-301	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-734	18.06.1949	16.09.1969	-	
U-311	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-168	28.04.1949	12.02.1968	-	Dieses Flugzeug ging an eine Film-Produktionsfirma. Sie wurde zusammen mit drei weiteren AT-16 der Schweizer Luftwaffe auf den österreichischen Militärflugplatz in Aigen im Ennstal überflogen und dienten dort, mit einem fiktiven deutschen Wintertarnanstrich und Dreiblattpropeller ausgerüstet, als Kulisse für den Film «Agenten sterben einsam» (Where Eagles Dare).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-312	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-673	01.06.1949	12.02.1960	-	Absturz am 12.02.1960 bei Neu St. Johann (SG). Der Kontrollpilot Oblt Armando Mazzoni und der UeG-Anwärter Wm Richard Ullmann erlitten den sofortigen Tod.
U-316	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-5	18.06.1949	12.02.1968	-	Dieses Flugzeug ging an eine Film-Produktionsfirma. Sie wurde zusammen mit drei weiteren AT-16 der Schweizer Luftwaffe auf den österreichischen Militärflugplatz in Aigen im Ennstal überflogen und dienten dort, mit einem fiktiven deutschen Wintertarnanstrich und Dreiblattpropeller ausgerüstet, als Kulisse für den Film «Agenten sterben einsam» (Where Eagles Dare).
U-317	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-24	25.06.1949	12.02.1968	-	Dieses Flugzeug ging an eine Film-Produktionsfirma. Sie wurde zusammen mit drei weiteren AT-16 der Schweizer Luftwaffe auf den österreichischen Militärflugplatz in Aigen im Ennstal überflogen und dienten dort, mit einem fiktiven deutschen Wintertarnanstrich und Dreiblattpropeller ausgerüstet, als Kulisse für den Film «Agenten sterben einsam» (Where Eagles Dare).
U-320	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)		16.07.1949	06.08.1964	-	Die Landung am 06.08.1964 auf dem Militärflugplatz Emmen (LU) endete mit einem Ausbrechen und mit einem «cheval de bois» (einer unkontrollierten Drehung des Flugzeugs am Boden), wobei das Fahrwerk abgedrückt und der linke Flügel beschädigt wurden. Pilot und Beobachter blieben unverletzt. Am 25.08.1966 wurde diese Maschine für Feuerwehr- und Rettungsdienstübungen nach Kloten überführt.
U-322	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-324	16.07.1949	16.09.1969	-	Am 10.04.1969 gelangte die U-322 auf dem Luftweg von Dübendorf (ZH) via Kloten (ZH) und Köln (D) nach London (GB), wo sie als G-AXCR immatrikuliert wurde. Schon im gleichen Jahr kam das Flugzeug nach Deutschland und erfreut seither (Stand 2015) als D-FHGK mit Walter Eichhorn am Steuer unzählige Meeting-Besucher mit seinen Vorführungen. Im Jahr 2020 verkaufte er die Maschine an die Flying Bulls in Salzburg (A).
U-323	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-201	03.09.1949	16.09.1969	-	Das Flugzeug wurde durch die kanadische Firma Noorduyn Aviation in Montreal, Canada am 29.08.1942 fertiggestellt (Date complete), die Abnahme erfolgte am 15.09.1942. Die AT-16ND Harvard IIB, Werk-Nummer c/n 14-201 wurde unter der USAAF Serie Nr. 42-664 gebaut und direkt an die Royal Canadian Air Force geliefert. Vom 17.09.1942 bis 23.12.1946 flog sie unter dem Kennzeichen FE467 satte 2462 Stunden. Die holländische Fokker-Aviolanda in Amsterdam kaufte seinerzeit 105 Harvard IIB, die für Holland, die Schweiz und Israel bestimmt waren. Dort wurden sie komplett überholt und am 03.09.1949 wurde die U-323 durch den Übernahmeflieger Hptm Scheitlin von der Schweizer Luftwaffe übernommen. Am 16.09.1969 wurde sie von der Fliegertruppe ausgemustert. Diese U-323 war für das Fliegermuseum Dübendorf vorgesehen, wurde aber aus Platzmangel nicht ausgestellt. Die Maschine landete schliesslich in einem Betonunterstand auf dem Flugplatz Buochs. Im Jahr 2001 aber fand sie die ihr gebührende Anerkennung: Sie kam nun in die Hände von Peter Zweifel von der Warbird-Restaurationsfirma Skyparts GmbH und bezog ihr neues Quartier in Hausen am Albis (ZH). Im Sommer 2007 wurde bekannt, dass Skyparts die U-323 total renoviert. Erste Arbeiten begannen aber schon im Jahr 2003. Peter Zweifel war damals zuversichtlich, dass man die U-323 in originaler Militärbemalung im Jahr 2008 oder 2009 am Schweizer Himmel werde bewundern können. Doch die Arbeiten, die später von Firma MSW Aviation AG von Max Vogelsang in Wohlen (AG) übernommen wurden, waren derart umfangreich, dass es erst im Sommer 2013 nach zehnjähriger Aufbauarbeit soweit war, bis sich diese auf Topzustand renovierte U-323 wieder in die Lüfte erheben

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						konnte. Rund 7000 Stunden Freizeit wurde für die Restaurierung investiert. Am 27.05.2013 wurde sie als HB-RDN im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und am 09.08.2013 war es endlich soweit, die AT-16 konnte zu ihrem zweiten Erstflug abheben. Im Cockpit sassen Max Vogelsang und Christian Aegerter. Am 31.12.2019 gab es eine Handänderung, als neuer Eigentümer wurde der Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) im Luftfahrzeugregister eingetragen. Doch das galt nicht lange, denn heute (2020) ist Umberto Dünki als Eigentümer registriert und Steven Dünki und Max Vogelsang sind Miteigentümer. Haupthalter ist die Flying League Birrfeld, Wohlen AG. Standort der AT-16 ist Birrfeld (AG). Am 12.05.2024 nahm die U-323 / HB-RDN an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind.
U-327	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-47	29.09.1949	12.02.1968	-	Dieses Flugzeug ging an eine Film-Produktionsfirma. Sie wurde zusammen mit drei weiteren AT-16 der Schweizer Luftwaffe auf den österreichischen Militärflugplatz in Aigen im Ennstal überflogen und dienten dort, mit einem fiktiven deutschen Wintertarnanstrich und Dreiblattpropeller ausgerüstet, als Kulisse für den Film «Agenten sterben einsam» (Where Eagles Dare).
U-328	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-545	03.09.1949	12.02.1968	-	Im Hinblick auf ein zukünftiges Fliegermuseum in Dübendorf (ZH) wurde der U-328 nicht demontiert, sondern dort bis 2015 ausgestellt und danach in einer dortigen Halle eingestellt. Er gehörte in der Folge bis 2024 zum Bestand im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf. Im Frühling 2024 brach der Hunterverein Obersimmental zu neuen Horizonten auf und konnte aus dem Bestand des FLIEGER FLAB MUSEUMs die Dornier Do 27 H-2 V-607 und die einzige originale Noorduyn Aviation AT-16 Harvard IIB U-328 für ihre Ausstellung übernehmen. Während die Do 27 im Unterstand U-20 in St. Stephan (BE) zunächst für eine statische Präsentation vorbereitet wird, wird die AT-16, seit sie Ende April 2024 in Dübendorf abgeholt wurde, auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) vom neugegründeten «Verein U-328» mit Projektleiterin Natascha Wirth und einem 10-köpfigen Team wieder flugtüchtig gemacht. Das Flugzeug wird so original wie möglich erhalten und in Zukunft wieder in St. Stephan für die Bevölkerung zugänglich gemacht. Die Werkstatt vom «Verein U-328» erfüllte am 06.05.2025 alle Anforderungen des BAZL-Audits mit Bravour. Das Team konnte die drei Inspektoren überzeugen und durfte verkünden, das U-328 als HB-RHO im Luftfahrzeugregister eingetragen wird. Damit stand fest, dass sich die Maschine nach Vollendung der Restauration auch wieder in die Luft erheben wird.
U-332	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	14-560	06.10.1949	16.09.1969	-	Angedacht war offenbar, dass diese AT-16 für Museumszwecke verwendet werden sollte. Ob dieses Ansinnen zustande kam, ist nicht bekannt.
U-333	North American AT-6A Texan (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)		06.10.1949	18.06.1952	-	Nach dem Start in Dübendorf am 18.06.1952 setzte der Motor auf etwa 50 bis 70 Meter über Grund aus. Es gelang dem Piloten Oberst Sigmund Eggenberger, Kdt UeG nicht, den Motor wieder in Gang zu setzen. Er versuchte unter schwierigen Verhältnissen – das Gebiet war

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						von Stromleitungen durchzogen – eine Notlandung. Dabei erlitt das Flugzeug einen Geschwindigkeitsverlust und stützte um 12.57 Uhr aus etwa 15 Meter Höhe ab. Der Pilot wurde leicht verletzt, das Flugzeug blieb schwer beschädigt im Glattkanal liegen, neben der heutigen Ausfahrt der A1 nach Dübendorf.
U-676 bis U-678	Dewoitine D.9	-	-	-	-	Diese drei 1928 beschafften Dewoitine D.9 wurden ursprünglich mit 676 , 677 und 678 gekennzeichnet. Details siehe dort.
U-1001 bis U-1003	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11	-	-	-	-	Diese 1953 beschafften Vampire-Trainer wurden bis am 01.06.1957 mit U-1001 bis U-1003 gekennzeichnet. Danach erhielten diese Vampire-Trainer die Kennungen U-1201 bis U-1203 , Details siehe dort.
U-1004 bis U-1010	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	-	-	-	-	Diese 1956 beschafften Vampire-Trainer wurden bis am 01.06.1957 mit U-1004 bis U-1010 gekennzeichnet. Danach erhielten diese Vampire-Trainer die Kennungen U-1204 bis U-1210 , Details siehe dort.
U-1201 bis U-1203	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11	-	1953	1990	3	Ehemals U-1001 bis U-1003. Neue Kennung U-1201 bis U-1203 ab 01.06.1957. Der zweiseitige Trainer D.H.115 war die logische Weiterentwicklung des Nachtjägers D.H.113 und absolvierte am 15.11.1950 seinen Erstflug. Es konnten bis 1958 1022 Maschinen gebaut werden. Zur besseren Schulung der Jet-Piloten bestellte die Schweizer Flugwaffe 1951 in England drei Vampire T Mk. 11 (respektive T.11) Doppelsitzer. Als Teillizenzbau in Zusammenarbeit zwischen de Havilland und dem Eidgenössischen Flugzeugwerk erfolgte die Montage im Anschluss an den Lizenzbau der zweiten Vampire-Serie im F+W in Emmen. Die drei Flugzeuge wurden 1953/54 mit den Kennungen U-1001 bis U-1003 an die Flugwaffe abgeliefert. Dies noch ohne Schleudersitz und Machmeter. Sie waren nicht zum Abschiessen beziehungsweise Abwerfen von Bomben und Raketen ausgerüstet. Aber mit dem Pioneer Sitzfallschirm AN-SS-24 oder 28 bestückt. Im Jahr 1960 erfolgte der Umbau von der Version Mk. 11 auf Mk. 55, inklusive Einbau von Schleudersitzen und neuer Cockpithaube. Insgesamt beschaffte die Luftwaffe in vier verschiedenen Etappen von 1953 bis 1967 39 D.H.115 Vampire-Trainer. Die letzten D.H.115 flogen bis 1990. Die Jets erfuhren im Laufe ihrer langen Betriebszeit teilweise umfangreiche Modifikationen. Die Vampire-Trainer gelangten am 23.03.1991 in Sion (VS) zur Versteigerung.
U-1201	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11	1 / 861	15.09.1953	22.05.1984	-	Vormals U-1001 und ab 01.06.1957 neue Kennung U-1201. Im Jahr 1960 erfolgte der Umbau von der Version Mk. 11 auf Mk. 55, inklusive Einbau von Schleudersitzen und neuer Cockpithaube. Ab 1968 wurden die beiden Flugzeuge U-1201 und U-1202 als Lenk Waffen-Trainer für den drahtgelenkten Luft-Boden-Flugkörper Nord Aviation AS-11 verwendet. So konnten die Piloten im Umgang mit dem AS-30-Flugkörper geschult werden, denn bei der Schweizer Flugwaffe konnten die Mirage IIIS unter anderem mit einem funkferngesteuerten Luft-Boden-Lenkflugkörper Nord Aviation (später Aérospatiale) AS-30 NORAS (Fiz Lwf LB-66) bewaffnet werden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die beiden Maschinen hatten keine Doppelsteuer-Einrichtung. Rechts neben dem Pilot sass der Operateur für die AS-11. Die U-1201 und U-1202 waren an der Nase orange bemalen, ergänzt mit einem ebenfalls orangen Schriftzug «AS-11». Zwei Luft-Boden-Flugkörper AS-11 konnten am vorhandenen Pylon anstelle von Zusatztanks an speziellen Aufhängevorrichtungen mitgeführt werden. Ausserdienststellung am 07.09.1988 mit 1134 Flugstunden und Liquidation.
U-1202	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11	2 / 862	09.09.1953	07.09.1988	-	Vormals U-1002 und ab 01.06.1957 neue Kennung U-1202 . Im Jahr 1960 erfolgte der Umbau von der Version Mk. 11 auf Mk. 55, inklusive Einbau von Schleudersitzen und neuer Cockpit-haube. Ab 1968 wurden die beiden Flugzeuge U-1201 und U-1202 als Lenk Waffen-Trainer für den drahtgelenkten Luft-Boden-Flugkörper Nord Aviation AS-11 verwendet. Details siehe U-1201 . Die Maschine hatte keine Doppelsteuer-Einrichtung. Ausserdienststellung am 22.05.1984 mit 1144 Flugstunden und Liquidation.
U-1203	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11	3 / 863	14.01.1954	07.12.1991	-	Vormals U-1003 und ab 01.06.1957 neue Kennung U-1203 . Im Jahr 1960 erfolgte der Umbau von der Version Mk. 11 auf Mk. 55, inklusive Einbau von Schleudersitzen und neuer Cockpit-haube. Erstflug am 05.12.1953 in Emmen. In dieser Maschine wurde die 20-mm-Maschinenkanone Hispano-Suiza HS-804 (20mm Flz Jahr 48) getestet. Zwei der vier englischen Kanonen, die eine mechanische Spannvorrichtung aufwiesen, wurden ausgebaut und die schweizerische Waffe mit einer pneumatischen Spannvorrichtung eingebaut. Da die schweizerischen Kanonen besser waren wurde beschlossen, bei Hispano-Suiza in Genf die Waffen zu bestellen. Im Jahr 1966 wurde das Flugzeug als Versuchsträger für Elektronische Kriegsführung (EKF) ausgerüstet. Erstmals werden zur Durchführung von Einsätzen mit luftgestützten Mitteln der Elektronischen Kriegsführung truppenseitig Bordoperateure ausgebildet. Mit zwei für diese Aufgabe ausgerüsteten D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55 U-1203 und U-1205 lernten die neuen Bordoperateure, radargestützte Feuerleit- und Führungssysteme zu täuschen und zu stören. Die U-1203 wurde in dieser EKF-Konfiguration von 1966 bis 1979 verwendet. Am 07.12.1991 letzter Flug ab Dübendorf (ZH) nach Sion (VS) mit Pilot Peter Matti und Operateur Andrea Lareida. Ausserdienststellung mit 1595 Flugstunden. 1995 wurde das Flugzeug U-1203 mit Triebwerk Nr. 9401 von Thomas Binz erworben und nach Kleindöttingen (AG) transportiert. 1997 wurde es im Flight Corner bei Thomas Binz aufgestellt. Es diente allen Interessierten, die gerne mit einem Vampire über die Schweiz fliegen wollten, als Simulator. Im Jahr 2007 erfolgte der Transport des Simulators nach Dübendorf ins FLIEGER FLAB MUSEUM.
U-1204 bis U-1210	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	-	1956	1990	7	Ehemals U-1004 bis U-1010 . Neue Kennung U-1204 bis U-1210 ab 01.06.1957. Zweite Serie. Auch hier erfolgte ein Teillizenzbau, die D.H.115 wurden in der Schweiz endmontiert. Diese Mk. 55 (respektive T.55) sind bereits mit Schleudersitzen ausgerüstet. Die Flugzeuge U-1204 bis U-1230 waren mit einer Waffenausrüstung ausgestattet, welche

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						verschiedene Beladungen zuliess. Die Anlage war konserviert und wurde nur auf speziellen Anforderungen betriebsbereit gemacht. Möglich waren 2 Bomben von je 200 kg, 2 Bomben von je 400 kg, 2 Bündel mit vier 50-kg-Bomben an Zwillingsrechen, Der Vampire-Trainer konnte also dieselben Bomben mitführen, wie der D.H.100 Vampire, in der Praxis wurden jedoch nur 7 kg Übungsbomben Gips (7 kg. U. Bb. Gips) oder die 7 kg Übungsbomben Beton (7 kg. U. Bb. Beton) verwendet. Im weiteren konnten maximal acht 8 cm Flugzeug Raketen Oerlikon 49 (später auch Oerlikon 61) mit starrem Leitwerk an je zwei Doppelwerfern mitgeführt werden. Ausserdem waren die Jets mit vier 20 mm Maschinen-Kanonen Hispano Suiza HS 804 (20 mm Flz. Kan.48) von je 150 Schuss ausgerüstet. In der späteren Verwendungsphase wurden die beiden äusseren Kanonen der Schweizer D.H.115 ausgebaut.
U-1204	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	864	13.01.1956	01.01.1991	-	Ehemals U-1004 . Neue Kennung U-1204 ab 01.06.1957. Nach der Ausserdienststellung am 01.01.1991 mit 1808 Flugstunden wurde das Flugzeug am 23.03.1991 in Sion (VS) an den Franzosen G. Villa aus Marguerites (F) versteigert. Der Jet wurde am 11.07.1991 von den Piloten René Achard und Georg Gaillard von Sion auf die damalige Base aéronautique navale de Nîmes-Garons in Südfrankreich überflogen. Dort wurde der Vampire-Trainer zivil als F-AZHZ immatrikuliert.
U-1205	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	865	23.01.1956	01.01.1991	-	Ehemals U-1005 . Neue Kennung U-1205 ab 01.06.1957. Ausserdienststellung am 01.01.1991 mit 2335 Flugstunden.
U-1206	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	866	17.02.1956	01.01.1991	-	Ehemals U-1006 . Neue Kennung U-1206 ab 01.06.1957. Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) NERO-DH-17 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut. Der Jet wurde mit der Becker-Peilanlage ausgerüstet, die UHF-Antenne war auf der Bugnase gut sichtbar. Ausserdienststellung am 01.01.1991 mit 2193 Flugstunden. Am 23.03.1991 in Sion (VS) für 46'000 Franken an H. Weisskopf versteigert. Am 09.09.1991 Überflug von Sion nach Dübendorf (ZH). Am 11.09.1991 Überflug von Dübendorf via Southampton zum nord-östlich von London gelegenen Airfield North Weald (GB). Die Piloten waren Martin Escher und Ferdinand Meyer. Weitergabe an Dutch Brinkmann, San Antonio (USA), neu mit der treffenden zivilen Immatrikulation N115DH . Dieser Trainer flog im Jahr 2010 in Reno (USA) in einer weiss-blauen Lackierung.
U-1207	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	867	15.05.1956	22.09.1971	-	Ehemals U-1007 . Neue Kennung U-1207 ab 01.06.1957. Absturz am 22.09.1971 um ca. 14.40 Uhr auf den Eigergletscher anlässlich eines Trainingsfluges. Der 25-jährige Fluglehrer Lt Alfred Marti von der Fl St 1 (UeG) und der 20-jährige Pilotenanwärter Kpl Walter Holzner von der Fliegerschule 251/71 kamen ums Leben. Ursache des Unglücks war mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit ein Geschwindigkeitsverlust und fehlende Höhe zum Abfangen. Der Doppelunfall innerhalb von zwei Wochen in derselben Ausbildungsphase – der Vampire-Trainer U-1209 stürzte am 09.09.1971 ab – ist ein tragisches Einzelereignis in der Geschichte der Schweizer Luftwaffe, das für immer die Fliegerschule 251 des Jahres 1971 prägt.
U-1208	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	868	06.04.1956	01.01.1991	-	Ehemals U-1008 . Neue Kennung U-1208 ab 01.06.1957. Der 1956 gebaute Doppelsitzer wurde am 03.09.1991 als HB-RVF zivil immatrikuliert. Im Juni

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						2000 hat die HB-RVF am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine waren zu diesem Zeitpunkt das Fliegermuseum Altenrhein (SG). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Am 15.12.2004 wurde bei einem Touch-and-Go in Sion (VS) versehentlich das Fahrwerk eingefahren und der Vampire schlitterte über die Piste. Er wurde aber repariert und wieder flugtüchtig gemacht. Die Maschine gehört der A-Jet AG mit Peter Matti aus Evillard (BE) als Haupthalter (Stand 2023). 2016 nahm der Jet am Zigermeet in Mollis teil. Das Flugzeug ist im Fliegermuseum Altenrhein FMA stationiert und fliegt noch heute. Im Februar 2024 startete Ueli Leutert mit diesem D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55 in Sion (VS) wieder zu vier Flügen. Die Farnair Air Services SA in Sion gewährleistet als ein Part 145-Maintenance-Betrieb den Unterhalt der ehemaligen Vampire-Kampfjets der Schweizer Luftwaffe nach wie vor.
U-1209	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11	869	25.04.1956	09.09.1971	-	Ehemals U-1009. Neue Kennung U-1209 ab 01.06.1957. Absturz am 09.09.1971 um 11.28 Uhr kurz nach einem Durchstart beim Flugplatz Dübendorf (ZH). Der 23-jährige Fluglehrer Lt Michel Guex von der FI St 1 (UeG) absolvierte mit dem Pilotenanwärter Kpl Frédéric Frutschi von der Fliegerschule 251/71 ein Training mit engen Kurven und einem Anflug mit Landung auf Dübendorf. Ungefähr 200 Meter nach der Bodenberührung befahl der Fluglehrer den Durchstart. Unmittelbar nach dem Abheben trat am Radialverdichter-Rad des Triebwerks ein Ermüdungsbruch auf und blockierte das Triebwerk. Die Besatzung hörte einen lauten Knall und der Triebwerksschub brach augenblicklich zusammen. Das Flugzeug verlor rasch an Höhe. Die beiden Piloten schossen sich sofort mit den Schleudersitzen ab. Bei Leutnant Guex verfangen sich leider zwei Leinen des geöffneten Fallschirms im Seitensteuer rechts des Jets und der Fluglehrer wurde vom abstürzenden Vampire mitgerissen. Er verstarb an seinen beim Aufschlag erlittenen Verletzungen.
U-1210	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 11	870	26.06.1956	04.01.1991	-	Ehemals U-1010. Neue Kennung U-1210 ab 01.06.1957. Nach der Ausserdienststellung am 04.01.1991 mit 2336 Flugstunden wurde das Flugzeug am 23.03.1991 in Sion (VS) zu CHF 53'000 an Y. Duval in Soisy-sur-Seine (F) versteigert. Am 05.08.1991 wurde der Jet von den beiden Piloten Rudolf Erni und Stefan Brunner von Payerne (VD) nach dem Flughafen Rennes (F) überflogen. Dort erhielt die Maschine die zivile Immatrikulation F-AZHU.
U-1211 bis U-1230	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	-	1958	1990	20	Dritte Serie. Auch hier erfolgte ein Teillizenzbau, die D.H.115 wurden in der Schweiz endmontiert. Die Flugzeuge U-1204 bis U-1230 waren mit einer Waffenausrüstung ausgestattet, welche verschiedene Beladungen zuließ. Die Anlage war konserviert und wurde nur auf speziellen Anforderungen betriebsbereit gemacht. Möglich waren 2 Bomben von je 200 kg, 2 Bomben von je 400 kg, 2 Bündel mit vier 50-kg-Bomben an Zwillingsrecken. Der Vampire-Trainer konnte also dieselben Bomben mitführen, wie der D.H.100 Vampire, in der Praxis wurden jedoch nur 7 kg Übungsbomben Gips (7 kg. U. Bb. Gips) oder die 7 kg Übungsbomben Beton (7 kg. U. Bb. Beton) verwendet. Im weiteren konnten maximal acht 8 cm Flugzeug Raketen Oerlikon 49 (später auch Oerlikon 61) mit starrem Leitwerk an je zwei Doppelwerfern mitgeführt werden. Ausserdem waren die Jets mit vier 20 mm Maschinen-Kanonen Hispano Suiza

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						HS 804 (20 mm Flz. Kan.48) von je 150 Schuss ausgerüstet. In der späteren Verwendungsphase wurden die beiden äusseren Kanonen der Schweizer D.H.115 ausgebaut.
U-1211	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	971	10.07.1958	04.01.1991	-	Der Vampire-Trainer U-1211 wurde für Teile des speziellen Rundumfilms für die Schweizerische Landesausstellung EXPO 1964 in Lausanne (VD) mit umfangreichen Film- und Fotogeräten ausgerüstet, die in Form von Wechselsätzen in einer neuen Flugzeugnase (Bug) eingebaut und im Flug vom Steuerknüppel aus fernbedient werden konnten. Hansruedi Dubler machte dazu verschiedene Flüge mit dem für dieses EXPO-1964-Projekt modifizierten U-1211. Die Kameras wurden in der Folge noch für zahlreiche Flugaufnahmen für Filme des Armeefilmdienstes und des Schweizer Fernsehens eingesetzt. So zum Beispiel für den bekannten Film «Mit dem Vampire durch die Schweiz» mit Walter Böhm am Steuer. Nach der Ausserdienststellung wurde das Flugzeug am 23.03.1991 von einer Gruppe von Piloten und Enthusiasten von der Luftwaffe ersteigert mit der Idee, es wieder zum Fliegen zu bringen. Es blieb danach jedoch auf dem Gelände vom Flughafen Sion (VS) stehen und wartete seine Zeit ab. Schliesslich wurde der Trainer dem Museum in Payerne (VD) angeboten. Im Jahr 2000 wurde er nach Payerne transportiert und 2001 restauriert. Dieser Vampire-Trainer gehört heute (2020) zu den Exponaten im Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes» auf dem Militärflugplatz Payerne. Das im Museum ausgestellte Flugzeug U-1211 ist 1386 Stunden geflogen.
U-1212	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	972	24.10.1958	01.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer mit Herstellungsjahr 1958 wurde am 24.10.1958 von der Schweizer Luftwaffe übernommen. Er war der einzige Vampire der Schweizer Luftwaffe mit Tarnanstrich und fiktiver Radarnase. Diese Bemalung hatte er 1987 für die Dreharbeiten zum französischen TV-Film «Vista Diaboli» erhalten. Die Luftwaffe verwendete dieses Tarnschema sonst nie. Nach seiner Ausserdienststellung durch die Luftwaffe am 01.01.1991 mit 2249 Flugstunden wurde der Vampire Doppelsitzer/Trainer an der Luftwaffenversteigerung in Sion (VS) am 23.03.1991 an den Schweden Göran Swanberg versteigert. Am 24.05.1991 wurde der Jet von Pilot Christian Feuz von Dübendorf (ZH) via Kiel (D) und Norrköping (S) nach Eskilstuna (S) überflogen. Am 25.10.1991 wurde die Maschine als SE-DXT auf die NFZ-Fly AB in Eskilstuna registriert. 1993 wurde sie auf das «Team Vampire Sweden AB» in Eskilstuna überschrieben, trug beim neuen Besitzer aber noch immer das Farbkleid der Schweizer Luftwaffe. 1995 übernahm das Eskilstuna Flygmuseum den Jet und bemalte ihn 1996 in den Farben der schwedischen Luftwaffe. Im Luftfahrtmagazin SkyNews.ch vom Juni 2025 wurde die Übernahme etwas anders dargestellt: Nach der Versteigerung ging die U-1212 nach Schweden ins Västerås Flugzeugmuseum auf dem Flughafen Stockholm-Västerås, wo sie als SE-DXT registriert wurde und in den Farben der schwedischen Luftwaffe flog. Welche der beiden Schilderungen wirklich zutrifft, bleibt eine offene Frage. 2015 wurde der Vampire Trainer vom Fliegermuseum Altenrhein FMA über den FMA-Unterverein «Vampire Flying Club» gekauft, und am 14.06.2017 von einem schwedischen Piloten nach St. Gallen-Altenrhein überstellt, wo er vom Wartungsbetrieb des FMA, der Historic Flight Maintenance (HFM) von Grund auf revidiert und am 25.09.2020 als HB-RVZ in der Schweiz

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						immatrikuliert wurde. Auch im Jahr 2020 erhielt der Vampire-Trainer das Triebwerk Goblin 35B No. 8670 seines Schwesterflugzeuges HB-RVJ (ehemals U-1228). Mit der HB-RVZ wollte der FMA-Vorstand die vereinseigene HB-RVJ ergänzen, und die Möglichkeit zu Patrouillenflügen und Airshow Displays mit zwei Vampires schaffen. Allerdings überschlugen sich im Jahr 2020 die Ereignisse: Der unerwartete Abgang von Ernst Flessati, dem «Jet-Wartungspapst», aus der HFM, sowie die COVID-Pandemie, die die Mitgliederflüge einbrechen liessen, erforderten Massnahmen. Der Vorstand des FMA analysierte die Situation und musste im Sommer 2020 erkennen, dass diese und weitere Faktoren ein Ende des Jetbetriebs unausweichlich machten: Zunehmender Ersatzteilmangel, aber auch «Umweltfaktoren» wie der wachsende Widerstand gegen Jets an Airshows und fehlende Sponsoren bei solchen Aktivitäten, sowie neue, schier nicht umsetzbare BAZL Wartungsaufgaben nach dem Absturz der Junkers Ju 52/3m HB-HOT der JU-AIR vom 04.08.2018 am Piz Segnas. Aus diesem Grund kam der liebevoll restaurierte Jet HB-RVZ kein einziges Mal unter der FMA-Flagge zum Einsatz. Somit wurde der Überflug von Emmen (LU) nach Altenrhein mit Peter Jurt als Pilot am 04.10.2019 zum unbewussten Letztflug eines Vampires unter FMA-Flagge. Der FMA Vorstand beschloss, trotz des Kostenaufwands den schon im Jahr 2011 gegründeten Vampire Einsitzer HB-RVE in der statischen Ausstellung des FMA zu behalten. Für die Vampire Doppelsitzer/Trainer sah er jedoch keine Zukunft. Er beauftragte deshalb das Vorstandsmitglied Markus Rohrer, die beiden Vampire Doppelsitzer zu veräussern. Nach fast zweijährigen Vorbereitungen und weltweiten Abklärungen, wo die beiden Flugzeuge von Liebhabern weiterhin geflogen werden können, konnte am 13.08.2024 seitens Fliegermuseum Altenrhein (FMA) der Kaufvertrag für die beiden Vampire-Doppelsitzer HB-RVJ und HB-RVZ mit der Jet and Prop Heritage GmbH (Firma des benachbarten FFA-Museum) in Altenrhein unterzeichnet werden. Zusammen mit einem weiteren Ersatztriebwerk und fast dem gesamten Bestand an Ersatzteilen wechselten die beiden Flugzeuge somit einen Hangar weiter ins FFA-Museum. Am 21.11.2024 wurde die Handänderung für die HB-RVJ und HB-RVZ auch im Luftfahrzeugregister vollzogen. Die HB-RVJ ist momentan (Stand Herbst 2024) für die statische Ausstellung vorgesehen, die HB-RVZ soll – wie weitere Vampires im FFA-Museum – wieder reaktiviert werden. Am 30.04.2025 wurde das Kennzeichen HB-RVZ im Luftfahrzeugregister allerdings gelöscht. Der Jet wird amerikanisch registriert und gemäss dem Magazin SkyNews.ch vom Juni 2025 zusammen mit dem Vampire-Trainer U-1238 ab Altenrhein weiter operiert.
U-1213	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	973	07.11.1958	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) WLS-DH-94 hergestellt und 1958 in Zusammenarbeit mit de Havilland Schweiz im F+W Emmen zusammengebaut. Nach der Ausserdienststellung mit 2381 Flugstunden wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 zu CHF 41'000 an H. Wyss und J. Golay versteigert. Am 16.08.1991 erfolgte der Überflug von Sion (VS) nach Dübendorf (ZH) und am 20.08.1991 überflogen die beiden Piloten Urs Graf und Bernhard Jaggi den Jet von Dübendorf nach Cranfield (GB). Neuer Standort wurde danach Lancaster (USA), wo die Maschine als N935HW zivil immatrikuliert wurde. Später ging der nach Kanada ebenfalls in private Hände.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Im Jahr 2025 kam die ehemalige U-1213 schliesslich in Australien an. Die Ankunft der zum zweiten Mal vollständig restaurierten und flugfähigen D.H.115 in Scone, New South Wales, war ein wichtiger Impuls für die australische Warbird-Bewegung. In Scone kam der Vampire zur wachsenden Flotte historischer Flugzeuge von Paul Bennet Airshows.
U-1214	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	974 / 55092	16.12.1958	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) WLS-DH-99 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut. Nach der Ausserdienststellung mit 2001 Flugstunden und 1078 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 38'000 an Don Wood in Cranfield (GB) versteigert. Am 06.08.1991 überflogen die beiden Piloten Ulrich «Ueli» Häusermann und Bernard Jaggi den Jet von Sion nach Southampton (GB). Standort wurde Cranfield und der Vampire-Trainer erhielt die zivile Immatrikulation G-DHVV und die 43 Squadron Marks der RAF als XE-897 . Möglicherweise wegen dem Weiterbetrieb in den Farben der Royal Air Force erhielt sie auch die britische Seriennummer (c/n) 55092.
U-1215	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	975	30.12.1958	01.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) WLS-DH-103 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut. Nach der Ausserdienststellung mit 1955 Flugstunden und 883 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 32'000 an das Jet Heritages Museum (GB) versteigert. Am 28.08.1991 überflogen die beiden Piloten Ulrich «Ueli» Häusermann und Markus Just den Jet von Sion nach Bournemouth (GB), wo er die zivile Immatrikulation G-HELV und die RAF Nummer 215 sowie die Kennung XJ771 erhielt.
U-1216	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	976	20.03.1959	08.06.1990	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) WLS-DH-105 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut. Nach der Ausserdienststellung mit 2228 Flugstunden und 1124 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 08.06.1990 von den beiden Piloten Ulrich «Ueli» Häusermann und Rudolf von Gunten nach Boscombe Down (GB) überflogen. Standort wurde Bournemouth (GB), wo der Jet die zivile Immatrikulation G-BVLM und die RAF Kennung ZH593 erhielt.
U-1217	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	977	02.03.1959	04.01.1991	-	Nach der Ausserdienststellung wurde der Trainer am 23.01.1991 an das Flyhistorisk Museum in Sola, Stavanger, Norwegen versteigert, wo die D.H.115 noch heute (2024) in den Farben der Schweizer Luftwaffe in hervorragendem Zustand «dynamisch» präsentiert im Sturzflug mit der Nase nach unten in einer 2024 eröffneten neuen Halle an der Decke hängt.
U-1218	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	978	15.03.1959	01.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) WLS-DH-109 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut. Nach der Ausserdienststellung mit 2107 Flugstunden und 1106 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 28'000 an E. Cattaneo für AGN in Locarno (TI) versteigert. Am 09.07.1991 überflog der Pilot Rudolf Erni den Jet von Sion nach Locarno. Das Flugzeug wurde in Monte Tamaro (TI) auf einem Sockel aufgestellt.
U-1219	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	979	31.03.1959	01.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) WLS-DH-113 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Nach der Ausserdienststellung mit 2155 Flugstunden und 988 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 44'000 an Don Wood in Cranfield (GB) versteigert. Am 06.08.1991 überflogen die beiden Piloten Christian Feuz und Raymond Luisier den Jet von Sion nach Southampton (GB). Der Vampire-Trainer erhielt die zivile Immatriculation G-DHWW und die Kennung XG775 der Royal Navy.
U-1220	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	980	20.04.1959	04.01.1991	-	Nach der Ausserdienststellung mit 1996 Flugstunden und 1121 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 40'000 an Randall Hames in Gaffney (USA) versteigert. Am 20.08.1991 überflogen die beiden Piloten Frédéric Frutschi und Raymond Luisier den Jet von Sion nach Cranfield (GB). Dann erfolgte die Weitergabe an Gabriel Vidal aus Miami (USA) und der Vampire-Trainer erhielt die zivile Immatriculation N321RH (oder N391RH).
U-1221	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	981	21.04.1959	14.08.1990	-	Dieser Vampire-Trainer wurde am 25.08.1990 von Martin Escher und Sven Sjöling als Geschenk für die Royal Sweden Air Force von Dübendorf via Kiel nach Ljungbyhed nach Schweden überflogen. Die Maschine erhielt die zivile Kennung SE-DXV . Sie flog am 15.09.2013 zum letzten Mal. Der Vampire steht seit 2014 im Engelholms Flygmuseum (früher Swedish Air Force F10 wing) im Süden von Schweden.
U-1222	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	982	23.04.1959	31.12.1990	-	Nach der Ausserdienststellung mit 1893 Flugstunden und 1050 Landungen wurde dieser D.H.115 am 23.03.1991 in Sion (VS) an Herr Wyler / Farner versteigert, mit Triebwerk Nr. 8763 von total 1660 Betriebsstunden. Der Trainer gehört heute (2022) Jerry «Vlad» Conley und fliegt in den USA als Vampy »Too« zivil als N23105 immatrikuliert in den Farben der Royal Air Force (RAF) und der Kennung WB188 in einem hellbraun-schwarzen Tarnanstrich und einer weissen Unterseite. Auf der rechten Seite trägt die Maschine am Leitwerk das Hoheitszeichen der Royal Canadian Air Force (RCAF). Jerry Conley hat noch zwei weitere Vampire in seinem Bestand.
U-1223	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	983	19.02.1959	04.01.1991	-	Nach der Ausserdienststellung mit 2056 Flugstunden und 968 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 44'000 an Yves Duval in Rennes (F) versteigert. Am 20.08.1991 überflogen die beiden Piloten Rudolf Erni und Ferdinand Meyer den Jet von Payerne (VD) nach Rennes, wo die Maschine die zivile Immatriculation F-AZHV erhielt.
U-1224	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	984	27.04.1959	15.04.1988	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) NERO-DH-156 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut. Der Jet absolvierte am 25.04.1959 in Emmen den Erstflug. Zwei Tage später erfolgte die Abgabe an die Truppe. Am 26.06.1981 war eine Schweizer Delegation auf der Luftwaffenbasis Dijon (F) zum 40-Jahre-Jubiläum «Groupe de Chasse Alsace» zu Besuch. Der U-1224 (VX964 und NL-D an der Nase) mit Pilot Major Christophe «Pilo» Keckeis und der D.H.100 Vampire J-1155 (VV730 und NL-Z an der Nase) wurden als authentischer Sonderanstrich speziell für diesen Anlass temporär mit den Hoheitszeichen und der Malerei der Armée de l'Air (AA) versehen, samt Alsace-Staffelabzeichen an der Bugradklappe, und sie erhielten die hier in Klammern erwähnten französischen taktischen Kennungen. Eben genau so, wie die Vampire von 1949 bis 1953 bei den Escadrilles der Groupe de Chasse Alsace im Einsatz standen. Die beiden Vampire wurden im französischen Luftraum von einer Mirage IIIIE der escadron de chasse 3/2 eskortiert. Die U-1224 / VX964 flog dabei von Sion (VS) nach Dijon.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 15.04.1988 erfolgte nach 2022 Flugstunden und 748 Landungen die Ausserdienststellung. Letzter Flug von Emmen (LU) nach Dübendorf (ZH) für das FLIEGER FLAB MUSEUM. Da das eingebaute Goblin-Triebwerk erst 36 Betriebsstunden aufwies, wurde es gegen ein anderes ausgewechselt. Es war das siebzehnte Triebwerk, das in die U-1224 eingebaut wurde. Dieser Vampire-Trainer gehört noch heute (2018) zu den Exponaten im Dübendorfer Fliegermuseum.
U-1225	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	985	29.04.1959	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer fliegt seit einigen Jahren in Neuseeland. Er wurde am 23.03.1991 in Sion (VS) versteigert. Die Eintragung ins schweizerische Luftfahrzeugregister als HB-RVM erfolgte am 30.06.1992 und die Löschung am 17.09.1996. Am 26.08.1997 wurde der Jet in Neuseeland registriert. Die Maschine trägt heute (2010) die Farben der No. 75 Squadron der RNZAF und die fiktive militärische Registration NZ5712 . Neuseeland verwendete zwischen 1952 und 1972 elf Vampire-Trainer mit den Kennungen NZ5701 bis NZ5711 . Möglicherweise war die Maschine auch einmal als ZK-RVM zivil Immatriculiert.
U-1226	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	986	14.05.1959	04.01.1991	-	Nach der Ausserdienststellung mit 1843 Flugstunden und 859 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 27'000 an W. Mc Duffy, Jordan, in Thonnes (F) versteigert. Weitergabe nach Florence (USA), wo die Maschine die zivile Immatriculation N593RH erhalten hatte.
U-1227	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	987	25.05.1959	04.01.1991	-	Nach der Ausserdienststellung mit 2097 Flugstunden und 989 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 27'000 an J.P. Barbier versteigert. Am 11.07.1991 überflogen die beiden Piloten Georg Gaillard und René Achard den Jet von Sion auf den auch militärisch genutzten Flughafen Nîmes-Garons in Frankreich, auch bekannt als Regionalflyghafen Nîmes-Alès-Camargue-Cévennes. Der Militärjet gehört heute (2021) zu den Exponaten im Freigelände des Musée Aéronautique d'Orange (F).
U-1228	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	988	27.05.1959	04.01.1991	-	Nach seiner Ausserdienststellung durch die Luftwaffe im Januar 1991 mit 2171 Flugstunden wurde der 1959 gebaute Vampire Doppelsitzer/Trainer an einer Auktion der Luftwaffe auf dem Flugplatz Sion (VS) am 23.03.1991 für CHF 41'000 an W. Guyer veräussert. Am 27.08.1991 wurde der Jet von Pilot Ulrich «Ueli» Häusermann zuerst nach Dübendorf (ZH) und drei Tage später, am 30.08.1991 nach Altenrhein (SG) überflogen und erhielt am 29.10.1991 die zivile Registrierung HB-RVJ . Im November 1991 gehörte der Jet (gemäss Hans Prisi) offenbar einer Firma Custox AG Altenrhein. Das Flugzeug wurde mit einem dunklen Tarnanstrich versehen. Nach der Gründung des Fliegermuseums Altenrhein (FMA) im Jahr 1994 wurde das Flugzeug in den Bestand des FMA eingebracht. Das Fliegermuseum setzte den Vampire Trainer bis 2019 für Airshow-Auftritte und Mitgliederflüge ein. Eigentümer und Halter war der FMA-Unterverein «De Havilland Flying Group», mit Hans Peter Reusser aus Spiez als Haupthalter. Die Freude am HB-RVJ wurde im Sommer 2019 getrübt, als ein Defekt an der Treibstoffanzeige Piloten und Mechanikern zunehmend Sorgen bereitete. Anschliessend an den letzten Flug der Saison wurde das Flugzeug durch die Historic Flight Maintenance (HFM), dem haus-eigenen Wartungsbetrieb des Fliegermuseums Altenrhein, langzeitkonserviert. Der Vampire-Trainer stand in der Folge im Static Display des Fliegermuseums Altenrhein FMA. Sein Triebwerk erhielt das Schwesterflugzeug HB-RVZ (ehemals U-1212).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Dann überschlugen sich im Jahr 2020 die Ereignisse: Der unerwartete Abgang von Ernst Flessati, dem «Jet-Wartungspapst», aus der HFM, sowie die COVID Pandemie, die die Mitgliederflüge einbrechen liessen, erforderten Massnahmen. Der Vorstand des FMA analysierte die Situation und musste erkennen, dass diese und weitere Faktoren ein Ende des Jetbetriebs unausweichlich machten: Zunehmender Ersatzteilmangel, aber auch «Umweltfaktoren» wie der wachsende Widerstand gegen Jets an Airshows und fehlende Sponsoren bei solchen Aktivitäten, sowie neue, schier nicht umsetzbare BAZL Wartungsaufgaben nach dem Absturz der Junkers Ju 52/3m HB-HOT der JU-AIR vom 04.08.2018 am Piz Segnas. Unbeabsichtigt war so der Überstell-Flug durch FMA-Pilot Peter Jurt von Emmen nach St. Gallen-Altenrhein am 04.10.2019 zum letzten Flug der HB-RVJ geworden. Der FMA Vorstand beschloss, trotz des Kostenaufwands den schon im Jahr 2011 gegroundeten Vampire Einsitzer HB-RVE in der statischen Ausstellung des FMA zu behalten. Für die Vampire Doppelsitzer/Trainer sah er jedoch keine Zukunft. Er beauftragte deshalb das Vorstandsmitglied Markus Rohrer, die beiden Vampire Doppelsitzer zu veräussern. Nach fast zweijährigen Vorbereitungen und weltweiten Abklärungen, wo die beiden Flugzeuge von Liebhabern weiterhin geflogen werden können, konnte am 13.08.2024 seitens Fliegermuseum Altenrhein (FMA) der Kaufvertrag für die beiden Vampire-Doppelsitzer HB-RVJ und HB-RVZ mit der Jet and Prop Heritage GmbH (Firma des benachbarten FFA-Museum) in Altenrhein unterzeichnet werden. Zusammen mit einem weiteren Ersatztriebwerk und fast dem gesamten Bestand an Ersatzteilen wechselten die beiden Flugzeuge somit einen Hangar weiter ins FFA-Museum. Am 21.11.2024 wurde die Handänderung für die HB-RVJ und HB-RVZ auch im Luftfahrzeugregister vollzogen. Die HB-RVJ ist momentan (Stand Herbst 2024) für die statische Ausstellung vorgesehen, die HB-RVZ sollte – wie weitere Vampires im FFA-Museum – wieder reaktiviert werden. Doch am 30.04.2025 wurde die HB-RVZ im Luftfahrzeugregister gelöscht.
U-1229	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	989	15.06.1959	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.55 mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) WLS-DH-121 hergestellt und im F+W Emmen zusammengebaut. Nach der Ausserdienststellung mit 2028 Flugstunden und 1089 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 36'000 an H. Decamps versteigert. Am 03.09.1991 erfolgte mit den beiden Piloten Rudolf Erni und Pius Schürch für J. Carton der Überflug von Emmen (LU) nach Cannes-Mandelieu (F). In Frankreich erhielt der Jet die zivile Immatrikulation F-AZGU.
U-1230	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	990	19.06.1959	04.01.1991	-	Nach der Ausserdienststellung mit 2045 Flugstunden und 913 Landungen wurde der Vampire-Trainer am 23.01.1991 in Sion (VS) zu CHF 46'000 an Don Wood in Andover (GB) versteigert. Am 07.08.1991 überflogen die beiden Piloten Urs Graf und Peter Häfliger den Jet von Dübendorf (ZH) nach Southampton (GB). Die Eintragung ins britische Luftfahrzeugregister erfolgte am 05.09.1991 als G-DHZZ und flog mit den 56 Squadron Marks der Royal Air Force als WZ589. Nach der Löschung am 19.04.2007 wurde der Vampire-Trainer seit dem 23.04.2007 als LN-DHZ in Norwegen registriert. Sie fliegt noch heute (2023) bei der «Norwegian Air Force Historical Squadron» in den Markierungen der norwegischen Luftwaffe und hat wieder die

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						runde Nase. Zum Jubiläum «100 Jahre Royal Air Force» trug sie am RIAT im britischen Fairford vom 13.-15.07.2018 allerdings RAF-Farben und die Kennung WZ447 (LN-DHZ) war noch diskret unterhalb vom Seitenruder erkennbar). Und an der Turku Airshow vom 17./18.06.2023 in Finnland trug der Jet die Bemalung der ersten Vampire T.55 der finnischen Luftwaffe. Die originale als VT-1 registrierte Maschine wurde 1964 verschrottet.
U-1231 bis U-1239	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	-	1967	1990	9	Im Sommer 1967 bot sich eine letzte Gelegenheit, als vierte Serie neun Occasionsflugzeuge der Version T.11 von de Havilland aus ehemaligen RAF-Beständen zu erwerben. De Havilland übernahm den Strassentransport der Maschinen von Chester, England, nach Altenrhein (SG), wo die dortigen Flug- und Fahrzeugwerke die Grundüberholungsarbeiten ausführten und die Anpassungen zur Mk. 55 (T.55) vornahmen. Diese neun Flugzeuge wurden nicht mehr mit Kanonen ausgerüstet. Mit der Übernahme dieser vierten und letzten Serie hatte die Fliegertruppe insgesamt 39 D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55 in ihrem Bestand. Bei den hier für diese neun D.H.115 eingetragenen Werknummern (c/n) handelt es sich gemäss einer 2024 von Christoph Kugler getätigten Recherche um solche aus einem von ihm aufgefundenen Dokument von «Air-Britain», einer traditionell mit dem Untertitel «The International Association of Aviation Enthusiasts» im Juli 1948 gegründeten Aviatiker-Organisation. Seit 2015 ist sie als britische gemeinnützige Stiftung und Buchverlag konstituiert. Air-Britain unterscheidet zwischen Build No, Fuselage No und c/n. Letzteres steht für Construction Number als Werknummer.
U-1231	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15388	08.07.1969	17.05.1984	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.11 für die Royal Air Force gebaut und flog als XD608 . Am 17.05.1984 erfolgte nach 1652 Flugstunden und 449 Landungen die Ausserdienststellung. Das Flugzeug wurde liquidiert. Das Instrumententableau befindet sich heute im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
U-1232	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15655	27.05.1969	22.05.1984	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.11 für die Royal Air Force gebaut und flog als XH301 . Am 22.05.1984 erfolgte nach 1772 Flugstunden und 357 Landungen die Ausserdienststellung. Das Flugzeug wurde liquidiert. Ein Heckteil wurde bei der Firma Modellbau Inäbnit im Galligässchen in Aarburg (AG) als Blickfang vor dem Laden aufgestellt.
U-1233	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15793	30.10.1968	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.11 und mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) DH-37 für die Royal Air Force gebaut und flog als XK636. Am 04.01.1991 erfolgte nach 1134 Flugstunden und 837 Landungen die Ausserdienststellung. Am 23.03.1991 wurde der Jet in Sion (VS) zu CHF 39'000 an Kurt Fasnacht, Bern versteigert. Am 09.04.1992 wurde die Maschine zivil als HB-RVK im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und dort am 11.04.2001 wieder gelöscht. Im Juli 2001 erfolgte die Weitergabe ins Ausland an Jean Pierre Dutriaux in Champigny. Der Vampire-Trainer war in Melun-Villaroche stationiert. Nach einem Flug nach dem im Westen Frankreichs gelegenen Angers-Marcé verunglückte das als F-AZKF immatrikulierte Flugzeug am 27.08.2006 bei einer Bauchlandung nahe Corcé. Die Maschine wurde schwer beschädigt und der Pilot so schwer verletzt, dass er im Spital seinen Verletzungen erlag.
U-1234	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15682	18.02.1968	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.11 und mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) DHP 48913 für die Royal Air Force gebaut und flog mit den Squadron Marks als XH308 .

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 04.01.1991 erfolgte nach 1203 Flugstunden und 1258 Landungen die Ausserdienststellung. Am 23.03.1991 wurde der Jet in Sion (VS) zu CHF 30'000 an H. Weisskopf versteigert und am 23.09.1991 erfolgte der Überflug von Sion nach Dübendorf (ZH). Einen Monat später, am 20.10.1991 haben die beiden Piloten Ulrich «Ueli» Häusermann und Roland Sidler den Vampire-Trainer via Southampton nach North Weald (GB) überflogen. Neue Zivilimmatrikulation G-DHAV . 1996 bekam der Vampire-Trainer wieder Squadron Marks der Royal Air Force als XE 920 . Am 02.06.2001 hatte die Maschine einen Flugunfall.
U-1235	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15386	31.03.1969	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde 1953 als T.11 und mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) DHP 44352 für die Royal Air Force gebaut und flog als XD594 . Am 23.03.1991 wurde der Jet-Trainer in Sion versteigert und wurde bereits am 09.09.1991 zivil als HB-RVI immatrikuliert worden. Ursprünglich in Altenrhein stationiert, wechselte er am 12.01.2005 nach Sion. Eigentümer und Halter war die Air Vampires AG, Tuggen. Am 31.01.2011 wurde der HB-RVI aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht.
U-1236	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15149	10.06.1969	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.11 und mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) DHP 40303 für die Royal Air Force gebaut und flog mit den Squadron Marks als WZ570 . Am 04.01.1991 erfolgte nach 1178 Flugstunden und 1094 Landungen die Ausserdienststellung. Am 23.03.1991 wurde der Jet in Sion (VS) zu CHF 36'000 an Leif Jaräker Flyhistoric in Västerås, Schweden versteigert. Am 14.05.1991 erfolgte der Überflug von Sion nach Dübendorf (ZH) und zehn Tage später, am 24.05.1991 überflogen die beiden Piloten Martin Escher und R. Salzborn die Maschine via Kiel nach Hässlö. In Schweden erhielt der Vampire-Trainer die zivile Immatrikulation SE-DXX .
U-1237	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15027	13.06.1969	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde als T.11 (nach britischen Quellen als T.55) und der Rumpf-Nummer (Fuselage No) (D)HP 22277 für die Royal Air Force hergestellt und flog als XJ773 . Wie es scheint, wurde dieser Vampire-Trainer aber vor allem für die norwegische Luftwaffe gebaut und dort mit taktischen Code PX-M betrieben. Am 04.01.1991 erfolgte nach 1040 Flugstunden und 821 Landungen die Ausserdienststellung. Am 23.03.1991 wurde der Jet in Sion (VS) zu CHF 43'000 an B. Kogels in Charleroi (B) versteigert. Am 29.08.1991 überflogen die beiden Piloten Frédéric Frutschi und Urs Graf den Jet von Payerne (VD) nach Gosselies in Belgien.
U-1238	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15264	11.08.1969	04.01.1991	-	Dieser Vampire-Trainer wurde 1958 als T.11 und der Rumpf-Nummer (Fuselage No) DHP 40279 für die Royal Air Force gebaut und flog als XD440 . 1967 kaufte ihn die Schweizer Luftwaffe und liess ihn im Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) in Emmen überholen. Am 11.08.1969 ging er als U-1238 in Dienst. Am 04.01.1991 erfolgte nach 1001 Flugstunden und 956 Landungen die Ausserdienststellung. An der Versteigerung vom 23.03.1991 in Sion (VS) erwarb der Schwede G. Swanberg den «Vämpi-Trainer» für 36'000 Franken mit Triebwerk Nr. 8532 von total 1888 Betriebsstunden. Am 24.05.1991 wurde der U-1238 von Pilot Konrad Kaiser von Dübendorf via Kiel nach Eskilstuna in Schweden überflogen. Dort ging der Jet an B. Löwgren. Anschliessend wurde der Vampire-Trainer als SE-DXU zivil registriert. In den Farben der schwedischen Luftwaffe und der eigenen Typenbezeichnung SK-28 C begeisterte er 29 Jahre an diversen Airshows.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Der Trainer wurde von der Swedish Air Force Historic Flight operiert und gehörte dem Eskilstuna Flygmuseum, bis er 2020 zum Verkauf ausgeschrieben wurde. Gekauft hat ihn das private FFA Museum der Gebrüder Vonier in Altenrhein (SG). Der D.H.115 wurde am 08.09.2020 von Ueli Leutert von Schweden via Deutschland in die Schweiz nach Altenrhein geflogen, wo das Flugzeug kurz vor 14 Uhr am Bodensee eintraf und am 28.09.2020 deregistriert wurde. Der Jet steht seither im FFA Museum und gehört der Jet and Prop Heritage GmbH (Firma des FFA Museums). Ein im SkyNews.ch vom Juni 2024 publiziertes Foto zeigt diese D.H.115 U-1238 mit einer eigenwilligen «Wespen-Vämpi»-Bemalung von Bernd Luz und die Maschine wurde mit der beim Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL nicht eingetragenen Registration HB-RRR bemalt.
U-1239	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk. 55	15467	17.11.1969	04.01.1991	-	Gebaut anfangs der 1950er-Jahre als T.11 flog die Maschine mit der Rumpf-Nummer (Fuselage No) DH-13 als XD544 bei der Royal Air Force für die Flying Training School in Oakington (GB). Am 17.11.1969 wurde sie den Schweizer Fliegertruppen verkauft und in Sion (VS) stationiert. Am 23.03.1991 wurde die Maschine an einer Auktion in Sion an den neuen privaten Besitzer T. Kúpfer für CHF 44'000 verkauft und dann in Bex eingelagert. Die Zelle verzeichnete 1000 Flugstunden, das Gobelin-Triebwerk 1575 Stunden. Im September 2021 wurde der Doppelsitzer im zerlegten Zustand vom Flugplatz Bex ins FFA Museum nach Altenrhein in den Unterhaltsbetrieb Jet & Prop Heritage GmbH transportiert. Dort werden sich die Mechaniker ans anspruchsvolle Projekt mit dem Namen «De Havilland Vampire Heritage Group» machen und den U-1239 wieder in die Luft bringen. Bis dann will Alex, ein Teenager aus North Carolina (USA), der den Jet von seinem Vater Oliver geschenkt bekommen hat, die Umschulung und Einweisung auf den ehemaligen Stolz der Fliegertruppen abgeschlossen haben. Zwei Reserve-Triebwerke gehören zum mitgelieferten Zubehör dieser Maschine.
U-1251 bis U-1270	British Aerospace Hawk Mk. 66	-	31.01.1990	13.12.2002	20	Am 20.10.1987 wurde in Bern der Vertrag zur Lieferung der 20 Jet-Trainingsflugzeuge unterzeichnet. Für die Pilotenausbildung waren die 1990 als Ersatz für die ausscheidenden Vampire Ein- und Doppelsitzer beschafften Hawks eine gewaltige Steigerung. Am 31.01.1990 übernahm die Fliegertruppe in Emmen (LU) das erste Flugzeug von der GRD und flog es nach Sion (VS). Am gleichen Tag wird in Emmen der erste in der Schweiz montierte Hawk vorgeführt. Die Maschinen kamen ab 1990 in den Einsatz. Bereits am 13.12.2002 mussten die direkt Betroffenen, früher als geplant, wieder offiziell Abschied nehmen von diesem bewährten Schuljet. Auf Ende 2002 wurde die ganze Flotte ausgemustert. Die Hawk-Flotte war während insgesamt 19'570 Stunden in der Luft. Alle 19 noch vorhandenen Maschinen waren in bestem Zustand, und entsprechend gut waren die Verkaufschancen. Am 02.07.2007 gab die armasuisse bekannt, dass sich das finnische Verteidigungsministerium im Juni 2007 entschieden hat, 18 Stück und somit die gesamte zum Verkauf stehende Hawk-Flotte Mk. 66 der Schweizer Armee zu übernehmen. Bereits ab August 2007 wurden die Maschinen auf der Strasse nach Finnland transportiert, der letzte Hawk

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						traf schliesslich im August 2008 in Finnland ein. Sie wurden vorerst eingelagert. Die Inbetriebnahme erfolgte nach dem Modifikationsprogramm der Cockpits und Angleichungen an die Mk. 51A zwischen November 2011 und März 2014. Die originale rot-weisse Schweizer Bemalung sowie diverse Beschriftungen auf den Hawks aus der Schweizer Einsatzzeit wurden jedoch belassen. Die finnische Luftwaffe besass schon seit Dezember 1980 insgesamt 50 Hawk Mk. 51 und ab Oktober 1993 zusätzlich sieben Mk. 51A. Alle drei Hawk-Versionen sind in Finnland bis heute in noch 32 Exemplaren (Stand 2021) im Einsatz und man plant, die Maschinen bis in die späten 2030er-Jahre zu nutzen.
U-1251	British Aerospace Hawk Mk. 66	SW001	31.01.1990	31.12.2002	-	Der erste Schweizer «Habicht» absolvierte seinen Erstflug am 07.04.1989 vom BAe-Werkflugplatz Dunsfold in Surrey in England aus, mit BAe-Pilot Paul Hopkins am Steuerknüppel. Am 08.11.1989 wurde dieser «Ur-Hawk» von Dunsfold aus durch die GR-Testpiloten Fred Brennwald und Thomas Schwarz in 102 Minuten nach Emmen überflogen. Der «Five One» (51) war zu diesem Zeitpunkt noch weiss lackiert und ohne die typische Bemalung in unseren Nationalfarben versehen. Der Hawk U-1251 war bei der Ausserdienststellung mit 1376 Std. der Leader mit am meisten Flugstunden. Er gehört heute (2023) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
U-1256	British Aerospace Hawk Mk. 66	SW006	19.06.1990	15.10.1990	-	Einziger tödlicher Unfall mit dem Hawk: Am 15.10.1990 stürzte Oberleutnant Michel Moor bei einer Umkehrkurve anlässlich einer Übung «Tiefflug im Gebirge» über dem Aletschgletscher am Osthang des Nesthorn (VS) ab.
U-1258	British Aerospace Hawk Mk. 66	SW008	16.08.1990	31.12.2002	-	Dieser Hawk hatte mit 687 Std. bis zur Ausserdienststellung am wenigsten Flugstunden der ganzen Flotte absolviert.
U-1261	British Aerospace Hawk Mk. 66	SW011	12.10.1990	31.12.2002	-	Nach dem Verkauf an Finnland war die U-1261 der einzige Ex-Schweizer Hawk Mk. 66, der noch vor dem Modifikationsprogramm der Cockpits bei der finnischen Luftwaffe geflogen ist. Noch mit der ehemaligen Schweizer Kennung – lediglich das blau-weisse finnische Hoheitszeichen wurde am Seitenruder angebracht – flog der U-1261 erstmals am 30.09.2009. Bis am 17.06.2010 wurden insgesamt 13 Flüge mit dem U-1261 durchgeführt, um die Flugcharakteristiken der Mk. 66 mit jenen der Mk. 51 zu vergleichen und allfällige Unterschiede zu ermitteln.
U-1262	British Aerospace Hawk Mk. 66	SW012	12.11.1990	31.12.2002	-	Bei der finnischen Luftwaffe erhielt dieser Hawk die Kennung HW-369 . Er ging am 13.11.2013 bei einer Kollision mit der HW-372 (ex U-1265) nach kurzer Einsatzzeit verloren.
U-1265	British Aerospace Hawk Mk. 66	SW015	25.09.1991	31.12.2002	-	Bei der finnischen Luftwaffe erhielt dieser Hawk die Kennung HW-372 . Er ging am 13.11.2013 bei einer Kollision mit der HW-369 (ex U-1262) nach kurzer Einsatzzeit verloren.
U-1271	British Aerospace Hawk Mk. 51		-	-	-	U-1271 ist eine fiktive Kennung, es gab sie nicht bei der Schweizer Luftwaffe. Bei diesem Flugzeug handelt es sich um einen Hawk Mk. 51 mit der Kennung HW-310, der ursprünglich bei der finnischen Luftwaffe als Trainingsflugzeug im Einsatz war. Es war in den typischen Tarnfarben bemalt, die in Finnland seit den 1970er Jahren verwendet wurden. In den 1990er Jahren wurde der Hawk ganz in Grau umlackiert. Der HW-310 gehörte zu der Serie von Hawks, die zwischen 1980 und 1985 von der Valmet Aviation Industries zusammengebaut wurden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Diese Maschine absolvierte ihren Erstflug am 07.12.1981 und wurde vom Lapland Air Command, der Air Force Academy und dem Satakunta Air Command eingesetzt. Der HW-310 sammelte insgesamt 5.015 Flugstunden. Im Jahr 2009 wurde der Hawk aus dem Dienst genommen und eingelagert, bis die Maschine schliesslich im Jahr 2018 vom finnischen Staat dem Museum «Clin d'Ailes» geschenkt wurde. Der Hawk wurde per Lastwagen in die Schweiz transportiert, in Schweizer Farben und Kokarden umlackiert und mit einer fiktiven Kennung U-1271 versehen. Die Maschine soll so einen Hawk Mk. 66 darstellen. Dieser Hawk gehört auch heute (2021) noch zu den Exponaten im Musée de l'Aviation Militaire de Payerne «Clin d'Ailes» auf dem Militärflugplatz Payerne (VD).
U-1301	De Havilland D.H.113 NF Mk. 10	-	-	-	-	→ J-1301
U-2001 bis U-2004	Dassault Mirage IIIBS	-	1964	2003	4	Die zwei ersten Maschinen von diesen als Schulungsflugzeuge beschafften Doppelsitzern gelangten 1964 zur Truppe. Die FF Trp führte 1964 für die Pilotenumschulung, in erster Linie für die Blindflugschulung und für die Einweisung der Piloten in den Flug mit Überschallgeschwindigkeit diese zwei Mirage IIIBS ein. Das Kürzel «BS» steht für Biplace Suisse. Die Mirage IIIBS erhielt in der Schweiz am Funk den Ruf- respektive Codenamen «EMIR» (E für Exercise und MIR für Mirage). Im Gegensatz zu den Einsitzern waren die Zweisitzer nicht mit Radar ausgestattet. Ihre Bewaffnung bestand aus zwei 30-mm-Kanonen, zwei Infrarot-Luft-Luft-Raketen (SIWA, AIM-9 Sidewinder) und Täuschkörpern (Chaffs und Flares).
U-2001	Dassault Mirage IIIBS		02.04.1964	15.11.2001	-	Die erste an die Schweiz gelieferte Mirage III war diese IIIBS. Sie absolvierte am 28.10.1963 ihren Erstflug und traf am 02.04.1964 in Emmen ein. Das Flugzeug wurde 1990 im Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) einer weitgehenden Modernisierung und Kampfwertsteigerung (KAWEST) unterzogen und unter anderem mit Canards, Nose-Strakes und einer neuen Cockpithaube ausgerüstet. Da der Doppelsitzer danach mit AIM-9 Sidewinder-Lenk Waffen bestückt werden konnte, erhielt er auch die neue Kennung J-2001 (weitere Infos siehe dort). Am 15.11.2001 fand der letzte Flug des Jets statt.
U-2002	Dassault Mirage IIIBS		01.06.1964	03.04.1969	-	Das Flugzeug absolvierte am 05.11.1963 seinen Erstflug. Der Jet stürzte nach 536 Flugstunden am 03.04.1969 während des Anflugs auf den Militärflugplatz Buochs (NW) wegen einem Defekt der Treibstoffanlage und in der Folge eines Leistungsabfalls des Triebwerks in den Vierwaldstättersee. Der Pilot verlor bei diesem Unfall sein Leben. Der zerbrochene Doppelsitzer wurde mit grossem Aufwand geborgen. Die nun latent stark eingeschränkte Ausbildung der Piloten führte 1969 zu einer Nachbeschaffung einer Maschine, der U-2003.
U-2003	Dassault Mirage IIIBS		21.11.1969	24.03.1977	-	Dieser in Frankreich gebaute Doppelsitzer gelangte Ende 1969 als Ersatz für die verunfallte Mirage IIIBS U-2002 zur Truppe. Die U-2003 wurde jedoch beim Zusammenstoss mit dem Einsitzer Mirage IIS J-2310 am 24.03.1977 beim Auflösen eines Verbandsfluges über dem Militärflugplatz Payerne ebenfalls zerstört. Der Jet absolvierte nur 379 Flugstunden.
U-2004	Dassault Mirage IIIBS		10.04.1972	12.11.2002	-	Im Frühjahr 1972 an die Truppe ausgeliefert. Die Maschine wurde 1971 aus bei Avions Marcel Dassault und dem F+W Emmen noch vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut. Sie wurde nach dem Unfall der U-2002 nachträglich beschafft um den Engpass an Mirage III

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Doppelsitzer-Schulungsflugzeugen zu kompensieren, weil nur zwei Schulflugzeuge für die laufenden Umschulungen und die immer häufiger anfallenden Pilotencheckflüge nicht mehr ausreichten. Diese Mirage wurde 1990 im Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) einer weitgehenden Modernisierung und Kampfwertsteigerung (KAWEST) unterzogen und unter anderem mit Canards, Nose-Strakes und einer neuen Cockpithaube ausgerüstet. Da der Doppelsitzer danach mit AIM-9 Sidewinder-Lenk Waffen bestückt werden konnte, erhielt er auch die neue Kennung J-2004 (weitere Infos siehe dort).
V-10	Hiller UH-12B	-	-	-	-	→ KAB-201
V-11 und V-12	Hiller UH-12B	-	1952	1962	2	Anlässlich der Herbstmanöver des 2. Armeekorps im Oktober 1951 wurde zu Versuchszwecken der Hiller UH-12A HB-XAA der Luzerner Firma Air-Import A.-G. samt Fluglehrer und Mechaniker gechartert. Der Typ basiert auf dem inzwischen verbesserten, bereits 1946 entwickelten leichten Helikopter Hiller 360. Das Unternehmen wurde am 01.05.1948 von Herrn und Frau Chappuis aus Meggen (LU) gegründet und war somit die erste Helikoptergesellschaft in der Schweiz. Die Air-Import A.-G. war damals der offizielle Importeur für Hiller, Sikorsky und SNCASO Helikopter. Der Heli-Einsatz fand bei diesen Manövern grossen Anklang. Im folgenden März 1952 erfolgte bei den Frühjahrsmanövern ein zweiter Einsatz, wobei das Hauptgewicht bei der Kampffeld- und Artilleriebeobachtung sowie der Einsatzleitung von Kampfflugzeugen aus der Luft lag. Durch die daraus gewonnenen Erfahrungen wurde die neue Organisation KAB (Kampffeld- und Artilleriebeobachtung) geschaffen. Damit war der Weg frei für die Beschaffung bei einer Privatfirma in den USA von zwei fabrikneuen Hiller UH-1B, die im Herbst 1952 abgeliefert wurden und die ursprünglichen Kennung KAB-201 und KAB-202 erhielten. Für die weitere Luft-Unterstützung wurden als Flächenflugzeuge ab 1952 zwei Piper PA-18-125 Super Cub eingesetzt. 1956 wurde zusätzlich eine UH-1B (KAB-203) als Occasion in der Schweiz angekauft. Im Herbst 1952 flog der erste Hiller UH-12B bei der Fliegertruppe. Die Abkürzung UH steht für United Helicopters, die militärische Bezeichnung lautete H-23 Raven (Rabe). Die erste Helikopterschulung erfolgte im Dezember 1952 in Emmen. Oblt Fritz Kolb erläuterte den ersten vier Helipiloten-Anwärtern die notwendigen theoretischen Kenntnisse. Die Helikopter hatten ein Triebwerk vom Typ Franklin 6 V4-200-C 33 von 200 PS (147 kW). In anderen Quellen wird gelegentlich ein UH-12B mit der Kennung V-10 aufgelistet. Dabei handelt es sich jedoch um die am 13.01.1954 mit Totalschaden verunglückte KAB-201. Und das V-Präfix wurde erst 1958 eingeführt, die beiden verbliebenen UH-12B erhielten in der Folge am 01.09.1959 die neuen Kennungen V-11 und V-12.
V-11	Hiller UH-12B	387	29.11.1952	31.12.1962	-	1952 bis 01.09.1959 KAB-202 , danach bis 31.12.1962 V-11 . Am 31.12.1962 infolge Totalrevisionsfähigkeit aus dem Betrieb gezogen und 1963 der Sprayfirma Meravo in Deutschland als Ersatzteilsponder verkauft. Damit fand die erste schweizerische Helikopterära, bei welcher viele technische Schwierigkeiten zu meistern waren, ihren Abschluss.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						1983 erhielt das FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) im Austausch gegen den Pylatus P-2/05 U-105 den aus Beständen der französischen Armée de l'Air stammenden UH-12 mit der Registration D-HAHE , der in Alpnach restauriert und als KAB-202 neu bemalt wurde.
V-12	Hiller UH-12B	587	06.02.1956	03.08.1960	-	Als Ersatz für die verunfallte KAB-201 im Februar 1956 der Firma Bührle & Cie. als Occasionshelikopter (zivil als HB-XAC immatrikuliert) abgekauft. Sie flog vom 08.02.1956 bis 01.09.1959 als KAB-203 und vom 01.09.1959 bis 03.08.1960 als V-12 . Dieser Helikopter hatte am 02.08.1960 in Dübendorf (ZH) beim Autorotationstraining einen Landeunfall, bei dem Adj Uof Gottfried Amsler (FI) Instr Uof und Oblt Wellauer (FI Sch) DMP ZFK verletzt wurden. Der Heli ging dabei in Brüche und wurde liquidiert.
V-21 bis V-24	Sud Aviation S.O. 1221 S Djinn	-	1958	1963	4	Am 15.02.1957 beschloss das Parlament die Beschaffung von Helikoptern in Frankreich. Mit der Bestellung und Ablieferung der ersten 10 Sud Aviation Alouette II 1958 war auch die Beschaffung von vier zweiplätzigigen Djinn verknüpft. Die ersten drei Exemplare mit der Kennung V-21 bis V-23 kamen im Frühjahr 1958 zur Luftwaffe. Diese Helikopter waren speziell für das Autorotationstraining für die Piloten der Alouette II vorgesehen. Der Djinn war als erster «Düsenhelikopter» in einer grösseren Stückzahl hergestellt worden. Seine Besonderheit liegt im Triebwerk. Der Rotorkopf ist so ausgebildet, dass er von der Druckluft eines Turboméca Triebwerks angetrieben wird. Der Gasgenerator komprimiert die Luft, die anschliessend durch die hohlen Rotorblätter in die an den Rotorblattspitzen gelegenen Düsen gepresst wird und dadurch den Rotor in Bewegung setzt. Der Djinn war ein Sorgenkind der Schweizer Heli-Flotte. Die speziellen Rotorblätter waren äusserst störanfällig. Die Helis befanden sich mehr in der Werkstatt als in der Luft. Sud Aviation kaufte die drei Djinn zurück und rüstete sie für den zivilen Flugbetrieb um. Die Entwicklung des kalten Blattspitzenantriebs begann 1945 bei der Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Sud-Ouest (SNCASO, kurz Sud-Ouest, S.O.) mit zwei einsitzigen Versuchsträgern S.O. 1220. Nachdem die Wirksamkeit dieses aussergewöhnlichen Antriebs belegt war, baute SNCASO (heute Airbus Helicopter) fünf zweisitzige Prototypen S.O. 1221.
V-21	Sud Aviation S.O. 1221 S Djinn	FR-76/1026	04.03.1958	02.09.1958	-	Dieser Djinn wurde am 02.09.1958 um 10.19 Uhr in Andermatt (UR) bei einer Kollision mit einem Drahtseil zerstört. Der Pilot Adj Uof Hans Baumann vom Ueberwachungsgeschwader (UeG) kam ums Leben. Dies war der erste tödlich verlaufende Absturz eines Helikopters in der Schweizer Armee. Im Oktober 1959 wurde der Verlust mit dem V-24 ersetzt.
V-22	Sud Aviation S.O. 1221 S Djinn	FR-79/1029	01.04.1958	1963	-	Verkauf an Sud Aviation.
V-23	Sud Aviation S.O. 1221 S Djinn	FR-80/1030	05.03.1958	1963	-	Ein Helikopter mit der Kennung V-23 gehört heute (2021) als Nr. 23 zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Die ausgestellte V-23 in Dübendorf ist allerdings nicht die ursprüngliche V-23 , sondern eine ehemalige Maschine der französischen Armée (ALAT), gemäss dem Verzollungsdokument mit der Zellen-Nr. auf 38/FR 56. Das Triebwerk Palouste IV C-1 hat die Werk-Nr. 357. Die Maschine, die nie bei der Schweizer Flugwaffe flog, wurde dem FLIEGER FLAB MUSEUM von der Firma Aérospatiale geschenkwiese überlassen. Der Helikopter wurde am 24.04.1979 in La Courneuve durch eine Museums-Delegation in Empfang genommen und per Lastwagen in die Schweiz überführt. Er war bereits durch Aérospatiale mit einem Schweizer Anstrich und der Kennung V-23 versehen worden.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Die originale Schweizer V-23 mit der Baunummer (s/n) 1030/FR 80 wurde seinerzeit als Gegengeschäft zur ersten Alouette-III-Beschaffung an den Hersteller zurückgegeben.
V-24	Sud Aviation S.O. 1221 S Djinn	FR-84/1034	15.10.1959	1963	-	Dieser Djinn ersetzt im Oktober 1959 die V-21 , die am 02.09.1958 bei einem Unfall zerstört wurde.
V-41 bis V-50	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	-	1958	1992	10	Die SE.3130 war weltweit der erste serienmässige Turbinen-Helikopter. Nach der Erprobung und den Truppenversuchen von verschiedenen Helikoptertypen aus Frankreich – die SE.3130 Alouette II (Lerche) testete man Ende 1956 – und aus der Typenreihe von Bell und Sikorsky wurde schliesslich der Kauf von insgesamt 30 Alouette II beschlossen. Im Jahr 1958 wurden die ersten Leichtfliegerstaffeln mit der fünfplätzigen Alouette II ausgerüstet, von der vorerst acht (Botschaft des Bundesrates an die eidgenössischen Räte vom 15.02.1957) gekauft wurden. Später kamen noch zwei weitere Maschinen dazu. Diese 10 Maschinen wurden direkt aus Frankreich beschafft. Sie wurden zwischen dem 04.03.1958 und dem 11.08.1959 abgeliefert. Ab Februar 1964 erhielt die Flugwaffe 20 weitere Alouette II für ihre Leichtfliegerstaffeln. Die Alouette II wurden vor allem für die Schulung eingesetzt. Bei Aufklärungseinsätzen verwendete der mitfliegende Beobachter als Handkamera bis 1976 die im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihensbildkamera F-24. Von 1972 bis 1987 wurden auch FK-24 eingesetzt. Es handelte sich dabei um die von Urs Rentsch in Dübendorf (ZH) in sieben Exemplaren umgebaute, ursprünglich elektrisch gesteuerte K-24 Reihensbild-Einbaukamera. Auch die 1951 beschaffte Handkamera Fairchild K-20 wurde eingesetzt, welche jedoch ein kleineres Bildformat besass (4 x 5" auf 5 ¼" "-Rollfilm = ca. 50 Aufnahmen pro Filmkassette). In den Jahren 1961 und 1962 wurden für kurze Zeit acht Helikopter der Flotte zivil immatrikuliert (HB-XBF bis HB-XBM), welche während den beiden Friedenskonferenzen für Algerien zwischen Genf und Evian (F) zum Einsatz kamen. Sie flogen dabei unter dem Flugbetriebs- handbuch (FOM) der Heliswiss. Die letzten 19 SE.3130 der Luftwaffe wurden am 31.12.1991 offiziell ausgemustert, standen aber noch bis Ende 1992 im Einsatz. Am 11.06.1994 wurden auf dem Militärflugplatz Alpnach (OW) die letzten 16 verbliebenen Alouette II der FF Trp samt Ausrüstung von der Armasuisse öffentlich versteigert. Fünf dieser Helikopter blieben in der Schweiz, wovon heute (2018) noch drei fliegen. In anderen Quellen werden diese Alouette II der FF Trp fälschlicherweise mit SE.313B bezeichnet. Erst 1967 bot Sud Aviation eine leicht verbesserte Version der Alouette II mit einem auf 1600 kg erhöhtem Abfluggewicht als SE.313B (SA.313B) an.
V-43	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	1120	05.03.1958	31.12.1992	-	Der Helikopter V-43 war Teil der ersten Serie von 10 Alouette II Helikoptern, welche 1958 durch die Flugwaffe beschafft wurden. Am 19.04.1979 musste die Besatzung der V-43 in Naters (VS) eine Notlandung ausführen, bei welcher der Helikopter beschädigt wurde. Der V-43 wurde in Stand gesetzt und wieder

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						der Fliegertruppe übergeben. Vom 05.04.1961 bis 22.08.1961 wurde der V-43 vorübergehend zivil als HB-XBI immatrikuliert, um anlässlich der Algerien-Friedenskonferenzen in Evian (F) eingesetzt zu werden. Am 14.03.1994 wurde die Alouette II V-43 dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern übergeben, welches den Helikopter 2003 dem Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) offerierte. Diese Alouette II ist ungefähr 3000 Flugstunden geflogen. Dieser Helikopter steht noch heute (2020) im «Clin d'Ailes».
V-48	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	1236	04.08.1959	31.12.1992	-	Diese Maschine hat eine wechselvolle Geschichte mit der Kennung, denn bereits am 02.05.1961 wurde sie erstmals als HB-XBF zivil immatrikuliert. Halter war die Heliswiss; Löschung am 22.08.1961, neues Kennzeichen wieder V-48; Wiedereintrag als HB-XBF am 01.03.1962; Löschung am 23.03.1962, danach wieder V-48 . Im Juli 1995 erhielt die Alouette II nach dem Verkauf das amerikanische Kennzeichen N92785 . Die Schweizer Besitzer verkauften den Helikopter bald wieder und am 12.03.1998 wurde der Oldtimer zum dritten Mal im schweizerischen Luftfahrzeugregister als HB-XBF eingetragen. Eigentümer und Halter: Jon Jachen Flura aus Münstair (GR) und Franz Conrad. Nach sieben Jahren liess Jon Jachen Flura die bis dahin in Samedan (GR) stationierte Alouette II am 06.06.2005 erneut im Luftfahrzeugregister streichen. Er hat sie nochmals als N92785 in die USA verkauft.
V-49	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	1237	04.08.1959	31.12.1992	-	Die V-49 gehört heute (2013) zu den Exponaten im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
V-51 bis V-70	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	-	1964	1992	20	Ab Februar 1964 erhielt die Flugwaffe 20 weitere Alouette II für ihre Leichtfliegerstaffeln. Der Ankauf erfolgte ebenfalls fabrikneu aus Frankreich.
V-51	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	1929	07.07.1964	31.12.1992	-	S/N 1929, Ablieferung an die Luftwaffe im Juli 1964. Nach insgesamt 3'397 Flugstunden wurde der Helikopter Ende 1992 ausgemustert. Am 26.05.1997 registrierte Heinz Walder die Alouette als Eigentümer und Halter zivil als HB-XBJ . Nach vier weiteren Jahren in der Schweiz wurde sie am 02.07.2001 wieder gelöscht und der Helikopter wurde schliesslich nach Florida an Phil Waldmann verkauft und neu in den USA als N313SE eingetragen. Später erhielt die Maschine die Immatrikulation TI-BED .
V-53	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	1931	08.07.1964	31.12.1992	-	Der Helikopter mit Herstellungsjahr 1964 wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung am 05.10.1998 als HB-XAQ zivil immatrikuliert. Im Juni 2000 hat diese HB-XAQ am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war zu diesem Zeitpunkt Ulrich Graf (Winterthur, ZH). Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage. Seit 2023 hängt die V-53 an der Decke in einem Hangar vom Fliegermuseum Oberaargau von Peter Daetwyler auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach. Die Alouette II ist mit «V53» ohne Bindestrich und in einer falschen Schriftart gekennzeichnet, was wohl einer zivilen Restauration geschuldet ist, bei welchem diesem Aspekt offenbar zuwenig Beachtung geschenkt wurde. Interessanterweise ist die HB-XAQ heute (2024) aber immer noch für Ulrich Graf als Haupteigentümer und dem «Verein für Exotic and Antique, Flying Machines» als Haupthalter im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen ist.
V-57	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	1903	13.03.1964	31.12.1992	-	Diese Alouette II mit Herstellungsjahr 1964 absolvierte in ihrer Dienstzeit 2990 Flugstunden. Nach seiner militärischen Ausserdienststellung erwarb Silvio Frapolli die Maschine und liess

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						sie am 23.06.1997 als HB-XJJ zivil eintragen. Operierte wurde der historische Helikopter von der Heli-TV SA, deren Aufschriften er auch trägt. Am 25.03.2003 wechselte der Operator zwischenzeitlich zur Air-Glacier SA. Am 28.07.2005 erfolgte erneut eine Handänderung zurück zur Heli-TV-Basis. Heute (2025) ist die Maschine auf der Heli-TV-Basis in Lodrino (TI) eingestellt und fliegt nicht. Haupteigentümer ist nachwievor Silvio Frapoli.
V-63	Sud Aviation SE.3130 Alouette II	1915	21.04.1964	31.12.1992	-	Hergestellt 1964 bei Sud Aviation in Marignane (F), Frankreich. Am 23.03.1964 erfolgte der Erstflug beim Hersteller. Am 21.04.1964 Abnahme durch GRD. Anschliessend Überflug in die Schweiz und Indienststellung bei der Luftwaffe. Bei der Armee wurden nachträglich etwa 45 Änderungsaufträge und zirka 18 Kontrollaufträge ausgeführt. Im April 1991 erfolgte die Abgabe an das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU, heute SUST) mit 2'610 Betriebsstunden. Umbau in Zivilversion bei der Firma Pilatus AG, Stans. Betrieb beim BFU ab dem Flugplatz Bern-Belp. Der Helikopter wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung am 13.05.1991 für das BFU als HB-XYB zivil immatrikuliert. Am 21.08.1998 wurde diese Alouette II dem Verein der Freunde des Museums der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) übergeben und nach Alpnach zur SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme AG (heute RUAG) überflogen. Am 24.09.1999 verliess sie auch offiziell die BFU-Flotte und ab August 2000 folgte der zivile Betrieb unter eigener Trägerschaft. Danach, ab dem 15.10.2002 wurde die Maschine vom Verein VENDSA (mit neuem Turbomeca Artouste II C6 Triebwerk) betrieben. VENDSA: Verein zur fliegerischen Erhaltung nostalgischer Drehflügler der Schweizerischen Armee. Eigentümer und Halter war seit dem 23.09.2004 die Alouette Swiss AG, Sursee (LU) mit Standort Interlaken (BE) für den Helikopter. Am Fest zum 20. Geburtstag des Hunter Vereins Interlaken (HUIVER) vom 11.08.2012 hatte sie mit Pilot René Wittwer einen ihrer öffentlichen Auftritte. Am 09.04.2020 wurde die HB-XYB aus dem schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht. Diese Alouette II wurde nach Deutschland verkauft.
V-201 bis V-209	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	-	1964	2004	9	Ankauf aus Frankreich. Nach der Einführung der Alouette II (Lerche) entstand rasch das Bedürfnis nach grösseren Helikoptern. So bestellte die Schweizer Luftwaffe 1963 die ersten neun SE.3160 Alouette III inklusive Logistik für 10,5 Mio. Franken. Von 1964 bis 2010 standen in der Luftwaffe schliesslich insgesamt 84 Alouette III im Einsatz. Davon wurden 60 SA.316B (V-225 bis V-284) nicht mehr direkt aus Frankreich beschafft, sondern von 1972 bis 1974 in Lizenz durch das F+W Emmen (heute RUAG) gebaut. Sie wurden alle bei der FF Trp kurz mit A III bezeichnet. Bereits am 07.07.1964 kam es zu einem ersten Rettungseinsatz für die Alouette III. Zwei Soldaten einer abgestürzten Seilschaft blieben im Bergell schwer verletzt liegen und mussten im hohen Schnee schnellstmöglich geborgen werden. Bis 1969 trugen die Alouette III die Typenbezeichnung SE.3160, die für die späteren Helikopter in SA.316A geändert wurde. Der Präfix «SA» entstand durch die Fusion von Sud Est Aviation und Ouest Aviation zu Sud Aviation, galt aber vorerst nur für die nach der Fusion entwickelten Helikopter. Ab 1970 bot Sud Aviation die Version SA.316B mit verbessertem Getriebe

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						und höherer Zuladung an. Die Alouettes waren nur sehr beschränkt «instrumentenflugtauglich» und bewegten sich daher immer im Sichtflug. Im taktischen Einsatz suchten die Piloten im «Konturenflug» (englische Bezeichnung «nap of the earth») Schutz vor gegnerischer Sichtung durch Radar oder Truppen. In der Schweizer Topografie und in der «kabelverseuchten» Umwelt war das eine sehr anspruchsvolle Aufgabe. Ausser dem akribischen Kartenstudium und höchster Flexibilität gab es für die Piloten keine Hilfsmittel für einen erfolgreichen «Gelände-Folge-Flug». Bei Aufklärungseinsätzen verwendete der mitfliegende Beobachter als Handkamera von 1972 bis 1987 die FK-24. Es handelte sich dabei um die von Urs Rentsch in Dübendorf (ZH) in sieben Exemplaren umgebaute, ursprünglich elektrisch gesteuerte K-24 Reihenbild-Einbaukamera. Vor dem Hintergrund einer damals aktuellen Flutkatastrophe in Pakistan, in der Helikopter ein dringend benötigtes Hilfsmittel sind, hat der Bundesrat am 08.09.2010 entschieden, dass die letzten zehn flugfähigen Helikopter des Typs Alouette III, die noch im Besitz der Schweizer Luftwaffe waren und auf Ende 2010 ausser Betrieb genommen wurden, Pakistan kostenlos übergeben wurden. Die Helikopter wurden dort für Such- und Rettungszwecke verwendet. Zwei SE.3160 und zwei SA.316B sind zudem noch heute (2018) zivil im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen.
V-201	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1196	09.06.1964	31.12.2004	-	
V-202	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1197	09.06.1964	02.06.1971	-	Am 02.06.1971 touchierte diese Alouette III beim Start mit Schneefall am Jungfrauoch das Gelände.
V-203	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1198	04.06.1964	31.12.2003	-	Erste Alouette III, die funktionstüchtig ausser Dienst gestellt wurde. Sie erhielt im Jahr 2000 silberne «Finito Addio» Spezialbemalung zur Auflösung des LT Bat 2. Der Helikopter befindet sich in der KAV Alpnach und wird im WK-Dienst häufig als Übungsobjekt für Flugunfallpikett- und Sappeurzug verwendet.
V-204	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1199	07.07.1964	31.12.2003	-	Am 02.09.1985 während dem Landeanflug Kollision mit einem Kabel.
V-205	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1161	05.02.1964	31.12.2004	-	Mit der Übernahme dieser allerersten Alouette III V-205 durch die Fliegertruppe beginnt eine mehr als 40-jährige Erfolgsgeschichte. Diese V-205 wird noch heute (2021) von der Flieger Schule 81 (FI S 81) auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) in Halle 1 für Unterrichtszwecke verwendet. Die FI S 81 stellt die Grundausbildung der Kader und der Truppe der Flieger- und Flugplatzformationen mit Ausnahme der Piloten sicher.
V-206	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1162	14.02.1964	31.12.2004	-	Für die Begleitung der Drohne ADS 95 (aus Sicherheitsgründen) wurden die beiden Alouette III V-206 und V-223 mit einem auffälligen orangen Spezialanstrich versehen.
V-207	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1186	22.10.1964	31.12.2004	-	
V-208	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1187	23.04.1964	31.12.2004	-	Am 20.03.2012 trug die Alouette Swiss AG, Sursee diese mit grossem Aufwand «entmilitarierte» Maschine mit Baujahr 1964 als HB-XXM ins zivile schweizerische Luftfahrzeugregister ein. Hauptstandort war Interlaken (BE). Am Fest zum 20. Geburtstag des Hunter Vereins Interlaken (HUVER) vom 11.08.2012 hatte sie mit Pilot René Wittwer einen ihrer allerersten öffentlichen Auftritte unter der neuen zivilen Immatrikulation. Der Helikopter blieb bis 2021 für die Alouette Swiss AG registriert. Seit Mai 2022 ist sie auf die Helikopter-Service Triet AG eingetragen. Der Heli mit Standort Flugplatz Altenrhein fliegt noch immer und der Rheintaler

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Helipilot, Helimechaniker und Unternehmer Roland Triet, der die Alouette III mit Unterstützern des «Alouette Fanclubs» im Sommer 2022 mit viel Aufwand wieder flugtüchtig gemacht hat, bietet mit dem HB-XXM auch Rundflüge an. Es ist dies, Stand 2024, die einzige Alouette III in der Schweiz, die sich wieder in die Luft erheben durfte. Und dies noch immer in den Farben und mit dem Hoheitszeichen der Luftwaffe. Nebst dem HB-XXM soll auch die ebenfalls Roland Triet gehörenden Alouette III HB-ZFJ, die ehemalige V-221 der Luftwaffe dereinst wieder für Passagierflüge starten.
V-209	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1195	04.06.1964	15.03.1966	-	Touchierte am 15.03.1966 bei einem Trainingsflug bei der Lötschenlücke (VS) den Gletscherfirm. Die Alouette wurde praktisch vollständig zerstört, die drei Insassen blieben unverletzt.
V-210 bis V-224	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	-	1966	-	15	1966 folgte die zweite Bestellung über 15 SE.3160 Alouette III. Ankauf aus Frankreich.
V-210	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1340	09.05.1966	31.12.2004	-	
V-211	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1341	10.05.1966	21.10.1982	-	Stürzte anlässlich eines Lufttransportes des Wiederholungskurses des Infanterieregimentes 28 nach einer Kollision mit einem Kabel bei einem der schlimmsten Unfälle der Luftwaffe am 21.10.1982 zwischen Urnäsch und der Passhöhe Schwägalp beim Rossfall (AR) ab. Dabei kamen der Pilot und fünf Infanteristen der Mitr Füs Kp I/70 ums Leben.
V-212	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1347	09.06.1966	22.10.1991	-	Absturz am 22.10.1991 unmittelbar nach dem Start in Dübendorf (ZH) wegen blockierter Heckrotorsteuerung. Das Aufschlagen am Boden führte zum Feuersausbruch und zum Tod des Piloten. Die Untersuchung zeigte, dass die Seitensteuer-Pedale durch ein menschliches Fehlverhalten (der Unterlassung der Kontrollchecks) immer noch mit dem Blockierstift arretiert waren, was zur Unkontrollierbarkeit des Helikopters geführt hatte.
V-213	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1361	12.07.1966	31.12.2003	-	Am 28.06.1968 wurde ein Zivilist vom Rotorblatt am Kopf getroffen.
V-214	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1362	11.07.1966	31.12.2004	-	
V-215	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1371	20.07.1966	15.07.2003	-	Kollidierte am 15.07.2003 beim Überfliegen des Kabels der Seilbahn Musenalp im Isenthal (UR) mit zwei Telefonkabeln und wurde zerstört. Letztere waren genau über der Seilbahn und auf deren Achse gespannt, begannen jedoch 200 Meter entfernt auf der gegenüberliegenden Talseite und verliefen deshalb deutlich höher als die Seilbahn.
V-216	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1379	20.07.1966	31.12.2004	-	
V-217	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1380	22.07.1966	31.12.2003	-	Am 26.11.2004 wurde Zelle auf dem Flugplatz Buochs (NW) für CHF 5300 versteigert.
V-218	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1392	07.11.1966	31.12.2003	-	Am 21.04.1993 Kollision mit dem Boden nach einer unkontrollierten Fluglage beim Start im Gebirge.
V-219	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1401	07.11.1966	25.05.2001	-	Absturz am 25.05.2001 nach Kollision mit einer Telefonleitung bei einem Grenzüberwachungsflug bei Mettembert, nördlich von Delsberg im Kanton Jura. Der Pilot und die drei Grenzwächter kamen dabei ums Leben.
V-220	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1402	08.11.1966	31.12.2004	-	
V-221	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1408	13.12.1966	31.12.2003	-	Nach der Ausserdienststellung konnte diese mit grossem Aufwand «entmilitarisierte» Alouette III am 08.12.2003 als HB-ZFJ zivil immatrikuliert werden. Als Haupteigentümer der 1966 gebauten Maschine war Benjamin de Rothschild und als Haupthalter die Partn'Air Management SA im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen (Stand 2020). Per 25.11.2022 wurde

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						die Alouette III, die noch immer den Anstrich der Luftwaffe trug, von der Partn'Air übernommen. Hauptstandort war der Flughafen Sion (VS). Mit Datum vom 31.05.2023 gab es eine Handänderung, die Maschine ging in den Besitz der Helikopter-Service Triet AG über und neuer Hauptstandort wurde St. Gallen-Altenrhein (SG). Und dies auch beim neuen Eigentümer noch immer in den originalen Farben und mit dem Hoheitszeichen der Luftwaffe. Nebst der ebenfalls Roland Triet gehörenden HB-XXM soll auch dieser Helikopter dereinst wieder für Passagierflüge starten.
V-222	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1409	12.12.1966	01.10.2003	-	Nach der Liquidation wurde diese Alouette auf dem Militärflugplatz Meiringen im Hangar 1 vor allem für Besucherbesichtigungen verwendet. Sie diente auch als Ersatzteillieferer. Angeschrieben war sie mit roten Buchstaben mit ABDR. Das Kürzel steht für Aircraft Battle Damage Repair, auf Deutsch Kriegsreparatur, kurz K-rep. Dem gleichen Zweck dient auch der F-5E Tiger II mit der Kennung J-3096. Schlussendlich wurde die V-222 jedoch 2014 von Philipp's Airbrush Studio aus Oppligen (BE) noch für ein faszinierendes Kunstwerk verwendet. Die Cockpit-Partie der Alouette wurde samt dem Bugfahrwerk und einem Rotorblatt an eine Wand in einer Unterhaltshalle auf dem Militärflugplatz Meiringen montiert. Die hintere Hälfte des Helikopters wurde hingegen täuschend echt aufgesprayt. Und noch spezieller; die Maschine durchbricht gerade die Wand der Halle! Und Mauersteine fliegen umher, doch die Alouette III übersteht den Durchbruch schadlos. Die Illusion ist perfekt gelungen.
V-223	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1416	17.01.1966	31.12.2004	-	Für die Begleitung der Drohne ADS 95 (aus Sicherheitsgründen) wurden die beiden Alouette III V-206 und V-223 mit einem auffälligen orangen Spezialanstrich versehen.
V-224	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	1417	18.01.1966	31.12.2003	-	Am 26.11.2004 wurde Zelle auf dem Flugplatz Buochs (NW) für CHF 5200 versteigert.
V-225 bis V-284	Sud Aviation SA.316B Alouette III	-	1972	2010	60	Dritte Bestellung. Die Alouette III hatte vor allem im Gebirge überzeugt und in der Evaluation den Bell UH-1 Iroquois (zivile Bezeichnung Bell 205) geschlagen. Diese 60 SA.316B wurden nicht mehr direkt aus Frankreich beschafft, sondern von 1972 bis 1974 in Lizenz durch das F+W Emmen (heute RUAG) gebaut. Bis 1969 trugen die Alouette III die Typenbezeichnung SE.3160, die für die späteren Helikopter in SA.316A geändert wurde. Der Präfix «SA» entstand durch die Fusion von Sud Est Aviation und Ouest Aviation zu Sud Aviation, galt aber vorerst nur für die nach der Fusion entwickelten Helikopter. Ab 1970 bot Sud Aviation die Version SA.316B mit verbessertem Getriebe und höherer Zuladung an. Ende 2010 wurden die letzten Alouette III ausser Dienst gestellt.
V-225	Sud Aviation SA.316B Alouette III	101/1047	29.03.1972	11.11.1997	-	Nach einer Gebirgslandung 1997 bei der Silberhornhütte im Berner Oberland wurde die V-225 von einem Sturm umgeblasen. Die Alouette III wurde wiederaufgebaut und 1999 an das Österreichische Bundesheer (ÖBH) verkauft. Sie flog dort mit der militärischen Kennung 3E-LC (Stand 2022). Am 24.05.2024 wurden in Österreich die restlichen flugbereiten Alouette III von ursprünglich insgesamt 29 Maschinen anlässlich eines Fly-out in Aigen (A) vom Bundesheer in den Ruhestand geschickt.
V-226	Sud Aviation SA.316B Alouette III	102/1048	18.05.1972	13.12.2004	-	
V-227	Sud Aviation SA.316B Alouette III	103/1049	07.06.1972	31.12.2004	-	

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
V-228	Sud Aviation SA.316B Alouette III	104/1050	21.08.1972	31.12.2003	-	Diese Alouette diente 1981 und später als Erprobungsträger für eine Raketenbewaffnung. Schiessversuche wurden im Dezember 1981 im Erprobungszentrum Ochsenboden (SZ) durchgeführt. Am 26.11.2004 wurde Zelle auf dem Flugplatz Buochs (NW) für CHF 5400 versteigert.
V-229	Sud Aviation SA.316B Alouette III	105/1051	22.09.1972	31.12.2004	-	«30 Jahre LTG 4» im Jahr 1994.
V-230	Sud Aviation SA.316B Alouette III	106/1052	22.09.1972	31.12.2003	-	
V-231	Sud Aviation SA.316B Alouette III	107/1053	22.08.1972	12.02.2002	-	Bei einem Landeunfall am 12.02.2002 am Spannort in den Urner Alpen stark beschädigt, ausser Dienst gestellt und liquidiert.
V-232	Sud Aviation SA.316B Alouette III	108/1054	20.09.1972	31.12.2003	-	Wurde nach Panama verkauft.
V-233	Sud Aviation SA.316B Alouette III	109/1055	09.11.1972	31.12.2004	-	
V-234	Sud Aviation SA.316B Alouette III	110/1056	20.09.1972	20.08.1982	-	Kollidierte am 20.08.1982 während einem Wettkampfflug anlässlich der Armeemeisterschaften der Fliegertruppen (AMEF) bei einem taktischem Tiefstflug bei Büsserach (SO) mit einer 150-KV-Hochspannungsleitung. Beide Insassen kommen ums Leben.
V-235	Sud Aviation SA.316B Alouette III	111/1057	16.11.1972	31.12.2003	-	
V-236	Sud Aviation SA.316B Alouette III	112/1058	27.10.1972	31.12.2004	-	
V-237	Sud Aviation SA.316B Alouette III	113/1059	17.11.1972	31.12.2003	-	Als HB-Airport auf der Zuschauerterrasse des Flughafens Zürich ausgestellt, heute (2010) als Heli-Simulator bei Heli Partner.
V-238	Sud Aviation SA.316B Alouette III	114/1060	21.12.1972	31.12.2004	-	
V-239	Sud Aviation SA.316B Alouette III	115/1061	15.01.1973	31.12.2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist. Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan wurde dieser Helikopter im Herbst 2010 als einer von insgesamt 10 Alouette III als Geschenk der Pakistan Air Force übergeben.
V-240	Sud Aviation SA.316B Alouette III	116/1062	21.12.1972	31.12.2010	-	Am 01.06.2010 fand ein spezielles Ereignis statt. Hptm Frank Pfister von der LT St 1 flog die 316'000ste Flugstunde mit einer Alouette III (V-240) der Schweizer Luftwaffe. Die doch etwas ungewohnte «Jubiläumszahl» steht im direkten Zusammenhang mit der offiziellen Werksbezeichnung SE.3160. Die Maschine absolvierte diesen Flug ab Dübendorf. Sie ist auch eine der letzten 10 Alouette III, die am 10.12.2010 bei der offiziellen Ausserdienststellung und Verabschiedungsfeier des Typs auf dem Militärflugplatz Alpnach noch geflogen ist. Diese Alouette III V-240 gehört heute (2020) in einer Halle an der Decke hängend zu den Exponaten im Schweizerischen Militärmuseum Full (AG). Sie ist auf der Rechten Seite noch immer mit einem grossen, speziellen Kleber verziert, der auf die «Jubiläumszahl» mit der 316'000ste Flugstunde hinweist.
V-241	Sud Aviation SA.316B Alouette III	117/1063	21.12.1972	29.05.2001	-	Am 13.07.1987 geriet ein Mechaniker mit dem Kopf in den laufenden Hauptrotor. Am 29.05.2001 bei einer Schwebeflugübung auf dem Flugplatz Lodrino (TI) beschädigt. Aus Kostengründen wurde die Maschine liquidiert. Der Rumpf wurde danach zur Ausbildung von Polizeitauchern verwendet und für das Kriegsreparaturtraining dem Betrieb Meiringen (BE) überlassen.
V-242	Sud Aviation SA.316B Alouette III	118/1064	02.04.1973	29.07.1991	-	Nach harter Landung am 29.07.1991 bei Les Diablerets (VS) liquidiert.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
V-243	Sud Aviation SA.316B Alouette III	119/1065	23.01.1973	31.12.2008	-	
V-244	Sud Aviation SA.316B Alouette III	120/1066	17.04.1973	31.12.2008	-	
V-245	Sud Aviation SA.316B Alouette III	121/1067	22.03.1973	31.12.2008	-	Sie gehört heute (2012) Jean-Louis Junod und steht in seinem Fahrzeug-Museum in 8344 Bäretswil (ZH).
V-246	Sud Aviation SA.316B Alouette III	121/1067	19.02.1973	31.12.2008	-	Diese Alouette III ist heute (2020) im Militärmuseum Wildegg (MMW) im Kanton Aargau ausgestellt.
V-247	Sud Aviation SA.316B Alouette III	123/1069	26.02.1973	31.12.2010	-	Eine der letzten 11 Alouette III, die im September 2010 noch geflogen ist. Am 05.10.2010 startete der Schweizer Militärpilot Oberstleutnant Beat Schöni mit der V-247 in Alpnach und landete nach vier Stunden Flugzeit auf dem Militärflugplatz Bückeburg (Niedersachsen). Dort übergab er den ausgemusterten Helikopter dem Kommandanten der Heeresfliegerwaffenschule Bückeburg. Die V-247 war für das nahe Hubschraubermuseum bestimmt, blieb aber vorerst auf dem Flugplatz Bückeburg. Der Standortwechsel vom Flugplatz Bückeburg zum Museum erfolgte schliesslich am 09.06.2011.
V-248	Sud Aviation SA.316B Alouette III	124/1070	06.04.1973	31.12.2008	-	Heute (2022) ausgestellt in der «Flugausstellung Junior» in Hermeskeil in Rheinland-Pfalz (D). Sie ist auch als «Flugausstellung Peter Junior» und «Flugausstellung L. & P. Junior» bekannt.
V-249	Sud Aviation SA.316B Alouette III	125/1071	14.03.1973	31.12.2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-250	Sud Aviation SA.316B Alouette III	126/1072	17.04.1973	31.12.2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist. Sie wurde bereits im Januar 2011 dem Fliegermuseum in Altenrhein FMA (ab 2019 FFA Museum) übergeben, wo die Alouette noch heute (2021) ausgestellt ist.
V-251	Sud Aviation SA.316B Alouette III	127/1073	22.03.1973	31.12.2010	-	Diese Alouette III befand sich bis ins Jahr 2022 in einer privaten Aviatik-Sammlung in Corcelles-près-Payerne (VD). 2023 erfolgte eine Übergabe ins Static Display einer ebenfalls privaten Sammlung in der Region von Sion (VS).
V-252	Sud Aviation SA.316B Alouette III	128/1074	21.05.1973	19.08.1974	-	Die Alouette III kollidierte am 19.08.1974 beim Alphubelgletscher (VS) im Schwebeflug während des Absinkens über der ausgesuchten Landestelle mit dem Gelände. Die Maschine kollerte sich überschlagend den felsigen Hang hinunter. Der Helikopter wurde beim Landeunfall total zerstört. Der Pilot Oblt T. von der L FI St 3 wurde vom Piloten einer zweiten Alouette III geborgen und ins Spital von Visp (VS) geflogen.
V-253	Sud Aviation SA.316B Alouette III	129/1075	13.04.1973	31.12.2010	-	Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan wurde dieser Heli im Herbst 2010 als einer der ersten drei Alouette III (von insgesamt 10) als Geschenk der Pakistan Air Force übergeben.
V-254	Sud Aviation SA.316B Alouette III	130/1076	03.05.1973	31.12.2010	-	Garage des Zeughauses Sarnen.
V-255	Sud Aviation SA.316B Alouette III	131/1077	30.04.1973	31.12.2008	-	
V-256	Sud Aviation SA.316B Alouette III	132/1078	21.05.1973	10.12.2010	-	1987 Kollision mit dem Gelände bei Kestenholz, wiederaufgebaut. Dieser Helikopter gehört heute (2021) zum Bestand im Luftfahrtmuseum Wernigerode (D). Neben der Alouette III stehen dort von der Schweizer Luftwaffe auch der De Havilland D.H.112 Mk. 1R Venom J-1635 und die Mirage III RS R-2113 .
V-257	Sud Aviation SA.316B Alouette III	133/1079	16.08.1973	30.09.2008	-	Steht heute (2020) im Polish Aviation Museum, Aleja Jana Pawla II 39, 30-969 Krakow 28, skr.poczt. 79. Die Alouette III wurde am 13.11.2009 mit einem Sattelschlepper nach Krakau in Polen gebracht.
V-258	Sud Aviation SA.316B Alouette III	134/1080	29.05.1973	27.05.1980	-	Absturz am 27.05.1980 nordwestlich von Château-d'Oex (VD). Anlässlich einer wissenschaft-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						lichen Beobachtung von Wildtieren touchierte die Alouette III mit dem Hauptrotor ein Heukabel und stürzte ab. Von den fünf Insassen überlebte nur eine Passagierin den Unfall mit schweren Verletzungen.
V-259	Sud Aviation SA.316B Alouette III	135/1081	07.06.1973	31.12.2010	-	Diese Alouette III trägt grosse FELDPOST-Spezialmarkierungen und eine grosse Briefmarke mit dem Wert 100 Rappen und dem Titel LT KP 2 und stand viele Jahre (Stand 2020) bei Samuel Heuer in einer Halle in seinem ehemaligen Kieswerk Petinesca in Studen (BE), wo er auch seine fünf Panzer lagert und ein kleines Militärmuseum mit weiteren Fahrzeugen führt. «Panzer Sämi», wie Samuel Heuer auch genannt wird, hat im Frühjahr 2020 seine Sammlung von ausgedienten Luftfahrzeugen der Schweizer Luftwaffe stark reduziert, indem er seine drei Jets, ein Vampire Mk. 6 (J-1135), eine Mirage IIIS (J-2303) und ein Hunter F Mk. 58 (J-4041) dem Militärmuseum Wildegg (MMW) im Kanton Aargau übergeben hat. Die Alouette III V-259 gehört hingegen heute (2025) zu den Exponaten der Centaurium Vintage Aviation in Grenchen (SO), wo sie im Hangar 3 ausgestellt ist.
V-260	Sud Aviation SA.316B Alouette III	136/1082	15.06.1973	06.06.1991	-	Absturz am 06.06.1991 bei Brüsti (UR) und in der Folge liquidiert. Diese Maschine gehört heute (2024) zum Fundus im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Im November 2016 wurde sie während zwei Wochen in Basel an der Herbstmesse präsentiert und vom 01.-03.09.2023 in Zürich-Kloten anlässlich der Jubiläumsfeier «75 Jahre Flughafen Zürich».
V-261	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	137/1083	19.07.1973	31.12.2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-262	Sud Aviation SE.3160 Alouette III	138/1084	17.7.1973	31.12.2010	-	Diese Maschine erhielt im September 2010 einen attraktiven blauen Anstrich und die Beschriftung «GOODBYE Alouette III 1964-2010». Ausserdem wurde das Logo des Berufsflygerkorps und alle Badges der Staffeln angebracht, die mit diesem Typ geflogen sind. Sie ist eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-263	Sud Aviation SA.316B Alouette III	139/1085	17.07.1973	26.07.1976	-	Am 26.07.1976 touchierte diese Alouette III in der Dunkelheit bei einem Rettungsflug bei der «Alp Rüdli» im Buuschetal (Simmental / BE) eine Tanne. Der Helikopter stürzte zum Teil brennend in eine 40 bis 50 Meter tiefe, enge Schlucht. Von den drei Insassen überlebte ein Passagier den Absturz nicht.
V-264	Sud Aviation SA.316B Alouette III	140/1086	03.08.1973	23.10.1985	-	Absturz am 23.10.1985 südlich von Rothenthurm (SZ) nach einem Orientierungsverlust im Nebel. Die Alouette III kollidierte kurz darauf mit Tannenwipfeln, stürzte ab und zerschellte am Boden. Drei Passagiere starben, der Pilot wurde verletzt.
V-265	Sud Aviation SA.316B Alouette III	141/1087	27.07.1973	31.12.2010	-	Diese Alouette hat eine Spezialausrüstung, eine Winde und zusätzliche Aufhängepunkte für den Fast Rope (Strick, respektive dickes Seil für das Abgleiten aus einer Höhe von 15 Metern) für den Polizeieinsatz, insbesondere für die «Sondereinheit Intervention».
V-266	Sud Aviation SA.316B Alouette III	142/1088	30.07.1973	31.12.2010	-	
V-267	Sud Aviation SA.316B Alouette III	143/1089	10.09.1973	14.05.1991	-	Am 14.05.1991 erfolgte nach dem Ausfall der Heckrotorsteuerung in Autorotation eine «Landung» im Alpnacher See (OW). Der Heli musste liquidiert werden. Die beiden Piloten blieben unverletzt.
V-268	Sud Aviation SA.316B Alouette III	144/1090	14.08.1973	22.06.2010	-	1982 war dieser 1973 gebaute Helikopter einige Monate als HB-XNJ vom 23.09.1982 bis 23.09.1982 zivil registriert und flog in dieser Zeit als gemietete Maschine für das BAZL und für das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU). Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan wurde dieser Helikopter am 20.09.2010 als erste von 10 Alouette III auf dem Militärflugplatz Emmen als Geschenk der Pakistan Air Force übergeben und einen Tag später an Bord einer C-130E Hercules nach Pakistan überflogen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
V-269	Sud Aviation SA.316B Alouette III	145/1091	21.08.1973	31.12.2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist. Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan wurde dieser Helikopter im Herbst 2010 als einer von insgesamt 10 Alouette III als Geschenk der Pakistan Air Force übergeben.
V-270	Sud Aviation SA.316B Alouette III	146/1092	20.10.1973	31.12.2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist. Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan wurde dieser Helikopter im Herbst 2010 als einer von insgesamt 10 Alouette III als Geschenk der Pakistan Air Force übergeben.
V-271	Sud Aviation SA.316B Alouette III	147/1093	19.09.1973	31.12.2010	-	Unfall 1982 bei Sufers (GR). Heute im FLIEGER FLAB MUSEUM Dübendorf (ZH).
V-272	Sud Aviation SA.316B Alouette III	148/1094	19.09.1973	12.10.2001	-	1992 rüstete man als erste Alouette III die V-272 mit einem Nachtsichtgerät «Night Vision Goggles» (NVG) und einem entsprechend NVG-kompatiblen Cockpit aus. Anlässlich eines Wiederholungskurses der LT Abt 1 Absturz am 12.10.2001 um 13.55 Uhr in Randogne (VS), Sex Mort/Col des Outannes bei Montana nach Kollision mit den Stahlseilen der damals unmarkierten Lawinensprenganlage. Die Alouette III stürzte unmittelbar nach dem Touchieren der Kabel in die Tiefe, was zum sofortigen Tod aller vier Insassen führte. Pilot war Hptm Jean-Yves Musy vom UeG, LT St 1.
V-273	Sud Aviation SA.316B Alouette III	149/1095	24.01.1974	07.09.1977	-	Am 07.09.1977 touchierte der Hauptrotor bei einer Aussenlandung im Steintal (VS) das Gelände und stürzte über einen Felsen, ein Mechaniker starb dabei. Der Rumpf dieser Alouette diente als Erprobungsträger für eine Raketenbewaffnung. Schiessversuche wurden im Dezember 1981 im Erprobungszentrum Ochsenboden (SZ) durchgeführt.
V-274	Sud Aviation SA.316B Alouette III	150/1096	27.11.1973	31.12.2010	-	Während der Erprobung der beiden Helikopter Aérospatiale AS332B Super Puma (Prototyp F-WZJA) und Sikorsky UH-60 Black Hawk (Nr. 22986) im März 1980 flog der GRD-Testpilot Jean Brunner diese GRD-Alouette III V-274 als Begleithelikopter. René Zürcher vom Nachrichtendienst der damaligen Flieger- und Flabtruppen war mit Jean Brunner in diesem Helikopter unterwegs und hat Fotos von der Erprobung gemacht. Die V-274 ist der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist. Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan wurde dieser Helikopter im Herbst 2010 als einer von insgesamt 10 Alouette III als Geschenk der Pakistan Air Force übergeben.
V-275	Sud Aviation SA.316B Alouette III	151/1097	03.12.1973	31.12.2010	-	
V-276	Sud Aviation SA.316B Alouette III	152/1098	13.10.1973	14.05.1998	-	Dieser 1972 gebaute Helikopter war vom 01.06.1993 bis 01.10.1993 zivil immatrikuliert als HB-XZM und flog in dieser Zeit für das BAZL und für das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU). Schwer beschädigt bei einem Landemanöver am 14.05.1998 mit harter Landung nahe einem Waldrand an der Kantonsstrasse Wetzikon-Zezikon (TG). Der Pilot und zwei Passagiere trugen leichte Verletzungen davon, der Helikopter musste als Totalschaden abgeschrieben werden.
V-277	Sud Aviation SA.316B Alouette III	153/1099	11.01.1974	31.12.2010	-	Diese Alouette ist am 01.07.2009 bei Biasca (TI) in einer Waldlichtung im Landeanflug aus einigen Metern Höhe abgesackt und hart gelandet. Der Pilot und die vier Passagiere blieben unverletzt. Es war fraglich, ob der Helikopter noch repariert werden soll. Der Flug fand im Rahmen einer Schulung für «Fliegende Einsatzleitungen» (FEL) statt, an dem die zivile Poli-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						zei, das Grenzwachtkorps (GWK) und die militärische Sicherheit (Mil Sich) teilgenommen haben.
V-278	Sud Aviation SA.316B Alouette III	154/1100	19.11.1973	31.12.2010	-	Diese Alouette III wurde nach der Ausserdienststellung demontiert. Der Heckausleger befand sich bis im Jahr 2022 in einer privaten Aviatik-Sammlung in Corcelles-près-Payerne (VD). Seit 2023 ist dieser Heckausleger im Energy Park Laupersdorf (SO) ausgestellt.
V-279	Sud Aviation SA.316B Alouette III	155/1101	18.12.1973	26.04.1999	-	Dieser 1973 gebaute Helikopter flog vom 26.04.1999 bis 09.12.2005 zivil immatrikuliert als HB-ZBL für das BAZL und ab November 2001 auch für das Büro für Flugunfalluntersuchungen (BFU). Sie ersetzte die Alouette III HB-XDE des BAZL, die am 13.10.1998 am Blinnenhorn an der italienisch-schweizerischen Grenze (Goms / VS) abstürzte.
V-280	Sud Aviation SA.316B Alouette III	156/1102	24.01.1974	19.04.2006	-	Während der Patrouille des Glaciers nach einem Triebwerksausfall am 19.04.2006 Notlandung per Autorotation auf einer dünnen Eisschicht im Lac des Dix im Val d'Héremence (VS). Die Alouette III wurde von einem Super Puma aus dem See gehoben, danach wurde der Heli demontiert und auf einem Anhänger nach Stans transportiert. Die Maschine musste nach diesem Unfall aber abgeschrieben werden.
V-281	Sud Aviation SA.316B Alouette III	157/1103	04.04.1974	31.12.2008	-	Wurde 2009 im Skulpturenpark in Köln mit weissem Anstrich ausgestellt.
V-282	Sud Aviation SA.316B Alouette III	158/1104	24.01.1974	31.12.2010	-	Der Helikopter V-282 war Teil der dritten Serie Alouette III und wurde 1974 beschafft. Der Helikopter wurde in Lizenz im Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) in Emmen gebaut. Nach seinem letzten Flug 2010 wurde der V-282 im selben Jahr dem Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) übergeben. Diese Maschine flog insgesamt 3804 Stunden. Der V-282 hängt seither im «Clin d'Ailes» an der Hallendecke und gehört dort auch heute (2020) noch zu den Exponaten.
V-283	Sud Aviation SA.316B Alouette III	159/1105	04.04.1974	31.12.2010	-	Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan wurde dieser Heli im Herbst 2010 als einer der ersten drei Alouette III (von insgesamt 10) als Geschenk der Pakistan Air Force übergeben.
V-284	Sud Aviation SA.316B Alouette III	160/1106	01.03.1974	31.12.2010	-	Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Die letzte Alouette III verliess im März 1974 die Werkhalle, verziert mit einer wehrhaften Wespe. Allerdings: Die Schweizer Alouette III wurden nie mit einer Bewaffnung ausgerüstet. Leider ging das Kunstwerk auf der Kabinentür bei einer Grundüberholung verloren. Am 01.03.1974 wurde sie auch gleich an die Luftwaffe abgeliefert. Nach einer langen Einsatzzeit wurde an dieser Maschine ein «last All school»-Sticker der PK04 (Pilotenklasse 2004) angebracht. Dieser Heli war eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch bei der Luftwaffe geflogen ist.
V-601 bis V-607	Dornier Do 27 H-2	-	1958	2008	7	1958 Ankauf aus Deutschland. Mit der Do 27 fand man einen geeigneten Ersatz für die veralteten Fieseler Fi 156 C Storch und Messerschmitt Bf 108 B Taifun. Als eine der ersten ausländischen Luftwaffen bestellte die Schweiz sieben Exemplare des neuen Flugzeuges. Die Variante Do 27 H wies ein vergrössertes Seitenruder auf. Die Räder liessen sich bei Bedarf mit hydraulisch hochziehbaren Schneekufen ausrüsten. Bei Aufklärungseinsätzen verwendete der mitfliegende Beobachter als Handkamera bis 1976 die im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihenbildkamera F-24. Von 1972 bis 1987 wurden dazu auch FK-24 eingesetzt. Es handelte sich dabei um die von Urs Rentsch in Dübendorf (ZH) in sieben Exemplaren umgebaute, ursprünglich elektrisch gesteuerte K-24 Reihenbild-Einbaukamera. Auch die 1951 beschaffte Handkamera Fairchild K-20

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						wurde eingesetzt, welche jedoch ein kleineres Bildformat besass (4 x 5" auf 5 1/4' "-Rollfilm = ca. 50 Aufnahmen pro Filmkassette). Für vier von diesen sieben Do 27 H-2 wurden 1958 zwar die zivilen Kennzeichen HB-HAA bis HB-HAD reserviert, aber effektiv eingetragen wurden dann am 20.08.1959 nur eine, die HB-HAD (Werk-Nr. 2014, ab 1968 V-607). Die Luftwaffe war mit den beiden letzten Flugzeugen, die zu diesem Zeitpunkt bei der Luftwaffe noch in Betrieb waren, der V-601 und V-607, am 11. Internationalen Do 27 Treffen «50 Jahre Dornier Do 27» vom 18. bis 20.08.2006 in Friedrichshafen anwesend. Mit dem letzten Flug einer Do 27 ging schliesslich am 29.09.2008 bei der Schweizer Luftwaffe eine 50-jährige Ära zu Ende.
V-601	Dornier Do 27 H-2	2008	18.12.1958	29.09.2008	-	Die Maschine hat Baujahr 1958 und war die einzige von den sieben beschafften Do 27, die mit Breitfahrwerk (Spurweite 2,74 m anstatt 2,3 m) und Doppelsteuer ausgerüstet war. Der Hochdecker wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung später kostenlos dem Verein Fliegermuseum Altenrhein übergeben. Diese Schenkung war nach der Unterzeichnung einer Vereinbarung zwischen dem Verein Fliegermuseum Altenrhein und der Zentralstelle Historisches Armeematerial (ZSHAM) möglich. Am 01.06.2019 wurde die Maschine per Helikopter nach Altenrhein geflogen und ab Juni 2021 wurde diese Do 27 H-2 im Fliegermuseum Altenrhein FMA wieder flugbereit gemacht. Am 09.08.2022 wurde sie als HB-HKD ins schweizerische Luftfahrzeugregister eingetragen und am 27.04.2023 hob das Flugzeug zum offiziellen Erstflug nach der Restaurierung ab. Die Maschine wird seither vom «Club Do 27» mit dieser zivilen Immatrikulation in den originalen Farben der Schweizer Luftwaffe betrieben und steht als Passagiere auch für Mitgliederflüge zur Verfügung. Am 12.05.2024 nahm der V-601 / HB-HKD an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Diese Do 27 H-2 fliegt auch heute (2025) noch als HB-HKD.
V-602	Dornier Do 27 H-2	2009	18.12.1958	23.04.1980	-	Diese Maschine mit Herstellungsjahr 1958 war mit einer Zusatzeinrichtung für das Fallschirm-Übungsspringen ausgerüstet. Am 23.04.1980 wurde die Do 27 ausser Dienst gestellt und versteigert. Am 22.05.1980 erfolgte der Eintrag als HB-HAK in das schweizerische Luftfahrzeugregister. Sie erlitt am 06.11.1982 eine Bruchlandung, wonach am 15.11.1982 die Deregistrierung erfolgte.
V-603	Dornier Do 27 H-2	2010	22.01.1959	15.01.1969	-	Ging am 15.01.1969 infolge einer Fehllandung in Fehraltorf (ZH) verloren. Am 15.01.1969 Überschlag im Schnee auf dem Flugplatz Speck-Fehraltorf im Zürcher Oberland. Die Maschine wurde stark zerstört und musste abgeschrieben werden. Adj Uof E. von der L FI St 6 wurde leicht verletzt.
V-604	Dornier Do 27 H-2	2011	22.01.1959	19.11.1980	-	Diese Maschine mit Herstellungsjahr 1958 war mit einer Zusatzeinrichtung für das Fallschirm-Übungsspringen und einer speziellen Funkanlage und Radiokompass für Auslandsflüge ausgerüstet. Die Do 27 wurde nach der Ausserdienststellung am 19.11.1980 veräussert. Danach war sie vom 03.03.1981 bis zum 04.06.1987 im schweizerischen Luftfahrzeugregister zivil als HB-HAA eingetragen. Seit dem 03.05.2011 fliegt sie in Kanada mit der zivilen Immatrikulation

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						C-GLPK.
V-605	Dornier Do 27H-2	2012	07.02.1959	30.05.1981	-	Das Flugzeug mit Herstellungsjahr 1958 ging im Februar 1959 als V-605 an die Fliegertruppe. Diese Do 27 war mit einer Zusatzeinrichtung für das Fallschirm-Übungsspringen ausgerüstet. Dieses Flugzeug wurde gleichzeitig mit der Schwestermaschine V-606 und 23 Pilatus P-2 Maschinen am 30.05.1981 durch das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) in Dübendorf (ZH) für 46'000 Franken versteigert. Zum Zeitpunkt der Ausserdienststellung war dieses Flugzeug 2246 Stunden in der Luft gewesen. Der Militärpilot Hans Wiederkehr war an der Do 27 interessiert, doch hatte er es verpasst, ein Kaufangebot zu machen. Es stellte sich heraus, dass der Ersteigerer das Flugzeug nicht bezahlen konnte, somit war dieses wieder verfügbar. Zusammen mit Hansruedi Dubler wurde die V-605 gekauft und mit fünf weiteren Interessenten der «VEeM», Verein zur Erhaltung ehemaliger Militärflugzeuge gegründet. Leider blieb es dann aber bei diesem einzigen Flugzeug. Am 23.09.1981 wurde die V-605 nach Grenchen (SO) geflogen und bei der Firma Farner in ein «Zivilflugzeug» umgewandelt und am 09.12.1981 wurde die Dornier als HB-HAB im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Der neue Standort war nun der Flugplatz Grenchen. Mangels Flugaktivitäten wurde der VEeM 1991 aufgelöst und das Flugzeug an David Rihs verkauft, der es auf den Flugplatz Triengen (LU) nahm, von wo aus die Maschine geflogen wurde. Die Do 27 stand später während Jahren unbenutzt in einer Flugzeughalle in Triengen. 2015 übernahm Eugen Wüest, Wilihof als neuer Eigentümer die Do 27 HB-HAB und liess die Handänderung am 24.06.2015 ins Luftfahrzeugregister eintragen. Als Halter wurde David Rihs, Aarau eingetragen und Hauptstandort war wiederum Triengen. Am 30.12.2024 liess Eugen Wüest die HB-HAB im Luftfahrzeugregister wieder löschen.
V-606	Dornier Do 27H-2	2013	07.02.1959	30.05.1981	-	Das Flugzeug mit Herstellungsjahr 1958 ging im Februar 1959 als V-606 an die Fliegertruppe. Diese Do 27 war mit einer Zusatzeinrichtung für das Fallschirm-Übungsspringen ausgerüstet. Diese Do 27 wurde zusammen mit der Schwestermaschine V-605 und 23 Pilatus P-2 Maschinen am 30.05.1981 durch das Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) in Dübendorf (ZH) versteigert. Zum Zeitpunkt der Ausserdienststellung war dieses Flugzeug 2064 Stunden in der Luft gewesen. Schon am 15.10.1981 wurde diese Do 27 H-2 mit der Kennung HB-HAC im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Am 02.03.1989 erfolgte die Löschung. Danach wurde sie in Deutschland als D-EFQK registriert. Aktuell (2024) steht sie im Museo do Ar auf der Sintra Air Base in Portugal als Do 27 der portugiesischen Luftwaffe mit der fiktiven Kennung 3422. Gemäss Wikipedia stehen dort allerdings auch noch die beiden Do 27 A-4 s/n 3357 und s/n 3487 (Stand 2024).
V-607	Dornier Do 27 H-2	2014	09.04.1959	19.09.2008	-	Sie wurde am 20.08.1959 mit der zivilen Immatrikulation HB-HAD eingetragen. 1968 wurde die Maschine wieder mit der Kennung V-607 umregistriert und erst 2008 ausser Dienst gestellt. Sie flog also fast ein halbes Jahrhundert lang für die Luftwaffe! Diese Do 27 erhielt als einzige Maschine eine Reihenbildkamera sowie eine Sauerstoffanlage mit drei Zapfstellen für

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						den Einsatz als Vermessungsflugzeug in grossen Einsatzhöhen. Die V-607 gehörte bis 2024 zum Bestand im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH) und war dort eingelagert. Im Frühling 2024 brach der Hunterverein Obersimmental zu neuen Horizonten auf und konnte aus dem Bestand des FLIEGER FLAB MUSEUMs die Dornier Do 27 H-2 V-607 und die Noorduyn Aviation AT-16 Harvard IIB U-328 für ihre Ausstellung übernehmen. Während die Do 27 im Unterstand U-20 in St. Stephan (BE) zunächst für eine statische Präsentation vorbereitet wird, wird die AT-16 am Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) vom neugegründeten «Verein U-328» wieder flugtüchtig gemacht werden.
V-611	Pilatus PC-6/A-H2 Porter	530	23.01.1962 KTA	01.01.1966	1	Schon vor der Beschaffung für die Luftwaffe übernahm die Kriegstechnische Abteilung (KTA, später GRD, dann GR, heute armasuisse) am 23.01.1962 diesen PC-6 als Versuchsflugzeug. Dieses Flugzeug mit Baujahr 1961 hatte keinen Tarnanstrich. Es war grau/weiss und mit orangen Markierungen versehen und war mit einem Astazou-II-Turbtriebwerk motorisiert. Mit diesem KTA-Porter wurden auch Skis getestet. Der Porter führte am 22.08.1963 auf dem Tschieravagletscher, einem Talgletscher in der Berninagruppe im Kanton Graubünden, aufgrund eines Triebwerkausfalls eine Notlandung aus. Das Flugzeug wurde bereits vier Tage später geborgen. Der abmontierte Flügel, welcher als einzelne Unterlast von einem Helikopter des Typs Agusta-Bell 204B der Firma Heliswiss (HB-XBO) hätte abtransportiert werden sollen, löste sich damals und fiel in eine Gletscherspalte. Offenbar war es unmöglich, den Flügel aus der Gletscherspalte zu bergen. Der Gletscher gab ihn erst 52 Jahre später frei. Der Luftwaffen-Bordfotograf André Kohn entdeckte im Sommer 2015 per Zufall Teile des Flügels auf diesem Gletscher. Der Porter wurde von Pilatus wieder aufgebaut und mit einem neuen Flügel versehen. Im Januar 1966 Weiterverkauf in die USA, wo der Porter anfangs 1966 für drei Monate als N392R bei Foshing Airlines weiter flog. Danach flog die Maschine neu mit einem Garrett TPE-331 Triebwerk und der angepassten Bezeichnung PC-6/C-H2 und der gleichen US-Immatrikulation noch bis 1973 für Air America.
V-612 bis V-623	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	-	1967	aktiv	12	Die 12 Maschinen wurden 1966 gebaut und 1967 als PC-6/H2M Porter abgeliefert. Die PC-6 kommen bei der Luftwaffe exklusiv bei der Lufttransportstaffel 7 (LT Staffel 7) zum Einsatz. Für die Waldbrandbekämpfung aus der Luft gab es einen Wassertank mit einem Volumen von 800 Litern, die innert 2,8 Sekunden abgelassen werden konnten. Schon in den ersten Jahren wurden über 400 Waldbrand-Einsätze erfolgreich geflogen, wobei diese Rolle wie auch die Rettungsflüge zunehmend von den Helikoptern übernommen wurde. Bei Aufklärungseinsätzen verwendete der mitfliegende Beobachter im ursprünglichen Kolbenmotor-Porter als Handkamera bis 1976 die im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihenbildkamera F-24. Ab 1972 wurden dazu auch FK-24 eingesetzt. Es handelte sich dabei um die von Urs Rentsch in Dübendorf (ZH) in sieben Exemplaren umgebaute, ursprünglich elektrisch gesteuerte K-24 Reihenbild-Einbaukamera. Auch die 1951 beschaffte Handkamera Fairchild K-20 wurde eingesetzt, welche jedoch ein kleineres Bildformat besass (4 x 5" auf 5 1/4" -Rollfilm = ca. 50 Aufnahmen pro Filmkassette).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Leistungsmässig blieb der Porter mit dem Kolbenmotor aber beschränkt. 1980 wurden deshalb an allen zwölf Maschinen der gelegentlich als zu leistungsschwach beanstandete, aber zuverlässige sechszylindrige Kolbenmotor des Typs Lycoming GSO-480 B1, A6 durch die Propellerturbine Pratt & Whitney Canada PT6A-27 ersetzt, welche sich bei der zweiten, 1975 beschafften Serie bestens bewährt. Nach erfolgreichem Umbau wurde die Typenbezeichnung von dem auch einfach als «Pilatus-Porter» bekannten Flugzeug von PC-6/B2-H2M auf neu PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter geändert. Mit dem Zusatz «-1» können die modifizierten Maschinen von den sechs 1976 an die Luftwaffe abgelieferten Turbo-Porter (V-630 bis V-635) unterschieden werden. Der «Pilatus Porter» ist das Arbeits- und Kleintransportflugzeug der Luftwaffe. Seine robuste Bauart sowie die Kurzstart- und Landeeigenschaften (STOL, Short Take-Off and Landing) ermöglichen auch Einsätze ab Behelfslandeplätzen im Gelände. Der PC-6 Porter war das letzte Flugzeug der Schweizer Luftwaffe, welches früher für Transporte in den Bergen auch mit Ski ausgerüstet werden konnte. Im Gegensatz zu den damals im Einsatz stehenden Helikoptern Alouette II und Alouette III konnte der Porter nämlich mehr Last befördern und war im Einsatz erst noch billiger. Die Turbo-Porter sind heute (2022) jedoch ohne die kleinen Stahlskis im Einsatz, denn in der Zwischenzeit haben die Super Puma und Cougar auch viele Transportaufgaben in den Alpen übernehmen können. Neues Cockpit: Im Februar 2015 wurde der Vertrag zwischen armasuisse und RUAG für den Ersatz von Avionikkomponenten des Flugzeugs Pilatus PC-6 Turbo-Porter unterzeichnet. Damit wurde die Einsatzbereitschaft und der Weiterbetrieb für mindestens 15 Jahre sichergestellt und die Avionik auf den dafür notwendigen, technisch aktuellen Stand gebracht werden. Die gesamte Porterflotte erhielt dabei ein aufwendiges Upgrade unter der Projektbezeichnung NCPC-6 (New Cockpit PC-6). Unter anderem wurde das analoge Cockpit durch ein modernes Glascockpit mit Garmin-650-GPS ersetzt, einen Autopiloten, eine elektrische Trimmung und elektrische Klappen eingebaut. Die Anzahl Funkgeräte wurde auf fünf erhöht und die entsprechenden (weissen) Antennen auf dem Kabinendach montiert. Dafür wurden alle, bei dieser ersten Portergeneration (V-612 bis V-623) vorhandenen, Dachfenster demontiert. Alle Porter erhielten ausserdem einen neuen Kabinenboden aus Gummi. Der Erstflug des ersten Porters nach Umbau erfolgte am 16.11.2015 mit der V-619 in Lodrino (TI). Das Projekt wurde mit dem AEB 2015 (AEB steht für Ausrüstung und Erneuerungsbedarf) finanziert und ist 2017 mit der Abgabe des letzten umgebauten Flugzeugs beendet worden. Im Jahr 2020 wurden die bisher einklappbaren Landescheinwerfer durch festmontierte LED-Scheinwerfer umgerüstet. Der unermüdlich «fliegende Schrank» bleibt laut 2022er-Planung bis 2035 oder gar 2040 im Dienst. Der PC-6 ist schon jetzt mit Abstand der am längsten in Dienst stehende Flugzeugtyp in der Schweizer Luftwaffe und wird wohl mit der erwarteten Einsatzdauer von gegen 70 Jahren diesen Rekord behalten.
V-612	Pilatus PC-6/B2-H2M-1	624	27.01.1967	aktiv	-	Das erste Exemplar, die V-612 , wurde am 27.01.1967 an die Luftwaffe ausgeliefert. Bereits im Sommer war die Beschaffung abgeschlossen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	Turbo-Porter					
V-613	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	630	15.02.1967	aktiv	-	
V-614	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	633	16.03.1967	aktiv	-	
V-615	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	635	25.04.1967	29.01.2002	-	Dieser Porter erlitt am 29.01.2002 in Altenrhein (SG) einen Unfall während eines Startabbruchs und kollidierte am Ende der Piste beim Verlassen der Startbahn mit dem Flugplatzzaun und mit einem vorbeifahrenden zivilen Personenwagen. Kein oder nur leichter Personenschaden. Es entstand ein grosser Sachschaden, eine Reparatur für den weiteren Truppeneinsatz wäre zu teuer geworden und in Anbetracht dessen, dass Berechnungen ergeben haben, dass die Luftwaffe Ihren Auftrag mit den verbleibenden 15 Maschinen noch erfüllen kann, hat man definitiv auf eine Reparatur verzichtet. Das Flugzeug sollte ursprünglich in Locarno (TI) dem Altmaterial zugeführt werden, wobei vereinzelte Komponenten vorgängig ans Ersatzteillager gelegt worden wären. Die V-615 wurde dann vorerst auf den Militärflugplatz Payerne transportiert. Die später als Ausstellungsobjekt reparierte Maschine gehört seit 2016 und bis heute (2024) zu den Exponaten des FLIEGER FLAB MUSEUMs in Dübendorf (ZH). Für die Ausstellung wurde sie zu einem ursprünglichen PC-6/H2M Porter mit dem sechszylindrigen Kolbenmotor Lycoming GSO-480 B1, A6 zurück gebaut.
V-616	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	639	09.05.1967	aktiv	-	
V-617	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	640	23.06.1967	aktiv	-	
V-618	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	641	12.06.1967	aktiv	-	
V-619	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	642	14.06.1967	aktiv	-	Im Herbst 1974 waren die V-619 und die V-621 gemäss handschriftlichen Notizen in der Flugzeugchronik in der Katastrophenhilfe in der Sahel-Zone im Spezialeinsatz. Der Transport der beiden Flugzeuge fand am 04.10.1974 von Dübendorf (ZH) aus mit der Canadair CL-44D4-2 HB-IEN der Transvalair statt. Um auch grosse Güter transportieren zu können und die Beladung zu beschleunigen, konnte der hintere Teil des Rumpfs des Frachtflugzeuges CL-44D4-2 hydraulisch innerhalb von 90 Sekunden weggeklappt werden.
V-620	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	644	10.07.1967	aktiv	-	
V-621	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	647	29.06.1967	27.04.1993	-	Im Herbst 1974 waren die V-619 und die V-621 gemäss handschriftlichen Notizen in der Flugzeugchronik in der Katastrophenhilfe in der Sahel-Zone im Spezialeinsatz. Der Transport der beiden Flugzeuge fand am 04.10.1974 von Dübendorf (ZH) aus mit der Canadair CL-44D4-2 HB-IEN der Transvalair statt. Um auch grosse Güter transportieren zu können und die Beladung zu beschleunigen, konnte der hintere Teil des Rumpfs des Frachtflugzeuges CL-44D4-2 hydraulisch innerhalb von 90 Sekunden weggeklappt werden. Die V-621 stürzte bei ausgeprägter Föhnlage am 27.04.1993 um 09.01 Uhr an der Nordseite

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						des Finsteraarhorns (BE) ab. Der Pilot Hptm Peter Häfliger, FI St 17 und die beiden Passagiere, die Mechaniker Otto von Flüe und Anton Schäfer kommen beim Absturz ums Leben. Alle drei waren Mitarbeiter beim Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF).
V-622	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	648	13.07.1967	aktiv	-	2007 erhielt diese Maschine einen attraktiven, rot-weissen Patrouille Suisse-Anstrich. Die «Felix» getaufte Maschine wurde am 24.04.2007 anlässlich des Kaderrapports in Emmen erstmals im neuen Outfit präsentiert. Der Name «Felix» war während Flugvorführungen das taktische Rufzeichen des Patrouille-Suisse-Kommandanten am Boden.
V-623	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	649	14.08.1967	aktiv	-	
V-630 bis V-635	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	-	1975	aktiv	6	1975 als zweite Serie gekauft und gebaut und ab Ende 1975 bis Juni 1976 an die Luftwaffe abgeliefert. Diese 6 Exemplare waren von Anfang an mit der leistungsstarken Propellerturbine Pratt & Whitney Canada PT6A-27 motorisiert. Der «Pilatus Porter» ist das Arbeits- und Kleintransportflugzeug der Luftwaffe. Seine robuste Bauart sowie die Kurzstart- und Landeeigenschaften (STOL, Short Take-Off and Landing) ermöglichen auch Einsätze ab Behelfslandeplätzen im Gelände. Der PC-6 Porter war das letzte Flugzeug der Schweizer Luftwaffe, welches früher für Transporte in den Bergen auch mit Ski ausgerüstet werden konnte. Im Gegensatz zu den damals im Einsatz stehenden Helikoptern Alouette II und Alouette III konnte der Porter nämlich mehr Last befördern und war im Einsatz erst noch billiger. Die Turbo-Porter sind heute (2020) jedoch ohne die kleinen Stahlskis im Einsatz, denn in der Zwischenzeit haben die Super Puma und Cougar auch viele Transportaufgaben in den Alpen übernehmen können. Die PC-6 Turbo-Porter kommen vor allem bei der Lufttransportstaffel 7 zum Einsatz, der einzigen PC-6 Staffel der Luftwaffe. Neues Cockpit: Im Februar 2015 wurde der Vertrag zwischen armasuisse und RUAG für den Ersatz von Avionikkomponenten des Flugzeugs Pilatus PC-6 Turbo-Porter unterzeichnet. Damit wurde die Einsatzbereitschaft und der Weiterbetrieb für mindestens 15 Jahre sichergestellt und die Avionik auf den dafür notwendigen, technisch aktuellen Stand gebracht werden. Die gesamte Porterflotte erhielt dabei ein aufwendiges Upgrade unter der Projektbezeichnung NCPC-6 (New Cockpit PC-6). Unter anderem wurde das analoge Cockpit durch ein modernes Glascockpit mit Garmin-650-GPS ersetzt, einen Autopiloten, eine elektrische Trimmung und elektrische Klappen eingebaut. Die Anzahl Funkgeräte wurde auf fünf erhöht und die entsprechenden (weissen) Antennen auf dem Kabinendach montiert. Dafür wurden alle, bei der ersten Portergeneration (V-612 bis V-623) vorhandenen, Dachfenster demontiert. Alle Porter erhielten ausserdem einen neuen Kabinenboden aus Gummi. Der Erstflug des ersten Porters nach Umbau erfolgte am 16.11.2015 mit der V-619 in Lodrino (TI). Das Projekt wurde mit dem AEB 2015 (AEB steht für Ausrüstung und Erneuerungsbedarf) finanziert und ist 2017 mit der Abgabe des letzten umgebauten Flugzeugs beendet worden. Im Jahr 2020 wurden die bisher einklappbaren Landescheinwerfer durch festmontierte LED-Scheinwerfer umgerüstet.
V-630	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	747	21.11.1975	12.11.1997	-	Absturz am 12.11.1997 kurz nach 14 Uhr während dem Trainingskurs der LT St 7. Der Turbo-

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Porter schlug bei schlechtem Wetter in Boltigen im Simmental (BE), oberhalb der Gewerbezone Bruggmatte am Hang «Ägerti» am Boden auf, nachdem der rechte Flügel mit Bäumen kollidierte. Der Pilot Hptm Bruno Ebnetter, LT Fl 7 und die vier Passagiere Kpl Markus Gugger, LT Kp 7, Kpl Tobias Jost, LT Stabskp 7, Fl Sdt Daniel Baldinger, Lt Stabskp 7 und Fl Sdt Pablo Iguini, Lt Kp 7 verloren beim Unfall ihr Leben.
V-631	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	749	11.12.1975	aktiv	-	
V-632	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	751	12.02.1976	aktiv	-	Gemäss handschriftlichen Notizen in der Flugzeugchronik war die V-632 (vermutlich im Sommer 1984) an den CISM-Parameisterschaften in Altenstadt (D) im Einsatz. Der «Conseil International du Sport Militaire» (CISM) ist der Internationale Militärsport-Verband. Die Schweiz ist seit 1968 Mitglied.
V-633	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	757	31.03.1976	31.05.2017	-	Die drei Turbo-Porter V-633 , V-634 und V-635 wurden mit Wild RC-10-Kameras für Senkrechtaufnahmen ausgerüstet. Dabei handelte es sich um eine Kampagne von 1985 bis 1992 der eidgenössischen Vermessungsdirektion für die Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, damals noch die Eidgenössische Forschungsanstalt für das forstliche Versuchswesen. Das Flugzeug touchierte am 31.05.2017 auf dem Militärflugplatz Emmen beim Rollen einen Zaun. Der Porter erlitt derart schwere Strukturschäden, dass er abgeschrieben wurde.
V-634	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	759	02.06.1976	aktiv	-	Dieser Turbo-Porter hatte temporär eine Haifischschnauze und das Abzeichen der Lufttransportstaffel 7 aufgemalt bekommen. Gemäss handschriftlichen Notizen in der Flugzeugchronik war die V-634 im Sommer 1982 an den CISM-Parameisterschaften in RAF Middle Wallop (GB) im Einsatz. Der «Conseil International du Sport Militaire» (CISM) ist der Internationale Militärsport-Verband. Die Schweiz ist seit 1968 Mitglied. Die drei PC-6 V-633 , V-634 und V-635 wurden mit Wild RC-10-Kameras für Senkrechtaufnahmen ausgerüstet. Dabei handelte es sich um eine Kampagne von 1985 bis 1992 der eidgenössischen Vermessungsdirektion für die Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, damals noch die Eidgenössische Forschungsanstalt für das forstliche Versuchswesen.
V-635	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	761	22.06.1976	aktiv	-	Die drei Turbo-Porter V-633 , V-634 und V-635 wurden mit Wild RC-10-Kameras für Senkrechtaufnahmen ausgerüstet. Dabei handelte es sich um eine Kampagne von 1985 bis 1992 der eidgenössischen Vermessungsdirektion für die Forschungsanstalt für Wald, Schnee und Landschaft, damals noch die Eidgenössische Forschungsanstalt für das forstliche Versuchswesen.
V-651 und V-652	Piper PA-18-125 Super Cub «Custom»	-	1952	1964	2	Ankauf 20.09.1952 als Occasionen. Zuvor gehörten die beiden Piper der Firma Air-Import A.-G. in Kriens (LU), welche sie Werksneu kaufte. Die Firma wurde am 01.05.1948 von Herrn und Frau Chappuis aus Meggen (LU) gegründet und war somit die erste Hubschraubergesellschaft in der Schweiz. Am Anfang setzte sie auch Kleinflugzeuge ein, welche in Zürich Kloten stationiert waren. Am 16.09.1949 erhielt die Air-Import A.-G. vom Luftamt die Bewilligung für kommerzielle Flüge. Wie in einem Befehl der Direktion der Militärflugplätze (DMP) an die Betriebsgruppe Dübendorf hervorgeht, waren am 17.10.1951 «Versuchsflüge mit Leichtflugzeugen anlässlich der Manöver des 2. Armeekorps» durchzuführen. Folgende mit Funk ausgerüstete Flugzeuge

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						wurden dabei eingesetzt: ein Helikopter Hiller 360 und ein KZ VII, zwei Fieseler Fi 156 Storch und – zwei «Piper Super Cub»! Hier kamen also erstmals Super Cubs ins Spiel. Dabei handelte es sich um die beiden bereits in der Schweiz neu vorhandenen und offiziell am 23.10.1951 zivil immatrikulierten Piper Super Cubs HB-OOL und HB-OOM, welche offensichtlich durch den damaligen Importeur Air-Import A.-G. zur Verfügung gestellt wurden. Die Resultate aus diesen Versuchseinsätzen sind nicht bekannt, aber im Zusammenhang mit der Aufstellung von Leichtfliegereinheiten für die «Kampffeld- und Artillerie-Beobachtung» (KAB) wurden die beiden PA-18-125 Super Cubs, die etwa dem international weit verbreiteten militärischen Typ L-21A entsprachen, wurden am 20.09.1952 «zu Versuchszwecken» käuflich erworben und mit den militärischen Kennungen KAB-101 und KAB-102 versehen. Sie standen laufend bei den entsprechenden Übungen mit Erfolg im Einsatz. Gleichzeitig wurde zwei Hiller UH-12B (KAB-201 und KAB-202) als erste Helikopter der Fliegertruppe beschafft. Anfang 1954 wurden die Piper «feldgrün» bemalt und danach für Manövereinsätze manchmal mit auffälligen Markierungen zu Unterscheidungszwecken der Manöverparteien versehen, zum Beispiel mit grossen Kreuzen auf und unter den Flügeln oder mit Farbstreifen um den Hinterrumpf. Ab dem 01.09.1959 trugen die beiden Piper PA-18-125 Super Cub die Kennungen V-651 und V-652. Bei Aufklärungseinsätzen verwendete der mitfliegende Beobachter als Handkamera bis 1976 die im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihenbildkamera F-24. Auch die 1951 beschaffte Handkamera Fairchild K-20 wurde eingesetzt, welche jedoch ein kleineres Bildformat besass (4 x 5" auf 5 ¼" "-Rollfilm = ca. 50 Aufnahmen pro Filmkassette). Mit der Einführung des Artilleriefunks mussten die beiden Piper zwangsläufig auch mit Funk versehen werden. Danach konnten die Flugzeuge nur noch einsitzig geflogen werden. Da bei der Zusammenarbeit Boden-Luft ein Beobachter benötigt wird, hat man 1964 vier Flugzeuge PA-18-150 (mit stärkerem Motor) beschafft. Bei dieser Gelegenheit wurden die beiden PA-18-125 angeblich eingetauscht. Nach einer Flottenliste der Luftwaffe wurden aber beide Flugzeuge nach der Ausserdienststellung an die auf dem Flughafen Bern-Belpmoos ansässige Firma Aviation Market S.A. in veräussert, welche die Maschinen im Februar 1965 an die Flugplatzgenossenschaft Beromünster (LU) auf dem gleichnamigen Flugplatz weiterverkauft. Die allermeisten Informationen zu den Piper Super Cub konnten der Publikation CONTACT vom Swiss Wing der Commemorative Air Force (CAF) entnommen werden, in welcher Ulrich «Ueli» Wenger aus Ennetbürgen (NW) in der Ausgabe vom September 2024 sehr detailliert und kompetent die Geschichte dieser insgesamt sechs (siehe auch V-653 bis V-656) bei der Fliegertruppe im Einsatz gestandenen Maschinen niederschrieb.
V-651	Piper PA-18-125 Super Cub «Custom»	18-1191	23.09.1952	10.02.1965	-	Dieser Piper mit der Werknummer 18-1191 war vom 23.10.1951 bis zum 21.08.1952 zivil als HB-OOL im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen und gehörte der Firma Air-Import A.-G. in Kriens (LU), welche sie Werksneu kaufte. Hauptstandort war zuerst Sion (VS), dann Kloten (ZH).

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Zum Triebwerk ein paar Hinweise: In zwei fast identischen Dokumenten «permis de navigation restreinte pour aéronefs privés» (sinngemäss etwa «Eingeschränkte Flugzeuglaubnis für private Luftfahrzeuge»), ausgestellt vom Eidgenössischen Luftamt für die provisorischen Immatrifikationen HB-OOL und HB-OOM vom 02.10.1951 für die Überführung der beiden Piper von Paris nach Kloten, von Kloten nach Planeyse sur Colombier (NE) für die HB-OOL und von Planeyse nach Sion (VS), sowie für Abnahme Flüge durch das Luftamt, wird als Triebwerk ein Lycoming O-290-D mit 125 PS angegeben. Dieser Motorentyp wurde in den USA am 13.12.1949 zertifiziert. Als deregistriertes Luftfahrzeugmodell / Typ ist heute (2024) beim BAZL jedoch PA-18 «135» eingetragen. Bei der Bezeichnung PA-18-125 weist die Ziffer 125 auf die Nennleistung 125 PS (93 kW) vom Basismodell des Triebwerks Lycoming O-290 hin. Die HB-OOL war aber gemäss dem BAZL mit der (am 01.05.1952 zertifizierten), leistungsfähigeren Variante O-290-D2 mit 135 PS (101 kW) bei 2600 U/min ausgerüstet. Es ist also denkbar, dass dieser Piper PA-18 später, bei der Fliegertruppe oder im zivilen Betrieb mit einem leistungstärkeren Motor vom Typ Lycoming O-290-D2 ausgerüstet wurde, die Bezeichnung PA-18-125 für diese Maschinen bei der Luftwaffe jedoch beibehalten wurde. Für den Austausch bei der Flugwaffe spricht, dass Jakob Urech in seinem Standardwerk «Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914» den Triebwerkstyp O-290-D2C publiziert hatte. Piper selbst wechselte offenbar die Schreibweise etwa 1951/52 von PA-18 «125» auf PA-18-135. Was nicht wirklich zur Klarheit beiträgt. Und weshalb Piper bei beiden Typen sowohl die Schreibweise PA-18-125 / PA-18-135, als auch PA-18 «125 / PA-18 «135» mit dem Leistungshinweis in Anführungszeichen verwendete, bei beiden Versionen vielleicht variantenabhängig auch mit A- als Präfix, bleibt wohl ein Geheimnis des amerikanischen Herstellers. Bekannt ist jedoch, dass ab 1953 bei Piper keine PA-18-125 mehr produziert wurden, die stärkere Version PA-18-135 verliess hingegen von 1952 bis 1955 die Montagehallen. Mit eingeschriebenem Brief vom 23.10.1952 teilte Dr. J. Rynert, Generalagentur der schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur dem Luftamt mit, dass ihm die Firma Air-Import A.-G. die Mitteilung zukommen liess, dass die beiden Motorflugzeuge HB-OOL und HB-OOM in den Besitz der Schweizer Armee / EMD übergegangen sind. Vor dem 01.09.1959 trug dieser Piper die Kennung KAB-101, danach V-651. Nach der Ausserdienststellung wurde er an die auf dem Flughafen Bern-Belpmoos ansässige Firma Aviation Market S.A. veräussert, welche die Maschine im Februar 1965 an die Flugplatzgenossenschaft Beromünster (LU) auf dem gleichnamigen Flugplatz weiterverkaufte. Am 19.08.1965 wurde die Maschine zivil als HB-OYC immatrikuliert. Unter Beibehaltung der «feldgrauen» Grundfarbe wurde das Flugzeug mit orangefarbenen Streifen auf dem Rumpf und mit gleichfarbigen Flügelvorderkanten auch optisch «zivilisiert». Am 20.03.1966 hat sie sich im Landeanflug auf den Flugplatz Beromünster kurz vor dem Pistenanfang rund 10-15 Meter über Grund mit der HB-OYB (ex V-652) verkeilt. Es kam zu einem der spektakulärsten Flugunfälle der Schweiz. Am 05.09.1967 wurde die HB-OYC deregistriert.
V-652	Piper PA-18-125 Super Cub «Custom»	18-1192	23.09.1952	10.02.1965	-	Dieser Piper mit der Werknummer 18-1192 und Herstellungsjahr 1951 war vom 23.10.1951 bis zum 21.08.1952 zivil als HB-OOM im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						und gehörte der Firma Air-Import A.-G. in Kriens (LU), welche sie Werksneu kaufte. Hauptstandort war Kloten (ZH). Zum Triebwerk ein paar Hinweise: In zwei fast identischen Dokumenten «permis de navigation restreinte pour aéronefs privés» (sinngemäss etwa «Eingeschränkte Flugerlaubnis für private Luftfahrzeuge»), ausgestellt vom Eidgenössischen Luftamt für die provisorischen Immatikulationen HB-OOL und HB-OOM vom 02.10.1951 für die Überführung der beiden Piper von Paris nach Kloten, von Kloten nach Planeyse sur Colombier (NE) für die HB-OOL und von Planeyse nach Sion (VS), sowie für Abnahmeflüge durch das Luftamt, wird als Triebwerk ein Lycoming O-290-D mit 125 PS angegeben. Dieser Motorentyp wurde in den USA am 13.12.1949 zertifiziert. Als deregistriertes Luftfahrzeugmodell / Typ ist heute (2024) beim BAZL im Luftfahrzeugregister jedoch PA-18 «150» eingetragen. Bei der Bezeichnung PA-18-125 weist die Ziffer 125 auf die Nennleistung 125 PS vom Basismodell des Triebwerks Lycoming O-290 hin. Die HB-OOM war aber gemäss dem BAZL mit der vom Hersteller 1952 neu lancierten, leistungsfähigeren Variante O-320-B2B ausgerüstet. Und dieses Triebwerk leistete 160 PS (119 kW) bei 2700 U/min. Es kann davon ausgegangen werden, dass die HB-OOM ursprünglich auch mit dem gleichen Triebwerk O-290-D wie die HB-OOL motorisiert war. Die V-652 wurde erst später als zivile HB-OYB auf das O-320-B2B umgerüstet. Deshalb wurde die Bezeichnung PA-18-125 für diesen Typ bei der Luftwaffe beibehalten. Mit eingeschriebenem Brief vom 23.10.1952 teilte Dr. J. Rynert, Generalagentur der schweizerischen Unfallversicherungs-Gesellschaft in Winterthur dem Luftamt mit, dass ihm die Firma Air-Import A.-G. die Mitteilung zukommen liess, dass die beiden Motorflugzeuge HB-OOL und HB-OOM in den Besitz der Schweizer Armee / EMD übergegangen sind. Vor dem 01.09.1959 trug dieser Piper die Kennung KAB-102, danach V-652. Nach der Ausserdienststellung wurde er an die auf dem Flughafen Bern-Belpmoos ansässige Firma Aviation Market S.A. veräussert, welche die Maschine im Februar 1965 an die Flugplatzgenossenschaft Beromünster (LU) auf dem gleichnamigen Flugplatz weiterverkaufte. Seit dem 19.08.1965 ist die Maschine zivil als HB-OYB immatrikuliert. Unter Beibehaltung der «feldgrauen» Grundfarbe wurde das Flugzeug mit orangefarbenen Streifen auf dem Rumpf und mit gleichfarbigen Flügelvorderkanten auch optisch «ziviliert». Am 20.03.1966 hat sie sich im Landeanflug auf den Flugplatz Beromünster kurz vor dem Pistenanfang rund 10-15 Meter über Grund mit der HB-OYC (ex V-651) verkeilt. Es kam zu einem der spektakulärsten Flugunfälle der Schweiz. Mit viel Aufwand wurde später aus den Wracks der beiden Flugzeuge ein praktisch «fabrikneuer» PA-18 aufgebaut, diesmal mit einem 150 PS-Motor; also wurde daraus ein PA-18-150 und dabei wurde das Kennzeichen HB-OYB gewählt. Lange wurde die HB-OYB in der Folge in einer klassischen, zivilen creme-roten Super Cub-Bemalung ab Beromünster primär für Gletscherflüge eingesetzt. Gemäss den Unfallberichten des SUST hatte dieser Piper auch am 18.06.1968 und am 16.06.1970 weitere Landeunfälle in Beromünster und wurde dabei schwer beschädigt. Am 07.06.2015 gab es nochmals einen Unfall, diesmal in Yverdon-les-Bains (VD). Die HB-OYB gehörte 2020 als PA-18-150 dem Schweizer Gérald Boris Bréssand aus Colombier (NE). Miteigentümer war Gaspard Kohler und die Super Cub war auf dem Aéroport de

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Neuchâtel stationiert. Am 05.02.2021 gab es im schweizerischen Luftfahrzeugregister eine Handänderung. Neuer Eigentümer / Halter ist seither die «Association KAB-102», c/o G. Bréssand, Colombier.
V-653 *	Nord N.1203a Norécrin II * Erste Zuteilung der Kennung V-653 für diese N.1203a. Später erhielt die Piper Super Cub PA-18-150 diese Kennung zugeteilt.	123	1948	1954	1	Die Maschine hatte mit V-653 die gleiche militärische Kennung wie die erste Piper Super Cub PA-18-150. Im Mai 1948 kaufte die damalige Kriegstechnische Abteilung KTA (später GRD) zwei Nord 1203 Norécrin II als Verbindungsflugzeuge mit den Zulassungen HB-HOI und HB-HOK. Weil die Flugzeuge aber nicht ausgelastet waren, übergab die GRD die HB-HOK (im Jahr 1954?) an die Luftwaffe, wo sie die militärische Kennung V-653 erhielt. Nur wenige Piloten konnten sich jedoch dazu entschliessen, dieses «Lärmvehikel» als Reisemittel zu verwenden. Schliesslich konnte die HB-HOK im November 1954 an die KTA zurückgegeben werden. Die HB-HOI gehört heute (2013) zum Fundus des FLIEGER FLAB MUSEUMs in Dübendorf (ZH). Die HB-DAI im Fliegermuseum Altenrhein FMA gehörte nicht der Luftwaffe. Sie verliess das Werk in Paris 1955 mit der Werknummer 307. Im November 1999 schenkte der St. Galler Titus Thoma den französischen Oldtimer dem Fliegermuseum Altenrhein. Nach fast acht Jahren in der statischen Ausstellung des Fliegermuseums hob die HB-DAI am 10.04.2008 erstmals wieder vom Boden ab und fliegt noch heute (2017).
V-653 bis V-656	Piper Super Cub PA-18-150 «Custom»	-	1964	1976	4	Diese vier mit einem Triebwerk vom Typ Lycoming O-320-A2B mit einer Nennleistung von 150 PS (112 kW) bei 2700 U/min motorisierten Flugzeuge mit Herstellungsjahr 1963 und Auslieferung 1964 dienten für die Zusammenarbeit Boden-Luft als Nahaufklärer, sowie als Artilleriebeobachtungs- und Verbindungsflugzeuge. Sie wurden über einen schweizerischen Importeur direkt in den USA beschafft und im Oktober 1963 in die Schweiz eingeführt. Die Zusatzbezeichnung «Custom» weist darauf hin, dass die Flugzeuge aus der zivilen Produktion der damals in grossen Serien gebauten PA-18 stammten. Die neuen Flugzeuge wiesen in der Tat die kürzeren Seitenfenster der zivilen Versionen auf und nicht die verlängerten Seitenfenster, mit welchen die militärischen Versionen L-21 ausgerüstet und wie sie auch an den beiden ersten Super Cubs V-651 und V-652 vorhanden waren. Die Fahrwerkdämpfung entsprach bei den vier Schweizer Flugzeugen ursprünglich noch dem Original aus der Piper-Produktion, wurde aber später mit der speziellen «Dätwyler-Strebe» nachgerüstet. Ausserdem waren bereits die «Schmutzabstreifer» an den Haupträdern angebracht, welche nur auf den vier Super Cubs der Fliegertruppen zu sehen waren und demzufolge wohl durch die damalige Direktion der Militärflugplätze (DMP) konstruiert wurden. Bei Aufklärungseinsätzen verwendete der mitfliegende Beobachter vermutlich wie zuvor in den schwächeren Piper PA-18-125 V-651 und V-652 als Handkamera bis 1976 die im Juni 1950 beschafften und von Williamson fabrizierte Reihenbildkamera F-24. Bereits 1970 kamen die Piper letztmals in einer Dienstleistung einer Leichtfliegerstaffel (L FI St) zum Einsatz und so vermerkte die L FI St 2, dass «mit dem Ausscheiden dieses einmaligen Flugzeuges auch die Dienstzeit einiger ebenso legendären Piperpiloten zu Ende ging».

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 11.06.1976 schrieb schlussendlich die Abteilung für Militärflugplätze (AMF) dem Eidgenössischen Luftamt, dass die vier Piper PA-18-150 gemäss Verkaufsvertrag vom 03.06.1976 an Sektionen der Gesellschaft der Fliegeroffiziere AVIA-Flieger verkauft worden seien. Der jeweilige Verkaufspreis dürfte wohl symbolischer Natur gewesen sein. Bereits im Juni/Juli 1976 erhielten die Flugzeuge ihre zivilen Immatrikulationen. Die vier «zivilen», aber immer noch militärgrünen Super Cubs wurden geringfügig farblich angepasst, indem sie die weissen militärischen Kennungen neu in Gelb durch die HB-Immatrikulationen ersetzt wurden, ebenso die Rumpf-Seitenstreifen und Flügelenden. Die allermeisten Informationen zu den Piper Super Cub konnten der Publikation CONTACT vom Swiss Wing der Commemorative Air Force (CAF) entnommen werden, in welcher Ulrich «Ueli» Wenger aus Ennetbürgen (NW) in der Ausgabe vom September 2024 sehr detailliert und kompetent die Geschichte dieser insgesamt sechs (siehe auch V-651 und V-652) bei der Fliegertruppe im Einsatz gestandenen Maschinen niederschrieb.
V-653 *	Piper Super Cub PA-18-150 «Custom» * Zweite Zuteilung der Kennung V-653 für diesen PA-18-150. Zuvor erhielt schon die Nord N.1203a diese Kennung zugeteilt.	18-8047 (18-8055)	19.08.1964	15.06.1976	-	Nach der Ausserdienststellung Verkauf an AVIA-Flieger Luzern. Dieser Piper mit der Werknummer 18-8047 und Herstellungsjahr 1963 war vom 28.06.1976 bis zum 28.07.1979 zivil als HB-PAU im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Die Super Cub wurde ab dem Flugplatz Kägiswil (OW) von aktiven und ehemaligen Militärpiloten, aber auch von Angehörigen der AVIA Flieger Luzern mit zivilen Brevets geflogen. Das Flugzeug wurde zur Umschulung auf Heckradflugzeuge, zum Flugtraining, aber auch sporadisch zum Segelflugzeugschlepp eingesetzt. Nach der Reparatur infolge einer missglückten Landung im Schulbetrieb am 12.07.1977 stiess die HB-PAU leider bereits am 28.07.1979 nach einem Schleppflug im Endanflug auf den Flugplatz Kägiswil über dem Nordende des Sarnersee mit dem Flugzeug Rallye 100 S HB-ETK, das mit zwei Personen an Bord zu einer Platzrunde in Kägiswil gestartet war, zusammen. Beide Flugzeuge stürzten darauf in den See ab. Die Insassen der beiden Flugzeuge fanden beim Unfall den Tod. Die Flugzeuge wurden zerstört.
V-654	Piper Super Cub PA-18-150 «Custom»	18-8055 (18-8047)	19.08.1964	16.07.1976	-	Die V-654 wurde nach anderen Quellen schon ab Oktober 1963 als Beobachtungs- und Verbindungsflugzeug in den Leichtfliegerstaffeln der Fliegertruppen eingesetzt. Nach der Ausserdienststellung der 1963 gebauten Maschine mit eher wenigen total 652 militärischen Flugstunden erfolgte der Verkauf an die AVIA-Flieger, Offiziersgesellschaft der Fliegertruppe, Sektion Zürich und diese liess ihn am 28.07.1976 beim Eidgenössischen Luftamt zivil als HB-PAV registrieren. Sie wurde vorerst auf dem Flughafen Zürich-Kloten stationiert. Neben Ausbildungs-, Trainings- und Rundflügen wurden mit dem HB-PAV sporadisch auch Auslandsflüge durchgeführt, so auch 1984 nach England und 1991 für die Teilnahme am bekannten Oldtimer-Flugmeeting in La Ferté-Alais bei Paris. Später verlegten die AVIA-Flieger Zürich die Homebase für den HB-PAV auf den Flugplatz Speck-Fehraltendorf (ZH). AVIA blieb im Besitz des Flugzeuges, aber für den täglichen Flugbetrieb war nun die ortsansässige Flugsportgruppe Zürcher Oberland (FGZO) zuständig. Im Juni 2000 hat diese Super Cub am Flugfestival Dübendorf anlässlich «50 Jahre Aviatik / Aero Club Zürich» teilgenommen. Besitzer der Maschine war immer noch die AVIA-Zürich. Dieses namhafte Flugfestival begann am Freitag, 16.06.2000 und dauerte drei Tage.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Letztmals wurde die HB-PAV durch die an AVIA-Flieger Zürich im Jahr 2005 bei einem Unternehmen in Deutschland grundüberholt und wieder mit einer dunkelgrünen (fast) Original-Bemalung als V-654 versehen. Während den Aufbauarbeiten und der Durchsicht aller vorhandenen Unterlagen wurde – offensichtlich erstmals – festgestellt, dass bei diesem Super Cub die Seriennummer gemäss der am Cockpitboden aufgeschraubten Hersteller-Plakette nicht mit derjenigen in den technischen Akten übereinstimmen. Recherchen ergaben dann, dass die Diskrepanz höchstwahrscheinlich auf eine Verwechslung bei der militärischen Kennung 1976 erfolgt sein musste, wobei die Seriennummer der HB-PAV gemäss Plakette 18-8047 lautete, aber deren technische Akten von nun an mit der Seriennummer 18-8055 geführt wurden. Die Akten seien auch gemäss BAZL immer korrekt geführt worden, dokumentieren aber die zivile Geschichte des Flugzeuges mit der Seriennummer 18-8047, jedoch geführt auf der Seriennummer 18-8055. Der HB-PAV hat also quasi eine doppelte Identität... Auf der Hersteller-Plakette ist die ursprüngliche Seriennummer 18-8047 quasi weggekratzt worden, aber sie ist heute (2024) immer noch knapp erkennbar, wenn man die Geschichte kennt. Darunter wurde auf der Plakette die «neue» Seriennummer 18-8055 eingraviert. Am 24.01.2008 erfolgte die Kaufvertragsunterzeichnung zwischen der AVIA-Sektion Zürich und zwei Interessenten, zu welchen sich noch zwei weitere Piloten gesellten. Das Flugzeug war nun mit einem 160-PS-Motor und neuer Avionik versehen. Die neuen Eigentümer firmierten als Fluggruppe «PAV-Flyers» und überflogen die Maschine am 05.02.2006 nach Bero-münster (LU). Seit September 2008 ist der Piper auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) stationiert und wird durch die Eigentümern regelmässig geflogen. Diese Super Cub mit der Kennung V-654 und dem zivilen Kennzeichen HB-PAV steht heute (2025) immer noch in der Original-Bemalung, wie sie als Beobachtungs- und Verbindungsflugzeug von den Leichtfliegerstaffeln der Fliegertruppen eingesetzt wurde, in einem Hangar des Aero-Clubs auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach. Die Super Cub fliegt dank guter Wartung durch die auf dem Heimatflugplatz angesiedelte Firma AIRLA auch heute (2024) noch bei Flügen im In- und Ausland. Als Eigentümer sind nach wie vor die PAV-Flyers im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen, als Haupthalter ebenfalls die PAV-Flyers, c/o Ulrich «Ueli» Wenger aus Ennet-bürgen (NW). Am 12.05.2024 nahm Ueli Wenger mit der V-654 / HB-PAV an einem FLY-IN auf dem Flugplatz Biel-Kappelen (BE) LSZP teil. Der Organisator Paul Misteli hat mit grossem Erfolg zu diesem Anlass alle Flugzeuge eingeladen, die vor der Ausserdienststellung bei der Schweizer Luftwaffe im Dienst waren und noch die Originalfarbgebung tragen, oder solche, die es zu diesem Zeitpunkt noch gewesen sind. Die V-654 / HB-PAV fliegt auch heute (2025) noch.
V-655	Piper Super Cub PA-18-150 «Custom»	18-8192	06.01.1965	05.07.1976	-	Nach der Ausserdienststellung Verkauf an die AVIA-Flieger Basel. Am 22.07.1976 wurde dieser 1963 gebaute Piper für die Sektion Basel der AVIA-Flieger zivil als HB-PAW im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Die Super Cub wurde ab dem Flugplatz Fricktal-Schupfart (AG, ICAO-Code LSZI) betrieben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Am 07.02.1995 wurde das Flugzeug in Fricktal-Schupfart bei einem Landeversuch mit Durchstartmanöver schwer beschädigt. Nach dem Unfall wurde das Flugzeug von einem Privatpiloten und Amateurflugzeugbauer wieder aufgebaut und dann von ihm geflogen. Nach einem Eigentümerwechseln und der Stationierung auf dem Aérodrome de la Gruyère (FR, ICAO-Code LSGT) befindet sich dieser Piper heute (Herbst 2024) auf dem Flugplatz Yverdon-les-Bains (VD, ICAO-Code LSGY) und wird durch den Eigentümer regelmässig eingesetzt. Die Handänderung, bei welcher der Piper an den ehemaligen Militär- und Linienpiloten und Gletscherflugehrer Teddy Stauffer aus Buchillon (VD) als Haupteigentümer und Haupthalter ging, erfolgte am 10.10.2024.
V-656	Piper Super Cub PA-18-150 «Custom»	18-8193	06.01.1965	16.07.1976	-	Nach der Ausserdienststellung Verkauf an die AVIA-Flieger Lausanne. Am 22.07.1976 wurde dieser 1963 gebaute Piper zivil als HB-PAX im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Als Eigentümer und Halter ist der Air-Club d'Yverdon-les-Bains eingetragen (Stand 2024) und ab dem dortigen Flugplatz für Trainings- und Rundflüge eingesetzt. Das Flugzeug ist aber auch in der Gletscherfliegerei bekannt. Am 21.03.2014 wurde das Flugzeug bei einer missglückten Landung auf dem Gebirgslandeplatz von Croix de Coeur (VS) auf 2186 m ü.M. beschädigt.
X-5098	Boeing F/A-18C Hornet (Hugo Wolf) Mock-up (Nachbildung)		2017		1	Ein Mock-up als naturgetreue Nachbildung aus Holz und Kunststoff, hergestellt im Auftrag der Armasuisse von der Firma Hugo Wolf AG in 3662 Seftigen (BE), mit Georges Sommer jun. als Teilhaber für den Bau des Mock-up. Die offizielle Bezeichnung lautet «Mobile Ausbildungsanlage Ground Operations» (Mob Ausb Anl Ground Ops), im täglichen Sprachgebrauch wird sie jedoch kurz «Maquette» genannt. Die hohe Auslastung der ersten gebauten Version (X-5099) zeigte, dass es ein zweites Übungsobjekt braucht. Die täuschend echt aussehende 1:1-Attrappe der F/A-18C bietet viele Simulationsmöglichkeiten. Via Touchscreen kann der Übungsleiter unzählige Szenarien und Störungen eingeben. Diese zweite, erweiterte Mock-up-Version (X-5098) hat einen Schleudersitz. Die Instrumentierung, teils mit Originalinstrumenten, unterscheidet sich in nichts vom Original, ebenso wie das Fahrwerk. Dessen Bugrad ist bei der X-5098 einzieh- und ausfahrbar. Zusätzlich zu Simulationen von Lecks im externen Flügeltank können bei dieser Attrappe auch die internen Flügeltanks mit Wasser gefüllt werden. Und am Leitwerk wurden Positionslichter montiert, die Nachtübungen möglich machen. Diese zweite, stabiler gebaute Holz-Hornisse wurde mit glasfaserverstärktem Kunststoff laminiert. Die X-5098 kommt auf verschiedenen Militärflugplätzen mit Jetflugbetrieb zum Einsatz.
X-5099	Boeing F/A-18C Hornet (Hugo Wolf) Mock-up (Nachbildung)		2013		1	Ein Mock-up als naturgetreue Nachbildung aus Holz und Kunststoff, hergestellt im Auftrag der Armasuisse von der Firma Hugo Wolf AG in 3662 Seftigen (BE), mit Georges Sommer jun. als Teilhaber für den Bau des Mock-up. Die offizielle Bezeichnung lautet «Mobile Ausbildungsanlage Ground Operations» (Mob Ausb Anl Ground Ops), im täglichen Sprachgebrauch wird sie jedoch kurz «Maquette» genannt. Die täuschend echt aussehende 1:1-Attrappe der F/A-18C bietet viele Simulationsmöglichkeiten. Via Touchscreen kann der Übungsleiter unzählige Szenarien und Störungen eingeben. Die X-5099 ist hauptsächlich auf dem Militärflugplatz Payerne stationiert (Stand 2025).
X-TB-01 und X-TB-02	F+W Emmen T-Bird	-	-	-	-	Nach den vier Scout-Drohnen AD-01 bis AD-04 wurden beim Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) die beiden Versuchsflugzeuge «T-Bird» hergestellt. Die eingesetzte Elektronik stammte von der Firma Israel Aircraft Industries (IAI). Die T-Bird waren die ersten Prototypen des ADS 90 Ranger. Sie wurden aber nie an die Fliegertruppe abgegeben.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
XP01 und XP02	F+W Emmen ADS 90	-	-	-	-	Die beiden Kennungen XP01 und XP02 wurden vom Eidg. Flugzeugwerk Emmen (F+W) für die zwei Prototypen des ADS 90 Ranger (Aufklärungs-Drohnen-System 90) verwendet. Beide Drohnen gehörten nie zum Bestand der Luftwaffe.
Z-11 bis Z-20	Beechcraft KDB-1	-	1962	1965	10	In Zusammenhang mit dem Flugabwehr-Lenk Waffen System wurden durch die Firma Contraves AG bei Beechcraft KDB-1 Drohnen zur Zieldarstellung für Schiessversuche beschafft. Diese sollten primär auf dem Schiessplatz Salto di Quirra auf Sardinien zum Einsatz kommen. Auf Wunsch der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) sollte aber auch abgeklärt werden, ob und wie Drohnen in der Schweiz für verschiedene Funktionen eingesetzt werden könnten, darunter die Verwendung als Flab-Ziel oder Aufklärer. Es wurde entschieden, die Flugversuche im Frühjahr 1962 im Raum Neuenburgersee anzusetzen. Es wurde entschieden, der Contraves AG die Verantwortung der technischen Durchführung zu überlassen. Der KTA wurde die Verantwortung für die Flugsicherheit, die Luftraumüberwachung und die Rekuperation übergeben. Die Eidgenossenschaft trat bei diesen Versuchen als Halterin der Luftfahrzeuge auf und übernahm somit die Haftung für allfällige Schäden. Die zehn KDB-1-Drohnen erhielten Schweizer Hoheitszeichen und die militärischen Kennungen Z-11 bis Z-20. Die eigentliche Testkampagne begann am 21.02.1962. Es folgten drei Flüge bei Tag und zwei bei Nacht. Gestartet wurde bei Forel (FR); die Drohnen wurden per Fallschirm im See reku-periert. Offenbar wurden nur die Z-8, Z-11 und die Z-13 für diese Versuche in der Schweiz verwendet. Die Beechcraft-Werkbezeichnung dieser in Ganzmetallbauweise ausgelegten Kleinzieldrohn-en war Aerospace Model 1001A Drohne System «Morgan». Sie erhielt die US Navy-Be-zeichnung KDB-1, später MQM-39A. Die KDB-1 wies eine Spannweite von vier Meter bei ei-ner Länge von 4,6 Meter auf. Als Antrieb kam ein 6-Zylinder 2 Takt-Boxermotor von 120 PS zum Einsatz, der wegen der beachtlichen Dienstgipfelhöhe von 13'000 Meter mit einem Ab-gasturbolader ausgestattet war. Sie erreichten eine Geschwindigkeit von 420 bis 550 km/h. Der Start erfolgte ab einem Startgestell mit zwei JATO-Startraketen, wobei die KDB-1 mit 8 bis 9 g beschleunigt wurde und in 0,7 Sekunden 200 km/h erreichte. Die Versuche am Neuenburgersee bei Forel auf dem Fliegerschiessplatz der Fliegertruppe dienten dazu, abzuklären ob die Drohnen für die Luftaufklärung eingesetzt werden könnten. Die KDB-1 hatten dazu orange Rümpfe, wie Farbfotos der beiden eingesetzten Drohnen Z-11 und Z-13 zeigen. Für die von der KTA vorgegebenen Aufklärungsmissionen wurden verschie-dene Kleinformat-Kameras in die KDB-1 eingebaut. Insgesamt wurden fünf Flüge und fünf Rekuperationen im Neuenburgersee durchgeführt. Die KTA beurteilte das Gesamtergebnis der Erprobungen als sehr befriedigend und aufschluss-reich. Nun wurden die Drohnen noch für die Entwicklung der Kriens-Lenk Waffe eingesetzt. In Sardinien erfolgte am 06.04.1966 der Abschluss des Kriens-Projekts mit dem Nachweis eines Intercepts einer KDB-1 in 7,3 Kilometer Höhe. Trotz diesem Erfolg wurde das Projekt einge-stellt. Als die Schweizer Eigenentwicklung von Flugabwehrraketen wie der ab 1952 privatwirtschaft-lich konstruierten, gelenkten OE250 und ganz besonders der nachfolgenden Entwicklung der Kriens/Micron-Lenk Waffe (1959-1965) zu Gunsten des Bloodhound-Fliegerabwehr Systems (British Aircraft Corporation BL-64 Bloodhound) gekündigt wurde, sind die Flugkörper KDB-1

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						an Deutschland verkauft worden. Die detaillierte Geschichte über die KDB-1 Drohnen kann in einem Artikel von Moritz Vischer im Luft- und Raumfahrtmagazin «Cockpit» 4/2022 nachgelesen werden.
Z-8	Beechcraft KDB-1				-	Die jeweils nach den Flügen geplante Bergung der Drohne aus Neuenburgersee wurde mit einem Boot und einer Alouette II mit der gelben Drohne Z-8 am 29.01.1962 durch Contraves zusammen mit der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) am oberen Ende des Greifensees vorsorglich geübt. Die Kennung Z-8 war am Flugkörper für diese Versuchsflüge jedoch nicht aufgemalt.
Z-11	Beechcraft KDB-1	KF-0010			-	Zweiter Flug der oben geschilderten Testkampagne am Tag am 27.02.1962. Es war ein Aufklärungsflug mit einer ROBOT-Kamera mit Zeitauslösung, 36 Bilder. Die Kameraauslösung versagte wegen der Startbeschleunigung. 43 Minuten Flugzeit. Vierter Flug der Kampagne bei Nacht am 13.03.1962. Es war ebenfalls ein Aufklärungsflug mit einer ROBOT-Kamera mit kommandierter Einzelauslösung (6 Bilder) und 6 Blitzlichtpatronen. Nach 5 Minuten Flugzeit Abbruch wegen Steckenbleiben des Höhenruders. Der fünfte Flug dieser Testkampagne am 21.03.1962 erfolgte ebenfalls bei Nacht. Es war auch ein Aufklärungsflug mit einer Kamera Robot Royal Mod. III, 14-16 Aufnahmen und 6 Blitzlichtpatronen. 41 Minuten Flugzeit.
Z-13	Beechcraft KDB-1	KF-0008			-	Erster Flug der oben geschilderten Testkampagne am Tag am 21.02.1962 zwecks Systemerprobung. 47 Minuten Flugzeit. Der dritte, ebenfalls am Tag durchgeführte Flug vom 07.03.1962 war ein Aufklärungsflug mit Practina lia mit 17-m-Kassette (ca. 350 Bilder) mit kommandierter Einzelauslösung. 41 Minuten Flugzeit.
Z-21 bis Z-30	Farner KZD 85	-	1985		10	Bei diesen Kleinzieldrohnen handelte es sich um eine Testserie.
Z-29	Farner KZD 85		1985		-	Die Z-29 diente als Prototyp für die Serie Z-31 bis Z-90 .
Z-31 bis Z-90	Farner KZD 85	-	1986	31.12.2022	60	Die mehrfach verwendbaren, unbemannten Kleinzieldrohnen 1985 wurden zur Zieldarstellung für das realistische und wetterunabhängige Training der Fliegerabwehrtruppen (Flab) beschafft. Die KZD 85 war die erste Drohne im Dienst der Schweizer Luftwaffe. Die Drohnen wurden von den Farner Werken (Farner Air Service AG) in Grenchen (SO) entwickelt und hergestellt. Später wurden die Herstell- und Unterhaltsrechte dem damaligen Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen F+W, heute RUAG, verkauft. Die Flugabwehrtruppen setzten die KZD 85 für die 35 mm Fliegerabwehr Kanone auf den Schiessplätzen Glüringen (VS) und S-chanf (GR) ein. Auf den Standorten Bettwil (AG), Torny (FR), Brigels (GR) und Grandvillard (FR) erfolgten die Einsätze anfänglich für die 20 mm Fliegerabwehr-Kanone und später für das Flab-System Stinger. Für die Koordination der jeweiligen Einsätze war das Flugplatzkommando Alpnach zuständig. Bedient wurde die KZD 85 durch ein Zweierteam. Abwechselnd fungierte jeweils eine Person als Lenker, die andere als Katapultführer. Während Stechflügen von 35° konnte die Drohne auf eine Geschwindigkeit von bis zu 230 km/h beschleunigen. Die Landung erfolgte mittels eines Landeschirms, den

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						der Drohnenlenker auslösen musste. Am 06.10.2022 fand der letzte Flug für die Stinger Rekrutenschule in Grandvillard statt und das war gleichzeitig der letzte Flug, den die Luftwaffe mit dieser Drohne durchführte. Per Ende 2022 erfolgte die Ausserdienststellung der zuletzt noch in 30 Exemplaren verfügbaren KZD 85.
Z-53	Farner KZD 85				-	Die Z-53 wurde im «ProAero Jugendlager 2007» (JULA) in S-chanf (GR) den jungen Aviatikfans vorgeführt (siehe COCKPIT 1/2008)

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
Flugzeuge aus der Gründungszeit die nicht von der Fliegerabteilung übernommen wurden						
In der Anfangszeit der Fliegerabteilung (FI Abt) gab es Flugzeuge, die zwar requiriert und/oder für eine eventuelle Übernahme getestet wurden, dann jedoch aus den verschiedensten Gründen abgelehnt wurden. Oder sie standen sonst wie zur Diskussion. Solche Maschinen erhielten keine militärische Kennung. Die Flugzeuge sind hier chronologisch, das heisst nach dem Datum des Ereignisses in der Spalte «Ablieferung oder im Einsatz ab» aufsteigend aufgelistet.						
Keine	Blériot XI		-	-	-	Gemäss dem «Bericht von Hauptmann im Generalstab Theodor Real, erster Kommandant der Fliegerabteilung (1914 – 1916), über die Bernerzeit» hat Oskar Bider im August 1914 gegenüber Real anlässlich der Bestandesaufnahme der in der Schweiz vorhandenen Flugzeuge erwähnt, dass er nebst der Blériot XI-2 Nr. 23 noch eine zweite Blériot mit 70-PS-Gnôme-Rotationsmotor besitze. Erwähnt hat diesen zweiten Blériot von Bider auch Dr. Erich Tilgenkamp im Band II (1941/42) seines Werkes «Die Geschichte der Schweizerischen Luftfahrt» in seiner Aufzählung des kleinen Maschinenparks zum Zeitpunkt der Gründung der schweizerischen Fliegerabteilung. Über einen Kauf für die Fliegerabteilung oder einen Einsatz dieser zweiten Maschine von Oskar Bider ist dem Verfasser aber nichts bekannt.
Keine	Dieterle Schwalbe		1914	1914	1	An der Landesausstellung in Bern requiriert von Dr. Theodor Dieterle. Maschine gebaut 1913 durch Gustav Otto Flugmaschinenwerke München. Als Ersatzteilstender für andere Maschinen verwendet.
Keine	Sommer Typ R.3 Doppeldecker		04.08.1914	13.08.1914	1	Der in Biel (BE/CH) geborene Flugpionier Henri Kramer spedierte den im Hangar in Villeneuve (VD) am Ostufer des Genfersees demontierten Sommer-Hydroplan, der zur «Société Suisse d'Aviation – L'Aéroplane – S.S.A.» in Lausanne gehörte, am 03.08.1914 mit der Bahn nach Bern und meldet sich dort beim Ausbruch des Ersten Weltkriegs als Militärpilot bei der neu zu schaffenden Fliegerabteilung. Kramer versuchte durch Modifikationen, die Tauglichkeit seiner Maschine für militärische Zwecke zu erreichen, indem er zum Beispiel an Stelle der Schwimmer Räder montierte. Sein Sommer Typ R.3 wird aber von Hptm Theodor Real nach den Flugversuchen als nicht-kriegstauglich erklärt. Wegen Schwierigkeiten mit dem Salmson M-7 80 PS (oder 90 PS, je nach Quelle) Motor, eine Lizenz des Canton-Unné, erfolgte die Ausserdienststellung bereits am 13.08.1914, worauf die Maschine in der Ballonhalle eingelagert wurde. Dort blieb das Flugzeug bis August 1915 hangariert und wurde zu diesem Zeitpunkt von der Ecole supérieure d'aéronautique et de construction mécanique, Lausanne demontiert. Die Reparatur und der Wiederaufbau erfolgten dann in Villeneuve. Danach war der R.3 erneut flugtüchtig. Weil sein Doppeldecker von Hauptmann Theodor Real als unbrauchbar für die Fliegerabteilung erklärt wurde, erhielt das Flugzeug keine militärische Kennung und Henri Kramer wurde wieder zu seiner Einheit entlassen.
Keine	Caudron G.3		1914		1	Requiriert vom französischen Akrobatik-As Etienne Poulet, der den Doppeldecker 1914 benützte. Der Besitzer war jedoch K. Goldmann, einer der Initianten der am 01.03.1915 gegründeten «Ecole Supérieure d'Aéronautique et de Constructions Mécaniques» (ESAM) in

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Lausanne, der sein Flugzeug dann der ESAM zur Verfügung stellte.
Keine	Astra C.M.		19.08.1914	26.10.1914	1	Der Hydroplan wurde von Aero-Gesellschaft Luzern requiriert und von dem Wasser- auf ein Landflugzeug umgebaut. Wegen schlechten Flugeigenschaften Einsatz nur für Rolltraining und kleine Luftsprünge. Das Flugzeug wurde von einem Motor des Typs De Dion-Bouton mit einer Leistung von 110 PS angetrieben. Bereits am 26.10.1914 wurde die Astra ausser Dienst gesetzt und der Aero-Gesellschaft Luzern zurück gegeben. Totalbruch im September 1915.
Internierte Flugzeuge 1914 – 1918 die von der Fliegerabteilung nicht übernommen wurden						
Im Ersten Weltkrieg landeten einige Maschinen der kriegsführenden Nationen aus den verschiedensten Gründen in der Schweiz. Manche wurden von der Fliegerabteilung übernommen und erhielten eine militärische Kennung. Nachfolgend wird eine Auswahl von internierten Flugzeugen, die jedoch nicht übernommen wurden. Die folgende Liste erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Die Flugzeuge sind hier chronologisch, das heisst nach dem Datum des Ereignisses in der Spalte «Ablieferung oder im Einsatz ab» aufsteigend aufgelistet.						
Keine	Aviatik C.I (Han.)		1918	1920	-	Landung 1918 bei Dübendorf (ZH). Kauf von alliierter Kontrollkommission am 01.03.1920. Weiterverkauf am 16.03.1920 an einen zivilen Interessenten. Leider ist dem Verfasser der Liste die Quelle für diese Hinweise nicht mehr bekannt (vermutlich wars eines der Fachmagazine SkyNews.ch oder COCKPIT). Es könnte sich auch um eine Falschmeldung handeln, denn gemäss den Recherchen vom Luftfahrt-Experten und Autor von Fachartikeln Daniel Ruhier findet sich unter den 1918 in der Schweiz gelandeten deutschen Flugzeugen keine Aviatik C.I (Han.). Die am 20.10.1919 im schweizerischen Luftfahrzeugregister als CH 9 eingetragene Aviatik C.I (Bork) Werk-Nr. 20 von Michel & Kunkler, St. Gallen war nach Ruhier die einzige Aviatik C.I in der Schweiz; sie wurde wahrscheinlich von Kunkler persönlich in die Schweiz eingeführt.
Keine	Hanriot HD-1		01.06.1918		-	Nach Kampfhandlungen mit einem österreichischen Flugzeug, bei welchem er Treffer erhalten hätte und in der Folge einem Orientierungsverlust landete der Pilot Sergente Guido Roncuzzi mit diesem Jagdflugzeug der italienischen Luftwaffe vom Typ Hanriot HD-1 und der Kennung 572 im Oberengadin bei Samedan (GR). Das relativ moderne Flugzeug erweckte auch das Interesse der Fliegerabteilung. Nach der Überführung auf den Flugplatz Dübendorf (ZH) und der Internierung wurde die Maschine während rund sechs Monaten von Schweizer Militärpiloten ausgiebig getestet. Nach dem Ersten Weltkrieg, Anfang 1919 gelangte die Schweiz an die Eigentümerstaaten der internierten Flugzeuge, um die Rückgabe zu regeln. Über die italienische Gesandtschaft in Bern kam am 18.03.1919 die Antwort, dass Italien dieses Flugzeug der «École Aéro» in Lausanne überlassen werde. Am 12.06.1919 wurde die HD-1 per Bahn von Dübendorf nach Lausanne speditiert. Am 20.02.1920 wurde sie für die École Aéro zivil mit CH 11 immatrikuliert. Am 30.01.1923 ereignete sich auf dem Flugplatz Lausanne-Blécherette ein folgenschwerer

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Hangarbrand, wobei sechs der acht Flugzeuge der École Aéro derart beschädigt wurden, dass an einen Wiederaufbau nicht mehr zu denken war, darunter auch die hier erwähnte Hanriot HD-1. Der Verlust von sechs ihrer Flugzeuge bedeutete damals das Ende der «École Aéro de Lausanne» von Edouard Pethoud. Der Schweiz bot sich 1921 die Gelegenheit, aus italienischen Überschussbeständen 16 Hanriot HD-1 zu kaufen. Sie bekamen die Kennungen 651 bis 666.
Keine	Hannover CL.IIa		21.06.1918	Unbekannt	-	Am 04.12.1917 um 16.20 Uhr landete dieses Flugzeug vom Typ Hannover CL.IIa aufgrund von Motorproblemen und Benzinmangel bei Allschwil (BL), nur etwa 200 m von der Grenze zu Deutschland entfernt. Die Besatzung mit Pilot Leutnant d R Werner Karl Tafelmacher und Beobachter Leutnant d R Friedrich Wilhelm Plumpe-Murnau hatten sich bei dichtem Nebel verfliegen, wählten sich aber in Deutschland. Sie hatten den Auftrag, den fabrikneuen, noch unbewaffneten Doppeldecker der kaiserlichen deutschen Fliegertruppe mit der militärischen Kennung C.9288/17 von Strassburg zu ihrer Abteilung in Lörchingen (heute Lorquin) bei Saarburg im Elsass zu überführen. Die Besatzung und die Maschine vom Typ CL.IIa (L = Leicht) wurde interniert. Es folgte die Verlegung zur K+W Thun und dort die Nutzung als gründlich untersuchtes Studienobjekt und als Werksflugzeug. Das Flugzeug war aufgrund seiner für die Schweiz neuartigen Bauweise für die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) sehr interessant. Das am 21.06.1918 von der Eidgenossenschaft, respektive der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) zum Betrag von 28'000 Franken erworbene Flugzeug bekam nach der Internierung zwar keine militärische Kennung, weil es nie in der Flugpark der Fliegerabteilung übernommen wurde, aber die Hannover bekam schweizerische Hoheitszeichen. Bei diesem Typ handelte sich um einen bewaffneten zweisitzigen Begleitjäger und Schlachtflugzeug, welches von Deutschland auch als Aufklärer verwendet wurde. Hersteller war die Hannoversche Waggonfabrik AG. Das Flugzeug wurde von einem wassergekühlten Opel Argus As-III Sechszylinder Reihenmotor mit 180 PS angetrieben. Die ersten Serienmodelle mit dem charakteristischen Doppelhöhenleitwerk erreichten im August 1917 die Fronteinheiten. Am 03.05.1918 wurde dieser Doppeldecker von Militärflieger Adolf Schaedler als Pilot und begleitet vom Flugzeugkonstrukteur August Haefeli als Passagier benutzt, um mit Start in Thun (BE) die stolze Jungfrau, einer der mächtigen Gipfel der Berner Alpen, das erste Mal mit einem Flugzeug zu überfliegen. Das Jungfraumassiv wurde dabei in 1 Stunde und 10 Minuten in einer Höhe von fast 5000 Metern überflogen. Wie lange das Flugzeug in Thun verwendet wurde und was nachher damit geschah, konnte den vorhandenen Akten nicht entnommen werden. Vermutlich wurde die Hannover CL.IIa nach Abschluss der fliegerischen Erprobung für Material- und Belastungstests verwendet und schliesslich von der KTA demontiert. Hinweis: Als Typenbezeichnung liest man in anderen Quellen auch Cl.IIa, doch korrekt ist CL.IIa. Die für die deutschen Heeresflieger zuständige königlich preussische Inspektion der Fliegertruppen (IdFlieg) teilte die verwendeten Flugzeugtypen in definierte Gruppen ein. Dort sind die offiziellen Kennungen für die Flugzeuge und die Kürzel für die Hersteller festgelegt.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
Keine	D.F.W. C.V (Av)		13.11.1918	10.12.1918	-	Die D.F.W. C.V der kaiserlichen deutschen Fliegertruppe mit der Kennung C.7039/17 landete am 13.11.1918 nach Orientierungsverlust mit Pilot Vizefeldwebel Ernst Brantin und Beobachter Feldwebel Hans Weissbach beim Kloster Wurmsbach bei Rapperswil (SG). Die Besatzung befand sich auf einem Überführungsflug nach Friedrichshafen am Bodensee, wo das Flugzeug demobilisiert werden sollte. Die beiden wurden interniert. Das Aufklärungsflugzeug wurde bei Aviatik in Lizenz hergestellt, deshalb die Zusatzbezeichnung «Av». Vor dem Überfliegen nach Dübendorf (ZH) erhielt der Doppeldecker provisorische Schweizer Hoheitszeichen, um einen Beschuss durch Schweizer Bodentruppen zu vermeiden. Die Balkenkreuze auf der Flügeloberseite wurden jedoch nicht übermalt. Das Flugzeug wurde am 21.12.1918 über das Platzkommando Basel wieder an Deutschland übergeben. Es gibt aber auch Vermutungen, es könnte sich bei dieser Maschine möglicherweise um jene D.F.W. C.V handeln, die mit der Kennung 64, respektive später 703 von der Fliegerabteilung übernommen wurde. Aber das lässt sich nicht verifizieren, weil entsprechende Dokument fehlen.
Keine	Hansa-Brandenburg C.I (UFAG)		20.10.1920	1921	-	Es war kurz vor 17.00 Uhr, als am 05.11.1918 ein österreichischer Doppeldecker mit der Kennung 369.167 zwischen Maienfeld und Landquart (GR) zur Landung ansetzte. Das mit zwei Maschinengewehren bewaffnete Flugzeug landete auf der «Panxwisa» ungefähr 150 m rechts von der Hauptstrasse, überschlug sich und blieb demoliert und mit zerbrochenem Propeller auf dem Rücken liegen. Der Pilot Korporal Franz Oskar Bernhart hat sich beim Überqueren der Alpen verirrt und musste wegen Benzinmangel landen. Das von der UFAG in Budapest (Ungarn) in Lizenz gebaute Flugzeug wurde demontiert und in die Kaserne von Chur (GR) gebracht, wo es abends um 21.30 Uhr eintraf und später nach Dübendorf (ZH) überführt wurde. Die Brandenburg C.I sollte zurückgegeben werden, doch wusste man nicht an wen, das die Doppelmonarchie Österreich-Ungarn nicht mehr existierte. Seitens der Eigentümer hat sich niemand mehr für das beschädigte Flugzeug interessiert, so dass zwei Jahre später, am 20.10.1920, von der Schweizer Fliegerabteilung übernommen wurde. Die Maschine wurde aber nie repariert und somit nie in den Flugpark der Fliegerabteilung integriert, sondern ohne Motor im folgenden Jahr an die Akademische Gesellschaft für Flugwesen, Zürich (AGIS) verkauft, die bereits zwei Hansa-Brandenburg C.I betrieb. Der 1917 gebaute 230 PS starke Motor vom Typ Warchalovski Eissner Hiero H IV ist erhalten geblieben und findet sich in der Motoren- und Triebwerk-Sammlung des FLIEGER FLAB MUSEUMs in Dübendorf (ZH).
Zwischenkriegszeit 1919 – 1939 mit Flugzeugen, die nicht von der Fliegertruppe übernommen wurden						
Es werden Maschinen aufgelistet, die keine militärische Kennung der Fliegertruppe erhalten haben. Die folgende Liste erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Die Flugzeuge sind hier chronologisch, das heisst nach dem Datum des Ereignisses in der Spalte «Ablieferung oder im Einsatz ab» aufsteigend aufgelistet.						

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
Keine	Morane-Saulnier MoS.30 E-1		29.03.1920	21.11.1920	-	Das Fortgeschrittenen-Schulflugzeug gehört Léon Progin, Einflieger bei der K+W Thun. Die in Puteaux (F) hergestellte Maschine wurde von einem Le Rhône 9 Jb. Umlaufmotor mit 120 PS angetrieben. Das Flugzeug ist eine unbewaffnete Version der Jagdflugzeuge MoS.27 und MoS.29 und stammt wahrscheinlich aus Überschussbeständen der American Expeditionary Forces in Frankreich. Zwischen Progin und der Eidg. Flugplatzdirektion bestand ein Vertrag vom 29.03.1920 über die dienstliche Nutzung des Flugzeugs für Instruktions- und Aktivdienst. Die Flugplatzdirektion markierte deshalb das Flugzeug mit den Abzeichen der Militärflugzeuge, aber die Maschine erhielt keine militärische Kennung, weil sie in Privatbesitz blieb. Am 21.11.1920 Absturz bei Tafers (FR) mit Todesfolge für den Freiburger Militärpiloten Léon Progin. Nach anderen Quellen sei dieses Flugzeug zivil als CH 30 registriert gewesen, was aber anhand von amtlichen Luftfahrzeugregistern nicht stimmen kann. Ein Foto der Morane-Saulnier zeigt sie ohne aufgemalte zivile Immatrikulation, jedoch mit militärischen Hoheitszeichen. Nach der 2022 erschienen Publikation «Luftfahrzeug-Register der Schweiz, Band 1» von Dominique Vultier gehörte die Immatrikulation CH 30 der vom deutschen Stahlindustriellen Reinhold Wilhelm Becker importierten und am 07.07.1920 eingetragenen Lohner AC Express I.
Internierte Flugzeuge 1940 – 1945 die zum Teil versuchsweise geflogen, aber nicht übernommen wurden						
Es gab im Zweiten Weltkrieg viele Maschinen aus mehreren Ländern, die aus den verschiedensten Gründen in der Schweiz landeten, aber eine Integration in die Fliegertruppe nie zur Debatte stand. Einige dieser internierten Flugzeuge wurden jedoch versuchsweise geflogen und getestet, ohne dass sie für diesen Zweck eine militärische Schweizer Kennung erhalten haben. Nach dem Krieg wurden diese Maschinen dem Ursprungsland zurück gegeben, teilweise wurden sie aber auch in der Schweiz liquidiert und verschrottet. Die folgende Liste erhebt keinerlei Anspruch auf Vollständigkeit. Es handelt sich vielmehr nur um eine eher zufällig gewachsene Auswahl von internierten Flugzeugen. Die Flugzeuge sind hier chronologisch, das heisst nach dem Datum des Ereignisses in der Spalte «Ablieferung oder im Einsatz ab» aufsteigend aufgelistet.						
Keine	Dornier Do 17 Z-3	312	Landung 21.04.1940	Rückgabe 19.09.1940	-	Das erste fremde Flugzeug, welches im Zweiten Weltkrieg in die Schweiz gelangte, war dieser zweimotorige Bomber vom Typ Do 17 Z-3 vom Stab III./KG 2 der deutschen Luftwaffe. Das KG 2 flog am 21.04.1940 Nachteinsätze über Frankreich. Dabei verflieg sich die Besatzung der U5+BD auf einem Erkundungsflug und musste wegen Treibstoffmangel um 01.15 Uhr auf dem Flugplatz Sternfeld in Birsfelden (BL) landen. Die vierköpfige Besatzung wurde sofort im Rathaus von Liestal (BL) interniert, das Flugzeug von den Schweizer Grenzschutztruppen in den Hangar des Zivilflugplatzes gebracht und dort mit provisorischen Schweizer Kennzeichen bemalt. Die Do 17 wurde vom Armeeflugpark und der Kriegstechnischen Abteilung (KTA) einer Erprobung unterzogen. In der Flugstatistik der D.M.P. waren vier Flüge vermerkt. Am 19.09.1940 wurde sie, als einzig bewaffnetes und flugfähiges Flugzeug während des Krieges, dem Eigentümer zurückgegeben. Am 07.08.1939 wurde der Flugplatz Basel-Sternfeld unter militärische Bewachung gestellt und für den zivilen Luftverkehr geschlossen. Während des Krieges sind die Messerschmitt Bf 109 der Schweizer Fliegertruppe regelmässig auf dem Flugplatz Sternfeld zu sehen.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
Keine	Gotha Go 145 A	1486	Landung 05.09.1941	Rückflug 06.09.1941	-	Nachdem der Pilotenschüler am 05.09.1941 mit seinem zur Piloten- und Beobachterausbildung fabrizierten Schulflugzeug Gotha Go 145 A mit dem Kennzeichen NC+AB von der Pilotenschule A/B 23 Kaufbeuren der deutschen Luftwaffe die Orientierung verloren hatte, unternahm er irrtümlich um 16.31 Uhr eine Landung auf dem Flugplatz Basel-Sternfeld in Birsfelden (BL). Nähere Angaben sind nicht bekannt. Flugzeug und Flugschüler kehrten am 06.09.1941, also bereits am nächsten Tag auf dem Luftweg nach Freiburg im Breisgau (D) zurück.
Keine	Gotha Go 145 A	1455/1937	Landung 30.11.1941	Rückflug 03.12.1941	-	Notlandung auf dem Flugplatz Basel-Sternfeld in Birsfelden (BL) des zur Piloten- und Beobachterausbildung fabrizierten Schulflugzeuges Gotha Go 145 A vom Stab/Luftlandegeschwader 1 der deutschen Luftwaffe mit dem Kennzeichen H4+VA am 30.11.1941 um 11.35 Uhr wegen Treibstoffmangels. Vom Fliegerhorst Hildesheim war der Doppeldecker vom Piloten, Gefr. Lange, über Langendiebach nach Freiburg im Breisgau (D) zu überfliegen. Der Flugweg führte bis an den Rhein, von dort sollte Freiburg angefliegen werden. Beim Erreichen des Rheinstromes war der Flugzeugführer, bedingt durch ungünstige Sichtverhältnisse, zu weit nach Süden bis in die Höhe von Basel abgekommen. Ein Motoraussetzer, verbunden mit Benzinmangel, bewogen Lange zur Landung auf dem von ihm erkannten Flugplatz Sternfeld. Der unbewaffnete Überführungspilot verweigerte dem Kommando, das ihn in Empfang nahm, jegliche militärische Auskünfte sowie eine Einsichtnahme in sein Soldbuch. Anhand der in die Flugkarte eingetragenen Streckenführung konnte jedoch der Flugweg der Go 145 rekonstruiert werden. Die Maschine wurde im Hangar I vom Flugplatz Sternfeld eingestellt, der Pilot für zwei Tage im Hotel Bären, Birsfelden, ohne Bewachung untergebracht. Am 03.12.1941, nachdem das Wetter aufgeklärt hatte, konnte Lange mit seiner Gotha Go 145 wieder aus der Schweiz in Richtung Freiburg ausfliegen.
Keine	Junkers W 34 hau	2191/1938	Landung 25.03.1942	Weiterflug 25.03.1942	-	Irrtümliche Landung des für Passagier- und Frachtfliegerei sowie den Schulbetrieb ausgelegten Mehrzweckflugzeuges Junkers W 34 hau am 25.03.1942 auf dem Flugplatz Basel-Sternfeld in Birsfelden (BL). Zu einem Überlandtrainingsflug hatte die einmotorige Maschine mit dem Kennzeichen DK+VQ um 13.15 Uhr (deutscher Zeit) auf ihrem Heimathafen der Flugzeugführerschule A/B 2 Luxeuil (heute Luxeuil-les-Bains, F) abgehoben. Als Flugstrecke war der Weg Luxeuil – Strasbourg – Schweinfurt – Kaufbeuren festgelegt. Nach etwa 35 Minuten Flugzeit fiel bei schlechter Sicht das Funkgerät aus, so dass weder Eigen- noch Fremdpeilung möglich waren. Die Besatzung, bestehend aus Flugzeugführer Gefreiter Dünn, 2. Flugzeugführer Leutnant Stark, Bordfunker Uffz. Böse hielt bei verringerter Flughöhe angespannt Ausschau nach dem Rhein als dem Markierungspunkt für eine Landung in Strasbourg-Polygon. Keines der drei Besatzungsmitglieder kannte diesen Platz, so dass eine in Sicht kommende turmreiche Stadt bedenkenlos als Strasbourg angesprochen und den nahe dabei liegenden Flugplatz für den ersten Zwischenlandeplatz gehalten wurde. Erst nach der glatten Landung auf dem Sternfeld bemerkten die Flieger ihren Irrtum, woraufhin der 1. Flugzeugführer sofort wieder aus dem Platz herausstarten wollte. Lt. Stark befahl jedoch ein korrektes Verhalten und verhinderte den Start. Die Überprüfung der Junkers W 34 durch die Schweizer Platzkommandantur ergab eine für

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						einen Trainingsflug ungewöhnliche Beladung der Maschine. Als «Trimmungsgewichte» entpuppten sich fünf Kisten mit französischem Cognac und Bordeauxwein, wahrscheinlich von einem höheren Offizier «zur Erledigung» einer in die Heimat fliegenden Besatzung anvertraut. Die Beladung wurde sichergestellt! Dem Flugzeug wurde von Oberst i.G. Rüedi am gleichen Tag der Start zum telefonisch dort angemeldeten Weiterflug nach Strassbourg freigegeben und die W 34 hob um 17.45 von Schweizer Boden ab.
Keine	Bücker Bü 131 A Jungmann	314/1936	Landung 05.03.1943	Weiterflug 06.03.1943	-	Landung eines Bü 131 A Jungmann der Flugzeugführerschule A/B 23, Kaufbeuren der deutschen Luftwaffe mit dem Kennzeichen CX+HI am 05.03.1943 um 16.35 Uhr auf dem Flugplatz Basel-Sternenfeld in Birsfelden (BL). Der Gefr. Tischler, ein B1-Schüler fand sich während einem Überland-Alleinflug zwischen Kitzingen und Strassburg bei dunstigem Wetter über dem Schwarzwald auf der Karte nicht mehr zurecht. Mit Süd- statt Westkurs flog der Bücker bei Rheinfelden in die Schweiz ein; sich dem Rhein entlang haltend, um Strassburg zu lokalisieren, landete Tischler fast leergeflogen in Birsfelden. Der Pilot konnte am nächsten Tag, nachdem 50 Liter 87 Oktan nachgetankt worden waren, um 10.30 Uhr mit Flugziel Strassburg abgefertigt werden.
Keine	Klemm KI 35 B	4099/1938	Landung 15.05.1943	Weiterflug 19.05.1943	-	Landung einer KI 35 B der Flugzeugführer-Schule A/B 116, Göppingen der deutschen Luftwaffe mit dem Kennzeichen SD+IU am 15.05.1943 um 18.46 Uhr auf dem Flugplatz Basel-Sternenfeld in Birsfelden (BL). Der Flugschüler Gefr. Neune hatte während seinem Auftrag, einem 2-Stunden-Überlandflug mit Start um 17.00 Uhr in Göppingen, die Stadt Basel mit Strassburg verwechselt. Als lupenreines Schulflugzeug konnte die Klemm am 19.05.1943, 11.00 Uhr, von ihrem Piloten nach Deutschland zurückgeflogen werden.
Keine	Boeing B-17 Flying Fortress und Consolidated B-24 Liberator	-	Erste Landung 13.08.1943	Letzte Landung 20.04.1945	-	Mit 166 Flugzeugen stellten die Amerikaner im Zweiten Weltkrieg den weitaus grössten Teil an Flugzeugen, die vom 13. August 1943 bis am 20. April 1945 in die Schweiz gelangten. Über die Hälfte davon landeten in Dübendorf. Andere kamen nach Altenrhein, Locarno-Magadino, Genf oder Payerne. Diese Flugzeuge waren, von Ausnahmen abgesehen, in einem flugfähigen Zustand oder konnten repariert werden. Anders diejenigen, die auf freiem Feld oder in den Bergen niedergingen. Diese wurden auf der Strasse oder mittels Bahn transportiert. Mit 82 gelandeten oder abgestürzten B-24 Liberator war der Typ absoluter Spitzenreiter, was die Anzahl von Internierungen betrifft. Dazu kamen insgesamt 76 Boeing B-17 Flying Fortress. Für Überflüge und Tests während der Kriegszeit wurden Schweizer Hoheitszeichen angebracht. Das Fliegen mit viermotorigen Grossflugzeugen war in der Schweiz zuvor wenig bekannt. Das fliegende Personal wurde, mit Unterstützung der US-Behörden, von internierten Piloten entsprechend eingeführt. Einige B-17 und B-24 wurden zur Erprobung und zu Instruktionszwecken flugfähig gehalten. Es galt vorwiegend, geeignete Angriffsverfahren zu ermitteln. Auf B-17 und B-24 wurden durch die Fliegertruppe in 150 Flügen ca. 80 Flugstunden absolviert. Bei den internierten US-Bombern stand das technische Interesse im Vordergrund. Eine Integration in die Fliegertruppe stand nie zur Debatte. Deshalb erhielt auch keiner der Bomber in der Schweiz eine militärische B-... Kennung. Nach dem Kriegsende in Europa wurden die intakten Flugzeuge durch Schweizer- und

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						USAAF-Bodenpersonal flugfähig gemacht und nach Ende der Kriegshandlungen in Fernost, nach Burtonwood in England überflogen.
Keine	Fiat CR.42CN	-	Landung 10.09.1943	-	-	Während den Wirren um die Auflösung der italienischen Regia Aeronautica vom September 1943 gelangten zwei Flugzeuge ins Tessin, dieser Fiat CR.42CN und eine SAIMAN 202M. Beide wurden nach Dübendorf überflogen und später in Kloten eingelagert. Das Doppeldecker-Jagdflugzeug CR.42CN mit der Kennung M.M.9128 und der aufgemalten Ziffer 234-3 landete am 10.09.1943 in Magadino, gehörte zur Gruppo Autonomo Intercettori Notturi (Nachtjäger) und war mit dem Zusatz «CN» in der Typenbezeichnung eine Version für Nachteinsätze mit Scheinwerfern.
Keine	SAIMAN 202M	-	Landung 10.09.1943	-	-	Während den Wirren um die Auflösung der italienischen Regia Aeronautica vom September 1943 gelangten zwei Flugzeuge ins Tessin, diese SAIMAN 202M und ein Fiat CR.42CN. Beide wurden nach Dübendorf überflogen und später in Kloten eingelagert. Die SAIMAN 202M mit der Kennung M.M.51136 landete am 10.09.1943 in Bellinzona und war ein Verbindungsflugzeug der 41° Stormo Intercettori.
Keine	Junkers Ju 88 A-4/trop	550396	Landung 21.10.1943	Liquidiert 03.11.1950	-	Am 21.10.1943 flogen 144 Ju-88-Bomber der deutschen Luftwaffe einen Nachtangriff gegen alliierte Schiffe im Hafen von Neapel (I), darunter auch die I. Gruppe des Kampfgeschwaders 54 (I./KG 54). Auf dem Rückflug gerieten sie in eine Hochnebeldecke. Unter den Piloten, die auf einem Ausweichflughafen in Süddeutschland niedergehen wollten, befand sich auch der 23-jährige Unteroffizier Drago Verhove mit seiner praktisch fabrikneuen Ju 88 A-4/trop. Die Überquerung der Alpen in stockdunkler Nacht wurde die Besatzung Verhove zur Odyssee. Kurz vor 22 Uhr entdeckte der Flugzeugführer einen hell erleuchteten Flugplatz und entschloss sich aufgrund bedenklich leerer Treibstofftanks, eine Landung auf dem unbekannten Feld zu wagen. Was die Besatzung nicht ahnen konnte: Unter ihnen lag der in der Nähe von Zürich gelegene Militärflugplatz Dübendorf (ZH). Die Besatzung wurde interniert und am folgenden Tag vom Schweizer Nachrichtendienst vernommen. Das deutsche Kampfflugzeug trug das erstmals im August 1943 erwähnte neue Tarnkleid für den Mittelmeerraum mit einem dunkelblauen Sichtschutz auf der Oberseite, ergänzt durch einen aus Schwarz und Hellsandgelb bestehendes Mäandermuster. Die Maschine war mit zwei Jumo 211 J mit einer Leistung von je 1200 PS motorisiert. Die deutschen Kennzeichen und die Kennung B3+MH wurden beim Armeeflugpark in Dübendorf mit Schweizer Hoheitszeichen übermalt. Sie wurde danach vom Eidg. Flugzeugwerk (F+W) Emmen erprobt. In der Flugstatistik der D.M.P. sind drei Flüge vermerkt. Die Junkers war danach noch mindestens bis November 1949 in einem Hangar in Emmen eingelagert. Sie wurde später liquidiert und verschrottet (vermutlich am 03.11.1950).
Keine	Messerschmitt Bf 110 G-4	5338	Landung 06.02.1944	-	-	Während eines um 16.30 Uhr gestarteten Überführungsfluges von Gütersloh nach Mainz-Finthen mit Pilot Leutnant Bruno Lange und Bordfunker Gefreiter Günther Achterberg landete diese frisch generalüberholte Bf 110 G-4 mit dem Stammkennzeichen VQ+KL um 19.10 Uhr mit dem letzten Tropfen Sprit mit eingezogenem Fahrwerk auf einer schneebedeckten Wiese am Cras de Coeuve bei Pruntrut (BE, heute JU). Die Besatzung der Maschine, die für das Nachtjagdgeschwader 6 vorgesehen war, hatte sich hoffnungslos verfranzt, denn der offensichtlich unerfahrene Bordfunker verlor bereits kurz nach dem Start die Funkverbindung, so

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						dass der Flug nach Kompasskurs in die hereinbrechende Dunkelheit fortgeführt werden musste. Im Rumpfbug der Bf 110 war das auffällige, auch als «Hirschgeweih» bekannte, aktive Funkmessgerät FuG 202 «Lichtenstein B/C» eingebaut. Weil diesem Nachtjäger aber das Senderteil für das Lichtenstein B/C fehlte, war eine Erprobung des Bordradars in der Schweiz nicht möglich. Dieser erste im Zweiten Weltkrieg in der Schweiz internierte Nachtjäger wurde von der Fliegertruppe zerlegt und bis Kriegsende in Kloten (ZH) eingelagert.
Keine	Macchi C.205V Veltro	-	Landung 04.03.1944	Rückgabe 24.06.1947	-	Der 29-jährige Pilot Capitano Wilfredo Trevisini der italienischen Aeronautica Nazionale Repubblicana (A.N.R.) hatte den Auftrag, diese fabrikneue, für die 1. Jagdgruppe bestimmte Macchi C.205V Serie III mit der Kennung M.M.92289 von Lonate Pozzolo auf den bei Turin gelegenen Flugplatz von Venaria Reale zu überfliegen, desertierte jedoch in die Schweiz, wo sich bereits seine Verlobte aufhielt und musste am 04.03.1944 wegen Treibstoffmangel auf dem Flugfeld von Lausanne-Blécherette (VD) notlanden. Während der harten Landung kollabierte das rechte Fahrwerksbein des Jagdflugzeugs. Die Maschine wurde beim Armeeflugpark in Buochs (NW) bis Mai 1944 repariert. Am 25.05.1944 konnte Oberst Carl Högger den Werkflug ausführen. Er überflog die Maschine gleichentags auch von Buochs nach Dübendorf (ZH). Insgesamt wurden mit der C.205V 18 Erprobungsflüge von knapp sieben Stunden Dauer absolviert. Im Juni 1944 erwog die Kriegstechnische Abteilung (KTA) in Bern den Ankauf des Flugzeugs zum Preis von 100'000 Franken, der Deal scheiterte jedoch in erster Linie wegen den ungeklärte Eigentumsverhältnissen. Am 24.06.1947 flog schliesslich Maggiore (Major) Paolo Spadaccini diese C.205V wieder nach Italien zurück, wo die Veltro mit der taktischen Nummer «Schwarze 74» in den Bestand der in Lecce beheimateten Scuola Caccia (Jagdfliegerschule) kam. Für die Rückgabe wurden die Schweizer Kennzeichen wieder entfernt und der alte Tarnanstrich, etwas rudimentär, wieder angebracht. Je nach Quelle wird dieses Jagdflugzeug mit MC.205V, M.C.205V oder eben mit C.205V bezeichnet. Möglicherweise hat diese Diskrepanz damit zu tun, dass die formidable C.205V Veltro (Windhund) in nicht weniger als drei verschiedenen italienischen Luftwaffen flog. Auf Fotos ist auf dem Seitenleitwerk die Bezeichnung Aeronautica Macchi C.205V und die Serie aufgemalt.
Keine	Messerschmitt Bf 110 G-4/B2	5547	Landung 15.03.1944	Schrottpresse 1948/49	-	Auf der Jagd nach Lancaster-Bombern, die im Begriff waren, Stuttgart mit 877 Flugzeugen in Schutt und Asche zu legen, verirrte sich die zur 6. Staffel des Nachtjagdgeschwaders 6 (6./NJG 6) Besatzung mit Flugzeugführer Oberfeldwebel Helmut Treynogga und Funker Unteroffizier Heinz Schwarz in der Nacht vom 15. auf den 16.03.1944 mit dieser Maschine der deutschen Luftwaffe und musste, infolge von Treibstoffmangel, 13 Minuten vor Mitternacht auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) notlanden. Die Besatzung war sich sicher, über München-Riem zu sein, wie sie später zu Protokoll gab. Im Rumpfbug der Bf 110 war das auffällige, auch als «Hirschgeweih» bekannte, aktive Funkmessgerät FuG 202 «Lichtenstein B/C» eingebaut, das zur Feinerfassung der gegnerischen Bomber diente. Das grobe Heranführen der Nachtjagd-Besatzungen an den gegnerischen Bomberstrom geschah mit am Boden stationierten Würzburg-Radargeräten. Das von Telefonen ab Frühling 1942 produzierte «Lichtenstein B/C» ging als erstes einsatzfähiges Bordradar

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						der Welt in die Geschichte ein. Der Schweizer Nachrichtendienst und die Spezialisten des Armeeflugparks untersuchten den mit moderner Funkanlage ausgerüsteten Nachtjäger gründlich. Weil das FuG-202-Lichtenstein-B/C-Bordradar zum Zeitpunkt der Landung der Bf 110 G-4/B2 am 15.03.1944 in der Schweiz bereits veraltet war, verzichtete das Dritte Reich auf eine Zerstörung des Flugzeugs. Die Maschine trug auf der Unterseite eine ungewöhnliche Tarnung; die rechte Tragflächenunterseite war schwarz, während der linke Flügel in RML 76 Hellblau gehalten war. Diese besondere Farbgebung für Nachtjäger sollte den deutschen Fliegerabwehr-Einheiten helfen, eigene von feindlichen Flugzeugen zu unterscheiden. Die deutschen Hoheitszeichen und das Geschwaderkennzeichen ZZ+OP wurden in Dübendorf mit Schweizer Hoheitszeichen übermalt. Der Nachtjäger erhielt ab September 1944 auch die rot-weißen Neutralitätsstreifen auf Rumpf und Tragflächen aufgemalt. Zudem schoben die Eidgenossen die Bf 110 auf eine hölzerne Rampe, um damit an vorüberfliegenden Maschinen die Effektivität des Bordradars zu untersuchen. Immerhin bescherte die ZZ+OP den Schweizern das erste funktionierende FuG 202 «Lichtenstein B/C». Am 13.10.1944 wurden von Oberst Carl Högger über Dübendorf zwei Kontrollflüge von je 14 Minuten durchgeführt. Laut Flugstatistik der D.M.P. waren dies die einzigen Flüge mit diesem Flugzeug.
Keine	Messerschmitt Bf 110 G-4/R8/B2	740055	Landung 28.04.1944	Sprengung 18.05.1944		Der Staffelpkapitän der 5. Staffel des Nachtjagdgeschwaders 5 (5./NJG 5) von der deutschen Luftwaffe, Oberleutnant Wilhelm Johnen, war mit seiner Besatzung, Leutnant Kamprath und Oberfeldwebel Paul Mahle am 28.04.1944 um 0.50 Uhr (deutscher Zeit) mit der Messerschmitt Bf 110 G-4/R8/B2 von Hagenau aus auf britische Bombereinflüge in den süddeutschen Raum gestartet. Nachdem in den Bomberstrom eingeschleust, gelang der Besatzung durch Beschuss mit den Schräg Waffen die Vernichtung einer viermotorigen Avro Lancaster. Bei der Suche nach einem weiteren Ansatz und den damit verbundenen leistungszehrenden Flugmanövern zeigte das linke Triebwerk vom Typ DB 605 B1 verstärkten Öldruckabfall, so dass der Motor stillgelegt werden musste. Mit heimatlichem Kurs, an eine Verfolgung des Gegners war mit der lendenlahmen Maschine nicht mehr zu denken, geriet die Besatzung Johnen nahe Zürich in den Schnittkegel mehrerer Flab-Scheinwerfer. In der Folge machte die Bf 110 mit dem Geschwaderkennzeichen C9+EN nachts um 02.17 Uhr in Dübendorf (ZH) eine Notlandung. Die Landung dieser für die Schweiz, aber auch für die alliierten Geheimdienste interessante Maschine löste zwischen Berlin und Bern eine diplomatische Hektik aus, galt es doch die brandneue Funkausstattung auf keinen Fall in die Hände der gegnerischen Geheimdienst gelangen zu lassen. Schweizer Techniker hatten es zusammen mit Spezialisten der ETH trotzdem umgehend gründlich untersucht. Weil die von Oberleutnant Johnen gesteuerte Maschine das neue, ab dem Frühjahr 1944 zur Verfügung gestandene, auch als «Hirschgeweih» bekannte Telefunken FuG 220 «Lichtenstein SN 2b»-Radar an Bord hatte, das sich resistenter gegen Störversuche der Alliierten erwies und das Prinzip hochgeheim bleiben sollte, wurde die Bf 110 nach Verhandlungen gemeinsam von deutschen und Schweizer Spezialisten am späten Abend des 18.05.1944 im Beisein deutscher Vertreter durch Sprengung vernichtet. Diese Bf 110 G-4/R8/B2, von der es zu diesem Zeitpunkt erst 200 Exemplare gab, war auch

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						mit der «schrägen Musik» ausgerüstet und unter der dreiköpfigen Besatzung befand sich – welcher ein Zufall – auch der Erfinder dieser Spezialbewaffnung, Oberfeldwebel Paul Mahle. Als Gegenleistung für die Sprengung erhielt die Schweizerische Fliegertruppe nach der Zahlung von 6 Millionen Schweizer Goldfranken am 20. und 23.05.1944 total 12 moderne, fabrikneue Messerschmitt Bf 109 G-6. Bereits einen Tag nach der Sprengung der Bf 110 beantragte das EMD den Ankauf dieser Jagdflugzeuge. Auch zwei Würzburg-Funkmessgeräte wurden von den Deutschen in Aussicht gestellt. Die Bf 109 G-6 erhielten in der Schweiz die militärischen Kennungen J-701 bis J-712. Wie sich bald herausstellte, waren es aber minderwertige Flugzeuge, sogenannte «Krücken», die ohnehin nie durch die deutsche RLM-Abnahme gekommen wären. Unter der Hand wurde auch gemunkelt, dass die im besetzten Frankreich gefertigten Motoren beim Bau bewusst sabotiert worden seien. Interessanterweise gibt es genau von dieser Maschine mit dem Geschwaderkennzeichen C9+EN im Buch «Die deutsche Luftrüstung 1933-1945» von Heinz J. Nowarra auf Seite 212 ein Foto, zu dem die Maschine in der Legende mit Messerschmitt Bf 110 G-4b/R3 bezeichnet wird. Auf diesem Bild sieht man den Nachtjäger mit einer Kombination von FuG 202 und FuG 220, also gleichzeitig mit dem kleinen und dem grossen «Hirschgeweih» vom Radar «Lichtenstein C 1» und vom «Lichtenstein SN 2» im Bug montiert.
Keine	Dornier Do 217 N-2	1570	Landung 02.05.1944	Schrottpresse 1948/49	-	Bei einem Überführungsflug am 02.05.1944 zum Stützpunkt in Tavaux bei Dole (F) geriet die Besatzung des deutschen zweimotorigen Nachtjägers Do 217 N-2 vom Kurs ab, verwechselte das Sternenfeld mit Strassbourg im Elsass und gelangte deshalb nach Basel-Birsfelden (BL), wo die Maschine um 01.55 Uhr auf dem während dem Krieg unter militärischer Bewachung stehenden zivilen Zollflugplatz Sternenfeld landete. Die Maschine mit der Kennung 3C+IP gehörte zu der 6. Staffel des Nachtjagdgeschwaders 4 (6./NJG 4) und war mit Suchgerät FuG 212, Passivgerät FuG 227 und einer ungewöhnlich starken Bewaffnung ausgerüstet, inklusive einer Senkrechtbewaffnung, der sogenannten «Schrägen Musik» mit vier MG 151/20. Nach der Landung wurde die Besatzung befragt, doch konnte der Funker beim Aufsuchen der Toilette noch streng vertrauliche Dokumente vernichten. In der Flugstatistik der D.M.P. ist nur der Flug vom 04.05.1944 von Birsfelden nach Dübendorf (ZH) vermerkt.
Keine	Bücker Bü 131 Jungmann	483/1938	Landung 14.06.1944	Rückgabe 06.1944	-	Mit noch 35 Litern Treibstoff im Tank landete der Flugschüler Gefreiter Ehrenfried Malkowsky um 17.12 Uhr seinen Jungmann der deutschen Luftwaffe mit der Kennung CW+BG auf dem zivilen Zollflugplatz Sternenfeld in Birsfelden (BL). Er fand sich auf seiner Karte nicht mehr zurecht und wähnte sich mit seinem Schulflugzeug der Flugzeugführerschule A/B 43, Crailsheim über Strassbourg im Elsass. Die Bü 131 wurde, nachdem mit 45 Liter nachgetankt, von einem Schweizer Piloten nach Freiburg (D) zurückgefliegen.
Keine	Consolidated B-24H Liberator		Landung 12.07.1944	Rückgabe 15.10.1945	-	Nach mehreren missglückten Anflügen aus Westen gelingt 1st Lt Thomas P. Vann Jr., trotz weiteren Treffern durch die deutsche Luftabwehr, trotz der viel zu kurzen Piste für einen Liberator eine Notlandung des beschädigten Bombers mit der USAAF-Matrikelnummer (AAF Serial Number) 41-28948 auf dem zivilen Zollflugplatz Sternenfeld in Birsfelden (BL). Die B-24H kam auf einem Kartoffelfeld zum Stillstand. Es war dies das grösste und schwerste je im Sternenfeld gelandete Flugzeug. Der Bomber wurde nach einer öffentlichen Präsentation vom 13.09.1945 zum «Sammelplatz» in Dübendorf (ZH) überfliegen und nach Kriegsende wieder

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						der USAAF übergeben. Bereits am 15.10.1945 startete die Maschine von Dübendorf nach Burtonwood in Grossbritannien, wo sie kurze Zeit später verschrottet wurde.
Keine	Caproni Ca.148		Landung 26.07.1944	-	-	Das dreimotorige Transportflugzeug Ca.148 wurde mit der Kennung SP+CM für die deutsche Luftwaffe gebaut. Auf dem Werkstattflug entschloss sich der Pilot in die Schweiz zu desertieren und landete am 26.07.1944 in Magadino bei Locarno. Der Hochdecker wurde mit Schweizer Hoheitszeichen versehen, am 03.08.1944 nach Dübendorf (ZH) und zwei Tage später nach Kloten (ZH) überflogen, wo die Ca.148 bis Kriegsende verblieb.
Keine	North American P-51B Mustang		01.08.1944	Kriegsende	-	Am 19.07.1944 machte 1 st Lt Curtis SIMPSON von der USAAF mit seiner North American P-51B Mustang auf dem Schweizer Feldflugplatz Ems (GR) eine Notlandung. Er hatte bei einem Bomber-Begleitschutzauftrag mit Start in England bei einem Luftkampf 20 km östlich von München eine Messerschmitt Bf 109 abgeschossen, doch auch sein Mustang trug Schäden davon, worauf der junge Pilot seine 335 th Squadron verlassen und sich auf den Weg in die rettende Schweiz machen musste. Simpson wurde interniert. Der moderne Jäger – es ist der erste Mustang, der in der Schweiz landete – wurde ab dem 01.08.1944 von mehreren erfahrenen Schweizer Piloten einer intensiven Erprobung unterzogen. Alle waren von den Flugleistungen begeistert. Nach Abschluss diverser Tests wurde die Maschine dem Ueberwachungsgeschwader (UeG) zugeteilt, wo sie mit Schweizerkreuzen aber ohne militärische Kennung für Luftkampfübungen verwendet wurde. Der Mustang muss bei Kriegsende wieder an die Amerikaner zurückgegeben werden, aber die guten Erfahrungen mit dieser Maschine beeinflusste dann 1947/48 den Entscheid, für die Schweizerische Fliegertruppe 130 P-51D Mustang aus Überschussbeständen der USAAF zu erwerben.
Keine	Levente II	75	Landung 12.04.1945	Rückgabe 25.04.1947	-	Das schlecht gewartete Schulflugzeug der Königlich Ungarischen Luftstreitkräfte mit dem Kennzeichen I5+70 diente den beiden ungarischen Fluglehrern Johann Körney und Zoltan Vajda-Szabo zur schon lange geplanten Flucht von Linz (A) in die Schweiz, wo die Maschine am 12.04.1945 um 10.50 Uhr auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) landete. Der in der Schweiz völlig unbekannte Flugzeugtyp Levente II verblieb zwei Jahre lang in Dübendorf. Am 25.04.1947 wurde die Maschine der ungarischen Gesandtschaft in der Schweiz, vertreten durch den Militärattaché Dr. Laszlo Rakollczai, übergeben. Am 2. Internationalen Flugzeugmarkt erwarb die Aero-Union in Grenchen die Maschine und unterzog sie einer Totalrevision. Im Oktober 1948 erhielt sie die zivile Schweizer Immatrikulation HB-TAC . Doch schon im Juli 1949 capotierte die Maschine, wobei sie erheblich beschädigt wurde. Im September 1950 erwarb die Motorfluggruppe Luzern die Überreste, welche den Exoten nach einer erneuten Totalrevision und mit einem neuen Motor vom Typ Siemens SH-14A4 von 160 PS an Stelle des originalen MAVAG-Hirth HM 504 A2 von nur 105 PS, weiterhin einsetzte.
Keine	Messerschmitt Me 262 A-1a Schwalbe	500071	Landung 25.04.1945	Abgabe 30.08.1957 an Museum	-	Wegen Treibstoffmangels musste am 25.04.1945 der deutsche Pilot Oberfähnrich Hans Guido Mutke mit seinem fabrikneuen und ausgezeichnet gewarteten Düsenflugzeug Messerschmitt Me 262 A-1a Schwalbe mit der Kennung 3+I aus der Nähe von München kommend um 08.46 Uhr auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH) eine Notlandung vornehmen. Der Pilot, der bei Mellikon (AG) in unseren Luftraum eingedrungen war und anschliessend von unseren Jagdstaffeln zur Landung gezwungen wurde, wurde vom Schweizer Geheimdienst in Empfang genommen. Dieses erste und einzige in die Schweiz eingeflogene Jagdflugzeug mit Jetantrieb bildete ein dankbares Objekt für die Schweizerische Fliegertruppe und die damalige

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Kriegstechnische Abteilung (KTA). Auch der Armeeflugpark nahm eingehende Untersuchungen vor. Gemäss einem Schreiben des Waffenchefs vom 20.05.1957 und in der Folge nach einem Entscheid von Bundesrat Paul Chaudet vom Juli 1957 schenkte die Eidgenossenschaft den legendären Abfangjäger am 30.08.1957 dem Deutschen Museum in München, wo er bis 2015 im Haupthaus in München einen Ehrenplatz hatte.
Keine	Junkers Ju 88 G-6	623211	Landung 30.04.1945	Schrottpresse 1949	-	Nachdem einer Gruppe von Offizieren des 7/NJG 5 immer klarer wurde, dass Hitlers «Endkampf» nicht mehr zu gewinnen war und mit dem drohenden Untergang des «Dritten Reichs» vor Augen gelang der Besatzung einer Ju 88 G-6 der deutschen Luftwaffe am 30.04.1945, ein paar Tage vor Kriegsende, samt Familienangehörigen vom Fliegerhorst Lübeck-Blankensee an der Ostsee, von wo aus das Nachtjagdflugzeug um 01.30 Uhr MEZ startete, in einem Nachtflug nach Überfliegen des gesamten Reichsgebietes unerkannt und unbelästigt von alliierten Nachtjägern und der Bodenabwehr die Flucht in die Schweiz. Um 05.15 Uhr landete das Flugzeug auf dem 1300 Kilometer entfernten Militärflugplatz Dübendorf (ZH). Besetzt war die Fluchtmaschine in dem engen Cockpit mit Hauptmann Werner Hopf, den beiden Oberleutnanten Peter Ehrhardt und Alfred «Ali» Dressler, Hopfs Frau Ingeborg und deren Kollegin, Elinor Zimmer-Fries, sowie deren 6-jährige Tochter Dagmar-Yvonne, alle ohne jegliches persönliche Gepäck. Das modernst ausgerüstete zweimotorige Nachtjagd- und Nachtschlachtflugzeug mit der Kennung C9+AR gehörte zu der 7. Staffel des Nachtjagdgeschwaders 5 (7/NJG 5), welches als III. Gruppe (III.NJG 5) in Lübeck-Blankensee stationiert war. Die Ju 88 G-6 verliess Mitte März 1945 als eine der letzten Junkers-Nachtjäger, die noch produziert wurden, die Fertigungshallen des Junkers-Verlagerungsbetriebs «Langenwerke AG» (ein Deckname für Langensalza). Die Schweizer Fachleute interessierten sich sehr für die Funkausrüstung der Maschine, denn zu den Standardgeräten kamen einige zusätzliche dazu, insbesondere das nur in wenigen Exemplaren gefertigte FuG 218 V/R «Neptun» mit VR, einem oben auf der Seitenflosse montierten Rückwärts-Warnzusatz. Eine wahrhaftige Delikatesse. Die Bewaffnung bestand aus 4 x MG 151/20 im Bug, einer Schrägbewaffnung, der sogenannten «Schrägen Musik» mit 2 x MG 151/20 und einem beweglichen MG 131 im B-Stand. In der Flugstatistik der D.M.P. ist lediglich ein einziger Flug am 16.06.1945 aufgeführt. Am 25.09.1949 wurde das stark verwitterte Flugzeug, ohne Funkanlage in Dübendorf an einer Ausstellung präsentiert. Spätestens im Spätherbst 1949 verloren die Eidgenossen jedoch das Interesse an der einst hochmodernen Nachtjagdmaschine. Sie fiel dem Schneidbrenner zum Opfer. Überdauert hat nur eines ihrer Jumo-213-Triebwerke. Dieses befindet sich bis heute (2025) in der Motorenausstellung vom FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH).
Keine	Jakowlew Jak-9		Landung 25.08.1945		-	Der 23-jährige Fliegerleutnant Gennadi Nikitowitsch Kotschetow desertierte am 25.08.1945 aus der amerikanischen Besatzungszone Deutschlands kommend mit diesem sowjetischen Jak-9 mit der aufgemalten Nummer 4 nach Dübendorf (ZH). Nachdem ihm die Amerikaner Asyl verweigerten, versuchte er sein Glück in der Schweiz. Den staunenden Eidgenossen wollte der aus Woronesch stammende Russe sein Jagdflugzeug für 450'000 Rubel veräussern. Nach einer eingehenden Befragung gelangte Kotschetow ins Russenlager in Büren-Häflil an der Aare (BE). Generalmajor Wicharew, der Delegationsleiter einer sowjetischen

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Numbers/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Mission in der Schweiz, forderte die Eidgenossen ultimativ auf, Leutnant Kotschetow und sieben weitere Sowjets «der Gerichtsbarkeit der Sowjetunion zu überstellen.» Der Bundesrat machte anfänglich keine Anstalten, auf Stalins Forderungen einzugehen. Wicharew zog sein As aus dem Ärmel und verlangte die Auslieferung im Austausch gegen fünf Schweizer Diplomaten, die während des Vormarsches der Roten Armee in sowjetische Hände gerieten und in Gefangenenlager in der UdSSR verschleppt wurden. An seiner Sitzung vom 28.12.1945 kapitulierte der Bundesrat und trat auf Wicharews Forderungen ein. Am Folgetag wurden die unter strengster Geheimhaltung gegen ihren Willen ausgelieferten Russen mit einer sowjetischen Douglas C-47B in die UdSSR geflogen, wo wahrscheinlich der Henker oder bittere Jahre in einem sibirischen Zwangsarbeitslager auf sie wartete. Im Gegenzug liess die Sowjetunion im Januar 1946 die fünf inhaftierten Diplomaten frei. Die Jak-9 wurde in die UdSSR geflogen.
Zivil registrierte Luftfahrzeuge						
Die folgenden, der Schweizerischen Eidgenossenschaft gehörenden Maschinen werden, respektive wurden gelegentlich von der Luftwaffe verwendet, wurden gegebenenfalls von Piloten der Fliegertruppe geflogen oder hatten aus anderen Gründen eine zivile Registrierung, beispielsweise für Flüge ins Ausland. Diese Luftfahrzeuge werden hier nur zur Information aufgeführt.						
Die Luftfahrzeuge sind hier alphabetisch nach ihrer HB-Immatrikulation aufsteigend aufgelistet.						
CH 265	Comte AC-4 Gentleman	37	23.04.1931	1938	1	Dieses von Alfred Comte, Schweizerische Flugzeugfabrik, Oberrieden (ZH) am Zürichsee gebaute und von einem Cirrus Hermes III mit 105/115 PS angetriebene Kabinenflugzeug wurde von der Fliegertruppe für Schulung und Verbindung gekauft und im Frühjahr 1931 abgeliefert und versuchsweise mit Heimatflugbasis Dübendorf (ZH) in Dienst gestellt. Allerdings waren die Flugleistungen mit diesem Motor für den Armeeeinsatz zu bescheiden. Dieser AC-4 mit nebeneinander angeordneten Sitzen stand in der Folge dem damaligen Kommandanten der Fliegertruppe, Oberst Philippe Bardet und seinem Hündlein als Verbindungs- und Reiseflugzeug zur Verfügung, insbesondere zwischen Dübendorf und Bern. Bardet war selber nicht Pilot. Das Flugzeug wurde also bei der Fliegertruppe weder als Schulflugzeug noch als Truppenflugzeug eingesetzt. Das Flugzeug wurde früh auf einen Sternmotor vom Typ Armstrong Siddeley Genet Major Mk.I umgerüstet. 1936 entband man Oberst Bardet von den Halterpflichten und überschrieb die Maschine per 08.09.1936 an die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun. Im Jahr 1938 verkaufte die Fliegertruppe das Flugzeug. Ab dem 06.11.1938 gehörte sie Willi Farnet, Grenchen (SO) und danach der Fliegerschule Grenchen A.G., welche den Hochdecker als Schul- und Schleppflugzeug ab dem Flugplatz Grenchen einsetzte. Das Flugzeug wurde am 06.05.1946 infolge Motorschaden nach dem Start in Samedan (GR) stark beschädigt und nicht mehr repariert. Doch ab dem 23.06.1947 war schliesslich trotzdem noch die Aero-Union A.G., Grenchen Halterin der AC-4.

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						Der Einzelgänger wurde nie militärisch immatrikuliert, sondern behielt die zivile Immatrikulation CH 265 und ab 1936 das Kennzeichen HB-EPE . Am 10.12.1947 wurde die Comte im schweizerischen Luftfahrzeugregister gelöscht.
HB-FCF	Pilatus PC-6/B2-H2 Turbo-Porter	614	1967	aktiv	1	Dieser am 13.06.1967 immatrikulierte Porter mit Herstellungsjahr 1966 gehört dem Bundesamt für Rüstung armasuisse.
HB-FOG	Pilatus PC-12/45 Eagle	134	1996	aktiv	1	Dieser PC-12/45 mit Herstellungsjahr 1995 wurde am 23.01.1996 registriert und gehört dem Bundesamt für Rüstung armasuisse mit Primäreinsatz Testflüge FLORAKO (zum Kalibrieren). Die Maschine kann jedoch bei Bedarf und Kapazität für Lufttransporte der Luftwaffe beigezogen werden.
HB-FWA	Pilatus PC-12/47E	1515	2017	2025	1	Im Frühling 2025 hatte die Eidgenössische Finanzkontrolle (EFK) eine durchschnittlich sehr tiefe Auslastung der Flotte der Bundesflugzeuge festgestellt, der Flugzeuge vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) und von der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST). Die EFK ortete Sparpotenzial und hat Mietlösungen oder gemeinsame Nutzungen, zum Beispiel mit Armasuisse, vorgeschlagen. Ende August 2025 stand der durchgehend von Pilatus gewartete, dunkelblau mit weissen Streifen lackierte PC-12 des BAZL, der HB-FWA mit Baujahr 2015, deshalb zum Verkauf. Von 2015 bis 2017 diente der damals schon als HB-FWA registrierte PC-12 als Vorführmaschine der Pilatus Flugzeugwerke.
HB-GCP	Rockwell Grand Commander 680FL	1633-119	1976	30.11.1993	1	Diese zivil immatrikulierte Maschine gehörte dem Bundesamtes für Landestopografie (swisstopo). Die 1966 gebaute Maschine wurde 1976 als Fotoflugzeug übernommen. Sie ersetzte die beiden Beechcraft C-45F (B-6 / HB-GAI) und C-18S (B-8 / HB-GAC). Die Grand Commander wird schliesslich am 30.11.1993 auch durch ein neues Vermessungsflugzeug vom Typ Beech Super King Air 350C (T-721 / HB-GII) ersetzt.
HB-HOF	Percival P.54-3A Prince	P50-42	25.06.1957	24.07.1957	1	Die von zwei Sternmotoren Alvis Leonides 504 angetriebene Maschine mit der Marketing Bezeichnung Survey Prince diente der Grundbuchvermessung und war die Vorgängerin der Scottish Aviation Twin Pioneer HB-HOX . Am 25.06.1957 wurde die Prince im schweizerischen Luftfahrzeugregister als HB-HOF eingetragen. Nach dem Start in Samedan (GR) anlässlich eines Foto-Vermessungsfluges am 24.07.1957 ca. um 12.20 Uhr abgestürzt bei La Punt im Engadin (GR). Kurz nach dem Start trat am linken Motor eine Störung ein. Die Percival Prince liess sich einmotorig nicht auf der Höhe halten, und die dreiköpfige Besatzung konnte auch nicht zum Flugplatz zurückkehren. Unter stetigem Absinken kollidierte die Maschine im Geradeausflug rund sechs Kilometer vom Flugplatz entfernt bei La Punt mit einem Leitungsmast und einem Baum und schlug anschliessend in angestellter Lage auf dem welligen Wiesboden auf. Der Fotograf wurde beim Aufschlag getötet, während der Pilot (vom ZFK) sehr schwer und der Bordmechaniker (von der Direktion der Militärflugplätze, DMP) mittelschwer verletzt wurden. In der Folge wurde die Prince am 29.07.1957 bereits wieder deregistriert.
HB-HOX	Scottish Aviation Twin Pioneer Series 3	570	10.08.1959	05.05.1978	1	Die 1959 hergestellte, von zwei Sternmotoren Alvis Leonides 531/8 mit einer Startleistung von 615 PS angetriebene Twin Pioneer diente der Grundbuchvermessung und war die Nachfolgerin der am 24.07.1957 verunfallten Percival Prince HB-HOF . Die Twin Pioneer wurde am 10.08.1959 als HB-HOX im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Am

Schweizer Luftwaffe
Militärische Kennungen

Kennung Tail-Number s/n	Hersteller / Typ	Werknummer Baunummer MSN c/n	Ablieferung oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
						05.05.1978 wurde sie schliesslich wieder deregistriert.
HB-USI	Comte AC-4A Gentleman	33	07.08.1930	26.04.1976	1	Diese dreiplätziige (inklusive Pilot) AC-4 Gentleman wurde 1930 gebaut und im gleichen Jahr am 07.08.1930 als CH 249 für den AeCS, Sektion Luzern immatrikuliert, als Standort wurde Allmend eingetragen und als erster Halter Alfred Comte, Horgen. Angetrieben wurde der Hochdecker zu diesem Zeitpunkt gemäss einer Liste vom Luftamt von einem Argus 8 mit 110 PS, oder nach anderen Quellen von einem Cirrus Hermes III, 105 PS. Am 01.10.1934 wurde sie dann als HB-USI umregistriert. Der ursprüngliche Motor wurde ausgetauscht, denn bei der Umregistrierung wurde ein De Havilland Aircraft Engines, Gipsy Major II notiert. Als Deregistrierungsdatum ist der 26.04.1976 im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Es ist auch eine Familie Alfons Simonius de Barry aus Muttenz als letzte bekannte Eigentümer bekannt. Nach ihnen gab es bis zur Deregistrierung aber noch diverse Halterwechsel und die Maschine hatte eine sehr bewegte Geschichte. Nach dem Einsatz als Privat- und Touristikflugzeug wechselte die AC-4A nach Spreitenbach (AG), wo sie gegen Ende des Zweiten Weltkriegs als einziges Flugzeug mit Holzvergaser flog, denn am 13.09.1944 absolvierte Ernst Wyss in Emmen (LU) mit diesem von einem in der Schweiz entwickelten Holzgeneratormotor angetriebenen HB-USI den ersten Flug. Dieser Antrieb bleibt bis heute sogar in der ganzen Welt einzigartig. Die Flugleistungen waren nicht berauschend, es brauchte 34 kg Holzkohle für eine Stunde Flugzeit, aber immerhin konnte geflogen werden. Nach dem Krieg nutzte der AeCS, Section fribourgeoise die HB-USI als Absetzflugzeug für Fallschirmspringer und als Schleppflugzeug. Es existiert ein undatiertes s/w Foto, das die HB-USI mit den Schweizer Hoheitszeichen der Luftwaffe und einer Bucker-Verzierung am Vorderrumpf zeigt. Ein Dutzend Zivilisten steht auf diesem Bild bei der Maschine, wobei offenbar für ein Radioteam gerade über das Triebwerk referiert wird. Diese Maschine wurde am 26.04.1976 deregistriert und gehört heute (2024) zum Fundus im FLIEGER FLAB MUSEUM in Dübendorf (ZH). Es handelt sich um die AC-4, die in der Zeit vom 10.09.1985 bis 25.08.1987 von der Seniorengruppe Buochs und Interlaken für das Museum restauriert wurde. Mit der HB-USI wollte man im Museum zeigen, dass dem Kommandanten der Fliegertruppe, Oberst Philippe Bardet, von 1931 bis 1938 eine ähnliche AC-4 mit der zivilen Kennung CH 265 als Verbindungs- und Reiseflugzeug zur Verfügung stand.
HB-VAC	FFA P-16	-	-	-	-	→ J-3004
HB-VAD	FFA P-16	-	-	-	-	→ J-3005
X-HB-VAC	FFA P-16	-	-	-	-	→ J-3004
X-HB-VAD	FFA P-16	-	-	-	-	→ J-3005