

Rückblick: Venom-Abschied vor 25 Jahren



Interview: Roland Müller,
Präsident des CFAC



Exklusiv: Global-Express-
Umschulung bei ExecuJet



Aktuell: Zivile Schweizer
Mirage IIIDS fliegt!



Vor 25 Jahren musterte die Schweiz die DH-112 Venom aus Giftiger «Gabelschwanz»

Für Generationen von Schweizer Militärpiloten führte kein Weg an der DH-112 Venom (Schlangengift) vorbei. Zuerst als Jäger, dann als Erdkämpfer und viele Jahre als Trainingsflugzeug, gehörten die charakteristischen «Gabelschwänze» zum gewohnten Bild am Schweizer Himmel. Viele Unfälle trübten das Bild der Einsatzzeit dieses Jets in der Schweiz, der vor 25 Jahren bei der Luftwaffe in den Ruhestand geschickt wurde und seit 20 Jahren zivil weiter fliegt.

Report von Peter Lewis mit
Unterstützung von Peter Meyer

Nur für eine kurze Zeit Mitte der 1950er-Jahre bildeten die Venom die Speerspitze der Flugwaffe, bis 1958 die leistungsfähigeren Hawker Hunter eintrafen. Jedoch wurde kein Typ in der Schweiz in grösserer Zahl geflogen als die Venom, ganze 250 Maschinen bildeten die eindrückliche Flotte. Mit dem Venom-Finale am 15. Oktober 1983 in Interlaken verschwanden auch die charakteristischen schwarzen Rauchwolken der Triebwerk-Starterpatronen von den Schweizer Militärflugplätzen.

Die letzten Propellerjäger ersetzt

Nur gerade 1500 Flugstunden hatten die Venom-Zellen bei ihrer Ausserdienststellung durchschnittlich in ihrem Flugbuch, aber während den Doppel-TK's (Trainingskursen) waren die Gabelschwanz-Flugzeuge nicht selten sechsmal pro Tag in der Luft und das während sechs Tagen die Woche. Das machte häufige Triebwerkswechsel notwendig, einige Venoms



Foto Hansjörg Bürgi

Am 22. Juni 1988 führte die Venom HB-RVA den ersten Flug eines zivil immatrikulierten, ehemaligen Schweizer Militärjets ab Altenrhein aus. Sie trug damals das ursprüngliche Silberkleid der ersten Schweizer Venoms. Inzwischen präsentiert sie sich wieder in Tarnbemalung.

hatten nicht weniger als 20 verschiedene Ghost-Triebwerke in ihrem Rumpf!

Nach dem Ausscheiden der P-51 Mustang 1957, flog die Schweizer Flugwaffe eine reine Jet-Kampfflugzeugflotte und war damit auf der

Höhe der technologischen Entwicklung. Die Lizenzproduktion der DH-100 Vampire ebnete den Weg dafür, auch die Weiterentwicklung DH-112 Venom von der Schweizer Industrie bauen zu lassen. Das Eidgenössische Flug-

Foto Peter Guntli



In den 1970er-Jahren ein vertrautes Bild in Dübendorf: Vier Venoms rollen zum Start auf der Piste 29.



Foto Erich Gandjet

Zu Ehren der Venom organisierte die Luftwaffe am 15. Oktober 1983 eine Abschiedsveranstaltung in Interlaken. Die Zweierpatrouille, bestehend aus der J-1797 und J-1790, setzte zur Landung an.

zeugwerk Emmen (F+W), Doflug in Altenrhein und die Pilatus Flugzeugwerke in Stans waren an der Lizenzfertigung beteiligt. Sulzer in Winterthur erhielt die Rechte für den Bau des Ghost 48-Jet-Triebwerks. Mit einem Stückpreis knapp unter 700'000 Franken, waren die 1951 bestellten Venom die teuersten bis dahin je beschafften Flugzeuge. 1954 wurde der Flugbetrieb in den ersten Staffeln aufgenommen. Schliesslich sollten nicht weniger als 13 Fliegerstaffeln mit dem britischen Jet ausgerüstet sein. Es war das erste Schweizer Militärflugzeug mit Schleudersitz, welchem auch einige Schweizer Militärpiloten ihr Leben verdanken.

Gegen Ende 1955 begann die Ausrüstung der Fliegerstaffel 10 mit 24 Mustern des DH-112R Venom-Aufklärers. Die Aufklärer trugen Unterflügeltanks (Flunt), die in der vorderen Sektion mit Kameras ausgerüstet waren. 1969 wurden sie von der Amir, der Mirage IIIRS abgelöst. Die dritte und letzte Tranche von Venoms beinhaltete 100 Flugzeuge der verbesserten Version Mk.4. Sie unterschieden sich durch den Einbau einer hydraulisch angetriebenen Querruder-Servosteuerung, und



Foto Hansjörg Bürgi

In Interlaken starteten am 15. Oktober 1983 zum letzten Mal mehrere Venoms gleichzeitig ihr Ghost-Triebwerk – ein einzigartiges Schauspiel.

waren an einer leicht abgeänderten Form der Seitenruder (eher quadratische Form) und den nach hinten verlängerten, über den Stabilisator hinausragenden Heckkonus der beiden Leitwerksträger zu erkennen.

Besser mit «Globi Nase»

Ab 1966 waren die Schweizer Militärflugzeuge mit IFF-Transpondern (identification friend

or foe – Freund-Feind-Erkennung) und UHF-Funkgeräten ausgerüstet. In der stumpfen, engen Venom-Nase war aber kein Platz für zusätzliche Avionikgeräte vorhanden. Kurzerhand wurde für die Venom ein neuer Bug konstruiert, welcher den nötigen Platz für die zusätzliche Elektronik-Ausrüstung bot und bald die treffende Bezeichnung «Globi Nase» erhielt. An dieser auffälligen Modifikation, alle Einsitzer wurden entsprechend nachgerüstet, lassen sich die



Foto Hansjörg Bürgi

Sechs nebeneinander aufgereihete Venoms in Interlaken: Fünf Triebwerke starten plangemäss, eines nicht.

SkyModel

Die Venom im Modell

Im Massstab 1:72 sind die Baukästen von Aeroclub und Rareplanes (Vacuform) zu nennen – beide sind heute nicht mehr in Produktion. Von Classic Airframes sind jedoch beide Varianten Mk 1 & Mk 4 in 1:48 erhältlich. Für Freunde der Schweizer Luftwaffe hat Matterhorn Circle einen Decalbogen herausgebracht, der die Venom sehr intensiv abdeckt. So sind neben allen lesbaren Unterhalts Markierungen die Staffelfabzeichen der Staffeln 2, 3, 10, 13 und 20, zum Teil in verschiedenen Versionen enthalten. Auf www.mc-one.ch – «Right Stuff» sind ausführliche Informationen zu diesem Decalbogen zu finden. Auch wenn man keine Modelle baut, lohnt sich wegen den Fotos und Grafiken ein Ausflug auf diese Webseite. Erwähnenswert ist auch die Monographie von Michel Bérard über die DH-112: www.photocollector.biz

Schweizer Venoms erkennen. Die neue Nase hat aber nicht nur ein Platzproblem gelöst, mit dem Umbau verbesserten sich auch die Flugeigenschaften. Bei «Rundnasen-Venoms» lag der Schwerpunkt des Flugzeuges etwas zu weit hinten und die Flugzeuge waren für Strömungsabriss berüchtigt. Die Globi Nase liess den Schwerpunkt weiter nach vorne wandern und trug zur Verbesserung der Handling- und insbesondere der Stall-Eigenschaften bei.

Piloten mit kräftigen Armen

Verglichen mit dem Pilotieren eines modernen Jets bedeutete das Steuern einer Venom Mk.1 für den Piloten eine immense körperliche



Foto Hansjörg Bürgi

Ein letztes Mal gab es vor 25 Jahren in Interlaken einen Formationsüberflug von Venoms.



Foto Peter Guntli

Eine typische Szene in Dübendorf: letzte Checks vor dem Eindrehen auf die Piste 29.

Anstrengung. Für jedes «g» Beschleunigung, mit welchem der Pilot in die Kurve fliegen wollte, musste er mit einem Kraftaufwand von rund zehn Kilogramm am Steuer ziehen. Nach erfüllter Hauptmission nutzten die Piloten nicht selten die Gelegenheit für einige Aerobatic-Übungen.

Vor allem der Flügelmann (Sohn) hatte dabei mächtig zu kämpfen, wenn sie ihre Position hinter dem Führerflugzeug halten wollten, ganz besonders in Loopings. Während mit der linken Hand der Schubhebel in der richtigen Position gehalten werden musste, kämpfte die rechte am Steuerknüppel mit enormen Steuerdrücken. Kein leichtes Unterfangen, so die Position in der Formation sauber einzuhalten.

Viele Abstürze mit der Venom

Während Hunter- oder Mirage-Piloten nicht genug von ihren Maschinen schwärmen konnten, hielt sich die Begeisterung der Venom-Flieger für ihre Maschinen in Grenzen. Mit einem sehr engen und überfüllten Cockpit, tief unten sitzend und einer schlechten Sicht nach draussen, war die Venom nicht nur ein Vergnügen zum Fliegen. Auch die Kosten für den Flugbetrieb waren nicht gerade günstig. Nach offiziellen Angaben mussten die Mechaniker rund 35 Stunden Arbeit pro Flugstunde aufwenden. Der Jet sollte auch keine Flugsicherheitspreise gewinnen: 49 Abstürze und fünf weitere Unfälle mit Totalschaden weist die Unfallstatistik

Foto Peter Guntli



Die J-1645 war eine von 24 Aufklärer-Venoms der Fliegerstaffel 10. Den Kamera-Pod trugen diese Venoms im vorderen Teil des Flügeluntertanks.

für gerade einmal 300'000 Flugstunden auf. 35 Piloten mussten Abstürze mit der Venom mit dem Leben bezahlen.

Obwohl eigentlich als Jagdflugzeug mit vier Hispano Suiza 20-Millimeter-Kanonen in Dienst gestellt, war die Venom schon bei ihrer Indienststellung in dieser Rolle veraltet. Nichtsdestotrotz, als Erdkämpfer stellten die Gabelschwanz-Flugzeuge eine sehr stabile Waffenplattform dar, insbesondere um die Hochachse. Lange bevor die amerikanische Fairchild A-10 diesen Namen erhielt, waren die Venoms als eigentliche «Panzerknacker» unterwegs. In der Verteidigungsdoktrin des Kalten Krieges war die Bekämpfung der riesigen Panzerverbände des Warschauer Paktes eine der Hauptaufgaben, die für die Venom vorgesehen waren. In der Rolle als Erdkämpfer konnte die Venom mit einer Reihe unterschiedlicher Bomben mit bis zu 400 Kilogramm Gewicht und maximal 16 Stück der Acht-cm Oerlikon-Raketen bewaffnet werden.

Pioniere auf der Autobahn

Bis die Venoms 1983 in den Ruhestand geschickt wurden, leisteten sie noch Dienst als Jettrainer. In ihrer aktiven Dienstzeit waren sie die Prototypen für manche Taktiken und Einsatzverfahren, die neu in der Luftwaffe eingeführt wurden. Der erste Einsatz eines Kampflugzeuges aus einer Kaverne in Ambri bei der Fliegerstaffel 3, oder die erste Landung auf einem Autobahnteilstück im September 1970 bei Oensingen gehören dazu.

Als letzte Einheiten waren die Ausbildungsstaffeln 2, 9 und 13 mit der DH-112 Venom ausgerüstet, während die Milizstaffeln 4, 7, 8 und 19 bereits auf den Hunter umgeschult hatten. So verdienten viele Schweizer Piloten ihre Sporen auf der Venom ab, denn bevor sie auf den Hunter wechseln konnten, wurden sie für die Dauer von zwei Jahren in eine der Ausbildungsstaffeln eingeteilt.



Foto Erich Gandet

Die J-1573 bei ihrer Landung in Interlaken. Sie flog später als zweite zivile Schweizer Venom als HB-RVB ab Sion weiter und wurde 1995 nach England verkauft.



Foto Peter Gerber

Die DH-112 Mk.4 J-1790 gelangte nach ihrer Ausmusterung nach England, wo sie heute zusammen mit der J-1632 im De Havilland Heritage Centre als WR410 ausgestellt ist.



Foto Erich Gandet

Beim Triebwerkstart waren solche Stichflammen nichts Ungewöhnliches.



Foto Erich Gandet

Vier Venoms, die vor 25 Jahren in Interlaken zum Start auf der Piste 23 rollten. Das Pfeifen ihrer Ghost-Triebwerke dürfte vielen noch in Erinnerung sein.

Flugtüchtige und ausgestellte ehemalige Schweizer Venoms in aller Welt

Die nachfolgende Liste ist ein Auszug aus dem neuen Buch von Hans Prisi «Die DeHavilland Jets in der Schweizer Fliegertruppe – Die Doppelleitwerkträger», das Ende September 2008 erscheint. Das Buch kann bei Hans Prisi, Obere Isenegg 6, 9555 Tobel (Telefon 071 917 30 06) für 58 Franken bezogen werden. Es ist 152 Seiten stark und umfasst über 150 Fotos, davon 89 in

Farbe. Neben den Venoms sind auch die Vampires und Vampire-Trainers aufgelistet.

Wer über den Verbleib der hier aufgelisteten Venoms mehr weiss oder noch weitere kennt, sende doch bitte ein E-Mail an info@skynews.ch.

Zusammengestellt von Hans Prisi und Erich Gandet

J-Registr.	Zivilimmatrikulation	Standort	Land
J-1516		Beer Sheba Museum, Hatzorim	Israel
J-1523	G-VENI	Cranfield	GB
J-1526		Gals bei Erlach BE	CH
J-1527	N9196	USA, im Mai 2008 bei Bauchlandung schwer beschädigt	USA
J-1535		Widlisbach AG	CH
J-1536		Museum in Paris Le Bourget	F
J-1539	G-BMOC, G-DHUU	Source Classic Jet Flight, Bournemouth	GB
J-1542	G-GONE, G-DHVM	Aviation Heritage Ltd.	GB
J-1545		Musée du Chateau du Savigny	F
J-1559		Hausen bei Ossingen	CH
J-1573	HB-RVB, G-BMOB, G-VICI		GB
J-1578		Rickenbach LU	CH
J-1579		Widlisbach	CH
J-1580		Flugplatz Locarno Magadino	CH
J-1584		Museum Clin d'Ailes Payerne	CH
J-1585		Schötz LU	CH
J-1601	G-VIDI	Source Classic Jet Flight, Stansted	GB
J-1603		Auto & Technik Museum Sinsheim	D
J-1605	G-BLID	Gadwick Aviation Museum, Charlwood	GB
J-1611	G-DHTT		GB
J-1614	G-BLIE, G-VENM	Kennet Aviation Cranfield	GB
J-1616	G-BLIF, N202DM	South Burlington, Ontario, Oregon	USA
J-1624		Flying Ranch Triengen, Willhof LU (EU-GEN)	CH
J-1626	G-DHSS	Source Classic Jet Flight, Bournemouth	GB
J-1627		Flugplatz Bex	CH
J-1628		Auto & Technik Museum Sinsheim	D
J-1630	HB-RVA	Verein Fliegermuseum Altenrhein	CH

J-Registr.	Zivilimmatrikulation	Standort	Land
J-1631	HB-RVC	FMPA	CH
J-1632	G-VNOM	De Havilland Aircraft, Heritage Centre, Herts	GB
J-1635		Flughafen Frankfurt am Main	D
J-1636		Musée de l'Air	
J-1640		Militärmuseum Wildeggen	CH
J-1642		Fliegermuseum Dübendorf	CH
J-1648		Flugplatz Schupfart	CH
J-1649		reserviert für Armeemuseum Thun, eingelagert in Reichenbach	CH
Mk.4			
J-1704		Greenham Common	GB
J-1729		Verkehrshaus Luzern	CH
J-1730	G-BLIA, N402DM	Salt Lake City	USA
J-1733		Österreichisches Luftfahrtmuseum Gras	OE
J-1739		Zivilschutzzentrum Jegenstorf BE	CH
J-1742		Reserve für Armeemuseum Thun, Flugplatz Reichenbach	CH
J-1746		Zivilschutzzentrum Jegenstorf BE	CH
J-1747	G-BLIB, N5471V		USA
J-1753		Fliegermuseum Dübendorf	CH
J-1756		Unterkulm	CH
J-1758	G-BLSD, N203DM		USA
J-1766		Diepoldsau SG	CH
J-1778		Herisau	CH
J-1790	G-BLKA	Vintage Aircraft Hertford Shire / De Havilland Heritage Center	GB
J-1797		Museum Hermeskeil	D
J-1798		Auto & Technik Museum Sinsheim	D
J-1799	G-BLIC, ZK-VNM, N502DM	Mojave	USA

(fett = flugtüchtig)

DH-112



Foto Werner Bärninger (via Hans Prisi)

Die Mk.4 J-1799 kam am 28. Februar 1959 als zweitletzte Venom zur Fliegertruppe. Nach ihrer Ausserdienststellung wurde sie 1984 nach Duxford überflogen und später als ZK-VNM nach Neuseeland verschifft. Danach kam sie als N502DM in Mojave in die kalifornische Wüste. Sie fliegt nicht mehr.



Foto Hansjörg Blürgi

Die frühere Venom Mk.1 J-1747 zeigte sich an der Oshkosh Airshow von 1992 als N747J. Sie war 2008 noch immer mit derselben Immatrikulation auf die Courage Aviation eingetragen. Diese Firma besitzt mindestens zwei weitere flugtüchtige Venoms, die N202DM und die N402DM.



Foto Peter Lewis

52 Jahre auf dem Buckel und frisch wie eh und je startete die Venom HB-RVA am 23. August 2008 anlässlich des «Venom Memorial Day» auf ihrer Homebase St. Gallen-Altenrhein.

Seit 20 Jahren fliegt die zivile Venom HB-RVA des Fliegermuseums Altenrhein

Am 17. Juli 1984 landete die 1956 gebaute DH-112 Mk.1 J-1630 von Buochs herkommend nach 27 Dienstjahren bei der Flugwaffe auf dem Flugplatz Altenrhein. Nicht zu Unterhaltszwecken, wie während den Jahrzehnten zuvor, sondern als Neuerwerb von **Hans Peter Köstli**, dessen Ziel es war, den ausgemusterten Militärjet zivil weiterzufliegen. Knappe vier Jahre später, am 22. Juni 1988, hob diese Venom dank der Betreuung durch Flugzeugmechaniker **Ernst Flessati** in Altenrhein zu ihrem ersten Flug als HB-RVA mit **Ueli Häusermann** im Cockpit ab. Sie war der erste zivil betriebene Militärjet in der Schweiz und einer der Höhepunkte der Bodensee Air Show von Mitte August 1988. Zudem gilt die J-1630 als «Gründungsflugzeug» für das Fliegermuseum Altenrhein (FMA), das auf Initiative von Hans-Peter Köstli entstanden ist. Seit 1988 hat die HB-RVA rund 60 Flugstunden absolviert. 20 Jahre später, am 23. August 2008, organisierte das FMA deshalb einen «Venom Memorial Day» und liess die HB-RVA zusammen mit dem Vampire-Trainer HB-RVJ in die Lüfte steigen. Im Vampire-Trainer flog auch Hans Peter Köstli mit. Trotz des misslichen Wetters gelang es den FMA-Verantwortlichen einen wür-

digen Anlass zu organisieren. Auch die Super Connie schwebte aus Basel mit Venom-Fans ein.

Report Hansjörg Bürgi

www.fliegermuseum.ch



Foto Hansjörg Bürgi

Am 17. Juli 1984 landete die heutige HB-RVA als J-1630 von Buochs her kommend in Altenrhein.



Am 22. Juni 1988 startete die HB-RVA zum ersten Mal als ziviles Flugzeug. Vier Jahre dauerte es, bis sie als erster ex-Militärjet in der Schweiz zugelassen wurde.



Foto Eugen Bürgler

Dank ihnen fliegt die Venom heute noch (von links): die Piloten Ueli Leutert und Paul Ruppeiner, FMA-Gründer und Venom-Retter Hans Peter Köstli, FMA-Präsident Daniel Affolter, Chefmechaniker Ernst Flessati und Finanzchef Thomas Moll.

HB-RVA