

FFA Museum präsentiert wieder die berühmte De Havilland DH.112

Venom in Dreierformation

Foto Hansjörg Bürgi



Über 30 Jahre lang wurde die Venom J-1629 in England konserviert, nun wartet sie in Altenrhein auf ihre «Wiederbelebung».

Dank ihrem langen Einsatz bei der Schweizer Luftwaffe haben etliche DH.112 Venom weltweit bis heute überlebt, aber nur wenige fliegen noch. Im FFA Museum werden derzeit drei dieser Gabelschwanz-Jets wiederaufgebaut und falls möglich flugtüchtig gemacht. Altenrhein wird zum Venom-Kompetenzzentrum.

Fotoreport von Hansjörg Bürgi

Um das vorhandene Know-how über Hunter, Vampire und Venom möglichst langfristig zu erhalten, hat das FFA Museum im vergangenen Jahr die Schwesterfirma «Jet&Prop Heritage»

gegründet. Damit sollen die legendären britischen Jets bestmöglich für die Museumsbesucher erlebbar bleiben. Wie der Geschäftsführer des FFA Museums, Bernhard Vonier, ausführt, wird damit Altenrhein auch zum Kompetenzzentrum in diesem Bereich.

Venoms wieder in die Luft

Weltweit fliegen nur noch wenige DH.112 Venom in den USA und Neuseeland. Eine ist die ehemalige J-1630, der eigentliche «Gründungsjet» des Fliegermuseums Altenrhein,



Fotos Hansjörg Bürgi

Der Geschäftsführer des FFA Museums, Bernhard Vonier (rechts), und Venom-Spezialist Ernst Flessati freuen sich über die beiden Neuzugänge. – Die in England bis 2018 geflogene G-VENM verfügt über die originale Kurznase.

Die Lebensläufe der «Altenrheiner» Venoms

J-1630 DH.112 Mk.1

Den ersten Flug führte **Hans Häfliger** am 7. März 1956 aus. Am 28. März übernahm die Truppe diese Venom als Werksnummer 840. Am 9. Juni 1984 setzte sie die Flugwaffe mit 1250 Flugstunden ausser Betrieb. Am 22. Juni 1984 kaufte sie **Hans-Peter Köstli**, am 11. Juli wurde sie von Buochs nach Altenrhein überflogen. Nach einer umfassenden Totalrevision hob sie am 22. Juni 1988 als HB-RVA mit Pilot **Ueli Häusermann** als erster ziviler schweizerischer Militärjet in Altenrhein ab. Am 7. Juni 2002 übernahm der Verein Fliegermuseum Altenrhein diese Venom. Am 24. November 2011 wurde sie aus dem HB-Register gelöscht und nach Neuseeland verkauft, wo sie seither als ZK-VNM fliegt.

J-1614 DH.112 Mk.1

Als Werksnummer 824 erfolgte am 2. November 1955 die Übergabe an die Truppe. Zusammen mit weiteren Venoms wurde auch die J-1614 am 17. Dezember 1984 mit 1434 Flugstunden ausser Dienst gestellt. Am 27. Februar 1985 flog sie 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. Am 23. November 2001 flog sie in den Farben der Royal Air Force als WK436 (11 Squadron in Wunsdorf 1954) wieder mit der originalen Nase. Ihre britische Registration wurde am 13. August 2018 gelöscht, 2019 hat sie das **FFA Museum** übernommen.

J-1629 DH.112 Mk.1

Hans Häfliger führte mir ihr am 7. März 1956 den Erstflug durch, am 12. März wurde sie mit der Werksnummer 839 an die Truppe abgegeben. Am 17. Dezember 1984 erfolgte nach 1082 Flugstunden die Ausserbetriebsssetzung, sie wurde dann in Buochs eingelagert und gelangte später in demontiertem Zustand nach England. In **Coventry** verbrachte sie in demontiertem Zustand, aber gut konserviert, die nächsten drei Jahrzehnte, bevor sie das **FFA Museum** 2019 kaufte.

J-1643 DH.112 Mk.1

Am 23. August 1956 hob sie zum Erstflug in Emmen ab. Vier Tage später übernahm sie die Truppe als Werksnummer 853. Als Aufklärer umgebaut flog sie bis am 6. März 1984 für die Schweizer Flugwaffe. Dann wurde sie mit 1321 Flugstunden ausser Dienst



Die Venom J-1614 im Flug am 27. August 1983 in Dübendorf.



Die Venom J-1629 als Aufklärer am 24. Juni 1967 in Dübendorf.



Die DH.112 Mk.1 Venom J-1643 am 18. Juli 1969 in Dübendorf.

gestellt und von **Samuel Frauchiger** gekauft. Er liess sie am 20. August 1984 auf der Strasse nach Wiedlisbach transportieren und dort einlagern. Rund 30 Jahre später erwarb sie **Eric Chardonens** und liess sie nach Altenrhein zur Revision transportieren. Am 22. September 2018 wurde das Triebwerk erstmals wieder gestartet – mit Erfolg, wie ein Film auf Youtube beweist. *hjb*

(Angaben aus «Vampire-Vampire Trainer-Venom» von Hans Prisi.)

FACTS

«Die Venom hat eine lange Geschichte in der Schweiz. Bernhard Vonier

welchen Hans-Peter Köstli 1984 von der Luftwaffe erhielt. Diese 1956 gebaute Venom wurde am 14. Juni 1998 als erster ehemaliger Jet der Schweizer Luftwaffe zivil als HB-RVA registriert und hatte seinen ersten öffentlichen Auftritt an der grossen Airshow Mitte August 1988 in Altenrhein. Nachdem die Venom HB-RVA über 20 Jahre regelmässig geflogen

wurde, verkaufte sie das Museum 2011 nach Neuseeland. Ende November 2011 erfolgte die Löschung aus dem HB-Register. Heute fliegt sie als ZK-VNM nach wie vor in Neuseeland (siehe SkyNews.ch 04/2019).

«Die Venom hat eine lange Geschichte in der Schweiz. Alle 240 DH.112 der Luftwaffe wurden in der Schweiz in Lizenz gebaut. Das Cockpit baute Pilatus, Sulzer die De Havilland Ghost Triebwerke. Die Aluminiumflügel und -teile für die Venoms hat die damalige FFA hergestellt und viele Venoms wurden später hier in den heutigen Museumshallen in Altenrhein gewartet. Es ist eigentlich ein Schweizer Flieger.

Deshalb wollen wir hier die Venom wiederaufleben lassen», fährt Bernhard Vonier fort. Ziel ist es, der Nachwelt diese grossartigen Flugzeuge zu erhalten.

«Back to the roots»

Die erste des Venom-Trios, die J-1643, soll demnächst als HB-RVY ins schweizerische Luftfahrtregister eingetragen werden. Ihre Restauration ist zu 90 Prozent abgeschlossen. Offene Punkte sind noch das Triebwerk und die Treibstofftanks. Die BAZL-Abnahme soll gemäss heutigem Wissensstand im Herbst

Fotos Hansjörg Bürgli



Das gut erhaltene Cockpit der J-1629.



Nach der BAZL-Abnahme soll die Venom J-1643 als HB-RVY im Herbst erstmals wieder fliegen.

2020 erfolgen, anschliessend ist geplant, einen ersten Testflug durchzuführen. Die Zusammenarbeit mit dem BAZL sei sehr eng und wichtig, betont Bernhard Vonier. Diese Venom wird danach aber in Sion stationiert, sie gehört Eric Chardonens, der bereits den Vampire J-1197/HB-RVN besitzt.

Aus England konnte das FFA Museum 2019 gleich zwei ehemalige Schweizer Venoms «nach Hause» holen. Es handelt sich um die J-1629, welche nach ihrer Ausserdienststellung über 30 Jahre lang in Coventry eingelagert war. Ihren Zustand beurteilt der bekannte Heritage-Jet-Mechaniker Ernst Flessati als «sehr original». Des Weiteren ist die ehemalige J-1614 wieder in Altenrhein «gelandet» – allerdings auf dem Strassenweg. Sie flog ab 1985 in England als G-VENM zivil an Airshows. Eigentlich hätte sie in die USA verkauft werden sollen, doch das FFA Museum «organisierte» dem amerikanischen Interessenten einen Vampire-Trainer, womit der Tausch perfekt war und die Venom an den Bodensee gelangen konnte. Die beiden gut erhaltenen Venoms bilden zusammen mit der bereits vorhandenen J-1643 die optimale Basis, um dieses Kulturgut langfristig zu sichern.

Gute technische Basis

Dank dem umfassenden Fachwissen von Ernst Flessati – er revidierte vor 40 Jahren schon Venoms bei der damaligen FFA – verfügt das FFA Museum über ein sehr breites technisches Basiswissen. Ernst Flessati betreute auch die erste zivile Venom HB-RVA und sammelte während den über 20-jährigen zivilen Operation wertvolle Erfahrungen über

Flugbetrieb und Unterhalt, welche nun in die neuen Venom-Projekte einfließen. So wurde von Beginn der zivilen Venom-Fliegerei an bereits ein Anti-Ageing-Programm aufgelegt und die Wartung entsprechend ausgerichtet. Ernst Flessati sieht dies als Herausforderung und Chance, es braucht jedoch die notwendige Planung und die vorhandenen Kontakte, um solch ein Projekt umzusetzen. «Wir sind laufend daran, die ursprünglichen militärischen Unterhaltsvorschriften den heutigen zivilen Erfordernissen anzupassen, um auch die aktuellen Sicherheitsstandards zu erreichen», fährt Ernst Flessati fort. J-1614 und J-1629 können dann in ihren ursprünglichen Tarnfarben der Schweizer Flugwaffe wieder im Museum beichtigt werden.

«Wir sind laufend daran, die ursprünglichen militärischen Unterhaltsvorschriften den heutigen zivilen Erfordernissen anzupassen.»

Ernst Flessati

Zudem pflegt das FFA Museum einen engen Kontakt mit der Zürcher Hochschule für Angewandte Wissenschaften ZHAW in Winterthur, welche das Anti-Ageing-Programm für die Museumsjets sehr aktiv begleitet. An vorderster Front engagiert sich Michel Guillaume, Leiter des Zentrums für Aviatik der ZHAW, für die Venoms in Altenrhein. Auch Markus Cottier, ehemaliger Pilatus-Ingenieur, unterstützt Ernst Flessati beim Venom-Projekt massiv. ☺

FFA

Super Start

«Solange ein Teil unserer Flugzeuge fliegt und unsere Autos fahren, sind wir attraktiver, als eine statische Ausstellung, die 'verstaubt'. Das Erlebnis für den Besucher muss im Vordergrund stehen», sagt der Geschäftsführer des im Juli 2019 neu eröffneten FFA Museums, **Bernhard Vonier**. Die Symbiose von antiken Flugzeugen und antiken Autos scheint bestens zu wirken: Alleine in den ersten fünf Monaten haben **15'000 Personen** das neue Museum am Bodensee besucht, ohne die 8000 mitzuzählen, welche am Eröffnungswochenende dabei waren. Über 200 Führungen fanden statt. In den Jahren zuvor verzeichnete das Fliegermuseum Altenrhein durchschnittlich 1500 Besucher pro Jahr.

Der interaktive Guide wird sukzessive in Betrieb genommen, sodass jeder Besucher das Museum individuell erleben kann. In der «Langen Nacht der Museen» war das FFA Museum das **besucherstärkste Museum** im Kanton St.Gallen. Bernhard Vonier hofft, dieses Jahr 30'000 Besucherinnen und Besucher willkommen zu heissen, doch sein erklärtes Ziel sind 50'000 pro Jahr. «Die Fliegerei polarisiert, hat aber auch eine hohe Ausstrahlungskraft», fügt Bernhard Vonier hinzu. Er freut sich auf die «**Arbon Classics**» am ersten Mai-Wochenende, wo alle Flugzeuge aus Altenrhein in der Luft zu sehen sein werden.

www.ffa-museum.ch