



Ausgabe vom 04.07.2016

# Schweizer Luftwaffe

## Militärische Kennungen | Registrationen

Die vorliegende Liste wird von Hugo Freudiger, Web Publisher Luftwaffe gepflegt. Hinweise auf Ergänzungen und Fehler werden gerne entgegengenommen: E-Mail [webpublisher.lw@vtg.admin.ch](mailto:webpublisher.lw@vtg.admin.ch).

- Grau markierte Maschinen sind aktiv im Einsatz.
- Indigoblau und fett sind Immatrikulationsbereiche 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.
- «Im Einsatz bis» = Ausserdienstsetzung der letzten Maschine.
- Die Kennungen Nummer 1 bis 20 wurden nicht für Flugzeuge vergeben, sondern für Kugel- und Drachenballone. Das erste registrierte Flugzeug erhielt die Nummer 21.

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 Haller
- «Cockpit» Jahrgang 1974, Nr. 5, 6 und 7  
«Schweizer Militärflugzeuge von 1914 bis heute» von Dr. Ulrich Haller

Für Ergänzungen in der Spalte Bemerkungen, insbesondere bei antiken, respektive ausgemusterten Maschinen, dienen dem Verfasser heute unter anderem das bereits erwähnte «Cockpit» und die beiden anderen Schweizer Aviatikmagazine «SkyNews.ch» und «AeroRevue».

## Cockpit

Das aktuelle Luftfahrtmagazin der Schweiz «Cockpit» gibt es seit 1959 und bietet 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 finden Sie auf der Website → [www.cockpit.aero](http://www.cockpit.aero).

## SkyNews.ch

Seit 2004 informiert «SkyNews.ch» jeden Monat über neue Entwicklungen, Zusammenhänge und Ereignisse der Schweizer Aviatik mit informativen Texten und packenden Bildern.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website → [www.skynews.ch](http://www.skynews.ch).

## AeroRevue

Die «AeroRevue» ist als offizielles Publikationsorgan des Aero-Club der Schweiz (AeCS) das meistgelesene Aviatikmagazin der Schweiz.

Weitere Informationen finden Sie auf der Website → [www.aero-revue.ch](http://www.aero-revue.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. Bisher stellte er in seinen Werken die folgenden Maschinen vor: C-36, Vampire und Venom, Hunter und Mirage III. Diese Bücher von Hans Prisi werden Ihnen auf der Website der Luftwaffe mit dem folgenden Link, respektive Pfad vorgestellt:

→ [Offizielle Homepage der Schweizer Luftwaffe > Dokumentation > Bücher](#)

## Georg Hoch

Der Autor Georg Hoch war Instruktor der Luftwaffe. Seine Fachgebiete umfassten die Flugzeugbewaffnung, Flugzeugstruktur- und Kriegsreparaturen. Er hat mehrere Bücher zum Thema Schweizer Luftwaffe verfasst, die er auf seiner eigenen Website [www.georg-hoch.ch](http://www.georg-hoch.ch) vorstellt.

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 auch am Schluss des Buches findet man 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 Autor der vorliegenden Liste die Bewilligung, Angaben aus seinen Büchern zu übernehmen.

Auch die beiden hier erwähnten Bücher von Georg Hoch werden Ihnen auf der Website der Luftwaffe mit dem folgenden Link, respektive Pfad vorgestellt:

→ [Offizielle Homepage der Schweizer Luftwaffe > Dokumentation > Bücher](#)

## Hans Gerber

Im Frühjahr 2013 durfte der Autor der vorliegenden Liste Herr Hans Gerber kennen lernen. Er ist Archivmitarbeiter im **Flieger Flab Museum** in Dübendorf (ZH) und will mithelfen, die vorliegende Auflistung der Kennungen nach den Erkenntnissen aus seiner jahrelanger Forschung über die Typenbezeichnungen zu überarbeitet und zu ergänzen. Diese wertvollen Mutationen fliessen seit Mai 2013 in kleinen Schritten in die vorliegende Dokumentation ein.

Website des Flieger Flab Museum → [www.airforcecenter.ch](http://www.airforcecenter.ch)

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
1 bis 10	Kugel Ballone	Ab 1900	-	-	Ab 1915 mit Präfix «K». 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	Drachen Ballone	Ab 1900	-	-	Ab 1915 mit Präfix «D». 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	Henry Farman H.F.22	1914	1918	1	Requiriert von Marcel Lugin. Die Maschine wird in anderen Quellen mit Farman F-20 bezeichnet.
22 und 23	Blériot XI-2	1914	1919	2	Dieses Flugzeug war bei der Gründung der schweizerischen Fliegertruppe im Jahr 1914 in zwei Exemplaren vorhanden. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung Blériot XI-b lässt sich nicht verifizieren. Eine Replica (ohne Kennungs-Nr.) mit einem Motor vom Typ «Le Rhône JB» von 110 PS gehört heute (2013) 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 9'500 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.
22	Blériot XI-2	-	1917	-	An der Landesausstellung in Bern requiriert von Blériot Aéronautique, Levallois-Perret. Das Flugzeug Nr. 22 war mit einem 9-Zylinder-Rotationsmotor vom Typ Gnôme Monosoupape F-2 (oder B-2; andere Quellen nenne auch den Typ Gnôme T-9) ausgerüstet.
23	Blériot XI-2	-	1919	-	Requiriert von Oskar Bider. Das Flugzeug Nr. 23, angetrieben von einem 7-Zylinder Gnôme 80 «Lambda» Umlaufmotor von 80 PS, ist heute Eigentum des Verkehrshauses (VHS) in Luzern.
24	Morane-Saulnier Type H	1914	1919	1	Requiriert von Edmond Audemars. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Hélène» ist ein schweizerischer «Kosenamen». Das fälschlicherweise gelegentlich auch genannte Modell M.S.35 war ein Hochdecker-Trainingsflugzeug (Type AR) und wurde erst nach dem 1. Weltkrieg produziert.
25	Grandjean L	1914	1915	1	Requiriert von René Grandjean. Die Bezeichnungen «L», respektive «L-1» nach dem Einbau eines Rotationsmotors «Gnôme 70», lassen sich nicht verifizieren.  Im Sommer 2013 fliegt nach fast zwanzig Jahren Bauzeit erstmals ein von Michel Porchet aus Fiez gebauter Nachbau (Replica) von dieser Maschine wieder. Porchet verwendet die Bezeichnung <b>Grandjean III</b> . Diese Maschine mit Hauptstandort Yverdon-les-Bains (Michel Porchet ist Mitglied des «Air Clubs d'Yverdon-les-Bains») erhält am 20.09.2013 die zivile Immatrikulation <b>HB-RGB</b> . Beim Motor handelt es sich um einen originalgetreuen Nachbau des Oerlikon-50-Motors, mit dem auch das Original-Flugzeug anfangs ausgerüstet war. Dieser Vierzylinder-Boxermotor von

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					50/60 PS wurde unter der Leitung von Hansjörg Wieland in der «Lehrwerkstatt Mechanik» des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach hergestellt, die ursprünglich noch zum ehemaligen Festungswachkorps (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 diesem Termin fertig zu werden.
26	Aviatik P.14	1914	1917	1	An der Landesausstellung in Bern requiriert von Automobil & Aviatik A.-G. Mülhausen. Konstrukteur Robert Wild. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung Aviatik B-II ist falsch.
27	L.V.G. B	1914	1915	1	An der Landesausstellung in Bern requiriert von L.V.G. (Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG, Berlin). Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung L.V.G. C-III-1 «Schneider» ist falsch, denn «C-III» gehört zu einem Aufklärer mit Erscheinungsjahr 1915, der Zusatz «Schneider» bezieht sich auf den (schweizerischen) Konstrukteur F. Schneider und gehört nicht zur Modellbezeichnung.
28	L.V.G. B	1914	1917	1	Vorführflugzeug, requiriert von L.V.G. (Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG, Berlin). Eine Bestellung von 6 Stk. kam wegen dem Kriegsausbruch nicht mehr zur Ausführung. Betreffend Typenbezeichnung siehe Nr. 27.
Keine	Astra C.M.	1914	1915	1	Requiriert von Aero-Gesellschaft Luzern, umgebaut von Wasser- auf Landflugzeug. Wegen schlechten Flugeigenschaften Einsatz für Rolltraining und kleine Luftsprünge. Totalbruch im September 1915.
Keine	Sommer R 3	1914	1914	1	Übernahme durch Fliegerabteilung, umgebaut von Wasser- auf Landflugzeug. Im August 1914 meldete sich der am 13. April 1892 in Biel geborene Henri Kramer mit dieser nach anderen Quellen auch als «Sommer-Hydroplan» bekannten Maschine bei der neu zu schaffenden Fliegerabteilung als Pilot. Weil sein Sommer-Wasserflugzeug von Hptm Real nicht als kriegstauglich erklärt wurde, wurde Kramer jedoch wieder zu seiner Einheit entlassen. Wegen Schwierigkeiten mit Salmson-Motor erfolgte die Ausserdienststellung bereits im Folgemonat September 1914.
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 Ersatzteilsender für andere Maschinen verwendet.
29	Aviatik-Hanriot H-1	1915	1915	1	Ankauf von H. Wanneck / M. Doldt. Werk-Nr. 7, Baujahr 1912. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Tauben» ist eine Fehlinterpretation des Übernamens «Taufe» (Maulwurf).
30	Maurice Farman M.F.11	1915	1916	1	Landung am 05.04.1915 in Porrentruy (JU). Internierung und Übernahme in den Flugdienst. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Shorthorn» war nur für die englische Version (Royal Flying Corps) gebräuchlich.
31	Morane-Saulnier Type L (MoS.3)	1915	1919	1	Nach Treffern durch die deutsche Fliegerabwehr während einem Angriff

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					auf die Zeppelin-Hallen in Friedrichshafen (D) musste der Pilot Sous-Lieutenant Eugène Gilbert das französische Flugzeug am 27.06.1915 auf einem offenen Feld bei Rheinfelden (AG) notlanden. Erstmals seit Ausbruch des Ersten Weltkrieges im August 1914 suchte damit ein fremdes Flugzeug in der neutralen Schweiz. Internierung und Übernahme als willkommene Ergänzung in den Flugdienst der im Aufbau begriffenen Schweizer Fliegertruppe. Type L ist eine zivile Bezeichnung, MoS.3 die militärische Bezeichnung. Die in anderen Quellen verwendete Typenbezeichnung «Parasol LMS» lässt sich nicht verifizieren. Die Morane-Saulnier fand nach dem Krieg ab Januar 1920 mit der zivilen Immatrikulation <b>CH-32</b> bei der Société d'Aviation Porrentruy Verwendung.
32	Voisin Type III LA B2	1915	1919	1	Nach einem Bombenangriff auf Saarbrücken (D) am 09.08.1915 wurde die Voisin mit Pilot Sous-Officier Aviateur Paul Alfred Martin und seinem Beobachter von einer deutschen Maschine attackiert. Nach einem langen Luftkampf zwang drohende Ebbe im Tank die beiden zur unverzüglichen Landung auf einer Wiese bei Brit in der Nähe von Granges-près-Marnand (VD). Internierung und Übernahme in den Flugdienst der Schweizer Fliegertruppe. Die Typenbezeichnung lässt sich anhand von Fotodokumenten belegen. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung «Voisin 5 LAS» oder auch «Voisin Type V» lässt sich jedoch nicht verifizieren. Nach dem Krieg musste die Maschine der Grand Nation zurück gegeben werden. Unmittelbar nach der Übergabe an die französischen Behörden trat die Voisin ihre letzte Reise auf den Schrottplatz an.
47	Henry Farman H.F.22	1916	1918	1	Lizenzbau durch SA Suisse des Aéroplanes Farman, Lausanne, Werk-Nr.1, Baujahr 1915. Übernahme durch die Fliegerabteilung 23.05.1916.
61	Maurice Farman M.F.11 (FIAT F.5b)	1916	1916	1	Notlandung am 27.06.1916 im Oberengadin. Internierung und Übernahme in den Flugdienst. Lizenzbau FIAT Torino. Der in verschiedenen Quellen erwähnte Name «Shorthorn» war nur für die englische Version (Royal Flying Corps) gebräuchlich.
62	Fokker D.II	1916	1921	1	Diese Fokker D.II der kaiserlich deutschen Luftstreitkräfte landete am 13.10.1916 auf einer Wiese im solothurnischen Bettlach. Das Flugzeug wurde interniert und in den Flugdienst übernommen. Der damals äusserst moderne Doppeldecker wurde so das erste Jagdflugzeug im Inventar der Schweizer Fliegertruppe. Das IMG 08 Maschinengewehr 7,92 mm konnte dank einem von Fokker gefertigten Synchronisationsmechanismus durch den Propellerkreis schießen. Dieses System war der Schweizer Fliegertruppe komplett unbekannt. Aufgrund des Ortes ihrer Produktion wurde die Waffe bei den 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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					M.17Z statt. Anfang Juni 1921 übernahm der Berner Sportflieger Gottfried Batt das Muster mit der zivilen Immatriculation <b>CH-55</b> . Im Oktober 1923 wurde das die ganze Zeit über in Dübendorf stationierte Flugzeug wieder aus dem Schweizer Luftfahrtregister gelöscht und später verschrottet (COCKPIT 10/2006). Gottfried Batt wanderte aber bereits am 23.01.1923 per Schiff von Cherbourg nach New York aus.
63	Aviatik C.III	1917	1919	1	Bruchlandung am 05.12.1917. Internierung und Übernahme in den Flugdienst. Ausmusterung wegen Fehlens von Ersatzteilen.
Keine	Aviatik C.I (Han.)	1918	1920	1	Landung 1918 bei Dübendorf (ZH). Kauf von alliierter Kontrollkommission am 01.03.1920. Weiterverkauf am 16.03.1920 an einen zivilen Interessenten. Keine Immatriculation.
64	D.F.W. C.V (Av.)	1918	1922	1	Landung am 15.02.1918 bei Schaffhausen. Internierung. Auslieferung der Maschine an die alliierte Kontrollkommission am 06.02.1919. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung «Halberstadt» lässt sich nicht verifizieren.
133	Wild W.S.	1915	1916	1	Prototyp einer ursprünglich 6 Flugzeuge umfassenden Serie. Doppelsteuer-Schulflugzeug. Konstruktion und Herstellung Robert Wild (1881-1977), Dübendorf (ZH). Werk-Nr. W1. Motor Mercedes D.1.  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 08.09.1915 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 Totalschaden. Die in anderen Quellen verwendete Bezeichnung «Wild WTS» ist für dieses Flugzeug falsch (ausserdem fehlen die Punkte), denn das «T» in dieser Bezeichnung zeigt die Lizenz-Herstellung in Thun (K+W) an und gehört somit nicht zur Bezeichnung der Dübendorfer-Maschinen.
<b>134 und 135</b>	Wild W-1	1916	1922	2	Beobachtungsflugzeug. Herstellung Robert Wild, Dübendorf (ZH). Werk-Nr. W2 und W3. Motor Argus As II, 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 Vorserie 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.
136	Wild W	1916	1921	1	Beobachtungsflugzeug. Herstellung Robert Wild, Dübendorf (ZH). Werk-Nr. W4. Motor Mercedes D.1. Ablieferung 28.01.1916.

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					W = Wild-Beobachtungsflugzeug mit Mercedes-Motor.
<b>137 bis 139</b>	Wild W-1	1916	1922	3	Beobachtungsflugzeug. Herstellung Robert Wild, Dübendorf (ZH). Werk-Nr. W5 bis W7. Motor Argus As II, Lizenz SLM / Bühler. Ablieferung im Januar 1916.  W-1 = Wild-Beobachtungsflugzeug mit Argus-Motor.
140	Wild W.S.	1916	1921	1	Nachbestellung. Doppelsteuer-Schulflugzeug, Herstellung Robert Wild, Dübendorf (ZH). Werk-Nr. W8. Motor Mercedes D.1. Die Ablieferung erfolgte am 21.06.1916.  W.S. = Wild-Schulflugzeug (Doppelsteuer)  Die Nr. 140 musste 1921 aus dem Flugdienst zurückgezogen und liquidiert werden, da die zulässigen Totalflugstunden überschritten wurden.
<b>141 bis 146</b>	Wild W.T.S.	1917	1934	6	Doppelsteuer-Schulflugzeug. Herstellung K+W Thun (Lizenz Wild), 1. Serie. Werk. Nr. 13 bis 18, Motor Mercedes D.I. Die Ablieferung erfolgte von März bis Mai 1917.  W.T.S. = Wild / K+W Thun / Schulflugzeug (Doppelsteuer)  Diese sechs von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun gebauten Flugzeuge wurden für Aufklärung, Training und Schulung eingesetzt.
<b>147, 148 und 150</b>	Wild W.T.	1917	1934	3	Beobachtungsflugzeug, Herstellung K+W Thun (Lizenz Wild), 1. Serie. Werk. Nr. 21, Motor Argus As II (Lizenz SLM / Bühler). Die Ablieferung erfolgte von Mai bis Juni 1917.  W.T. = Wild / K+W Thun  Diese drei von der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte in Thun gebauten Flugzeuge wurden für Aufklärung, Training und Schulung eingesetzt. Zwei von diesen drei W.T. blieben für Piloten-Kontrollflüge bis 1934 im Einsatz.
<b>151 bis 160</b>	Wild W-T	1918		10	4. Serie, Bau durch K+W Thun  <i>Korrekte Bezeichnung und Anzahl Maschinen unterscheiden sich je nach Quelle. Deshalb sind die Nummern der Kennung für diesen Typ überlappend oder doppelt vorhanden.</i>
<b>161 bis 172</b>	Wild W-TS	1923		12	5. Serie  <i>Korrekte Bezeichnung und Anzahl Maschinen unterscheiden sich je nach Quelle. Deshalb sind die Nummern der Kennung für diesen Typ überlappend oder doppelt vorhanden.</i>
<b>173 bis 175</b>	Wild W-TS	1926		3	6. Serie. Diese drei Doppeldecker wurden ursprünglich vom Reich der Mitte bestellt und 1924 gebaut. Sie blieben aber am Zürichsee, nachdem der chinesische Vertreter Hsü 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 Schweizer Fliegertruppe übernahm schliesslich im November 1926 diese drei Maschinen sowie eine ebenfalls von China bestellte, frisch instandgesetzte Fokker D.VII zum Preis von 32'000 Franken.  <i>Korrekte Bezeichnung und Anzahl Maschinen unterscheiden sich je nach</i>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<i>Quelle. Deshalb sind die Nummern der Kennung für diesen Typ überlappend oder doppelt vorhanden.</i>
200	Dewoitine D-27	1928	1936	1	Prototyp, ab 1934 J-200
<b>201 bis 265</b>	Dewoitine D-27 III	1930	1944	65	1929 wurde der vom Franzosen Emile Dewoitine in der Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun entwickelte robuste Ganzmetall-Jagdeindecker D-27 bei der Fliegertruppe eingeführt. Bei der aus den Vorgängertypen D.1, D.9 und D.19 weiter entwickelten Konstruktion 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. Die Dewoitine war der erste in einer grösseren Serie beschaffte Ganzmetalljäger der Schweiz. Ab 1934 bekamen die Maschinen die Kennungen J-201 bis J-264. Die D-27 war das wichtigste Schweizer Jagdflugzeug der dreissiger Jahre. Bis zum Eintreffen der Messerschmitt Bf 109E-3 erwiesen sich die D-27 als das Rückgrat der Eidgenossen. Mit einem vom Genfer Ingenieur Marc Birkigt entwickelten Hispano-Suiza HS-57-12-Mb-Triebwerk von 500 PS Leistung erzielte der wendige Hochdecker eine Maximalgeschwindigkeit von 297 km/h. Die 65 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 1. September 1939 der zahlenmässig wichtigste Jagdflugzeugtyp im Inventar der Fliegertruppe, aber er war als ein hoffnungslos stumpfes Schwert einzustufen.
<b>241 bis 246</b>	Haefeli DH-1	1916	1919	6	Ursprünglich H 41 bis H 46. Das Doppeldeckerflugzeug Haefeli DH-1 war das erste Militärlflugzeug, welches von der damaligen Eidgenössischen Konstruktionswerkstätte Thun (K+W) vollständig in der Schweiz entworfen und in einer kleinen Serie von 6 Flugzeugen gebaut wurde. 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 als Chefkonstrukteur und Leiter der Abteilung Flugzeugbau tätige Maschineningenieur August Haefeli schreibt sich effektiv mit «ae», nicht mit «ä», wie man in anderen Publikationen liest. Dies ist in diversen Dokumenten ersichtlich, beispielsweise in persönlichen, handgeschriebene Briefen von Haefeli, in seinen Flugrapporten und in seinem Piloten-Brevet N° 207 vom 27.01.1926 vom Aero-Club der Schweiz (AeCS).



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
245	Haefeli DH-1	-	-	-	Die 245 gehört heute (2013) als Replica 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.
257	Dewoitine D-27 III	-	-	-	Die 257 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
265	Dewoitine D-28 Dewoitine D-27 III	1934	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 Motor versehen. Es erhielt als Prototyp die Typenbezeichnung D-28. 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. Die J-265 ist der Nachwelt erhalten geblieben und hat heute einen Ehrenplatz im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH) erhalten. Nach der offiziellen Inventarliste des Museums ist es allerdings die Nr. 257, die sich in ihrem Besitz befindet.
280	Dewoitine D-26	1930		1	<p>Prototyp. Für das Training eignete sich der starke D-27 nur bedingt. Deshalb baute man die Zelle des D-27 mit der Werknummer 260 einen Sternmotor Wright R-975A von 250 ein. Das nun als D-26 bezeichnete Flugzeug startete am 04.12.1929 in Thun (BE) zu seinem ersten Flug. Am 19.03.1930 ging es zur militärischen Erprobung nach Dübendorf (ZH), wo es die militärische Kennung 280 erhielt. Die Versuchsergebnisse führten im Oktober 1930 zu einer Bestellung von sechs D-26. Die Flugzeuge wurden mit dem von Hispano Suiza unter Lizenz gebauten Wright 9 Qa Sternmotor ausgerüstet und parallel zu den Jagdflugzeugen D-27 produziert.</p> <p>Die Trainingsflugzeuge erhielten die Kennungen 280 bis 290, denen ab 1934 ein U (für Umschulung) vorangestellt wurde.</p> <p>Per Verfügung wurden die 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 Zusage, 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.</p>
<b>281 bis 286</b>	Dewoitine D-26	1931	1948	6	1929 wurde der von Emile Dewoitine entwickelte robuste Ganzmetall-Jagdeindecker D-27 bei der Fliegertruppe eingeführt. Um die Umschulung der Piloten zu erleichtern, beschaffte der Bund eine spezielle Schulversion mit einem leistungsschwächeren Triebwerk. Der zunächst als D-27 II bezeichnete Prototyp wurde von einem Wright

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Whirlwind angetrieben, der von Hispano in Lizenz gefertigt wurde; er ging am 04.12.1929 in die Flugerprobung. 1930 änderte man die Bezeichnung auf D-26, um jeder Verwechslung mit dem Jäger auszuschliessen. Diese sechs Maschinen der 1. Serie wurden alternierend mit den Jagdflugzeugen bis 20.08.1931 ausgeliefert.  Später wurden drei Maschinen zivil als <b>HB-RAD</b> , <b>HB-RAI</b> und <b>HB-RAG</b> immatrikuliert.
282 bis 288	Dewoitine D-26	-	-	-	→ U-282 bis U-288
<b>287 bis 290</b>	Dewoitine D-26	1933	1948	4	Die Folgebestellung für die 2. Serie traf im Februar 1932 in Thun ein. Diese vier Maschinen wurden zwischen 04.05.1933 und 01.09.1933 von der Fliegertruppe übernommen.  Später wurden zwei Maschinen zivil als <b>HB-RAC</b> und <b>HB-RAE</b> immatrikuliert.
301	Fokker C-IX	1932	1947	1	Prototyp von Fokker, später C-301, ab 1934 <b>CH-301</b>
<b>302 bis 305</b>	Fokker CV-E	1931		4	Von Fokker, später C-
305	Fokker CV-E	1932		-	Lizenzbau, später C-
<b>311 bis 359</b>	Fokker CV-E	1933	1940	49	Entwickelt wurde das Flugzeug von Anthony G.H. Fokker, Flugzeug-Ingenieur in Amsterdam (NL). Lizenzbau in der Eidg. Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun (BE) und bei Doflug Altenrhein (SG). Ab 1934 C-311 bis C-359. Als Kampfflugzeug blieben die CV-E bis 1940 im Einsatz. Die noch Flugzeuge wurden für den Ziel-Schleppdienst umgebaut und standen vereinzelt bis 1954 im Dienst.
311	Fokker CV-E	-	27.08.1938	-	Die vier CV-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 volar». Die Tragödie wird im 2013 erschienenen Buch «Die Peilsonate» von Esther Martinet geschildert.
319	Fokker CV-E	-	27.08.1938	-	Kollision mit dem Boden am 27.08.1938 nordöstlich von Muotathal (SZ). Details siehe bei der Maschine C-311.
331	Fokker CV-E	-	-	-	Die 331 gehört heute (2013) 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 CV-E.
337	Fokker CV-E	-	27.08.1938	-	Kollision mit dem Boden am 27.08.1938 in Druesberg (SZ). Details siehe bei der Maschine C-311. Die C-337 war die Maschine des Staffelführers Hptm Décio Bacilieri.
356	Fokker CV-E	-	27.08.1938	-	Kollision mit dem Boden am 27.08.1938 nordöstlich von Muotathal (SZ). Details siehe bei der Maschine C-311.
359	Fokker CV-E	1939		-	Montage aus Ersatzteilen

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
<b>348 bis 353</b>	Haefeli DH-2	1916	1922	6	
401	Wild Spezial	1917	1917	1	Prototyp, Bau durch Fliegerabteilung
401	SWS C-1	1919	1920	1	Prototyp der Schweizerischen Waggonfabrik, Schlieren. Die Immatriculation war nur vorgesehen.
<b>402 bis 427</b>	Haefeli DH-5 (M V)	1922		26	1. Serie. Nach dem Ersten Weltkrieg war das Flugzeug Haefeli DH-5 lange Jahre das leistungsstärkste Flugzeug der schweizerischen Fliegertruppe. Das Flugzeug wurde ab 1922 in drei Serien mit total 80 Exemplaren gebaut. Die letzten Flugzeuge wurden erst in den Jahren 1939/1940 liquidiert.
<b>428 bis 439</b>	Haefeli DH-5 (M V)	1923		12	2. Serie
<b>440 bis 460</b>	Haefeli DH-5 (M V)	1924		21	3. Serie
459	Haefeli DH-5	-	-	-	Die 459 gehört heute (2013) als Replica 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 (M V x)	1924		1	
<b>462 bis 481</b>	Haefeli DH-5° (M Va)	1929		20	
<b>501 bis 512</b>	Haefeli DH-3 (M III)	1917		12	1. Serie. Die korrekte Bezeichnung vom Herstellerwerk in Thun lautet K+W D.H.3. (D.H. steht für Doppeldecker Haefeli). Haefeli DH-3 ist eine verbreitete Truppenbezeichnung. Das Flugzeug Haefeli DH-3 war während Jahrzehnten das Schulflugzeug der schweizerischen Fliegertruppe. Leider hat keines dieser Flugzeuge bis heute «überlebt». Die letzten DH-3-Flugzeuge wurden 1938 in den Hangars in Klotten liquidiert. Eine Replica (nur Rumpf, Leitwerk, Motor, Fahrwerk) einer DH-3 ohne Kennungs-Nr. gehört heute (2013) 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 für das Museum realisiert wurde. Für den Bau des Flügels war leider keine Kapazität vorhanden.
<b>501 bis 510</b>	Haefeli DH-3 (M IIIa)	1927		10	4. Serie. Die Nummern 501 bis 510 wurden 1917 für den DH-3 (M III) schon einmal zugeteilt
<b>513 bis 515</b>	Haefeli DH-3 (M IIIa)	1918		3	1. Serie
<b>516 bis 518</b>	Haefeli DH-3 (M IIIb)	1918		3	1. Serie
<b>519 bis 530</b>	Haefeli DH-3 (M III)	1917		12	1. Serie
<b>531 bis 560</b>	Haefeli DH-3 (M IIIa)	1919		30	2. Serie
<b>561 bis 599</b>	Haefeli DH-3 (M IIIa)	1925		39	3. Serie
<b>601 bis 605</b>	Nieuport 23 C-1	1917	1921	5	Die Nummern 601 und 602 wurden offenbar zweimal vergeben (auch für die Morane-Saulnier MS 406H). Die drei Piloten und Enthusiasten Kuno Schaub, Isidor von Arx und ursprünglich auch

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Gerü Mäder aus dem Schweizer Mittelland bauen unter anderem in Langenbruck vier Nieuport 23 C-1 nach. Das Flugzeug wird 1:1 den Originalunterlagen entsprechen. Zum Einsatz kommen auch originale Umlaufmotoren. Die Idee 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 hat die Immatrikulationen bereits reserviert: <b>HB-RNA, HB-RNB und HB-RNC.</b> <a href="http://www.nieuport.ch/">http://www.nieuport.ch/</a>
601	Morane-Saulnier MS 406H	-		-	→ J-1 Die Nummer 601 wurde offenbar zweimal vergeben (auch für die Nieuport 23 C-1).
602	Morane-Saulnier MS 406H	-		-	→ J-2 Die Nummer 602 wurde offenbar zweimal vergeben (auch für die Nieuport 23 C-1).
606	Siemens-Schuckert SSW D-III	1918	1922	1	Landung bei Kriegsende, interniert.
607	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»	1918	1925	1	Am 25.06.1918 musste ein Kampfpilot der amerikanischen Luftwaffe wegen einer Motorstörung in der Nähe von Solothurn eine Notlandung vornehmen. Die Maschine mit der Werknummer N6212 konnte trotz Bauchlandung und starker Beschädigung repariert werden. Sie wurde interniert und gelangte zur Fliegertruppe. Die «Schwarze 607» gehört heute (2014) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>608 und 609</b>	Fokker D-VII	1920		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 Schweizer 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 «Colimateur». Eine dieser Maschinen gehörte früher dem seit Juni 1916 in der noblen Horgner Villa Seerose residierenden Reinhold Wilhelm Becker. Der schwerreiche Industrielle aus Hannover liess sich vom bekannten Aviatikpionier Alfred Comte zum Akrobatikpiloten auf der Fokker D-VII ausbilden.
609	Fokker D-VII	-		-	Diese Maschine war eine bei den Ostdeutschen Albatros-Werken GmbH in Schneidemühl (heute Pila in Polen) gefertigte Fokker D-VII (OAW) und gelangte am 20.03.1920 zur Fliegertruppe.
610	Haefeli DH-5	1921		1	Prototyp.
611	Albatros D.III (OEF)	1921	1921	1	Der ungarische Stabsfeldwebel Bela Mayer landete am 21.11.1918 nach seiner Flucht in die Schweiz zwischen Altstetten und Schlieren im Zürcher Limmattal. Die Schweizer Fliegertruppe übernahm diese Maschine am 04.01.1921 mit der Immatrikulationsnummer 611. Schon am 16.06.1921 erfolgte die Ausmusterung. Der Doppeldecker wurde 1918 in der Österreichischen Flugzeugfabrik AG in

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Wiener-Neustadt gebaut. Weitere Details siehe COCKPIT 12/2008. In älteren Quellen (COCKPIT 1974) findet man auch die wahrscheinlich falsche Bezeichnung Albatros D-Va und als Ablieferungsjahr 1918. Landung am 04.02.1918 (COCKPIT 1974) dürfte ebenfalls falsch sein.
<b>615 bis 624</b>	Fokker D-VII	1922		10	Diese 10 fabrikneuen Maschinen kaufte der Schweizer Aviatikpionier Alfred Comte für die Schweizer Fliegertruppe in Belgien, wo die Maschinen eingelagert waren. Belgien erhielt die Flugzeuge vom deutschen Kaiserreich als Reparationszahlungen. 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. Die Fokker D-VII war das beste deutsche Jagdflugzeug des Ersten Weltkrieges 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. Die letzten D-VII wurden erst 1941 ausser Dienst gestellt.
<b>625 bis 630</b>	Fokker D-VII	1925		6	Im Frühjahr 1924 wurden der in Oberrieden am Zürichsee domizilierenden «Alfred Comte Schweizerische Flugzeugfabrik» fünf ebenfalls in Belgien einlagernde 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 Reservflugzeugen mit diesem Muster zu besetzen.
631	Fokker D-VII	1926		1	Bereits Anfang 1920 erwarb der Schweizer Militärpilot Karl Högger in Berlin diese Maschine, die anschliessend die Schweizer Zivilmatrikulation <b>CH-46</b> erhielt. Die «Alfred Comte Schweizerische Flugzeugfabrik» hat das Flugzeug im Dezember 1921 übernommen, von Grund auf überholt und anschliessend an den auf Schloss Hilfikon residierenden Major Hermann Nabholz von Grabow verkauft. 1926 hat dann die Schweizer Fliegertruppe die ehemalige CH-46 mit der taktischen Nummer 631 in ihren Bestand integriert. Zehn Jahre später schenkte die Eidgenossenschaft diese Fokker D-VII der zu Beginn der Olympischen Spiele im Sommer 1936 eröffneten Deutschen Luftfahrtsammlung in Berlin. Am 31.12.1936 überführte der hoch dekorierte Weltkriegsflieger Ernst Udet die silberfarbene Maschine mit den deutschen Kennzeichen D-EIRA nach Berlin.
<b>632 bis 639</b>	Fokker D-VII	1929		8	Die allerletzten auf der Welt gefertigten Fokker D.VII stammten vom Zürichsee. Erbaut hat sie das Oberrieder Flugzeugwerk von Alfred Comte für die Schweizer Fliegertruppe, die dringend Trainingsflugzeuge benötigte. Weder

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Comte noch die Eidgenossenschaft zahlte Lizenzgebühren für diese acht Doppeldecker. Die ersten zwei Maschinen erhielten am 01.11.1929 den Segen der KTA, die letzte stiess am 30.12.1929 zu den Luftstreitkräften. Drei dieser Fokker D.VII gingen zu Bruch, die verbliebenen fünf wurden zwischen Januar und November 1941 ausser Dienst gestellt.
635	Fokker D-VII	-		-	Absturz in Montpreveyres (VD). Löschung am 26.01.1932.
636	Fokker D-VII	-		-	Absturz in Lausanne (VD). Löschung am 07.03.1931
637	Fokker D-VII	-		-	Absturz am 06.04.1935 auf der Uetendorfer Allmend bei Thun (BE). Löschung gleichentags.
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 und Interlaken für das Museum realisiert 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, Oberrieden, stammte. Die Idee, daraus ein komplettes Flugzeug Fokker D-VII zu bauen (eben die 640), gab Oberst Hans Giger (geboren am 11. Juni 1914) - er war von 1969 bis zum 30. Juni 1979 Direktor und Werkpilot der Abteilung für Militärflugplätze - die «Initialzündung» zur Gründung der Seniorenwerkstätten, die danach noch weitere Flugzeuge für das Flieger Flab Museum nachbaute oder restaurierte.
<b>641 und 642</b>	Fokker D-XI «Wildsau»	1925	1939	2	Ankauf aus Holland
<b>643 und 644</b>	Morane-Saulnier MS.229 E12	1931	1939	2	Ankauf aus Frankreich
<b>651 bis 666</b>	Hanriot HD-1	1921	1930	16	Ankauf aus Italien
653	Hanriot HD-1	-	-	-	Die 653 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>671 und 672</b>	Dewoitine D-1 C-1	1925	1939	2	Ankauf aus Frankreich. Je nach Quelle findet man für diese Maschinen auch die Bezeichnung D-1ter
<b>673 bis 675</b>	Dewoitine D-19	1926	1940	3	Ankauf aus Frankreich, teilweise Lizenzbau
<b>676 bis 678</b>	Dewoitine D-9 C-1	1928	1940	3	Teilweise Lizenzbau bei K+W Thun
680	Comte AC-1	1928	1939	1	Prototyp, gebaut von der Schweizer Firma Alfred Comte, Flugzeugbau, Oberrieden
<b>685 bis 698</b>	Nieuport N-28 C-1 «Bébé»	1923		14	Ankauf aus Frankreich
701	Haefeli DH-4 (M IV)	1918	1918	1	Prototyp
701	L.V.G. C-VI	1920	1929	1	Die Nummer 701 wurde offenbar zweimal vergeben
702	Rumpler C-VII (D.F.W.)	1920	1920	1	Je nach Quelle findet man für diese Maschinen auch die Bezeichnung C-V
703	D.F.W. C-V Halberstadt	1920	1922	1	
704	Halberstadt C-V (D.F.W.)	1920		1	
705	Rumpler C-IV	1920	1921	1	

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
706	De Havilland D.H.9A «Airco»	1920	1929	1	
707	L.V.G. C-VI	1922	1929	1	
708	Sablatnig P 3Mb	1922	1929	1	Zivil <b>CH-54</b> , ab 1922 Nr. 708
<b>709 bis 711</b>	De Havilland D.H.9 «Airco»	1922	1929	3	Zivil <b>CH-81 bis CH-83</b>
712	-	-	-	-	→ C-712
<b>713 und 714</b>	-	-	-	-	→ C-713 und C-714
715	Comte AC-11V	1943	1945	1	Zivil <b>CH-285, HB-KIM</b>
<b>801 bis 808</b>	-	-	-	-	→ C-801 bis C-808
<b>801 bis 812</b>	Zepp LZ C-II	1920	1927	12	Aus Kriegsbeständen. Die von den Zeppelinwerken Friedrichshafen (D) kurz vor Kriegsende gebauten C-II bewährten sich als robuste Beobachtungflugzeuge in der Fliegertruppe. Die «Zepp» flogen bis 1928.
<b>814 bis 820</b>	Zepp LZ C-II	1920	1927	7	Aus Kriegsbeständen.
821	Fokker CV-E	1927		1	Ankauf aus Holland; für den Überflug Amsterdam-Thun zivil als <b>CH-175</b> immatrikuliert.
822	Fokker CV-E	1927		1	Ankauf aus Holland; für den Überflug Amsterdam-Thun zivil als <b>PH-ADM</b> immatrikuliert.
823	Fokker CV-D	1927		1	Ankauf aus Holland; für den Überflug Amsterdam-Thun zivil als <b>CH-146</b> immatrikuliert.
<b>851 bis 854</b>	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	1927		4	Ankauf aus Frankreich.
<b>855 bis 858</b>	Potez L-25 A-2 «HS»	1927		4	Ankauf aus Frankreich.
<b>859 bis 860</b>	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	1927		2	Ankauf aus Frankreich.
<b>861 und 862</b>	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	1930		2	Ankauf aus Frankreich.
861	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	-		-	Ende 1930 von der technischen Abteilung des FWP Dübendorf aus Reserveteilen zusammengesetzt, Erstflug am 15.12.1930
863	Potez L-25 A-2 «HS»	1931		1	Ankauf aus Frankreich.
<b>864 und 867</b>	Potez L-25 A-2 «Jupiter»	1930		4	Ankauf aus Frankreich.
<b>871 und 872</b>	-	-	-	-	→ C-871 und C-872
873	Hawker Hind	1936	1945	1	Ankauf aus England für die Truppenerprobung. Zivil als <b>HB-HAL</b> immatrikuliert. Die Ausserbetriebsetzung und Liquidation erfolgte Mitte 1945.
<b>A-1 bis A-6</b>	Bücker Bü 131B Jungmann	1936	1971	6	Ankauf aus Deutschland.
<b>A-7 bis A-84</b>	Bücker Bü 131B Jungmann	1938	1971	77	Lizenzbau bei Doflug in Altenrhein. Die Bü 131B wurden als Ausbildungsflugzeuge verwendet.
A-7	Bücker Bü 131B Jungmann	1937	-	-	Wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung an den AeCS in Grenchen (SO) verkauft und zivil als <b>HB-UTG</b> immatrikuliert.
A-14	Bücker Bü 131B Jungmann	-	-	-	Die Maschine wurde am 22.06.1960 mit nur 851 Flugstunden dem Aero-Club übergeben. Als <b>HB-USL</b> flog sie bis zu einer Bruchlandung 1969 in Speck-



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					Fehraltdorf. Als <b>N131BJ</b> gelangte der Jungmann nach Arizona und 1989 nach Deutschland. Dort erfolgte die Restauration als A-14 mit der deutschen Immatrikulation <b>D-EMHD</b> . Sie gehört auch heute (2005) noch Thomas Eichner und Hans Hörber.
A-15	Bücker Bü 131B Jungmann	1938	-	-	Diese Maschine mit Baujahr 1938 fliegt noch heute (2009) zivil immatrikuliert als <b>HB-UUE</b> . Nach einem Landeunfall am 04.08.2003 in Grenchen erfolgte ein Wiederaufbau mit gleichzeitiger Totalrevision der Zelle. Der Besitzer Ulrich Wenger konnte am 27.11.2004 in Bleienbach zum «Erstflug» starten.
A-34	Bücker Bü 131B Jungmann	-	-	-	War als <b>HB-UTD</b> zivil immatrikuliert. Im Jahr 2006 erwarb der US-Amerikaner Joe A. Vasile diesen Bücker zusammen mit einem Jungmeister aus einem Nachlass. Er will diese «Lerche» wieder flugtauglich restaurieren.
A-41	Bücker Bü 131B Jungmann	-	-	-	Dieser Jungmann fliegt seit 2013 als <b>SE-AIK</b> in einem silberfarbigen Anstrich in Schweden. Er gehört Hakan Wijkander und ist in Hatunaholm, nordwestlich von Stockholm, stationiert. Zuvor war er lange Jahre als <b>D-EAZO</b> in Deutschland eingetragen, bis 1981 aber als <b>HB-UTK</b> in der Schweiz.
A-43	Bücker Bü 131B Jungmann	-	-	-	Dieser Jungmann war zuletzt zivil als <b>D-EBAD</b> immatrikuliert und hängt heute (2010) an Seilen montiert im Deutschen Technikmuseum Berlin (DTMB) in der Luft. <a href="http://www.dtmb.de">www.dtmb.de</a>
A-49	Bücker Bü 131B Jungmann	01.06.1939	09.06.1961	-	War als <b>HB-URH</b> 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 Hirth-HM-504-A-2-Motor ausgerüstet war, aus dem Register gelöscht.
A-51	Bücker Bü 131B Jungmann	-	-	-	Die A-51 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
A-57	Bücker Bü 131B Jungmann	1939	-	-	Wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung als <b>D-EEJS</b> nach Deutschland verkauft. Eine andere A-57 fliegt 2011 in den USA: Als Besitzer einer umfangreichen Bücker-Dokumentation erwarb Joe A. Vasile noch als aktiver U-2 Pilot die Bücker CASA 1.131 <b>N131J</b> (ex E3B-575) mit der originalen Schweizer Bemalung A-57. 2011 ersetzt Vasile den Tigre- durch einen Lycoming-Boxermotor.
A-61	Bücker Bü 131B Jungmann	1939	-	-	Im Dezember 2008 liess Albert Zeller den sich in seinem Besitz befindenden Jungmann zivil als <b>HB-USB</b> immatrikulieren. Betrieben wird er von der Appair AG. Der Bü 131B wurde 1939 als Werknummer 74 in Lizenz in der Schweiz gebaut und leistete als A-61 vom 11.08.1939 bis am 11.05.1960 als Schulungs- und Verbindungsflugzeug Dienst bei den Schweizer Fliegertruppen. Vom 19.05.1960 bis am 21.10.1969 war er bereits einmal als HB-USB im zivilen schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Danach ging er als <b>D-ECNF</b> nach Deutschland und wurde dort nach einem Unfall gelöscht.
A-63	Bücker Bü 131B Jungmann	1939	1971	-	In den Werkhallen der damaligen Doflug in Altenrhein war der Jungmann im Sommer 1939 gebaut und am 11.08.1939 als A-63 von der Luftwaffe übernommen worden. Nach der Ausmusterung Ende 1971 erhielt das Schulfugezeug anstelle des originalen Hirth-HM 504-Motors ein LYC IO-320-



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					E2A-Triebwerk und wurde am 22.05.1973 im zivilen 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 zivil eingetragen. Dieser Bucker mit der neuen Bezeichnung Bü 131 APM Jungmann und der zivilen Immatrikulation <b>HB-UUH</b> wurde schliesslich im Sommer 2009 von Lionel Meylan, Blonay (VD), übernommen. Standort ist St. Gallen-Altenrhein.
A-68	Bücker Bü 131B Jungmann	1939	1972	-	Dieser Bucker mit der Werk-Nr. 081 wurde nach der Liquidation fünf Jahre in Frutigen eingelagert. Im August 1977 überflog der neue Besitzer August Beer aus Wangen bei Olten den neu zivil als <b>HB-UUT</b> immatrikulierten Doppeldecker nach Olten. 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, inklusiver Ersatzteilen, nach Deutschland verkauft. Am 10.12.2012 hat Beer die Bü 131B im Schweizer Register löschen lassen. Der neue Besitzer in Aalen fliegt bereits einen ehemaligen Schweizer Jungmann und will die A-68 mit ihrer originalen Bemalung wieder fliegen.
<b>A-85 bis A-94</b>	Bücker Bü 131B Jungmann	1942	1971	10	Während des Zweiten Weltkriegs von den Aero-Clubs requirierte Zivilflugzeuge.
A-87	Bücker Bü 131B Jungmann	02.02.1943	14.07.1945	-	Mit der Werknummer 62 verliess sie am 03.06.1939 die Dornier Werke in Altenrhein (SG/CH). Danach wurde sie als <b>HB-ESA</b> 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 <b>HB-ESA</b> beim Aero-Club Säntis (Fliegerschule Altenrhein), dann wurde er nach Deutschland verkauft. Die Löschung aus dem Schweizer Register erfolgte am 04.10.1957. Am 01.11.1957 erhielt die Bucker in der Bundesrepublik das Kennzeichen <b>D-EDEF</b> . In der BRD wechselte der Doppeldecker dann mehrmals seinen Besitzer. Im Jahr 1966 wurde das Flugzeug durch die Firma Max Dätwyler in Bleienbach (BE/CH) 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-92	Bücker Bü 131B Jungmann	1943	-	-	Diese Maschine war der erste Bucker Jungmann, der am 09.04.1935 in der Schweiz zivil als <b>HB-EVA</b> registriert wurde. Gebaut bei Bucker in Rangsdorf wurde er mit dem 80 PS starken Motor Hirth HM 60 an die Zürcher

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					Motorfluggruppe in Dübendorf abgeliefert. Ein Jahr später wurde er auf den stärkeren 100-PS-Motor umgerüstet. 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 <b>G-ASLI</b> nach England und soll heute (2006) mit dem Kennzeichen <b>ZS-BUC</b> irgendwo in Südafrika anzutreffen sein.
A-95	Focke-Wulf Fw 44F Stieglitz	1945	1953	1	Interniert. Kurz vor dem Zusammenbruch des Dritten Reiches entzieht sich am 26. April 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 praktisch leeren Tanks auf dem Flugplatz Dübendorf landet. Der Doppeldecker wird im Sommer 1945 von der Fliegertruppe übernommen. Bis zum Ausscheiden aus dem Dienste 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 Ausmusterung wurde sie von der Fliegerschule Birrfeld als <b>HB-EBN</b> übernommen. Ende 1965 wurde sie verschrottet und im Register gelöscht.
A-96	Stinson L-5 Sentinel	1944	1945	1	<p>Diese Stinson, mit der USAAF-Kennung 42-99186, musste am 12.10.1944 im jurassischen Vacherie-Dessous notlanden. Das genannte Datum geht sowohl aus dem amerikanischen MACR (Missing Air Crew Report) als auch aus den schweizerischen Originaldokumenten hervor.</p> <p>Gelegentlich werden für dieses Flugzeug 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».</p> <p>Das nur leicht beschädigte Flugzeug wurde repariert und als A-96 von der Flugwaffe übernommen. Die L-5 stand bis am 22.10.1945 im Einsatz. Von 1950 bis 1968 diente die Stinson zivil immatrikuliert als <b>HB-TRY</b> als Segelschleppflugzeug bei der Alpar in Bern und der Segelfluggruppe in Thun. Am 24.12.1968 wurde die HB-TRY aus dem Luftfahrzeugregister gestrichen. Danach diente diese von 1969 bis 1979 beim Restaurant «Chommlé» an der Strasse zwischen Beromünster und Sursee als Besucherblickfang. Nach einem «Dornröschenschlaf» bei der Familie Dubler in einer Scheune entschloss sich der Antonov Verein Schweiz (AVS), die Stinson 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 Kompletterestoration übernahm, der zweite Jungfernflug. Diese Maschine</p>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<p>fliegt heute (2014) wieder ab Grenchen in den originalen Farben des Zweiten Weltkriegs, inklusive der rot-weissen Neutralitätsstreifen.</p> <p>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 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 Armee 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.</p> <p>Mehr Details im Buch «L-Birds über der Schweiz / Stinson L-5 Sentinel» von Kuno Gross und auf der Website <a href="http://www.caf-swisswing.ch">www.caf-swisswing.ch</a>.</p>
<b>A-96 bis A-100</b>	Fieseler Fi 156C-3 Storch	1943	1963	5	<p>Ein Report im Schweizer Luftfahrtmagazin <b>SkyNews.ch</b> vom Juli 2016 enthält die Details aller in der Schweiz registrierten zivilen und militärischen Exemplare dieses einzigartigen Flugzeuges. Weitere Informationen siehe <a href="http://www.storchenfreunde.ch">www.storchenfreunde.ch</a>.</p>
A-96	Fieseler Fi 156C Storch (Seriennummer c/n 4299)	1950	1963	1	<p>Nach der Liquidation der Ostschweizerischen Aero-Gesellschaft übernahm die Fliegertruppe den Storch, der seit dem Frühjahr 1939 schon als <b>HB-ARU</b> 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 übersehen zu haben. Weitere Details zu diesem Storch siehe bei der A-99.</p>
A-97	Fieseler Fi 156C-3 Storch	1943	1963	1	<p>Am Morgen des 19.03.1943 starteten die zwei Fieseler Fi 156C-3 CN+EL und die T1+VR der deutschen Luftwaffe in München-Riem mit Ziel Bari. Wegen Treibstoffmangels, und um sich nach dem Standort zu erkundigen, landeten sie in der Schweiz in Samedan (GR). Die beiden Störche wurden von der Schweizer Fliegertruppe sofort gekauft. Die in Kassel (D) gebaute CN+EL mit der Seriennummer 8083 erwies sich als brandneu und erhielt die Kennung A-97. Dass dieser Storch dreieinhalb Jahre später bei der Gauligletscher-Aktion Weltruhm erlangen würde, konnte sich damals niemand vorstellen. Erst 1963 wurde er ausgemustert und im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt. Im November 2015 wurde der A-97 demontiert und nach Polen transportiert. Zum 70-jährigen Gauligletscherrettungs-Jubiläum soll er wieder fliegen.</p>
A-98	Fieseler Fi 156C-3/trop Storch	1943	20.07.1948	1	<p>Am Morgen des 19.03.1943 starteten die zwei Fieseler Fi 156C-3 CN+EL und die T1+VR der deutschen Luftwaffe in München-Riem mit Ziel Bari. Wegen Treibstoffmangels, und um sich nach dem Standort zu erkundigen, landeten sie in der Schweiz in Samedan (GR). Die beiden Störche wurden von der</p>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Schweizer Fliegertruppe sofort gekauft. Die im Gegensatz zur A-97 von Morane-Saulnier in Puteaux (F) gebaute, ebenfalls brandneue TI+VR mit der Seriennummer 1144 erhielt die Kennung A-98. Doch er flog nur kurze Zeit bei der Armee. Am 20.07.1948 zerschellte dieser Fi 156C beim Albulapass und wurde nicht mehr aufgebaut.
A-99	Fieseler Fi 156C Storch (Seriennummer c/n 4299)	1943	1963	1	<p>Die Ostschweizerische Aero-Gesellschaft aus St. Gallen erwarb diesen Storch. Diese Fi 156C erreichte im Frühjahr 1939 Altenrhein und wurde als <b>HB-ARU</b> registriert. Im November des gleichen Jahres wurde die HB-ARU bereits für das Lande-Training auf Skiern von der Armee gemietet. Die zivile Registrierung 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.</p> <p>Am 12.06.1943 requirierte die Fliegertruppe diesen Fieseler Storch definitiv, 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.</p> <p>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 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 übersehen zu haben. Weitere Details zu diesem Storch siehe bei der A-96.</p> <p>Heute (2016) fliegt in der Schweiz noch eine Morane-Saulnier M.S.505 Criquet mit der zivilen Immatrikulation HB-EJJ, Details siehe unten.</p>
A-99	Fieseler Fi 156C Storch Morane-Saulnier M.S.500 Criquet (Seriennummer c/n 770)	1948	1962	1	<p>Als Ersatz für die verunfallte A-98 wurde 1948 von Morane-Saulnier die 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.</p> <p>Heute (2016) fliegt in der Schweiz eine in Puteaux gebaute Morane-Saulnier M.S.505 Criquet mit der zivilen Immatrikulation HB-EJJ und dem Neutralitäts-Anstrich der Fliegertruppe und der Kennung A-99. An Stelle der Originalmotors wurde diesem Criquet ein 0-540 Lycoming-Motor eingebaut. Er ist seit 2014 im Besitz von Reiner Vondruska.</p>
A-100	Fieseler Fi 156C-3 Storch	1945	1963	1	Am 08.05.1945 landete in Chur nach einem Flug aus Ungarn der Fi 156C-3 RN+VJ der deutschen Luftwaffe. Dieser Storch war das letzte deutsche Flugzeug, welches während des Zweiten Weltkrieges in die Schweiz einflog. Auch diese Maschine kam zur Fliegertruppe und wurde als A-100 bis

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					1963 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 1963 als letzter aller Störche der Fliegertruppe ausgemustert und gehört heute (2016) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>A-101 bis A-108</b>	Pilatus PC-21	2007 (6) 2012 (2)	-	8	Die ersten sechs Maschinen werden im Rahmen des Jetpiloten-Ausbildungssystems (JEPAS) im Spätherbst 2007 abgeliefert und eingeführt. Am 20. Juli 2007 startete der <b>HB-HYA</b> mit der Werk-Nummer 103 zu seinem ersten Flug. Es ist der erste PC-21 Prototyp für die Schweizer Luftwaffe, der später das militärische Kennzeichen A-101 erhält. Die zweite Maschine wurde, wie schon der erste PC-21, auch am 06.07.2007 als <b>HB-HYB</b> eingetragen. Zwei weitere PC-21 wurden der Luftwaffe am 12.04.2012 übergeben. Die Kennungen A-101 bis A-128 wurden in den 40er Jahren bereits für die Pilatus P-2 vergeben.
A-107	Pilatus PC-21	12.04.2012	-	-	Die Erfahrungen nach der Ausbildung der ersten Jetpilotenklasse mit vier Jetpiloten-Anwärtern und sechs PC-21 Flugzeugen zeigten, dass eine Ausbildung von sechs Jetpiloten-Anwärtern bei gleichbleibender Anzahl PC-21 nur mit Einschränkungen möglich ist. Es wurden deshalb mit dem RP10 zwei weitere PC-21 beschafft und am 12.04.2012 der Luftwaffe übergeben.
A-108	Pilatus PC-21	12.04.2012	-	-	Siehe A-107.
A-101	Pilatus P-2/01	1945		1	Prototyp <b>HB-GAB</b> , ab 1968 U-101.
A-102	Pilatus P-2/03	1947		1	Prototyp. 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 P-2/03. Die Flugeigenschaften und die Flugleistungen haben nicht befriedigt. Die Maschine stand als reines Ausbildungsflugzeug von 1947 bis 1957 im Einsatz. Notlandung am 11.09.1957. Auf eine Reparatur musste verzichtet werden. Ein mit <b>HB-RAW</b> zivil immatrikulierter P-2/06 erhielt später die (falsche) militärische Kennung A-102 und das originale Farbleid des P-2 Prototyps <b>HB-GAB</b> . Dieser P-2/06 startete am 06.04.1998 nach einer aufwändigen Revision von 1500 Arbeitsstunden in Bex zu seinem zweiten Erstflug. Später wurde das Bemalungsschema «japanisiert», und im April 2009 erfolgte die Löschung im Luffahrzeugregister.
<b>A-103 bis A-128</b>	Pilatus P-2/05	-		-	→ U-103 bis U-128 1. Serie. Die neue Kennung U- wurde für diese Maschinen 1965 eingeführt
A-126	Pilatus P-2/05	-	-	-	Diese 1948 gebaute P-2/05 fliegt seit 2005 mit der zivilen Immatrikulation <b>HB-RAZ</b> und der ursprünglichen Kennung A-126 für den Verein Tell Air. Etwa im Jahr 2011 erlitt sie einen Motorschaden. Nebst anderen Reparaturen mussten für den 465 PS starken Argus AS410-Motor neue Kolben hergestellt werden. Nach beinahe drei Jahren Standzeit ist die A-126 am 09.04.2014 mit dem neuen

Schweizer Luftwaffe  
 Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Besitzer, dem Verein Nostalgische Militäraviatik Schweiz, das erste Mal wieder geflogen. Der P-2 fliegt in jenem originalen Farbschema mit gelb bemalten Flügeln, wie die P-2-Flotte es trug, als diese ab 1946 in den Dienst der Fliegertruppe trat. Sie ist im Fliegermuseum in Altenrhein stationiert.
<b>A-201 bis A-215</b>	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1938	1959	15	Ankauf aus Deutschland, Ablieferung von 23. November 1938 bis 4. August 1939. Sie blieben bis 1959 als Fortgeschrittenentrainer und als schnelles Kurier- und Verbindungsflugzeug im Einsatz. 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.
A-201	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1938	-	-	Am 23. November 1938 bei Messerschmitt in Regensburg-Prüfening als erste Taifun übernommen (Werknummer 1988, Baujahr 1938). Kurze Zeit später erfolgte aber bereits eine Handänderung: Am 24. Dezember 1938 wurde sie den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun überschrieben und als <b>HB-HEB</b> zivil betrieben. Nach dem 30. März 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 Ausmusterung hing sie jahrelang im Parkhaus B des Zürcher Flughafens, bevor sie zur mehrjährigen Restaurierung zur AMPA in Lausanne (VD) ging. Am 28.03.2011 wird sie im alten Militärstrich und als A-201 (jetzt aber mit Zierstreifen am Rumpf) wieder als HB-HEB im Schweizer Luftfahrtregister 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, als Mithalterin.
A-202	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1938	-	-	Am 23. November 1938 bei Messerschmitt in Regensburg-Prüfening übernommen (Werknummer 1989). Am 20. Februar 1939 erfolgte bereits eine Handänderung: sie wurde als zweite Taifun den Eidgenössischen Konstruktionswerkstätten in Thun überschrieben und als <b>HB-HEK</b> zivil betrieben. Nach dem 31. März 1940 ist sie bis zur Ausserdienststellung im Jahr 1959 wieder mit ihrer ursprünglichen Fliegertruppen-Registrierung A-202 geflogen. Bei dieser Maschine (und der A-201) fehlen die typischen Zierstreifen am Rumpf.
A-204	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1939	-	-	Am 7. August 1946 ereignete sich der einzige wirklich schwere Zwischenfall mit einem Taifun, als der 20-jährige Korporal Ernst Hablützel beim unerlaubten Tiefflug die Kabel einer Transportseilbahn in Trubschachen BE 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.
A-206	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1939	-	-	Während einer Notlandung von

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Hauptmann Viktor Hug in der Nähe von Ems GR am 6. September 1944 wurde der gesamte Bugbereich des Taifuns abgeschert. Nach langer Reparatur kam die Maschine wieder zurück in den Truppendienst.
A-209	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1939	-	-	Kollabierte am 11. Oktober 1945 mit Major 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).
A-210	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1939	-	-	Die A-210 ist heute (2007) im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.
A-212	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	1939	-	-	<p>Um nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs Flüge ins Ausland zu vereinfachen, liess die Fliegertruppe die A-212 ab 25. Juli 1946 mit der zivilen Immatrikulation <b>HB-HOL</b> versehen, die sie bis zu ihrer Ausserdienststellung im September 1959 beibehielt.</p> <p>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 (<a href="http://www.meacmtl.com">www.meacmtl.com</a>) 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 sicher nie der Schweizer Luftwaffe gehört haben.</p> <p>Auf der Website <a href="http://axis.classicwings.com">axis.classicwings.com</a> 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 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/CH) 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.</p>
A-216	Messerschmitt Bf 108B Taifun	1942	-	1	<p>Am 7. August 1942 requiriert. Vorher, seit 7. Juni 1939 als <b>HB-EKU</b> immatrikuliert. Sie gehörte dem Direktor der SKF Kugellagerwerke, Max Friedler. 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 <b>HB-HOM</b> versehen, die sie mit grösster Wahrscheinlichkeit bis zu ihrer Ausserdienststellung der gesamten Taifun-Flotte im September 1959 beibehielt.</p> <p>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 (<a href="http://www.meacmtl.com">www.meacmtl.com</a>) ist ein Partnermuseum vom Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD). 2016 wird von sicherer Quelle (ex Staff-Mitglied «Clin</p>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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 sicher nie der Schweizer Luftwaffe gehört haben.
<b>A-217 und A-218</b>	Messerschmitt Bf 108B Taifun	1945	1957	2	Interniert
A-217	Messerschmitt Bf 108B-1 Taifun	-	1953	-	Diese ungarische Bf 108B-1 mit dem Stammkennzeichen L5+AB und Baujahr 1938 landete am 20. April 1945 mit fahnenflüchtiger Besatzung in Payerne. Die Maschine trug zum Zeitpunkt der Flucht von Raffelding bei Linz (A) noch die deutschen Kennzeichen der bereits im Herbst 1944 aufgelösten Ergänzungstransportgruppe. Eine Umbemalung mit königlich ungarischen Hoheitskennzeichen hat aber in den Wirrendes Krieges nicht mehr stattgefunden. Nach der Übernahme durch die Fliegertruppe erhielt sie das Kennzeichen A-217 zugeteilt. Die Taifun stürzte am 15. Januar 1953 beim in der Nähe von Brienz gelegenen Weiler Kielholz ab.
A-218	Messerschmitt Bf 108D-1 Taifun	-	1957	-	Die Maschine der deutschen Luftwaffe war bei der Landung mit fahnenflüchtiger Besatzung am 27. April 1945 in Emmen vollgepackt mit Hausrat. Die mit dem Stammkennzeichen CL+CE versehene Bf 108D-1 war in Wüstentarnung gehalten. Die im Jahre 1943 bei SNCAN in Les Mureaux (F) gebaute Maschine befand sich in einem denkbar schlechten Zustand, wurde allerdings nach einer Instandsetzung als A-218 von der Fliegertruppe übernommen. Diese Bf 108D-1 unterschied sich von den von der Fliegertruppe vor dem Kriege erworbenen Bf 108B-1 durch einen Verstellpropeller des Typs Me VP 8 und ein von 12 auf 24 Volt umgerüsteten Bordnetz. Nach der Ausserdienststellung brachte im Jahr 1957 ein Lastwagen der Direktion der Militärflugplätze die A-218 als Geschenk zum Kinderdorf Pestalozzi in Trogen (AR/CH), wo das Flugzeug zum Entzücken der Kinder auf ihrem Spielplatz aufgestellt wurde.
A-250	Bücker Bü 181B-1 Bestmann	11.10.1944	11.11.1945	1	Diese Bü 181 wurde Mitte Juli 1942 vom Werkspiloten Josef Beier von Berlin an die Doflug (später FFA) in Altenrhein überflogen und abgeliefert. Am 13.08.1942 wurde sie als <b>HB-EBI</b> 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. Am 30.09.1970 wurde die Immatrikulation vom letzten Eigentümer Richard Thurin gelöscht.
<b>A-251 bis A-256</b>	Bücker Bü 181 Bestmann	1944	1956	6	Interniert. Die Bü 181 wurden bei der deutschen Luftwaffe als Schul- und Verbindungsflugzeug eingesetzt. Zwischen April 1944 und April 1945 landeten sieben Bü 181 der Deutschen Luftwaffe in der Schweiz, sechs von



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					ihnen wurden am Ende des Krieges von der Eidgenossenschaft gekauft und standen ab 1945 bis Ende 1955 als Schulflugzeuge bei der Fliegertruppe im Einsatz. Wegen der Zersetzung des bei der Holzkonstruktion verwendeten Leimes wurden 1956 alle Exemplare ausgemustert und verschrottet.
A-251	Bücker Bü 181B-1 Bestmann	1945	1955	-	Diese Bü 181 SJ+SS der Deutschen Luftwaffe landete am 17.08.1944 (nach anderen Quellen am 17.04.1944) um 08.40 Uhr in Benken (BL) bei Basel. Vor dem Überflug nach Belp am 18.08.1944 wurden dem Flugzeug unterseitig Schweizer Kennzeichen und zwei weisse Bänder um den Rumpf aufgemalt. Die Maschine wurde nach der Liquidation angeblich verschrottet. Eine A-251 gehört allerdings heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
A-252	Bücker Bü 181B-1 Bestmann	1945	1955	-	Eine aufgeschuchte Viehherde sorgte am 26.10.1944 dafür, dass der Landeversuch der Bü 181 PE+UX der Deutschen Luftwaffe bei Ronwil (SG) misslang. Die Maschine wurde nach der Liquidation verschrottet.
A-253	Bücker Bü 181C-1 Bestmann	1945	1955	-	Diese Bü 181 CU+KE der Deutschen Luftwaffe landete am 12.04.1945 bei Bürglen (TG). Die Maschine wurde nach der Liquidation verschrottet.
A-254	Bücker Bü 181B-1 Bestmann	1945	1955	-	Diese Bü 181 der Deutschen Luftwaffe landete am 18.04.1945 in Dübendorf (ZH). Hakenkreuz und Stamm-Kennzeichen auf dem Rumpf waren überstrichen und unleserlich. Die Maschine wurde nach der Liquidation verschrottet.
A-255	Bücker Bü 181B-1 Bestmann	1945	1955	-	Diese Bü 181 TP+WC der Deutschen Luftwaffe landete am 26.04.1945 um 21.00 Uhr bei Oberriet im Rheintal, zirka 8 km östlich von Appenzell. Sie wurde als A-255 von der Schweizer Luftwaffe übernommen. Genau am gleichen Ort und zur gleichen Zeit landete noch eine zweite Bü 181 (bei der Fliegertruppe als A-256 immatrikuliert). Beide Flugzeuge kamen zwischen Dornbirn und Feldkirch über die Grenze. Die A-255 wurde nach der Liquidation verschrottet.
A-256	Bücker Bü 181B-1 Bestmann	1945	1955	-	Diese Bü 181 (ohne Stamm-Kennzeichen) der Deutschen Luftwaffe landete am 26.04.1945 um 21.00 Uhr bei Oberriet im Rheintal, zirka 8 km östlich von Appenzell. Sie wurde als A-256 von der Schweizer Luftwaffe übernommen. Genau am gleichen Ort und zur gleichen Zeit landete noch eine zweite Bü 181 mit der Kennung TP+WC (bei der Fliegertruppe als A-255 immatrikuliert). Beide Flugzeuge kamen zwischen Dornbirn und Feldkirch über die Grenze. Die A-256 wurde nach der Liquidation verschrottet.
<b>A-290 und A-291</b>	Nardi FN-315	1944	1948	2	Ankauf aus Italien. Die A-290 erhält später die zivile Immatrikulation <b>HB-DEF</b> , dann <b>I-VILD</b> .
<b>A-701 bis A-703</b>	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.. Schon am 4. Oktober 1939, kurz nach Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, erfolgte die Ablieferung. 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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<p>Walküre» mit Tom Cruise (2008) oder in der WDR-Fernsehserie «Zwei himmlische Töchter» von 1978. Nach der Ausmusterung bei der FF Trp im Jahr 1981 erhielten sie die zivilen Immatrifikationen <b>HB-HOS</b>, <b>HB-HOT</b> und <b>HB-HOP</b>. Zwei Maschinen werden seit 1983, die HB-HOT seit 1985 und bis heute (2013) von der im Jahre 1982 gegründeten JU-AIR im AIR FORCE CENTER in Dübendorf geflogen. Die JU-AIR ist der Welt letzte Fluggesellschaft, welche die Tante Ju in einem schon fast regelmässigen Flugplan einsetzt. 1997 kam noch eine vierte Junkers Ju 52/3m (<b>HB-HOY</b>, Düsseldorf Express) zur Flotte der JU-AIR. Die HB-HOY war bis im Dezember 1990 auf der Terrasse des Flughafens Düsseldorf im Freien ausgestellt. Es handelt sich bei dieser Maschine mit Baujahr 1949 effektiv um eine CASA 352L aus spanischer Lizenzproduktion. Sie wurde auf BMW 132-Neunzylinder-Sternmotoren umgebaut. Alle vier Ju 52/3m dürfen seit Ende 1996 mit Bleifrei-Autobenzin fliegen. Details auf <a href="http://www.airforcecenter.ch">http://www.airforcecenter.ch</a> (Flieger Flab Museum in Dübendorf und JU-AIR).</p>
A-701	Junkers Ju 52/3m g4e	-		-	<p>Zivil immatrikuliert <b>HB-HOS</b>. Werknummer 6580. 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 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.</p>
A-702	Junkers Ju 52/3m g4e	-		-	<p>Zivil immatrikuliert <b>HB-HOT</b> (wieder seit 1985). Im Jahr 1968 kam der A-702 eine ganz besondere Rolle zu: In der Metro-Goldwyn-Mayer Produktion «Where Eagles Dare» («Agenten sterben einsam») agiert sie als Beuteflugzeug der Alliierten, das ein Spezialkommando in das Feindesgebiet bringt. Für den Film wurde auf der A-702 eine weiss-dunkelgrüne Wintertarnbemalung aufgetragen, wie sie 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 fiktive Immatrifikation CN+4V entfernt und die ursprüngliche Bezeichnung A-702 wieder angebracht. Die Filmbemalung wurde bis 1986 am Flugzeug belassen. Im Sommer 2007 bekamen zwei Ju 52 wieder Gelegenheit, in einer Grossproduktion mitzuwirken. Für «Valkyrie» (Operation Walküre) wurde die <b>HB-HOP</b> mit einem grünen Tarnanstrich versehen und die HB-HOT erhielt die Aufschrift D-2600 als persönliches Flugzeug Adolf Hitlers.</p>
A-703	Junkers Ju 52/3m g4e	-		-	<p>Zivil immatrikuliert <b>HB-HOP</b> (zwischen 1947 und 1959, dann wieder ab 1983). Werknummer 6610. Im Sommer 2007</p>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					wirkte sie zusammen mit der HB-HOT im Film «Valkyrie» mit. Details siehe bei der <b>HB-HOT</b> .
<b>A-711 bis A-713</b>	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. Zivile Immatrikulationen <b>HB-HOU</b> , <b>HB-HOV</b> und <b>HB-HOW</b> .
A-713	Beech E 50 Twin Bonanza	-	-	-	Die A-713 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>A-795 und A-797</b>	Pilatus PC-9	1987	1988	2	Nach dem Ausscheiden der pannenanfälligen Zieldarstellungsflugzeuge vom Typ C-3605 im Frühjahr 1987, evaluierte die Luftwaffe bereits im gleichen Jahr ein Nachfolgemuster. Mittels zweier gemieteter Pilatus-Werkmaschinen, temporär militärisch mit den Kennungen A-795 und A-797 eingetragen, wurde die Tauglichkeit der PC-9 als Zielschleppflugzeug geprüft und Zielflüge mit der damals modernsten Schleppausrüstung des Typs RM-12 ausgeführt. Aufgrund der guten Resultate entschied sich das EMD ein Jahr später zur Beschaffung einer ersten Tranche von vier PC-9 (C-401 bis C-404).
A-801	Pilatus P-3-02	1954	1990	1	Prototyp, zivil <b>HB-HOO</b> , 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-Schulflugzeuges Pilatus P-3/01 ( <b>HB-HON</b> ), 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 Fl St 15). Die Maschine entstand unter der Leitung von Chefkonstrukteur Henri Fierz. Noch im gleichen Herbst und im folgenden Frühling führten die Fliegertruppen Versuche durch und meldeten daraufhin beim Hersteller verschiedene Modifikationswünsche an, die dann im entsprechend verbesserten zweiten Prototyp P-3-02 HB-HOO berücksichtigt wurden. Dieser wurde einer intensiven militärischen Erprobung unterzogen. Unter anderem gab es Versuchsflüge im Wettbewerb mit einem in die Schweiz verbrachten Beech T-34 Mentor. In den Jahren 1954 bis 1956 wurden schliesslich für die FF Trp als Vorserie 12 der in Ganzmetallbauweise ausgeführten robusten P-3/03 gebaut. Die A-801 und die A-803 gehören heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>A-802 bis A-813</b>	Pilatus P-3-03	1954	1990	12	Vorserie. Diese 12 Maschinen wurden ab 25. Juni 1956 von der Schweizerischen Fliegertruppe (FF Trp) übernommen.
A-802	Pilatus P-3-03	-	27.11.1978	-	Notlandung am 27.11.1978 bei St-Leonard (VS) wegen einer Motorpanne.
A-803	Pilatus P-3-03	-	-	-	Der A-801 und der A-803 stehen heute (2013) im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
A-813	Pilatus P-3-03	-	-	-	Zivil immatrikuliert <b>HB-RBN</b> . Fliegt als

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					eine von fünf P-3 für die «P-3-Flyers Ticino».
<b>A-814 bis A-873</b>	Pilatus P-3-05	1958	1990	60	Diese Maschinen 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 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. Die zivil immatrikulierte, im 2005 noch flugtüchtige P-3-05 <b>HB-RCE</b> gehört Aaron Rezzonico. Weitere zivile P-3 siehe unten.
A-822	Pilatus P-3-05	-		-	Zivil immatrikuliert <b>HB-RCY</b> , Baujahr 1958, Standort Lausanne-La Blécherette. Am 14.08.2014 erfolgte im Luftfahrtregister 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.
A-829	Pilatus P-3-05	-		-	Zivil immatrikuliert <b>HB-RCJ</b> . Fliegt als eine von fünf P-3 für die P-3-Flyers Ticino.
A-832	Pilatus P-3-05	-	08.01.1985	-	Notlandung am 08.01.1985 beim Militärflugplatz Dübendorf wegen einer Motorpanne. Das Flugzeug musste liquidiert werden.
A-833	Pilatus P-3-05	-	16.03.1973	-	Absturz am 16.03.1973 in Druesberg (SZ).
A-835	Pilatus P-3-05	-		-	Zivil immatrikuliert als <b>HB-RBP</b> . Dieser P-3 flog einige Jahre als N4054M in den USA. 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 <b>HB-HOD</b> . 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.
A-843	Pilatus P-3-05	-	22.08.1963	-	Absturz am 22.08.1963, östlich des Flugplatzes Locarno-Magadino (TI).
A-845	Pilatus P-3-05	-	12.04.1959	22.04.1995	Nach der Versteigerung in Lodrino blieb er im Tessin. Am 02.03.2016 trennte sich die Autopasta SA von ihrem P-3-05 <b>HB-RCG</b> , der zuvor in Locarno (TI) in einem Hangar aufgehängt war.
A-852	Pilatus P-3-05	1959	1995	-	Diese P-3-05 wurde an einer der drei Versteigerungen in Lodrino erworben, als <b>HB-RCS</b> zivil immatrikuliert und gehörte Silvio Frapolli aus Lodrino. Dort war sie auch stationiert, bis er sie am 22.07.2011 aus dem Register löschen liess und nach Deutschland verkaufte, wo sie weiter fliegen wird. Als HB-RCS war der P-3 mehrmals am Fly-In in Tannheim anzutreffen.
A-854	Pilatus P-3-05	-	24.10.1968	-	Absturz am 24.10.1968 in der Nähe des Flugplatzes San Vittore (GR).
A-858	Pilatus P-3-05	-	02.05.1985	-	Notwasserung am 02.05.1985 im Brienzensee bei Bönigen (BE). Dieser P-3 steht auf dem Militärflugplatz Locarno-Magadino, aufgebockt auf zwei Trägern vor dem grossen Hangar des Flugplatzkommandos Locarno (Stand

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					2012).
A-859	Pilatus P-3-05	Juli 1959	-	April 1992	Der Pilatus P-3-05 mit der Werknummer 497-46 flog vom Juli 1959 bis April 1992 als A-859 für die Luftwaffe. Als zivil immatrikulierte HB-RCB war sie später in Geilenkirchen (D) stationiert. Sie gehörte bis 2015 Stephan Colombo aus Ried-Brig. Am 27.05.2015 wurde sie aus dem zivilen CH-Luffahrtregister gelöscht, die A-859 wechselte ins Ausland.
A-861	Pilatus P-3-05	-	09.10.1987	-	Notlandung am 09.10.1987 beim Militärflugplatz Payerne, anschliessend Liquidation.
A-870	Pilatus P-3-05	1959	1991	-	Der A-870 wurde 1959 als viertletzter P-3 für die Luftwaffe gebaut und von 1959 bis Ende 1990 eingesetzt. Das BAMF versteigerte sie am 2. Februar 1991 in Lodrino (TI). Am 4. Juni 1992 liessen die Pilatus Flugzeugwerke AG das Flugzeug als <b>HB-RBR</b> zivil eintragen. Am 14. Juli 2011 liess ihn Pilatus wieder aus dem Register löschen. Er wurde fluguntauglich zusammen mit dem P-2-05 <b>HB-RBC</b> am 20.08.2011 feierlich dem Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern übergeben.
<b>A-901 bis A-941</b>	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer (temporär NCPC-7)	1982	-	40	In den Jahren 2006 und 2007 wurden 18 Flugzeuge auf die Konfiguration des Prototypen A-926 (siehe dort) umgerüstet. Das heisst, sie erhielten ein modifiziertes Cockpit, einen Autopiloten und einen neuen, rot-weissen Anstrich mit feinem schwarzem Filet. Am 29. Februar 2008 wurden die insgesamt 18 <b>NCPC-7</b> (A-924 - A-941) der Luftwaffe offiziell übergeben. Gleichentags wurden die Verträge für den Umbau von 10 weiteren PC-7 (A-912 - A-923) unterzeichnet. Diese zweite Tranche konnte im 2009 erfolgreich realisiert werden. Nachdem die letzte der insgesamt 28 Maschinen im Jahr 2009 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.
A-901	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Prototyp. Ausser Betrieb. Die A-901 gehört heute (2015) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
A-902	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Ausser Betrieb. Wurde 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	-	-	-	Ausser Betrieb. Das 1979 gebaute Flugzeug erhielt im gleichen Jahr für Promotions-Foto- und Videoaufnahmen eine grosse Aufschrift « <b>PC-7</b> » 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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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 wurde 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 <b>HB-HMU</b> immatrikuliert. Mit einem neuen Cockpit ausgerüstet und in einem neuen, rot/weissen Farbleid, ähnlich, wie es die NCPC-7 der Luftwaffe tragen, fliegt die Maschine in Zukunft privat als <b>F-GYSF</b> in Frankreich.
A-904	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	28.01.2010	-	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 der Seriennummer 312 mit Baujahr 1982 dann aber im ursprünglichen Zustand mit dem originalen orangen Anstrich zusammen mit der A-909 zum Kauf an.
A-905	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Absturz 1990
A-906	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Ausser Betrieb. Im Jahr 2009 war die Abgabe für das Fliegermuseum Altenrhein - «the flying museum» geplant. Der A-906 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 <b>HB-HPR</b> betrieben.
A-907	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	29.10.1982	31.12.2009	-	Wurde am 31.12.2009 ausgemustert und dem Fliegermuseum Altenrhein (FMA) abgegeben. Seit dem 09.06.2011 fliegt der ehemalige A-907 mit der Werksnummer 307 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 im Fliegermuseum Altenrhein besichtigt werden. Sie steht zusammen mit dem T7-FUN (A-909) auch für Passagierflüge zur Verfügung. <a href="http://www.fliegermuseum.ch">www.fliegermuseum.ch</a>
A-908	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Ausser Betrieb. Wurde 2009 dem Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) abgegeben. <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a>
A-909	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	2010	-	Im Rahmen der Teilliquidation der PC-7 bot die armasuisse im Mai 2011 diese Maschine mit der Seriennummer 312 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 dem Fliegermuseum Altenrhein (FMA) für Passagierflüge zur Verfügung gestellt. Auch diese Maschine wurde,

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					wie bereits die T7-FMA (A-907), in San Marino als T7-FUN registriert. <a href="http://www.fliegermuseum.ch">www.fliegermuseum.ch</a>
A-910	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Ausser Betrieb. Gleichzeitig wie der ehemalige A-907 erhielt auch der A-910 der Vola Ticino eine Kennung T7-PCS von San Marino. Er ist in Lodrino im Tessin stationiert.
A-911	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Ausser Betrieb. Ging etwa 2009 zurück an den Hersteller Pilatus.
<b>A-912 bis</b> <b>A-923</b>	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-920	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Absturz 1994
A-921	Pilatus PC-7/CH Turbo-Trainer	-	-	-	Absturz 2003
<b>A-924 bis</b> <b>A-941</b>	Pilatus NCPC-7 (vormals PC-7/CH Turbo-Trainer)	-	-	-	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)	-	-	-	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. März 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 <b>NCPC-7</b> werden der Luftwaffe offiziell am 29.02.2008 feierlich übergeben.
<b>B-1 und</b> <b>B-2</b>	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 <b>HB-HAS</b> zugeteilt worden. Der dreiplätzig schwere Jäger Potez 630 C3 (Chasse 3) erhielt die Registrierung <b>HB-HAT</b> . Bei der SNCA sind beide Immatrikulationen allerdings nie aufgebracht worden. Lediglich die Schweizer Kennzeichen waren im Herstellerwerk an Tragflächen sowie dem Seitenruder aufgemalt. Für beide Maschinen wählte die 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



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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 Zivilmatrikulation <b>HB-HAS</b> zugeteilt worden.
B-2	Potez 630 C3	-	-	-	Für den Überführungsflug vom französischen Herstellerwerk war dem dreiplätziigen schweren Jäger Potez 630 C3 (Chasse 3) vom Schweizer Luftamt die Zivilmatrikulation <b>HB-HAT</b> zugeteilt worden.
B-3	Siebel Si 204D-1	1945	1955	1	Das Flugzeug landete am 02.04.1945, also kurz vor Kriegsende, im Belpmoos (BE) und wurde interniert. Bis 1955 diente die nunmehrige B-3 als Verbindungsflugzeug und leichter Transporter. Die Maschine wurde von zwei Argus As 411 von je 600 PS angetrieben.
<b>B-4 und B-5</b>	De Havilland D.H.98 Mosquito	1944 und 1946	1953	2	
B-4	De Havilland D.H.98 Mosquito Mk. IV	1946	1953	-	Am 24.08.1942 musste diese englische Mosquito wegen Motorenüberhitzung auf dem Flugplatz Bern-Belpmoos notlanden. Der RAF-Fotoaufklärer mit der Kennung DK310 und dem taktischen Code G-LY (nach anderen Quellen LY-G) verliess ursprünglich als Bomber Mosquito B Mk. IV die Werkhallen. Nach längeren Verhandlungen zwischen der schweizerischen und der britischen Regierung erfolgte im August 1943 die Freigabe. 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 die Testpiloten der KTA eine Reihe von Erprobungsflügen absolvierten. Am 03.07.1944 bewilligte die britische Regierung den Verkauf der Maschine an die Eidgenossenschaft. Als Folge davon erhielt die bislang mit Schweizer Kennzeichen, aber ohne Immatrikulation der Fliegertruppe operierende D.H.98 die Registrierung E-42, die nach Kriegsende in B-4 abgeändert wurde. Auf den 01.01.1945 erfolgte die Zivilmatrikulation <b>HB-IMO</b> und die leihweise Abgabe an die Swissair zur Schulung von einigen Verkehrspiloten. Im Februar 1946 kam sie 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 B-5 zur Verfügung gestellt. Die Liquidation erfolgte 1953.
B-5	De Havilland D.H.98 Mosquito PR VI	1944	1953	-	Die P3-T musste im Herbst 1944 infolge Motorschadens in der Schweiz notlanden. Dieses 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 04.12.1953 musste das Flugzeug nach Ermüdungserscheinungen ebenfalls liquidiert werden. Andere Quellen nennen für diese Maschine die Typenbezeichnung Mosquito F.B.Mk.VI.



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
<b>B-6 und B-7</b>	Beechcraft C-45F	1948	1967	2	Aus der USAF-Materialliquidation in Europa konnten 1948 zwei C-45F in Deutschland 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 für Vermessungsaufnahmen aus grossen Höhen (7'000 m ü. M.) im Einsatz.
B-6	Beechcraft C-45F	-	-	-	Etwa ab 1952 als <b>HB-GAI</b> zivil immatrikuliert.
B-7	Beechcraft C-45F	-	-	-	Absturz am 19.02.1952 an der Südflanke des Vorder-Galmihorns (VS) anlässlich eines Kontroll- und Messfluges im Auftrag der Sektion Flugsicherung des Eidgenössischen Luftamtes (L+A). Die ganze Besatzung fand dabei den Tod, das Flugzeug erlitt Totalschaden.
<b>B-8</b>	Beechcraft C18S	1952	1967	1	1952 in Schottland als drittes Flugzeug nach den beiden C-45F aus Liquidation gekauft. 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. Die Maschine wurde etwa ab dem Jahr 1952 als <b>HB-GAC</b> zivil immatrikuliert. Die HB-GAC gehört heute (2013) als C-45F zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
C-1	EKW C-3601	1939		1	Prototyp. Diese erste Maschine war mit einem geschlossenen Cockpit ausgerüstet und unterschied sich auch in zahlreichen weiteren Details von den späteren Serienmaschinen. Die Flugerprobung zeigte befriedigende Resultate, eine grössere Motorleistung wurde jedoch als notwendig erachtet. Auf den 20.08.1939 war die Abgabe an die Truppe zur Erprobung auf breiter Basis vorgesehen. Beim Überflug Thun-Dübendorf musste der Testpilot infolge Flügelschwingungen mit dem Verlust beider Querruder das Flugzeug mit dem Fallschirm verlassen. Es wurde total zerstört.
C-2	K+W C-3602	1940		1	Prototyp. 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.
<b>C-101 und C-102</b>	K+W C-35	1936	1954	2	Prototypen. Der erste Prototyp startete am 10.02.1936 in Thun zum ersten Flug. Man war auf der Suche nach einem zeitgemässen Mehrzweckflugzeug als Ersatz der Fokker CV-E. Die Eidgenössische Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun stellte die C-35 als eines von zwei Projekten vor. Das andere war die C-36.
<b>C-103 bis C-182</b>	K+W C-35	1938	1954	80	Serie. Die zweiplätzig C-35 war als Mehrzweckflugzeug bereits veraltet, als die ersten Flugzeuge im Mai 1938 bei der Luftwaffe in Dienst gestellt wurden. Der robuste Doppeldecker leistete trotzdem während der Kriegsjahre gute Dienste und leistete in der Anfangsphase des Zweiten Weltkrieges einen wichtigen Beitrag zur Landesverteidigung. Die zuständigen Instanzen entschieden sich anstelle des C-36 für den konventionellen Doppeldecker C-35. Ein wichtiges

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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. Die C-35 wurde zu einem grossen Teil 1950 stillgelegt. Lediglich acht Flugzeuge blieben bis 1954 bei einem Nachtgeschwader im Einsatz.
C-180	K+W C-35	-	-	-	Die C-180 gehört heute (2013) als Nummer 180 (ohne C-) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>C-183 bis C-190</b>	K+W C-35	1942	1954	8	Nachbau aus Ersatzteilen.
<b>C-401 bis C-412</b>	Pilatus PC-9	1988	-	12	Zwei schwere Vorkommnisse mit den bisher im Ziel-Schleppdienst eingesetzten C-3605 führten 1987 zu einer sofortigen Ausserdienststellung jener alten Schleppflugzeuge. Als Ersatzmaschinen mussten rasch zwei PC-9-Werkmaschinen von der Firma Pilatus zuerst eingemietet (temporäre Kennungen <b>A-795</b> und <b>A-797</b> ), später käuflich erworben werden. Das erste Flugzeug der in der Schweizer Luftwaffe eingesetzten PC-9, die C-401, Werksnummer (MSN) 119, wurde am 08.08.1988 abgenommen. Die gelb-schwarzen PC-9 C-401 bis C-408 dienen als Träger für die Schleppziel-Winde RM-12, später RM-24, während die C-409 bis C-412 den Trainingsstörsender (jamming pod) VISTA 5 (Ericsson Erijammer A-100) mitführen können. VISTA 5 wird für das EKF-Training (EW) verwendet. Im Jahr 2012 wurden die ersten drei Maschinen ausgemustert. Eigentlich hätte die ganze PC-9-Flotte gemäss Planung 2016 stillgelegt werden sollen. Vier dieser bewährten Flugzeuge sollen jedoch bis 2025 bei der Zielflugstaffel 12 weiter betrieben werden.  Die Kennungen <b>C-401</b> bis <b>C-412</b> wurden früher (ab den 40er Jahren) bereits für die F+W Emmen C-3603 verwendet.
C-401	Pilatus PC-9	-	2012	-	In den Jahren 1989 bis 1993 diente die C-401 vornehmlich als Trägerflugzeug des dazumal 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 im Dezember 2012 dem Flieger Flab Museum (Air Force Center) in Dübendorf übergeben.
C-402	Pilatus PC-9	-	2012	-	Die C-402 wurde im Jahr 2012 der RUAG Aviation übergeben. Sie soll als Ersatzteilspender zerlegt werden.
C-403	Pilatus PC-9	-	2012	-	Die C-403 wurde im Jahr 2012 der RUAG Aviation übergeben. Sie soll als Ersatzteilspender zerlegt werden.
C-404	Pilatus PC-9	-	1998	-	Absturz am 14.10.1998 bei Bichwil (SG) nach einer Kollision mit dem C-405 während dem Beüben der Mittleren Flab Rekrutenschule 245 in ihrem Dispositiv im Raum Uzwil-Flawil.
<b>C-401 bis</b>	F+W Emmen C-3603	1942	1987	160	Das Aufklärungs- und Erdkampfflugzeug C-3603 wurde von der Eidgenössischen

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
<b>C-560</b>					Konstruktionswerkstätte (K+W) in Thun entwickelt. Die Serie wurde vom Eidgenössischen Flugzeugwerk (F+W) in Emmen, Doflug Altenrhein und von Pilatus in Stans hergestellt. Später teilweise Umbau zu Ziel- und Zielschleppflugzeugen C-3603-1 «Schlepp». Noch später erneuter Umbau zu C-3605 «Schlepp» mit Turbine. Die militärischen Kennungen C-401 bis C-412 wurden ab den 90er Jahren auch für die Pilatus PC-9 verwendet.
C-401 bis C-410	F+W Emmen C-3603	1942	-	10	Null-Serie
C-411 bis C-552	F+W Emmen C-3603-1	1942	-	142	
C-553 und C-554	F+W Emmen C-3603-1 Tr	1945	-	2	Trainer mit Doppelsteuer
C-555 bis C-560	F+W Emmen C-3603-1	1948	-	6	Nachbau aus Ersatzteilen
<b>C-464 bis C-558</b>	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	1970	1987	24	1 Prototyp und 23 Serie. Bei der Turbine vom Typ Lycoming T53-L-7A handelt es sich um Occasions-Helikopter-Triebwerke, welche aus Überschussbeständen der USAF angekauft wurden. Am 12.12.1987 wurden auf dem Flugplatz Lodrino die letzten 18 freigegebenen Exemplare öffentlich versteigert. Aufgrund der zahlreichen Triebwerksstörungen wurden bis auf wenige Exemplare alle Turbinen unbrauchbar gemacht, indem man diese mit einem Zweikomponenten-Harz ausgoss.
C-493	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-	-	-	Fliegt seit der Versteigerung vom 12.12.1987 auf dem Flugplatz Lodrino als F-AZGC in Frankreich. Sie ist auch heute (2005) noch flugtüchtig.
C-494	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	1943 <small>27.08.1943</small>	1986	-	Nach dem Umbau der C-3603 auf die Propellerturbine Lycoming T-53-L7A ging das Flugzeug 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 <b>HB-RDB</b> zivil im Schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen. Ende 2004 wurde sie nach Braunschweig (Deutschland) verkauft und deshalb am 02.02.2005 wieder aus dem zivilen CH-Luftfahrtregister 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 Schweizer Register eingetragen und wird seither vom Verein «Historic & Classic Airplanes» ab Altenrhein eingesetzt.

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
C-497	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-	-	-	Die C-497 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
C-509	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-	-	-	Nach einem Triebwerksausfall landet der Pilot im Jahr 1985 nach einem rund 40 km langen Gleitflug in Bad Ragaz. 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 blieb unverletzt und die C-3605 trug nur geringfügige Beschädigungen davon. 1987 wurde sie in Lodrino von Cyrill Dvorak ersteigert und eingelagert. Daniel Koblet hat sie 2011 in Bex in seiner Firma wieder flugtauglich gemacht und hat sie als <b>HB-RDH</b> unter der Flying Fighter Association eintragen lassen. Am 25.07.2011 ist der C-3605 nach dieser Überholung bei Mobile Air Service SA in Bex zum ersten Mal wieder geflogen. Im August 2012 wurde sie am Pistenfest zum 75. Geburtstag des Flugplatzes Birrfeld von Jacques Berger in einer sehr attraktiven Demo vorgeführt.
C-529	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-	-	-	Verunglückte am 18.07.1983 bei Vernayaz (VS). Das Flugzeug wurde bei der Notlandung zerstört. Der Pilot Oblt Markus Kramer erlitt leichte Verletzungen.
C-534	F+W Emmen C-3603	-	-	-	Die C-534 gehört heute (2013) als Version C-3603 zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
C-535	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-	-	-	Sie ging am 12.01.1973 an unsere Luftwaffe. Die Maschine flog nach der Versteigerung vom 12.12.1987 auf dem Flugplatz Lodrino (TI / CH) als D-FOXY in Deutschland. Wurde bei einem Zusammenstoss am 27.09.2002 bei Luftaufnahmen westlich bei Ludwigshafen über dem Katzenalgen 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. <a href="http://speyer.technik-museum.de">http://speyer.technik-museum.de</a>
C-547	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	22.03.1944	1987	-	Werknummer 327 mit Baujahr 1943. Sie wurde Anfang der 1950er Jahre hauptsächlich als Trainingsflugzeug für Nachtflüge eingesetzt. 1953 erfolgte bei der FFA in Altenrhein 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 vom Typ 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 verstorben) ersteigerte die C-547 für 10'000 Franken (zusätzlich kaufte er die C-494) – erfolgte zu Beginn der 90er Jahre in rund 3400 Stunden Arbeitsaufwand bei der Ju-Air in Dübendorf der Rückbau zum C-3603 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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					mit BAMF-Pilot Ulrich Häusermann zum erneuten Erstflug. Sie war dann für viele Jahre die weltweit einzige flugfähige C-3603 (und ist es auch 2016 noch) und flog mit der zivilen Immatrikulation <b>HB-RBI</b> für den Verein Tell Air. Ihr letzter Flug mit Landung auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) fand am 13.10.2003 statt, danach wurde sie stillgelegt und am 30.03.2010 aus dem Schweizer Register gelöscht. Der seltene Warbird mit Baujahr 1944 blieb aber bei seinem Besitzer Peter Dätwyler in seinem Hangar bei der Firma MDC Max Daetwyler AG auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach eingestellt. Im November 2012 wurde die C-3603 an einen Warbird-Enthusiasten nach Deutschland verkauft und zusammen mit vielen Ersatzteilen ins deutsche Bremgarten 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 <b>D-FRBI</b> ab dem süddeutschen Bremgarten. Mit dem von der Dübendorfer Naef Flugmotoren AG überholten Hispano-Suiza-V-12Y51-Motor (gemäss SkyNews.ch ist HS-51-12Y korrekt) 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) vorfliegen. Die ganze Geschichte der C-547 kann im SkyNews.ch vom Februar 2016 nachgelesen werden.
C-551	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-		-	Fliegt heute (2005) noch zivil immatrikuliert als N3605 in den USA
C-552	F+W Emmen C-3605 «Schlepp»	-		-	Notwasserung 1974 bei Hertenstein im Vierwaldstättersee. Die Maschine wurde anschliessend aus dem See geborgen, zum Schulflugzeug mit Doppelsteuer umgebaut und wieder in Dienst gestellt. Flog nach der Versteigerung vom 12.12.1987 auf dem Flugplatz Lodrino zivil immatrikuliert als <b>HB-RBJ</b> . Heute (2005) fliegt sie in England.
<b>C-601 bis C-603</b>	F+W Emmen C-3604	1947	1956	3	Prototypen
<b>C-604 bis C-613</b>	F+W Emmen C-3604	1947	1956	10	Serie
C-712	B.F.W. (Messerschmitt) M 18C	1929	1951	1	Ankauf aus Deutschland und zivil als <b>CH-144</b> immatrikuliert. Ab 1930 Nr. 712, ab 1935 C-712
<b>C-713 und C-714</b>	B.F.W. (Messerschmitt) M 18D	1935	1954	2	Lizenzbau bei K+W Thun. Die zwei Maschinen sind gemeinsam von den beiden Stellen Eidg. Vermessungsdirektion «V+D» (Schweizerische Grundbuchvermessung) und Eidg. Landestopographie «L+T» beschafft worden. Die C-714 war zivil auch als <b>HB-HOR</b> immatrikuliert.

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
C-715	Comte AC-11	1943	1945	1	Bei der Maschine handelt es sich um das seit 1931 zivil registrierte Flugzeug <b>HB-KIM</b> , das im Mai 1943 von der Sektion Lausanne des Aero-Clubs der Schweiz für die Luftwaffe requiriert worden war. Anfang Mai 1945 wurde die AC-11 dem Aero-Club zurückgegeben.
C-717	B.F.W. (Messerschmitt) M 18D	1943		1	Requiriert, zivil <b>HB-IME</b> .
<b>C-801 bis C-808</b>	Fokker CV-E Tr	1934		8	Lizenzbau bei K+W Thun. Vormalig 801 bis 808. C-801 neu immatrikuliert als <b>HB-HAM</b> .
<b>C-871 und C-872</b>	Fairey Fox Mk VI	1935	1945	2	Beschafft für eine Truppenerprobung.
CH-265	Comte AC-4 Gentleman	1931	1938	1	Im Frühjahr 1931 stellte die Flugwaffe versuchsweise dieses Kabinenschulflugzeug mit nebeneinander angeordneten Sitzen in Dienst. Nebst dem Schulbetrieb stand dieser AC-4 dem damaligen Kommandanten der Fliegertruppe, Oberst Philippe Bardet, als Verbindungs- und Reiseflugzeug zur Verfügung. Das Flugzeug wurde also bei der Fliegertruppe weder als Schulflugzeug noch als Truppenflugzeug eingesetzt. Im Jahr 1938 wurde es verkauft. Der Einzelgänger wurde nie militärisch immatrikuliert, sondern behielt die zivile Kennung <b>CH-265</b> und ab 1936 <b>HB-EPE</b> .
<b>D-101 bis D-106</b>	F+W ADS 90	1991		5	Die F+W Ranger erhielt die militärische Bezeichnung ADS 90 (Aufklärungs-Drohnen-System 90) und wurde im Sommer 1991 von der Truppe getestet, womit ein neuer Typ Aufnahme in das Arsenal militärisch immatrikulierter Flugzeuge in der Schweiz fand. Heute (2008) existiert noch eine ADS 90 in Emmen und eine im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH). Die Drohnen wurden schliesslich zum ADS 95 weiterentwickelt und beschafft.
<b>D-107 bis D-134</b>	F+W ADS 95	2001		28	Die vier beschafften Aufklärungsdrohnensysteme 95 RANGER wurden im vormaligen Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W), heute RUAG Aerospace hergestellt. Sie wurden der Luftwaffe im Dezember 2001 offiziell übergeben.
D-109	F+W ADS 95	-	-	-	Diese Drohne ist heute (2013) im Militärmuseum Full (AG) in einer Halle ausgestellt. <a href="http://www.militaer-museum.ch">www.militaer-museum.ch</a>
D-127	F+W ADS 95	-	-	-	Die D-127 war im Jahr 2000 in einer Halle an der MUBA in Basel ausgestellt.
E-42	De Havilland D.H.98 Mosquito PR IV	-	-	-	→ B-4
<b>H 41 bis H 46</b>	Haefeli DH-1	-	-	-	→ 241 bis 246
HB-FCF	Pilatus PC-6T	-	-	-	Dieser Porter gehört der armasuisse.
HB-FOG	Pilatus PC-12/45 Eagle	-	-	-	Dieser PC-12/45 gehört der armasuisse mit Primäreinsatz Testflüge FLORAKO (zum Kalibrieren). Die Maschine kann jedoch bei Bedarf und Kapazität für Lufttransporte beigezogen werden.
HB-GCB	Rockwell Grand Commander 680FL	1976		1	Die nur zivil immatrikulierte Maschine des Bundesamtes für Landestopografie (swisstopo) wird hier nur zur Information aufgeführt. Diese 1966 gebaute Maschine wurde 1976 als Fotoflugzeug übernommen. Sie ersetzt die beiden Beechcraft C-45F (B-6 / <b>HB-GAI</b> ) und C-18S (B-8 / <b>HB-GAC</b> ). Die Grand Commander wird schliesslich am 30. November 1993 auch durch ein neues Vermessungsflugzeug vom Typ Beech

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Super King Air 350C (T-721 / <b>HB-GII</b> ) ersetzt.
HB-USI	Comte AC-4			1	Diese nur zivil immatrikulierte Maschine gehört heute (2013) zum Fundus im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH) und wird hier nur zur Information aufgeführt. Es handelt sich um eine AC-4 «Gentleman», 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 <b>HB-USI</b> 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 <b>CH-265</b> als Verbindungs- und Reiseflugzeug zur Verfügung stand.  Am 13.09.1944 absolvierte Ernst Wyss in Emmen (LU) mit diesem von einem in der Schweiz entwickelten Holzgeneratormotor angetriebenen Touristikflugzeug HB-USI den ersten Flug. Dieser Antrieb bleibt bis heute in der ganzen Welt einzigartig. → J-3004
HB-VAC	FFA P-16	-	-	-	→ J-3004
<b>J-1 und J-2</b>	Morane-Saulnier MS 406H	1938 1939	1954	2	Ankauf aus Frankreich. Das H steht für «Helvetique». Beide MS 406H wurden später auf den Standard der D-3800 aufgerüstet und von der Fliegertruppe übernommen.
J-1	Morane-Saulnier MS 406H	1938		-	Vormals 601. Bei dieser ersten Maschine handelt es sich um eine Art Zwitter. Die Zelle der Maschine stammt noch von den Vorserienmaschinen MS 405, das Hispano-Suiza 12Y-31 Triebwerk sowie der Chauvière 351M Propeller waren bereits der Produktionsvariante MS 406C-1 entlehnt. Die 601 traf am 11. September 1938 in Thun ein.
J-2	Morane-Saulnier MS 406H	1939		-	Vormals 602. Traf am 15.04.1939 in der Schweiz ein. Bei diesem Muster handelt es sich um eine «echte» MS 406, die aus der MS 406C-1 der französischen Luftstreitkräfte abgeleitet worden war.
<b>J-3 und J-82</b>	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS406C1)	1939	1959	80	74 D-3800 wurden vom Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W), Doflug und Wagonfabrik Schlieren, in Lizenz gebaut.
J-63	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS406C1)	-	13.11.1941	-	Im Zweiten Weltkrieg, am 13.11.1941, musste Fl Lt Francis Pilloud von der Fl Kp 3 mit seiner «Morane» westlich von Rutschberg bei Pfäffikon (ZH) um zirka 10.37 Uhr eine Notlandung durchführen. Der Pilot kam dabei ums Leben. Am 05.03.2016 wurde am Absturzort ein Gedenkstein eingeweiht.
<b>J-83 und J-84</b>	D-3800 «Morane» (Morane-Saulnier MS406C1)	1942	1959	2	Nachbau aus Ersatzteilen
<b>J-91 bis J-100</b>	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS506C1)	1944	1959	10	Nachbau aus Ersatzteilen
<b>J-101 bis J-200</b>	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS506C1)	1940	1959	100	1. Serie. Insgesamt 207 D-3801 wurden in Lizenz vom Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W), Doflug Altenhein und SWS Schlieren gebaut.
J-143	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS506C1)	-	-	-	Von 1996 bis 1998 stand diese Morane mit Baujahr 1942 in Wohlen. Die J-143 wurde aus Teilen der J-84 und J-276 zusammengestellt. Seinen zweiten Erstflug, als <b>HB-RCF</b> zivil immatrikuliert, aber mit originalem Anstrich der Luftwaffe, absolvierte die Morane am 09.06.2000 in Buochs mit Max Vogelsang am Steuer. Bis 2005 war sie im Besitz von Hansruedi Dubler, dann übernahm im Frühling 2005 Eric



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Chardonnens aus Lutry diese Maschine und hat sie in Bex 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. Zum 100jährigen Jubiläum der Schweizer Luftwaffe (2014) 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 - <a href="http://www.air14.ch">www.air14.ch</a> ) flog sie dann ein eindrückliches Vorführprogramm.
<b>J-201 bis J-297</b>	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS506C1)	1944		97	2. Serie
J-276	D-3801 «Morane» (Morane-Saulnier MS506C1)	-	-	-	Die J-276 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>J-301 bis J-310</b>	Messerschmitt Bf 109D-1	1939	1949	10	Ankauf aus Deutschland. Die in 589 Exemplaren gefertigte Bf 109D-1 war die letzte von einem Jumo 210 angetriebene Baureihe dieses Messerschmitt-Jagdflugzeuges. Mit Ausnahme der 10 an die Schweizer Fliegertruppe gelieferten Bf 109D-1 gingen alle Maschinen an die deutsche Luftwaffe. Dieser Typ wird von einigen Quellen, insbesondere in der Schweiz, fälschlicherweise mit Me 109 (oder Me-109) 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. Details dazu siehe Fachliteratur.
<b>J-311 bis J-340</b>	Messerschmitt Bf 109E-1	1939 <small>07.05.1939</small>	1949	30	Ankauf aus Deutschland, 1. Serie. Die Schweiz als erster und grösster Exportkunde der Bf 109E erhielt 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 109E ohne Bewaffnung und Funkgeräte ab. Die Schweizer «Emil» waren als einzige Bf 109E 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 109E-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 109E-1	1939	26.06.1942	-	Absturz am Schallenberg im Emmental (BE). Der Pilot kam dabei ums Leben.
J-334	Messerschmitt Bf 109E-1	1939	07.07.1944	-	Absturz im Industriequartier südöstlich des Flugplatzes Kägiswil bei Sarnen (OW). Der Pilot kam dabei ums Leben.



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
<b>J-341 bis J-390</b>	Messerschmitt Bf 109E-1 Messerschmitt Bf 109E-3	1939	1949	50	Ankauf aus Deutschland, 2. Serie
J-355	Messerschmitt Bf 109E	-	-	-	Die J-355 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
J-391	Messerschmitt Bf 109D/E	1944	1948	1	Nachbau aus D-Zelle und E-Motor
<b>J-392 bis J-399</b>	Messerschmitt Bf 109E-3	1945	1948	8	Bau durch Dornier Altenrhein
J-401	D-3802 «Morane»	1944	1956	1	Prototyp
<b>J-402 und J-403</b>	D-3802A «Morane»	1945	1956	2	Vorserie. J-402 Bruchzelle
J-404	D-3802A «Morane»	1947	1956	1	1. Serieflugzeug
J-405	D-3803 «Morane»	1947	1956	1	Prototyp
<b>J-406 bis J-414</b>	D-3802A «Morane»	1947	1956	9	
<b>J-701 bis J-712</b>	Messerschmitt Bf 109G-6	1944	1947	12	Ankauf aus Deutschland
J-713	Messerschmitt Bf 109G-6	1944	1947	1	Interniert, vormals Deutsche Luftwaffe
J-714	Messerschmitt Bf 109G-14	1944	1947	1	Interniert, vormals Deutsche Luftwaffe
J-715	Messerschmitt Bf 109F-4Z	1942	1947	1	Interniert, vormals Deutsche Luftwaffe PC+JY
J-716	Messerschmitt Bf 109F-4	1942	1947	1	Interniert, vormals Deutsche Luftwaffe NW + KU
J-900	North American P-51B Mustang	1944	1945	1	Am 19.07.1944 musste ein Pilot der USAAF mit seinem Mustang mit der Serien-Nr. 42-106 438 infolge Motorüberhitzung auf dem seinerzeitigen Feldstützpunkt Ems eine Notlandung vornehmen. Die P-51B-10-NA wurde am 20.10.1945 der USAAF zurück gegeben. Nach anderen Quellen wurde diese Maschine interniert und dem Ueberwachungsgeschwader (UeG) zugeteilt.
J-901	North American P-51D Mustang	1948	-	-	Anlässlich der AIR14 PAYERNE (30.08.-07.09.2014 - <a href="http://www.air14.ch">www.air14.ch</a> ) flog die «Lucky Lady VII» mit der zivilen Kennung <b>D-FPSI</b> mit Christoph Nöthiger, dem Schweizer Piloten und Besitzer der Maschine, in den damaligen Farben der Schweizer Luftwaffe und der 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 speziell für diese Airshow die gleiche historische Retro-Bemalung erhielt, wie diese Mustang. Die D-FPSI mit der Serial 44-72773 hat Baujahr 1944 und ist in Bremgarten (D), nahe Rust, stationiert. Die «Lucky Lady VII» fliegt sonst in der originalen USAAF-Bemalung des Zweiten Weltkriegs. Weitere Informationen: <a href="http://www.swiss-p51mustang.com">www.swiss-p51mustang.com</a> Die beiden Maschinen J-901 und J-902 erhielten später die Kennung J-2001 und J-2002.
<b>J-901 und J-902</b>	North American P-51D Mustang	-	-	-	→ J-2001 bis J-2130
<b>J-1001 bis J-1004</b>	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 1	1947	1990	4	Ankauf aus England
<b>J-1005</b>	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	1949	1990	75	Ankauf aus England

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
<b>bis J-1079</b>					
<b>J-1080 bis J-1082</b>	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	1959	1990	3	Nachbau aus Ersatzteilen
J-1082	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	Als <b>HB-RVE</b> zivil immatrikuliert. Pegasus Ltd, Sammlung Wildhaber. Später fliegt der Vampire beim Fliegermuseum Altenrhein (FMA). Im September 2011 wird bekannt gegeben, dass sich das FMA aus Kostengründen vom HB-RVE trennt; gleichzeitig auch vom D.H.112 Mk 1R Venom <b>HB-RVA</b> (ex J-1630). Für den Vampire hofft man, in der Schweiz einen Käufer zu finden.
<b>J-1101 bis J-1200</b>	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	1951	1990	100	Lizenzbau
J-1103	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	Dieser Vampire wurde viele Jahre von den «Air Vampires» zivil immatrikuliert als <b>HB-RVH</b> geflogen. Am 05.08.2011 gab es eine Handänderung, die 1951 gebaute Maschine mit der Werk-Nr. 612 wurde mit der gleichen Immatrikulation vom «Verein für Exotic and Antique Flying Machines», Rümlang übernommen. Standort ist der Flugplatz Sion.
J-1111	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	28.08.1951	-	-	Ab 1978 setzte die Luftwaffe die J-1111 als Zielflugzeug für die Fliegerabwehr ein. Für diese Einsätze erhielt sie wie sechzehn weitere Maschinen eine orange-schwarze Bemalung. Dieser Anstrich trug den Flugzeugen den Namen «Biene Maja» ein. Seit 25. Oktober 2008 ziert dieser Vampire in Staad (SG) den Staader Verkehrskreisel bei der Hundertwasser-Markhalle. Die Maschine war während 17 Jahren eingelagert und wurde im Jahr 2008 von Spezialisten des Fliegermuseum Altenrhein zusammengebaut. Heute schwebt sie knapp über den Bäumen im Hundertwasser-Kreisel. <a href="http://www.fliegermuseum.ch/">http://www.fliegermuseum.ch/</a>
J-1126	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	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 Vämpi vom Ständer zu nehmen. Am nächsten Tag (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. <a href="http://www.airforcecenter.ch/">http://www.airforcecenter.ch/</a>
J-1135	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	Dieser Vampire steht heute (2012) zusammen mit einer Mirage IIIS (J-2303), 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), wo er auch seine fünf Panzer lagert und ein kleines Militärmuseum mit weiteren Fahrzeugen führt.
J-1139	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Hoheitszeichen der libanesischen Luftwaffe (Quelle: AeroRevue 6/2011). Nach <a href="http://www.abpic.co.uk">www.abpic.co.uk</a> sei diese FB52 mit der libanesischen Kennung L158 allerdings die ex 255 der Luftwaffe Südafrikas. Und nach Hans Prisi (2008) 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 des Irak ausgestellt.
J-1142	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	Die J-1142 wurde 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). <a href="http://www.meacmtl.com">www.meacmtl.com</a>
J-1153	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	Die J-1153 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
J-1156	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	19.05.1952		-	Steht heute (2012) vor dem Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) auf einem Sockel, siehe <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a>
J-1157	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	Ist heute (2012) im Musée de l'Aviation Militaire Suisse «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) ausgestellt, siehe <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a>
J-1159	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	Als F-AZHJ zivil immatrikuliert und in Chambéry Aix-les-Bains (F) stationiert (Stand 2008).
J-1178	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	-	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	-	-	-	Dieser Vampire ist heute (2013) im Militärmuseum Full (AG) in einer Halle ausgestellt. <a href="http://www.militaer-museum.ch">www.militaer-museum.ch</a>
J-1195	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	-	-	03.04.1991	Der J-1195 mit der Werknummer 704 absolvierte seinen letzten Flug am 03.04.1991. Der Pilot F. Fruttschi überflog den Vampire von Sion nach Bern-Belp. Ab 05.04.1991 wurde er statisch ausgestellt. Im Herbst 2014 «landete» der D.H.100 im solothurnischen Laupersdorf. Die wertvolle Fracht kam als Aussenlast eines Super Pumas der Luftwaffe von Pieterlen (BE). Dort stand der Jet über 20 Jahre lang. Martin Jaggi, Geschäftsführer des Energy Parks, konnte den Vampire vom vormaligen Besitzer Robert Seckler erwerben, um ihn 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 Event-Museum Energy Park übergeben.
J-1197	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	1952	-	-	Nach der Endmontage in Emmen erfolgte der Erstflug am 08.10.1952. Am 18.03.1991 wurde der Vampire nach 1654 Flugstunden ausgemustert. Sie ist heute (2010) als <b>HB-RVN</b> zivil immatrikuliert. 2005 übernahm Eric Chardonnens aus Lutry diese Maschine. Sie ist in Altenrhein stationiert.
J-1198	De Havilland D.H.100 Vampire Mk 6	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

Schweizer Luftwaffe  
 Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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 Museumsstück zum Kauf angeboten.
J-1301	De Havilland D.H.113 NF Mk 10	1958	1961	1	Nachtjäger. Spezialflugzeug für die KTA und für das F+W zur Erprobung der laufenden Anlagen und Geräte. Diese Maschine war als erstes Militärflugzeug der Schweiz mit einem Radargerät ausgerüstet. Am 18.08.1958 wurde die J-1301 der Flugwaffe übergeben. Am 31.12.1961 wurde sie ausgemustert und in Emmen im Rahmen einer Feuerwehrrübung verbrannt. In anderen Publikationen ist für diese Maschine die Kennung U-1301 aufgeführt, aber auf einem Foto sieht man eine J-1301 mit spezieller Wespen-Bemalung. Die Kennung J-1301 wurde ihr offenbar später zugeteilt.
<b>J-1501 bis J-1625</b>	De Havilland D.H.112 Mk 1 Venom (F.B.50)	1954	1984	125	Im Mai 1981 wurden 23 Pilatus P-2 erfolgreich versteigert. Das 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	25.01.1954	01.05.1982	-	Nach Beschussversuchen durch Schweizer Flab stellte eine Reparaturmannschaft im Januar 1983 diese ab 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-1545	De Havilland D.H.112 Mk 1 Venom	-	-	-	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 Departement Côte d'Or im Burgund.
J-1550	De Havilland D.H.112 Mk 1 Venom	-	-	-	Wurde nach der Ausserdienststellung zur Classic Air nach Frankfurt überflogen.
<b>J-1626 bis J-1649</b>	De Havilland D.H.112 Mk 1R Venom	1956	1984	24	Aufklärer, ab 1969 auf 8 Einheiten reduziert.
J-1616	De Havilland D.H.112 Mk 1R Venom	-	-	-	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-1630	De Havilland D.H.112 Mk 1R Venom	-	-	-	Dieser Venom mit Baujahr 1956 und der Werk-Nr. 840 war lange Zeit als <b>HB-RVA</b> zivil immatrikuliert. Standort war das Fliegermuseum Altenrhein (FMA). Nach dem Ausscheiden der Venoms aus der Luftwaffe im Jahr 1983 flog der J-1630 am 17.07.1984 von Buochs nach Altenrhein. Es dauerte vier Jahre, bis alle Hürden genommen und die zivile Eintragung am 14.06.1988 vorgenommen werden konnte. Acht Tage später hob dieser allererste in der Schweiz zivil immatrikulierte ehemalige Militärjet von der Piste in St. Gallen-Altenrhein ab. Der Start der Venom HB-

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					RVA bedeutete gleichzeitig der Anfang der zivilen Fliegerei mit Militärjets. Im September 2011 wird bekannt gegeben, dass sich das FMA aus Kostengründen vom HB-RVA trennt; gleichzeitig auch vom D.H.100 Mk 6 Vampire <b>HB-RVE</b> (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.
J-1639	De Havilland D.H.112 Mk 1R Venom	-	-	-	Abgabe an die Truppe am 17.05.1956. Ausserbetriebsetzung 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 nach Dussnang transportiert. 1987 wurde sie an einen unbekanntem Ort transportiert. 1997 übernahm Walter Weber-Kuert, Bützbergstrasse 107, 4900 Langenthal (BE) diese Venom – arg verwittert und in Einzelteile zerlegt – von dem Besitzer aus der Ostschweiz. Nach einer zweijährigen Restaurierung wurde die J-1639 am 10.12.1999 beim Dreilindenkreisel 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	-	-	-	Dieser Venom ist heute (2013) im Militär Museum Wildegg (AG) ausgestellt. <a href="http://www.militaermuseumwildegg.ch">www.militaermuseumwildegg.ch</a>
J-1650	De Havilland D.H.112 Mk 1 Venom	1956	-	1	
<b>J-1701 bis J-1800</b>	De Havilland D.H.112 Mk 4 Venom (F.B.50)	1956	1984	100	Lizenzbau, 2. Serie.
J-1704	De Havilland D.H.112 Mk 4 Venom	-	-	-	Steht heute (2012) hervorragend restauriert im Royal Air Force Museum in Cosford (GB). <a href="http://www.rafmuseum.org.uk/cosford">www.rafmuseum.org.uk/cosford</a>
J-1706	De Havilland D.H.112 Mk 4 Venom	-	-	-	Am 21.08.1964 südwestlich von Röthenbach (BE) im Emmental abgestürzt. 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. <a href="http://www.flieger-hanspeter.ch">www.flieger-hanspeter.ch</a>
J-1733	De Havilland D.H.112 Mk 4 Venom	-	-	-	Diese Maschine ist im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof <a href="http://www.luftfahrtmuseum.at">www.luftfahrtmuseum.at</a> ausgestellt.
J-1753	De Havilland D.H.112 Mk 4 Venom	-	-	-	Die J-1753 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
J-1790	De Havilland D.H.112 Mk 4 Venom	-	-	-	Im Magazin SkyNews.ch, Ausgabe vom Dezember 2008 steht: «Aus England erreicht uns die 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».
<b>J-2001 bis J-2130</b>	North American P-51D Mustang	1948	1957	130	Ankauf aus Kriegsbeständen. 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 Plätzen Oberpfaffenhofen und Nürnberg-Fürth solches amerikanisches Material besichtigt. Ende Januar 1948 erfolgte

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<p>der Vertragsabschluss für 100 Flugzeuge. Preis pro Einheit 4000 US-Dollar. Schon am 2. Februar 1948 landeten die ersten 25 Flugzeuge in Dübendorf, und im August wurde die Übernahmeaktion beendet. Leider gab es bei der USAF nicht genügend Ersatzteile, um die P-51D längere Zeit betreiben zu können, so dass uns 30 weitere Flugzeuge zur Ersatzteilgewinnung zugesprochen wurden. Die 130 Flugzeuge setzten sich wie folgt zusammen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 112 Interceptoren (Abfangjäger) und Erdkämpfer;</li> <li>• 15 bewaffnete Fotoaufklärer;</li> <li>• 3 Zweisitzer, ohne Doppelsteuer.</li> </ul> <p>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.</p> <p>Von diesen USAAF-Mustang waren:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• 79 P-51D-20-NA: Standard Inglewood-built fighters.</li> <li>• 31 P-51D-25-NA: Standard Dallas-built fighters.</li> </ul>
J-2001	North American P-51D Mustang (P-51D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-72 481</li> <li>• Converted aircraft: load carrier, capable of carrying 2 underwing load containers, parachutable.</li> </ul>
J-2041	North American P-51D Mustang (P-51D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-72 261</li> <li>• Converted aircraft: AA night target aircraft, equipped with fluorescent tube illumination and fluorescent painting.</li> </ul>
J-2050	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-63 602</li> <li>• Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2065	North American P-51K Mustang (P-51K-5-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-11 633</li> <li>• Two-seat radio relay aircraft, field conversion USAAF, equipped with VHF and UHF radio sets.</li> </ul>
J-2080	North American P-51D Mustang (P-51D-25-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-72 981</li> <li>• Converted aircraft: AA night target aircraft, equipped with fluorescent tube illumination and fluorescent painting.</li> </ul>
J-2085	North American P-51D Mustang (P-51D-10-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-14 367</li> <li>• Two-seat radio relay aircraft, field conversion USAAF, equipped with VHF and UHF radio sets.</li> </ul>
J-2088	North American P-51K Mustang (F-6K-10-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-12 232</li> <li>• Equipped with one camera Fairchild F-24.</li> </ul>
J-2090	North American P-51K Mustang (F-6K-15-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-12 826</li> <li>• Equipped with one camera Fairchild F-24.</li> </ul>
J-2091	North American P-51K Mustang (F-6K-15-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-12 814</li> <li>• Equipped with one camera Fairchild F-24.</li> </ul>
J-2092	North American P-51K Mustang (F-6K-15-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-12 811</li> <li>• Equipped with one camera Fairchild F-24.</li> </ul>
J-2093	North American P-51D Mustang (F-6D-10-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-14 699</li> <li>• Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2097	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-63 641</li> <li>• Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2098	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-63 692</li> <li>• Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2102	North American P-51D Mustang	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>• USAAF serial 44-72 725</li> </ul>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	(F-6D-25-NA)				<ul style="list-style-type: none"> <li>Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2105	North American P-51D Mustang ((T)P-51D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-72 325</li> <li>Two-seater, field conversion USAAF. Used as courier aircraft.</li> </ul>
J-2106	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-63 242</li> <li>Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2107	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-63 619</li> <li>Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2108	North American P-51D Mustang (F-6D-20-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-63 560</li> <li>Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2113	North American P-51D Mustang	-	-	-	Diese P-51D wurde nach der Ausserdienstsetzung dem Verkehrshaus der Schweiz in Luzern abgegeben. Heute (2013) steht sie aber im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
J-2114	North American P-51D Mustang (F-6D-5-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-13 644</li> <li>Field conversions USAAF; equipped with one camera Fairchild K-24.</li> </ul>
J-2115	North American P-51D Mustang ((T)P-51D-5-NA)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-13 316</li> <li>Two-seater, field conversion USAAF; equipped with SCR-695-A and AN-APS-13.</li> </ul>
J-2127	North American P-51K Mustang (F-6K-10-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-12 523</li> <li>Equipped with one camera Fairchild F-24.</li> </ul>
J-2128	North American P-51K Mustang (F-6K-10-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-12 525</li> <li>Equipped with one camera Fairchild F-24.</li> </ul>
J-2129	North American P-51K Mustang (P-51K-10-NT)	-	-	-	<ul style="list-style-type: none"> <li>USAAF serial 44-12 226</li> <li>Standard Dallas-built fighter</li> </ul>
J-2001	Dassault Mirage IIIBS	1964	2003	-	Doppelsitzer. Ursprünglich U-2001 (weitere Infos siehe dort). Dieses als erste Schweizer Mirage gelieferte Flugzeug wurde 1990 im EIDG. FLUGZEUGWERK EMMEN (F+W) einer weitgehenden Modernisierung unterzogen und unter anderem mit Canards, Nasenstrakes und einer neuen Cockpithaube ausgerüstet. Da der Doppelsitzer danach mit AIM-9 Sidewinder-Lenk Waffen bestückt werden konnte, erhielt er auch die neue Nummer J-2001. Im April 1993 hatte diese Maschine in Buochs einen Wilhelm Tell auf dem Seitenleitwerk aufgemalt. Die J-2001 wurde im 2004 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). <a href="http://www.meacmtl.com">www.meacmtl.com</a>
J-2003	Dassault Mirage IIIBS	1969	2003	-	Doppelsitzer. Ursprünglich U-2003 (weitere Infos siehe dort). Gelangte Ende 1969 als Ersatz für eine verunfallte Mirage IIIBS zur Truppe.
J-2004	Dassault Mirage IIIBS	1972	2003	-	Doppelsitzer. Ursprünglich U-2004 (weitere Infos siehe dort). Im Frühjahr 1972 an die Truppe ausgeliefert. Die Maschine wurde aus vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut. Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 32'200 an Jean Pierre Parizon verkauft. Neuer Standort: Air Memorial Museum (F).
<b>J-2011 und J-2012</b>	Dassault Mirage IIIDS	1983	2003	2	Doppelsitzer
J-2011	Dassault Mirage IIIDS	1983	2003	-	Doppelsitzer. Diese Maschine steht im



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<p>Flieger Flab Museum im Air Force Center in Dübendorf (ZH) und wurde in aufwändiger Arbeit von Spezialisten so zum Simulator umgebaut, dass seit Sommer 2010 auch Laien die Mirage fliegen können. Unter fachkundiger Leitung ehemaliger Miragepiloten wird ein kompletter Einsatz mit Briefing, Flug und Debriefing durchgeführt. <a href="http://www.airforcecenter.ch">http://www.airforcecenter.ch/</a></p>
J-2012	Dassault Mirage IIIDS	1983	2003	-	<p>Doppelsitzer. Das Flugzeug wurde am 18.05.1983 als letzte Mirage von der Schweizer Luftwaffe übernommen. Gebaut worden war die Maschine in Melun-Villaroche, wobei wichtige Teile wie Triebwerk, Hauptholm, Schleudersitz usw. aus Reservebeständen der Schweiz angeliefert wurden. 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 gibt die Association de soutien du Musée Clin d'Ailes ESPACE PASSION bekannt, dass diese Maschine die zivile Immatrikulation <b>HB-RDF</b> 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 ab 16.09.2008 ist es schliesslich soweit: In der Schweiz sind als Weltpremiere erstmals Flüge mit einem zivil registrierten Luftfahrzeug möglich, das doppelte Überschallgeschwindigkeit (Mach 2) erreichen kann. Passagierflüge dürfen jedoch nur mit Unterschallgeschwindigkeit durchgeführt werden.</p>
J-2201	Dassault Mirage IIIC	1962	1978	1	<p>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. 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 für Rüstungsdienste (GRD, heute armasuisse) und dem Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W Emmen, heute RUAG Aerospace) 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 IIS gefragt. Auch nach ihrer Reaktivierung 1973 gelangte sie nie in den Truppendienst, sondern wurde weiterhin von der GRD betrieben. Für Testflüge, bei denen Vermessungskameras Bildserien aufnehmen, ist es üblich, dass am</p>



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					<p>Testflugzeug auffällige Markierungen als Referenzpunkte angebracht werden. Auf der Unterseite der J-2201 wurde deshalb eine grosse Sonnenblume aufgemalt und die gesamte Oberfläche versehen. So wurde die Maschine als «Blüemli» bekannt. 1978 wurde sie ausser Betrieb gestellt. Wieder im Metallic-Kleid, wurde sie dann im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH) ausgestellt. Doch nicht für immer. Am 26.02.2007 wurde die J-2201 von einem Helikopter vom Typ Kamow Ka-32 «Helix-C» nach 8344 Bäretswil (CH/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. <a href="http://www.fahrzeug-museum.ch">www.fahrzeug-museum.ch</a></p>
<p><b>J-2301 bis J-2336</b></p>	<p>Dassault Mirage IIIS</p>	<p>1966 <small>KTA 1964</small></p>	<p>1999</p>	<p>36</p>	<p>Lizenzbau im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (F+W Emmen, später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aviation). Mirage heisst auf Deutsch Trugbild, Täuschung, Fata Morgana, Luftspiegelung. Am 22.10.1999 erfolgte die offizielle Verabschiedung der Mirage IIIS aus dem aktiven Fluggdienst in der Luftwaffe.</p>
<p>J-2301</p>	<p>Dassault Mirage IIIS</p>	<p>28.02.1964 an KTA</p>	<p>1999</p>	<p>-</p>	<p>Original Général Aéronautique Marcel Dassault (GAMD), Zusammenbau aus französischen Bestandteilen. Steht heute (2012) im Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD), siehe <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a></p>
<p>J-2302</p>	<p>Dassault Mirage IIIS</p>	<p>01.06.1964 an KTA</p>	<p>06.05.1996</p>	<p>-</p>	<p>Ein Original des Herstellers Général Aéronautique Marcel Dassault (GAMD), Zusammenbau aus französischen Bestandteilen. Während den Schiessversuchen mit dem Flugkörper «Falcon» in den USA erhielt diese Mirage auf der Mitte des Rumpfes einen Kreis mit schwarz-weißen Feldern. Sie wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 23'600 an Urs Studer, CH-5732 Zetzwil (AG) verkauft. Als ehemaliges Testflugzeug der RUAG Aerospace (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. Homepage der Studer Schleiftechnik: <a href="http://www.studer-schleiftechnik.ch/">http://www.studer-schleiftechnik.ch/</a></p>
<p>J-2303</p>	<p>Dassault Mirage IIIS</p>	<p>18.07.1968</p>	<p>02.12.1999</p>	<p>-</p>	<p>Werknummer 993. Diese Maschine diente zur Abklärung der Erfordernisse der schweizerischen Lizenzfabrikation. Die Hauptbaugruppen wurden aus Frankreich bezogen und in der Schweiz in das erste Flugzeug der Serie montiert. Diese Mirage steht heute (2013) zusammen mit einem Vampire Mk 6 (J-1135), einem Hunter F Mk 58 (J-4041) und einer Alouette III (V-259) bei Samuel «Sämi» Heuer in einer Halle in seinem ehemaligen Kieswerk Petinesca in Studen (BE), wo er auch seine fünf Panzer lagert und sogar damit herumfährt und ein kleines Militärmuseum mit weiteren Fahrzeugen führt. Sämi Heuer kaufte diese Mirage</p>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					IIS J-2303 am 26.11.2004 für seine Privatsammlung. Dort hängt auch ein vom GRD-Testpiloten Jean Brunner († 2012) unterschriebenes Foto von ihm und genau dieser Mirage mit einem Hinweis auf den «Maidenflight» (Jungferflug) vom 14.12.1964 auf dem Militärluftplatz Emmen (LU), der ohne wesentliche Probleme erfolgte.
J-2304	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	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. 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. <a href="http://www.meacmtl.com">www.meacmtl.com</a>
J-2309	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Diese Maschine ist im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof <a href="http://www.luftfahrtmuseum.at">www.luftfahrtmuseum.at</a> ausgestellt.
J-2311	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Diese Maschine erhielt am Ende ihrer Laufbahn einen goldfarbenen Anstrich
J-2313	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Diese Mirage ist auf dem Militärluftplatz Buochs (NW) bei der Halle 2 als Gate-Guard auf Stützpfeilern ausgestellt. Sie ist mit original Lenkwaffen (Sidewinder und HM-55S Falcon) ausgerüstet. In der Nacht auf den 06.01.2012 konnten Haltebolzen eines Stützpfeilers bei heftigen Winterstürmen einer Böe nicht mehr standhalten. Die 4,1 Tonnen schwere Mirage J-2313 kippte auf die Seite und wurde beschädigt. Sie soll aber wieder repariert werden.
J-2314	Dassault Mirage IIIS	1967	-	-	Diese Mirage hatte seit dem 07.12.2002 ihren festen Platz auf einem Sockel neben dem «Aérobistro» des Genfer Aeroclubs 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 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 gibt, sollen sie veräußert werden. Der Erlös soll dem Museum «Clin d'Ailes» in Payerne zukommen. Im Mai 2013 wird bekannt, dass das Restaurant «Runway 34» in Glattbrugg (ZH) dem Flughafen Genf diese Mirage abgekauft hat und plant, sie nach einer Restauration im Aussenbereich des Restaurants in unmittelbarer Flughafennähe aufzustellen. Am 18.05.2013 begannen Spezialisten vom Mirage Verein Buochs mit der Demontage für den Lastwagentransport nach Glattbrugg, der am 21.05.2013 startete. Dort wurde sie restauriert und wieder zusammengebaut. Sie erhielt bis Ende Juni 2013 wieder den Originallook ohne

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Tarnanstrich, den sie bei ihrer Indienststellung 1967 trug. Seit anfangs Juli 2013 steht sie jetzt an ihrem neuen Platz.
J-2316	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Diese Mirage wurde 1974 aus Anlass ihres 60-jährigen Bestehens im Verkehrshaus ausgestellt. Die Maschine wurde mit einem Traktor via Loppertunnel komplett auf der Strasse nach Luzern gezogen.
J-2322	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Anlässlich von einem «Tag der offenen Tür» für die Eltern der Rekruten erhielt diese Mirage im April 1987 in Payerne ein attraktives Haifischgebiss auf den Bug gemalt.
J-2323	Dassault Mirage IIIS	-	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	13.10.1967	15.12.1999	-	Diese Mirage steht heute (2012) 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	-	-	-	Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 55'200 nach Frankreich verkauft. Neuer Standort: Frankreich (Dassault?)
J-2326	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	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-2329	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Im November 1997 trug diese Mirage in Buochs auf der ganzen Rumpflänge einen attraktiv aufgemalten Drachen, dem Emblem der Fliegerstaffel 16.
J-2331	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Diese Maschine erreichte nach der Ausmusterung das Fliegermuseum Altenrhein auf abenteuerlichen Pfaden – und in Einzelteilen. Am 13. Mai 2002 begann der Wiederaufbau des Flugzeugs zu einem Prunkstück des FMA. <a href="http://www.fliegermuseum.ch">www.fliegermuseum.ch</a>
J-2333	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Im Oktober 1989 trug 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 verkauft
J-2334	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Steht heute (2008) auf dem Militärflugplatz Payerne (VD) beim Eingang zur Air Base auf einem Sockel.
J-2335	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	Die J-2335 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
J-2336	Dassault Mirage IIIS	-	-	-	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.
<b>J-3001 bis J-3004</b>	FFA P-16	1955		-	Prototypen. Diese Kennungen wurden später auch für die Northrop F-5E Tiger II vergeben. Der KTA-Testpilot Hans Häfliger absolvierte am 28.04.1955 mit dem Prototyp des schweizerischen

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<p>Düsenerdkampfflugzeuges P-16 den erfolgreichen Erstflug. Am 31.08.1955 stürzt dieser erste Prototyp wegen Schwierigkeiten mit der Treibstoffzufuhr beim 22. Versuchsflug in den Bodensee. Der Pilot Hans Häfliger kann sich mit dem Schleudersitz retten. Am 15.08.1956 durchbrach Hans Häfliger in 14'000 m Höhe über Dübendorf im leichten Stechflug erstmals mit einem Flugzeug schweizerischer Konstruktion, dem zweiten Prototypen P-16-02 die Schallmauer. Am 25.03.1958 stürzt ein P-16 der Vorserie in den Bodensee ab. Der Testpilot Jean Brunner kann sich ebenfalls mit dem Schleudersitz retten. Weil damit auch der zweite P-16 wegen einer technischen Bagatelle ebenfalls ins «Schwäbische Meer» stürzte, war dies für den EMD-Chef Bundesrat Chaudet Anlass genug, den Auftrag für die Beschaffung der P-16 zu sistieren und schliesslich zu annullieren. Dieser Absturz wurde auch durch Parlamentsbeschluss zum Anlass genommen, die geplante Serie von 100 Flugzeugen in Altenrhein definitiv nicht in Auftrag zu geben. Für die beiden letzten flugtüchtigen P-16 wurden am 16.04.1959 die zivilen Kennzeichen <b>HB-VAC</b> (J-3004) und <b>HB-VAD</b> eingetragen, mit denen sie dank einem Vertrag mit der Eidgenossenschaft im Flug erprobt werden konnten. Sie erhielten dann zusätzlich ein X- für «Experimental» vor diese Kennungen. Zahlreiche Bauteile wie beispielsweise der Flügel werden bei der anfänglich in Altenrhein bei der neugegründeten Firma SWISS-AMERICAN AIRCRAFT CORPORATION unter der Bezeichnung SAAC-23 entwickelten Learjet 23 (Erstflug am 07.10.1963) weiter verwendet. Hans Bardill führte am 26.06.1960 in Friedrichshafen (D) den P-16 mit der Immatrikulation X-HB-VAD vor. 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 gelangt diese P-16 in das MUSEUM DER SCHWEIZERISCHEN FLIEGERTRUPPEN in Dübendorf.</p>
J-3001	FFA P-16	28.04.1955	31.08.1955	-	Erstflug am 28.04.1955. Dieser P-16 kam bei einer Landung über die Piste hinaus und wurde beschädigt. Sie wurde repariert. Am 31.08.1955 stürzte die J-3001 in den Bodensee ab.
J-3002	FFA P-16	-	-	-	Erstflug am 16.06.1956. Sie erreichte im Stechflug Überschall, Truppenversuche ab Dübendorf und Sion. Das Flugzeug wurde nach den Versuchen verschrottet.
J-3003	FFA P-16	-	-	-	Erstes Flugzeug mit dem stärkeren Triebwerk. Stürzte als zweite P-16 in den Bodensee ab. Kurze Zeit später wurde die Bestellung von 100 Stück storniert.
J-3004	FFA P-16	-	-	-	Am 02.09.1957 als J-3004 fertiggestellt. Dieser vierte Prototyp des P-16 trug für die ersten Rollversuche die militärische Kennung J-3004. Vor dem Erstflug erhielt er einen Tarnanstrich und am 16.04.1959 das zivile Kennzeichen <b>HB-VAC</b> und offenbar erst später, am 29.6.1959, die mit einem X ergänzte Immatrikulation <b>X-HB-VAC</b> . In 55 Flügen wurden vor allem der Matra-Raketenautomat, die Kanonen und Aussenlast-Konfigurationen getestet. Im Mai 1979 wurde diese P-16 nach Dübendorf überführt im Juni 1980

Schweizer Luftwaffe  
 Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
J-3005	FFA P-16	24.03.1960	-	-	verschrottet. Für diese P-16 war die Kennung J-3005 eingeplant, weil aber die Beschaffung bereits vor dem Erstflug vom 24.03.1960 storniert worden war, erhielt sie die zivile Immatriculation <b>X-HB-VAD</b> . Im Mai 1979 wurde sie nach Dübendorf überführt und im August 1980 an Flieger Flab Museum übergeben.
J-3006	FFA P-16	-	-	-	In einem mit Schreibmaschine geschriebenen Dokument steht das «...die beiden Vorserien Flugzeuge 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.» Dies würde bedeuten, dass bei der Stornierung der Bestellung durch den Bund bereits einige Bauteile für einen sechsten P-16 mit der geplanten Kennung J-3006 vorhanden waren.
<b>J-3001 bis J-3066</b>	Northrop F-5E Tiger II	1978	-	66	<p>Nach eingehender Erprobung konnte der Bundesrat dem Parlament 1975 eine Botschaft für die Beschaffung von 72 Flugzeugen (66 F-5E, 6 F-5F) unterbreiten. Die Endmontage der Flugzeuge wird im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aerospace) vorgenommen. Im Oktober 1978 konnte das erste Einsitzerflugzeug der Truppe übergeben werden.</p> <p>Das amerikanische Department of the Navy kaufte am 10.08.2002 32 gebrauchte F-5E Tiger II in der Schweiz ein, die alle bis Juni 2008 als F-5N vor allem bei den Aggressor-Staffeln der US Navy in Dienst gestellt werden sollten. Die demontierten Maschinen werden von C-130T Hercules Transportern der Navy Reserve paarweise in Emmen abgeholt und zum Northrop-Grumman-Werk in St. Augustine, Florida gebracht. Der letzte dieser Abholflge findet am 26.10.2007 statt. Bei Northrop-Grumman findet 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, 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.</p> <p>Später wurden von den USA 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 sollen bei der Navy bis 2015 weiter fliegen.</p> <p>Am 09.07.2004 übergab Bundesrat Samuel Schmid in Graz die ersten vier</p>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<p>gebrauchten F-5E Tiger II an die österreichische Luftwaffe. Österreich mietet insgesamt 12 F-5E für vier Jahre, um die Luftraumüberwachung bis zum Eintreffen der bestellten Eurofighter-Flotte zu überbrücken. Mit der offiziellen Beendigung der Luftraumüberwachung am 30.06.2008 endete der Einsatz der schweizerischen F-5E in Österreich.</p> <p>Insgesamt 9 F-5E gehen bis heute (2011) bei Flugunfällen verloren.</p> <p>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.</p>
J-3001	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3002	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3003	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Dieser Tiger hat in der Schweiz im 2001 von der Marketingagentur Hostetter ein «Tigerfell» und den Namen «Sinacat» erhalten. Er diente so als Botschafter der vier Armeesportanlässe.
J-3004	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 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.
J-3005	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen.
J-3006	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3007	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3008	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	<p>Diese Maschine mit der Nummer SP0032 / 76-1533 wurde an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.</p> <p>Seit dem 30.04.2015 «bewacht» ein Tiger mit der fiktiven 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 <b>J-3099</b>, der während einigen Jahren für Tests als sogenannte Bruchzelle diente, und dem Flügel eines ausgemusterten Doppelsitzers F-5F zusammen gebaut.</p>
J-3009	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3010	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet
J-3011	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet
J-3012	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet
J-3013	Northrop F-5E Tiger II	-	21.05.1981	-	Absturz am 21.05.1981 im Gelände nach einem Zusammenstoss mit der Mirage IIIS J-2323, die im Dorf Zweisimmen (BE) ebenfalls abstürzte. Die beiden Piloten haben sich mit dem Schleudersitz abgeschossen und überlebten. Die Kennung J-3013 kam aber 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. <a href="http://www.airforcecenter.ch/">http://www.airforcecenter.ch/</a>
J-3014	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 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.
J-3016	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3017	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1987.
J-3018	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1981.
J-3019	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3020	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3021	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3022	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Kommt neu als 7601547 «06» im Aggressoren-Anstrich beim USMC zum Einsatz.
J-3023	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2004 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3024	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3025	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 als letzte

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Maschine abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3026	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 als erste Maschine abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Kommt neu als 7601551 «06» im Aggressoren-Anstrich bei der USN zum Einsatz.
J-3027	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3028	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1996.
J-3029	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3030	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen.
J-3031	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3032	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3033	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen.
J-3034	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3035	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3036	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Als erste F-5E wurde die J-3036 nach dem Rückbau am 26.11.2008 in Payerne unserer Luftwaffe wieder zurück gegeben.
J-3037	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3038	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Heute (2014) trägt dieser Tiger auf dem ganzen Seitenleitwerk gross das Abzeichen der Fliegerstaffel 19.
J-3039	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3040	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Kommt neu als 7601565 «22» im Aggressoren-Anstrich bei der USN zum Einsatz.
J-3041	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen.
J-3042	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1987.
J-3043	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3045	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3046	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3047	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3048	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1984.
J-3049	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3050	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3051	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3052	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen.
J-3053	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3054	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3055	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2007 als vorletzte Maschine abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3056	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen. Dieser Tiger 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.
J-3057	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen.
J-3058	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3059	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1982.
J-3060	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Dieser Tiger fliegt 2010 bei der Aggressorstaffel VFC-111 «Sundowners» in Key West, Florida.
J-3061	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2005 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3064	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2002 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2003 als zweite Maschine abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet. Kommt neu als 761589 «07» im Aggressoren-Anstrich beim USMC zum Einsatz.
J-3065	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	2004-2008 an die österreichischen Luftstreitkräfte ausgeliehen.
J-3066	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	An das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
<b>J-3067 bis J-3098</b>	Northrop F-5E Tiger II	1983	-	32	Mit dem Rüstungsprogramm 1981 wurden weitere 38 Einheiten (32 F-5E, 6 F-5F) bestellt. Die erste Maschine wurde am 17. Februar 1983 abgeliefert, so dass danach insgesamt 110 Tiger II zur Verfügung standen.
J-3071	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1987
J-3075	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Als einzige Maschine aus dem Rüstungsprogramm 1981 an das amerikanische Department of the Navy verkauft, 2006 abgeliefert und danach von Northrop-Grumman modifiziert und mit F-5N Tiger II bezeichnet.
J-3078	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Absturz 1994.
J-3080 bis J-3091	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Spezialanstrich der Patrouille Suisse <a href="http://www.patrouille-suisse.ch">www.patrouille-suisse.ch</a>
J-3086	Northrop F-5E Tiger II	-	09.06.2016	-	Am 9. Juni 2016 kam es während eines Trainingsfluges der Patrouille Suisse für eine Flugshow 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.
J-3088	Northrop F-5E Tiger II	-	09.06.2016	-	Am 9. Juni 2016 kam es während eines Trainingsfluges der Patrouille Suisse für eine Flugshow 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. Die J-3088 wurde repariert und wieder eingesetzt.
J-3096	Northrop F-5E Tiger II	-	2000	-	Dieser Tiger ist am 10. Oktober 2000 in Meringen 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 Kriegsreparaturen, kurz K-rep (oder ABDR, Aircraft Battle Damage Repair) und für Besucherbesichtigungen diente. Im gleichen K-rep-Zentrum diente auch die Alouette III mit der Immatrikulation V-222 dem gleichen 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 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. 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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Vereins der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe (VFL) am 14. April 2012. <a href="http://www.airforcecenter.ch">www.airforcecenter.ch</a>
J-3098	Northrop F-5E Tiger 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. Als letzte gelieferter F-5E von 32 Maschinen erhielt sie traditionellerweise eine Nose art, eine auf einem Besen reitende Hexe, darüber der Text «PEACE ALPS II». <a href="http://www.airforcecenter.ch">www.airforcecenter.ch</a>
J-3099	Northrop F-5E Tiger II	-	-	-	Dieser Tiger diente während einigen Jahren für Tests als sogenannte Bruchzelle. Seit dem 30.04.2015 «bewacht» er mit der fiktiven Kennung <b>J-3008</b> als «Gate Guard» den Eingang des Militärflugplatzes Meiringen. Der richtige J-3008 fliegt heute (2015) in den USA bei der Navy als Aggressor. Der «Gate Guard» wurde in einem fünf Jahre dauernden Projekt aus dem Rumpf des Tiger-Einsitzers J-3099 und dem Flügel eines ausgemusterten Doppelsitzers F-5F zusammen gebaut.
<b>J-3201 bis J-3206</b>	Northrop F-5F Tiger II	1978	-	6	Ende 1978 wurden die ersten Doppelsitzer F-5F an die Truppe abgeliefert. Die 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
J-3202	Northrop F-5F Tiger II	13.12.1978	01.04.2016	-	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.
<b>J-3207 bis J-3212</b>	Northrop F-5F Tiger II	1983	-	6	Mit dem Rüstungsprogramm 1981 werden weitere 38 Einheiten (32 F-5E, 6 F-5F) bestellt. Die erste Maschine wird am 17. Februar 1983 abgeliefert, so dass danach insgesamt 110 Tiger II zur Verfügung stehen
<b>J-4001 bis J-4100</b>	Hawker Hunter F Mk 58 (P.1099)	03.04.1958	1994	100	1. Serie, gekauft 1958 in England. Die originale britische Bezeichnung von diesem Hunter lautet Mk.6, bei uns heissen sie F Mk 58. Die Hawker Siddeley Aircraft Corporation Ltd. entstand 1935 durch die Vereinigung mehrerer britischer Firmen. Die vereinigten Unternehmen setzten aber die Vermarktung ihrer eigenen Flugzeugmodelle unter jeweils eigenem Namen fort. Ab 1963 erhielten dann alle Firmenprodukte die neue Bezeichnung «Hawker Siddeley» oder «HS». Ein Tipp: Bei BUCHair (siehe <a href="http://www.buchairmet.com/">http://www.buchairmet.com/</a> ) kann man zwei verschiedene Modelle des F Mk 58A aus Metall im Massstab 1:72 von Corgi Toys kaufen: die J-4068 der Staffel 20 aus Mollis in Standardbemalung der Luftwaffe und die J-4025 der Patrouille Suisse mit rot/weisser Unterseite.
J-4001	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Die J-4001 gehört heute (2013) zu den

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
J-4003	Hawker Hunter F Mk 58	24.04.1958	-	-	Einer der neun Hunter, die am 24.04.1988 in einer perfekten Formation zum 30-Jahre-Jubiläum den Militärflugplatz Dübendorf überflogen und anschliessend dort landeten. Jede Maschine trug auf dem Vorderrumpf ein anderes Staffelfabzeichen. Die J-4003 diente nach der Landung zur Dekoration für ein Erinnerungsfoto mit den Piloten, die sich vor dieser Maschine positionierten.
J-4005	Hawker Hunter F Mk 58	1958	25.10.1960	-	Wm André Ruchat (1936-1960) stürzte am 25.10.1960 nach einer Schiessübung auf der Axalp nach einem Triebwerksstillstand in 1'500 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 92seitige Buch «Schattenflug» in der italienischen Originalausgabe, in dem sie den recherchierten Absturz als haderndes Requiem für ihren Vater beschreibt.
J-4007	Hawker Hunter F Mk 58	16.10.1958	16.12.1993	-	Am 03.10.1958 wurde dieser Hunter in die Schweiz überflogen und ausgeliefert. Der J-4007 gehört zu den ersten zwölf Hunter, die in die Schweiz geliefert wurden. Er stammt aus der RAF (Immatrikulation XE545) und hatte nur ganz wenige Flugstunden. Dies erfolgte, damit sofort mit der Ausbildung der Fluglehrer begonnen werden konnte. Der J-4007 ist aus der 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 1989 bekam der J-4007 für drei Tage einen blauen Abstrich. 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 BAMF-Mitarbeiter dafür ein, dass der J-4152 (Robin Hood) der Verschrottung entging. Dazu wurde dann am 08.05.1992 auch der Hunterverein gegründet. Der J-4152 wurde dann aber dem Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH) überlassen. Als Ersatz sollte der Verein den J-4018 (Details siehe dort) erhalten. Es kam aber noch 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 Hunterverein Interlaken der Hawker Hunter J-4007 übergeben. Der Hunter ist heute (2012) noch vollständig erhalten und könnte auch wieder geflogen werden. Weitere Details siehe <a href="http://www.huver.ch">www.huver.ch</a>
J-4013	Hawker Hunter F Mk 58	16.06.1959	23.11.1995	-	Dieser Hunter wurde am 16.06.1959 an die KTA in Emmen abgeliefert. Am 13.12.1961 erfolgte die Abgabe an die Truppe. Ein spezieller Farbanstrich mit orangen Flächen wies darauf hin, dass diese Maschine während ihrer ganzen Einsatzzeit weiterhin von der KTA (später GRD, dann GR und heute

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					armasuisse) als Versuchsmaschine verwendet wurde, Als einziger Hunter flog er noch etwas länger als die anderen Maschinen und wurde erst am 23.11.1995 ausgemustert.
J-4015	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Ein Hunter mit dieser Kennung fliegt heute (2008) noch als <b>HB-RVS</b> zivil immatrikuliert, es handelt sich aber bei dieser «J-4015» effektiv um die ehemalige J-4040; Details siehe dort.
J-4018	Hawker Hunter F Mk 58	1958	-	-	Am 19.08.1992 befand sich der J-4018 zum letzten Mal in der Luft. Der am 08.05.1992 gegründete Hunterverein Interlaken (HUVÉR) 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 BAMF-Areal 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 er einen würdigen Platz beim Eingang der RUAG. Seit Ende 2009 erstrahlt der J-4018 im selben Glanz, wie bei seiner Einführung in der Schweiz 1958. Die RUAG übernahm die Malerarbeiten sowie das Anbringen des UV-Schutz-Klarlackes. Zukünftig wird die laufende Pflege von den Mitgliedern des HUVÉR übernommen. Der Jet ist heute (2012) auch von ausserhalb der Umzäunung zu bestaunen. <a href="http://www.huver.ch">www.huver.ch</a>
J-4020	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Steht seit dem 29.03.1996 auf Sockeln vor dem Gebäude des Berufsfliegerkorps (damals noch Ueberwachungsgeschwader) auf dem Militärflugplatz Dübendorf (ZH).
J-4022	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	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 Flugplatz Szolnok überfliegen. Sie steht noch heute (2014) mit dem Namen Cap Rapaz (dem damaligen PS-Piloten Stéphane «Punzel» Rapaz) unter dem Cockpit im Militärflugzeugmuseum Szolnok. <a href="http://www.repulomuzeum.hu">www.repulomuzeum.hu</a>
J-4025	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Spezialanstrich der Patrouille Suisse mit rot/weisser Unterseite.
J-4031	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	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.
J-4032	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Spezialanstrich der Patrouille Suisse mit rot/weisser Unterseite und Jubiläumsschriftzug 30 Jahre. Am 02.06.1995 Überflug von Emmen nach Buochs, Pilot: Ferdinand Meyer. BAMF Buochs Reserve. Am 02.04.1997 Überflug von Buochs nach Raron mit Touch and go in Payerne. Pilot: T. Wirz. In Raron (VS) wurde die Maschine zusammen mit den weiteren vier Hunter

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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 befindet, sondern in Littau (LU) vor einer Armeebarracke (gut sichtbar auf der Zugstrecke Malters-Luzern). Er gehört der IG Aviatik Zentralschweiz, welche den Hunter in einem Museum unterbringen möchte. Man sucht ausserdem einen Unterstand, damit das Flugzeug nicht weiter beschädigt wird. Heute (2010) befindet sich dieser Hunter möglicherweise im Kanton Luzern in einem neuen, kleinen Museum.
J-4035	Hawker Hunter F Mk 58	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 Immatriculation N159AM. Sein Standort war dann wahrscheinlich der Grand Canyon Airport. Der J-4035 steht heute (2010) in tadellosem Zustand als Leihgabe im Pima Air and Space Museum etwas südöstlich von Tuscon im Süden Arizonas (USA). <a href="http://www.pimaair.org">www.pimaair.org</a>
J-4040	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Fliegt als HB-RVS zivil immatrikuliert. Besser bekannt als "Papyrus Hunter" aufgrund seiner einzigartigen Bemalung, wird der J-4040 vom Hunterverein Obersimmental betrieben und liebevoll gepflegt. Stationiert auf dem ehemaligen Militärflugplatz St. Stephan (BE) scheut eine kleine Gruppe von Mechanikern keinen Aufwand diesen Hunter flugbereit zu erhalten. Weil diese Maschine zuletzt, als sich die Fliegerstaffel 15 im Herbst 1993 in St. Stephan verabschieden musste, erhielt sie die fiktiven Immatriculation J-4015.
J-4041	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Dieser Hunter steht heute (2012) 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.
J-4044	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	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
J-4053	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Diese Maschine flog 1973 für einen einzigen Flug als «Tiger-Hunter» in einem attraktiven Tigerkleid. Am 01.03.2009 wird der Doppelsitzer-Hunter J-4206 (siehe dort) genau in diesem Tiger-Look präsentiert.
J-4064	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Fliegt als <b>HB-RVQ</b> zivil immatrikuliert seit der Gründung des Vereins bei der HUNTER FLYING GROUP (HFG). Der Hunter steht im Fliegermuseum Altenrhein. Siehe <a href="http://www.hunterflying.ch">www.hunterflying.ch</a>
J-4067	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Die J-4067 ist heute (2007) im MEAC Montélimar (Musée Européen de l'Aviation de Chasse in 26200 Montélimar, Frankreich) ausgestellt. Das MEAC ist ein Partnermuseum vom

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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. <a href="http://www.meacmtl.com">www.meacmtl.com</a>
J-4069	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Diese Maschine war 1964 an der Schweizer Landesausstellung EXPO 64 in Lausanne (VD) auf einem Betonsockel ausgestellt.
J-4070	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Dieser Hunter ist seit 2001 auf dem Militärflugplatz Emmen auf einem Sockel als «Gate-Guard» ausgestellt.
J-4078	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Steht im Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD), <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a>
J-4085	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Diese Maschine hatte nach 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 III 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 gibt, sollen sie veräussert werden. Der Erlös soll dem Museum «Clin d'Ailes» in Payerne zukommen. Im Juni 2013 wird bekannt, dass die kanadische Lortie Aviation den Veteran erworben hat und ihn wahrscheinlich als Ersatzteilsponsor verwenden wird. Lortie Aviation betreibt eine Anzahl Hawker Hunter, die sie aus den Beständen der Schweizer Luftwaffe erworben hat. Sie setzt sie im Auftrag diverser Luftwaffen für verschiedene Trainingsaufgaben ein. Am 03.06.2013 wurde der Genfer Hunter von Mechanikern der Lortie Aviation demontiert und am darauffolgenden Tag per Lastwagen abtransportiert.
J-4086	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Heute (2008) von den «Air Vampires» zivil immatrikuliert als <b>HB-RVU</b> . Diese Maschine wurde im April 2006 als einziger Hunter mit dem originalen Patrouille Suisse-Hunter Anstrich versehen. Mitte 2010 startete das Fliegermuseum Altenrhein (FMA) mit dem Swiss Hunter Team (SHT) 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 fliegt diese Maschine auch heute (2011) noch.
J-4088	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	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 Tiefabwurfбомbe (TABO) und der Verbesserung der Raketenanlage. Als letztes Flugzeug des aufwändigen Umbauprogrammes erhielt der Hunter J-4088 den Namen «Obelix» nach den Zeichnungen von

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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-4090	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Maverick-System. Staffelnabzeichen der Fl St 15 auf Nase links. Am 12.07.1995 Überflug von Emmen nach Southend (GB), Pilot: Von Michael Jenner. Zivile Immatrikulation G-SIAL. Am 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).
J-4094	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Diese Maschine ist im Österreichischen Luftfahrtmuseum Graz-Thalerhof <a href="http://www.luftfahrtmuseum.at/">http://www.luftfahrtmuseum.at/</a> ausgestellt. Das Museum verwendet die Bezeichnung «Hunter F.6» für dieses Flugzeug.
J-4095	Hawker Hunter F Mk 58	-	-	-	Der Franzose Jean Baptiste Berger erwarb 1995 diesen Hunter. An zahlreichen Meetings flog er ihn zivil registriert als <b>F-AZHS</b> mit der Kennung J-2000/J-2001 vor. Schliesslich erwarb Northern Lights aus Kanada diesen Jet ( <b>C-GZKY</b> ). Er leistet heute (2014) seinen Dienst als umgebauter Doppelsitzer mit der Immatrikulation <b>N325AX</b> . Jean Baptiste Berger fliegt 2014 privat auch eine Fouga CM-170 Magister aus Beständen der französischen Armée de l'Air.
J-4100	Hawker Hunter F Mk 58	-	22.03.1995	-	Die Gesellschaft SAHNI bezweckt, diesen dem Ehrenmitglied und Astronauten Claude Nicollier gewidmeten Hunter J-4100, den er mit seinen Kameraden der Staffel 5 verschiedene Male geflogen hat, in gutem statischen Zustand zu erhalten. Ausgestellt auf Sockeln beim Kontrollturm-Flugplatz Sion, unternahm dieses Flugzeug seinen ersten Flug am 9. April 1960 und seinen letzten am 22. März 1995, nach insgesamt 2'650 Flugstunden.
<b>J-4101 bis J-4130</b>	Hawker Hunter F Mk 58A	1972 bis 1974	1994	30	2. Serie, Occasionsflugzeuge, gekauft 1971 in England, Montage im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aviation). Die erste Maschine ging am 04.12.1972 an die Truppe, die nächsten 15 im Jahr 1973 und die restlichen 14 im 1974.
J-4104	Hawker Hunter F Mk 58A	-	-	-	Fliegt heute (2011) als farbenfroher Hunter F.58 mit der britischen Immatrikulation G-PSST und heisst «Miss Demeanour». Beim Cockpit ist die fantasievoll bemalte Maschine gelb, das dann bei den Flügeln in ein Orange-rot übergeht und mit einem weiss-blauen Band abgeschlossen wird. Das Heck ist grau.
J-4105	Hawker Hunter F Mk 58A	-	-	-	Dieser Hunter war mit Schleppwinde für Schlepptank ausgerüstet. Am 03.08.1995 Überflug von Meiringen nach Dübendorf, Pilot: Martin Escher. Am 31.08.1995 Überflug von Dübendorf nach Exeter (GB), Pilot: Martin Escher. Nach Umbau 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.
<b>J-4131</b>	Hawker Hunter F Mk 58A	1974	1994	22	3. Serie, auf einen neuwertigen Zustand aufgearbeitete Occasionsflugzeuge,



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
<b>bis J-4152</b>		<b>bis 1976</b>			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 (J-4141) wurden 1974 an die Truppe abgeliefert, 16 weitere 1975 und die letzte Maschine (J-4152) am 10.02.1976. Diese 3. und letzte Serie beinhaltete ebenfalls 30 Hunter, aber 8 davon waren doppelsitzige Trainer vom Typ T Mk 68. 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-4133	Hawker Hunter F Mk 58A	-	26.03.1987	-	Dieser Hunter ist am 26.03.1987 zwischen Dagmarsellen und Uffikon (LU) bei «Ober Zügholz» verunfallt.
J-4152	Hawker Hunter F Mk 58A	10.02.1976	11.04.1990	-	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 Tuck») erhielt auch dieses Flugzeug ein Bild aus dem Walt Disney-Zeichentrickfilm Robin Hood, und zwar die Figur von «Robin Hood». 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 (2010) wohl nicht im Air Force Center <a href="http://www.airforcecenter.ch/">http://www.airforcecenter.ch/</a> in Dübendorf bestaunt werden.
<b>J-4201 bis J-4208</b>	Hawker Hunter T Mk 68	<b>1976</b>	<b>1994</b>	<b>8</b>	1976 eingeführter Doppelsitzer. Diese acht Hunter wurden 1975 bei der Firma Hawker Aircraft Ltd. In England werküberholt und mit den schweizerischen Modifikationen nachgerüstet und im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aerospace) zusammengebaut. Bei der Truppe bis 1994 im Einsatz.
J-4201	Hawker Hunter T Mk 68	-	-	-	Der erste der ab 1975 an die Schweizer Luftwaffe abgelieferten Hunter T Mk 68 Hunter-Trainer. Diese Maschine fliegt heute (2008) als <b>HB-RVR</b> zivil immatrikuliert bei der "Amici dell Hunter" und ist in Sion stationiert.
J-4203	Hawker Hunter T Mk 68	-	-	-	Fliegt als <b>HB-RVW</b> zivil immatrikuliert beim Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD). Man kann mit diesem Doppelsitzer mitfliegen. Siehe <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a>
J-4204	Hawker Hunter T Mk 68	-	-	-	Die J-4204 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
J-4205	Hawker Hunter T Mk 68	-	-	-	Fliegt als <b>HB-RVP</b> zivil immatrikuliert beim «Swiss Hunter Team» (vormals HUNTER FLYING GROUP, HFG) als Zugpferd der Operation (Stand 2006). Wird auch für Flugerlebnisse mit Mitgliedern eingesetzt. Der Hunter steht im Fliegermuseum Altenrhein. Siehe <a href="http://www.hunterflying.ch/">http://www.hunterflying.ch/</a>
J-4206	Hawker Hunter T Mk 68	-	-	-	Fliegt als <b>HB-RVV</b> zivil immatrikuliert seit 2002 ebenfalls (wie der J-4205) beim «Swiss Hunter Team» (vormals

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					HUNTER FLYING GROUP, HFG), nachdem diese Maschine aus ihrem Domröschenschlaf im Militärstollen von Raron (VS) befreit wurde. Der Hunter hat seinen Standort im Fliegermuseum Altenrhein (FMA). Ab November 2008 begannen die Vorbereitungen zum Umspritzen der Maschine, die J-4206 erhielt bei der Egli Paint-Service GmbH ein Tigerkleid, wie es der Hunter-Einsitzer J-4053 (siehe dort) bereits 1973 für einen einzigen Flug erhalten hatte. Am 01.03.2009 wurde dieser «Tigerhunter» anlässlich der Saison-Eröffnung des FMA der Öffentlichkeit erstmals präsentiert. Am 13.05.2009 startete dieser schöne Jet zum Saisonauftakt in Altenrhein zu seinem ersten Flug in seiner neuen Bemalung als «Tigerhunter». Siehe <a href="http://www.hunterflying.ch/">http://www.hunterflying.ch/</a> und <a href="http://www.fliegermuseum.ch/">http://www.fliegermuseum.ch/</a>
J-4208	Hawker Hunter T Mk 68	05.07.1976	14.12.1994	-	Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Wie 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 Tuck. Nach der Ausserbetriebnahme wurde die Maschine am 16.06.1995 von Emmen nach Bournemouth (GB) an den Golden Europa Jet Club überflogen, wo er die zivile Immatrikulation G-HVIP erhielt. 2005 erfolgte der Verkauf an Apache Aviation/CATS. Dieser auffällige, blau lackierte Hunter ist Mitte März 2008 von Paul Ruppeiner noch als G-HVIP von Sion (VS) nach Istrès in Südfrankreich zu Apache Aviation überflogen worden. Der englische Besitzer stationierte den Hunter vorher über mehrere Jahre in Sion. Er soll nun bei Apache Aviation/CATS als C-FUKW auch als Zielschlepper zum Einsatz gelangen, wie diverse andere ehemalige Schweizer Hunter, die in dieser Funktion in Kanada und England fliegen.
<b>J-5001 bis J-5026</b>	Boeing F/A-18C Hornet	1997	-	26	Hersteller war ursprünglich die Firma McDonnell Douglas. Die beiden Hornet J-5231 und J-5001 wurden im Herstellerwerk gebaut, getestet und später in die Schweiz überflogen.
J-5001	Boeing F/A-18C Hornet	-	-	-	Diese von McDonnell Douglas in den USA gebaute Maschine wird auch von der armasuisse verwendet und kann speziell instrumentiert werden. Sie hat im Jahr 2007 an der Live Firing Kampagne (Lenkwaffenschuss-Tests) in den USA teilgenommen.
J-5003	Boeing F/A-18C Hornet	07.07.1997	-	-	Sie absolvierte ihren Erstflug am 21.05.1997 und wurde am 7. Juli desselben Jahres 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-5011	Boeing F/A-18C Hornet	-	-	-	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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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-5013	Boeing F/A-18C Hornet	-	-	-	Die J-5013 war im Jahr 2000 in einer Halle an der MUBA in Basel ausgestellt.
J-5014	Boeing F/A-18C Hornet	-	-	-	Anlässlich der AIR14 PAYERNE (30.08.-07.09.2014 - <a href="http://www.air14.ch">www.air14.ch</a> ) flog diese Hornet an der Seite der North American P-51D Mustang «Lucky Lady VII» mit der zivilen Kennung <b>D-FPSI</b> 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-5017	Boeing F/A-18C Hornet	-	-	-	Die J-5017 trägt seit 2010 auf den Seitenleitwerken einen Falken, dem Logo der Fliegerstaffel 17.
J-5018	Boeing F/A-18C Hornet	-	-	-	Die J-5018 trägt seit 2010 auf den Seitenleitwerken einen Pantherkopf, dem Logo der Fliegerstaffel 18.
J-5026	Boeing F/A-18C Hornet	-	-	-	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 Untertasse 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?
<b>J-5051 bis J-5054</b>	Boeing F/A-18C Hornet <b>SHOTS Swiss Hornet Tactical Simulator</b>	2010	-	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 Fl St 18, die massgeblich am Simulator mitgearbeitet hat.
<b>J-5231 bis J-5238</b>	Boeing F/A-18D Hornet	1997	-	8	Doppelsitzer. Hersteller war ursprünglich die Firma McDonnell Douglas.
J-5231	Boeing F/A-18D Hornet	-	07.04.1998	-	Diese von McDonnell Douglas in den USA gebaute Maschine startete am 20.01.1996 in St. Louis (USA) als erste Schweizer Hornet zum Erstflug. Absturz am 07.04.1998 bei Crans-sur-Sierre (VS). Dies war die erste F/A-18, die die unsere Luftwaffe verloren hat.
J-5232	Boeing F/A-18D Hornet	23.01.1997	-	-	Am 23.01.1997 wurde dieser Doppelsitzer als erste 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-5235	Boeing F/A-18D Hornet	-	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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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	-	-	-	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 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	-	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.
<b>KAB-101</b> und <b>KAB-102</b>	-	-	-	-	→ V-651 und V-652
KAB-103	Nord N.C. 856A Norvigie			1	Wurde während kurzer Zeit von der damaligen KTA getestet (etwa 1949/50), ging aber zurück an Frankreich (COCKPIT 11/1968)
<b>KAB-201</b> bis <b>KAB-203</b>	-	-	-	-	→ V-10 bis V-12
R-711	Diamond DA42 Centaur OPA	2012	-	1	Projektauftrag armasuisse: Im Projekt Technologieplattform Drohne geht es primär um die Zertifizierung von «Sense and Avoid» hinsichtlich der Zulassung einer zukünftigen Drohne in allen Luftraumkategorien der Schweiz bei Tag und Nacht ohne OMBRA, 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 Aurora Flight Science in Manassas (USA) modifizierte Diamond DA42MPP Guardian. Sie kann sowohl bemannt wie auch unbemannt geflogen werden. Die DA42 war vor der Ablieferung an die armasuisse in den USA zivil als N52AU immatrikuliert.
R-2101	Dassault Mirage IIIRS	1964	2003	1	Ankauf aus Frankreich. Original Général Aéronautique Marcel Dassault (GAMD)
<b>R-2102</b> bis <b>R-2118</b>	Dassault Mirage IIIRS	1968	2003	17	Lizenzbau im Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen (später SF Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme, heute RUAG Aerospace). Die Version wird in der Schweiz am Funk «AMIR» (Aufklärer-Mirage) genannt. Am 17.12.2003 wurde die AMIR-Flotte offiziell aus dem Einsatz genommen.
R-2102	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Zeitweise trug diese Mirage in Buochs einen grossen Kleber «Four Aces» mit vier Ass-Spielkarten unter dem Cockpit. Sie an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 38'400 an Silvio Bernasconi verkauft. Neuer Standort: Kanton Neuenburg

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
R-2103	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Wurde nach der offiziellen Ausserbetriebnahme der AMIR-Flotte am 17.12.2003 nicht verschrottet und am 26.11.2004 auch nicht versteigert. Die R-2103 ist heute (2008) 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). <a href="http://www.meacmil.com">www.meacmil.com</a>
R-2104	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	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 zu einer Kartbahn, die Frey gehört. Fotos unter der Rubrik "Mirage" auf der Homepage <a href="http://www.kartbahnwohlen.ch/">http://www.kartbahnwohlen.ch/</a>
R-2106	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 37'400 verkauft
R-2107	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 28'800 an ein Museum in Holland verkauft
R-2108	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Wurde im 2004 dem Museum Kostice in der Slowakei geschenkt. Die AMIR wurde dabei überflogen
R-2109	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Wurde an der Versteigerung vom 26.11.2004 in Buochs (NW) für Fr. 29'800 an den am 05.11.2004 im Restaurant «NIDAIR» (vormals Flugfeld) in unmittelbarer Nähe des Flugplatzes gegründeten «Mirage-Verein Buochs» verkauft. Präsident des Vereins ist Oberst Ferdinand Meyer, einst RUAG-Werkspilot. Er ist mit einer einzigen Ausnahme mit allen Mirages der Schweizer Luftwaffe geflogen. Die Maschine ist zwar nicht flug-, aber immerhin weitgehend funktionstüchtig erhalten geblieben und in Buochs in einem Museumshangar der Öffentlichkeit zugänglich gemacht worden. Man will noch ein Triebwerk kaufen. Zudem wird die Sammlung von (Manipulier-) Waffen und von Originalsystemen laufend ausgebaut. Im 2010 kamen ein SEPR-Raketentriebwerk und ein LIRAS-Aufklärungssystem dazu. Details siehe <a href="http://www.mirage-buochs.ch/">http://www.mirage-buochs.ch/</a>
R-2110	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	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". Beide wurden am 26.11.2004 in Buochs (NW) an den Stansstader 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 27. März 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. Weitere Details siehe Homepage <a href="http://www.mirage-center.ch/index.html">http://www.mirage-center.ch/index.html</a>

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
R-2111	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	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). Homepage der Firma <a href="http://www.bettermann.ch">http://www.bettermann.ch</a>
R-2112	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Wurde nach der offiziellen Ausserbetriebnahme der AMIR-Flotte am 17.12.2003 nicht verschrottet und am 26.11.2004 auch nicht versteigert
R-2114	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Steht heute (2008) auf dem Flugplatz Sion (VS). Zur Jubiläumsfeier «65 Jahre Militärflugplatz Sion» vom 26./27. September 2008 wurde bei dieser AMIR der originale Tarnanstrich erneuert.
R-2113	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Wurde nach der offiziellen Ausserbetriebnahme der AMIR-Flotte am 17.12.2003 nicht verschrottet und am 26.11.2004 auch nicht versteigert
R-2116	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	AMIR R-2110 und R-2116 waren "Black & White", die R-2116 war dabei die "White". Beide 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	-	-	-	Wurde bereits im 2004 dem Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD) 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.
R-2118	Dassault Mirage IIIRS	-	-	-	Nach Abschluss eines Serienbaus oder umfangreichen Modifikationsprogrammen von Luftfahrzeugen wurde jeweils auf der letzten Maschine ein kleines Kunstwerk angebracht. Diese Maschine 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.
<b>T-311 bis T-313</b>	Aérospatiale AS332 Super Puma	1987		3	Die drei Maschinen wurden im Winter 1991/92 im F+W Emmen auf den technischen Stand der Zwölferserie AS332M1 (TH 89) gebracht.
T-311	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	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).
T-312	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	Vom 27.08.2007 bis 05.09.2007 in Griechenland ab Kalamata auf dem Peloponnes zusammen mit drei weiteren Super Puma der Schweizer Luftwaffe als «PELO-Detachment» bei der Waldbrandbekämpfung im Einsatz
<b>T-314 bis T-325</b>	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 89 (Transporthelikopter 89) Ab 2011 nach erfolgtem Upgrade: TH 06 (Transporthelikopter 06)	1991		12	Im Winter 1991/92 wurden die drei älteren T-311, T-312 und T-313 im F+W Emmen auf den technischen Stand der Zwölferserie AS332M1 (TH 89) gebracht. Damit stehen 15 Super Pumas 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

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					<p>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.</p> <p>Mit dem Rüstungsprogramm 2006 bewilligten die eidgenössischen Räte ein Wertehaltungsprogramm (Upgrade) für alle 15 Super Pumas. Kernpunkt der umfangreichen Modernisierung ist ein neues Cockpit. RUAG Aerospace macht in Emmen aus den TH 89 nicht einfach Cougars, sondern einen modernen Helikopter mit zusätzlichen Fähigkeiten. Beide Muster sollen aber mit dem gleichen Type-Rating geflogen werden können. Die modernisierten Maschinen erhalten im Projekt die Bezeichnung TH89/06. Die T-322 dient als Erstmuster für das Wertehaltungsprogramm, Details siehe dort. Die ersten TH89/06 in Serienkonfiguration werden 2011 bei der Truppe erwartet; wieder mit «null Flugstunden» im Logbuch.</p>
T-314	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	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).
T-316	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	Vom 27. bis 29.08.2007 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 TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	Vom 27.08.2007 bis 05.09.2007 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 TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	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).
T-320	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	Vom 27.08.2007 bis 05.09.2007 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 TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	Diese Maschine trug zeitweise UNHCR-Titel.
T-322	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 06 (Transporthelikopter 06) Vor dem Upgrade: TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	1999 wurde der T-322 bei einem Landeanfall unter schwierigen Windbedingungen im Raum Realp-Hospental schwer beschädigt. Die strukturellen Schäden an der Zelle wurden bei RUAG Aerospace in Emmen repariert. 2007 sind sämtliche Systeme dieser Maschine ausgebaut. Die T-322 diente in der Folge als Erstmuster für das Wertehaltungsprogramm (Upgrade) für alle 15 Super Pumas, die nach erfolgter Modifikation die Bezeichnung TH 06 (ursprünglich war TH 89/06 angedacht) erhalten. Erster Standlauf des T-322 am 26.10.2010, «Zweiter



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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 mit dem Upgrade des ersten Super Puma der Luftwaffe. Der letzte Heli soll 2014 das Werterhaltungsprogramm durchlaufen haben.
T-325	Aérospatiale AS332M1 Super Puma TH 89 (Transporthelikopter 89)	-		-	Die T-325 war im Jahr 2000 mit UNHCR-Titeln in einer Halle an der MUBA in Basel ausgestellt.
<b>T-331 bis T-342</b>	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH 98 (Transporthelikopter 98)	2001	-	12	Ab 17.01.2000 Endmontage von 10 Cougar in SF Emmen. 2 Cougar kommen direkt von Eurocopter. Der erste von zwölf TH-98-Transporthelikoptern ist am 2. Mai 2001 in Belp der Luftwaffe übergeben worden. In den Cougar T-332 bis T-337 sind polyvalente Lufteinlässe (MPAI) eingebaut. Diese verbessern die Einsatzsicherheit bei Schneefall und Vereisung. 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, 334, 335, 336, 337, 338 und T-342.
T-331	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 «Confort» TH 98 (Transporthelikopter 98)	-	-	-	Montage durch Eurocopter. Diese Maschine erhielt neben einer Klimaanlage auch einen besseren Schallschutz und komfortablere Sitze. Dieser Cougar wird deshalb auch als «Confort» bezeichnet und eignet sich besonders gut zum Transport von VIPs.
T-333	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 «Confort» TH 98 (Transporthelikopter 98)	-	-	-	Die T-333 ist die einzige in einer dreifarbigem Tarnung bemalte Einheit in der Super-Puma/Cougar-Flotte.
T-341	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH 98 (Transporthelikopter 98)	-	30.03.2011	-	Am 30.03.2011 im Maderanertal (UR) abgestürzt. An Bord des Helikopters befanden sich drei Besatzungsmitglieder – zwei Piloten und ein Loadmaster.
T-350	Eurocopter EC635/EC135	2008		1	Simulator für die beiden Typen EC635 und EC135.
<b>T-351 und T-352</b>	Eurocopter EC635VIP	2008		2	Diese zwei Maschinen werden als VIP-Helikopter ausgerüstet 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 EC635 VIP bezeichneten Maschinen auch für die Beförderung von Bundesräten zum Einsatz.
<b>T-353 bis T-370</b>	Eurocopter EC635	2008		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 mit der Serien-Nr. 0529 und der temporären Immatrikulation D-HECM(8) seinen Jungfernflug im Eurocopter-Werk Donauwörth. Am 7. März 2008 hat armasuisse den ersten EC635 beim Hersteller in Donauwörth termingerecht abgenommen. Bis Ende März 2008



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					erfolgte vertragsgemäss die Lieferung eines weiteren EC635-Helikopters. Die übrigen 16 EC635 wurden von RUAG Aerospace in Alpnach endmontiert und stiessen ab zweite Hälfte 2008 bis 16. Dezember 2009 zur Luftwaffe.
T-333	Eurocopter AS532UL Cougar Mk1 TH 98 (Transporthelikopter 98)	-		-	Montage durch Eurocopter, Erstflug dieser ersten Maschine der bestellten Serie am 15.05.2000 in Marseille (F)
T-711 bis T-713	Beech 50 Twin Bonanza	-	-	-	→ A-711 bis A-713
T-721	Beech Model 350C Super King Air	1993		1	Vormals <b>HB-GII</b> . Diese Maschine mit einer Dienstgipfelhöhe von 10'000 m wurde am 30.11.1993 als Ersatz für die Rockwell Grand Commander 680FL ( <b>HB-GCP</b> ) vom Bundesamt für Landestopografie (swisstopo) als Vermessungsflugzeug werksneu in Betrieb genommen. Im Dezember 2003 ging die Super King Air an die Luftwaffe über und erhielt die Kennung T-721. Es ist mit zwei Präzisionsluftbildkameras und GPS-Navigation ausgestattet. In erster Linie wird die Super King Air für die Nachführung der schweizerischen Landeskarten im Sechs-Jahres-Zyklus eingesetzt. Die Einsätze werden im Auftrag des Bundesamtes für Landestopographie vom Lufttransportdienst des Bundes (LTDB) durch Angehörige des Berufsflygerkorps von der Luftwaffe geleistet. Die Maschine fliegt zur Landvermessung auf konstanter Höhe. 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 in Dübendorf gegroundet.
T-729	Beech 1900D	2007		1	Diese Beech ist seit dem 04.04.2007 bei der Luftwaffe als Ersatz für den Learjet 35A im Einsatz. Die 18-plätzige, gemietete Maschine stammt von Avanti Air in Siegerland (D) und war als <b>D-CBIG</b> immatrikuliert. Das Transportflugzeug ist in Dübendorf stationiert und wurde bis im Frühjahr 2009 zwar mit SWISS AIR FORCE Beschriftung, aber weiterhin mit dieser deutschen Registration betrieben. Danach erhielt sie für ein paar Wochen die zivile Kennung <b>HB-AEN</b> und schliesslich ab 23.04.2009 die definitive militärische Immatrikulation <b>T-729</b> . Die Maschine wird bei uns in einer Konfiguration für zehn Passagiere und zusätzlicher Fracht eingesetzt. Die 1900D wurde von Rytheon (Beechcraft) im Jahr 1997 gebaut.
T-741	De Havilland Canada DHC-6-300 Twin Otter	1976		1	Diese Maschine mit der vormaligen Immatrikulation <b>HB-LID</b> traf am 21.05.1976 als funkelneues Vermessungsflugzeug der EIDGENÖSSISCHEN VERMESSUNGSDIREKTION (V+D) des Bundesamtes für Landestopografie (swisstopo) in der Schweiz ein. Bei den Flügen für das Eidgenössische Katasteramt richtet sich seine Flughöhe nach dem gewünschten Kartenmassstab.
T-771	Eurocopter France (Aérospatiale)	2005	2009	1	Dieser Dauphine wurde 1984 direkt im Werk übernommen und flog dann als

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	SA365N Dauphine 2				<b>HB-XPE</b> zivil immatrikuliert als «Bundesrats-Heli». Im Januar 2005 wurde der Helikopter neu mit der Kennung T-711 von der Luftwaffe übernommen. Er wurde vom Lufttransportdienst des Bundes (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 die Dauphine liquidiert, wieder als HB-XPE registriert und nach Italien verkauft. Die VIP-Transporte werden von den beiden EC635 VIP übernommen.
<b>T-781 und T-782</b>	Learjet 35A	1988		2	Im August 1987 wurde der Kaufvertrag zwischen REGA (Schweizerische Rettungsflugwacht) und KFLF unterzeichnet. Am 22.04.1988 übernahm die Luftwaffe die beiden Learjets <b>HB-VEM</b> (T-781) und <b>HB-VFB</b> (T-782) von der REGA. Bis Ende 1992 wurden die beiden Flugzeuge unter ziviler Registrierung eingesetzt, dann militärisch immatrikuliert.
T-781	Learjet 35A	-	2006	-	Vormals <b>HB-VEM</b> . 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 pro Jahr durchgeführt. Am 06.12.2006 wurde die Maschine ausser Dienst gestellt. und gleichentags in die USA überflogen.
T-782	Learjet 35A	-	1996	-	Vormals N39394, dann <b>HB-VFB</b> . Ausserbetriebnahme 24.6.1996. Wurde an diesem 24.6.1996 weggegeben. Nach Informationen von Steve Rey aus Tschlerlach (SG), ehemals Pilot auf der HB-VFB, ging dieser Learjet als <b>VH-SLD</b> nach Australien. Sie existiert heute (2011) noch und wird vom Besitzer Pel-Air Aviation in Mascot NSW als Airtaxi eingesetzt.
<b>T-783</b>	Dassault Falcon 50	1996		1	Vormals bei Aeroleasing Genf als <b>HB-IEP</b> eingetragen, am 31.01.1996 von der Luftwaffe übernommen und ist seit 01.02.1996 Eigentum der Luftwaffe. Davor wurde diese Maschine aber bereits einige Zeit im Leasingssystem durch Piloten der Schweizer Luftwaffe operiert. Die Falcon 50 wurde 1999 mit einem Glascockpit modernisiert. Das Flugzeug ist mit EFIS vom Typ Collins Proline 4 ausgerüstet.
<b>T-784</b>	Cessna 560 XL Citation Excel	2005		1	Vormals <b>HB-VAA</b> , der «Bundesratsjet» erhielt die mil Kennung im Januar 2005.
<b>T-785</b>	Dassault Falcon 900EX EASy II	2013		1	Die für den LTDB beschaffte Dassault Falcon 900EX EASy wird im Juni 2013 ihren Dienst am Standort Flughafen Bern-Belp aufnehmen. Der Kauf des Occasionsflugzeuges erfolgte mit einem Kostendach von 35 Millionen Franken. Die Falcon 900EX war zuvor Regierungsflugzeug von Monaco (Benutzer war Fürst Albert II.) Das Flugzeug mit Baujahr 2008 ersetzt die Falcon 50.
<b>U-1 und U-2</b>	WLM-1	1951		2	Die WLM-1 sind Segelflugzeuge. Zivil <b>HB-551</b> und <b>HB-552</b> . 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. Als Schleppflugzeuge

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					wurden die Fieseler Fi 156C Storch und der Focke-Wulf Fw 44F Stieglitz verwendet.
<b>U-49 und U-50</b>	Bücker Bü 133 Jungmeister	1943	1968	2	Lizenzbau bei Doflug Altenrhein (SG). Von den insgesamt 52 an die Fliegertruppe ausgelieferten Bü 133C sind deren 40 Exemplare später zivil immatrikuliert worden. Ein Grossteil davon ist heute (2012) immer noch flugtauglich. Ab Herbst 1954 sind die ersten Exemplare im Schweizer Luftfahrtregister aufgetaucht. Der Löwenanteil ist allerdings erst nach der offiziellen Ausserdienst im Dezember 1968 in zivile Hände gelangt. Die ehemaligen Schweizer Bü 133C sind heute (2012) in vielen Ländern zu finden, so in Belgien, Deutschland, Frankreich, Grossbritannien, Österreich sowie den USA.
<b>U-51 bis U-56</b>	Bücker Bü 133 Jungmeister	1937	1968	6	Ankauf aus Deutschland.
U-51	Bücker Bü 133C Jungmeister	1937		-	Dies ist die allererste von den Bücker-Werken in Berlin-Rangsdorf gefertigte Bü 133C (Werknummer 1001). Nach dem Ausscheiden bei der Luftwaffe gelangte dieser Jungmeister in die USA. Dort fliegt er mit der Zulassung N133JU auch heute (2012) noch in Lawrence, Kansas. Die Bü 133C befindet sich in hervorragendem Zustand, immer noch mit Originalmotor und metrischen Instrumenten versehen, selbstverständlich in typisch gelber Originalbemalung. Beim U-51 handelt es sich um den 1936 gebauten, im Januar 1937 nach Dübendorf ausgelieferten ersten Jungmeister der Schweizer Fliegertruppe. Hauptmann Walo Hörig erflieg darauf am Dübendorfer Flugmeeting 1937 den zweiten Platz im internationalen Kunstflug-Wettbewerb.
<b>U-57 bis U-100</b>	Bücker Bü 133C Jungmeister	1937	1968	44	Lizenzbau bei Doflug Altenrhein (SG).
U-60	Bücker Bü 133C Jungmeister	-		-	Sie ist heute (2012) im Verkehrshaus der Schweiz in Luzern ausgestellt.
U-61	Bücker Bü 133C Jungmeister	-		-	Die U-61 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
U-75	Bücker Bü 133C Jungmeister	-		-	Nach dem Ausscheiden bei der Luftwaffe gelangte sie als N1940J in die USA.
U-79	Bücker Bü 133C Jungmeister	-		-	Nach dem Ausscheiden bei der Luftwaffe gelangte dieser Jungmeister in die USA. Dort fliegt er auch heute (2012) noch in hervorragendem Zustand, immer noch mit Originalmotor und metrischen Instrumenten versehen, selbstverständlich in typisch gelber Originalbemalung.
U-81	Bücker Bü 133C Jungmeister	1940		-	Zivile Immatrikulation <b>HB-MKP</b> . Diese Maschine wurde am 01.06.1940 mit der Werknummer 28 als U-81 der Fliegertruppe abgeliefert. Er blieb bis am 10. Februar 1966 (Unfall) als Kunstflugtrainer im Einsatz. Am 20. Dezember 1971 erhielt er die Registrierung HB-MKP und ging in den Besitz von Walter «Walo» Dätwyler. Im 2003 gelangte der Bü 133 in den Besitz von Eric Chardonnens und blieb bis 2005 im Welschland. Danach übernahm Max Vogelsang den Oldtimer und stationierte ihn im Birrfeld. Im Frühling 2007 verkaufte er ihn nach Deutschland, wo er mit der deutschen militärischen Kennung LG+07 und zivil als D-EMKP ab dem historischen Münchner

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Flugplatz Schleissheim geflogen wird.
U-89	Bücker Bü 133C Jungmeister	1940		-	Dieser Jungmeister wurde am 13.06.1968 von der Luftwaffe ausgemustert. 1969 wird er als <b>HB-MKM</b> zivil immatrikuliert. Im Winter 1969/70 erhält die Maschine statt dem ursprünglichen Siemens Sh-14 A-4 Bramo Sternmotor einen Boxermotor vom Typ Lycoming A-1-0-360B1B mit 200 PS. Heute (2008) ist sie mit einem 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. Beim Absturz am 05.01.1999 in Abtwil (SG) entstand nahezu Totalschaden. 2003 fiel der Entscheid, die «Antares» wieder aufzubauen und etwa ab 2006 war sie wieder an Flugmeetings zu sehen.
U-92	Bücker Bü 133C Jungmeister	1940	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 <b>HB-MIB</b> immatrikulierten Bucker ein Kunstflugprogramm. Am 27.12.1962 wurde er als <b>F-BLGM</b> nach Frankreich verkauft.
U-93	Bücker Bü 133C Jungmeister	-	1968	-	Die U-93 wurde am 13.08.1999 vom Bückermuseum von Albert Zeller in Teufen (AR), der APPAIR AG, vor dem Verkauf des BAZL nach USA gerettet. Eine Zeit lang stand sie mit der zivilen Immatrikulation <b>HB-MKH</b> im Flieger-Museum in Altenrhein, dann hat Thierry Lestang in seinem Betrieb in Deutschland mit einer Grundüberholung begonnen. Weil die ganze «Übung» zu lange gedauert hat, hat die APPAIR AG beschlossen, dass er in die Schweiz kommen soll, um bei der APPAIR zu arbeiten und die U-93 im Bucker-Museum in Teufen fertig zu stellen. Heute (2015) ist sie komplett grundüberholt und bereit für die Endlackierung.
U-101	Pilatus P-2/01	1948		1	Prototyp, 1945 als <b>HB-GAB</b> immatrikuliert, ab 1946 für die militärische Erprobung A-101, ab 1968 U-131.
<b>U-102 bis U-127</b>	-	-		-	→ U-132 bis U-157
<b>U-103 bis U-128</b>	Pilatus P-2/05	1947	1979	26	1. Serie. Vormalig <b>A-103</b> bis <b>A-128</b> . Für den Bau dieser Maschinen konnte aus der Liquidation der Messerschmitt Bf-109E-Flugzeuge eine Reihe von zellseitigen Teilen verwendet werden. Am 30.05.1981 wurden 23 Pilatus P-2 in Dübendorf (ZH) erfolgreich versteigert. Es war das erste Mal, dass die Schweiz ausgemusterte Militärflugzeuge versteigerte. Die Pilatus Flugzeugwerke AG liessen am 22.08.1988 die U-122 zivil als <b>HB-RBC</b> eintragen. Eine P-2/05 fliegt seit 2005 mit der zivilen Immatrikulation <b>HB-RAZ</b> für den Verein Tell Air (siehe A-126). Eine andere 2005 noch flugtüchtige Maschine, die P-2/05 <b>HB-RAY</b> gehört Peter Hemmig und ist in Altenrhein stationiert. Zwischen Juli 1981 und Juli 1989 waren 13 Pilatus P-2 zivil im schweizerischen Register eingetragen, heute (Herbst 2012) sind davon noch sieben übrig geblieben, vier davon sind flugtüchtig.
U-103	Pilatus P-2/05	31.05.1947	30.05.1981	-	Nach einer grösseren Grundüberholung bei MSW Aviation in Wohlen startete am

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					09.09.2012 Max Vogelsang im Birrfeld mit dem Pilatus P-2 <b>HB-RAX</b> 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. Der P-2 der ersten Serie mit der Bezeichnung P-2/05 kam im Sommer 1948 in der Fliegerschule 1 in Locarno zum Einsatz. Ab 1965 erhielt er das 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. Noch im August 1981 erhielt er seine zivile Zulassung HB-RAX. Am 01.03.2016 liess die Oldy Air Service AG aus Rotkreuz den HB-RAX aus dem Register löschen.
U-107	Pilatus P-2/05	-		-	Dieser P-2/05 mit der Werknummer 27 ist heute (2012) in Deutschland zivil als <b>D-ETHN</b> immatrikuliert. Mitte 2012 führte Holger Braun dieses Flugzeug an der «Klassikwelt Bodensee» in Friedrichshafen vor.
U-108	Pilatus P-2/05	-		-	Diese zivil als <b>G-BJAX</b> registrierte Maschine erhielt einen sogenannten «Neutralitätsanstrich», der bei der Schweizer Luftwaffe 1944 angewandt wurde, also bevor der Prototyp des P-2 überhaupt erstmals flog (27.04.1945).
U-110	Pilatus P-2/05	-		-	In England waren «deutsche» Jagdflugzeuge gesuchte Darsteller von Dogfighting-Vorführungen. So erhielt diese zivil als <b>G-PTWO</b> registrierte P-2 den Tarnanstrich eines Jägers der Deutschen Luftwaffe, inklusive Hakenkreuz.
U-116	Pilatus P-2/05	-		-	Diese zivil als <b>F-AZCD</b> registrierte Maschine erhielt eine deutsche Kampfflugzeug-Fantasiebemalung.  Es gibt noch eine zweite P-2 mit einer deutsche Kampfflugzeug-Bemalung mit der Registration <b>F-AZDD</b> , bei der es sich angeblich auch um die ehemalige U-116 handeln soll.
U-117	Pilatus P-2/05	-		-	Diese zivil als <b>F-AZCC</b> registrierte Maschine erhielt eine deutsche Kampfflugzeug-Fantasiebemalung.
U-121	Pilatus P-2/05	-		-	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 Hai-fischschnauze bissig verzierten Bugpartie bemalt, sowie mit dem Namen TIGERSHARK auf dem Rumpf wurde sie vom 28.08.1981 bis 19.02.1998 mit der Immatriculation <b>HB-RAU</b> als Zivillflugzeug eingetragen. Am 13.03.2007 hat sie Jean-Meinrad Büeler, Weinfelden nochmals als <b>HB-RAU</b> im Luftfahrzeugregister registriert.
U-122	Pilatus P-2/05	1948	1981	-	Die 1948 gebaute Maschine überstand am 16.10.1970 eine Bruchlandung auf dem Concordiaplatz. Zerlegt wurde sie vom Aletschgletscher geholt und repariert. Später wurde ihr als zivile Maschine die französische Immatriculation <b>F-AZCG</b> zugeteilt, aber ohne Eintragung. Am 30.05.1981 in Dübendorf versteigert, liessen die

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Pilatus Flugzeugwerke AG den P-2 am 22.08.1988 zivil als <b>HB-RBC</b> eintragen. Am 14.07.2011 haben sie ihn wieder aus dem Register löschen lassen. Er wurde fluguntauglich zusammen mit dem P-3-05 <b>HB-RBR</b> am 20.08.2011 feierlich dem Verkehrshaus der Schweiz (VHS) in Luzern übergeben.
U-126		-	-	-	<b>HB-RAZ</b> → A-126
U-128	Pilatus P-2/05	1948	-	-	Der P-2/05 mit der Werknummer 48 wurde am 28.07.1948 als A-128 (später U-128) an die Fliegertruppe abgeliefert. Am 30.05.1981 wurde er ausserhalb der Versteigerung der P-2 in Dübendorf an die Fluggruppe Veterano im Birrfeld verkauft und am 20.07.1983 als <b>HB-RAV</b> im zivilen Luftfahrtregister eingetragen. Bei einer Grundüberholung erhielt er den originalen Anstrich mit den gelben Flügeln. Wegen eines Motorenproblems musste er im Juli 2000 in Thun notlanden. Nach längerer Standzeit im Freien übernahm ihn Bernhard Bühler und lagerte ihn in Beinwil am See 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-131	Pilatus P-2/04	1948	1962	1	Prototyp, vormals U-101, ab 1949 U-131. Parallel mit dem Bau der P-2/03 ist aus dem P-2/01 der Trainer P-2/04 entwickelt worden. Er ist für Versuche ebenfalls mit einem abgeänderten Motor Hispano-Suiza HS-57-Mb-S ausgerüstet worden. Auch hier haben die Flugeigenschaften und die Flugleistungen nicht befriedigt. Die Maschine stand für Spezialaufgaben und als Verbindungsflugzeug von 1948 bis 1962 im Einsatz
<b>U-132 bis U-157</b>	Pilatus P-2/06	1949	1979	26	2. Serie. Vormals U-102 bis U-127. Im Anschluss an die P-2/05-Serie, welche ausschliesslich als Ausbildungsflugzeuge eingesetzt wurde, benötigte die Flugwaffe ein bewaffnetes Übungsflugzeug, worauf die P-2/06 1948 in einer Serie von 26 Einheiten gebaut wurden. Davon sind 1952 die Flugzeuge U-139 bis U-150 für die Blindflugschulung mit vollständiger Blindflugausrüstung umgebaut und 1965 die restlichen Einheiten für den Blindflug ausgerüstet worden. Auch hier, wie beim P-2/05, konnten die gleichen zellseitigen Messerschmitt Bf-109E-Teile verwendet werden.
U-134	Pilatus P-2/06	-	-	-	Die U-134 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
U-142	Pilatus P-2/06	-	-	-	Dieser P-2 fliegt heute (2015) in der originalen Bemalung der Schweizer Fliegertruppe als <b>N5241M</b> in den USA und gehört dem Planes of Fame Museum in Chino.
U-152	Pilatus P-2/06	-	-	-	Für einen Film wurde diese zivil in Frankreich als <b>F-AZCE</b> registrierte P-2 optisch in einen Einsitzer umgebaut, um einen japanischen Jäger Kawasaki Ki-61 «Hien» darzustellen.
U-282	Dewoitine D-26	-	-	-	Vormals 282. Der erste zivile Eintrag eines D-26 erfolgte am 04.08.1949. Das Eidgenössische Luftamt (heute BAZL) teilte der U-282 die zivile Immatrikulation <b>HB-RAA</b> zu und übernahm die Maschine gleich selber. Anfang der 1960er Jahre erhielt das Flugzeug einen neuen Motor, Jacobs R-755A2 von 300 PS und eine Motorenverkleidung. Bis 1970 blieb es

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					in Bundesbesitz. Drei Jahre später tauchte es im englischen Luftfahrzeugregister als <b>G-BBMI</b> auf, bis es 1983 durch Christie's versteigert und in Florida als <b>N282DW</b> für Kermit Weeks eingetragen wurde.
U-283	Dewoitine D-26	-	-	-	Vormals <b>283</b> . Ab 1950 übernahm die Flugsportgruppe Solothurn die Maschine als <b>HB-RAD</b> zivil immatrikuliert als Schleppflugzeug.
U-284	Dewoitine D-26	-	-	-	Vormals <b>284</b> . Als <b>HB-RAI</b> zivil immatrikuliert diente diese Dewoitine mit Baujahr 1931 ab 1950 der Groupe de vol à voile de Genève als Schleppflugzeug. Später gehörte die D-26 zu den ersten Maschinen der AMPA, Standort Lausanne-La Blécherette. Am 05.08.2014 erfolgte im Luftfahrtregister 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 (2015) flugtüchtig.
U-285	Dewoitine D-26	-	-	-	Vormals <b>285</b> . Diese Dewoitine erhielt die zivile Immatrikulation <b>HB-RAH</b> , wurde jedoch ohne Eintragung zerlegt und als Ersatzteilsponder eingelagert.
U-286	Dewoitine D-26	-	-	-	<p>Vormals <b>286</b>. Gebaut 1931 mit der Werk-Nr. 278. 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 Kampfflugzeug, die Skis gehörten in den Wintermonaten offenbar zur Standardausrüstung.</p> <p>Bis 1948 diente sie als U-286 der Fliegertruppe als Trainingsflugzeug. Ab 1950 übernahm die Section Vaudoise des AeCS die Maschine als <b>HB-RAG</b> zivil immatrikuliert als Schleppflugzeug. Später wurde sie bis 1963 in Grenchen (SO) ebenfalls als Schleppflugzeug eingesetzt.</p> <p>Seinen zweiten Jungfernflug absolvierte die Dewoitine nach 12'000 Arbeitsstunden am 14.08.2000, noch immer als <b>HB-RAG</b> immatrikuliert. Danach wurde sie, noch im gleichen Monat, in Dübendorf (ZH) hangarisiert. Die D-26 wurde in die Sammlung der APPAIR aufgenommen. Eigentümer war damals der Verein der Freunde der Luftwaffe in Dübendorf. Im 2010 wurde sie für die 100-Jahre-Feierlichkeiten 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.</p> <p>Albert Zeller (APPAIR) verkaufte die Dewoitine 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 nach Grenchen. Der Historische Verein Luftfahrt Grenchen hat dank verschiedenen Spende-Aktionen und Beiträgen der Mitglieder die nötige Summe zusammengetragen, so dass das ehemalige Grenchner-Schleppflugzeug seither wieder auf seiner früheren Homebase zuhause ist.</p>

Schweizer Luftwaffe  
 Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
U-287	Dewoitine D-26	-	-	-	Vormals <b>287</b> . Für diese Maschine wurde die zivile Immatriculation <b>HB-RAB</b> reserviert, doch stürzte das Flugzeug vor der definitiven Eintragung ab.
U-288	Dewoitine D-26	18.05.1933	29.7.1948	-	Vormals <b>288</b> . Als <b>HB-RAE</b> zivil immatrikuliert. Auf dem Rumpf trug sie auf der linken Seite unter dem Cockpit den Namen «Guggu». Diese D-26 flog ab 1950 viele Jahre bei der Segelfluggruppe Lägern auf dem Flugplatz Schänis als Segelflugzeugschlepper. Von der Sektion Schänis nahm man 1970 das Flugzeug U-288 nach der Ausserbetriebsetzung zurück. Es wurde restauriert und als Ausstellungsobjekt dem damaligen AMF-Museum (heute Flieger Flab Museum) in Dübendorf (ZH) zur Verfügung gestellt. Heute ist die U-288 im Verkehrshaus Luzern ausgestellt.
<b>U-301 bis U-340</b>	North American AT-16 (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	1949	1969	40	Fortgeschrittenen-Trainer. Ankauf aus Kriegsbeständen. Die holländische Fokker-Aviolanda in Amsterdam kaufte seinerzeit 105 Harvard IIB, die für Holland, die Schweiz und Israel bestimmt waren. Dort wurden Zelle und Motoren totalüberholt. Die Schweizer AT-16 wurden in Kanada von Noorduyn 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. Auch in der Schweiz bewährte sich das Ausbildungsflugzeug 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 Jahren grosse Unterhaltsarbeiten an den noch vorhandenen AT-16 abzeichneten, wurden die Flugzeuge 1968 und 1969 aus dem Betrieb genommen. Ihre Aufgaben wurden von den neuen Pilatus P-3 übernommen. Sieben Schweizer AT-16 wurden nach der Ausmusterung nicht verschrottet. Die U-328 und die U-323 wurden als <b>Ausstellungsflugzeug</b> reserviert.
U-311	North American AT-16	-	-	-	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 Wintertarnstrich und Dreiblattpropeller ausgerüstet, als Kulisse für den Film «Agenten sterben einsam» (Where Eagles Dare).
U-316	North American AT-16	-	-	-	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 Wintertarnstrich und Dreiblattpropeller ausgerüstet, als Kulisse für den Film «Agenten sterben einsam» (Where Eagles Dare).
U-317	North American AT-16	-	-	-	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 Wintertarnstrich



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					und Dreiblattpropeller ausgerüstet, als Kulisse für den Film «Agenten sterben einsam» (Where Eagles Dare).
U-322	North American AT-16	-	-	-	Am 10.04.1969 gelangte der U-322 auf dem Luftweg von Dübendorf (ZH) via Kloten (ZH) und Köln (D) nach London (GB), wo er als <b>G-AXCR</b> immatrikuliert wurde. Schon im gleichen Jahr kam das Flugzeug nach Deutschland und erfreut seither (Stand 2015) als <b>D-FHGK</b> mit Walter Eichhorn am Steuer unzählige Meetingbesucher mit seinen Vorführungen.
U-323	North American AT-16 (Noorduyn AT-16ND Harvard IIB)	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, 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 und bezog ihr neues Quartier in Hausen am Albis. 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 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 konnte. Rund 7000 Stunden Freizeit wurde für die Restaurierung investiert. Am 27.05.2013 wurde sie als <b>HB-RDN</b> im zivilen Luftfahrzeugregister eingetragen und am 09.08.2013 war es endlich soweit, die AT-16 konnte zu ihrem zweiten Erstflug abheben. Im Cockpit sass Max Vogelsang und Christian Aegerter.
U-327	North American AT-16	-	-	-	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-16	-	-	-	Im Hinblick auf ein zukünftiges Fliegermuseum in Dübendorf (ZH)

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					wurde der U-328 nicht demontiert, sondern in einer Halle eingestellt. Er gehört deshalb noch heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf.
<b>U-1001 bis U-1003</b>	-	-	-	-	→ U-1201 bis U-1203
<b>U-1004 bis U-1010</b>	-	-	-	-	→ U-1204 bis U-1210
<b>U-1201 bis U-1203</b>	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 11/55	1953	1990	3	Teillizenzbau. Ehemals U-1001 bis U-1003. Neue Immatrikulation U-1201 bis U-1203 ab 01.06.1957.
<b>U-1204 bis U-1210</b>	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	1954	1990	7	Teillizenzbau. Ehemals U-1004 bis U-1010. Neue Immatrikulation U-1204 bis U-1210 ab 01.06.1957.
U-1206	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	-	01.01.1991	-	Wurde mit der Becker-Peilanlage ausgerüstet, die UHF-Antenne ist auf der Bugnase gut sichtbar. Ausserbetriebsetzung am 01.01.1991 mit 2193 Flugstunden. Am 23.03.1991 in Sion für 46'000 Franken an H. Weisskopf versteigert. Am 09.09.1991 Überflug von Sion nach Dübendorf. Am 11.09.1991 Überflug von Dübendorf nach North Weald via Southampton (GB). Die Piloten waren Martin Escher und F. 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	-	1971	-	Absturz am 22.09.1971 bei einem Übungsflug auf den Eigergletscher. Die beiden Piloten kamen ums Leben. Ursache des Unglücks war Geschwindigkeitsverlust und fehlende Höhe.
U-1208	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	-	-	-	Als <b>HB-RVF</b> zivil immatrikuliert. Heute (Stand 2011) gehört die Maschine der A-Jet AG aus Evillard (BE). Noch im Jahr 2006 waren Peter Matti und Cyril Dvorak die Eigentümer. Damals war dieser Vampire im Fliegermuseum Altenrhein stationiert. Am 15.12.2004 wurde bei einem Touch-and-Go in Sion versehentlich das Fahrwerk eingefahren und der Vampire schlitterte über die Piste. Er wurde aber repariert und wieder flugtüchtig gemacht.
<b>U-1211 bis U-1230</b>	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	1958	1990	20	Teillizenzbau
U-1221	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	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-1224	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	-	-	-	Die U-1224 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
U-1225	De Havilland D.H.115	-	-	-	Dieser Vampire-Trainer fliegt seit einigen Jahren in Neuseeland. Sie wurde am 23.03.1991 in Sion

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
	Vampire-Trainer Mk 55				versteigert. Die Eintragung ins schweizerische Luftfahrtregister als <b>HB-RVM</b> 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 Registrierung <b>NZ5712</b> . Neuseeland verwendete zwischen 1952 und 1972 elf Vampire-Trainer ( <b>NZ5701</b> bis <b>NZ5711</b> ).
U-1228	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	-	-	-	Als <b>HB-RVJ</b> zivil immatrikuliert. Er gehört zum Fliegermuseum Altenrhein.
<b>U-1231 bis U-1239</b>	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	1968	1990	9	Ankauf aus England.
U-1235	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	03.1969	Ende 1990	-	Dieser 1953 gebaute Vampire-Trainer mit der Werk-Nr. DHP 44352 war am 23.03.1991 in Sion versteigert und bereits am 09.09.1991 zivil als <b>HB-RVI</b> 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 Luftfahrzeugregister gelöscht.
U-1238	De Havilland D.H.115 Vampire-Trainer Mk 55	-	1991	-	Flog als XD440 für die RAF, bevor der Trainer der Schweiz verkauft wurde. Heute (2012) wird diese D.H.115 zivil immatrikuliert als <b>SE-DXU</b> von Swedish Air Force Historic Flight operiert und gehört dem Eskilstuna Flygmuseum.
<b>U-1251 bis U-1270</b>	British Aerospace Hawk Mk 66	1990	2002	20	Doppelsitzer. Am 20.10.1987 wurde in Bern der Vertrag zur Lieferung der 20 Jet-Trainingsflugzeuge unterzeichnet. Am 31.01.1990 übernahm die Fliegertruppe in Emmen das erste Flugzeug von der GRD und flog es nach Sion. Am gleichen Tag wird in Emmen der erste in der Schweiz montierte Hawk vorgeführt. Die Maschinen kommen ab 1990 im 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. Alle 19 noch vorhandenen Maschinen sind in bestem Zustand, und entsprechend gut waren die Verkaufschancen. Am 2. Juli 2007 gab die armassuisse bekannt, dass das finnische Verteidigungsministerium 18 Stück und somit die gesamte zum Verkauf stehende Hawk-Flotte Mk 66 der Schweizer Armee kauft. Im August 2008 wurde der letzte Hawk auf der Strasse nach Finnland transportiert.
U-1251	British Aerospace Hawk Mk 66	-	-	-	Der erste Schweizer «Habicht» absolvierte seinen Erstflug am 07.04.1989 vom Werkflugplatz Dunsford in England aus. Am 08.11.1989 wurde dieser «Ur-Hawk» von Dunsford aus in 102 Minuten nach Emmen überflogen.
U-1256	British Aerospace Hawk Mk 66	-	-	-	Einziger tödlicher Unfall mit dem Hawk: am 15.10.1990 stürzt Oberleutnant Michel Moor im Aletschgebiet ab.
U-1301	-	-		-	→ J-1301
<b>U-2001 bis U-2004</b>	Dassault Mirage IIIIBS	1964		4	Doppelsitzer, die zwei ersten Maschinen gelangten 1964 zur Truppe. Die FF Trp führt 1964 für die Pilotenumschulung - in erster Linie für die Blindflugschulung und für die Einweisung der Piloten in den Flug mit Überschallgeschwindigkeit - zwei Mirage IIIIBS ein. Die erste Maschine (U-2001) traf am 2. April 1964 in Emmen ein. Dieses als erste

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					Schweizer Mirage gelieferte Flugzeug wurde 1990 im EIDG. FLUGZEUGWERK EMMEN (F+W) einer weitgehenden Modernisierung unterzogen und unter anderem mit Canards, Nasenstrakes und einer neuen Cockpithaube ausgerüstet. Da der Doppelsitzer danach mit AIM-9 Sidewinder-Lenk Waffen bestückt werden konnte, erhielt er auch die neue Nummer J-2001 (weitere Infos siehe dort).
U-2002	Dassault Mirage IIIBS	1964	1969	-	Stürzte am 03.04.1969 wegen einer Triebwerksstörung in den Vierwaldstättersee. Die zerbrochene Maschine wurde mit grossem Aufwand geborgen. Der Pilot verlor bei diesem Unfall sein Leben.
U-2003	Dassault Mirage IIIBS	1969		-	Gelangte Ende 1969 als Ersatz für eine verunfallte Mirage IIIBS zur Truppe.
U-2004	Dassault Mirage IIIBS	1972		-	Im Frühjahr 1972 an die Truppe ausgeliefert. Die Maschine wurde aus vorhandenen Ersatzteilen zusammengebaut.
<b>V-10 bis V-12</b>	Hiller UH-12B	1952	1962	3	1952 Ankauf von zwei Exemplaren in den USA und einer 1956 als Occasion in der Schweiz. Die Helikopter hatten ein Triebwerk vom Typ Franklin 6 V4-200-C 33 von 200 PS. Die zivile Bezeichnung des UH-12B ist Hiller 360. Bis 01.09.1959 KAB-201 bis KAB-203. Die KAB-201 (siehe dort) hatte allerdings bereits am 13.01.1954 einen Flugunfall.
V-10	Hiller UH-12B	21.10.1952	13.01.1954	-	Dieser Helikopter hatte als <b>KAB-201</b> am 13.01.1954 in St. Antonien bei Küblis (GR) eine Bodentouchierung und erlitt dabei einen Totalschaden. Der Pilot bei diesem Flugunfall war Oblt Kolb.
V-11	Hiller UH-12B	29.11.1952	31.12.1962	-	1952 bis 01.09.1959 <b>KAB-202</b> , danach bis 31.12.1962 V-11. Am 31.12.1962 infolge Totalrevisionsfähigkeit aus dem Betrieb gezogen und der Sprayfirma Meravo in Deutschland als Ersatzteilsponder verkauft. Damit fand die erste schweizerische Helikopterära, bei welcher viele technische Schwierigkeiten zu meistern waren, ihren Abschluss. Im Jahr 1982 kam diese Maschine zurück für das Flieger Flab Museum in Dübendorf (im Austausch mit einem Pilatus P-2/05).
V-12	Hiller UH-12B	06.02.1956	03.08.1960	-	Als Ersatz für die verunfallte KAB-201 im Februar 1956 der Firma Bühle & Cie. als Occasionshelikopter (zivil als <b>HB-XAC</b> 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. Sie hatte am 02.08.1960 in Dübendorf einen Landeunfall, bei dem Adj Uof Gottfried Amsler und Oblt Wellauer verletzt wurden. Der Heli ging dabei in Brüche.
<b>V-21 bis V-24</b>	Sud-Aviation S.O. 1221 S Djinn	1958	1963	4	Ankauf aus Frankreich.
V-23	Sud-Aviation S.O. 1221 S Djinn	-	-	-	Ein Helikopter mit der Kennung V-23 gehört heute (2014) 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 Armee (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 wurde dem Flieger Flab Museum von der Firma Aérospatiale geschenkwiese überlassen. Der Helikopter wurde am 24.04.1979 in La

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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. 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.
<b>V-41 bis V-50</b>	Sud-Aviation SE-313B Alouette II	1958	1992	10	Ankauf aus Frankreich. In anderen Quellen werden die Alouette II mit <b>SE-3130</b> bezeichnet. In den Jahren 1961 und 1962 wurde für kurze Zeit ein Teil der Flotte zivil immatrikuliert, welche während den beiden Friedenskonferenzen für Algerien in Evian zum Einsatz kamen. Die letzten neunzehn im Einsatz stehenden Alouette II schieden bei unserer Fliegertruppe erst Ende 1992 aus dem Flugdienst aus. Am 11.06.1994 wurden auf dem Militärflugplatz Alpnach (OW) die letzten sechzehn verbliebenen Alouette II der FF Trp samt Ausrüstung versteigert.
V-43	Sud-Aviation SE-313B Alouette II	-	-	-	Steht heute (2012) im Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD), siehe <a href="http://www.clindailes.ch">www.clindailes.ch</a>
V-48	Sud-Aviation SE-313B Alouette II	1959	31.12.1992	-	Diese Maschine hat eine wechselvolle Geschichte mit der Kennung, denn bereits am 02.05.1961 wurde sie erstmals als <b>HB-XBF</b> 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 <b>N92785</b> . Die Schweizer Besitzer verkauften den Helikopter bald wieder und am 12.03.1998 wurde der Oldtimer zum dritten Mal im Schweizer Register als HB-XBF eingetragen. Eigentümer & 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 Schweizer Register streichen. Er hat sie nochmals als N92785 in die USA verkauft.
V-49	Sud-Aviation SE-313B Alouette II	-	-	-	Die V-49 gehört heute (2013) zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>V-51 bis V-70</b>	Sud-Aviation SE-313B Alouette II	1964	1992	20	Ankauf aus Frankreich.
V-63	Sud-Aviation SE-313B Alouette II	1964			Wurde nach seiner militärischen Ausserdienststellung als <b>HB-XYB</b> zivil immatrikuliert. Eigentümer und Halter ist heute die Alouette Swiss AG in Thun (BE). Am Fest zum 20. Geburtstag des Hunter Vereins Interlaken (HUVÉR) vom 11.08.2012 hatte sie mit Pilot René Wittwer einen ihrer öffentlichen Auftritte unter der zivilen Immatrikulation.
<b>V-201 bis V-224</b>	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	-	24	Ankauf aus Frankreich. Vor dem Hintergrund einer aktuellen Flutkatastrophe, in der Helikopter ein dringend benötigtes Hilfsmittel sind, hat der Bundesrat am 08.09.2010 entschieden, dass die letzten zehn Helikopter des Typs Alouette III, die noch im Besitz der Schweizer Luftwaffe sind und auf Ende 2010 ausser Betrieb genommen wurden, Pakistan kostenlos übergeben werden. Die Helikopter werden dort für Such- und

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					Rettungszwecke verwendet.
V-201	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	2004	-	
V-202	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	1971	-	1971 Gelände-Kollision am Jungfraujoch.
V-203	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	2003	-	Erste Alouette III, die funktionstüchtig ausser Dienst gestellt wird. Erhält 2000 silberne «Finito Addio» Spezialbemalung zur Auflösung des LT Bat 2.
V-204	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	2003	-	
V-205	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	2004	-	
V-206	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	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	1964	2004	-	
V-208	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	2004	-	Am 20.03.2012 trug die Alouette Swiss AG, Thun, diese Maschine als <b>HB-XXM</b> ins zivile Luftfahrtregister ein. Hauptstandort ist 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.
V-209	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1964	1966	-	Touchierte 1966 bei einem Trainingsflug bei der Lötschenlücke den Gletscher. Sie wurde praktisch vollständig zerstört, die drei Insassen blieben unverletzt.
V-210	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2004	-	
V-211	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	1982	-	Stürzte nach einer Kollision mit einem Kabel bei einem der schlimmsten Unfälle der Luftwaffe 1982 bei Urnäsch ab. Dabei kamen der Pilot und fünf Infanteristen ums Leben.
V-212	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	1991	-	Absturz 1991 unmittelbar nach dem Start in Dübendorf wegen blockierten Fusspedalen. Der Pilot stirbt dabei.
V-213	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2003	-	
V-214	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2004	-	
V-215	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2003	-	Kollidierte 2003 bei der Musenalpbahn mit Kabeln und wurde zerstört.
V-216	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2004	-	
V-217	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2003	-	
V-218	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2003	-	
V-219	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2001	-	Absturz 2001 nach Kabelkollision bei einem Grenzüberwachungsflug bei Mettembert im Jura. Der Pilot und die vier Grenzwächter sterben dabei.
V-220	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2004	-	
V-221	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2003	-	Privatbesitz, zivil immatrikuliert <b>HB-ZFJ</b> .
V-222	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1966	2001	-	Seit der Liquidation wird diese Alouette auf dem Militärflugplatz Meiringen im Hangar 1 vor allem für Besucherbesichtigungen verwendet. Sie diente auch als Ersatzteilsponder. Angeschrieben ist 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 Immatrikulation J-3096.
V-223	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	-	-	-	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	1967	2003	-	
<b>V-225 bis</b>	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	-	60	Lizenzbau in der Schweiz. Ende 2010

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
<b>V-284</b>					wurden die letzten Alouette III ausser Dienst gestellt.
V-225	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	1997	-	Nach Gebirgslandung 1997 bei der Silberhornhütte von Sturm umgeblasen. An das österreichische Bundesheer verkauft, fliegt dort als 3E-LC.
V-226	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2004	-	
V-227	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2004	-	
V-228	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2003	-	
V-229	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2004	-	
V-230	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2003	-	
V-231	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2002	-	Stark beschädigt und ausser Dienst gestellt nach Landeunfall am 12.02.2002 bei Engelberg.
V-232	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2003	-	Wurde nach Panama verkauft.
V-233	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2004	-	
V-234	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	1982	-	Kollidierte 1982 bei taktischem Tiefflug bei Büsserach mit einer Hochspannungsleitung, beide Insassen starben.
V-235	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2003	-	
V-236	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2004	-	
V-237	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2003	-	Als HB-Airport auf der Zuschauerterasse des Flughafens Zürich ausgestellt, heute (2010) als Heli-Simulator bei Heli Partner.
V-238	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2004	-	
V-239	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-240	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	-	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 Ausmusterung und Verabschiedungsfeier des Typs auf dem Militärflugplatz Alpnach noch geflogen ist. Diese V-240 ist heute (2013) im Militärmuseum Full (AG) in einer Halle ausgestellt. <a href="http://www.militaer-museum.ch">www.militaer-museum.ch</a>
V-241	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1972	2001	-	2001 bei einer Schwebeflugübung in Lodrino beschädigt. Der Rumpf wurde danach für Reparaturtraining und zur Ausbildung von Polizeitauchern verwendet.
V-242	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1991	-	1991 (nach anderen Quellen 1993) nach harter Landung bei Les Diablerets liquidiert.
V-243	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2008	-	
V-244	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2008	-	
V-245	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2008	-	Sie gehört heute (2012) Jean-Louis Junod und steht in seinem Fahrzeug-Museum in 8344 Bäretswil (CH/ZH) <a href="http://www.fahrzeug-museum">www.fahrzeug-museum</a>
V-246	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2008	-	Diese Alouette III ist heute (2013) im Militär Museum Wildegg (AG) ausgestellt. <a href="http://www.militaermuseumwildegg.ch">www.militaermuseumwildegg.ch</a>
V-247	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	26.02.1973	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



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschäft	Bemerkungen
					Militärflugplatz Bückeburg (Niedersachsen). Dort übergab er den ausgemusterten Helikopter dem Kommandanten der Heeresfliegerwaffenschule Bückeburg. Die V-247 ist für das nahe Hubschraubermuseum bestimmt, bleibt aber vorerst auf dem Flugplatz Bückeburg.
V-248	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2008	-	Ausgestellt im Museum Hermeskeil.
V-249	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-250	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-251	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	
V-252	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1974	-	Zerstört bei einem Landeunfall 1974 beim Alphubelgletscher.
V-253	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	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 SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	
V-255	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2008	-	
V-256	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	1987 Kollision mit dem Gelände bei Kestenholz, wieder aufgebaut.
V-257	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2008	-	Steht heute (2010) im Polish Aviation Museum, Aleja Jana Pawla II 39 30-969 Krakow 28, skr.poczt. 79 <a href="http://www.muzeumlotnictwa.pl">http://www.muzeumlotnictwa.pl</a> . Sie wurde am 13.11.2009 mit einem Sattelschlepper nach Krakau in Polen gebracht.
V-258	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1980	-	Absturz 1980 bei Château-d'Oex.
V-259	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Diese Alouette III trägt Feldpost-Spezialmarkierungen und steht heute (2012) zusammen mit einem Vampire Mk 6 (J-1135), einer Mirage IIIS (J-2303) und einem Hawker Hunter F Mk 58 (J-4041) 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.
V-260	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1991	-	Absturz 1991.
V-261	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-262	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	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 diesen Typ geflogen sind. Sie ist eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-263	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1976	-	1976 Kollision mit Bäumen bei einem Rettungsflug im Simmental, ein Passagier überlebte den Absturz nicht.
V-264	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1985	-	Absturz 1985 nach Orientierungsverlust.
V-265	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Diese Alouette hat eine Spezialausrüstung, eine Winde und zusätzliche Aufhängepunkte für den Fastrope (Strick für das Abgleite aus einer Höhe von 15 Metern) für den Polizeieinsatz, insbesondere für die «Sondereinheit Intervention».
V-266	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	
V-267	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1991	-	1991 nach Ausfall des Heckrotors Autorotation mit «Landung» im Alpnachersee.
V-268	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	14.08.1973	22.06.2010	-	1982 einige Monate als <b>HB-XNJ</b> zivil registriert und für das BAZL im Einsatz. Nach einer Flutkatastrophe in Pakistan



Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					wurde dieser Heli 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.
V-269	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-270	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-271	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Unfall 1982 bei Sufers.
V-272	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2001	-	Erhielt 1992 als erste Alouette III ein NVG-kompatibles Cockpit. Absturz 2001 bei Montana nach Kollision mit Kabel. Die vier Insassen verlieren dabei ihr Leben.
V-273	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1974	1977	-	1977 touchiert der Rotor bei der Landung im Steintal (VS) das Gelände und stürzt über einen Felsen, ein Mechaniker stirbt dabei.
V-274	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	Eine der letzten 10 Alouette III, die im November 2010 noch geflogen ist.
V-275	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	
V-276	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1998	-	Flog von 1993 bis 1998 zivil immatrikuliert als <b>HB-XZM</b> . Schwer beschädigt bei Landeunfall 1998 bei Zezikon.
V-277	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1974	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 Polizei, das Grenzwachtkorps (GWK) und die militärische Sicherheit (Mil Sich) teilgenommen haben.
V-278	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	2010	-	
V-279	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1973	1999	-	1999 zivil immatrikuliert als <b>HB-ZBL</b> . Flog bis 2005 für die Eidgenossenschaft.
V-280	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1974	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'Hérémence (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 SE-3160 Alouette III	1974	2008	-	Wurde 2009 im Skulpturenpark in Köln mit weissem Anstrich ausgestellt.
V-282	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1974	2010	-	Steht seit 2010 im Museum «Clin d'Ailes» in Payerne (VD), siehe <a href="http://www.cлиндailles.ch">www.cлиндailles.ch</a>
V-283	Sud-Aviation SE-3160 Alouette III	1974	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 SE-3160 Alouette III	1974	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 Alouettes III wurden nie mit einer Bewaffnung ausgerüstet. Leider ging das Kunstwerk auf der Kabinentür bei einer

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					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.
<b>V-601 bis V-607</b>	Dornier Do 27H2	1958	2008	7	1958 Ankauf aus Deutschland. Mit der Do 27 fand man einen geeigneten Ersatz für die veralteten Fieseler Fi 156C Storch und Messerschmitt Bf 108B Taifun. Als eine der ersten ausländischen Luftwaffen bestellte die Schweiz sieben Exemplare des neuen Flugzeuges. Für vier Do 27 wurden 1958 zwar die zivilen Kennzeichen <b>HB-HAA</b> bis <b>HB-HAD</b> reserviert, aber effektiv eingetragen wurden dann am 20.08.1959 nur zwei, die <b>HB-HAC</b> (Werk-Nr. 2013) und die <b>HB-HAD</b> (Werk-Nr. 2014, ab 1968 V-607). Die Luftwaffe war mit den beiden letzten Flugzeugen, die zu diesem Zeitpunkt bei uns 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 50jährige Ära zu Ende.
V-601	Dornier Do 27H2	-	-	-	Als einzige Maschine mit Breitfahrwerk und Doppelsteuer ausgerüstet.
V-602	Dornier Do 27H2	-	-	-	Am 23.04.1980 ausser Dienst gestellt und versteigert. Sie erlitt am 06.11.1982 eine Bruchlandung.
V-603	Dornier Do 27H2	-	-	-	Ging am 15.01.1969 infolge einer Fehllandung in Fehraltorf (ZH) verloren.
V-604	Dornier Do 27H2	-	-	-	Spezielle Funkanlage und Radiokompass für Auslandsflüge. Wurde am 19.11.1980 veräussert.
V-605	Dornier Do 27H2	02.1959	-	-	Versteigerung am 30.05.1981 in Dübendorf. 2015 kaufte Eugen Wüest, Willhof (LU), diese Do 27, die zuvor längere Zeit in Triengen (LU) stationiert war und liess sie am 24.06.2015 als <b>HB-HAB</b> immatrikulieren. Dieses Flugzeug mit der Werknummern 2012 wurde 1958 gebaut und ging im Februar 1959 als V-605 an die Fliegertruppe. Zeitweise war sie dort bereits als HB-HAB im Einsatz.
V-607	Dornier Do 27H2	18.12.1958	19.09.2008	-	Sie wurde am 20.08.1959 mit der zivilen Immatrikulation <b>HB-HAD</b> eingetragen. 1968 wurde die Maschine auf 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 den Einsatz als Vermessungsflugzeug in grossen Einsatzhöhen.
V-611	Pilatus PC-6/A Porter	1962		1	Versuchsflugzeug der KTA (später GRD, dann GR, heute armasuisse). Absturz (?). Dieser Porter hatte keinen Tarnanstrich. Auf Schwarz-Weiss-Bildern sieht man eine graue (?) untere Rumpfhälfte, während der obere Rumpfteil offenbar weiss war. Es scheint, dass dem selben Foto der V-611 ein Astazou-II-Turbotriebwerk hatte. Mit diesem Porter wurden auch Skis getestet.
<b>V-612 bis V-623</b>	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	1967	-	12	Wurden 1966 gebaut und 1967 als PC-6/H2M Porter abgeliefert. 1980/81 wurden an allen Maschinen der Kolbenmotor Lycoming GSO-480 B1,

Schweizer Luftwaffe  
Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
					A6 durch die Propellerturbine Pratt & Whitney Canada PT6A-27 ersetzt. Der PC-6 Porter war das letzte Flugzeug der Schweizer Luftwaffe, das früher für Transporte in den Bergen auch mit Skis 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 (2016) 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.
V-615	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	-	2002	-	Dieser Porter erlitt am 29.01.2002 in Altenrhein (SG) einen Startunfall und kollidierte beim Verlassen der Piste mit einem Personenwagen. Eine Reparatur 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 dem Altmaterial zugeführt werden, wobei vereinzelte Komponenten vorgängig ans Ersatzteillager gelegt worden wären. Die V-615 wurde dann aber auf den Militärflugplatz Payerne transportiert. Heute (2014) gehört sie zum Fundus des Flieger Flab Museums in Dübendorf (ZH) und soll für die Ausstellung repariert werden. Ausserdem ist sie für den Rückbau zu einem PC-6/H2M Porter mit Kolbenmotor vorgesehen.
V-621	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	-	1993	-	Die V-621 stürzte bei ausgeprägter Föhnlage am 27.04.1993 an der Nordseite des Finsteraarhorns (BE) ab.
V-622	Pilatus PC-6/B2-H2M-1 Turbo-Porter	-	-	-	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.
<b>V-630 bis V-635</b>	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	1976	-	6	1975 gebaut und 1976 an die Luftwaffe abgeliefert.
V-630	Pilatus PC-6/B2-H2M Turbo-Porter	-	1997	-	Absturz am 12.11.1997. Der Porter schlug bei schlechtem Wetter in Boltigen im Simmental (BE) am Boden auf, nachdem der rechte Flügel mit Bäumen kollidierte.
<b>V-651 und V-652</b>	Piper PA-18-125 Super Cub «Custom»	1952	1975	2	1952 Ankauf aus den USA. Vorher KAB-101 und KAB-102. KAB stand für «Kampffeld- und Artillerie-Beobachtung».
V-653	Nord N.1203a Norécrin	1948	1954	1	Zivil <b>HB-HOI</b> . Gleiche Kennung wie die erste Piper Super Cub PA-18-150. Die V-653 gehört heute (2013) als HB-HOI zu den Exponaten im Flieger Flab Museum in Dübendorf (ZH).
<b>V-653 bis V-656</b>	Piper Super Cub PA-18-150 «Custom»	1964	1975	4	
V-654	Piper Super Cub PA-18-150 «Custom»	-	-	-	Ein Super Cub mit dieser Kennung und der zivilen Immatrikulation <b>HB-PAV</b> steht heute (2012) zusammen mit der C-3603 und der Kennung C-547 in einem Hangar der Firma MDC Max Daetwyler AG auf dem Flugplatz Langenthal-Bleienbach (BE) eingestellt.
X- HB-VAC	FFA P-16	-	-	-	→ J-3004

Schweizer Luftwaffe  
 Militärische Kennungen

Kennung «Serial» «Tail-Number»	Typenbezeichnung	Ablieferungs- beginn oder im Einsatz ab	Im Einsatz bis	Beschafft	Bemerkungen
X- HB-VAD	FFA P-16	-	-	-	→ J-3005
X-5099	Boeing F/A-18C Hornet (Hugo Wolf)	2013	-	1	Ein Mock up als naturgetreue Nachbildung aus Holz und Kunststoff, hergestellt im Auftrag der Armasuisse von der Firma Hugo Wolf AG in Seftigen (BE). Offizielle Bezeichnung «Mobile Ausbildungsanlage Ground Operations». Die täuschend echt aussehende 1:1-Attrappe der F/A-18C bietet viele Simulationsmöglichkeiten. Via Touchscreen kann der Übungsleiter unzählige Szenarien und Störungen eingeben.
<b>Z-31 bis Z-60</b>	Farner KZD 85	1985		60	Die Kleinzielflugdrohnen 1985 wurden zur Zieldarstellung für das Training der Fliegerabwehrtruppen (Flab) beschafft. Die Drohnen wurden von den Farner Werken in Grenchen (SO) entwickelt und hergestellt. Später wurden die Herstell- und Unterhaltsrechte dem vormaligen Eidgenössischen Flugzeugwerk Emmen F+W, heute RUAG Aviation, verkauft
Z-53	Farner KZD 85	-		-	Die Z-53 wurde im <a href="#">ProAero Jugendlager</a> 2007 (JULA) in S-chanf (GR) den jungen Aviatikfans vorgeführt (siehe COCKPIT 1/2008)