

DeHavilland DH-112 Mk. 1 «Venom» HB-RVA

20 Jahre im zivilen Einsatz



Foto: Walter Hodel

Am 22. Juni 1988 hob der erste ehemalige Militärjet mit einer zivilen Kennung vom Flugplatz St. Gallen-Altenrhein ab. Mit der Ankunft der Venom wuchs auch die Vision einer Flugzeugsammlung am Bodensee. Seit nunmehr zwanzig Jahren steht der Pressholz-Jet im Fliegermuseum Altenrhein im Einsatz.

Hans Peter Köstli, der damalige Präsident der Antique Airplane Association of Switzerland (AAA), kaufte 1984 für rund 6000 Franken eine DeHavilland DH-112 Mk.1 «Venom» (Gift) aus den Liquidationsbeständen der Schweizer Luftwaffe. Diese Maschine mit der militärischen Immatrikulation J-1630 hatte am 7. März 1956 ihren Erstflug mit dem Testpiloten Hans Häfliger am Steuer. Anschliessend stand sie bis zur Ausmusterung während 13 Jahren als Aufklärer und weitere 14 Jahre als Jäger und Erdkämpfer im Einsatz.

Ankunft in Altenrhein

Am 17. Juli 1984 überflog der Werkspilot Major Rohrbach den ausgemusterten Militärjet von Buochs NW nach Altenrhein SG. Die Bereitstellung des Jets durch das Bundesamt für Militärflugzeuge (BAMF) und das Kerosin für den Überflug kosteten nochmals rund 2500 Franken. Nach der Landung waren insgesamt 1218 Stunden und 49 Minuten

im Flugbuch der Venom verzeichnet. Nun stand die J-1630 also in Altenrhein. Aber wie sollte es weitergehen? Mit der Ankunft der Venom entstand auch erst-



Foto: Archiv FMA



Foto: Archiv FMA

mals die Vision, in Altenrhein ein fliegendes Museum einzurichten. Doch es sollte noch rund zehn Jahre dauern, bis die Idee in die Tat umgesetzt werden konnte. Der Besitzer der Venom plante nun, den Militärjet flugtauglich zu erhal-

Oben: Die DH-112 Mk. 1R J-1630/HB-RVA war seit ihrem Erstflug vor über 51 Jahren während 1274 Stunden und 10 Minuten in der Luft. Die Venom der Schweizer Luftwaffe wurden in Lizenz durch die Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein (FFA), Pilatus AG und das Flugzeugwerk Emmen (F+W) gebaut.

Links oben: Die HB-RVA trug beim Erstflug einen Alu-Anstrich. Dieser wurde später durch den authentischen Tarnanstrich ersetzt.

Links unten: Schon das Starten des britischen DeHavilland Ghost 48 Mk. 1 Triebwerkes mit den Starterpatronen ist ein Spektakel. Die Triebwerke wurden bei der Winterthurer Firma Gebr. Sulzer AG in Lizenz gebaut.



Die «Hotel Bravo Romeo Alfa Victor» ist ein gern-gesehener Gast an den Airshows. Weltweit sind nur noch eine Hand voll dieser Gabelschwanz-Jäger flugfähig.

Foto: Walter Hodel

ten und schliesslich im zivilen Luftfahrzeugregister einzutragen. Doch auch dieses Projekt brauchte seine Zeit und so dauerte es vier Jahre bis zum Erstflug als ziviler Jet. In dieser Zeit musste das Flugzeug aber vor Standschäden geschützt werden. Der Flugzeugmechaniker Ernst Flessati und Köstli bockten den Jet schliesslich einmal pro Monat auf. Sie betätigten und kontrollierten die komplette Hydraulikanlage. Ein anschliessender Triebwerkstandlauf erfolgte beim Rollen. Alle Arbeiten mussten bei jeder Witterung, Sommer und Winter, im Freien durchgeführt werden.

Vor dem zivilen Erstflug

Dennoch standen vor dem ersten zivilen Flug aufwendige Arbeiten an. Der Holzrumpf erhielt eine komplett neue Betuchung aus Baumwollstoff und eine neue Bemalung. Nach dem Wechsel des Ghost-Triebwerks ersetzte Flessati sämtliche Treibstoff- und Hydraulikschläuche. Nach der Abnahme durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt (Bazl) hob Ueli Häusermann am 22. Juni 1988 erstmals mit der zivilen Kennung HB-RVA in Altenrhein vom Boden ab. Der erste öffentliche Auftritt erfolgte im gleichen Jahr an der Internationalen Bodensee Airshow (IBAS'88).

Gepflegt wie eine Frau

Seit dem zivilen Erstflug stand der Veteran nun während 55 Stunden und 21 Minuten für das Fliegermuseum Altenrhein im Einsatz. Diese Flugstunden kamen nur dank dem Einsatz vieler freiwilliger Helfer zustande. Ernst Flessati ist auch heute noch für die Venom verantwortlich und sein Erfolgsgeheimnis lautet: «Man muss ein sol-

ches Flugzeug behandeln und pflegen wie eine Frau.»

Das Instandhaltungsprogramm des Jets ist sehr stark auf präventiver Wartung aufgebaut. «Wir können zudem auf eine sehr konstruktive Zusammenarbeit mit dem Bazl zählen», betont Flessati. Die Lebensdauer der Venom war schon bei der Einführung ein Schwachpunkt. Der Hersteller garantierte 500 Flugstunden. Das Flugzeugwerk Emmen entwickelte jedoch eine spezielle Teststation und führte Ermüdungsversuche durch. Gefährdete Teile konnten nun lokalisiert und wenn nötig ersetzt werden. Die Lebensdauer der Venom-Zelle erhöhte sich so auf 1800 Flugstunden. Die Vorbeugung und Erkennung von Materialermüdungen ist auch heute noch ein Schlüsselfaktor der Wartung. Diese so genannten NDT-Kontrollen (Non Destructive Testing) oder zerstörungsfreie Materialüberprüfungen werden von der SR Technics in Zusammenarbeit mit Flessati durchgeführt. Diese beinhalten auch spezielle Rissprüfungen mittels Röntgenstrahlen an den Flügeln und durch Ultraschallwellen am Hauptholm und an den Triebwerksschweifeln.

Alternde Ersatzteile

Um den Oldtimer flugtauglich zu erhalten müssen immer wieder Komponenten ausgewechselt und ersetzt werden. «Die Ersatzteilbeschaffung ist ein weiterer Knackpunkt», wie Flessati erklärt. Viele Teile aus dem Lager haben ebenso wie die eingebauten Komponenten unter dem normalen Alterungsprozess gelitten und müssen zuerst aufbereitet werden. Sämtliche Arbeiten werden selbstverständlich nach den allgemein gültigen Vorschriften in der Luftfahrt durchge-

führt. Dadurch wird die Instandhaltung des Jets aufwendig und teuer. Laufende Anpassungen verlangen aber auch die ändernden internationalen Anforderungen an Luftfahrzeuge. So muss nun zum Beispiel auch ein Mode-S Transponder eingebaut werden. Ernst Flessati und seine Helfer werden den Veteran auch in Zukunft pflegen. So wird der «Gabelschwanz-Jet» hoffentlich noch an vielen Flugtagen in der Luft zu bewundern sein.

Walter Hodel

Die Venom in der Schweiz

Die Schweizer Luftwaffe kaufte insgesamt 250 der aus der DeHavilland DH-110 «Vampire» weiterentwickelten DeHavilland DH-112 «Venom». Die ersten 126 Venom Mk. 1 (J-1501 bis J-1625 und die J-1650) standen ab 1954 als Jäger und Erdkämpfer im Einsatz. 1956 liess die Luftwaffe 24 Maschinen aus der ersten Serie als Aufklärer Mark 1R bauen (J-1626 bis J-1649). Aufgrund der guten Erfahrungen mit dem Jet kaufte die Schweiz 1956 weitere 100 Stück der verbesserten Version Mark 4 (J-1701 bis J-1800). Schliesslich flogen rund ein Fünftel aller 1491 jemals gebauten Venom bei der Schweizer Luftwaffe.

Venom Nr. 840

Die J-1630 war eine der 24 DH-112 Mk. 1R, welche die zwölf damaligen Aufklärer North American P-51D «Mustang» ablösten. Diese Venom-Aufklärer waren mit den neuesten Reihenbildkameras und Zielvorrichtungen ausgerüstet. Mit der Einsatzbereitschaft der neuen Mirage III/RS Aufklärer reduzierte die Luftwaffe 1969 die Venom Aufklärerflotte auf acht Maschinen. Diese setzte man nur noch zur Ausbildung der Aufklärerpiloten ein. Die überzähligen Venom Aufklärer, darunter die J-1630, rüstete man auf den normalen Mark 1 Standard zurück. Bis zur Ausmusterung standen die Venom schliesslich während 27 Jahren im Einsatz.