



25 Jahre Flugplatzbrigade 32
25 ans brigade aérodrome 32
25 anni brigata aerodromo 32



PA CAPONA

Auf die in einen alten Holzbalken geschnitzte Devise «Pa Capona» hat der Kommandant der Flugplatzbrigade 32, Brigadier Philippe Henchoz, im Mai 1971 anlässlich einer Übung seines Stabes in Savièse hingewiesen. Es handelt sich um einen Ausdruck im Saviëser Dialekt, welcher von «Ne pas caponner» abstammt. Er erklärte uns den Sinn damals mit «ne pas être conard ou poltron, aller de l'avant, ignorer la peur». «Capon» steht für Feigling oder Angsthase, «caponner» für feige sein.

Der Brigadestab hat die Hinweise des Kommandanten in ein Emblem umgesetzt, welches der damalige Adjutant, Hptm Karl A. Rupf, kreiert hat. Heute ziert es die Bérêts der Angehörigen der Flugplatzbrigade.

Die Devise wurde in der Orientierungsschrift vom 1. März 1979 über die Flugplatzbrigade treffend definiert:



PA CAPONA: Diese Devise der Flugplatzbrigade 32 besteht aus den zwei Worten in der Mundart von Savièse, die auf deutsch etwa mit «dem Schicksal ins Auge schauen» wiedergegeben werden könnten. Sie umschreibt damit unsere Entschlossenheit, jederzeit bereit zu sein, unseren Teil an die Verteidigung der Heimat beizutragen.



PA CAPONA: La devise de la brigade aérodroome 32, en patois de Savièse, peut se traduire «faire face, quoi qu'il arrive». Elle imprime notre ferme volonté d'être constamment prêts à assumer la mission qui nous est confiée, dans le cadre de la défense nationale.

PA CAPONA: Questo motto della brigata aerodromo 32, in dialetto del Savièse, si può tradurre nel senso di «far fronte a tutti i costi». Esso implica la nostra chiara volontà di essere pronti al compimento della nostra missione primaria per la difesa nazionale.

Impressum:

Redaktion: Maj Victor Dario
Fotos: Fotodienste BAMF, LAD
und Flpl Br 32
Gestaltung: dwj Dieter W. Joos
Werbeagentur Zürich
Druck: Schellenberg Druck AG
Pfäffikon ZH
Lithos: Quadrascan, Winterthur

© Flpl Br 32
1. Auflage, 6000 Ex.
Juli 1993

Inhalt

Avant-propos du commandant des troupes d'aviation et de défense contre avions	Seite 6
Vorwort des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen	Seite 8
Prefazione da parte del comandante delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea	Seite 10
Die Entwicklung der Flugplatzbrigade 32 aus der Sicht ihrer ehemaligen Kommandanten	
1968 Im Schatten der Mirage-Krise	Seite 13
1969–1976 Une troupe d'aviation au sol toujours prête à tout	Seite 17
1977–1983 Miliz professionell	Seite 21
1984–1991 Trotz Umbruch Engagement für die Sache	Seite 25
Daten und Ereignisse 1968–1992	Seite 29
Die Flugzeuge der Flugplatzbrigade 32 1968–1992	Seite 48
Ausblick	Seite 52
Herzlichen Dank	Seite 58
Die Kommandanten Les commandants I comandanti 1968–1992	Seite 61

Avant-propos du commandant des troupes d'aviation et de défense contre avions



Décidée par le Conseil fédéral il y a un peu plus de 25 ans, la nouvelle structure des troupes d'aviation et de défense contre avions, organisées en trois brigades, prenait effet au 1. 2. 1968.

Ainsi naquit la brigade aérodrome 32.

En 1993, la brigade aérodrome 32 fête donc son 25^e anniversaire, occasion bienvenue pour elle de publier une chronique de son quart de siècle d'existence.

En fait, l'histoire de la troupe d'aviation au sol a commencé bien avant 1968; elle remonte à 1914. Le cap EMG Real, premier commandant de la troupe d'aviation, nous en fournit la preuve dans le rapport suivant, daté de 1915:

«En cas de casse, c'est aux élèves pilotes qu'il appartenait de réparer le dommage. Bien entendu, ils pouvaient compter sur les conseils et l'aide d'un mécanicien, mais la responsabilité de la remise en état correcte de son appareil revenait au pilote.»

Le mécanicien auquel il est fait allusion appartenait à la 3^e section (mécaniciens et garde) de la troupe d'aviation, dont l'organisation était comparable à celle d'une compagnie. La 1^{ère} et la 2^e section, dénommées escadrilles 1 et 2, comprenaient les pilotes, et la 4^e section, l'infrastructure de la formation, regroupait la cuisine et le bureau.

Tels sont, brièvement décrits, les débuts modestes de ce qui allait devenir la brigade aérodrome 32, forte actuellement de

quelque 20 000 militaires, instruits à une septantaine de fonctions différentes.

Quel fut, quel est le lien qui unit les membres de la brigade aérodrome 32, comment expliquer l'esprit de corps très marqué qui caractérise cette Grande Unité? Je crois que la réponse à cette question tient en un seul mot: solidarité. C'est grâce à leur sens de la solidarité que les spécialistes au sol sont en mesure de relever les défis que la technique ne cesse de leur lancer. Alliée à la capacité d'adaptation aux situations nouvelles, cette communauté d'intérêts s'exprime aussi bien dans le domaine des progrès technologiques auxquels les aéronefs et l'infrastructure sont soumis en permanence que dans celui des engagements aériens, qui ne peuvent se dérouler qu'à l'échelle réelle, même en temps de paix.

L'intérêt pour la technique et l'amour de l'aviation constituent bel et bien les composantes de cet esprit de corps de la brigade aérodrome 32. De génération en génération, le plus souvent lors du recrutement déjà, ils en assurent la pérennité.

Durant ces trois dernières années, le paysage stratégique européen a subi des changements que pratiquement personne n'aurait pu imaginer. Rarement les perspectives d'une politique durable de détente n'étaient apparues si prometteuses. Et pourtant, ces mutations rapides sont porteuses de risques. J'en veux pour preuve la situation de l'ancienne Yougoslavie, un

pays somme toute proche de nos frontières. Par le fait qu'il échappe à tout contrôle, ce genre de crise peut avoir des répercussions sur d'autres pays, y compris le nôtre. Malgré cette réalité, force est de constater que le citoyen-soldat qui, aujourd'hui, se préoccupe de la défense nationale est confronté à un flot non négligeable de déraison, de refus et de méfiance de la part de beaucoup de ses concitoyens. La remise en question de la valeur de notre armée, de son avenir même, au sein d'une importante couche de la population ne saurait échapper à l'observateur averti.

La présente chronique, qui résume les 25 ans d'existence de la brigade aérodrome 32, tombe donc à point nommé. Elle s'adresse aux anciens, aux actifs et aux amis de la brigade. Puisse-t-elle raviver les souvenirs de ceux qui l'ont servie, éveiller la curiosité de ceux qui désirent en savoir plus sur ce premier quart de siècle et engager les jeunes sur la voie des 25 prochaines années, dans le sens de sa devise: «Pa Capona» – «faire face, quoi qu'il arrive».

Je souhaite à toutes et à tous une lecture captivante.

Commandant de corps F. Carrel

Vorwort des Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen



Vor etwas mehr als 25 Jahren hat der Bundesrat die Struktur der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen neu geordnet und auf den 1.2.1968 in drei Brigaden gegliedert. So entstand die Flugplatzbrigade 32.

1993 feiert somit die Flpl Br 32 ihr 25jähriges Bestehen und hat aus diesem Anlass die vorliegende Chronik der letzten 25 Jahre geschaffen.

Die Geschichte und Tradition der Fliegerbodentruppe ist jedoch viel älter; sie reicht bis 1914 zurück. Dies belegt ein Bericht von Hptm i Gst Real, dem ersten Kdt der Fliegertruppe. Er schrieb 1915 in einem Bericht:

«Gab es Bruch, so mussten die Flugschüler den Schaden wieder beheben. Wohl stand ein Mechaniker mit Rat und Tat zur Seite, aber der Pilot war für die richtige Wiederinstandstellung der Maschine verantwortlich.»

Dieser Mechaniker kam aus dem 3. Zug (Mechaniker und Bewachung) der Fliegertruppe, die ihrerseits wie eine Kompanie organisiert war. Der 1. und der 2. Zug waren unter dem Namen 1. und 2. Staffel den Piloten vorbehalten, während der 4. Zug mit der Küche und dem Büro die Infrastruktur bildete.

Aus diesen Anfängen wuchs die heutige Flpl Br 32 mit rund 22.000 eingeteilten Wehrmännern, welche etwa 70 verschiedene militärische Funktionen erfüllen.

Was verband und verbindet die Wehrmänner der Flpl Br 32, was prägt ihren ausgesprochenen Korpsgeist? Ich glaube, es ist das gemeinsame Angehen und Meistern der sich immer wieder neu stellenden technischen Herausforderungen unserer Flugzeuge und ihrer Infrastruktur. Beide unterliegen einem stetigen technologischen Fortschritt, und sämtliche Fliegerinsätze sind in Friedenszeiten wie auch in einem möglichen Kriegsfall genau gleich. Diese Teilnahme an der technischen Entwicklung und die Liebe zur Fliegerei, die so oft bei der Aushebung den Weg in die Flpl Br 32 vorzeichnet, verbindet alle Wehrmänner der Fliegerbodentruppe, heute so gut wie einst.

In den letzten drei Jahren haben in Europa Entwicklungen stattgefunden, die kurz zuvor kaum jemand für möglich gehalten hätte. Die Aussichten für eine dauerhafte politische Entspannung sind kaum je so gut gewesen. Diese schnellen politischen Veränderungen bergen aber andererseits auch Risiken in sich, wie sie die Teile des einstigen Jugoslawiens heute so nahe unserer Landesgrenzen aufzeigen. Solche Entwicklungen kann niemand unter Kontrolle halten, sie können auch unser Land betreffen. Und wer sich als Bürger und Wehrmann mit der Landesverteidigung befasst, muss heute ein nicht unerhebliches Mass an Unvernunft, Ablehnung und Misstrauen anderer überwinden. Die Verunsicherung über den Wert und die Zukunft unserer Armee ist in breiten Bevölkerungskreisen nicht zu übersehen.

Die vorliegende Chronik der letzten 25 Jahre unserer Flpl Br 32 richtet sich an alle aktiven und ehemaligen Wehrmänner sowie an die Freunde der Flpl Br 32. Sie soll Erinnerungen wecken, die Geschichte aufzeichnen, alte Kameraden zum «... weisst Du noch ...» ermuntern, dem Interessierten die jüngere Vergangenheit unserer Brigade näher bringen und den jungen 32ern das Fundament darlegen, auf welchem sie die nächsten 25 Jahre aufbauen werden, ganz wie es das Motto der Flpl Br 32 vorzeichnet: «Pa Capona», auf deutsch:

«Dem Schicksal ins Auge schauen.»

Ich wünsche Ihnen bei der Lektüre unserer Chronik viel Vergnügen und ein Miterleben unserer nahen Vergangenheit und unserer Leistungen.

Korpskommandant F. Carrel

Prefazione da parte del comandante delle truppe d'aviazione e di difesa contraerea



Il Consiglio federale ha definito 25 anni fa la ristrutturazione delle truppe aviazione e della DCA ed a partire dal 1.2.1968 lo ha raggruppato in 3 brigate. È appunto da quel giorno che la brigata aerodromo 32 ha avuto origine. Nel 1993 la brigata aerodromo 32 festeggia quindi il 25.mo compleanno e questo avvenimento ci dà lo spunto per scrivere la storia di questi ultimi 25 anni.

La storia, le tradizioni nell'ambito delle truppe di aviazione di terra è però molto più vecchia: ci sono già dei riscontri storici nel 1914, infatti un rapporto del cap SMG Real, il primo cdt delle truppe di aviazione lo attesta. Nel 1915 scrisse in un suo rapporto: «Se capitava una rottura, gli allievi pilota la dovevano riparare. È vero che c'era un meccanico a disposizione però il pilota era responsabile di riparare la macchina.» Questo meccanico proveniva dalla 3.a sezione (meccanici e sorveglianza) delle truppe di aviazione che dal canto suo era organizzata come una compagnia. La 1.a e la 2.a sezione sotto il nome di 1.a e 2.a squadriglia erano riservate ai piloti, mentre la 4.a sezione costituiva l'infrastruttura con la cucina e l'ufficio di compagnia.

Da questa organizzazione iniziale nacque e crebbe la brigata aerodromo 32 con circa 20 000 uomini, i quali assolvono oggi 70 diverse funzioni militari.

Cosa uni, ed unisce gli uomini della brigata aerodromo 32? Cosa suscita in essi questo spirito di corpo? Credo che sia il fatto di

essere confrontati sempre con nuove situazioni tecniche dovute ai nostri velivoli ed alla infrastruttura che siamo chiamati a servire. Tutte e due sottostanno ad una continua innovazione tecnologica e ai diversi ingaggi aerei. Sia in tempo di guerra, sia in tempo di pace essi sono identici. Questa partecipazione allo sviluppo tecnologico e l'amore per l'aviazione, che molte volte determina durante il reclutamento la via verso la brigata aerodromo 32, unisce tutti i militi dell'aviazione di terra oggi come un tempo.

Negli ultimi 3 anni abbiamo assistito in Europa a degli sconvolgimenti tali che nessuno avrebbe pensato fossero possibili. Le premesse per un allentamento della tensione politica di lunga durata non sono mai state così buone come ora. Però questi cambiamenti politici così veloci nascondono in sé stessi molti rischi, si noti per esempio quanto capita a poca distanza dai nostri confini in Jugoslavia.

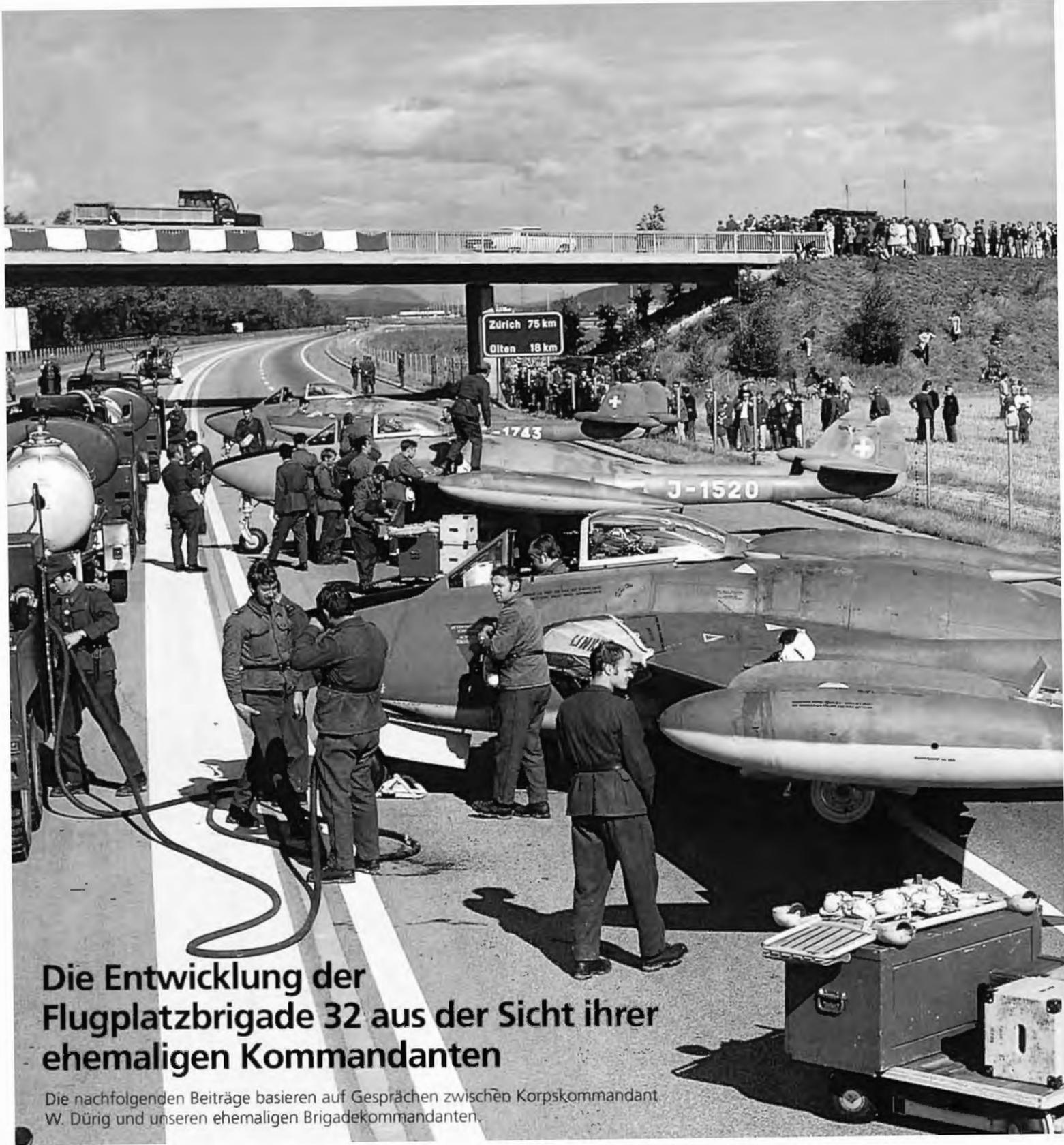
Questi sviluppi non possono essere tenuti sotto controllo da nessuno, possono coinvolgere quindi anche la nostra Patria. E chi, quale cittadino o soldato, si occupa oggi della difesa della nostra terra deve sormontare una grande dose di insensatezza, rifiuto e sfiducia. L'insicurezza che si è annidata in grandi strati della nostra popolazione per quanto concerne il nostro esercito non può essere ignorata. La storia degli ultimi 25 anni della nostra brigata aerodromo 32 è rivolta a tutti i militi attivi ed esentati dal servizio ed a tutti i nostri amici. Essa deve

risvegliare ricordi, chiarire fatti storici, invogliare vecchi camerati a dire «ti ricordi quel giorno...»

Questa cronaca vuole far conoscere a tutti gli interessati i fatti più recenti in merito alla nostra brigata e specialmente spiegare ai giovani la base sulla quale vogliamo costruire i prossimi 25 anni di vita della nostra unità nazionale facendo nostro il motto della brigata aerodromo 32: «Pa Capona», in italiano: «far fronte a tutti i costi».

Auguro a voi tutti molto piacere nello scoprire le vicende ed i contributi dati della nostra unità al nostro esercito in questi ultimi anni.

Comandante di corpo F. Carrel



Die Entwicklung der Flugplatzbrigade 32 aus der Sicht ihrer ehemaligen Kommandanten

Die nachfolgenden Beiträge basieren auf Gesprächen zwischen Korpskommandant
W. Dürig und unseren ehemaligen Brigadekommandanten.

Die Geburt der Flugplatzbrigade 32

Im Schatten der Mirage-Krise

Mit der Trennung von «Luft- und Bodenorganisation» am Ende des Zweiten Weltkriegs wurde innerhalb der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen ein Dienstzweig «Flugplätze» geschaffen. Die zunehmende Komplexität des Fliegereinsatzes führte zu einer Neuorganisation des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen auf den 1. Januar 1968. Die neue Truppenordnung umfasste nun die Flugwaffenbrigade 31, die Flugplatzbrigade 32 und die Flabbrigade 33.

Trennung von «Luft- und Bodenorganisation»

Die Organisation der Stäbe und Truppen der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen (FF Truppen) basierte während der Zeit des Aktivdienstes von 1939 bis 1944 auf der Truppenordnung 1936. Die Flugwaffe bestand aus 21 Fliegerkompanien. Im Jahre 1941 wurden zusätzlich das Überwachungsgeschwader mit drei Staffeln, 1944 ein Nachtgeschwader aufgestellt. Die Fliegerstaffeln waren in Fliegerabteilungen und diese anfänglich in drei und später in vier Fliegerregimente gegliedert.

Der damalige Fliegerkompaniekommandant war für alle Einsatzbelange eines Flugplatzes verantwortlich. Deshalb verfügte er über alle Piloten, Beobachter und Bodenmannschaften, die für den Fliegereinsatz und den Betrieb nötig waren. Die Piloten- und Beobachteroffiziere waren gleichzeitig Zugführer der Bodenmannschaften. Diese Struktur wurde immer wieder in Frage gestellt. Der Oberbefehlshaber vertrat schon

1940 die Ansicht, es sei eine besondere Bodenorganisation zu schaffen. Diese Ansicht wurde aber vom damaligen Kommandanten der FF Truppen, Divisionär Bandi, nicht geteilt. Die Struktur von 1936 sei «für unsere Verhältnisse die einzig richtige Organisation».

Nach schlechten Erfahrungen in Flugplatz-Verteidigungsübungen verlangte der General im Jahre 1943 erneut eine neue Struktur der Luftwaffe. Im Juni des gleichen Jahres vertrat der neue Kommandant der FF Truppen, Divisionär Rihner, die Ansicht, Luft- und Bodenorganisation seien voneinander zu trennen. Seine Argumente betrafen hauptsächlich die Flugzeugbesatzungen. Diese müssten sich auf den Flieger-einsatz konzentrieren und könnten nicht noch als Zugführer der Bodentruppen tätig sein. Nach erfolgversprechenden Versuchen auf einzelnen Flugplätzen im Laufe des Jahres 1944 erfolgte 1945 die Einführung der neuen Organisation. In der «Armee-Einteilung» vom 1. Mai 1946 wurde sie dann rechtlich verankert.

Die neu gebildeten Fliegerstaffeln verfügten nun über 12 Flugzeuge mit 8 bis 10 Besatzungen. Sie waren in vier Fliegerregimente gegliedert, in deren Stäben Geschwaderführer eingeteilt waren, die fallweise für den Einsatz bestimmter Staffeln verantwortlich waren.

Die Bodenorganisation bestand pro Flugplatz aus einer Flugplatzabteilung, die sich aus einer Fliegerkompanie, einer Land-



Brigadier Fritz Gerber, geboren am 8. Oktober 1903, hat im Jahre 1923 seine militärische Ausbildung bis zur Brevetierung zum Leutnant bei der Infanterie absolviert. 1924 besuchte er die Beobachterschule der Fliegertruppe. Dort wurden den Schülern am Doppelsteuer fliegerische Kenntnisse beigebracht, bei einigen sogar bis zum Alleinflug. Deshalb war Fritz Gerber in der Pilotenschule im Jahre 1926 des Fliegens kundig und hatte die Aufgabe, Beobachterschüler in ihren Einsatz zu fliegen. Später war er Kommandant der Fliegerkompanie 8. Als Chefbesamter der Direktion der Militärflugplätze (DMP) war er Adjutant und ab 1944 Kommandant des Armeefluggarks, der militarisierten DMP. Nach elfjähriger Führung der Flugplatzregimente 4 und 3 erfolgte 1959 seine Ernennung zum Kommandant der Flugplätze mit Beförderung zum Oberstbrigadier. Er führte dieses Kommando bis 1968 im Nebenamt und ab 1961 in Personalunion mit der Funktion des Direktors der Militärflugplätze.

Brigadier Fritz Gerber ist am 9. März 1993 in seinem 90. Lebensjahr verstorben.

sturm-Fliegerkompanie als Parkformation und einem «HD-Flugplatzunterhalt Detachment», dem auch die Fliegerabwehr angehörte, zusammensetzte.

Das «Kommando der Flugplätze» wird geschaffen

Mit dem gleichen Zeitablauf (Einführung 1945, Rechtskraft 1946) wurde eine neue Führungsstruktur im Stab FF Truppen eingeführt. Ein Kommandant der Flugwaffe, ein Kommandant der Flugplätze und ein Kommandant der Armeeffab, alle im Grade eines «Oberstbrigadiers», wurden ernannt.

Sie waren nun insbesondere «für den Einsatz und die Weiterausbildung» der entsprechenden Truppenkörper verantwortlich. Unter anderem waren «der Verkehr mit andern Kommandostellen, Mobil- und Demobilmachung, Dienste hinter der Front und das Personelle» weiterhin Sache des Stabes der FF Truppen. Die Kommandanten der neuen «Dienstzweige» verfügten auf Grund dieser Aufgabenstellung nur über einen kleinen Teil des Stabes der FF Truppen (Generalstabsoffizier, Adjutant, zugeteilte Stabsoffiziere).

Der Kommandant der Flugplätze war damals für vier Flugplatzregimente und den Armeeflugpark zuständig. Erster Kommandant der Flugplätze war von 1945 bis 1958 Oberstbrigadier Walter Burkhard. Auf ihn folgte Oberstbrigadier¹ Fritz Gerber.

Nach dem Sieg der Alliierten über Hitler und die Achsenmächte wurde die Friedenseuphorie bald vom aufziehenden «Kalten Krieg» zwischen der Sowjetunion und den USA überschattet. Die Rüstungsspirale begann sich zu drehen. In der Schweiz wollte man die Lehren aus den Unterlassungen der Vorkriegszeit nicht vergessen und erneuerte die Flugwaffe umfassend.

Die veraltete Flotte wurde durch damals modernste Düsenjäger – Vampire, Venom, Hunter – ersetzt. Die Flugplätze wurden dem Jet-Zeitalter angepasst und mit umfas-

senden Schutzbauten, insbesondere Kavernen, ausgerüstet. Die schlechte Kommunikationsinfrastruktur wurde modernisiert.

Gespräch mit Brigadier Fritz Gerber

In dieser Zeit des Aufbruchs übernahm Oberst Fritz Gerber im Jahr 1959 das Kommando der Flugplätze von seinem Vorgänger und Vorgesetzten bei der Direktion für Militärflugplätze, Brigadier Walter Burkhard. In einem Gespräch hat er von den Erinnerungen an seine Kommandozeit erzählt.

Gerne hätte Oberst Fritz Gerber das Flugplatzregiment 3 noch für ein weiteres Jahr geführt. Sein gut eingespielter Regimentsstab war ihm ans Herz gewachsen. Brigadier Walter Burkhard vertrat aber die Auffassung, die neue Organisation dränge einen Wechsel im Kommando der Flugplätze auf.

Das Verhältnis zum Stab der FF Truppen, zu dem er und die kleine Schar von Angehörigen seines Kommandos ja selbst auch gehörten, war noch weitgehend unklar. Brigadier Gerber konzentrierte sich deshalb auf die Einführung des neuen Flugmaterials und die damit verbundene Ausbildung und Organisation der Flugplatztruppen. Die endgültige Umstellung auf Jet-Kampfflugzeuge, die Einführung und Konsolidierung des Kavernenbetriebs für die Führung und die Flugzeuggestellung stellten sehr hohe Anforderungen an die Beweglichkeit und Lernfähigkeit der Truppe.

Die Erinnerungen, sie reichen immerhin dreissig Jahre zurück, sind stark geprägt von einem Ereignis, das die politische Landschaft der Schweiz erschütterte: das Debakel um die Beschaffung des Kampfflugzeugs MIRAGE.

Im Jahre 1964 unterbreitete der Bundesrat dem Parlament die Beschaffungsvorlage für 100 Flugzeuge des Typs MIRAGE III mit einem Kreditbegehren von 828 Mio. Fr. Die

¹ Nachfolgend wird die heute gebräuchliche Gradbezeichnung «Brigadier» anstelle des früher üblichen Begriffs «Oberstbrigadier» verwendet.



Einführung eines solchen Waffensystems bedeutete für die Direktion der Militärflugplätze und für die Flieger-Bodentruppen einen technischen Quantensprung. Beiden Organisationen wurde in der späteren Krise eine sorgfältige und sachgerechte Planungsarbeit attestiert. Ein vom Bundesrat mit dem Rüstungsprogramm 1965 verlangter Zusatzkredit war durch Mehrkosten bei der Beschaffung des Flugzeugs bedingt und löste die Krise aus. Die Reduktion des Beschaffungsumfangs auf 57 Flugzeuge, personelle Konsequenzen und die Einleitung einer Reorganisation des Eidgenössischen Militärdepartements und des Kommandos der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen waren einige direkte Folgen dieser Krise.

Nach der Suspendierung des Kommandanten der FF Truppen von seinem Amt erhielt Fritz Gerber einen Telefonanruf von Bun-

desrat Paul Chaudet, dem damaligen Chef des EMD. Dieser fragte ihn, ob er bereit wäre, interimistisch als Kommandant der FF Truppen zu wirken. Nach einer Überlegungsfrist stimmte Brigadier Gerber zu, allerdings mit dem Wunsch einer baldmöglichen Wahl des neuen Kommandanten, für die seine Person auszuschliessen sei.

Fortan bestimmte die schwere Aufgabe, die FF Truppen aus einer Krise herauszuführen, die Tätigkeit von Fritz Gerber. Auch nach der Wahl von Eugen Studer zum Kommandanten der FF Truppen musste er diesen während eines krankheitsbedingten Ausfalls zweimal für längere Zeit vertreten. Dies bedeutete unter anderem die Teilnahme an den Sitzungen der «Landesverteidigungskommission» (LVK) und die Vertretung vielseitiger Geschäfte der FF Truppen im EMD.



Geburt der Flugplatzbrigade 32

Die parlamentarische Sonderkommission, welche das Mirage-Geschäft zu untersuchen hatte, verlangte unter anderem eine grundlegende Reorganisation des Kommandos der FF Truppen. Aus zahlreichen Variantenstudien, welche Fritz Gerber im Auftrag von Eugen Studer den massgebenden Leuten der Flieger und der Fliegerabwehr unterbreiten musste, wurde eine Korpsstruktur, bestehend aus drei Brigaden und zwei Bundesämtern, ausgearbeitet und vom Parlament genehmigt. Diese Reorganisation, welche auf den 1. Januar 1968 Rechtskraft erlangte, ist die Geburtsstunde der Flugplatzbrigade 32.

Der Kommandant der Flugplatzbrigade erhielt nun einen vollständigen Stab, der für alle Führungsfunktionen verantwortlich und befähigt war. Die Regiments- und Abteilungsstruktur wurde aus der früheren Organisation übernommen und lediglich zur technischen Bewältigung des Kavernenbetriebs und des Betriebs der

neuen Kampf- und Aufklärungsflugzeuge MIRAGE III S/RS angepasst.

Fritz Gerber erinnert sich an viele positive menschliche Erlebnisse. Er ist auch heute noch von der verständnisvollen und hilfsbereiten Haltung der damaligen Mitglieder der «Landesverteidigungskommission» sehr beeindruckt. Sie haben ihm in einer sehr schwierigen Situation geholfen.

Ein Jahr nach der Einführung der neuen Organisation übergab Brigadier Fritz Gerber im Dezember 1968 das Kommando der Flugplatzbrigade an Philippe Henchoz, den Chef des Betriebs Sion des Bundesamtes für Militärflugplätze, der zuvor das Flugplatzregiment 1 führte.

La brigade aérodrome 32, de 1969 à 1976

Une troupe d'aviation au sol toujours prête à tout

En 1967, le combat aérien prit une nouvelle dimension suite aux technologies nouvelles et aux méthodes inédites appliquées durant la guerre des Six-Jours opposant Israël à ses voisins arabes. S'il suffisait jusqu'alors de préparer les avions, il fallait dorénavant gérer les aérodromes comme un système intégré et en assurer l'exploitation dans n'importe quelle situation. Cette nouvelle philosophie s'enracina au niveau du Commandement des troupes d'aviation et de DCA: la brigade aérodrome devait par conséquent assumer une nouvelle mission.

Un regard sans complaisance sur l'état de la brigade

En été 1968, le colonel Philippe Henchoz, qui était alors à la tête du régiment d'aérodrome 1, fut nommé commandant de la brigade aérodrome 32. Son prédécesseur, le brigadier Fritz Gerber, lui donna la possibilité de préparer sa première année de commandement dans le cadre d'une semaine de travail avec l'état-major fraîchement constitué. A cette occasion, le nouveau commandant concrétisa son idée d'une «troupe d'aviation au sol toujours prête à tout» sous la forme d'un premier programme annuel; par ailleurs, dans le but d'atteindre une «unité de doctrine», il convoqua tous les états-majors de la brigade à des cours tactiques – devenus une tradition ininterrompue depuis 1968.

A cette époque, les spécialistes des questions militaires étaient très impressionnés par la guerre des Six-Jours. Les nouvelles

possibilités techniques et tactiques dont disposait l'aviation israélienne avaient pratiquement décidé de la victoire en sa faveur. Les analyses ultérieures mirent en évidence l'aspect révolutionnaire de cette guerre-éclair pour la conduite de la guerre aérienne.

Mais où en était notre aviation? Elle allait recevoir les nouveaux avions de combat du type Mirage, alors que la centrale d'engagement et le système Florida étaient en cours de construction. Les aérodromes où les Mirages devaient être stationnés furent équipés de radars d'approche pour permettre des atterrissages par tous les temps.

Nonobstant ces innovations, Philippe Henchoz dressa devant son état-major un constat sans complaisance sur le niveau de la brigade. «Sur certains aérodromes, nous disposons des cavernes les plus modernes, offrant une protection très élevée. Toutefois, la protection des hommes et du matériel sur les aérodromes de campagne demeure nettement insuffisante. La préparation et la réparation des avions par la troupe peuvent être certes qualifiées de bonnes, mais tous les autres facteurs importants tels que transmission, sécurité de vol, protection AC, DCA, travaux de génie et défense des aérodromes, doivent être considérablement améliorés. La brigade ne satisfait donc pas à la conduite de guerre moderne.» Et le brigadier de blâmer durement l'inefficacité de la brigade: «Dans les conditions actuelles, rien ne sert de faire voler un Mirage de nuit, si ce n'est par plai-



Le brigadier

Philippe Henchoz,

né le 12 octobre 1916, a fait son école de recrues dans l'aviation en 1937. Le 29 août 1940, il entra en service actif. Devenu sous-officier la même année, il acquit son premier grade d'officier en 1941 et fut incorporé en qualité de chef de section dans la cp av 1, dont il a assuré le commandement entre 1947 et 1955. Il continua sa carrière militaire à la tête du groupe aérodrome 1, puis du régiment aérodrome 1 entre 1965 et 1968. Toujours officier de milice, il fut nommé en 1969 à la tête de la brigade aérodrome 32, fonction qu'il assumait jusqu'en 1976. Du point de vue civil, Philippe Henchoz fit carrière au niveau de la direction des aérodromes entre 1942 et 1976; il dirigea en dernier lieu l'exploitation de Sion. De 1972 à 1977, il assumait la présidence de la Fédération suisse de ski.



santerie!». Il mit son état-major en demeure de lui soumettre des propositions et des solutions pour parer aux lacunes existantes.

Les membres de l'état-major furent assez impressionnés par cette appréciation de la situation – le commandant de brigade fraîchement promu avait énuméré en effet des dizaines de problèmes – et se demandèrent comment un état-major de milice pourrait bien venir à bout de ce travail titanesque. On s'aperçut rapidement que le brigadier Henchoz était très content de voir son état-major mettre des priorités et s'attacher à résoudre avant tout les problèmes cruciaux.

Encouragement et motivation

Le brigadier Philippe Henchoz avait l'art de communiquer une motivation extraordinaire à son entourage, qu'il s'agisse de l'état-major de brigade, des commandants et de leurs états-majors aux divers échelons, ou des soldats qu'il rencontrait. Il savait toujours que dire au bon moment; il maîtrisait le français avec brio, et son allemand le rendait sympathique à tout le monde. Il savait aussi bien blâmer les lacunes en quelques mots acérés que récompenser les bonnes prestations par de chaleureuses paroles.

Grâce à son talent de dialecticien, il amenait les hommes et les institutions à se sur-

passer. Même les officiers d'état-major paresseux se mirent à travailler, sous peine d'être remplacés à la prochaine occasion. Il appréciait les individus pleins d'idées, indépendamment du grade et de la condition sociale; souvent, il leur confiait directement des problèmes à résoudre, au plus grand mépris de la voie hiérarchique.

En 1973, un commandant de groupe DCA fit sienne la devise «Les copains d'abord» et mit en place, à l'heure de la récession, un bureau de placement pour ses soldats: l'opération fut couronnée de succès. Le commandant de la brigade s'empara aussitôt de l'idée et l'introduisit au niveau de la brigade.

C'est également au brigadier Henchoz que l'on doit le concept de «Subito», à savoir le passage immédiat de la mobilisation à l'engagement. Dès le deuxième jour du cours de répétition, les avions étaient engagés comme en situation réelle, avec tout leur équipement de guerre et leurs munitions. Simultanément, la DCA d'aérodrome s'exerçait avec de la munition de guerre sur une place de tir. Il fallait montrer ce qui était possible à tous les sceptiques. La confiance en soi de la troupe en sortit considérablement fortifiée.

Une brigade «rénovée» en huit ans

En huit ans de commandement, le brigadier Henchoz a réussi à transformer la brigade – incroyable mais vrai:

- Les transmissions d'aérodrome et la sécurité de vol furent modernisées et adaptées aux exigences posées par l'engagement des avions.
- La DCA d'aérodrome fut équipée de canons de 35 mm ainsi que des radars Superfledermaus pour la conduite du feu.
- Une solution adéquate fut ébauchée pour résoudre le problème aigu de la coordination entre la DCA d'aérodrome, l'engagement des avions et les postes d'observation avancés.
- Les avions ne furent engagés qu'après munitionnement, ce qui nécessita de

- grands efforts au niveau de l'instruction et de l'acquisition de munition d'exercice.
- Les méthodes de remise en état des pistes détruites furent systématiquement examinées et exercées par la troupe. Le matériel nécessaire tel que plaques en béton et machines de chantier fut organisé d'une manière ou d'une autre, voire acheté. Les techniques d'engagement à partir de pistes endommagées furent mises au point et firent l'objet d'exercices concrets.
 - Il fallut intégrer dans le programme de formation de la troupe le chapitre des réparations de guerre – c'est-à-dire les réparations improvisées des avions.
 - La défense des aérodromes fut améliorée grâce aux compagnies de fusiliers lourds ainsi qu'à la collaboration des autres troupes d'aérodrome, et fit l'objet d'exercices coordonnés avec les formations voisines.
 - La protection des aérodromes de campagne fut améliorée de manière décisive grâce aux nouveaux abris pour avions et aux cantonnements protégés.

- Le vol de nuit devint réalité. On retiendra à ce propos l'innovation de l'éclairage des pistes à l'aide de lampes à pétrole pour l'atterrissage nocturne des Hunter.
 - Les compagnies d'aviation légère nouvellement constituées atteignirent un niveau d'instruction comparable à celui des autres compagnies d'aviation.
- Un souvenir aura marqué l'époque en question. Lors d'une visite à la troupe en 1969, on vit beaucoup de soldats couchés ici ou là – pour une simple raison: pas de vol pour cause de météo. A l'époque, on admettait tout à fait normalement que le service de vol soit suspendu pendant une semaine à cause des conditions météorologiques. Lors d'une visite à la troupe en 1976, on put constater l'inverse: le service de vol était le cas normal, le vol de nuit était devenu une routine, et quand les conditions météo ne satisfaisaient même pas au minimum requis pour le vol aux instruments, la troupe se divisait en unités bien conduites pour travailler dans le cadre de programmes d'instruction préparés.



Un des soucis majeurs du commandant de la brigade résidait dans l'avancement des cadres. Les états-majors d'une part, les officiers et sous-officiers d'autre part furent systématiquement exercés, les premiers dans le cadre de cours tactiques, les seconds dans le cadre des cours de répétition. Les examens auxquels les sous-officiers furent soumis durant les cours de répétition permirent une sélection sévère, et 56 propositions d'avancement au grade d'officier furent ainsi attribuées durant l'octanat du brigadier Henchoz.

Symbiose entre le système de milice et l'organisation professionnelle

A la fin de l'ère Henchoz, la brigade aérodrome avait réalisé de considérables progrès, et les visiteurs étrangers ne manquaient pas de reconnaître son niveau à sa juste valeur. La troupe de milice avait acquis un savoir-faire égalant pratiquement celui des armées de l'air étrangères, lesquelles sont des organisations professionnelles.

Comment cette évolution s'est-elle donc produite? Le brigadier Henchoz a bénéficié,

comme dans toute histoire à succès, de la conjonction de divers facteurs.

Il était difficile de prévoir l'évolution de la situation politique à l'échelon international. La guerre froide fut marquée par l'invasion subite de la Tchécoslovaquie par l'Union soviétique en 1968. En 1970, la guerre du Vietnam prit fin – mais l'Occident ne saurait s'en glorifier. La prolifération des armes nucléaires au niveau des grandes puissances n'est plus seulement stratégique, mais devient également opérative. L'analyse de la guerre du Kippour en 1973 mit en évidence de nouvelles méthodes en matière de conduite du combat aérien. Tous ces événements engendrèrent un climat d'incertitude, et de confortables crédits furent accordés pour l'amélioration de l'infrastructure des aérodromes ainsi que pour le renouvellement du matériel des troupes d'aviation et de DCA.

Au niveau du CADCA, les supérieurs du brigadier Henchoz s'étaient aussi imprégnés de la nouvelle philosophie systémique, et avaient réalisé à quel point il est important de disposer d'un système intégré au niveau des aérodromes pour garantir la force de frappe de l'aviation. Ils accordèrent leur soutien à la brigade aérodrome et rendirent possible la réalisation des projets nécessaires.

Contrepartie professionnelle de la brigade aérodrome, l'Office fédéral des aérodromes militaires est responsable de l'infrastructure des aérodromes et règle tous les processus d'exploitation. Les exigences inhérentes à la mission d'une «troupe toujours prête à tout» ainsi que les conditions nécessaires à l'engagement des avions ont été systématiquement analysés par l'OFAEM, qui a établi des solutions de haut niveau. La symbiose entre système de milice et organisation professionnelle a permis de réaliser des progrès dont les troupes ADCA profitent encore aujourd'hui.



Die Flugplatzbrigade 32 von 1977 bis 1983

Miliz professionell

«Die Zeitung ist ein Produkt des Milizsystems. Ein Team von WK-pflichtigen Wehrmännern hat sie ohne jeden Kredit geschaffen, und unsere sympathischen Inserenten haben sie, trotz Rezession und gestrafften Werbebudgets, ermöglicht.» Diese beiden Sätze finden sich im Editorial der allerersten Truppenzeitung der FF Truppen mit dem Titel «START 32». Sie erschien im März 1979, in Farbe und mit 16 Seiten Umfang. Die Redaktion – zu der auch ich mich zählen durfte – stand unter der Leitung von Jean-Gabriel Lathion, der auch die erfolgreiche Inseratenakquisition besorgte. Spiritus rector dieser Pionieraktion war unbestritten der damalige Kommandant der Flugplatzbrigade 32, Brigadier Walter Dürig. Innert kürzester Zeit war die Idee in die Tat umgesetzt, und es konnte gedruckt werden. Natürlich in Anwesenheit des Chefs.

Es blieb nicht bei dieser Publikation. Wirksame Öffentlichkeitsarbeit für die Fliegertruppen blieb eines der Hauptanliegen von Korpskommandant Dürig. Wie sieht er die Bilanz seiner Kommandozeit aus heutiger Sicht, 10 Jahre nach seinem Rücktritt als Brigadekommandant?

Mit «START 32» – der Vorläuferin der heutigen FF-Truppen-Zeitung «VISTA» – lancierten Sie bereits 1979 eine erfolgreiche Offensive auf dem Gebiet der Information. Was waren die Beweggründe für diesen Schritt?

Die Zeitperiode, über die wir sprechen, war sicherheitspolitisch durch den Höhepunkt

des Wettrüstens zwischen den zwei grossen Militärblöcken und die Dauerkrise im Nahen Osten gekennzeichnet. Die Einführung einer neuen Generation sowjetischer Nuklearwaffen führte Ende 1979 zum sogenannten NATO-Doppelbeschluss, der den westlichen Friedensbewegungen, auch in der Schweiz, als Grund für erneute Aktivität diente. Rückblickend handelte es sich aber auch um den Anfang vom Ende des Warschauer Pakts. Der Einmarsch in Afghanistan im Dezember 1979 und die Ausweitung des Einflussbereichs im Fernen Osten durch die Sowjetunion wirkte im Westen schockierend.

Vor diesem Hintergrund erhielten die FF Truppen im Schnitt ein Drittel der erheblichen Rüstungskredite des Militärbudgets zugesprochen: 72 Kampfflugzeuge F-5E/F Tiger, Kampfwertsteigerung der Hunterflotte für den Erdkampf, Skyguard-Feuerleitgeräte (auch für die Flugplätze) sowie Rapier-Boden-Luft-Lenkwaffensysteme für die Fliegerabwehr sowie das Führungsinformationssystem «Flinte» sind die wesentlichsten Objekte der Rüstungsinvestitionen in dieser Zeitperiode. Daneben standen auch weiterhin Kredite für die Verbesserung des Schutzes der Flugplätze zur Verfügung.

Es ist die Pflicht der Truppe, aus diesen Mitteln das Maximum an Kampfkraft herauszuholen und mit «dem Geld des Volkes» verantwortungsvoll umzugehen. Darin liegt der Beweggrund für die Öffentlichkeitsarbeit. In systematisch durchgeführten «Tagen der offenen Tür» ermöglichten die Flugplatztruppen ihren Angehörigen sowie



Brigadier Walter Dürig, geboren am 27. Januar 1927, absolvierte im Jahre 1949 die Fliegerübermittlungsrekrutenschule. Anschliessend leistete er die Ausbildungs- und Beförderungsdienste zum Unteroffizier sowie zum Offizier. Er diente als Zugführer in der Fl Fk Kp 7, die er 1956/57 führte. Die weiteren militärischen Stationen waren das Kommando der Mob Fl Fk Kp 6 und der Fl Radar Abt 1 sowie das Kommando des Flugplatzregiments 1 von 1974 bis 1976. Als Generalstabsoffizier war er vier Jahre im Stab der FF Truppen und von 1969 bis 1973 als Stabschef der Flugplatzbrigade 32 tätig. Von 1977 bis 1983 kommandierte er als Brigadier im Nebenamt die Flugplatzbrigade 32. Die berufliche Laufbahn führte Walter Dürig vom Instruktionsoffizier der Fliegertruppen zum Chefbeamten im Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) und in den Stab der Gruppe für Generalstabsdienste. Von 1979 bis 1983 war er Direktor des BAMF, von 1984 bis 1986 Chef Führung und Einsatz und 1987 bis 1989 Kommandant der FF Truppen im Grad eines Korpskommandanten.



der Bevölkerung und den Behörden der Flugplatzregionen Einblicke in ihre Arbeit. Die Truppenzeitung ist ein weiteres Mittel der offenen Information. Beides war damals «militärisches Neuland».

Gute Information setzt Ereignisse mit echtem Nachrichtenwert voraus. Gab es während Ihrer Kommandozeit, neben den bereits erwähnten, weitere interessante Informationen?

Wir hatten alle Hände voll zu tun, die Kampfflugzeuge F-5E/F Tiger einzuführen. Das BAMF entwickelte dazu ein neues Ausbildungssystem. Die kriegstaugliche Ausbildung der Truppe wurde damit ohne jede zusätzliche Dienstleistung erreicht. Am 30. Oktober 1979 wurde in Meiringen dem Chef EMD die Einsatzbereitschaft der ersten Staffel gemeldet.

Der von Brigadier Henchoz eingeführte Systemaspekt im Flugplatzbetrieb wurde weiter perfektioniert. In einer neu konzipierten Übung «Tutti» wurde das Zusammenspiel aller Truppen auf dem Flugplatz, einschliesslich der Fliegerstaffeln, realistischen Tests unterzogen.

Dem ständig weiterentwickelten Ausbildungskonzept lag die Erkenntnis zu Grunde, dass in einem «heissen» Einsatz nur wirklich funktioniert, was vorher möglichst realistisch geübt wurde. Dazu gehörte auch der sorgfältig geplante Schritt zur Beladung der Flugzeuge in den Kavernen und Unterständen mit scharfer Munition.

Realistische Ausbildung führt zu besserer und ernsthafterer Arbeit der Truppe. Dies kann wiederum als Aushängeschild in der Öffentlichkeitsarbeit dienen.

Jede Aufgabe bringt Höhen und Tiefen. An welche Vorkommnisse erinnern Sie sich noch heute gern – oder auch weniger gern?

Die Führung der Flugplatzbrigade war für mich ein Nebenamt. Ich erinnere mich an Sorgen in meiner beruflichen Haupttätigkeit. Die Arbeit mit den Stäben und Truppen der Flugplatzbrigade ist jedoch in mei-

ner Erinnerung – vielleicht etwas verklärt – als schönste, problemloseste Zeit meines Lebens eingepägt. Ich freute mich aus verschiedenen Gründen ganz besonders auf diese Aufgabe. Die Brigade war mir als Stabschef und Regimentskommandant ans Herz gewachsen. Sie ist ein leuchtendes Beispiel für das Milizsystem. Eine besonders enge Bindung hatte ich an den Brigadestab, der ein echtes Team war und ein hohes Potential an Lebens- und Berufserfahrung in die Truppenausbildung einbrachte. Was ich besonders genoss, war der enge und auf dieser Stufe noch direkte Kontakt mit der Truppe. Der schon früher eingeführte menschliche Umgangston erlaubte es, persönliche Ansichten und Ideen von Brigadeangehörigen aller Stufen kennenzulernen. Viele Massnahmen zur Verbesserung der Arbeit wurden in solchen Gesprächen angeregt.

Hinter jeder Organisation stehen Menschen, und dies trifft für die Flugplatzbrigade 32 ganz besonders zu. Die Qualität der Bereitstellung und des Unterhalts von Flugzeugen und andern technischen Einrichtungen hängt entscheidend vom Fachwissen und von der Motivation der Beteiligten ab. Mit welchen Zeitströmungen waren Sie konfrontiert?

In der Tat trägt ein Fliegersoldat, der eine Arbeit an einem Flugzeug verrichtet, die persönliche Verantwortung für die Qualität seiner Tätigkeit. Diese Regelung ist äusserst anspruchsvoll. Jedes Vorkommnis im Flugdienst kann zu unabsehbaren Folgen führen. Dieses System der Verantwortung auf der untersten Stufe ist so alt wie die Schweizer Flugwaffe. Sie unterscheidet sich von den meisten ausländischen Modellen, in welchen der «Crew Chief» die Verantwortung auch für die Arbeit seiner Untergebenen übernehmen muss.

Bei Tausenden von bereitgestellten und betreuten Flugzeugeinsätzen kam es im Laufe meiner Kommandozeit nie zu einem schwerwiegenden Vorkommnis mit Schuldzuweisung an die Flugplatzbrigade. Der Alptraum jeder Flugdienstperiode wurde



somit nie Wirklichkeit, was für die Miliztruppe eine ganz grosse Leistung darstellt. Übertragung von Verantwortung spornt an und motiviert zu guter Arbeit.

Den Betrieb eines Flugplatzes in einer ernstfallmässigen Einsatzübung vertieft zu betrachten, war ein ganz besonders grosses Erlebnis. Die emsige Arbeit der Truppe, oft im 15-Stunden-Tag und Schichtbetrieb, erinnerte an eine gut organisierte Fabrik. Kein Geschrei, sichere Handreichungen, Miliz professionell, dank hoher Qualität der Angehörigen dieser Brigade.

Natürlich gab es auch grosse Probleme, zum Beispiel bei der Flugplatzverteidigung oder bei der sehr schwierig zu lösenden Koordination des Fliegerabwehrfeuers mit den Flugzeuggewebungen. Die Flugplatztruppen sind professionellen Kommando-Killern und Saboteuren nicht gewachsen. Da sind sie auf die Kameraden der Infanterie oder auf die Polizei angewiesen. Die Erfassung einer zutreffenden Luftlage stösst in den Alpentälern an physikalische Grenzen. Die Unterscheidung von eigenen, fremden und feindlichen Flugzeugen ist in

bestimmten Situationen nicht möglich, die Gefährdung eigener Flugzeuge nicht ganz auszuschliessen. Hier stösst man nicht nur an technische, sondern auch an menschliche Grenzen.

Besonders beeindruckt haben mich die «aus medizinischen Gründen Hilfsdiensttauglichen» der Fliegergeniekompanien. Viele rückten in ihren «Ergänzungskurs» ein, ohne vorher einen einzigen Dienstag geleistet zu haben, und verrichteten auf dem Flugplatz die schwerste Arbeit mit unglaublichem Goodwill, völlig unbelastet von militärischem Formalismus («Grüezi Herr Offizier»).

Das Anliegen, den Truppen im Wiederholungskurs ausser dem Flugplatz-«Fabrikbetrieb» auch noch menschliche Erlebnisse mit einigen Abenteuern zu bieten, von denen man zu Hause erzählen kann, fiel oft dem übermässigen Umfang des technischen Lehrstoffs zum Opfer.

Dagegen wurden die «Tage der Einheitskommandanten» und die «Tage der Unteroffiziere» in den Truppenkursen konsequent durchgeführt. Es sind diese zwei Gruppen, die den Geist der Truppe verkörpern. Ich nehme an, dass dies zutrifft, solange es eine Armee gibt.

Franz Krucker

Die Flugplatzbrigade 32 von 1984 bis 1991

Trotz Umbruch Engagement für die Sache

Auf den 1. Januar 1984 übernahm Dr. Werner Glanzmann das Kommando der Flugplatzbrigade 32. Gleichzeitig erfolgte seine Ernennung zum Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze.

Markante Veränderungen

Die Anforderungen an die Führung der Flugplatzbrigade sind markant angestiegen. Der Arbeitsaufwand für diese nebenamtliche Tätigkeit hat trotz Konzentration auf das Wesentliche jährlich zugenommen. Die Zahl der kombinierten Übungen wurde zwar vermindert; es erfolgte aber eine Vertiefung und eine übergreifende Ausgestaltung zwischen den Brigaden. Zu erwähnen sind als Beispiele die Übungen «Interpura», «Intersecura» oder «Interlog», die jeweils an einem Standort durchgeführt, auf wenige Zielsetzungen konzentriert und sehr detailliert ausgewertet wurden. Die Lehren waren in der Regel für die Verbesserung der Arbeit der Flugplatztruppen sehr ergiebig.

Die zweite Serie der Flugzeuge F-5 E/F Tiger wurde bei der Truppe eingeführt und der Betrieb der Flotte konsolidiert. Die organisatorische und funktionale Vorbereitung der Einführung der Transporthelikopter Super Puma in der Flugplatzbrigade erfolgte äusserst sorgfältig. Im Jahre 1991 fand der erste Truppenumschulungskurs statt. Daneben wurde in der Flugplatzbrigade der neue AC-Schutzanzug eingeführt, was sich in manchen Bereichen auswirkte. Die Flugplatz-Führungseinrichtungen bedürfen einer Anpassung an die An-

forderungen und Möglichkeiten der modernen Kommunikation. Eine entsprechende Lösung wurde entwickelt und erprobt, die Realisierung einer ersten Ausbaustufe vorbereitet.

Als wesentliche organisatorische Veränderungen sind die Ad-hoc-Unterstellung des Fliegerabwehrenk Waffenregiments 7 seit 1984 und die Bildung eines Flugplatzregiments 4 auf den 1. Januar 1992 zu nennen. Dieses neue Regiment umfasst drei Flugplatzabteilungen und ist für den Betrieb der Lufttransportmittel der Flugwaffe verantwortlich. Gleichzeitig wurden die Hunter-Verbände der Flugwaffe um zwei Staffeln reduziert. Die Vorbereitungsarbeit für diesen organisatorischen Schritt war für alle Beteiligten sehr anspruchsvoll.

Aus der Sicht des Bundesamtes für Militärflugplätze und der Flugplatzbrigade ist die Eingliederung des Fliegerabwehrenk Waffenregiments 7, das in jeder Beziehung einen sehr hohen Stand aufweist, zweckmässig, hat sich bestens bewährt und wurde sehr gut vollzogen. Alle Beteiligten haben gegenseitig viel profitiert. Die Vorteile liegen besonders in den Belangen der ortsfesten Truppen wie Sicherung, Logistik (Spezialmaterial der FF Truppen), Infrastruktur und Kommunikation. Die Kader des Regiments 7 sind zufrieden, profitieren von guten Übungen und von den Erfahrungen der Flugplatzbrigade. Das Andauern dieser Ad-hoc-Unterstellung über Jahre war allerdings unbefriedigend.



Brigadier

Werner Glanzmann, geboren am 1. Mai 1938, absolvierte im Jahre 1958 die Fliegerrekrutenschule. Von 1958 bis 1962 durchlief er die Pilotenschulen und die Ausbildungs- und Beförderungsdienste zum Militärpiloten und Offizier. Von 1968 bis 1971 war er Staffelkommandant. Seine weitere militärische Laufbahn verlief über die Funktion des Geschwaderführers zum Kommando des Fliegerregiments 2 von 1982 bis 1983. Als Generalstabsoffizier war er während fünf Jahren im Stab der FF Truppen und im Armeestab tätig. Von 1984 bis 1991 führte Brigadier Glanzmann die Flugplatzbrigade 32 im Nebenamt. In seiner beruflichen Laufbahn beschränkt Werner Glanzmann nach einer Berufslehre den zweiten Bildungsweg. An der Eidgenössischen Technischen Hochschule Zürich studierte er Elektrotechnik und promovierte danach auf dem Gebiet der Unternehmensforschung zum Dr. sc. techn. Nach mehrjähriger Tätigkeit in der Privatwirtschaft übernahm er in der Direktion des Bundesamtes für Militärflugplätze (BAMF) die Leitung der Betriebe. Auf den 1. Januar 1984 wurde er zum Direktor des BAMF ernannt.



Herausforderungen nach dem Umbruch

In den acht Kommando-jahren von Brigadier Werner Glanzmann sind ungeahnte weltpolitische Veränderungen eingetreten: Fall der Mauer und Wiedervereinigung der zwei deutschen Staaten, Zerfall des Warschauer Paktes und des Sowjetimperiums, Ende des Kalten Krieges, Aufflammen von neuen Nationalitätenkonflikten, erneut Krieg im Nahen Osten. Im Inland wurde die Armeeabschaffungsinitiative 1989 deutlich abgelehnt, erhitzte aber die Gemüter und hinterliess tiefe Spuren.

In der Flugplatzbrigade spielte sich gleichzeitig etwas höchst Erfreuliches ab: Entgegen der Erwartung und der publizierten Meinung hatte sich die Arbeit in der Truppe und das Engagement der Einzelnen insgesamt positiv entwickelt. Die Leistungen der Truppe waren sehr gut und durften sich sehen lassen.

Eine mögliche Erklärung des Phänomens liegt in der Beobachtung, dass die Kader besser vorbereitet in den Dienst einrückten als früher. Das wirkte sich positiv auf die Qualität der Führung aus. Diese Feststellungen galten für alle Verbände der Flugplatzbrigade. Zwischen den drei Sprachregionen bestanden Unterschiede in der Mentalität,

aber nicht in der Leistung. In dieser Beurteilung waren sich die Kommandanten aller Stufen einig.

Viele Angehörige der Flugplatzbrigade aller Stufen warteten auf *ein neues Kampfflugzeug*. Diese Erwartungshaltung war weit verbreitet und erklärbar; man möchte ja auch im Militärdienst einen Fortschritt miterleben. Die Planung und die Einführung eines anspruchsvollen neuen Waffensystems stellen hohe Ansprüche an eine Miliztruppe, wirken aber gleichzeitig sehr motivierend.

Ende der Personalunion

Nach fast 13 Jahren der Personalunion zwischen dem Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze und dem Kommandanten der Flugplatzbrigade 32 stand jetzt wieder die personelle Trennung dieser zwei Funktionen bevor. Die Personalunion hatte zwar manches vereinfacht. Die Belastung des Direktors des Bundesamtes für Militärflugplätze stieg infolge grosser Veränderungen im EMD derart, dass ehrlicherweise das Nebenamt die Möglichkeiten eines einzigen Menschen übersteigt. Die Reduktions- und Sparbemühungen mit ihren Auswirkungen auf alle Bereiche des Unternehmens BAMF brauchen die volle Kraft des Amtsdirektors.

In diesem Zusammenhang und mit der Vermehrung der unterstellten Regimenter von vier auf fünf erhöhte sich auch die Belastung des Brigadekommandanten, dessen Aufgabe jedoch ein Nebenamt, eine Art Milizaufgabe bleibt. Die Trennung der zwei Ämter scheint deshalb zweckmässig oder sogar notwendig.

Zweifellos erfordert die Funktionentrennung mehr Gespräche, mehr Absprachen zwischen dem Direktor des BAMF und dem Kommandanten der Flugplatzbrigade. Wichtig sind gute zwischenmenschliche Beziehungen zwischen den zwei Amtsträgern. Die Trennung ist übrigens nicht ein Novum; dass sie möglich ist, wurde in früheren Jahren bewiesen.

Erinnerungen und Wünsche

Am stärksten eingepägt war bei Brigadier Glanzmann die Erinnerung an sehr viele gute menschliche Kontakte. Der Kommandant der Flugplatzbrigade hat das Privileg, mit vielen Leuten, die zur Problemlösung fähig sind, zusammenarbeiten zu dürfen. Dazu gehören die Kommandanten aller Stufen und die Offiziere der Stäbe, die ihre militärische Führungsaufgabe ziel- und sachbezogen und mit grossem Verständnis für die Truppe wahrnehmen. Das machte Eindruck, war aussergewöhnlich.

Eindrücklich ist auch die enorme und hervorragende Arbeit, die milizmässig für die Vorbereitung und Durchführung der Truppenkurse geleistet wird. Das mit keinem materiellen Gewinn verbundene Engagement für die Sache ist wirklich einmalig und zeugt von einem grossen Verantwortungsbewusstsein.

Eine weitere Erfahrung betraf die Beobachtung eines unterschiedlichen Verhaltens der Truppenangehörigen im zivilen und mi-

litärischen Umfeld. Viele Soldaten, aber auch Offiziere und Unteroffiziere, haben gegenüber höheren Vorgesetzten, obwohl sich diese ganz normal und menschlich verständnisvoll verhalten, ein verkrampftes Verhältnis, das im zivilen Bereich kaum mehr existiert. Diese Feststellung gilt auch für junge Leute, die doch angeblich offener sind und die Angst vor höheren Wesen verloren haben. Das ist störend und dürfte mit überholten militärischen Riten und Formen zusammenhängen. Darin liegt wohl mit ein Grund für eine Abneigung gegen den Militärdienst, wie sie leider im Zunehmen begriffen ist, jedoch während der Truppenkurse der Flugplatzbrigade nicht feststellbar war.

Am Ende seiner Kommandozeit auf den grössten Wunsch mit Bezug auf die Flugplatzbrigade 32 angesprochen, antwortete Brigadier Glanzmann: «Die hohe Qualität der Leute und ihrer Arbeit hat mich am stärksten beeindruckt. Ich wünsche der Truppe den Erhalt dieser Werte.»





Daten und Ereignisse 1968–1992

Chronologie 1968–1992

Cronaca 1968–1992

1968

Aus dem bisherigen Kommando der Flugplätze wird auf den 1. Februar 1968 die Flugplatzbrigade 32 geschaffen. Kommandant ist der bisherige Kdt der Flugplätze Brigadier Fritz Gerber.

Die Flpl Br ist neu wie folgt strukturiert:

Stab Flpl Br 32
Stabskp FF Trp 3
Mi Kp 75

rgt aérod 1, Valais

gr aérod 1 à TUR avec
cp EM aérod 1
cp av 3
cp av 4
cp rép av 1
bttr DCA aérod 1
cp G av 1

gr aérod 2 à RAR avec
cp EM aérod 2
cp av 1
cp av 5
cp rép av 2
bttr DCA aérod 2
cp G av 2

gr aérod 3 à ULR avec
cp EM aérod 3
cp av 2
bttr DCA aérod 3
cp G av 3

gr aérod 4 à SIO avec
cp EM aérod 4
cp av 6
bttr DCA aérod 4
cp G av 4

Flpl Rgt 2, Berner Oberland

Flpl Abt 6 in SST mit
Flpl Stabskp 6
Fl Kp 15
Fl Kp 17
Flz Rep Kp 6
Flpl Flab Bttr 6
Fl G Kp 6

Flpl Abt 7 in SAA mit
Flpl Stabskp 7
Fl Kp 12
Fl Kp 14
Flz Rep Kp 7
Flpl Flab Bttr 7
Fl G Kp 7

Flpl Abt 12 in INT mit
Flpl Stabskp 12
Fl Kp 7
Fl Kp 11
Flz Rep Kp 12
Flpl Flab Bttr 12
Fl G Kp 12



Flpl Abt 13 in MEI mit
 Flpl Stabskp 13
 Fl Kp 8
 Fl Kp 9
 Flz Rep Kp 13
 Flpl Flab Bttr 13
 Fl G Kp 13

Flpl Rgt 3, Zentralschweiz

gr aerod 8 nel AMB con
 Flpl Stabskp 8
 cp av 10
 Fl Kp 13
 Flz Rep Kp 8
 bttr DCA aerod 8
 Fl G Kp 8

Flpl Abt 9 in ALP mit
 Flpl Stabskp 9
 Fl Kp 18
 Fl Kp 19
 Flz Rep Kp 9
 Flpl Flab Bttr 9
 Fl G Kp 9

Flpl Abt 10 in BUO mit
 Flpl Stabskp 10
 Fl Kp 16
 Fl Kp 21
 Flz Rep Kp 10
 Flpl Flab Bttr 10
 Fl G Kp 10

Flpl Abt 11 in MOL mit
 Flpl Stabskp 11
 Fl Kp 20
 Flpl Flab Bttr 11
 Fl G Kp 11

UK Mirage S für Fl Kp 21 15.1.–3.2.
 und 1/2 Flz Rep Kp 10 in BUO

CT Mirage S effectué par 12.2.–2.3.
 cp av 3 et 1/2 cp rép av 1
 à BUO

KKdt E. Studer übergibt auf 2.3.
 dem Flpl BUO die Flz für die
 ersten beiden Mirage-Staffeln
 an die Trp

CT Hunter effectué par
 cp av 4 et 1/2 cp rép av 1 à MEI

CR rgt aérod 1 18.3.–6.4.

WK Flpl Rgt 3 23.9.–12.10.

WK Flpl Rgt 2 21.10.–9.11.

UK Mirage RS für Fl Kp 16 25.11.–14.12.
 und 1/2 Flz Rep Kp 10 in BUO

Zen Takt K I/A Flpl Br 32 9.12.–14.12.
 in DUB

Erster Takt K der Flpl Br 32
 mit 170 Of aller Stäbe und
 Einheiten – U «GALLUS UNO»

Die Flpl Abt 7 leistet ihren Allg
 WK in ALP statt SAA. Sie
 schult gleichzeitig auf
 Venom und den Kavernen-
 betrieb um.

AMEF – Erster Sieger der
 Kategorie Flieger-Bodentrp:
 Flpl Abt 9



1969

Br Philippe Henchoz löst Br Fritz Gerber als Kdt Flpl Br 32 ab.	1.1.
---	------

Verlegung der in SAA stationierten Flpl Abt 7, die ab 1.1.1969 nicht mehr geschlossenen Dienst leistet: Die Fl Kp 12 und 1 Zug Flz Rep Kp 7 werden der Flpl Abt 9 in ALP, die Fl Kp 14 und der Rest Flz Rep Kp 7 der Flpl Abt 13 in MEI unterstellt.

WK Flpl Rgt 2 Erprobung «COULOIR»-Posten (= definierte Anflugsroute zur Identifikation der eigenen Flz) und erste Versuche zur Dekontamination von Flz.	14.4.–3.5.
--	------------

U «MARTEL» – Munitionierungsübung der Flpl Abt 13 in MEI

CR rgt aérod 1 Mise en exploitation du premier mag mun et lab souterrain du gr aérod 4 à SIO	22.9.–10.10.
---	--------------

WK Flpl Rgt 3	20.10.–8.11.
---------------	--------------

2. Zen Takt K II/B der Flpl Br 32 in INT mit Dislokation nach ALP	1.12.–6.12.
---	-------------

Der KP der Flpl Br 32 muss aus der Risismühle (Stans) verlegt werden.	Allg
---	------

Der Br Stab erarbeitet mit der AMF eine Studie über den Einbau von ASU 5 und die Vergrößerung der Flz Unterstände U-43 (U-43/68) auf allen Flpl.

AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Flpl Abt 13

1970

CR rgt aérod 1	15.6.–4.7.
----------------	------------

WK Flpl Rgt 3	7.9.–26.9.
---------------	------------

U «STRADA» der Flpl Abt 9 (hauptsächlich Fl Kp 18) auf dem Autobahnabschnitt Oensingen N1 mit Venom

WK Flpl Rgt 2	5.10.–24.10.
---------------	--------------

Fl Kp 12 (ex SAA) WK bei Flpl Abt 9 (inkl. 1 Zug Flz Rep Kp 7 und Teile Flpl Stabskp 7)

Fl Kp 14 (ex SAA) WK bei Flpl Abt 13 (inkl. Flz Rep Kp 7 (-) und Teile Flpl Stabskp 7)

U «OPTIMA» der Flpl Abt 12 14.10. Munitionsübung bei der Fl St und Fl Kp mit vollem Bestand, die grösstmögliche Anzahl Fl Ei gewährleisten sollen – anstelle der früheren U «MAXIM» und «MARTEL»

Versuchsweise Pistenreparaturen nach erfolgter Trichtersprengung: Flpl Abt 2, 9, 12	Allg
---	------

Aus vorfabrizierten Elementen gebaute Kriegsstellung 20 mm Flab in ALP

KP Fl Rgt 3/Flpl Rgt 3 werden per 1.1.1970 aus der Risismühle verlegt.

Inbetriebnahme von erdüberdeckten Mun Mag und Lab Rm in SST und ULR

AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Flpl Abt 9



1971

Neu-Organisation des Stabes Flpl Br 32	1.1.
Orientierungskurs für Winterdienst (Schneeräumung) der Flpl Br 32 in MEI	12.2.–13.2.
CR rgt aérod 1 Premier eng rgt DCA 8 à TUR/RAR (y incl bttr DCA aérod) pour mettre à l'épreuve les procédures-«Couloir», l'obs lointaine et le dispo DCA Test du prototype d'un nouvel abri pour 4 av (U-69) auprès du gr aérod 4 à SIO	19.4.–8.5.
WK Flpl Rgt 3	27.9.–16.10.
Eser «BERESINA»: Prova generale del dispo DCA dell'aerod AMB con prova del sistema «Couloir» e dei posti d'avv	8.10.
Schutzbauten der Flpl Flab Stel 20 mm (je Flpl 2 permanente Bauten)	12.10.
U «BAMBI» (jedermann wird AC-geschützt in Kav oder Unst untergebracht): Flpl Abt 9 Flpl Abt 10 Flpl Abt 11 gr aerod 8	5.10. 13.10. 13.10. 14.10.

WK Flpl Rgt 2 25.10.–13.11.

Besuchstag Flpl Abt 13 2.11.

U «CAMPO 71» Flab Rgt mit Flpl Abt 12 – Verstärkung des Flpl Flab Dispo durch Eingliederung weiterer Flab Vrb 7.11.–12.11.

Ex «OPTIMA» des gr aérod 1, Allg Flpl Abt 6, gr aerod 8, gr aérod 3, Flpl Abt 13 et Flpl Abt 10

U «PISTENBLOC» mit ausgemusterten Flab Kan 34 mm

Einführung «Neukonzept Werk Zug» Flpl Stabskp mit: Werkpolizei/Kreislauf Gt Gr/ Flugunfall Pikett/Mun Wart Gr Erste Versuche «Rep Zen» auf Flpl (Mat D)

Herausgabe der 1. WE-32 (ersetzt BTB)

Versuch mit Flpl Ei KP in Flpl Abt 12 INT

AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Flpl Abt 9

1972**Das Jahr der «Kaisermanöver»**

Verzicht des BR auf die Beschaffung eines neuen KFlz (weder Corsair noch Milan) 9.9.

Alle Fo der FF Trp leisten zum ersten und seither auch letzten Mal seit dem Aktivdienst gemeinsam Dienst.
Die Fl/Flpl Rgt 1, 2 und 3 sind somit zusammen im DTK/WK. 18.9.–7.10.





«Kaisermanöver» 25.9.–4.10.

In diesen Manövern wird erstmals die zentrale Führung (u.a. mit dem System «FLORIDA») für alle Verbände der FF Trp im gleichzeitigen Einsatz geübt und erprobt. Ebenfalls zum ersten Mal wird die Zusammenarbeit zwischen Flpl Abt 7 in SAA und dem L Fl Geschw 25 erprobt. Die L Fl Kp 5–8 sind der Flpl Abt 7, die L Fl St 5–8 dem L Fl Geschw 25 unterstellt (Truppenversuch).

Erstmals im Ei stehen insgesamt 26 U-43/68 auf den Flpl AMB, INT, MOL, SST, SIO und ULR. In SST, SIO und ULR werden die ersten 6 U-69 erprobt.

Die Flpl Abt 11 in MOL nimmt die ersten zwei ASU 5 im Trp D in Betrieb.

Offizieller Besuch der Schweizerischen Offiziersgesellschaft bei der Flpl Br 32 in den Manövern 22.9.

Abschlussdefilée der FF Trp in EMM und zugleich Abschied von KKdt Studer als Kdt der FF Trp 5.10.

AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Flpl Abt 13 Allg

1973

Neubildung der L Fl Kp 8 1.1.

WK Flpl Rgt 2 30.4.–19.5.

Inspektion des Flpl Rgt 2 durch die Flpl Br 32. Erstmals Auswertung der Ergebnisse anhand von LAGOS-Blättern 8.5.–10.5.

CR rgt aérod 1 3.9.–22.9.

Ex «RODAGE» rgt aérod 1 Rödage des réseaux eng av 7.9.

WK Flpl Rgt 3 1.10.–20.10.

U «PISTA» Flpl Abt 10 Ei von KFlz ab beschädigter Piste 10.10.

UK Hunter Flpl Abt 9 in MEI und ALP 26.11.–15.12.

U «OPTIMA» der Flpl Abt 2, 8 und 12 Allg

WA 73 «Weisungen für die Ausbildung» erstmals durch den Stab Flpl Br 32 erstellt

U «LATERNA», Flugbetrieb mit behelfsmässiger Pistenbeleuchtung (mit Petrol gefüllte Flaschen)

Funktionen Schneider und Schuhmacher der Flpl Stabskp in der OST aufgehoben.

Bau von 2 Flz Unst U-69
in MOL

Erster Einsatz mit Quadradar

AMEF-Sieger der Kategorie
Flieger-Bodentrp: Fl Kp 7

1974

WK Flpl Rgt 3	22.4.–11.5.
Integrazione della bttr mob DCA L I/9 (Div mont 9) nella bttr DCA aerod 8. Integrazione definitiva per 1.1.1975	22.4.
WK Flpl Rgt 2	16.9.–5.10.
U «STRADA» der Flpl Abt 12 und 13 auf dem Autobahnab- schnitt Kiesen/Münsingen N6 mit Hunter, Venom, P-3	26.9.
CR rgt aérod 1	23.9.–12.10.
Journée portes ouvertes du gr aérod 4 à SIO pour fêter le 60ème anniversaire des trp ADCA	28.9.
U «BORAKA», Manöver Gz Div 7 gemeinsam mit Manöver 74 der FF Trp	30.9.–5.10.



L Fl Kp 1, 2, 4–B im WK
der Flpl Br 32 versuchsweise
unterstellt

Einsatz der Flz Tankwagen 70
und Lösch Fz 70 «Faun»

Keine AMEF, da Tag der offenen Türe in SIO

1975

WK Flpl Rgt 3 (Winter WK ohne Schnee)	20.1.–8.2.
U «CAMPO 75» des Flab Rgt 4 mit Flpl Abt 9, 10	3.2.–4.2.
1. Schneeräumkurs der Flpl Br 32 in ULR	27.1.–1.2.
U «OPTIMA» der Flpl Abt 9, Munitionierungsübung in Hunter-Kavernen	29.1.–30.1.
WK Mi Kp 75 und 76	22.4.–4.5.
U «DAMA II/75», U mit Ei von CHAFF ab Hunter	21.5.–22.5.
CR rgt aérod 1	26.5.–14.6.
WK Flpl Rgt 2 Fl Kp 11 (ex Flpl Abt 12 INT) leistet WK bei Flpl Abt 6 in SST	6.10.–25.10.
Besuch Br Gen E. Jetzl der Österreichischen Bundesarmee	20.11.
UK Hunter Flpl Abt 6 (Fl Kp 15, 17, Flz Rep Kp 6) in MEI	24.11.–13.12.
Trp Versuch FLINTE abge- schlossen (Fliegerleit-, Infor- mations- und Nachrichten- Terminal)	31.12.
L Flpl Abt 26 ad hoc Truppenversuch abgeschlossen	31.12.

Auflösung der Flz Rep Kp 12
Flpl Abt 12 INT 31.12.

U «OPTIMA», Munitionierungs U auf Hunter Kav Flpl, je 1 Flpl Abt pro Flpl Rgt Allg

AMEF-Sieger der Kategorie
Flieger-Bodentrp: Fl Kp 7

1976

WK Flpl Rgt 2 3.5.–22.5.
Mise en exploitation de PAY
comme nouvel aérod G avec
8 abris av U-72

WK Flpl Rgt 3 27.9.–16.10.

CR rgt aérod 1 8.11.–27.11.

U «CAMPO 5/76» und
«CAMPO 8/76» der Flab Rgt 5
und 8 mit einem Flpl Rgt Allg

U «OPTIMA LOG» (Zulieferung
der Flz-Kampfmun) mit den
Flpl Abt 4, 8 und 12

Umstrukturierung der
Flpl Br 32 durch folgende
Verschiebungen von Flpl Abt:

Einheit	von	nach
Flpl Abt 6	SST	TUR (neu rgt aérod 1)
Flpl Abt 7	SAA	SST
gr aérod 1	TUR	PAY (neu Flpl Rgt 2)

Auflösung der Flz Rep Kp 7
und 12 und Bildung der
Flpl Abt 7 und 12 mit nurmehr
einer Fl Kp mit integriertem
Rep Z

Trennung Boden-Luft bei den
L Fl Fo. Definitive Neubildung
der L Flpl Abt 26 mit den
L Fl Kp 5–8



CT Hunter biplace cp av 4

AMEF-Sieger der Kategorie
Flieger-Bodentrp: Fl Kp 7

1977

Br Walter Dürig löst Br Philippe 1.1.
Henchoz als Kdt Flpl Br 32 ab.

WK L Fl Kp 6 31.1.–19.2.

WK Flpl Rgt 2 mit L Fl Kp 2 7.3.–26.3.

Erste Trainingsflüge mit
Flz Hunter der Flpl Abt 7 11.3.

U «CAMPO 4/77» des
Flab Rgt 4 mit Flpl Abt 12, 13 18.3.–22.3.

TOT (Tag der offenen Türe)
der Flpl Abt 12 in INT 19.3.

CR rgt aérod 1 25.4.–14.5.

WK L Fl Kp 8 25.4.–14.5.

TOT der Flpl Abt 6 in TUR 5.5.

WK Flpl Rgt 3 19.9.–8.10.

U «NOLA» der Flpl Abt 9 und
Det Flpl Abt 11 sowie L Flab Fo
auf dem Autobahnabschnitt
N13 bei Flums mit Hunter 28.9.



WK L Flpl Abt 26 mit L FI Kp 5 7.11.–26.11.

WK L FI Kp 7 14.11.–3.12.

U «GASTA» und «ROTONDO» Allg auf allen Flpl zur Erprobung von neuem Mat mit Abläufen im Mun D

cp av 4 (PAY) reçoit Hunter biplace

U «VIA», Dislokation von Personal und Material der Flpl Abt 1, 8 und 13 für 24 Stunden, um ein Minimum an Ausfällen beim Ei von A-Waffen auf Flpl sicherzustellen.

Gagnant AMEF, catégorie trp av au sol: cp EM aérod 1

1978

WK L Flpl Abt 26 mit L FI Kp 8 3.4.–22.4.

WK Mi Kp 75 und 76 (dem Flpl Rgt 3 unterstellt) 22.5.–3.6.

WK Flpl Rgt 3 mit L FI Kp 5, 7 22.5.–10.6.

U «SUBITO» Flpl Rgt 3 Kriegsmässige Mobilmachung 22.5.–24.5.

U «CAMPO 5», Flab Rgt 5 mit den Flpl Abt 9 und 10 25.5.–30.5.

Erprobung der zivilen Flughäfen Kloten und Genève-Cointrin für den Ei von KFlz 30.5.–2.6.

Besuch von General Saint-Cricq, Oberkommandierender der französischen Luftstreitkräfte 31.5.

U «NOSTA» der Flpl Abt 9 1.6.

mit Start von 6 Huntern ab N8 bei ALP

Besuch der Flpl Abt 10 durch die Direktoren der Eidgenössischen Militärwerkstätten 2.6.

TOT der Flpl Abt 10 in BUO 3.6.

CR rgt aérod 1 avec CC gr aérod 4 à PAY 11.9.–30.9.

Ex «SUBITO» rgt aérod 1 11.9.–12.9.

Ex «CAMPO 8», rgt DCA 8 avec les gr aérod 2, 4 et 6 11.9.–13.9.

Ex «TUTTI» gr aérod 2 à RAR 25.9.–26.9.

WK Flpl Rgt 2 9.10.–28.10.

Die Flpl Abt 7 bezieht den ersten U-72 und führt Erprobungsflüge von Hunter mit Vollast durch (zur Ablösung der Venom).

U «SUBITO» Flpl Rgt 2 9.10.–10.10.

WK L FI Kp 6 16.10.–4.11.

Ex «CAMPO 1», rgt DCA 1 avec gr aérod 1 20.10.–24.10.

Besuch von Generalleutnant N. Sköld, Oberkommandierender der schwedischen Luftstreitkräfte 25.10.–31.10.



Ex «TUTTI» gr aérod 1 Allg

U «ROTONDO», Munitionierungsübung von einem Tag auf allen Flpl

Erste Trp Versuche mit BURMA (Befehls-, Uem- und Rückmeldeanlage)

Erste Trp Versuche mit PISA (Personal-Informationssystem der Armee) durch die Erfassung der pers Daten der AdA in den Flpl Rgt 1 und 3

U «IKARUS» der Flpl Abt 9, Flpl Verteidigung in Zusammenarbeit mit Inf Rgt 78 Mot Füs Bat 90

Die Flpl Flab bekommt neue Feuerleit-Geräte (Flt Gt 75), die Fl G Kp die neue Pistenplatte 77.

Die Übungen «SUBITO» wurden zur Ermittlung der Zeitwerte bei AKMob der FF Trp ausgewertet.

Im WK 78 des Flpl Rgt 3 wurden Versuche mit neuen Strukturen der Fl Kp im Hinblick auf die OST 80 durchgeführt.

Die neue Trp Zeitung der Flpl Br 32 «INFO 32» erscheint erstmals.

Die Sch Füs Kp werden der Flpl Br 32 unterstellt.

Wachtdienst erstmals mit Kampfmunition

Neubau U-72 in SST

Gagnant AMEF, catégorie trp av au sol: cp EM aérod 1

1979

WK Flpl Rgt 2 5.3.–24.3.

Fl Kp 13 und Flz Rep Kp 8 (ex AMB) leisten WK bei Flpl Abt 12 in INT.

«Z-79», Wehrvorführungen 16.3.–17.3. F Div 6 in Zürich. Das Flpl Rgt 2 stellt die Mittel der FF Trp auf dem Sechseläuten-Platz aus.

CR rgt aérod 1 30.4.–19.5.

Le gén Pauly, USAFE, rend visite à la br aérod 32

WK Flpl Rgt 3 24.9.–13.10.

U «FORTE», Flugbetrieb ab Flz Unst U-77 in EMM mit Flz Mirage durch Teile Flpl Abt 10

TOT der Flpl Abt 11 in MOL 5.10.

GPA (Giornata delle porte aperte) del gr aerod 8 a AMB con inaugurazione del monumento ai caduti

CT Tiger Flpl Abt 106 ad hoc à MEI avec cp av 6 et cp rép av 1

KKdt K. Bolliger übergibt im Beisein des C EMD, Bundesrat R. Gnägi, die Flz für die erste Tiger-Staffel an die Trp 30.10.

UK Tiger Flpl Abt 111 ad hoc in MEI mit Fl Kp 11 und 1/2 Flz Rep Kp 13 12.11.–1.12.

Neubildung eines Versorgungs-Zugs ad hoc innerhalb der Flpl Stabskp Allg



Erstmaliges Erscheinen der
Trp Zeitung «VISTA»

AMEF-campioni della cat
avieri: gr aerod 8

1980

Umgruppierungen in der
Flpl Br 32: 1.1.

Einheit	von	nach
Fl Kp 20	MOL	SST (Flpl Abt 7)
Fl Kp 19	ALP	MOL (Flpl Abt 11)
Fl Kp 8	MEI	ALP (Flpl Abt 9)
cp av 4	PAY	SIO (gr aerod 4)

1. Sitzung Projektausschuss
SION (Totale Mob U).
SION Rahmenauftrag für
weiteres Vorgehen 10.1.

CR rgt aerod 1 28.4.–17.5.

U «SION» Flpl Abt 6 in TUR 28.4.–30.4.

Journée des portes ouvertes
du gr aerod 2 à RAR 3.5.

Ex «ABEX» (NOLA, atterrissage
de secours) rgt aerod 1 avec

Hunter, près de Bex sur section
autoroute N9

UK Tiger der Flpl Abt 109
ad hoc in MEI mit Fl Kp 8,
Flz Rep Kp 9 (1 Zug), Teile
Flpl Stabskp 9 25.8.–13.9.

WK Flpl Rgt 3 22.9.–11.10.

UK Tiger Flpl Abt 9 mit
Fl Kp 20, Flz Rep Kp 9 (1 Zug)
und Teile Flpl Stabskp 9 22.9.–11.10.

U «CAMPO 3/80» des
Flab Rgt 3 mit der Flpl Abt 10 30.9.–1.10.

U «TUTTI» Flpl Abt 10 in BUO 2.10.–4.10.

WK Flpl Rgt 2 3.11.–22.11.

Besuch des Regierungsrats
des Kantons TG bei Flpl Abt 12 11.11.

U «COMPACT» Flpl Abt 7 12.11.
Flpl Abt/Fl Geschw üben Flz Ei
mit personellen und materiellen
Sollbeständen, kriegsnahen
Konfigurationen und kriegs-
nahen technischen und logi-
stischen Abläufen.

Teile Fl Kp 6 dislozieren wegen
Manövern auf dem Flpl PAY
nach BUO und stellen dort den
Flugbetrieb mit 6 Flz Tiger sicher. 18.11.–19.11.

CT cp av 10 (gr aerod 8) 1.12.–20.12.
su vel Hunter in MEI
(ca. 70% eff)

Flpl Abt 11 (MOL) Allg
Inbetriebnahme «TRUFF»

Erster Grundkampfkurs GKK
«Zoppi-Kurs» in Isona

AMEF-Sieger der Kategorie
Flieger-Bodentrp: Flz Rep Kp 8



1981

WK Flpl Rgt 3 9.3.–28.3.
– Flpl Abt 10
+ Flpl Abt 12 (-)
+ L FI Kp 7

CT 2 cp av 10 (ca. 30% eff)
parallelo al CR in BUO

Besuchstag Flpl Abt 9 21.3.

Übergabe des letzten Flz Tiger
der ersten Serie an die Trp 9.4.

WK Flpl Rgt 2 5.10.–24.10.
– Flpl Abt 12 (-) + Flpl Abt 10
+ Flab Flab Abt 102 ad hoc
+ L FI Kp 5, 6

U «ESCALADE», Flugbetrieb 15.10.
inkl. Munitionierung und Bezug
Flab Dispo einer D Patr Hunter
ab Flughafen Genève-Cointrin
durch Flpl Abt 7 (-)

TOT der Flpl Abt 13 in MEI 17.10.

CR rgt aérod 1 avec cp av L 8 9.11.–28.11.

Ex «COMPACT 81» 18.11.–19.11.
Durant 2 jours les rgt av 1 et
rgt aérod 1 sont exercés à l'eng des
av avec les effectifs OEMT à dispo-
sition. Durant cet exercice les av ont
été configurés comme en cas de
guerre et le déroulement des
opérations s'est effectué selon les
conditions tech et log pseudo-réelles

Journée de visite gr aérod 3 21.11.

Inbetriebnahme der TRUFF Allg
in BUO und MEI

Neuer KP Stab Flpl Rgt 2 im OB

Ex «KODAK» des gr aérod 1 et
4 avec Mirage RS (à SIO part
Flpl Abt 10)

Zweiter GKK im Bedrettotale

AMEF-Sieger der Kategorie
Flieger-Bodentrp:
Flpl Stabskp 12

1982

FI Kp 20 (ex SST) wechselt zu 1.1.
Flpl Abt 9 (ALP)

WK Flpl Rgt 2 mit L FI Kp 5 15.3.–3.4.

Journée de visite gr aérod 1 20.3.

U «TAUTO» des Flpl Rgt 2 auf
dem Autobahnabschnitt N6
bei Münsingen mit Flz Hunter
und Tiger 24.3.

CR rgt aérod 1 avec L FI Kp 8 26.4.–15.5.

WK L Flpl Abt 26 mit L FI Kp 6 20.9.–2.10.

WK Flpl Rgt 3 mit L FI Kp 1,
4 und 7 8.11.–27.11.

U «SION» Flpl Abt 9 7.11.–9.11.

Eser «TUTTI» e «AQUILA» 11.11.–13.11.
del gr aerod 8 con uso della
caverna artificiale dell'auto-
strada come rifugio provv
per i aeroplani

3. GKK I in Isonne 6.12.–11.12.

3. GKK II in Isonne 13.12.–18.12.

U «SUBITO» bei allen Flpl Abt Allg
der Flpl Br 32

Ex «SION» du gr aérod 1 et 2

U «CAMPO» des Flab Rgt 5
mit den Flpl Abt 9 und 10



Fl Kp Hunter werden auf den Modifikationen des Programms HU-80 ausgebildet.

La piste d'évitement de PAY est mise en exploitation

Gagnant AMEF, catégorie trp av au sol: gr aérod 1



1983

WK Flpl Rgt 3 (- gr aerod 8) und Flab Lwf Abt 71	28.2.-19.3.
Besuchstag Flpl Abt 10 (BUO)	12.3.
WK Flpl Abt 6 (ausserhalb Rgt Verband)	18.4.-7.5.
Besuchstag Flpl Abt 6 in TUR	30.4.
CR gr aérod 1 (hors rgt)	13.6.-2.7.
CR gr aerod 8 (separato dal resto del rgt)	22.8.-10.9.
WK Flpl Rgt 2 (- gr aérod 1)	3.10.-22.10.
TOT der Flpl Abt 12 in INT	15.10.
U «CAMPO 4/83» Flab Rgt 4 und Flpl Rgt 2 (-)	17.10.-20.10.
CR rgt aérod 1 (- Flpl Abt 6)	31.10.-19.11.
UK Tiger Flpl Abt 107 ad hoc in MEI, für Fl Kp 7 und Teile Flz Rep Kp 8	7.11.-26.11.
cp av 4 (ex SIO) und Fl Kp 9, Flz Rep Kp 8 (ex INT) werden aufgelöst.	31.12.
4. GKK im Bedrettotale	Allg
AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Fl Kp 9	

1984

Br Walter Dürig übergibt das Kdo Flpl Br 32 an Br Werner Glanzmann	1.1.
CR rgt aérod 1 - gr aérod 3	12.3.-31.3.
WK Fl Kp 17 (ex TUR) in SIO mit Flz Hunter	12.3.-17.3.
WK L Flpl Abt 26	12.3.-21.3.
U «CAMPO 8/84» des Flab Rgt 8 mit gr aérod 2 und Flpl Abt 6	26.3.-29.3.
WK Flpl Rgt 2 - gr aérod 1 - Flpl Abt 12 + Flpl Abt 9	7.5.-26.5.
U «CAMPO 5/84» des Flab Rgt 5 mit Flpl Abt 9, 12 (Verwendung des IFF)	15.5.-17.5.
Besuch C EMD bei Flpl Abt 9 in ALP	15.5.
TOT der Flpl Abt 9 in ALP im Rahmen der OW Wehrtage	19.5.
WK Flpl Abt 12 Rep Z Hunter der Flz Rep Kp 13 absolviert WK mit Flpl Abt 12 Fl Kp 7 (ex Flpl Abt 12) neu mit Flz Tiger in Flpl Abt 6 TUR	18.6.-7.7.

CR gr aérod 3 Rep Z Hunter der Flz Rep Kp 6 absolviert WK mit gr aérod 3	10.9.–29.9.
WK Flpl Abt 11	8.10.–27.10.
U «SION» der Flpl Abt 11 in MOL	8.10.–10.10.
CT Tiger de la cp av 2 à PAY (ex gr aérod 3)	15.10.–3.11.
WK Flpl Rgt 3 – Flpl Abt 9 – Flpl Abt 11 + gr aérod 1	12.11.–1.12.
Versuchsweise Schaffung eines Flpl Kdo PAY	17.11.–23.11.
Ex «CASSIUS», manœuvres CA camp 1 avec gr aérod 1	20.11.
UK Tiger in MEI für Fl Kp 13 (ex Flpl Abt 12)	26.11.–15.12.
Einführung FLINTE und DIDATU	Allg
Erstmaliger Betrieb ab Alarm Unst U-80 in den Flpl Abt 9, 12 und 13	
Einführung der Lwf MAVERICK in den Hunter Kp	
Die Flpl Flab Bttr werden neu in Flpl Flab Abt zusammen- gefasst und per 1.1.1985 der Flab Br 33 unterstellt	
AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Fl Kp 9	

1985

Das Flab Lwf Rgt 7 ist als Trp Versuch neu der Flpl Br 32 unterstellt.	1.1.
CR rgt aérod 1 mit L Fl Kp 8 Die Flpl Abt 3 leistet ihren WK in SST	11.3.–30.3.
Übergabe des letzten Flz Tiger (2. Serie) an die Trp.	27.3.
WK Flpl Rgt 2 mit L Fl Kp 1 und 6	15.4.–4.5.
Die Flpl Abt 7 leistet den WK in ULR.	
U «VERITAS» der Flpl Abt 13 – Auswertung der Feuereröff- nung 35 mm Flab U «CAMPO 4», Flab Rgt 4 mit gr aérod 1	
U «NEWA» des Flpl Rgt 2 mit der M Flab Abt 53 (Munitionieren mit KMun)	29.4.–30.4.
WK Flpl Rgt 3 mit L Fl Kp 3	30.9.–20.10.
U «CAMPO 6», Flab Rgt 6 mit Flpl Abt 9 und 10	
U «STELLA» für den Stab Flpl Br 32	30.9.–4.10.
WK L Flpl Abt 26 mit L Flpl Kp 3, 4, 5 und 7	30.9.–19.10.
U «TUTTI» Flpl Abt 11	13.10.–14.10.
U «TAUTO» der Flpl Abt 8, 9 und 11 auf dem Autobahn- abschnitt N13 bei Flums	15.10.
Nach der Eint von MFD in die Stabskp FF Trp 3 werden erst- mals auch MFD in die cp EM	Allg



aérod 1 und Flpl Stabskp 10 eingeteilt.

In INT wird ein neuer Flz Unst U-83 mit Trp Küche in Betrieb genommen.

AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Fl Kp 9

1986

Umgruppierungen in der Flpl Br 32: 1.1.

Einheit	von	nach
Fl Kp 2	ULR (Flpl Abt 3)	SIO (gr aérod 4)
Fl Kp 13	INT (Flpl Abt 12)	MEI (Flpl Abt 13)

CR rgt aérod 1 avec L Flpl Abt 26, L Fl Kp 8 14.4.–3.5.

Ex «CAMPO 8» rgt DCA 8 avec rgt aérod 1 28.4.–1.5.

WK Flpl Rgt 3, mit L Fl Kp 3 und 6 22.9.–11.10.

U «SION» im ganzen Flpl Rgt 3 22.9.–24.9.

U «AVANTI/CAMPO 5» Flab Rgt 5 mit Flpl Rgt 3 (-) 22.9.–25.9.

WK Flpl Rgt 2, Flab Lwf Rgt 7, L Fl Kp 4, 5 und 7 3.11.–22.11.

U «BLASIUS» (U «TUTTI» für Flab Lwf Stellungen) Flab Lwf Rgt 7, FF Pk 35 (-) 13.11.–18.11.

U «INTERPURA» (ACSD-Übung Allg während mind. 24 Stunden) bei gr aérod 4 und Flpl Abt 9, L Fl Kp 6 und 7, Flab Lwf Rgt 7 (während U «BLASIUS»)

Inbetriebnahme Ausweichpiste sowie 2 Flz Alarm-Unst U-80 in BUO

Inbetriebnahme eines neuen Flz Unst U-83 mit San Hist sowie 3 Flz Alarm-Unst U-80 in ULR

Gagnant AMEF, catégorie trp av au sol: cp EM aérod 1

1987

WK Flpl Rgt 3 mit L Fl Kp 5 16.3.–4.4.

U «CAMPO 3», Flab Rgt 3 mit Flpl Abt 9, 10 30.3.–2.4.

CR rgt aérod 1 avec L Fl Kp 4 et 8. Pour cause de météo, dislocation d'une partie cp av 3 au cours de la 2ème semaine CR pour SIO. 5 vol avec av Mirage. 4.5.–23.5.

WK Flab Lwf Abt 71 4.5.–23.5.

U «CAMPO 2», Flab Rgt 2 mit gr aérod 2 und Flpl Abt 6 18.5.–21.5.

WK Flpl Rgt 2 19.10.–7.11.

U «CAMPO 4», Flab Rgt 4 mit Flpl Abt 12, 13 3.11.–5.11.

WK L Flpl Abt 26 mit L Fl Kp 2, 3, 6 und 7 19.10.–7.11.

WK Flab Lwf Abt 72 19.10.–7.11.

U «INTERPURA», in allen Abt der Flpl Br 32 Allg

Erste kriegsmässige Rep eines KFlz

AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Fl Kp 11





1988

WK Flpl Rgt 2, L Fl Kp 6 und Flab Lwf Abt 72	7.3.–26.3.
U «SION» Flpl Rgt 2 Erstmals Ei C-Schutz-Anzug «CESAR»	7.3.–10.3.
WK Flpl Rgt 3, L Fl Kp 3, 4, 5 und 7 und Flab Lwf Abt 71	19.9.–8.10.
Eser «ROTONDO» (Trp d'eser CA mont 3) con il gr aerod 8	21.9.–29.9.
U «CAMPO 5», Flab Rgt 5 mit den Flpl Abt 9 und 10	3.10.–6.10.
WK L Flpl Abt 26 (– L Fl Kp 6, 8)	26.9.–15.10.
U «TUTTI», zusammen mit U «INTERPURA», Flpl Abt 9	29.9.–30.9.
CR rgt aérod 1	7.11.–26.11.
WK L Fl Kp 8	14.11.–3.12.
GVU während WK Gr November	14.11.–18.11.
Ex «NOSTASIO» du gr aérod 4	16.11.
Ex «FEUERDORN» (Trp U FAK 2) avec rgt aérod 1	21.11.–25.11.
AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Fl Kp 11	Allg

1989

WK Flpl Rgt 2	3.4.–22.4.
WK L Flpl Abt 26 mit L Fl Kp 5 und 8	3.4.–22.4.
WK Flab Lwf Abt 72	3.4.–22.4.
«POPAY» (Portes ouvertes Payerne) du gr aérod 1 avec jubilé 75ème anniversaire des trp ADCA	15.4.
Ex «CAMPO PAY» du rgt DCA 4 avec gr aérod 1	17.4.–20.4.
WK Flpl Rgt 3 mit L Fl Kp 3 und 6	9.10.–28.10.
Insp der Fl RS 241 durch Stab Flpl Br 32 (im Auftrag des Waf C FF Trp)	29.10.–30.10.
CR rgt aérod 1 avec L Fl Kp 1, 4 und 7	6.11.–25.11.
WK Flab Lwf Abt 71	6.11.–25.11.
U «NEPTUN» (des Kdo FF Trp) Flab Rgt 6 und rgt aérod 1	20.11.–23.11.
U «INTERSECURA» (Sicherungs U Flpl während min. 24 Stunden) in allen Flpl Abt	Allg
Ausbildung der Flpl Br 32 auf den AC Schutzanzug «CESAR»	
U «ARTEMIS» Flpl Rgt 2, Flab Rgt 2 und 4	
4 abris av U-80 sont construits à TUR	
AMEF-Sieger der Kategorie Flieger-Bodentrp: Fl Kp 11	



1990

WK Flpl Rgt 2	12.3.–31.3.
WK L Flpl Abt 26 mit L Fl Kp 6 und 7	12.3.–31.3.
WK Flab Lwf Abt 71	12.3.–31.3.
CR rgt aérod 1 avec L Fl Kp 5 und 8	30.4.–19.5.
Ex «CAMPO 8/90», rgt DCA 8 avec rgt aérod 1	14.5.–16.5.
WK Flpl Rgt 3	12.11.–1.12.
WK Flab Lwf Abt 72	12.11.–1.12.
Die Ausb «CESAR» der Flpl Br 32 wird abgeschlossen.	31.12.

U «MOULINETTE PLUS»,
Munitionierungsübung in
allen Flpl Abt mit Einbezug
der Fl St

Allg

Mise en exploitation de 4 abris
av U-80 auprès du Flpl Abt 6
(TUR)

AMEF-Sieger der Kategorie
Flieger-Bodentrp: Fl Kp 19

1991

CR rgt aérod 1 et L Flpl Abt 26 (-)	8.4.–27.4.
WK Flab Lwf Rgt 7	8.4.–27.4.
U «BLASIUS» Flab Lwf Rgt 7	21.4.–24.4.
WK Flpl Rgt 2	9.9.–28.9.

Besuch Air Chief Marshal
Sir Peter Harding, Chief of
Staff Royal Air Force bei der
Flpl Br 32, Flpl Rgt 2 in MEI

17.9.

Besuch General Karl Majcen, 23.9.
Generaltruppeninspektor des
Österreichischen Bundesheeres
bei der Flpl Br 32 in SST

U «CAMPO/TUTTI» der
Flpl Abt 13 in MEI

23.9.–25.9.

WK Flpl Rgt 3 und L Fl Kp 6

4.11.–23.11.

UK Flpl Abt 6 (Fl Kp 15,
L Fl Kp 8) auf TH 89
Super Puma. Im Rahmen
der Einf des TH 89 haben
die gr aérod 3 und Flpl Abt 6
ihre Stao abgetauscht.
Dabei bleiben die Fl Kp in TUR.
Dafür wurde der Flpl Abt 6
die L Fl Kp 8 zugeteilt. –
Neue Bezeichnung: LT Kp 8.

WK LT Kp 6

4.11.–23.11.

Eser «STRADA» del gr aerod 8
con Flpl Abt 9 sull'autostrada
N2 a LOD

14.11.

Auflösung der Fl Kp 9 (INT)
und Fl Kp 15 (ULR)

31.12.

U «MOULINETTE PLUS» in
allen WK Gr (Munitionierungs-
training von K Konfigurationen
mit Einbezug der Fl St)

Allg

Einführung des m Feuerlöschfz:
«Saurer 88» und sch Kranfz
«Gottwald» bei den Flugunfall-
piketts der Flpl Stabskp

AMEF-Sieger der Kategorie
Flieger-Bodentrp: Flpl Abt 9



1992

Br Andreas Bürgi übernimmt das Kdo Flpl Br 32 von Br Werner Glanzmann.

Die Neuorg der Flpl Br 32 mit 4 Flpl Rgt und dem als Trp Versuch unterstellten Flab Lwf Rgt 7 (die Unterstellung wird auf 1.1.1993 als definitiv erklärt) tritt in Kraft:

Stab Flpl Br 32

rgt aérod 1, Valais

gr aérod 2 à RAR avec
cp EM aérod 2
cp av 1
cp av 5
cp rép av 2
cp G av 2
cp fus Id 819

gr aérod 3 à TUR avec
cp EM aérod 3
Fl Kp 7
Fl Kp 17
Flz Rep Kp 6
cp G av 3
cp fus Id 811

gr aérod 4 à SIO avec
cp EM aérod 4
cp av 2
cp G av 4
cp fus Id 821

Flpl Rgt 2, Berner Oberland
Stabskp FF Trp 3
Sch Füs Kp 836

gr aérod 1 à PAY avec
cp EM aérod 1
cp av 3
cp av 6
cp rép av 1
cp G av 1

cp fus Id 812
cp fus Id 818

Flpl Abt 7 in SST mit
Flpl Stabskp 7
Fl Kp 18
Fl G Kp 7
Sch Füs Kp 834

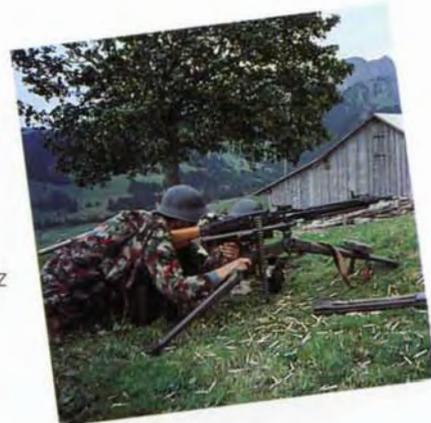
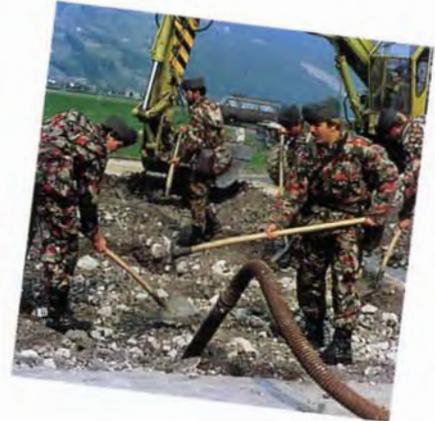
Flpl Abt 13 in MEI mit
Flpl Stabskp 13
Fl Kp 11
Fl Kp 13
Flz Rep Kp 13
Fl G Kp 13
Sch Füs Kp 839

Flpl Rgt 3, Zentralschweiz

gr aerod 8 in AMB con
Flpl Stabskp 8
cp av 10
Fl G Kp 8
Sch Füs Kp 897

Flpl Abt 9 in ALP mit
Flpl Stabskp 9
Fl Kp 8
Fl Kp 20
Flz Rep Kp 9
Fl G Kp 9
Sch Füs Kp 847
Sch Füs Kp 898

Flpl Abt 10 in BUO mit
Flpl Stabskp 10
Fl Kp 16
Fl Kp 21
Flz Rep Kp 10
Fl G Kp 10
Sch Füs Kp 833
Sch Füs Kp 874



Flpl Abt 11 in MOL mit
 Flpl Stabskp 11
 Fl G Kp 19
 Fl G Kp 11
 Sch Füs Kp 901

Flpl Rgt 4 mit

Flpl Abt 6 in ULR mit
 Flpl Stabskp 6
 LT Kp 8
 Fl G Kp 6
 Sch Füs Kp 835
 Sch Füs Kp 837

Flpl Abt 12 in INT mit
 Flpl Stabskp 12
 LT Kp 5
 LT Kp 6
 Fl G Kp 12
 Sch Füs Kp 840
 Sch Füs Kp 873

Flpl Abt 26 in SAA mit
 Flpl Stabskp 26
 LT Kp 7
 Sch Füs Kp 838
 Sch Füs Kp 846

Flab Lwf Rgt 7 mit

Flab Lwf Abt 71 mit
 Flab Lwf Bttr I/71 in ZH
 Flab Lwf Bttr II/71 in ZG
 Flab Lwf Bttr III/71 in LU

Flab Lwf Abt 72 mit
 Flab Lwf Bttr I/72 in AG
 Flab Lwf Bttr II/72 in SO
 Flab Lwf Bttr III/72 in FR

WK Flpl Rgt 2 mit Flpl Abt 6, 22.3.–11.4.
 Flab Lwf Abt 72 und LT Kp 1

U «INTERMOB» (Mob U 22.3.–26.3.
 über 48 Stunden) Flpl Rgt 2

WK Flpl Rgt 3 mit Flpl Abt 12 31.8.–19.9.

UK LT Kp 6 auf TH 89 31.8.–19.9.
 Super Puma in INT

U «CAMPO/TUTTI» Flab Rgt 5 14.9.–16.9.
 mit Flpl Abt 10 in BUO

CR rgt aérod 1 avec Flpl 1.11.–21.11.
 Abt 26, Flab Lwf Abt 71,
 LT Kp 5 et 7

UK LT Kp 5 auf TH 89 2.11.–21.11.
 Super Puma in INT

Ex «INTERMOB» rgt aérod 1 1.11.–4.11.

U «INTERREP» Einsatz von Allg
 K Rep Team Flz Rep Kp 13
 im neu eingerichteten
 K Rep Zen MEI

Keine AMEF





Die Flugzeuge der Flugplatzbrigade 32

Flpl Abt	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980		
1 TUR	MS							MS	HU				HU	6	TUR
	HU												HU		
2 RAR	HU												HU	2	RAR
	HU												HU		
3 ULR	VE												VE	3	ULR
4 SIO	VE										VE	HU/T	HU	4	SIO
6 SST	VE											VE	HU/T	7	SST
	VE						VE								
7 SAA	VA														
	VA														
8 AMB	VE											VE	HU*)	8	AMB
	VE									VE					
9 ALP	VE			VE	HU*)							HU	TE*)	9	ALP
	VE			VE	HU*)							HU	TE*)		
10 BUO	MS												MS	10	BUO
	MR												MR		
11 MOL	VE										VE	HU	HU	11	MOL
12 INT	VE												VE	12	INT
	VE				VE							VE	VE		
13 MEI	HU												HU	13	MEI
	HU											HU	TE*)	TE	
1 PAY									MS				MS	1	PAY
									MR				MR		
									HU		HU/T	TE/F	TE/F		

VA = DH-100

HU = Hunter Einsitzer

TE = Tiger Einsitzer

MS = Mirage S

VE = DH-112

HU/T = Hunter Einsitzer/
Doppelsitzer

TE/F = Tiger Einsitzer/
Doppelsitzer

MR = Mirage RS

*) = UK

F/Pl Abt	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992			
1	PAY	MS 										MS	1	PAY	
		MR 										MR			
		TE/F 										TE/F			
2	RAR	HU 										HU	2	RAR	
		HU 										HU			
3	ULR	VE  VE	HU 							HU	SP*)	SP	6	ULR	
4	SIO	HU 		HU	TE/F 							TE/F	4	SIO	
6	TUR	HU 										HU	3	TUR	
		HU  HU	TE									TE			
7	SST	HU/T 										HU	7	SST	
8	AMB	HU 										HU	8	AMB	
9	ALP	TE 										TE	9	ALP	
		TE 										TE			
10	BUO	MS 										MS	10	BUO	
		MR 										MR			
11	MOL	HU 										HU	11	MOL	
12	INT	VE  VE	HU/T 									HU/T	SP*)	12	INT
		VE  VE										SP*)			
13	MEI	HU 		HU	TE							TE	13	MEI	
		TE 										TE			
26	SAA											PT	26	SAA	

VE = DH-112

HU = Hunter Einsitzer

TE = Tiger Einsitzer

MS = Mirage S

PT = Porter

HU/T = Hunter Einsitzer/
Doppelsitzer

TE/F = Tiger Einsitzer/
Doppelsitzer

MR = Mirage RS

SP = Super Puma

*) = UK

Die Flugzeuge der Leichtflieger-Formationen

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979	1980
1	A2 						A2 					A2 	A2
	PI 					PI 	A3 				A3 		A3
2	A2 						A2 					A2 	A2
	PI 					PI 	A3 				A3 		A3
3	A3 						A3 					A3 	A3
	P2 					P2 							
4	A2 						A2 					A2 	A2
	PI 					PI 	A3 				A3 		A3
5	Bell 	A2 					A3 					A3 	A3
	DO 					DO 							
6	A3 						A3 					A3 	A3
7	PC 									PC/PT 			PC/PT 
						DO 			DO 				
8							A3 					A3 	A3

Helikopter:

A2 = Alouette 2

Bell = (Requisitions-)
Helikopter Bell

A3 = Alouette 3

Flächen Flz:

PI = Piper

PC = Porter (Kolbenmotor)

P2 = P2-05/06

DO = Do-27

PT = Porter
(Propellerturbine)

	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	
1	A3 												 A3
	A2 												 A2
2	A3 												 A3
	A2 												 A2
3	A3 												 A3
4	A3 												 A3
	A2 												 A2
5	A3 												 A3
													SP
6	A3 												 A3
													SP
7	PC/PT 												 PT
8	A3 												 A3
													SP 

Helikopter:

A2 = Alouette 2

SP = Super Puma

A3 = Alouette 3

Flächen Flz:

PC = Porter (Kolbenmotor)

PT = Porter
(Propellerturbine)

Ausblick

des Kommandanten der Flugplatzbrigade 32



Unsere Armee, damit auch die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen und unsere Flugplatzbrigade 32 stehen unmittelbar vor einer wesentlichen Wende: der «Armee 95». Diese Reform wird unsere Armee in einem Masse ändern, wie es seit 1948 nie mehr der Fall war. Sie wird strukturell umgestaltet und erhält gleichzeitig zur Erfüllung ihres verfassungsmässigen Auftrages mit der «Dynamischen Raumverteidigung» eine neue Einsatzkonzeption. Bei voller Erhaltung ihrer anerkannten Dissuasionswirkung wird sie einerseits bestandesmässig kleiner, andererseits aber flexibler und mobiler. Sie entspricht somit den verschiedenen vielfältigen Einsatzfällen in Friedenszeiten und im Verteidigungsfall besser. Diese, unsere neue Armee, wird auch in Zukunft ein

Hauptelement der schweizerischen Sicherheitspolitik sein.

Eine wesentliche Voraussetzung für die Glaubwürdigkeit der «Armee 95» und ihrer Einsatzkonzeption ist ein wirkungsvoller Schutz des Luftraumes, den die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zugunsten der Zivilbevölkerung und der Feldarmee zu erbringen haben.

Dank dem weitsichtigen Volksentscheid vom 6. Juni 1993 werden wir den uns zugewiesenen Auftrag der Luftverteidigung auch inskünftig mit einem modernen Kampfflugzeug wirksam wahrnehmen können.

Von der Armeereform mit ihren Konsequenzen ist auch die Flugplatzbrigade 32 betroffen. Nach 25 Jahren in fast unveränderter Form hat unsere Jubilarin die ersten Schritte auf die «Armee 95» hin getan. Wir haben nach der Liquidation einer ersten Serie Hunter-Kampfflugzeuge unsere Lufttransportformationen reorganisiert und in drei Flugplatzabteilungen zum neugebildeten Flugplatzregiment 4 in einer Ausbildungs- und Führungsstruktur zusammengefasst. Die Teilreorganisation im Bereich «Lufttransport» war verbunden mit der Einführung des neuen Transporthelikopters «Super Puma». Sie wurde in enger Zusammenarbeit mit der Flugwaffenbrigade 31 und dem Bundesamt für Militärflugplätze Ende 1992 abgeschlossen. Damit sind wir nun in der Lage, echte Lufttransportaktionen grösseren Ausmasses zugunsten der Armee, aber auch zugunsten der Zivilbevölkerung durchzuführen.

Weitere Änderungen werden folgen. Mit der «Armee 95» wird das Flab-Lenkwaffen-Regiment 7 definitiv in die Flugplatzbrigade 32 integriert. In den neun Jahren der Ad-hoc-Unterstellung haben wir die motivierten und engagierten Angehörigen dieses stolzen Regiments, dessen Markenzeichen Identifikation sowie hohe Leistungs- und Einsatzbereitschaft sind, schätzen gelernt.

Die Flugwaffe wird ab 1995, was die Zahl der Kampfflugzeuge betrifft, kleiner werden. Die Kampfkraft wird aber gesteigert und mit der Einführung des «Neuen Kampfflugzeuges», dem F/A-18, den modernsten Erfordernissen angepasst. Jede Fliegerstaffel wird weniger Einsatzflugzeuge umfassen, die dahinterstehende Logistik wird jedoch bedingt durch die grössere Komplexität des Materials zunehmen. Die Einführung des «Neuen Kampfflugzeuges» und unser Anteil zur Sicherstellung seines Einsatzes wird uns «32ern» viel abverlangen und zu einer echten Herausforderung auf allen Stufen werden.

Neue Mittel, die Ablösung von veraltetem Gerät, die Redimensionierung, die neuen Anforderungen usw. haben unter anderem zur Konsequenz, dass vertraute Strukturen verschwinden, «traditionelle» Einheiten aufgelöst, ihre Angehörigen umgeteilt und umgeschult werden. Die Betroffenen werden ihre Dienstpflicht unvermittelt in einer anderen Region unseres Landes erfüllen.

Mit der «Armee 95» und nach der vollständigen Ausmusterung der 130 Hunter-Kampfflugzeuge und deren Ablösung durch 34 Kampfflugzeuge F/A-18 in der zweiten Hälfte der 90er Jahre wird sich die Flugplatzbrigade 32 aus dem mehrheitlich Französisch sprechenden Flugplatzregiment 1, dem Flugplatzregiment 3 und dem Flugplatzregiment 4 sowie dem Flab-Lenkwaffen-Regiment 7 zusammensetzen. Die Schwere Füsilierkompanien der Flugplatz-

abteilung werden durch die neugeschaffenen Flieger-Füsilier-Bataillone (je 1 Bataillon pro Flugplatz- und Flab-Lenkwaffen-Regiment) ersetzt. In Planung ist weiter die Bildung einer Formation, die den Betrieb und Unterhalt von Aufklärungsdrohnen sicherstellt. Schlussendlich wird der jährlich durchgeführte Wiederholungskurs von vierzehn Tagen Dauer und einem vorgelegerten fünftägigen Kadervorkurs neue Anforderungen an die Ausbildung und den Einsatz stellen.

Als Kommandant der Flugplatzbrigade 32 freue ich mich, zusammen mit den Angehörigen meiner Brigade und im Verband mit unseren Partnerorganisationen, der Flugwaffenbrigade 31, der Fliegerabwehrbrigade 33, der Informatikbrigade 34 und dem Flieger- und Fliegerabwehrpark 35 unseren Auftrag zugunsten der Luftverteidigung zu erfüllen. Wir «32-er» werden auch in Zukunft unseren anspruchsvollen Dienstleistungsauftrag im Rahmen der Landesverteidigung professionell und mit Stolz erbringen, wohlwissend, dass unsere Arbeit keine Übung oder Simulation, sondern identisch mit dem Ernstfalleinsatz ist. Die von uns betriebene Infrastruktur der Flugplätze und Lenkwaffenstellungen, das von uns gewartete Flugmaterial, die von uns bereitgestellten Lenkwaffen, die Sicherheitsanforderungen und die Vorschriften sind die gleichen wie im Ernstfall. Eine Chance, die in unserer Armee aussergewöhnlich ist.

Die Zukunft wird für die Flugplatzbrigade 32 voller Änderungen und Neuerungen sein. Wir wollen sie getreu unserem Motto

«PA CAPONA»
(Dem Schicksal ins Auge schauen)

im bewährt guten Korpsgeist mit Optimismus und Zuversicht angehen.

Brigadier A. Bürgi

Perspectives d'avenir

du commandant de la brigade aérodrome 32

A la veille de la réforme «Armée 95», les troupes d'aviation et de DCA se trouvent devant un tournant capital de leur histoire. Il en va de même pour la brigade aérodrome 32. Jamais depuis 1948, notre armée n'aura été transformée à ce point. Outre les innovations structurelles, l'introduction du concept de défense dynamique donnera à notre armée les moyens de remplir sa mission constitutionnelle tout en demeurant une force de dissuasion reconnue – sa bonne réputation n'étant pas à refaire. Si ses effectifs diminueront d'une part, sa flexibilité et sa mobilité s'accroîtront d'autre part, de sorte qu'elle pourra s'adapter aux multiples formes d'engagement aussi bien en temps de paix que de guerre. La Suisse conservera ainsi un atout essentiel pour sa politique de sécurité.

La crédibilité de l'Armée 95 et de sa conception d'engagement dépend d'une condition sine qua non: il faut que les troupes d'aviation et de DCA puissent efficacement protéger l'espace aérien suisse au bénéfice de la population civil et des troupes de campagne. Suite au verdict populaire du 6 juin 1993, nous serons à même, à l'avenir, de remplir également cette mission, grâce à des avions de combat modernes.

La réforme de l'armée entraîne également des conséquences au niveau de la brigade aérodrome 32. Après 25 ans sans grand changement, notre brigade a fait ses premiers pas en direction du modèle «Armée 95». Nous avons notamment liquidé une première série de Hunter et réorganisé nos

formations de transport aérien en les réunissant au sein du régiment aérodrome 4, nouvellement créé pour unifier l'instruction et la conduite dans ce domaine. Liée à l'introduction de notre nouvel hélicoptère de transport, le «Super Puma» cette réorganisation partielle s'est terminée vers la fin de 1992, grâce à la collaboration étroite dont nous avons bénéficié de la part de la brigade aviation 31 et de l'Office fédéral des aérodromes militaires. Dorénavant, nous sommes en mesure de réaliser des transports aériens d'envergure non seulement au bénéfice de l'armée, mais aussi de la population civile.

D'autres innovations suivront. Ainsi, suite à la réforme «Armée 95», le régiment d'engins guidés DCA 7 sera définitivement intégré au sein de la brigade aérodrome 32. En fait, ladite formation a entretenu des rapports hiérarchiques ad hoc avec notre brigade durant ces neuf dernières années; cette période nous a permis d'apprécier la motivation et l'engagement de ce régiment qui s'est fait un nom dans le domaine de l'identification des avions, des prestations de haute performance et un degré de préparation toujours élevé.

Dès 1995, la brigade aviation disposera d'une flotte moins nombreuse. Toutefois, grâce à l'introduction du nouvel avion de combat, le F/A-18, sa force de frappe sera non seulement renforcée, mais aussi adaptée aux exigences modernes. Chaque escadre disposera certes d'un plus petit nombre d'avions, mais devra mettre en place une

infrastructure logistique beaucoup plus importante, du fait de la complexité technologique de ce nouveau matériel. Quant à nous, membres de la brigade 32, cette innovation signifie un défi de taille pour tous les échelons; nous le relèverons afin que les nouveaux avions puissent être engagés en toute circonstance.

Le remplacement de l'ancien matériel par de l'équipement moderne d'une part, le redimensionnement de l'armée et la définition de nouvelles exigences d'autre part entraînent de profonds changements structurels, la dissolution de certaines unités «traditionnelles», des changements d'incorporation et une instruction dans de nouveaux domaines. Tous ceux qui en subiront les effets verront leur lieu de service changer.

En effet, une fois parachevée la liquidation des 130 Hunter et leur remplacement par 34 F/A-18 durant la seconde moitié des années 90, la brigade aérodrome 32 se composera du régiment aérodrome 1, à majorité francophone, des régiments aérodrome 3 et 4 ainsi que du régiment d'engins guidés DCA 7. Les compagnies de fusiliers lourds des groupes aérodromes seront remplacées par des bataillons de fusiliers lourds (à raison d'un bataillon par régiment). Par ailleurs, l'intégration d'une formation chargée d'assurer l'exploitation et l'entretien des drones de reconnaissance est en cours de planification. Enfin, la durée des cours de répétition passant à deux semaines – précédées par des cours de cadres de cinq jours, l'instruction et l'engagement doivent satisfaire à de nouvelles exigences.

En qualité de commandant de la brigade aérodrome 32, je me réjouis de collaborer avec tous les membres de notre brigade ainsi qu'avec nos partenaires directs, telle la brigade aviation 31, la brigade DCA 33, la brigade informatique 34 et le parc ADCA 35, dans le but commun d'assurer la protection de notre espace aérien. Nous

sommes persuadés de pouvoir, à l'avenir, remplir nos prestations avec tout le professionnalisme qui s'impose. Nous savons en effet qu'en temps de paix, notre travail n'est pas un exercice de simulation, mais bel et bien un exercice dans des conditions identiques à celles d'une situation de crise. Dans un cas comme dans l'autre, nous devons assurer l'infrastructure nécessaire à l'entretien et à la préparation des avions et des engins guidés DCA; nous devons également respecter les mêmes conditions de sécurité et les mêmes prescriptions techniques. Cet aspect représente une chance peu courante au sein de notre armée: nous nous exerçons en temps réel, tâche qui fortifie notre sentiment de fierté.

C'est avec optimisme et confiance que la brigade aérodrome 32 se tourne vers les nombreux défis de l'avenir, toujours fidèle à sa devise:

«PA CAPONA»

Brigadier A. Bürgi



Prospettive d'avvenire

del comandante della brigata aerodromo 32

Alla vigilia della riforma «Esercito 95», anche le truppe d'aviazione e DCA si trovano davanti a una svolta decisiva della loro storia. Lo stesso vale per la brigata aerodromo 32. Dal 1948 nessuna trasformazione di tale importanza è stata effettuata. Al di là delle innovazioni strutturali, l'introduzione di un concetto di difesa dinamico, metterà a disposizione del nostro esercito i mezzi per adempiere al suo compito costituzionale pur restando una forza dissuasiva riconosciuta – la sua reputazione non sarà da rifare. Se da una parte i suoi effettivi diminuiranno, dall'altra la sua flessibilità e mobilità saranno aumentati, in modo da adattarsi alle molteplici forme d'ingaggio, sia in tempo di pace che di guerra. La Svizzera conserverà così un mezzo essenziale per la sua politica di sicurezza.

La credibilità dell'esercito 95 e della sua concezione d'ingaggio dipendono da una condizione: le truppe d'aviazione e di DCA devono poter proteggere in modo efficace lo spazio aereo svizzero a beneficio della popolazione civile e delle truppe terrestri. In seguito al risultato della votazione popolare del 6 giugno 1993, noi saremo in grado di adempiere questa missione anche in futuro, grazie a degli aerei di combattimento moderni.

La riforma dell'esercito comporta delle conseguenze a livello della brigata aerodromo 32. Dopo 25 anni senza cambiamenti, la nostra brigata ha fatto i suoi primi passi in direzione «Esercito 95». Abbiamo liquidato una prima serie di Hunter e riorganizzato le

nostre formazioni di trasporto aereo riunendole nel reggimento aerodromo 4, creato per potere unificare l'istruzione e la condotta in questo campo. Legata all'introduzione del «Super Puma», il nostro nuovo elicottero di trasporto, la riorganizzazione parziale è stata terminata alla fine del 1992, grazie alla stretta collaborazione tra la brigata aviazione 31 e l'ufficio federale degli aerodromi militari. Siamo ora in grado di effettuare dei trasporti aerei di grandi dimensioni, non solo per l'esercito, ma anche in favore della popolazione civile.

Altre innovazioni seguiranno. Con «esercito 95» il reggimento d'ordigni guidati DCA 7, sarà definitivamente integrato alla brigata aerodromo 32. In effetti, la formazione citata, ha intrattenuto dei rapporti gerarchici durante 9 anni con la nostra brigata; questo periodo ci ha permesso di apprezzare la motivazione e l'ingaggio di questo reggimento che si è fatto un nome nel campo dell'identificazione degli aerei, delle prestazioni di alta qualità e un grado di preparazione sempre elevato.

A partire dal 1995, la brigata aviazione disporrà di una flotta più ridotta. Il suo valore combattivo sarà aumentato, e la sua forza adattata all'esigenza moderna, grazie all'introduzione del nuovo aereo da combattimento l'F/A-18. Ogni squadriglia disporrà di un numero più ridotto d'aerei, ma dovrà mettere in azione un'infrastruttura logistica molto più importante a causa della complessità tecnologica del nuovo materiale. Quanto a noi, membri della brigata

32, questa modernizzazione è una sfida a tutti i livelli; l'accetteremo e ci impegneremo a modo che i nuovi aerei potranno essere ingaggiati in tutte le circostanze. La sostituzione del vecchio materiale con materiale più moderno da una parte, il ridimensionamento dell'esercito a la definizione di nuove esigenze dall'altra, implicano dei cambiamenti strutturali profondi, quali: la soppressione di certe unità «tradizionali», dei cambiamenti d'incorporazione e l'istruzione in nuove funzioni. Tutti quelli che ne subiranno le conseguenze vedranno mutato il loro luogo di servizio.

In effetti, una volta terminata la liquidazione dei 130 Hunter e il loro rimpiazzo da parte degli F/A-18, nella seconda metà degli anni 90, la brigata aerodromo 32 sarà composta dal reggimento aerodromo 1, in maggioranza unità francofone, dai reggimenti aerodromo 3 e 4 con l'aggiunta del reggimento d'ordigni guidati DCA 7. Le compagnie di fucilieri pesanti dei gruppi d'aerodromi saranno sostituite da battaglioni di fucilieri pesanti (un battaglione per reggimento). Inoltre l'integrazione di una formazione responsabile dell'ingaggio e del mantenimento di aerei da ricognizione telecomandati è allo stato di pianificazione. Infine, la durata dei corsi di ripetizione passerà a due settimane, preceduta dal corso quadri di una durata di cinque giorni. Questi fatti esigeranno degli adattamenti nell'istruzione e nell'ingaggio.

In qualità di comandante della brigata aerodromo 32, sono contento di poter collaborare con tutti i membri della nostra brigata e partner diretti quali: la brigata aviazione 31, la brigata DCA 33, la brigata informatica 34 e il parco ADCA 35, con l'obiettivo comune di assicurare lo spazio aereo del nostro paese. Siamo persuasi di potere, in futuro, adempiere al nostro compito con tutto il professionalismo dovuto. Sappiamo in effetti che il nostro lavoro, in tempo di pace, non è un'esercizio di simulazione bensì un'esercizio con condizioni identiche a quelle in caso di crisi. In un ca-

so come nell'altro, noi dobbiamo assicurare l'infrastruttura necessaria al mantenimento e alla preparazione dei nostri aerei e ordigni guidati DCA; dobbiamo inoltre rispettare le stesse condizioni di sicurezza e le stesse prescrizioni tecniche, un'aspetto considerabile nel nostro esercito.

È con ottimismo e confidenza che la brigata aerodromo 32 si volge verso le nuove sfide del futuro, sempre fedele al suo motto:

«PA CAPONA» (Fare fronte a tutti i costi)

Brigadiere A. Bürgi



Herzlichen Dank Merci de tout cœur

Die vor Ihnen liegende Chronik wäre nie möglich geworden ohne die Mitarbeit, Unterstützung und Förderung durch viele ehemalige und aktive Wehrmänner der Flugplatzbrigade. Die Idee, die Geschichte der Flugplatzbrigade zusammenzutragen und zu schreiben, kam bereits 1991 von Br W. Glanzmann. Mit dem Näherrücken des Jubiläums griff der Stabschef, Oberst i Gst M. Hildebrand, diese Idee zu Beginn 1992 erneut auf und betraute eine Arbeitsgruppe mit deren Realisierung. Schon 1991 hatten KKdt z D W. Dürig und Oberst z D M. Kägi begonnen, Daten und Fakten zu sammeln. KKdt z D W. Dürig gebührt das Verdienst, durch Gespräche mit den ehemaligen Br Kdt F. Gerber, Ph. Henchoz und W. Glanzmann einige bedeutende Ereignisse und Tatsachen innerhalb der Flugplatzbrigade festgehalten zu haben. Da auch er die Brigade kommandierte, hat Hptm z D F. Krucker das Gespräch mit ihm geführt und seine Kommandojahre beleuchtet. Oberst z D M. Kägi hat in unzähligen Freistunden die Kommandanten aller Einheiten der Flugplatzbrigade von 1968 bis 1992 erfasst und übersichtlich dargestellt. Das Zusammentragen der Ereignisse der vergangenen 25 Jahre schliesslich ist der Arbeit von Offizieren des Br Stabes zu verdanken, die in tagelanger Arbeit das Archiv der Brigade gesichtet und geordnet haben.

Die Schaffung eines Buches bedarf aber auch finanzieller Mittel. Ein Spendenaufruf des Stabes fand ein unerwartet hohes Echo. Wir freuen uns, dass viele Angehörige

der Flpl Br 32 und unserer Brigade verbundene Firmen mit ihren Spenden den Druck der vorliegenden Chronik ermöglicht haben.

Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihre Unterstützung.

Bis zur Drucklegung haben folgende Spender dieses Werk unterstützt:

Achard R., Sion	Christ-Birkhäuser F.+S., Basel
Ambühl U., Bättwil	Courvoisier J.-L., Begnins
Amgwerd A., Bassins	Dario V., Baar
Antoniotti R., Binningen	De Luze Dr. J., Morges
Bachmann-Spuhler M.+C., Teufenthal	Del-Don A., Emmen
Baggenstos E., Zürich	Delcò E., Torricella
Barraz C., Cully	Deutsch F., Ostermundigen
Baumann M. A., Zürich	Dummermuth O., Volketswil
Baumann-Ohl Dr. C. G., Engelberg	Dürig W., Gockhausen
Baumgartner A., Untersiggenthal	Dütschler P., Eschlikon
Baumgartner M., Untersiggenthal	Egger-Willen T.+C., Eggwil
Baur J., Thun	Ehrler P.+V., Eggenwil
Bédat P., Auvemier	Eigenheer J., Ballwil
Beeler D.-A., Ringgenberg	EM gr aérod 2
Beer Dr. P., Dielsdorf	Etzweiler A.+M., Nottwil
Bender U. F., Winkel ZH	Fady G., Courtemaiche
Benz P. B., Eglisau	Feller W., Gümligen
Berger U., Uebeschi	Fiaux M., Bern
Bernhardt M., Chur	Fischer A., Prangins
Bertschi J.-J., Wettswil a.A.	Fischer D., Uster
Besançon R., Romanel	Flück E., Brienz
Betschon Dr. F., Heiden	Forster R., Payerne
Blauenstein W., Köniz	Forster W., Uhwiesen
Blum E., Zürich	Fritschi W.+R., Stettlen
Bohler R., Seengen	Fröhlicher A., Bienne
Böhny R., Zürich	Froelicher Beck M., Frenkendorf
Borner H., Zürich	Früh P., Unterentfelden
Bossert H., Meilen	Fuchs P.+C., Kilchberg
Bosshard C., Zürich	Gadient H.-R., Hombrechtikon
Bournissen C., Arolla	Gaggini A., Gentilino
Bozzini A., Richterswil	Gay H.-L., Satigny
Breu M., Bülach	Geier H. U., Zürich
Broger J. E., Dübendorf	Geiger A., Dübendorf
Brovarone L., L'Auberson	Geiger-Plapp H., Dübendorf
Brunati R., Maggia	Geissbühler K., Steffisburg
Brunold S., Adliswil	Gerber P., Thun
Bühler R., Basel	Gfeller R., Gümligen
Burgener P., Gwatt	Glanzmann Dr. W., Wallisellen
Burger U., Schönbühl	Glauser R., Dübendorf
Bürgi A., Bern	Gnägi S., Dürnten
Cattaruzza R., Dornach	Gobat S., Collex
Cedro A., Münchenstein	Good H.-R., Ottenbach
Chappuis H., Bern	Gros Y., Bernex
Chassot J.-P., Hegnau	Grossmann J., Wolfhausen
Chenevard B., Lausanne	Gubler R., Eschlikon
	Gueggi T., Meggen
	Gut S., St. Gallen
	Häberlin Dr. F., Stein am Rhein
	Haldimann P., Bülach

Heimgartner P., Glattbrugg	Moser R. H., Uerikon	Thalmann H., Murten	Aeroleasing SA,	lurenia Verwaltungs AG,
Heiz U., Bern	Mosimann-Meier R., Biezwil	Tita E., Sursee	Genève Airport	Laufenburg
Henggeler L., Thalwil	Mühlheim P. F., Unterseen	Tröhler B., Zürich	AG Maron & Co.,	Pilatus Flugzeugwerke AG,
Hertig M., Luzern	Müller A., Hondrich	Trottmann K., Gais	Romanshorn	Stans
Hess K., Seftigen	Müller A., Mittelhäusern	Tschofen M., Hilterfingen	Alcatel STR AG, Zürich	Priga AG, Oberentfelden
Hess U., Kloten	Müller Dr. K., Zürich	Von Rotz H., Heimenschwand	Architekturbüro Andreas	Revue Thommen AG,
Hess-Reich W., Bünzen	Müller P. M., Dinhard	Vonlanthen R., Ostermundigen	Fuchs, Interlaken	Waldenburg
Hildebrand M., Dübendorf	Müller R., Aarau	Wetter E., Bern	Ascom Radiocom AG,	Rocaval AG, Zug
Hofmann R., Fläsch	Muraro Dr. J., Winterthur	Wicki A., Oberrohrdorf	Mägenwil	Rohr und Partner AG,
Hoz W., Bern-Sulgenbach	Naef-Fieni H., Niederuzwil	Wickl E., Eglisau	Avionitec AG,	Zürich
Huber H., Neunkirch	Niederhauser J., Zollikon	Wiedmer E., Zuchwil	Zürich-Flughafen	SHB Schmidlin Holding u.
Hug E., Herrenschand	Perotti S., Bussigny	Wild W. T., Aarwangen	Bally Schuhfabriken AG,	Beteiligungs AG, Basel
Hugentobler H., Niederhasli	Peter O., Herrliberg	Witschi P., Thalwil	Schönenwerd	Siemens-Albis,
Hügli M., Liebefeld	Pfister M., Kerzers	Wüthrich B., Erlenbach	Castrol (Switzerland) AG,	Aktiengesellschaft, Zürich
Hurst B., Payerne	Pfister T., Eglisau	Wüthrich R., Oberrohrdorf	Unterengstringen	Stäubli AG, Horgen
Imsand Dr. Th., Münster	Pierrehumbert E., Genève	Wyss-Rickli P., Thun	Cerberus AG, Männedorf	Streag AG, Zürich
Iselin S., Wabern	Pilet P. A., Estavayer-le-Lac	Zehnder E., Ricketwil	Ernst Basler & Partner AG,	Svedex AG, Kleindöttingen
Isenring K., Dübendorf	Plattner R., Magden	Zemp P., Solothurn	Zollikon	Swissair Schweiz. Luftverkehr
Jaggi B., Bern	Plüss R., Bern	Zimmerli K., Oensingen	Flugzeugwerk Emmen	AG, Zürich-Flughafen
Jenny H., Kloten	Räber R., Wetzikon	Zinniker R., Luzern	Frehner Wärmetechnik AG,	TEA Basel AG,
Jetzer Dr. O., Winterthur	Ramseyer C., Zollikofen	Zoppi A., Würenlingen	Boppelsen	Basel-Flughafen
Jost P., Birchwil	Ranzoni V., Courgevoux	Zuber J., Uzwil	Hapa AG, Volketswil	TSA Transairco SA, Genève
Käser Hp., Bern	Reist A., Würenlingen		HMB Marketing Consulting	UNISYS (Schweiz) AG,
Käser W., Lengnau	Rey E., Aarau		AG, Birmensdorf	Zürich
Keller J., Brügg bei Biel	Rigamonti N., Claro		Hoffmann-La Roche AG,	Vaudoise Assurances, Vevey
Kiefer U., Rickenbach SO	Rochat J.-C., Uerikon		Basel	Zellweger Uster AG, Uster
Knab J., Gundetswil	Rohrbach H., Wilderswil		Invertomatic-Schwerzmann	
Kobelt Hj., Emmenbrücke	Rohrbach-Strähi R., Thierachern		AG, Kloten	
Küng M. R., Onex	Röllli Hertig S., Luzern			
Lacotte U., Grandcour	Rosenast J., Niederhelfenschwil			
Lang R., Lindau	Rufener P., Niederglatt			
Lanter H. O., Frenkendorf	Rutsch W., Freiburg			
Lenisa M., Weiach	Schaller-Hediger U.+V.,			
Leuch W.+B., Saland	Schwanden			
Lickert S., Bonau TG	Schaub O., Zollikerberg			
Lindenmann K., Winkel ZH	Scherrer B., St. Gallen			
Lotti A., Giubiasco	Schild P., Brienzwiler			
Lüthi J., Muri	Schild-Fischer W., Brienz			
Lüthy F., Merligen	Schlatter H. G., Wettingen			
Magnin-Riedi M., Merlach	Schlatter M., Zürich			
Maire R., Luzern	Schneider F., Gorgier			
Manser-Schneider U.,	Schöni C., Zollikon			
Magden	Schürch P., Emmen			
Marschall S., Neuenegg	Senn M., Wallisellen			
Mathys F., Ostermundigen	Sigg F., Dübendorf			
Matzinger M., Luzern	Simmen H.-U., Unterentfelden			
Mäusli H., Bäretswil	Sonnen C. B., Schliern bei Köniz			
Mäusli R., Frauenkappelen	Spörri P., Männedorf			
Meier M., Aarau	Stähli M., Bülach			
Meier R., Grenchen	Stämpfli-Racine S.+R., Ligerz			
Meier-Luchsiger A.,	Stauffer J., Rorbass			
Volketswil	Steinmann B., Vallamand			
Meir K., Uerikon	Steuerwald M., Basel			
Mettler-Grab H., Berschis	Stokar Dr. M., Oberwil BL			
Meyer C., Mettmenstetten	Stoll K., Rodersdorf			
Meyer-Hürlimann F.,	Stopper M., Port BE			
Wolfschiessen	Straumann U. D., Zürich			
Michel-Gruet P.+E., Wabern	Studemann B., Schönenwerd			
Miauton G., Oleyres	Suter J., Kaiseraugst			
Mocchetti N., Vezia	Täschler M., Gossau SG			
Moret J.-P., Grolley	Täschler S., Gossau SG			

Selbstverständlich gilt unser Dank auch all jenen Spendern, die hier nicht aufgeführt sind, weil sie anonym bleiben wollen oder ihre Beiträge nach Redaktionsschluss eingetroffen sind.

An der Realisierung haben im weiteren mitgewirkt:

- Dieter W. Joos Werbeagentur AG, Zürich
- die Druckerei Schellenberg Druck AG, Pfäffikon ZH
- der Fotodienst des BAMF-Betriebes Dübendorf, Herr K. Dätwyler
- das Kdo Flpl Br 32
- Oberstlt H. Thalmann
- Oberstlt H. Jenny
- Maj V. Dario
- Hptm J. Suter
- Adj Uof P.-A. Pilet
- und die Kanzlei der Flpl Br 32

Ihnen allen gebührt der Dank des Kdt der Flugplatzbrigade 32.



Die Kommandanten
Les commandants
I comandanti
1968 – 1992

Kdt und SC Flpl Br 32 / Kdt Flpl Rgt

(Grad zu Jahresbeginn)

	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
<i>Kdt Flpl Br 32</i>	Brigadier Gerber Fritz	Brigadier Henchoz Philippe					
<i>Stabschef</i>	ai Maj Trachsel Hanspeter	ai Maj Dürig Walter			Oberstl Hügli		Oberst Hügli Max
<i>Flpl Rgt 1</i>	Oberst Henchoz Philippe	Oberst Racine Joel	iv Oberstl Isenring Kurt	Oberst			Oberst Dürig Walter
<i>Flpl Rgt 2</i>	Oberst Rey Eduard			ai Oberstl Hügli Max	ai	Oberst	Oberst Brunold Samuel
<i>Flpl Rgt 3</i>	Oberst Bolliger Kurt	ai Oberstl Geiger Alfred	Oberst		ai Oberstl Naef Hans	ai	Oberst

Kommandanten Flugplatz Abteilungen

(Grad zu Jahresbeginn)

<i>Flpl Abt</i>	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
1	Maj Bonvin Michel					ai Hptm Schrag Willy	Maj
2	Maj Pierrehumbert Eric		Maj Peclard Jean-Jacq			ai Hptm Oetli Bernhard	ai
3	Maj Gillard Adnen				ai Hptm Kunzli Max	Maj	
4	Maj Nicolai Richard					ai Hptm Bigler Marc	Maj
6	Maj Böhny Rudolf		Maj von Känel Hansjörg			ai Hptm Schmid Kurt	Maj
7	Maj Zobrist Fred				Maj Fritschi Werner		
8	Maj Linder Adolfo			Maj Breu Max			ai Hptm Fuchs Paul
9	Maj Naef Hans		Maj Jetzer Otto				
10	Maj Trottmann Kurt			Maj Kupfer Hans			
11	Maj Lindenmann Konrad					ai Hptm Jordi André	Maj
12	Maj Hügli Max		Maj Peter Otto				ai Hptm Müller Heinz
13	Maj Bächtold Heinrich					Maj Schürch Pius	

(Angaben ex Offiziersetat)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	
		Brigadier Dürig Walter					<i>Kdt Flpl Br 32</i>
		Oberst Ranzoni Vittorino		Oberstl Breu Max	Oberst	Oberstl Mülheim Peter	<i>Stabschef</i>
		Oberst Lindenmann Konrad				ai Oberstl Kunzli Max	<i>Flpl Rgt 1</i>
			ai Oberstl Peter Otto	Oberst		ai Oberstl Bender Urs F.	<i>Flpl Rgt 2</i>
	Oberst Bächtold Heinrich				ai Oberstl Schürch Pius	Oberst	<i>Flpl Rgt 3</i>

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	<i>Flpl Abt</i>
		Maj Fiaux Michel			Maj Chassot Jean-Pierre		1
Maj			Maj de Pourtales Frédéric			Maj Achard René	2
		Maj Baumann Carl				ai Hptm Hurst Bernard	3
			Maj Gadiant Hansruedi				4
			Maj Hertach Wolfgang			Maj Schmid Andreas	6
	ai Hptm Haldimann Peter	Maj		Maj Luthi Jörg			7
ai	ai	Maj	Maj Zoppi Walter				8
Maj Mülheim Peter			Maj von Rotz Hans			Maj Müller Kurt	9
	Maj Bender Urs F.			Maj Bürgi Andreas			10
			Maj Geering Fredy				11
Maj			Maj Pfister Theodor				12
	Maj Keck Eduard		ai Hptm Mägerle Rudolf	Maj			13

Kdt und SC Flpl Br 32 / Kdt Flpl Rgt

(Grad zu Jahresbeginn)

	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
<i>Kdt Flpl Br 32</i>	Brigadier Dügg Walter		Brigadier Glanzmann Werner				
<i>Stabschef</i>	Oberstlt Mühlheim Peter	Oberst	Oberstlt von Rotz Hans		Oberstlt Bürgi Andreas	Oberst	
<i>Flpl Rgt 1</i>	Oberst Künzli Max			Oberst de Pourtalès Frédéric			
<i>Flpl Rgt 2</i>	Oberst Bender Urs F.		Oberst Mühlheim Peter		Oberst von Rotz Hans		
<i>Flpl Rgt 3</i>	Oberst Schürch Pius	Oberst Breu Max			Oberst Schmid Kurt		

Kommandanten Flugplatz Abteilungen

(Grad zu Jahresbeginn)

<i>Flpl Abt</i>	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1	Maj Chassot Jean-Pierre	ai Hptm Zehnder Emil	Maj			Maj Genoud Antoine	
2	Maj Acharh Rene		ai Hptm Vuilleumier Daniel	ai	Maj		Maj Henchoz Pascal
3	Maj Hurst Bernard			Maj Stauffer Jacques			
4	Maj Lüthi Rudolf			ai Hptm Meier René	Maj		
6	Maj Schmid Andreas				ai Hptm Sigg Fritz	ai	Maj
7	Maj Lüthi Jörg	Maj Rohrbach Heinz				Maj Dummermuth Otto	
8	Maj Zopoi Walter	ai Hptm Walti Hans	Maj				Maj Rigamonti Nelio
9	Maj Müller Kurt	Maj Schlatter Hans-Georg					Maj Thalman Heinz
10	Maj Hildebrand Manfred			Maj Meyer Ferdinand			Maj Wenger Ulrich
11	Maj Glauser Rudolf			Maj Müller Alfred			Maj Zehnder Erich
12	Maj Gerber Peter			Maj Magnin Marcel			
13	Maj Betschon Franz			Maj Wicki Toni			Maj Bührer Richard

(Angaben ex Offiziersetat)

	1989	1990	1991	1992	
				Brigadier Bürgi Andreas	<i>Kdt Flpl Br 32</i>
		Oberst Hildebrand Manfred			<i>Stabschef</i>
	Oberst Chassot Jean-Pierre			ai Oberstlt Stauffer Jacques	<i>Flpl Rgt 1</i>
	Oberst Lüthi Jörg			Oberst Rohrbach Heinz	<i>Flpl Rgt 2</i>
		Oberst Bürgi Andreas		Oberst Wicki Toni	<i>Flpl Rgt 3</i>
				ai Oberstlt Schlatter Hans-Georg	<i>Flpl Rgt 4</i>
					<i>Flpl Abt</i>
				ai Hptm Lacotte Urs	1
					2
	Maj Delco Edio				3
	ai Hptm Browarone Laurent	Maj		Maj Perotti Sergio	4
		Maj Blauenstein Werner			6
			Maj Hofmann Peter		7
			Maj Lenisa Mauro		8
				Maj Kiefer Urban	9
				Maj Geier Hans-Ulrich	10
				Maj Zehnder Rolf	11
	Maj Lehmann Silvio				12
				Maj Kalin Paul	13

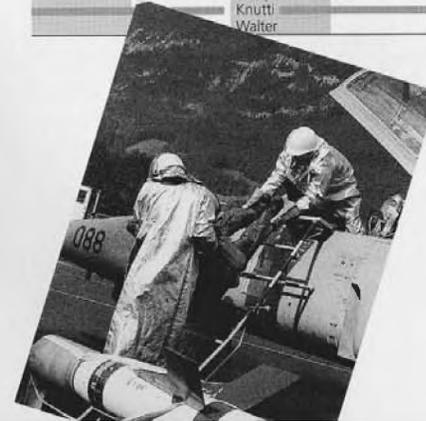
Kommandanten Flugplatz Stabskompanien (Grad zu Jahresbeginn)

Flpl Stabsk _p	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
1	Hptm Hayoz Hugo						
2	Hptm Oetli Bernhard	Hptm Baumann Carl				ai Oblt Hurst Bernard	Hptm
3	ai Oblt Kunz Roger	ai	ai	ai Oblt Gerber Peter	Hptm		
4	Hptm Fläux Michel	Hptm Ramseier Alfred				Hptm Zweifel Eric	
6	Hptm Feldmann Hans			ai Oblt Gerhard Arnold	ai	Hptm	
7	ai Oblt Spiring Alfred	Hptm					
8	Hptm Polivka Heinz			Hptm Geering Fredi			
9	Hptm Jetzer Otto	Hptm Peyer Rolf					ai Oblt Casparis Urs
10	Hptm Strauss Hansruedi		Hptm Müller Kurt				
11	Hptm Joos Ernst			Hptm Lüthi Rudolf			
12	Hptm Theiler Alfred		Hptm von Rotz Hans				ai Oblt Hugentobler Heinz
13	ai Oblt Pfister Theodor	Hptm					



(Angaben ex Offiziersetat)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	Flpl Stabsk _p
ai Oblt Stauffer Jacques	ai	Hptm			ai Oblt Reist Alfred	ai	1
		ai Oblt Meier René	Hptm			Hptm Delcò Eglo	2
		ai Oblt Thalmann Heinz	ai	Hptm	ai Lt Wessel Claude	ai Oblt	3
			ai Oblt Bühlmann Hugo	ai	ai	Hptm Verdun Roland	4
	Hptm Schmid Andreas			ai Oblt Müller Heinz	Hptm		6
	Hptm Rieder Toni				ai Oblt Zehnder Erich	Hptm	7
		ai Oblt Rossini Alberto	ai	Hptm			8
Hptm			ai Oblt Löpfle Jörg	Hptm		ai Oblt Schellenberg Hans-Jörg	9
	Hptm Wenger Ulrich						10
			ai Oblt Brulisauer Werner	ai	ai Oblt Geier Hans-Ulrich	ai	11
ai	Hptm				ai Oblt Zimmerli Kurt	ai	12
		ai Oblt Knutti Walter	ai	Hptm			13



Kommandanten Flugplatz Stabskompanien

(Grad zu Jahresbeginn)

Flpl Stabskp	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1	ai Oblt Laager Hans-Peter	Hptm	ai Oblt Lacotte Urs	Hptm			ai Oblt Studemann Benoit
2	Hptm Delcò Edio			ai Oblt Junod Francois	ai	Hptm	
3	ai Oblt Wessel Claude	Hptm		Hptm Bedat Patrik			
4	Hptm Verdun Roland					Hptm Berger Jean-Marc	
6	Hptm Müller Heinz			ai Oblt Henggeler Lukas	Hptm		
7	Hptm Zehnder Erich				Hptm Bossert Heinrich		
8	Hptm Kiefer Urban					ai Lt Gandolfi Luca	ai Oblt
9	Hptm Schellenberg Hans-Jörg				ai Oblt Guinand Marcel	ai	Hptm
10	ai Oblt Guler Hans-Peter	Hptm				Hptm Meyer Philippe	
11	ai Oblt Geier Hans-Ulrich	Hptm		Hptm Amherd René			
12	Hptm Zimmerli Kurt					ai Oblt Sieber Urs	Hptm
13	Hptm Reisi Alfred		ai Oblt Ehrler Peter	Hptm			ai Oblt Maron Thomas

(Angaben ex Offiziersetat)

1989	1990	1991	1992	Flpl Stabskp
Hptm				1
		ai Lt Rubeli Daniel	ai Lt Bozzini Alain	2
ai Oblt Dario Jean-Marie	ai	Hptm		3
				4
		ai Oblt Graf Urs	Hptm	6
	Hptm Schild Paul	ai Oblt Auer Thomas	ai Oblt Berner Georg	7
ai Oblt	Hptm			8
				9
				10
				11
				12
ai Oblt	Hptm			13
			ai Oblt Dietrich Marcel	26

Kommandanten Fliegerkompanien

(Grad zu Jahresbeginn)

Fl Kp	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
1	ai Oblt Trittibach Frédy	ai	ai Oblt Kallenbach Jean-Pierre	Hptm			
2	Hptm Arni Arnold			ai Oblt Acharé René	ai	Hptm	
3	Hptm Sokolov Wladimir				Hptm Keller Rudolf		iv Oblt Rauschert Michel
4	Hptm Munafo Claude				ai Oblt Henchoz Pascal	ai	ai Oblt Zehnder Emil
5	Hptm Küpfer Hans		Hptm de Pourtales Frédéric				
6	ai Oblt Borner Alain	Hptm Bigler Marc				ai Oblt Werdenberg Hermann	ai
7	Hptm Keck Eduard						Hptm Stalder René
8	Hptm Bachofner Peter		Hptm Heilfinger Jürg		ai Oblt Bollinger Johannes	ai	Hptm
9	Hptm Bender Urs F.	Hptm Gasser Hans				Hptm Käser Walter	
10	Hptm Fuchs Paul				Hptm Zoppi Walter		
11	Hptm Fritschi Werner		ai Oblt Luthi Jörg	Hptm			
12	ai Oblt Bigler Hans-Ulrich	Hptm					
13	Hptm Müller Heinz			Hptm Bigler Hans-Ulrich			
14	Hptm Schnidrig René					ai Oblt Walti Hans	Hptm
15	Hptm Schmid Kurt					Hptm Lüthi Ursus	
16	Hptm Dubach Hansruedi	Hptm Hertach Wolfgang					
17	Hptm Künzli Max		ai Oblt Rueder Toni	Hptm			
18	Hptm Keller Walter					ai Oblt Müller Alfred	Hptm
19	Hptm Jöslér Reto	ai Oblt Krucker Franz	ai	ai	Hptm		
20	Hptm Jordi André				Hptm Betschon Franz		
21	Hptm Beck Alex			Hptm Frosch Hans-Ulrich			

(Angaben ex Offiziersetat)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	Fl Kp
ai Oblt von Gunten Rudolf	Hptm				ai Oblt Bridel Georges	ai Oblt Lambercy Guy	1
		Hptm Rohrbach Heinz		Hptm Zwygart Fritz			2
ai Oblt Magnin Marcel	ai	Hptm				Hptm Henchoz Pascal	3
	Hptm				ai Oblt Brovarone Laurent	ai	4
	ai Oblt Vuilleumier Daniel	ai	ai	Hptm		ai Oblt Chevalley Bernard	5
ai Oblt	ai Oblt Genoud Antoine	ai	Hptm		Hptm Thalmann Heinz		6
				Hptm Bühner Richard			7
					ai Oblt Kaelin Paul	ai	8
					Hptm Burgener Peter		9
		ai Oblt Stefanoni Eric	ai	ai	Hptm Lenisa Mauro		10
		ai Oblt Rüd Peter	Hptm Cueni Peter		ai Oblt Hofmann Peter	Hptm	11
							12
	Hptm Wicki Toni				iv Lt Senn Markus	ai Oblt	13
							14
				ai Oblt Berger Peter	ai	Hptm	15
			ai Oblt Sigg Fritz	ai	Hptm		16
	Hptm Zaugg Lukas						17
				Hptm Hoppeler Jürg			18
			Hptm Erni Rudolf				19
			Hptm Lehmann Silvio				20
	Hptm Meyer Ferdinand					Hptm Solberger Peter	21

Kommandanten Fliegerkompanien

(Grad zu Jahresbeginn)

Fl Kp	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1	ai Obdt Lambercy Guy	ai	ai	Hptm			
2	Hptm Zwygart Fritz		Hptm Burnier Alain				ai Obdt Golay Christian
3	Hptm Henchoz Pascal		Hptm Browarone Laurent	ai Obdt Hofer Beat	ai Obdt Nicolet Patrick	ai	Hptm
4	Hptm Browarone Laurent						
5	ai Obdt Chevalley Bernard	Hptm				Hptm Gobat Serge	
6	Hptm Thalmann Heinz	ai Obdt Künzi Urs	Hptm				
7	Hptm Bührer Richard			ai Obdt Luginbühl Alfred	ai	ai	Hptm
8	Hptm Kaelin Paul				ai Obdt Hertig Markus	ai	Hptm
9	Hptm Burgener Peter	ai Obdt Speckert Hans-Rudolf	Hptm				
10	Hptm Lenisa Mauro	Hptm Della Ca Pietro					ai Obdt Brunati Romano
11	Hptm Hofmann Peter					ai Obdt Good Hans-Rudolf	Hptm
12							
13	ai Obdt Senn Markus	ai	Hptm			Hptm Zinniker Urs	
14							
15	Hptm Berger Peter				ai Obdt Niederhauser Jürg	ai Obdt Herzog Beat	ai
16	Hptm Sigg Fritz	Hptm Geiger Herbert			Hptm Stebler Richard		
17	ai Obdt Kaufmann Urs	ai	ai	ai	Hptm		ai Obdt Epper Werner
18	Hptm Hoppeler Jürg			Hptm Schild Paul			
19	ai Obdt Zehnder Rudolf	ai	Hptm				ai Obdt Lang Beat
20	Hptm Lehmann Silvio		ai Obdt Böhni Robert	ai	Hptm		
21	Hptm Sollberger Peter			Hptm Wiedmer Edwin			

(Angaben ex Offiziersetat)

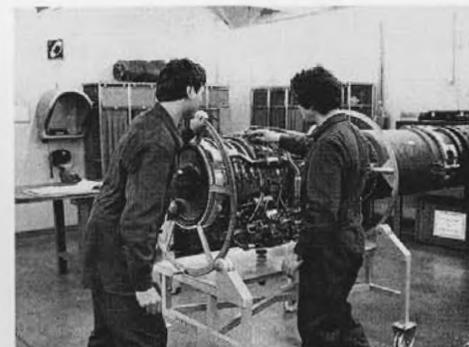
1989	1990	1991	1992	Fl Kp
ai Obdt Courvoisier Jean-Louis	ai	ai	Hptm	1
ai Obdt Elmer Giordano	ai	Hptm		2
Hptm Nicolet Patrick			Hptm Marti Patrick	3
				4
				5
Hptm Meier Marian				6
			Hptm Zoppi André	7
				8
				9
Hptm				10
				11
				12
	ai Obdt Eugster Hans	Hptm		13
				14
ai Obdt	ai Obdt Zoppi André	ai		15
		Hptm Rückiger Othmar		16
Hptm			ai Obdt Walliser Jürg	17
	Hptm Schneider Daniel			18
Hptm				19
	Hptm Wüst Urs			20
	Hptm Fehr Daniel			21

Kommandanten Flugzeugreparatur Kompanien (Grad zu Jahresbeginn)

Flz Rep Kp	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
1	Hptm Pernollet Claude	ai Oblt Chavan Jean-Claude	ai	ai	ai	Hptm	
2	Hptm Poffiet Félix				ai Oblt Zuber Charles	Hptm	
6	Hptm Schrag Willy				ai Oblt Schmid Andreas	Hptm	
7	Hptm Haldimann Peter						
8	Hptm Mona Alain	Hptm Zoppi Walter			ai Oblt Reber Kurt	ai	Hptm
9	Hptm Schafer Heinz					Hptm Kissling Peter	
10	Hptm Gaden Hansruedi			Hptm Leuch Werner			
12	Hptm Mülheim Peter		ai Oblt Mägerle Rudolf	Hptm			
13	Hptm Schürch Pius	Hptm Streif Niklaus		Hptm Haldimann Peter		Hptm Hildebrand Manfred	

(Angaben ex Offiziersetat)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	Flz Rep Kp
	ai Oblt Capitaine Gérard	ai	Hptm Surber Hans			ai Oblt Schneider François	1
						ai Oblt Perotti-Valle Sergio	2
	Hptm Schild Walter			ai Oblt Bolzi Walter	ai	Hptm	6
							7
			ai Oblt Lenisa Mauro	ai	ai Oblt Marschall Andreas		8
			Hptm Escher Martin				9
	Hptm Pörtig Fritz					ai Oblt Lauener Beat	10
							12
			ai Oblt Waldmeier Kurt	ai	Hptm		13



¹ Flz Rep Kp 8 WK in Flpl Abt 12

Kommandanten Flugzeugreparatur Kompanien (Grad zu Jahresbeginn)

Flz Rep Kp	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1	ai Oblt Schneider François	ai	Hptm			ai Oblt Mauton Gilbert	ai
2	ai Oblt Perotti-Valle Sergio	Hptm					ai Lt Clocca Luc
6	Hptm Bolzi Walter				Hptm Toddi Karl		
7							
8	Hptm Marschall Andreas						
9	Hptm Escher Martin	Hptm Angliker Kurt		Hptm Dütschler Peter			
10	Hptm Lauener Beat					ai Oblt Gloor Ulrich	Hptm
12							
13	Hptm Waldmeier Kurt				ai Oblt Knab Jürg	ai	Hptm

¹⁾ Flz Rep Kp 8 WK in
Flpl Abt 12

(Angaben ex Offiziersetat)

1989	1990	1991	1992	Flz Rep Kp
Hptm				1
ai Lt	ai Oblt	ai	Hptm	2
			Hptm Kühnlein Werner	6
				7
				8
		Hptm Leuenberger Kurt		9
			Hptm Deutsch Felix	10
				12
				13

²⁾ eingeteilt in Flpl Abt 3

Kommandanten Flugplatz Flab Batterien

(Grad zu Jahresbeginn)

Flpl Flab Bttr	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
1	ai Oblt Pasquali Jean	ai	ai Oblt Rohrbasser Albert	ai	Hptm		
2	ai Oblt Cornaz Claude	Hptm					ai Oblt Guenat Pierre
3	Hptm Orell Raymond		ai Oblt Chassot Jean-Pierre	ai	ai	Hptm	
4	Hptm Gerber Peter						
6	Hptm Schaller Kurt						
7	Hptm Schatzmann Max	ai Oblt Mühlemann Fritz	Hptm				
8	ai Oblt Herold Rudi	Hptm					
9	Hptm Rotschy Eduard				ai Oblt Marbacher Lukas	Hptm	
10	Hptm Schneeberger Hannes					Hptm Dubs Peter	
11	ai Oblt Stauber Richard	ai	Hptm				
12	Hptm Wüst Albert					ai Oblt Sägesser Rolf	Hptm
13	Hptm Lippuner Viktor				iv Oblt Fritsche Alfred	ai Oblt Matter Urs	ai

(Angaben ex Offiziersetat)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	Flpl Flab Bttr
Hptm Rohrbasser Albert			Hptm Moser Rainer				1
ai	ai	Hptm			Hptm de Luze Jean-Jacques		2
	ai Oblt Mäder Erhard	ai	Hptm		ai Oblt D'Incau Dino	ai	3
ai Oblt Schlatter Christian		Hptm		Hptm Tschofen Peter			4
ai Oblt Brönnimann Ernst	ai	Hptm			ai Oblt Wermelinger Jörg	Hptm	6
ai Oblt Riesen Heinz	Hptm			ai Oblt Höhener Martin	Hptm		7
	Hptm Lusuardi Werther				ai Oblt Knill Franco	Hptm	8
	Hptm Dubs Peter		ai Oblt Knill Franco	ai	ai Oblt Egli Urs	ai	9
	ai Oblt Girod Kurt	ai	Hptm		ai Oblt Fröhlich Bernhard	ai Oblt Latscha Peter	10
	ai Oblt Dörig Werner	ai	ai Oblt Braun Olivier	ai	Hptm		11
					ai Oblt Heppner Urs	ai	12
Hptm				Hptm Gloor Rudolf			13

Kommandanten Flugplatz Flab Batterien

Flpl Flab Bttr	1982	1983	1984
1	Hptm Fröhlich Bernhard		
2	Hptm de Luze Jean-Jacques		
3	ai Oblt D'Incau Dino	ai	ai
4	Hptm Tschofen Peter		
6	Hptm Wermelinger Jürg		
7	Hptm Höhener Martin		
8	Hptm Knill Franco	ai Oblt Stoffel Aldo	ai
9	ai Oblt Egli Urs	ai	ai Oblt Gallati Stefan
10	Hptm Latscha Peter		
11	Hptm Feus Martin		
12	Hptm Heppner Urs		
13	Hptm Gloss Rudolf	Hptm Roth Michael	



Kdt Flieger Genie Kompanien

(Grad zu Jahresbeginn)

Fl G Kp	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
1	Hptm Fink Francis						
2		ai Graf Marco	Hptm				
3	Hptm Deicher Pius						
4	Hptm Lüscher René						
6	Hptm Halter Rolf			ai Oblt Lehnherr Hans-Peter	ai	Hptm	
7	Hptm Baur Jürg			ai Oblt Schmid Werner	ai	Hptm	
8	Hptm Weibel Markus						
9	Hptm Piai Paolo		Hptm Sutter Hans-Peter				
10	Hptm Hossli Klaus			ai Oblt Andri Joachim	ai	Hptm	
11	Hptm Sulser Friedrich	Hptm Wild Walter				ai Oblt Raymann Lorenz	ai
12	Hptm Pfeiffer Peter	ai Oblt Stauffer Christian	Hptm				
13	Hptm Studer Werner	ai Oblt Reber Hans	Hptm				

(Angaben ex Offiziersetat)

1989	1990	1991	1992	Fl G Kp
	ai Oblt Künzi Hans-Rudolf	ai	Hptm	1
				2
	ai Oblt Prantl Werner	ai	Hptm	3
				4
				6
				7
			Hptm Strahm Beat ai Oblt Spillmann Kurt	8
				9
				10
Hptm				11
				12
				13



Kommandanten Schwere Füsilier Kompanien (Grad zu Jahresbeginn)

Sch Füs Kp	1968	1969	1970	1971	1972	1973	1974
811	Hptm Thévenaz Roger						
812	Hptm Morthier Pierre	Hptm Pilet Edgar					
818	Hptm Duruz Albert						
819	Hptm Curty Emile						
821	ai Obdt Dubuis Ernest	Hptm		Hptm Zermatten Georges			
833	Hptm Ganz Alfred						
834	Hptm Bühmann Andreas					Hptm v. Siebenthal Jean-Pierre	
835	Hptm Geiser Hans						
836	Hptm Neuenschwander Richard						
837	Hptm Schneiter Peter		Hptm Wenger Walter				
838	Hptm Steinhauer Alfred					Hptm Neumann Alfred	
839	Hptm Frubiger Erich						Hptm Stalder Ernst
840	Hptm Wyss Melchior					Hptm Marti Hansruedi	
846	Hptm Hasler Kurt	Hptm Trüb Rolf					
847	Hptm Flückiger Ernst		ai Obdt Laubscher Ernst	Hptm			
873	Hptm Gautschi Arnold						
874	Hptm Steiner Fritz					ai Obdt Schacher Paul	Hptm
897	Hptm Tenger Erich					Hptm Meyer Walter	Hptm Reichlin Paul
898	Hptm Grob Hans						
901	Hptm Regenass Hans	ai Obdt Hottiger Gottfried	Hptm				

(Angaben ex Offiziersetat)

1975	1976	1977	1978	1979	1980	1981	Sch Füs Kp
			Hptm Mühlethaler Raymond				811
			Hptm Rapp Frédéric				812
		Hptm Joye Louis				Hptm Keller Julien	818
						Hptm Schwab Roger	819
						ai Obdt Bourmisen Camille	821
Hptm Stauffer Heinz							833
							834
Hptm Deubelweiss Karl							835
	Hptm Gräub Paul						836
						Hptm Muggli Ulrich	837
					Hptm Werren Ernst		838
							839
							840
							846
Hptm Hammer Arnold	Hptm Fluri René						847
				Hptm Wermelinger Rudolf			873
							874
							897
		Hptm Böhler Rolf			Hptm Schürmann Theodor		898
Hptm Zweifel Fritz							901

Kommandanten Schwere Füsilier Kompanien (Grad zu Jahresbeginn)

Sch Füs Kp	1982	1983	1984	1985	1986	1987	1988
811	Hptm Mühlethaler Raymond						
812	Hptm Rapp Frédéric			IV Obitt Arbenz Kurt	IV	IV	Hptm Chopard Jean-Gabriel
818	Hptm Keller Julien						
819	Hptm Schwab Roger						
821	Hptm Bournissen Camille						
833	Hptm Stauffer Heinz					Hptm Blatter Hans	
834	Hptm Zobrist Roger						
835	Hptm Deubelbeiss Karl		Hptm Schneeberger Roland				
836	Hptm Gräub Paul		Hptm Botz Jakob				
837	Hptm Muggli Ulrich						
838	Hptm Werren Ernst			Hptm Wullschlegler Bernhard			
839	Hptm Moor Peter						
840	Hptm Marti Hansruedi		Hptm Bracher Daniel				
846	Hptm Trub Rolf					Hptm Borner Hans	
847	Hptm Fluri René						
873	Hptm Wermalingen Rudolf						
874	Hptm Schacher Paul	Hptm Knüsel Rudolf					
897	Hptm Reichlin Paul			Hptm Thalmann Hans-Rudolf			
898	Hptm Schürmann Theodor						
901	Hptm Zweifel Fritz						Hptm Sytz Alfred

(Angaben ex Offiziersetat)

1989	1990	1991	1992	Sch Füs Kp
	Hptm Barraz Claude			811
vakant	Hptm Pelodi Alain			812
				818
				819
				821
				833
Hptm Marschall Samuel				834
	Hptm Müller Urs			835
				836
				837
				838
				839
				840
				846
Hptm Trachsel Hans-Ulrich				847
			Hptm Schwiander Beat	873
				874
	Hptm Bernhard Peter			897
	Hptm Köppel Karl			898
Hptm Ackemann Markus				901

Kommandanten Leichtflieger Formationen

(Grad zu Jahresbeginn)
Angaben ex Offiziersetat

	1973	1974	1975	1976 ^{a)}	1977	1978
L Fl Geschw 25	Hptm Salzborn Reto			Maj Domeniconi Charles	L Flpl Abt 26 Maj Salzborn Reto	ai Hptm Wüthrich Roger
L Fl Kp					L Fl Kp	
5	Hptm Deutsch Andreas	Hptm Schlatter Hans-Georg			5	Hptm Dummermuth Otto
6	Hptm Bürgi Andreas		Hptm Hersberger Alfred		6	
7	Hptm Blessing Kurt	ai Oblt Zuppiger Kurt	Hptm		7	Hptm Kyburz Rolf
8 ^{a)}	ai Oblt Wetter Dieter	ai	Hptm		8	ai Oblt Siegfried Peter
	1979	1980	1981	1982	1983	1984
L Flpl Abt 26	Maj Wüthrich Roger			ai Hptm Furrer Leo	Maj	Maj Hersberger Alfred
L Fl Kp						
5	Hptm Dummermuth Otto				ai Oblt Kluser Peter	ai
6	Hptm Hersberger Alfred	ai Oblt Grand Alex	ai	Hptm		Hptm Frunz Urs
7	Hptm Kyburz Rolf		ai Oblt Jost Peter	Hptm		
8	Hptm Siegfried Peter				Hptm Feuz Christian	
	1986	1987	1988	1989	1990	1991
L Flpl Abt 26	Maj Hersberger Alfred			Maj Gysi Ulrich		
L Fl Kp						
5	ai Oblt Kluser Peter	Hptm			Hptm Koch Beat	
6	Hptm Frunz Urs			ai Oblt Broger Jakob	Hptm	
7	Hptm Jost Peter	Hptm Forster Raoul				Hptm Walter Jörg
8	Hptm Feuz Christian			ai Oblt Zehnder Daniel	Hptm	

^{a)} 1973 L Fl Kp noch ad hoc ^{b)} 1973 neu ^{c)} 1976 L Flpl Abt 26 ad hoc

Kommandanten Flab Lwf Formationen BL-64

(Grad zu Jahresbeginn)
Angaben ex Offiziersetat

	1985	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992	
	Oberst Ott Erich				ai Oberst Wüthrich Beatus	Oberst		Oberst Eigenheer Jakob	Flab Lwf Rgt 7
	Maj Broglio Peter	Maj Eigenheer Jakob					Maj Rufener Peter		Flab Lwf Abt 71
	Hptm Gabi Stefan		ai Oblt Baumgartner Marcel	ai	Hptm				Flab Lwf Btrr II/71
	Hptm Stoll Kurt	Hptm Hoz Wolfgang					Hptm Müller Roger		III/71
	Hptm Fessli Reto						Hptm Clauss Georg		III/71
	Maj Wyss Hanspeter		Maj Schmidlin Rene					Maj Mettler Helmuth	Flab Lwf Abt 72
	Hptm Mettler Helmuth			Hptm Hunziker Alfred					Flab Lwf Btrr II/72
	Hptm Ros Mirko				ai Oblt Jaquenod Francis	ai	Hptm		III/72
	Hptm Hanni Peter		Hptm Michel Christoph					Hptm Anderegg Peter	III/72



