



Anhang

Kurz-Chroniken der BAMF-Betriebe

**Zusammengestellt
von Max Kägi**



Betrieb Alpnach

Auf einer Luftaufnahme des Militärluftflugdienstes datiert vom 26.8.1929 ist eine Fläche mit «Landungsplatz Alpnach» bezeichnet.

Am 25.11.1939 schlägt der Kdt FF Truppen dem General nebst anderen Plätzen auch Alpnach zum Ausbau vor, mit dem Vermerk: «nur Landeplatz, ohne Bauten». Am 8.12.39 erfolgt die Verfügung des EMD zur Vorbereitung des Flugplatzes. Einem Bericht des Kdt Armeeflugpark über den Aktivdienst ist zu entnehmen: «... wurde in Angriff genommen: Anlage eines Landungsplatzes in den Dimensionen von ca. 850 x 130 m. Hier sind umfangreiche Entwässerungen, Planierungs- und Strassenbauarbeiten erforderlich.»

1940 entstehen 2 Holz-Hangars.

Die erstmalige militärische Belegung des Flugplatzes (d.h. also nicht nur sporadische Landungen) erfolgt im September 1942 durch die Fliegerabteilung 7. Das Personal in Alpnach besteht aus einem Platzwart.

Die erste Hartbelagspiste mit einer Länge von 875 m entsteht 1943 zwischen Eichstrasse und dem See. Im weiteren werden 8 Flugzeugunterstände vom Typ U-43 sowie diverse Bunker für das Kommando und für Munition erstellt. Auf dem Platz fliegt die Fl Kp 17 mit Morane-D-3801 Flugzeugen.

Am 28.5.46 wird auf dem See das erste



Alpnach, 14.6.1943

Versuchsschiessen durchgeführt; am 19.7.46 erteilt der Regierungsrat des Kantons Obwalden «die Bewilligung zur Durchführung von kleinen Fliegerschiessen».

1952 muss die Hartbelagspiste infolge Einführung von moderneren Flugzeugen von 875 auf 1500 m verlängert werden, Zusätzlich entstehen zwei je ca. 1200 m lange Rollstrassen (Ost und West), vorerst noch aus Metall-Pistenplatten. Im gleichen Jahr beginnt der Bau der Kavernenanlage

Als Kuriosität erwähnenswert ist der Versuch der Migros, Speiseöl zur langfristigen Lagerung in den Alpnachersee zu versenken. 1958 werden total 2500 Fass (ca. 470 Tonnen) «eingelagert», weitere folgen 1958 und 1961. (Die Fässer wurden später wieder gehoben.)

Am 1. April 1957 tritt Albert Leupi, der erste Chef der neuen Dienststelle Alpnach, seinen Posten an; Ende Jahr beträgt der Personalbestand 2 Platzwarte, 4 Mechaniker und 2 Hilfsmechaniker.

1959 erfolgt die zweite Verlängerung der Piste auf 1950 m.

1960 wird die fertige Kavernenanlage der DMP übergeben.

Die 1962 in Betrieb genommene Treibstoff-Pipeline vom Bahnhof Alpnach-Dorf zur Tankanlage erleichtert fortan die Ein- und Umlagerung von Flugpetrol.

Dem Nidwaldner Volksblatt ist zu entnehmen: «Sonntag-Nachmittag, den 3. März 1963 um 1420 Uhr, kollidierte ein Flugzeug, das im Tiefflug von Norden nach Süden über den Militärflugplatz Alpnach hinwegflog, mit dem Fangnetz und stürzte ab. Der Pilot kam ums Leben, seine Begleiterin erlitt leichtere Verletzungen, Flugzeug zu 30% zerstört.» Ende Jahr umfasst der Personalbestand der Dienststelle bereits 14 Mann.

Am 15. Januar 1964 wird Walter Wellauer neuer Chef der Dienststelle. Fünf Tage später erfolgt die Eröffnung der Leichtflieger-Basis mit vorerst 18 Mitarbeitern.

Am 17. Februar 1964 erschüttert ein Erdbeben die Gegend um Sarnen «...welches an den Flugzeug-Unterständen Mauerschäden anrichtete.» Ende März erfolgt der erste Helikopter-Rettungseinsatz ab Alpnach mit einer Alouette II. Im April kann der Hangar 2 bezogen werden, zugleich beginnt der Flugbetrieb mit den grösseren Helikoptern des Typs Alouette III. Am 9. November wird in Alpnach - nach einem Einführungskurs durch 3 Amerikaner - die provisorische Werkstatt des Betriebes Buochs für die Luft-Luft-Lenkwaaffe «Sidewinder» in einer 8-Felder-Baracke in Betrieb genommen. Zudem werden weitere Baracken aufgestellt und zu Büros für die Helipiloten des UeG sowie für eigene Zwecke eingerichtet.

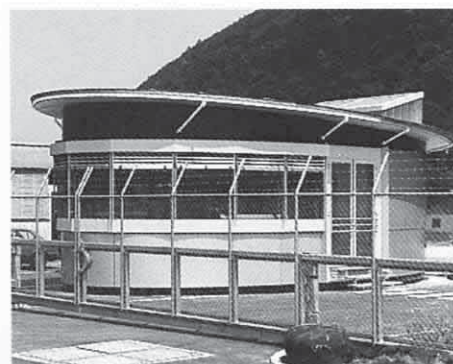
Am 1. Februar 1962 erhält Alpnach einen eige-



Die alten Flugzeughangars / Les anciens hangars / Le vecchie aviorimesse



Alouette III in Alpnach



Die moderne Betriebswache / Poste de garde actuel / Posto di guardia attuale

*Alpnach und der Flugplatz
Alpnach et l'aérodrome
Alpnach e l'aerodromo*

nen administrativen und personellen Dienst. Im Sommer des gleichen Jahres erfolgt die Gründung des Militärhelikopter-Rettungsdienstes MHR. Der Personalbestand Ende Jahr beträgt 57.

Am 17. Januar 1965 beginnen die umfangreichen Pfählarbeiten für die neue Helikopter-Basis; die eingerammten Pfähle besitzen - bei einem Durchmesser von 50 cm - eine mittlere Länge von 24 Metern und stossen nirgends auf Felsgrund.

Uebernahme und Inbetriebnahme der Bauten für die neue Helikopter-Basis erfolgen 1967: am 17. Januar als erstes die Containerhalle, am 7. Juli folgen die Helikopter-Einstellhalle, dann Montage- und Flugbetriebshalle, Büro- und Werkstattgebäude.

Der Kontrollturm kann am 12. Februar 1968 bezogen werden.

Am 15. September 1971 verstirbt im Spital Samen nach kurzer Krankheit Walter Wellauer, der Leiter der Dienststelle Alpach. Die Führung wird interimistisch durch Werner Gisiger übernommen.

1971 sieht die Gründung der «Einsatzstelle für Lufttransporte» (ELT). Im gleichen Jahr wird die seit 7 Jahren in Alpach «beheimatete» Baracken-Werkstatt für Sidewinder-Lenk Waffen nach Buochs verlegt.

Am 1. Juli 1972 übernimmt Leo Furrer die Leitung der Dienststelle; er war vorher in Buochs tätig gewesen.

1973 werden die Flugzeug-Kavernen für die Hunter-Flugzeuge umgerüstet; das bisherige Fangnetz durch eine verstärkte Ausführung ersetzt.

Am 4. Mai 1974 findet - zusammen mit der Flugplatzabteilung 9 - anlässlich des Jubiläums



*Die Betriebsgebäude von Alpach
Bâtiments d'exploitation
Edifici d'esercizio*



*Lehrwerkstatt
Atelier
des apprentis
mécaniciens
Apprendisti
meccanici al
lavoro*

zum 60jährigen Bestehen der Fliegertruppe ein Tag der offenen Tür mit 2000 Besuchern statt.

1. Juli 1978: Spektakuläre Notstart-Übung mit Hunterflugzeugen, die auf der Autostrasse, unter einer Strassenüberführung hindurch, starten. Im gleichen Jahr werden die Bauten für die Leichtfliegerstaffeln erweitert, sowie - im Zusammenhang mit der neuen Abwasser-Reinigungsanlage der Gemeinde Alpach - die Kanalisation saniert. Der erste Helikopter Alouette II erreicht 3000 Flugstunden.

1979 erfolgt ein weiterer Kavernen-Umbau, diesmal für das Flugzeug «Tiger»; und im gleichen Jahr erfolgt mit diesem Flugzeug-Typ die zwei-

te Notstart-Übung auf der Autostrasse N-8. Eintritt der ersten 2 Mechaniker-Lehrlinge.

In den folgenden beiden Jahren werden zahlreiche Neu- und Umbauten realisiert, so u.a. eine neue Telefonzentrale; das ELT richtet sich im Bürogebäude des Betriebes ein. An der Eichstrasse werden Barrieren installiert.

1982: Bau einer neuen Alarmunterstand-Gruppe für 2 Flugzeuge.

Der 1. Juni 1993 bildet einen Meilenstein in der Geschichte Alpachs: aus der Dienststelle wird eine Betriebsgruppe. Ende November geht der Stellvertreter des Betriebsgruppenchefs - ein



weiterer «Mann der ersten Stunde», Werner Gisiger, - in Pension. Sehr wahrscheinlich fällt der erste Auftritt der neugegründeten Betriebsmusik mit seiner Abschiedsfeier zusammen, hat er doch am selben Tag stattgefunden.

Am 14. Juni 1984 besucht Papst Johannes Paul II den Kanton Obwalden und wird dabei mit Helikoptern aus Alpnach transportiert.

1985 werden Kirchturm-Kugel und -Kreuz von Alpnach-Dorf nach einer Renovation mit einer Alouette 3 wieder an ihren Bestimmungsort geflogen. Der Personalbestand Ende Jahr beträgt 72 Mitarbeiter plus 9 Lehrlinge.

1986 beginnt der Aufbau der Fachstelle für Kleinziel-Drohnen (KZD).

Zu Beginn des darauffolgenden Jahres wird Peter Rohrer stellvertretender Chef des Betriebes. Ende März wird die neuerstellte Ausweichpiste - der verbreiterte Rollweg - mit 5 Durchstarts



Alpnach ist Homebase für die SUPER PUMA-Flotte
Alpnach, base des SUPER PUMA
Alpnach è base della flotta SUPER PUMA

eingeweiht. Am 14. August ein weiterer Meilenstein: die erste Landung des neuen Transport-Helikopters SUPER PUMA T-311 in Alpnach.

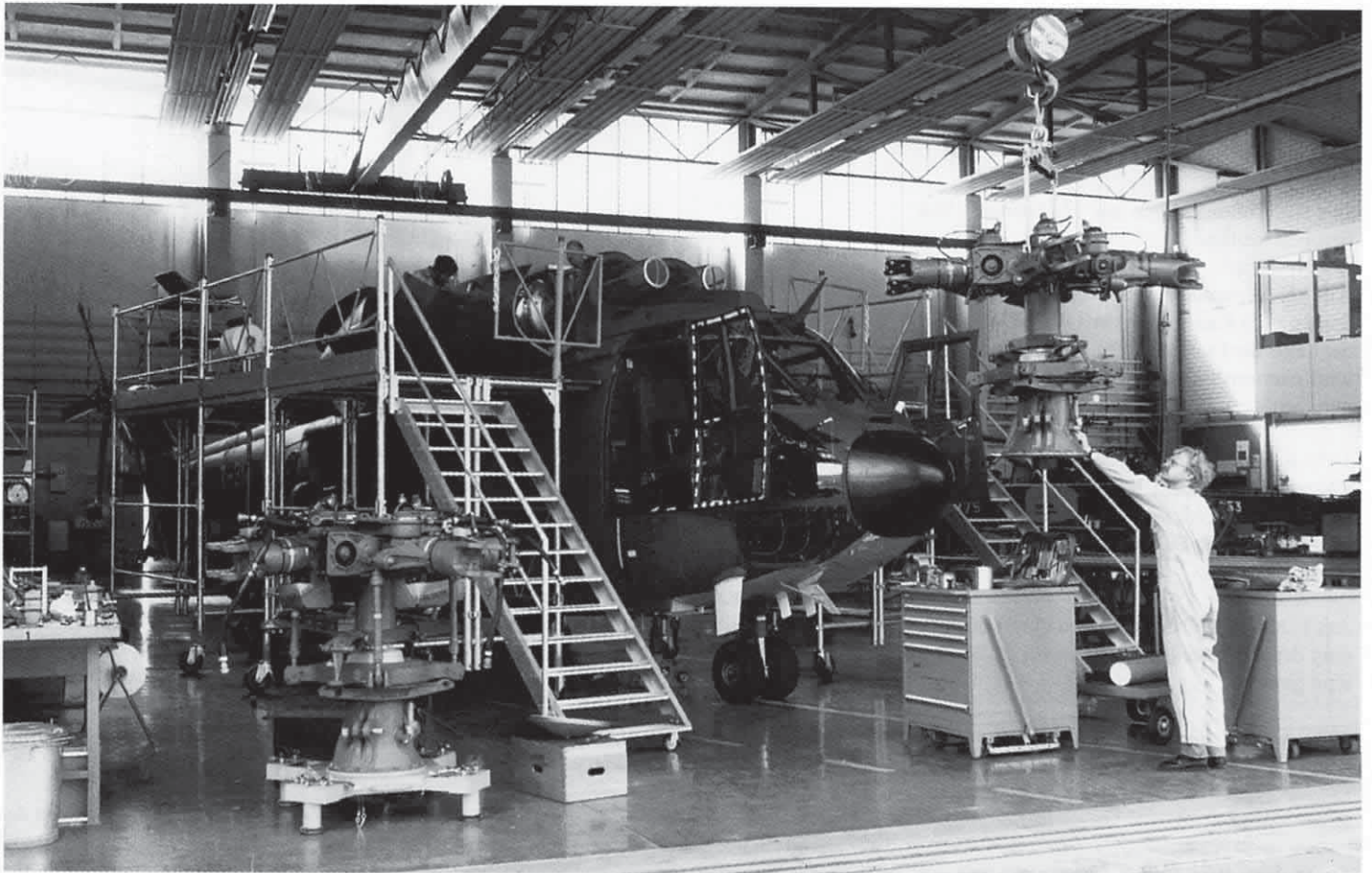
Am 16. Februar 1990 erfolgt die Abnahme des neuen UeG-Schulgebäudes, es wird am 5. März durch die Pilotenschule bezogen. In Frankreich beginnen die ersten Initial-Ausbildungen des Personals für den neuen Helikopter. Der Personalbestand beträgt 97 (plus 9 Lehrlinge).

gefeiert.

Als vorweggenommene Folge der Reorganisation EMD 95 übernimmt auf Beginn 1995 Betriebsleiter Leo Furrer - nach der Pensionierung des Betriebsleiters von Emmen - zusätzlich dessen Nachfolge. Am 16. September erfolgt - zusammen mit einem Tag der offenen Tür - die Verabschiedung der Flpl Abt 9; sie ist vierzig Jahre auf dem Platz beheimatet gewesen.

Das UeG verfügt seit 1992 über ein weiteres Bauwerk: am 5. Oktober kann es das neue Bürogebäude beziehen.

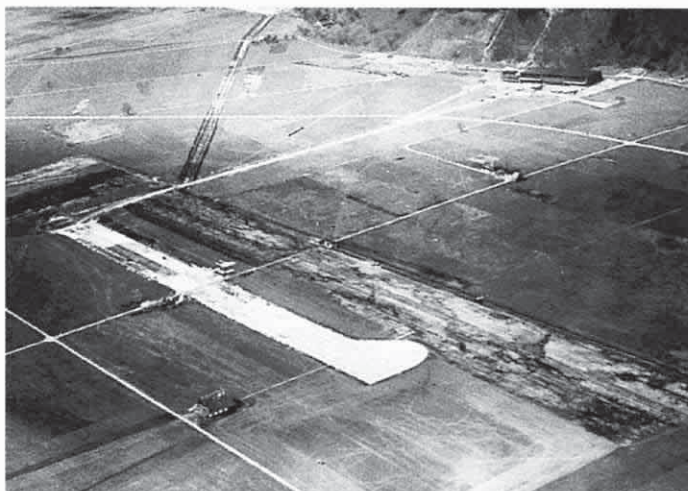
Im Juni 1994 geraten 16 Alouette II samt Ersatzteilen «unter den Hammer». Über 35 Jahre haben sie in vielfacher Weise unserer Fliegertruppe und oft auch der Zivilbevölkerung gedient und werden nun versteigert. Am 2. September wird die «Aufrichte» des neuen Montage- und Werkstattgebäudes



Montagehalle für SUPER PUMA / Halle de montage SUPER PUMA / Officina montaggio SUPER PUMA



Betrieb Buochs-Ennetbürgen



**Blick auf das Flugfeld Buochs 1940 / Vue aérienne 1940
Veduta aerea 1940**

Am 5. September 1939 disloziert die Armeeflugparkkompanie 3 von Dübendorf nach Buochs. Ende dieses Monats ist die Halle 1 fertig. Buochs hat für die von Deutschland gekauften Flugzeuge Messerschmitt Me-109 die Funktion einer «Hauptreparaturstelle» zu übernehmen (der Begriff Fachstelle existierte damals noch nicht).

Anfang 1940 übernimmt Hptm Emil Hug das Kommando über die «Gruppe Hug» wie der Flugplatz Buochs fortan genannt wird. Der Ist-

Zustand desselben Mitte August: Start- und Landepiste mit Teerasphalt-Belag, ca. 600 x 37,5 m sind verwendungsbereit, dazu kommt die Halle 1 mit der Rollwegverbindung zur Piste. Im November desselben Jahres wird die Halle 2 auf der anderen Seite des Platzes fertig.

Am 1. Mai 1941 treten die ersten 5 Lehrlinge bei der DMP ein und um die gleiche Zeit kann das Werkstattgebäude „D“ in Betrieb genommen werden. Im November folgt dann noch die Halle 3 und am 23. Dezember der Motoren-Prüfstand Ennetmoos.

1943 ist die 2. Hartbelagspiste mit einer Länge von 900 m fertiggestellt und der Bau von 15 Flugzeug-Unterständen U-43 und Splitterwehren beginnt. Der Personalbestand in diesem Jahr beträgt zwischen max. 412 und einem Tief von 159 Mann während des WK im März / April.

Ab 1. Februar 1945 wird die «Gruppe Hug» zu «Gruppe 3 Armeeflugpark» umbenannt. Der Personalbestand ohne Lehrlinge und Aussentellen beträgt Ende Jahr 375, im Prüfstand Ennetmoos: 12

1948 wird der Betrieb Haupt-Unterhaltsstelle für das in 130 Exemplaren als Occasion gekaufte Flugzeug P-51 D «Mustang».

Als weiterer Flugzeugtyp kommt 1949 das Schulflugzeug AT-16 unter Buochser Obhut. Doch bereits am 2. Februar führt Oberst Willi Frei Start- und Landemessungen mit dem neuen Düsenflugzeug DH-100 «Vampire» durch. Ende Oktober wird die südliche Hartbelagspiste von 900 auf 1500 m verlängert.

1952 wird Buochs Fachstelle für ein neuartiges Fluggerät: drei mit einem Kolbenmotor angetriebene Helikopter Hiller 360.

Am 10. Juli 1953 landet das erste Flugzeug DH-112 «Venom» auf dem Flugplatz. Buochs übernimmt für die 50 Flugzeuge inkl. Triebwerk die Fachstellenaufgabe.



Flugbetrieb / Service de vol / Servizio di volo DH-3

Die erstmalige Belegung eines kleinen Teils der Ebene zwischen Buochs, Ennetbürgen und Stans mit Militärflugzeugen erfolgt zwischen 19. April und 2. Mai 1928 durch die FI RS I / 28.

1940 beginnt das «Herrichten des Landungsplatzes», welches mit Rücksicht auf die landwirtschaftliche Nutzung auf die Wintermonate verteilt wurde und sich deshalb über mehrere Jahre hinzog.

Im Juni 1937 findet der erste WK des Armeeflugparkes statt - Kommandant Maj W. Burkhard.

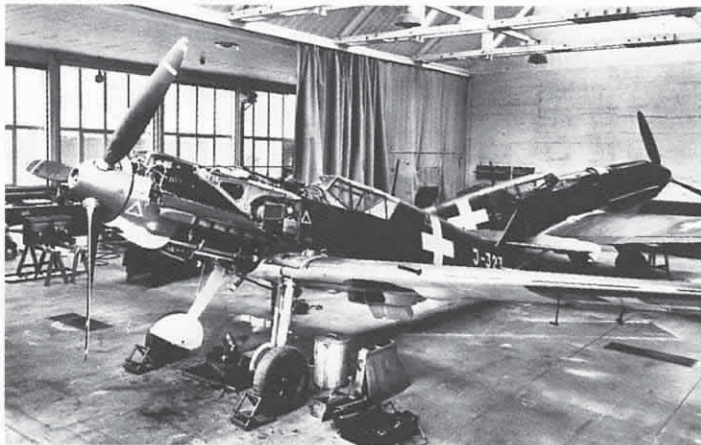
Im Frühjahr 1939 wird der Bau der Halle 1, mit Vorplatz, angeschlossenen Dienstgebäude, Werkstätten, Theoriesälen, Garage und einer Wohnung für den Platzwart an die Hand genommen. Dazu kommt ein Rollweg zur Landepiste.



Flugzeughalle in Buochs / Halle des avions à Buochs / Aviorimessa di Buochs



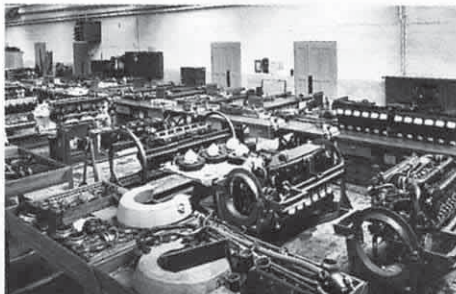
1968: Die Truppe ist bereit für die Übernahme der Mirage-Flotte / La troupe reçoit les MIRAGES / La truppa riceve i Mirage



Grosse Kontrolle am Me-109 / Grand service de parc
Grande controllo

1955 umfasst die Belegschaft 286 Mitarbeiter, welche total 754'977 Arbeitsstunden erbringen, davon: „für Flugzeuge: 45,1 %, übrige Arbeiten: 42,6 %, Ausfallzeiten: 12,3 %.“ Die Flugbetriebsstatistik verzeichnet 3369 Starts und 3430 Landungen.

Buochs übernimmt 1956 das erste Serieflugzeug Pilatus P-3; auch für diesen Typ wird der Betrieb als Fachstelle bezeichnet.



Motorenwerkstatt / Atelier des moteurs
Officina motori

1959: Zur Dienststelle Stoos wird eine Werkseilbahn gebaut, auf dem Pilatus werden Versuche mit einem automat. VHF-Peiler vorgenommen.

Ende 1960 wechselt Hans Giger in die Zentral-

verwaltung nach Dübendorf.

1961 wird Buochs Fachstelle für das Flugzeug Mirage III und tritt dafür die Aufgaben für die Flugzeuge P-2 und AT-16 an Dübendorf ab.

Am 2. Januar 1993 tritt der bisherige Betriebschef von Lodrino, Hermann Hitz, seine neue Stelle in Buochs als Stellvertreter von Emil Hug an. Bei der Dienststelle Pilatus wird die

erste Radaranlage der Truppe übergeben.

Der Triebwerk-Prüfstand Ennetmoos erhält am 5. April 1963 vom Kanton Obwalden die Bewilligung zum Halten von Hirschen im Areal. Am 30. September verlässt das 1000. Strahltriebwerk den Stand.

1964 können in Betrieb genommen werden: der neue Kontrollturm zwischen den Hallen 2 und 3, die Nachtflugbeleuchtung, die neue Barrierenanlage, umfassend total 11 Barrieren und das Trp-Barackenlager Flugfeld. Am 10. April landet das erste Flugzeug Mirage auf dem Flugplatz Buochs.

Im Oktober 1965 ist der Umbau des ehemaligen Flugzeug-Unterstandes 4 zu einer Flugzeug-Lenkaffen-Prüfstelle abgeschlossen. Der Personalbestand (inkl. Ennetmoos) beträgt 361, der geleistete Aufwand 943'472 Stunden und es sind 3767 Landungen zu verzeichnen.

Ende April 1967 geht der langjährige Chef des Betriebes, Emil Hug, in Pension. An seine Stelle tritt Hermann Hitz; neuer Stellvertreter wird Hansruedi Rüetschi. In den Dienststellen Stoos

und Pilatus laufen Vorbereitungsarbeiten für das System FLORIDA.

Ende Juli 1967 kann die zur Montagehalle umgebaute Halle 1 bezogen werden. Vor der Einführung des Mirage müssen bauliche Anpassungen vorgenommen werden: Bodensteckdosen bei den Flugzeug-Abstellplätzen, verstärkte Flugzeug-Fangnetze, Teil-Umbau der Kavernen.

Am 2. März 1968 werden die beiden ersten Mirage-Staffeln der Truppe übergeben.

Zu Beginn des Jahres 1970 wird Buochs Fachstelle für Quadradar-Anlagen; es finden auf dem Platz operationelle Versuche mit 2 Quadradar-Anlagen statt. Ende Jahr kann das neue TKW-Gebäude (Taran-/Kreisel-Werkstatt) bezogen werden.

1972 entstehen die Alarm-Boxen und -Plätze für



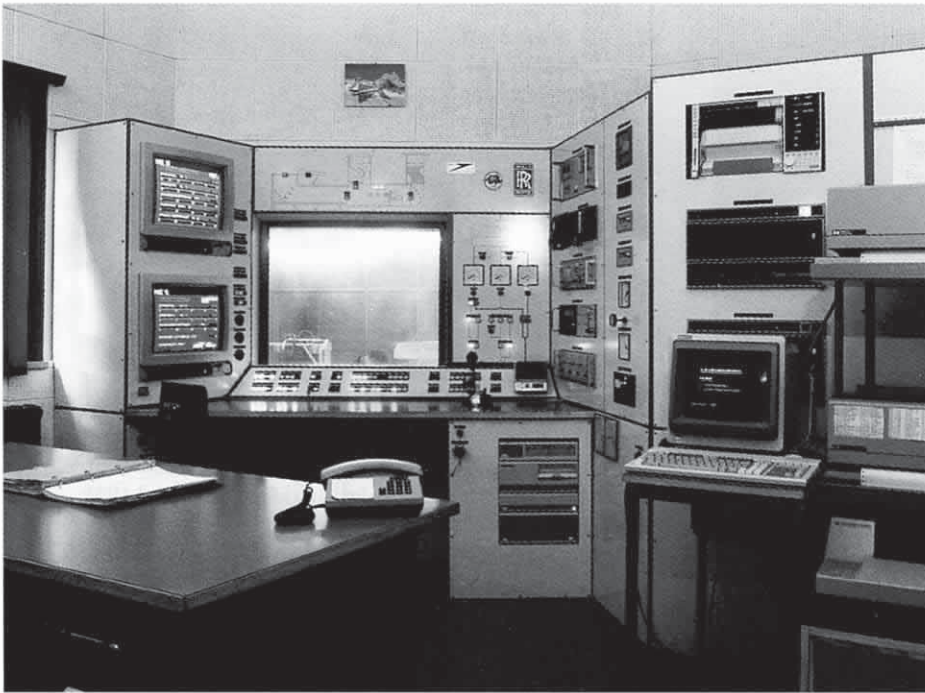
Bremzelle / Cellule de freinage / Cella di frenaggio

die Mirage S am Pistenende Stans.

Im Oktober 1974 kann hinter der Betriebskantine das erste firmeneigene Schulhaus der AMF eingeweiht werden; Schwerpunkt der Ausbildung ist die praxisbezogene Weiterausbildung in Elektrotechnik. Im Ennetmoos verlässt das 2000. Strahltriebwerk den Prüfstand.

1975 wird Buochs als Fachstelle für Triebwerk, Radar und Klimaeinheit des Flugzeuges F-5 Tiger bezeichnet.

Am 29. Februar 1976 geht der Chef der Betriebsgruppe, Hermann Hitz, in Pension. Sein Nachfolger wird Hansruedi Rüetschi, Stellvertreter Ernst Schellenberg. Es beginnt der Aufbau einer Geräte-Dispositions-Zentrale.



Kontrollraum des Triebwerkprüfstandes / Centrale de contrôle des essais de réacteur / Centro di controllo delle prove ai reattori

Am 14. November 1977 trifft das erste Triebwerk GE J-85 für das Flugzeug Tiger in Buochs ein. Der entsprechende Prüfstand wird am 19. Dezember im Ennetmoos eingeweiht.

Ehemalige Mitarbeiter des Betriebes beginnen

am 8. Februar 1979 in einer zu diesem Zweck hergerichteten Baracke hinter dem Schützenhaus mit dem Nachbau eines Fokker «D-VII» für das Fliegermuseum Dübendorf. Am Werkstattgebäude D sind die grossen Umbauarbeiten abgeschlossen: Ausbau Bürotrakt, Vergrösserung

von Materialprüfung, Elektrogeräte-Werkstatt und Werkstatt für Elektronik-Lehrlinge.

1981 findet im schwedischen Vidsel ein Lenkwaffen-Versuchsschiessen statt, an dem Buochs massgebend beteiligt ist. 65 Tonnen Material werden in den hohen Norden verschoben. Im November wird die Truppenunterkunft TRUFF im Ennerberg offiziell übernommen.

Die neue SIWA-Unterhaltswerkstätte wird 1983 bezogen.

Im Juni 1986 wird die neue Malerei bezogen und am 19. August können die beidseitigen Verlängerungen der Piste Süd in Betrieb genommen werden, Ende August die 2 Alarmunterstände U-80 m am seeseitigen Flugplatzende. Im Prüfstand Ennetmoos verlässt das 1000. Triebwerk J-85 (des Flugzeuges F-5 Tiger) den Stand.

Im Mai 1987 können Spenglerei und Sattlerei neue Werkstätten beziehen. Im November kann das BAMF-eigene Schulhaus Herdem eröffnet werden. Auf Ende Jahr wird die Luft-Boden-Lenkwaaffe NORAS liquidiert.

Mitte April 1988 erfolgt der Bezug der neuen Laser-Schweisswerkstatt. Anfang Juni kann der Hunter Procedure Trainer HUPRO nach 2,5 Jahren Entwicklungszeit und ca. 10'000 Arbeitsstunden an die Truppe abgeliefert werden. Hydraulik- und Triebwerk-Geräte-Werkstatt können in Betrieb genommen werden, die Triebwerk-



Mirage-Montagehalle / Halle de montage Mirage / Officina di montaggio Mirage



**Dienststelle
Détachement
Distaccamento
Pilatus**

**Instrumenten-
werkstatt
Atelier des
instruments
Officina
strumenti**



Der neue Chef des EMD, Bundesrat Villiger, besucht den Betrieb am 11. April 1991.

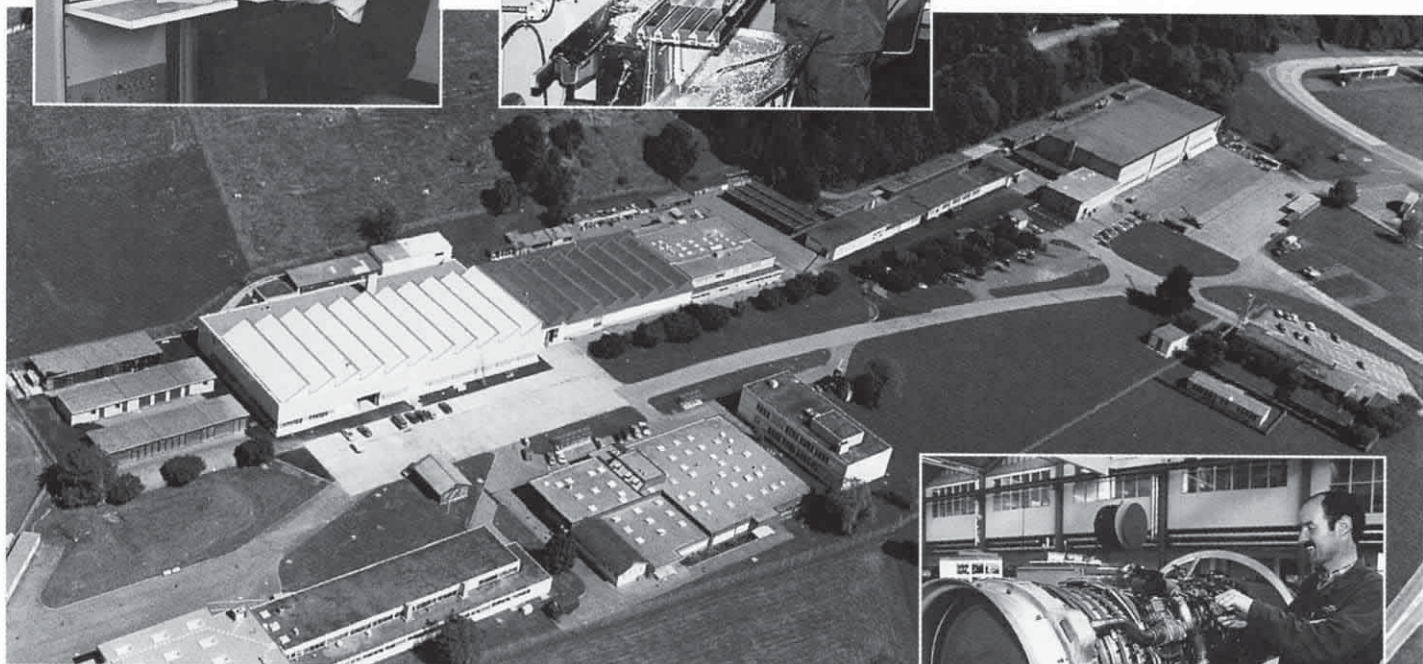
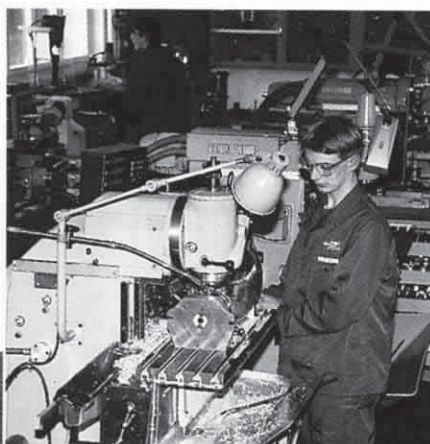
Die erweiterte BAMF-Schule kann 1992 dem Betrieb übergeben werden; total stehen jetzt 6 Schulungsräume zur Verfügung. Bei der Dienststelle Stoos kann am 19. Dezember die neue Luftseilbahn eingeweiht werden,.

Seit August 1993 bildet der Betrieb neu auch Galvaniker-Lehrlinge aus. Ende Oktober geht Betriebsleiter Hansruedi Rüetschi in Pension. Sein Nachfolger wird Ernst Schellenberg.

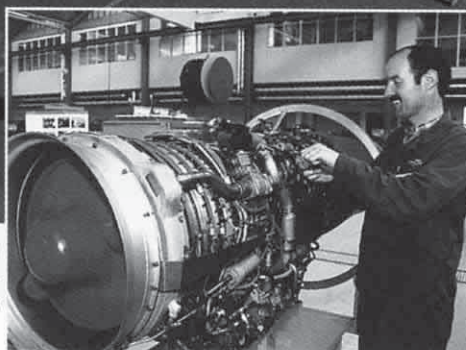
Am 26. und 27. August 1994 findet auf dem Flugplatz Buochs die internationale Airshow „AIR 94“ statt. Neben der Patrouille Suisse und dem PC-7-Team zeigen Kunstflugstaffeln aus Italien, Frankreich, Spanien und England ihr Können. Ueber 100'000 Zuschauer verfolgen die Darbietungen.

werkstatt selbst wird am 19. August eingeweiht. Damit ist die 2. Etappe der Betriebs-Sanierung abgeschlossen. Buochs wird Fachstelle im Projekt F/A-18 für Radar, Radarwarn-System, Luftdatenrechner, Trägheitsplattform und Lenkwarfen. Im Prüfstand Ennetmoos wird erstmals ein Triebwerk ADOUR des Flugzeuges Hawk einem Prüflauf unterzogen.

1990 verlässt in Buochs das 1000. Tiger-Triebwerk die Werkstatt und am 22. September feiert der Betrieb sein 50. Jubiläum mit einem Tag der offenen Türe.



Blick auf den Betrieb Buochs-Ennetbürgen mit seinen vielfältigen, qualifizierten Arbeitsplätzen / Vue aérien du centre de maintenance spécialisée Buochs-Ennetbürgen / Veduta sull'esercizio di Buochs-Ennetbürgen con le molteplici officine



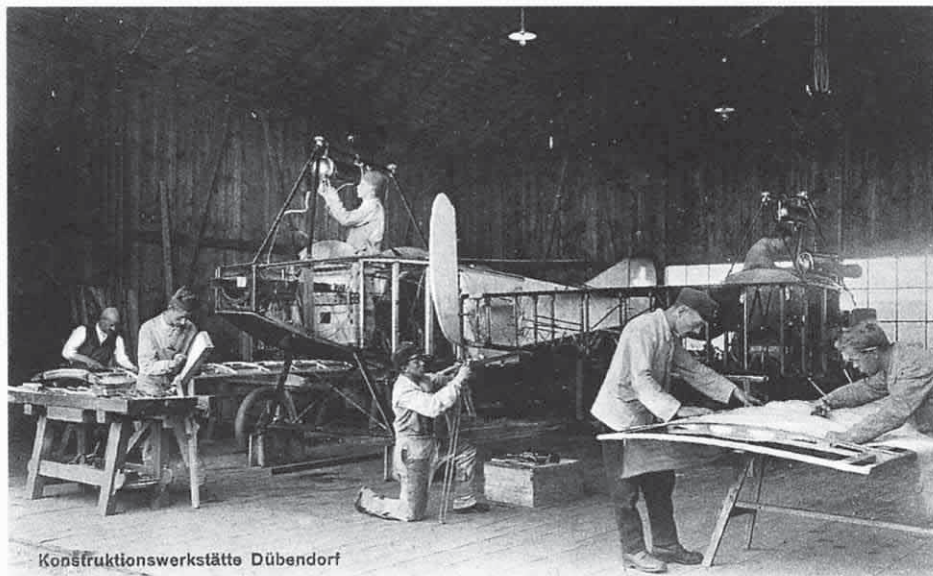


Betrieb Dübendorf

Am 8. Dezember 1914 landen in Dübendorf die ersten Militärflugzeuge. Die Schweizerische Fliegertruppe hat das Beundenfeld in Bern ver-

lassen und findet hier eine dauernde Bleibe. Alle wesentlichen Aktivitäten der Schweizer Fliegertruppe finden bis weit in die 30er Jahre hinein

zur Hauptsache in Dübendorf statt. Sie sind Thema des Geschichtsbeitrages am Anfang dieser letzten BAMF-«info», hier deshalb nur einige sporadische Daten:



Konstruktionswerkstätte Dübendorf

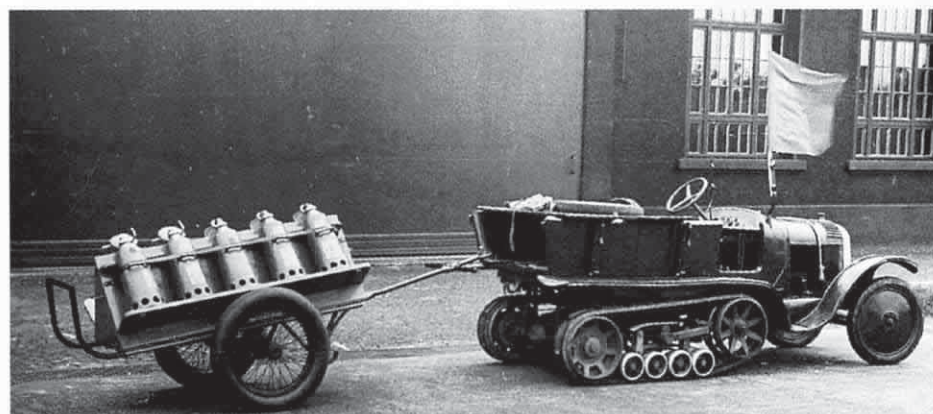
Werkstatt der ersten Stunde / Atelier de l'époque / La prima officina

Am 23. Juli 1916 Einweihung des Fliegerdenkmals, von freiwilligen Spenden finanziert; im selben Jahr der Bau der heutigen Halle 6. 1918 können das Verwaltungsgebäude und die Halle 5, die jetzige Garage, bezogen werden.

1922 wird bereits ein Geleiseanschluss zur SBB-Station Dübendorf erstellt, und die Hallen 1 und 8 wachsen aus dem Boden, auch die heutige Montage Süd, damals als «Grossflugzeug-Halle» bezeichnet, samt ihren beiden Seitenflügeln.

1924 wird das Verwaltungsgebäude ein erstes Mal umgebaut und die Hallen 2 - 4 und 7 sind fertig.

1930 wird der Flugplatz wesentlich vergrößert; durch Eindecken einer trennenden Grabenparzelle steht nun das gesamte Gebiet zwischen Dübendorf und Wangen für Militär- und Zivil- Aviatik zur Verfügung. Letztere benützt die Gelegenheit denn auch rasch und bereits am 1. März 1932 kann die heutige Halle 10 bezogen werden, vier Monate später das Aufnahmegebäude der Zivilluftfahrt (jetzt UeG-Gebäude) und die Halle 13. Die offizielle Einweihung des Zivilflugplatzes Zürich-Dübendorf findet am 16. Juli 1932 statt. Am 18. August des gleichen Jahres steigt Professor August Piccard von Dübendorf zu seinem 2. Ballonflug in die Stratosphäre auf, er erreicht eine Höhe von 16'201 m.

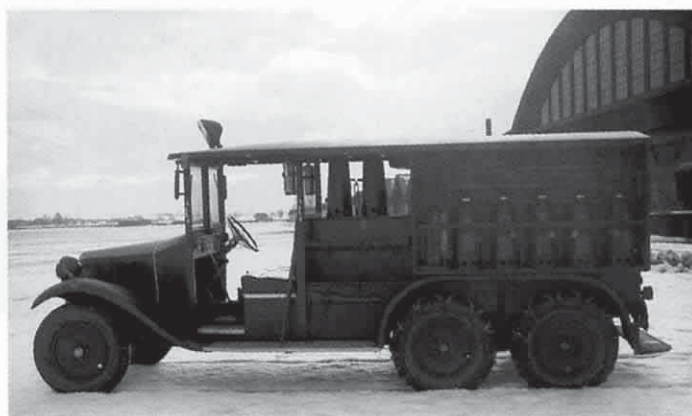


*Spezialfahrzeug des Unfallpiketts / Véhicule spécial du piquet de sauvetage
Voicolo speciale del picchetto di salvataggio*

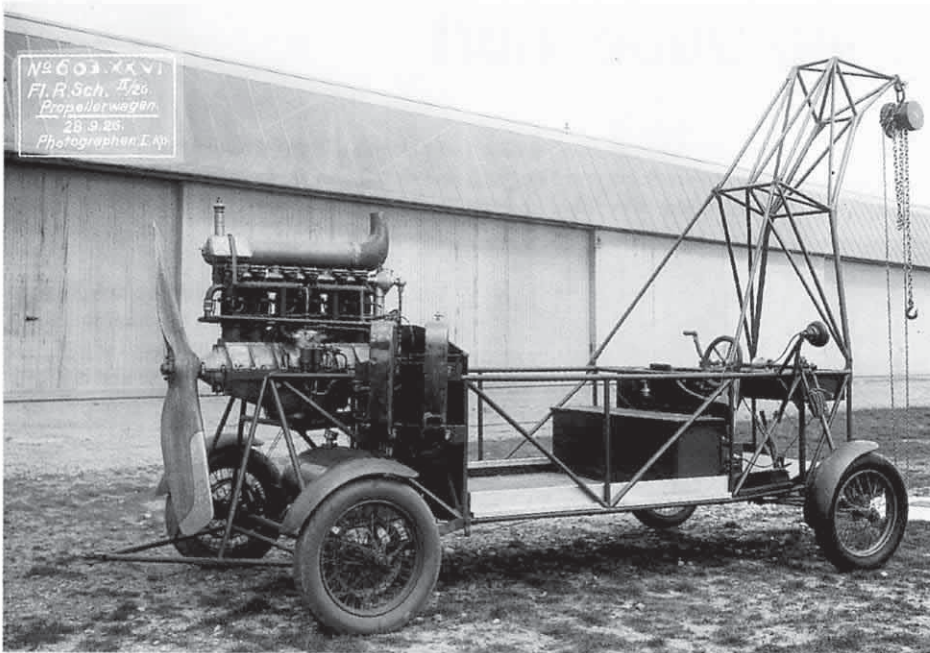
Am 15. Februar 1937 wird Armin Ettinger Chef der Betriebsgruppe Dübendorf und das vierte und letzte internationale Vorkriegs-Flugmeeting geht über die Bühne: «Die deutsche Equipe, mit 35 Flugzeugen angetreten, stellt in allen Wettbewerben den Sieger. Einzig die Staffelkonkurrenz gewinnt die Tschechoslowakei vor Italien.»



Blick in die erste «Einsatzzentrale» / Première centrale d'engagement / La prima centrale d'ingaggio



*Löschfahrzeug der Betriebsfeuerwehr / Camion pompieri
Voicolo per spegnimento incendi*



Propeller-Kranwagen / Gru propulsée par hélice / Gruazionata da elica

Bauten, darunter das Unterrichtsgebäude. Ein neuer Startpavillon mit Peilanlage entsteht. Der Personalbestand Ende 1939: 406. Am 21. Februar 1940 stattete General Guisan dem Flugplatz einen Besuch ab

Ende Oktober 1942 wird die Hartbelagspiste 1 (600 x 40 m) fertig.

Im Oktober 1943 tauchen bereits Vorläufer der heutigen Betriebskalkulation auf: es werden Ist-Zeiten für Bereitstellungsarbeiten sowie für periodischen Unterhalt an Flugzeugen erhoben.

Am 15. März 1943 übernimmt Hptm Walter Nievergelt das Kommando der Gruppe Ettinger, welche fortan mit «Armeeflugpark Gruppe 4» bezeichnet wird.

Als die Zentralverwaltung 1944 aus ihrem Réduit in Hergiswil wieder nach Dübendorf zieht, wird der Büroraum knapp.

Der 3. April 1947 läutet das Düsenzeitalter für Dübendorf ein: das erste Flugzeug DH-100 Vampire Mk 1 wird übernommen. Auf den bisherigen Startpavillon wird ein Kontrollturm aufgesetzt und die Piste 1 auf 1030 m verlängert.

Die Swissair übersiedelt im Frühjahr 1949 in den neuen Flughafen Zürich-Kloten. Die Westpiste wird auf 1200 m verlängert und eine amerikanische «Lichterkette» als Pistenbeleuchtung bei Nacht erprobt.

1950 bezieht das Fliegerärztliche Institut das Gebäude des ehemaligen Offiziers-Kasinos, wo es sich auch heute noch befindet. Die Piste 2 wird von 500 x 20 m auf 1440 x 40 m vergrößert. Der Personalbestand beträgt Ende Jahr (ohne Lehrlinge) 337 Mitarbeiter und die Flugstatistik weist 18'339 Landungen aus.

1954 wird die Westpiste auf 1800 m verlängert.



Motorfahrzeugpark der Jagdfliegerabteilung 1925 / Parc automobiles à disposition des troupes en 1925 / Parco veicoli della divisione



**Dübendorf hatte früh einen Gleisanschluss
Premier tracteur sur rail / Il primo trattore su rotaia**

Halle 7 kommt ein Link-Trainer, der Unterhalt wird der Funk-Werkstatt anvertraut.

Am 1. September 1939 lautete die Aufteilung der Flz-Typen auf die einzelnen Hallen wie folgt:

Halle 1: D-27. Dazu Morane 406 und Potez 63 für Flugversuche.

Halle 2: Fokker CV

Halle 3: C-35

Halle 4: Flugzeug-Kontrollen (ab 6. Februar 1939)

Halle 7: Me-108 und Me-109

Halle 8: Bücker

Halle 9: Potez 25, D-26, D-27 (fünf Wochen später kamen dann noch die 3 neuen Ju-52 dazu)

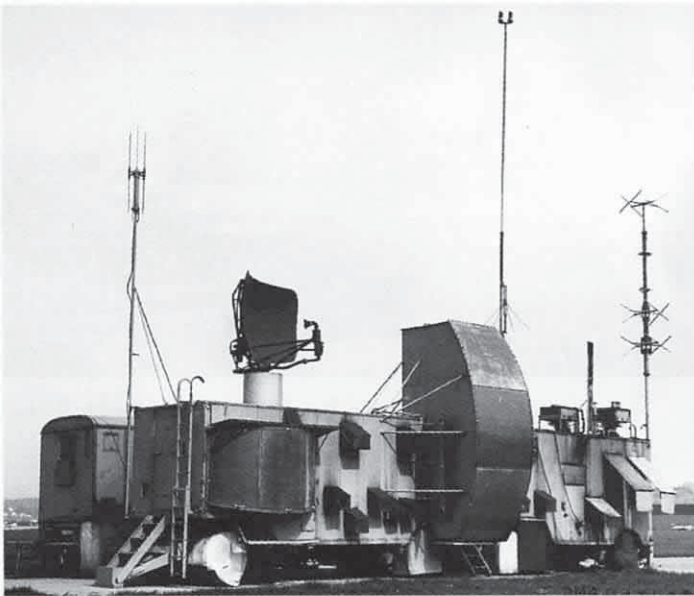
Das Jahr 1939 sieht den Beginn vieler neuer

Das erste von Deutschland erworbene Kampfflugzeug Messerschmitt Me-109 D kann am 17. Dezember 1938 übernommen werden. In die

Das Jahr 1939 sieht den Beginn vieler neuer



**Der alte Kontrollturm
L'ancien tour de contrôle
La vecchia torre di controllo**



Pistenfahrzeug von annodazumal... / Ancien véhicule de piste / Vetusto veicolo par la pista
Landeradar-Anlage GCA / Radar d'approche
Radar d'avvicinamento

Ein Jahr später treffen die beiden ersten Occasions-Landeradar-Anlagen (GCA-Stationen) ein und im Unterrichtsgebäude entsteht eine UKR-Werkstatt.

1956 findet wieder einmal ein internationales Flugmeeting statt. Der Anlass wird von total ca. 400'000 Zuschauern besucht. Kurz vorher begannen auf dem Flugplatz die ersten Versuche mit Flugzeug-Fanganlagen, wobei 2 (für die Liquidation bestimmte) Flz DH-100 total 20 Mal mit Geschwindigkeiten zwischen 100 und 180 km ins Netz rollten.

Die «Hochfrequenzabteilung» macht 1957 Versuche auf dem Wangenerberg und im Dürrbach mit festen und mobilen Radar-Stationen, UKR- und VHF-Anlagen. Auf einer Höhenstation im Bündnerland wird eine Radarantenne eingebaut.

Am 12. April 1958 landet erstmals ein Flugzeug Hunter in Dübendorf und ungefähr zur selben Zeit können die ersten Helikopter übernommen werden: je 3 Alouette II und Djinn.

1959 wird die Westpiste auf 2500 m verlängert.

Auf dem Wangenerberg entsteht 1960 der Radom, welcher lange Jahre das Bild der Gegend prägt - er schützt das neue Frühwarnradar FPS-20. Personalbestand: 492, Anzahl Landungen: 20'276.

1964 erfolgt die Verlegung der Helikopterbasis nach dem neuen Standort Alpnach, damit verbunden wechselt auch eine Anzahl Dübendorfer Mitarbeiter ihren Arbeitsort.

1966 wird ein Teil des Ueberwachungs-Geschwaders nach Payerne verlegt, verbunden mit der Umschulung von 8 Piloten auf das kommende Flugzeug Mirage III S.

Ab dem 1. September 1969 hält die alternierende Fünftagewoche Einzug bei der DMP und

Flugbetrieb findet nur noch jeden zweiten Samstag statt. Im selben Jahr eröffnet der Betrieb ein eigenes Vorschriftenbureau.

Im Juni 1972 wird im Hangar 13 das erste kleine Fliegermuseum der inzwischen zur AMF gewordenen DMP eröffnet.

Ende 1973 geht der langjährige Betriebsleiter, Dr. Walter Nievergelt, in Pension; sein Nachfolger wird Hans Küpfer aus der Zentralverwaltung.

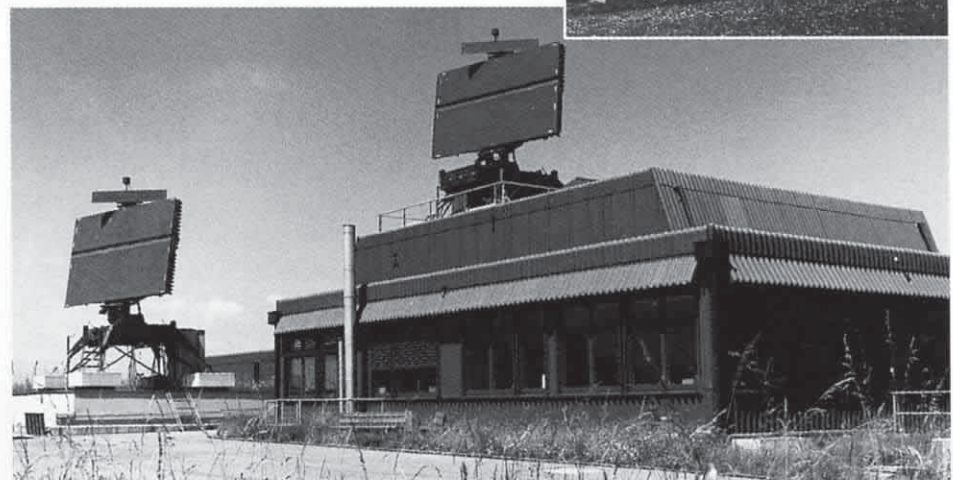
Im Stiegenhof kann 1975 die Flugzeug-Bremsezelle in Betrieb genommen werden

Im Mai 1977 können die zentrale Grosstankanlage zwischen den Hallen 1 und 13, sowie der Brandübungsplatz für Feuerwehr und Flugunfallpikett in Betrieb genommen werden.

Am 2. Mai 1978 erfolgt die offizielle Einweihung des Museums der Schweizerischen Fliegertruppen in den heute noch benützten historischen Baracken. Am 9. Juni 1979 findet anlässlich der Gründungsversammlung des «Vereins der Freun-

de des Museums der Schweizerischen Fliegertruppen» die Wiedereröffnung des (u.a. um den ehemaligen Radom des Wangenerbergs) vergrösserten Fliegermuseums statt.

Ab 1980 beginnen an einem Abend pro Woche Dämmerungsflüge und ab Mitte Jahr nimmt Dübendorf den Flugbetrieb mit den Flugzeugen F-5 Tiger auf. Ende Jahr kann das umgebaute Elektronikgebäude bezogen werden. Inbetriebnahme der neuerstellten Theodor Real-Kaserne. Der Personalbestand Ende Jahr: 520 Mitarbeiter.



Auf dem Wangenerberg, einst (oben) und heute / Le Wangenerberg, hier (médaillon) et aujourd'hui / Il Wangenerberg, ieri (sopra) e oggi



**Das attraktive Fliegermuseum
Le musée de l'aviation
Il museo d'aviazione**

1982 erfolgt die Einweihung der Sportanlage Dürrbach, eines Gemeinschaftswerkes der Gemeinden Wangen-Brüttisellen, Dübendorf und des Bundes.

Am 31. August 1985 reisen über 100'000 Zuschauer zur grossen Flugschau zum Jubiläum «75 Jahre Flugplatz Dübendorf-Wangen» an. Erstmals in der Schweiz wird für Dübendorf die Anzahl Jet-Starts begrenzt.

Die neue Halle des Fliegermuseums wird im Beisein des Chefs EMD, Bundesrat Koller, des Kdt der FF Truppen, KKdt Dürig, sowie weiterer Prominenz am 2. Juli 1988 feierlich eingeweiht.

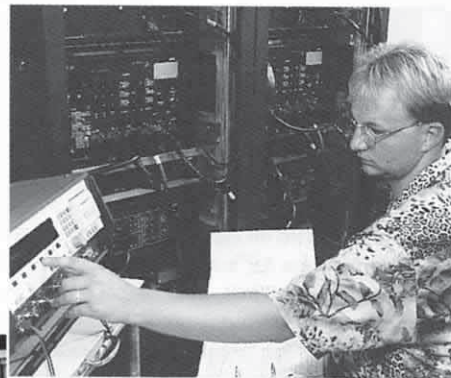
1990 kann die Fluglärm-Ueberwachungsanlage in Betrieb genommen werden.

Das Jahr 1992 sieht die Einführung von Gross-Helikoptern auch in Dübendorf. Im Mai wird das erste Personal umgeschult. Demgegenüber steht die Verabschiedung der Alouette II am 16. Oktober. Ende des Jahres geht Betriebsleiter Hans



Küpfer in Pension und wird durch Rudolf Glauser ersetzt.

Elektronik-Arbeitsplatz



Das neugeschaffene Entsorgungszentrum in der Halle 3 nimmt Mitte März 1993 den Betrieb auf und wird künftig die Abfallmenge des gesamten Waffenplatzes verarbeiten.

Am 16. Dezember 1994 findet die letzte Hunter-Landung der Fliegertruppe in Dübendorf (und in der Schweiz überhaupt) statt: Pilot Major Konrad Brändli zeigt noch einmal die klassische Flugzeug-Silhouette im Flug und Brigadier Christophe Keckeis, Kdt Flwaf Br 31 übergibt anschliessend die Nr. J-4001 dem Fliegermuseum.



Flugzeug-Montage mit SUPER PUMA und F-5 Tiger / Assemblage des avions / Assemblaggio aerei



*Im Kontrollturm
Tour de contrôle
Torre di controllo*



*Ein Tiger F-5E wird auf die Flight Line
gezogen / Un Tiger F-5 tracté sur la Flight
Line / Un Tiger F-5 viene trainato sulla
piazza di decollo*



*Ausrüstungs-
werkstatt
Atelier pour
équipements
Officina
d'equipaggiamento*



Haupteingang zum Flugplatz / Entrée principale de l'aérodrome / Entrata principale all'aeroporto



Betrieb Emmen

Die Bauarbeiten für den Flugplatz beginnen Ende 1938 mit dem Eindecken des Augrabens auf eine Länge von 1,6 km, Drainage- und Planierungsarbeiten und dem Bau einer Strasse entlang des Rotbaches und dem Bau der Halle 1.

wird ein Holzhangar aufgestellt, welcher vorher in Basel gestanden hatte. Aufgaben und Bestände des Detachementes Emmen Ende 1939 gemäss Jahresbericht: «Bewaffnungseinbau Flugzeuge. Me-109, Vorsehen für Leichtme-

Ende Oktober 1942 wird die 2. Hartbelagspiste, die sog. Querpiste, fertig, im gleichen Jahr die Halle 4, sowie ein «Startpavillon». Die 1. Piste wird auf 700 m verlängert. Der Personalbestand Ende Jahr: 159.

Im Dezember verlegt die Eidg. Konstruktions-Werkstatt die Flugzeugfabrikation von Thun in die Neubauten auf der anderen Seite des Flugplatzes: das zukünftige Flugzeugwerk Emmen entsteht.

Am 15. März 1944 geht der bisherige Kommandant des Det 60, Hptm Walter Nievergelt, nach



Nach der ersten Landung in Emmen / 1er atterrissage, 1939 / 1° atterraggio, 1939



Halle 1, 1941

Am 7. Juli 1939 um 1130 Uhr landet der damalige Direktor der DMP, Oberstlt Walter Burkhard, mit einem «Bücker»-Flugzeug als Erster in Emmen und wird durch die Behörden willkommen geheissen. Anschliessend geht die gemeinsame Fahrt auf die Anhöhe nördlich des Flugplatzes «zur Besichtigung eines allfälligen Standortes für eine Kaserne.»

Auf den 1. September 1939 wird Hans Giger zum ersten Chef des neuen Militärflugplatzes bestimmt. Dieser hat jedoch - der Zweite Weltkrieg ist inzwischen ausgebrochen - als Pilot mit seiner Einheit einzurücken und kommt so nicht dazu, seinen Posten anzutreten. Auf dem Platz mobilisieren die Fl Kp 7, 8 und 9. Da jedoch keine davon über Flugzeuge verfügt, werden sie am 13. bereits wieder entlassen. Im gleichen Jahr

tall-Reparaturen von Me-109 und D-27. Bestände: 3 Mann vom 11.9.- 15.10., 30 Mann vom 16.10.- 15.11. und 70 Mann vom 16.11.- 31.12.1939.»

Ende August 1940 kommt die Fl Abt 6 mit einem Teil ihres Bestandes auf den Platz, die anderen Teile werden in Buochs und Kriens stationiert. Entlassung ist am 12. November.

Im April 1941 wird die Flab-Kaserne fertiggestellt, Mitte Juni die erste Hartbelagspiste von 600 x 40 m samt Rollstrassen, ferner entstehen eine Flugzeug-Einschiessanlage, eine Motorfahrzeug- und eine Geschütz-Halle. Am 4. August tritt Hptm Walter Nievergelt das Kommando über das Detachement 60 des Armeeflugparks Emmen an.



Die Statue beim Flugplatzeingang, ein Geschenk der Handwerker

Dübendorf und wird durch Hptm Robert Scheitlin ersetzt.

1945 hat die Stadt Luzern die seit 1920 diskutierten Pläne für einen Zivilflugplatz wieder hervorgeholt; es finden Besprechungen mit der DMP statt.

1946 entsteht ein Peilhaus, und die Bemühungen der „Flugplatzkommission Zentralschweiz“ um einen Zivilflugplatz gehen weiter.

1948 entstehen weitere Bauten wie Betriebswache, Spedition, «Startpavillon bei der Flugpiste», Abstellplatz Halle 1, Kontrollturm-Aufbau auf Halle 1. Verlängerung der Piste von 700 auf 900 m. Im weiteren: «Der Schah von Persien mit Gefolge» besichtigt Emmen.



Das erste Starthaus / Le premier tour de contrôle / Il primo torre di controllo

Ein „Versuch mit elektrischer Pistenbeleuchtung für Nachtflüge“ erfolgt 1949. Ende März kann die Halle 4 in Betrieb genommen werden. Am 1. Juli macht das Nurflügler-Gleitflugzeug des F+W zur Konzepterprobung für den revolutionären «N-20» eine schwere Bruchlandung; der Pilot bleibt unverletzt. Vom Geleiseanschluss des Flugzeugwerkes wird eine Treibstoff-Pipeline bis zur Halle 4 gebaut.

Am 6. Juli 1950 wird Ernst Widmer neuer Chef der Betriebsgruppe Emmen. Die Piste wird auf 1300 m verlängert. Die Flugstatistik weist total 8708 Landungen aus; der Personalbestand steht auf 135.

1951 muss die Piste erneut, diesmal auf 1500 m, verlängert werden und es entstehen neue Rollstrassen

1955 wird die neue Funk-/ Elektrowerkstatt eingerichtet und bei der Halle 4 ein Bremsplatz gebaut. Der Personalbestand Ende Jahr: 138, total 13'073 Landungen.

Georges Rappo löst am 1. August 1956 Ernst Widmer in der Leitung der Betriebsgruppe Emmen ab. Am 10. September verursacht ein schweres Hagelwetter Schäden: die Schreinerei ersetzte 117 Fensterscheiben, und 5 Flugzeuge wurden betroffen.

1958 ist ein Unwetterjahr: am 11. Juni und 1. Juli überschwemmt der Rotbach die Hallen 3 und 4. Am 29. Juli beschädigt ein Hagelwetter im Freien stationierte Flugzeuge. Das «Flie-



Emmen, 1944

gerdörfli» - eine Unterkunft für die Pilotenschüler - kann in Betrieb genommen werden.

1959 werden an den öffentlichen Pistenübergängen fernbediente Barrieren montiert und in der Halle 1 hält ein Jet-Trainer Einzug. 1960 findet der Vergleich zwischen den Flugzeugen Saab „Draken“ aus Schweden und Dassault „Mirage III C“ aus Frankreich statt; am 29. November werden beide Konkurrenten dem Bundesrat vorgeführt. Ende Jahr beträgt der Personalbestand 166 und die Statistik erwähnt 17'862 Landungen auf dem Platz Emmen.

Am 1. Januar 1963 wird Pius Schürch neuer Chef der Betriebsgruppe.

Ab Februar 1964 dient die Halle 3 für mehrere

Jahre als Lager- und Montage-Gebäude für die neuen Flab-Lenk Waffen BL-64 «Bloodhound». Die Piste ist erneut - diesmal um einen vollen Kilometer - auf 2500 m verlängert und an den Enden mit Flugzeug-Fangnetz-Anlagen versehen worden. Am 2. April landet der erste Mirage-Doppelsitzer. Am 8. Juli kann die erste Lenkwaffen-Stellung übernommen werden.

Am 25. Oktober 1965 startet das erste in der Schweiz montierte Flugzeug Mirage III S J-2304 zu seinem ersten Flug. Die Pistenenden erhalten stärkere Fangnetze und die BL-64-Dienststelle Bettwil kann übernommen werden.

1966 erfolgt die Uebernahme der Lenkwaffen-Stellung Menzingen. Am 10. Juli wird die Personalmusik gegründet.



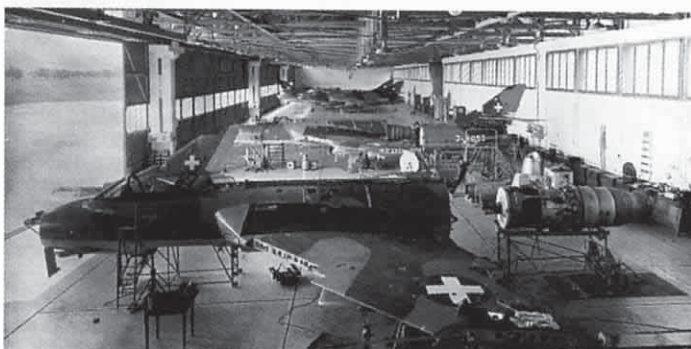
**Die Basiswerkstatt der Lenkwaffen «Bloodhound»
Le centre de maintenance
Centro di manutenzione**



Aufstellen des Radars auf einer Lenkwaffenstellung
Assemblage du radar pour engins guidés Bloodhound
Assemblaggio del radar per ordigni teleguidati



Flugbetrieb / Service de vol / Servizio di volo HAWK



Flugzeughalle
Halle des avions
Aviorimessa

1968 erfolgt die Übergabe der Lenkwaffen-Basiswerkstatt an die AMF. 1970 wird an den Kontrollturm ein Bürotrakt angebaut.

1972 findet in Emmen eine weitere Flugzeug-Evaluation statt: A-7 «Corsair» aus USA gegen Dassault »Milan» aus Frankreich. Am 5. Oktober findet auf der Piste ein grosses Defilée, verbunden mit einer Waffenschau, statt.

Ende März 1974 geht das Quadradar als Blindlandhilfe in Betrieb (Emmen ist Fachstelle für den mech. Teil), und es beginnt die Evaluation des Flab-Lenkwaffensystems Skyguard. Zwischen 12. August und 30. September wird das Flugzeug Northrop F-5 Tiger einer Erprobung unterzogen.

7. August 1978: Immer wieder der Rotbach... «...überflutete innert einer Stunde ca. 140'000 m² Land.» Am 22. August erfolgt die erste Landung des grössten Transportflugzeuges der Welt, der amerikanischen Lockheed C-5 «Galaxy» mit einer ersten Lieferung Hauptbaugruppen des Flugzeuges F-5 Tiger für die Endmontage im Eidg. Flugzeugwerk. Die beiden Flugzeug-Alarm-Unterstände U-77 werden gebaut.

Ende März 1983 kann die neue Tankanlage in Betrieb genommen werden und im gleichen Jahr wird der Flpl Einsatz-KP fertiggestellt. Am 24. Oktober 1984 erfolgt die Einweihung des Papiergebäudes. Ebenfalls 1984 wird das Flab-Lenkwaffensystem BL-64 im Zusammenhang mit dem Kampfkrafterhaltungs-Programm erstmals der Presse vorgestellt.

Lenkwaffe
«Bloodhound»
Engin guidé
de DCA
Bloodhound»





Mitte März 1986 erfolgt die Evaluation des neuen Jet-Schulflugzeuges. Die Kandidaten sind der französische «Alpha Jet» und der englische «Hawk».



Arbalette

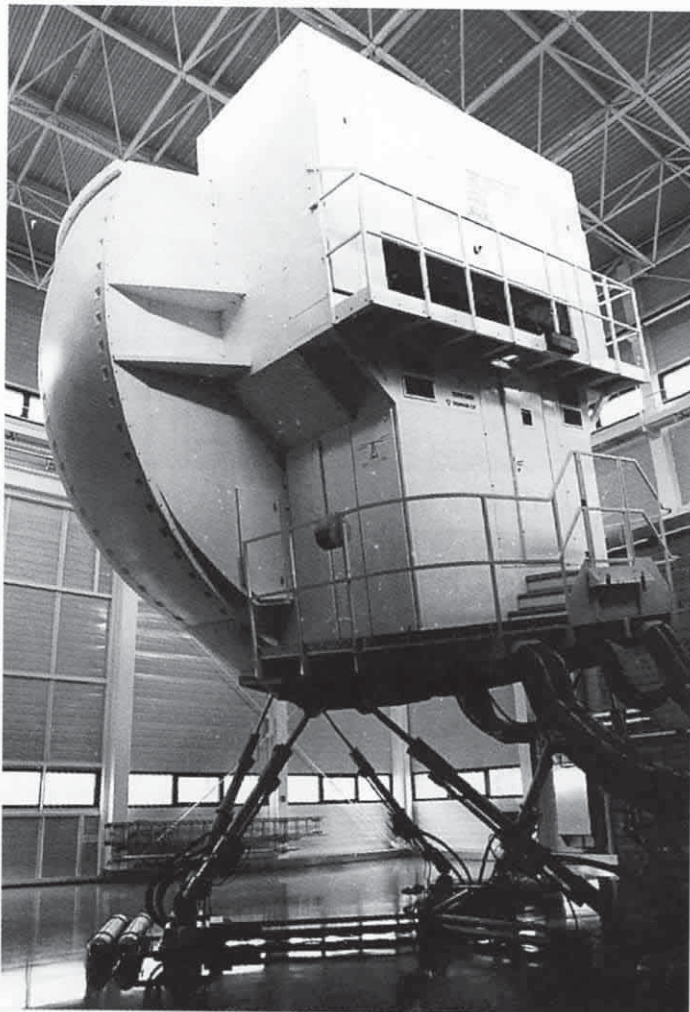
N-20

Am 12. Juni 1990 kann der Flugsimulator für das Schulflugzeug «Hawk» übernommen werden; am gleichen Tag wird das alte Schul-Flugzeug DH-100 «Vampire» im Beisein des ehemaligen Obersten William Frei sowie des englischen Testpiloten John Cunningham verabschiedet. Personalbestand des Betriebes Emmen Ende Jahr (ohne Aussenstellen): 286

Die Umstrukturierung EMD-95 verlangt einen Personalabbau von 19 Mitarbeitern - d.h. 6,1 % bis Ende 1994.

Am 1. Oktober 1993 wird der zweite moderne Flugsimulator für den Helikopter «Super Puma» der Truppe übergeben. Am 28. Oktober werden in einer Grossaktion verschiedene Bauten eingeweiht: Lehrtrakt für Pilotenausbildung im bestehenden Anbau der Halle 1, Flugsimulatorgebäude, Staffelgebäude, Anbau Bürotrakt an Lenkwaffen-Basiswerkstatt und Anbau zur Offiziers-Kaserne. Das ehemalige «Fliegerdörfli» wird der Gemeinde Emmen überlassen.

Eine Kabelfanganlage für das kommende Kampfflugzeug F/A-18 «Hornet» wird 1994 eingebaut und es finden entsprechende Versuche statt. Am 10. August besucht der Regierungsrat des Kantons Luzern den Betrieb. Der 16. Dezember ist der letzte Tag mit Hunter-Flugbetrieb: es werden 50 Einsätze geflogen.



**Neue Tankanlage 1983 / Station à kérosène 1983
Nuova stazione di servizio 1983**



... und innen / ... de l'intérieur / ... e dall'interno

SUPER PUMA-Simulator von aussen / Simulateur SUPER PUMA de l'extérieur / Simulatorea SP visto dall'esterno



Betrieb Interlaken

Bereits 1919 entstand auf der Allmend Unterseen ein Flugfeld, welches jedoch infolge der Wirtschaftskrise 1930 wieder geschlossen werden musste. 1936 beabsichtigt die Flugplatzgenossenschaft Bern, auf dem «Bödeli» einen Flugplatz zu bauen und gelangt an das EMD, weil das Militär ähnliche Pläne verfolgte.

Am 1. Mai 1944 wird Ernst Widmer stellvertretender Chef Det 50, und 18 Flugzeug-Unterstände vom Typ U-43 wachsen aus dem Boden (Totalkosten: Fr. 908'636.20). Diverse Tankanlagen werden gebaut, dazu ein zweiter Motorenprüfstand und ein erster Rollweg.

dem Namen «Gruppe Lüthy») eine Umbenennung in «Gruppe 2, Armeeflugpark».

1947 wird die kürzere Hartbelagspiste von 600 auf 920 m verlängert. Interlaken wird zur Fachstelle für das erste Düsenflugzeug DH-100 «Vampire» bestimmt.

Die Flugstatistik verzeichnet 2629 Landungen und 664 Flugstunden. Ein Kontrollturm wird gebaut und die VHF-Funkanlage Rugen installiert.

1951 wird die Piste 1 in Richtung SW verlängert und Ende 1952 präsentiert sich der Flugplatz wie folgt: Hartbelagspiste 1: Länge 1300 m, Hartbelagspiste 2: 900 m, 18 Flugzeug-Unterstände, 4 Hallen, Werkstattgebäude.

Der Prüfstand Nr. 3 - für Düsentriebwerke «Goblin» umgebaut - kann am 10. März 1953 in Betrieb genommen werden; im selben Jahr werden bereits 26 Triebwerke geprüft.

Am 1. August 1956 wird Ernst Widmer neuer Chef der Betriebsgruppe Interlaken. Fritz Lüthy wechselt als künftiger Technischer Chef der



Pistenbau / Construction de la piste / Cantieri per costruzione pista

Am 8. Dezember 1939 - d.h. nach Kriegsausbruch - erlässt das EMD eine Verfügung zur Vorbereitung einer Reihe von Landeplätzen, darunter auch Interlaken. Aus dem Rapport des Kdt Armeeflugpark: «... ist die Anlage von 3 Pisten, entsprechend den vorkommenden Windrichtungen vorgesehen u. zwar je 1 à 800 x 200, 950 x 200 u. 600 x 200 m.»

1940 stehen ein Werkstatt-/Montagegebäude und die Halle 1 im Bau und Mitte März wird der Platz bereits als «verwendungsbereit» gemeldet, mit einer Rasenpiste von 800 - 1000 x 200 m.

Am 17. Januar 1941 übernimmt Hptm Fritz Lüthy das Kommando über das neue Detachment 70 des Armeeflugparks Interlaken, welches 45 Mitarbeiter umfasst; Ende Monat sind es bereits deren 70. Im Februar landen als erste Flugzeuge 2 Bucker, welche zur Überholung in die Montagehalle kommen. Im April sind das Garage- und Wachtgebäude bereit, Anfang Mai treten die ersten 6 Mechanikerlehrlinge ein, im Juni erfolgt der Bezug der Halle 1 und am 20. September derjenige der Halle 2, wo vorerst 40 Lastwagen der Flab eingestellt werden.

Ende Juli 1942 ist der Lagerstollen Rugen fertig gebaut und Ende Oktober die erste Hartbelagspiste mit 600 x 40 m. Im selben Jahr können noch bezogen werden: Motorenprüfstand, Motorfahrzeughalle und die Anlagen Rugen und Aenderberg.

1943 richtet Lt Bolliger (der spätere Kdt der FF Trp) auf dem Fallboden / Kleine Scheidegg den Sender «Emil» ein und auf dem Bödéli entsteht die zweite Piste mit 900 m Länge.

Auf den 1. Februar 1945 erfährt das Det 50 (welches während des Krieges bekannter war unter



C-3603 in Thun

Flugbetrieb mit Venom
in St. Stephan

Service de vol
VENOM
à St. Stephan

Servizio di volo
VENOM a St. Stephan





Hunter-Montagehalle / Halle de montage Hunter / Ufficio di montaggio Hunter

Montagehalle in Betrieb genommen werden; die freigewordene alte Montage wird durch Spenglerei und Schreinerei belegt, die alte Schreinerei ihrerseits durch die neu aufgestellte Avionikwerkstatt. Am 1. September übergibt Interlaken die Fachstellen-Verantwortung für die Flugzeuge DH-110 und 115 an den Betrieb Sion.

Am 28. Februar 1978 geht der Chef der Betriebsgruppe, Ernst Widmer, in Pension. Sein Nachfolger wird Peter Mühlheim, neuer Stellvertreter Rudolf von Gunten. Am 10. Oktober landet das erste Serie-Flugzeug F-5 Tiger auf dem «Bödeli», auch für diesen Flugzeugtyp trägt Interlaken die Fachstellenverantwortung.

1981 übersiedelt die REGA nach ihrer neuen Basis in Gsteigwiler. Die Halle 2 stellt vom Hunter- auf den Tiger-Unterhalt um und im Triebwerk-Prüfstand kommt die elektronische Datenverarbeitung zum Einsatz.

1982 überschreitet Hunter J-4055 als erster die 2000. Betriebsstunde. Das erste Flugzeug F-5 Tiger der 2. Serie landet am 26. Mai 1983.

1985 werden auf dem Platz 2 Flugzeug-Alarm-

DMP nach Dübendorf. Im gleichen Jahr wird die Piste von 1300 auf 1950 m verlängert.

Von der KTA wird am 13. Januar 1955 die Radarstation Bütschelegg übernommen. Im August werden erstmals 15 künftige Fachlehrer in einem Kurs über Instruktionen-Methodik auf die kommenden Umschulungskurse Flugzeug Hunter vorbereitet, für welches Interlaken als Fachstelle zeichnet.

In England werden 1958 17 Spezialisten aus Interlaken mit dem neuen Hunter bekanntgemacht. An den Pistenenden werden Flugzeug-Fangnetzanlagen montiert. 1960 bringt in Zweilütschinen eine moderne Triebwerkgeräte-Werkstatt.

1961 übernimmt die Betriebsgruppe die Höhenanlagen Lenk und Mülönen und im selben Jahr richtet sich die Zielgeräte-Werkstatt in Zweilütschinen ein. Am 9. März 1962 erfolgt ein spektakulärer Startabbruch eines Hunter; dieser durchbricht das Fangnetz, überquert die BOB-Linie und Kantonsstrasse und kommt erst anschliessend in einer Wiese zum Stillstand, alles ohne Personenschaden. Im selben Jahr geht die Treibstoff-Pipeline Rugen - Halle 1 in Betrieb.

Auf den 1.1.1963 wird die Dienststelle Meiringen, welche bisher Interlaken unterstellt war, eine selbständige Betriebsgruppe. Im November macht die «Globe-Air» Lande- und Startversuche in Interlaken. 1964 wird eine Vereinbarung mit dem Verkehrsverein Interlaken unterzeichnet, wonach «der gewerbsmässige Zubringerdienst von Kurgästen» während der Ar-

**Der Flugplatz ist in eine idyllische Landschaft eingebettet
Vue d'approche du terrain d'aviation
Veduta d'avvicinamento sul terreno d'aviazione**



beitszeit der DMP möglich wird. (Es finden dann mindestens bis 1967 bis zu 3 Flüge pro Woche von und nach London statt.) Die Kavernenanlage kann übernommen werden.

Auf Beginn Januar 1968 wird Peter Mühlheim Stellvertreter des Betriebsgruppenchefs. Die neue Flugzeug-Bremszelle wird im Januar 1970 in Betrieb genommen. Der Personalbestand Ende Jahr beträgt 424 Mitarbeiter plus 56 Lehrlinge. Totalisiert wurden 3020 Landungen.

1971 lässt sich die Schweiz. Rettungsflugwacht an der oberen Bönigenstrasse nieder.

1975: Bau der Quadradar-Anlage. Personalbestand Ende Jahr: 455. Total 2380 Landungen.

Am 23. Juni 1976 kann die 1973 begonnene neue

unterstände U-80 in Betrieb genommen. Am 24. August können die Mitarbeiter der lokalen Seniorenwerkstatt - zusammen mit ihren Kollegen aus Buochs - dem Fliegermuseum in Dübendorf ein prachtvolles, in unzähligen freiwilligen Arbeitsstunden nachgebautes Flugzeug DH-1 übergeben. Ende des Jahres verlässt der bisherige Chef Peter Mühlheim die Betriebsgruppe Interlaken, um seine neue Funktion als Direktor der Kriegsmaterialverwaltung anzutreten.

Sein Nachfolger Heinz Rohrbach übernimmt am 1. Januar 1986 die Leitung. Am 19. März kann der neue 4er Flugzeug-Unterstand U-83 den Benützern übergeben werden.

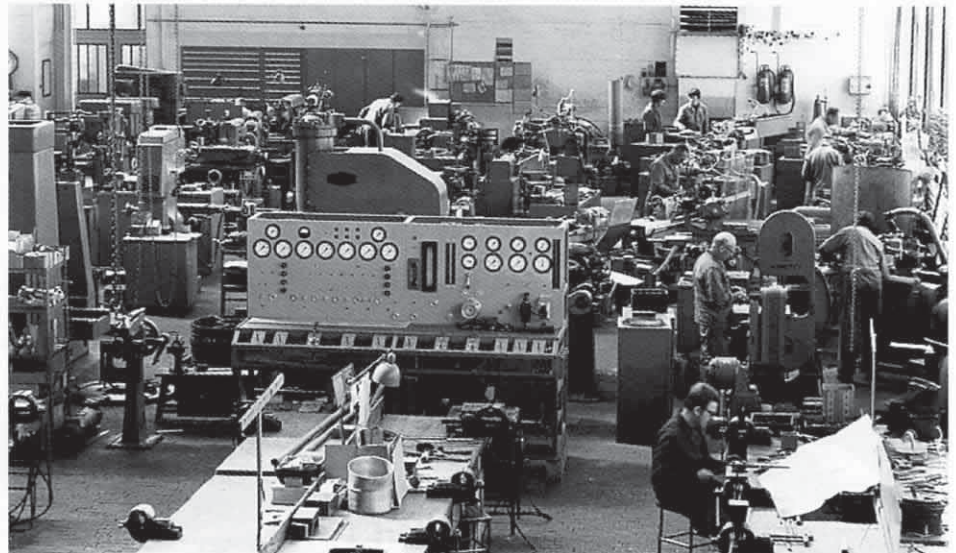
Der 28. September 1987 bringt einen langersehnten Entscheid: Interlaken wird Fachstelle für

das neue Kampfflugzeug F/A-18 «Hornet».

Am 19. Mai 1989 kann die sanierte Malerei ihre Arbeit in moderner Umgebung wieder aufnehmen und Mitte Jahr beginnt im Hauptmagazin Rugen die MAWI-Datenerfassung. Im November verlässt das letzte von total 1800 Triebwerken „Goblin“ den Prüfstand.

Am 14. September 1990 feiert der Betrieb sein 50jähriges Bestehen, verbunden mit einem darauffolgenden Tag der offenen Türe. Am 20. Dezember werden 2 durch den Betrieb selbst gebaute computergesteuerte Messplätze ATS 2002 für Flugfunkgeräte in Betrieb genommen. Der Personalbestand beträgt Ende Jahr 378 (ohne Lehrlinge) und auf dem Platz fanden 2728 Landungen statt. Der Sieger des BAMF-Fussballturniers heisst zum wiederholten Mal Interlaken.

1992 wird Interlaken Hydraulik-Fachstelle für die Helikopter Super-Puma. Am 29. Oktober ein



**Mechanische Werkstatt und Spenglerei / Atelier de mécanique - Serrurerie
Officina meccanica**

Markstein: die Einweihung des neuen Avionik-Gebäudes.

Am 11. Oktober 1993 wird das umgebaute Personalrestaurant dem Betrieb wieder zurückgegeben und am 25. November - dem letzten Flugtag mit Hunter - nimmt der Betrieb mit einer schlichten Feier Abschied von «seinem» Flugzeug, das er während 35 Jahren gehegt hat.

Die Umstrukturierung gemäss EMD95 zeitigt Folgen: Ende 1994 ist in Interlaken nur noch ein Mitarbeiter älter als 60 Jahre.

Dienststelle St. Stephan

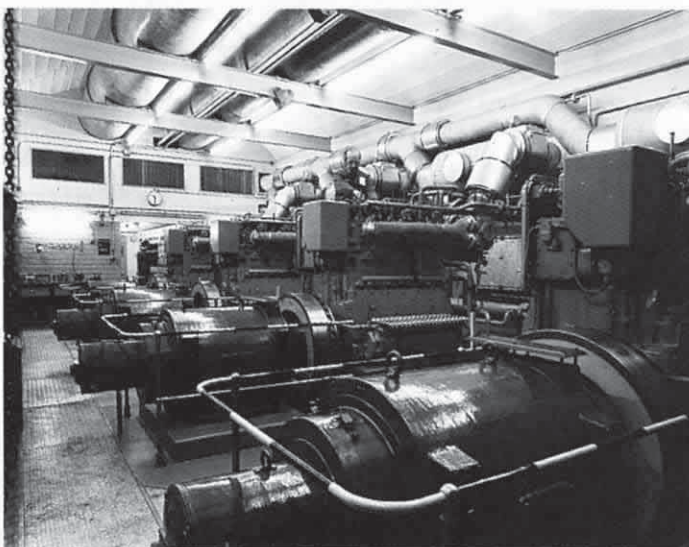
Baubeginn Stützpunkt St. Stephan: 23. Juli 1941, Fertigstellung am 20. Oktober 1942. Ende No-



FLORIDA-Antenne / Antenna



**Feier zur 1000. Hunterkontrolle
1000e contrôle d'un Hunter
1000mo controle du un Hunter**



Notstromgruppe auf einer Höhenanlage / Groupes électrogènes de secours / Gruppo elettrogeno di soccorso



Flugzeug-Abbremszelle / Cellule de freinage / Cella frenaggio reattori



Abschied vom Hunter in St. Stephan / Les Hunter, c'est fini / Cerimonia di commiato

vember wird ein Hangar fertig.

1943 entsteht die Hartbelagspiste mit einer Länge von 900 m und im August 1944 erfolgt die erstmalige Belegung durch die Flieger Kp 2. Fünf Flugzeug-Unterstände U-43, ein Retablierstollen und 5 Splitterwehren werden gebaut.

Die Piste wird 1954 auf 1500 m verlängert, 1956 erneut, diesmal mit Metall-Pistenplatten. Das letztmal wird 1957 auf 2000 m verlängert.

Die Truppenlager Matten und Stöckli entstehen 1958. Im gleichen Jahr werden an beiden Pistenenden Flugzeug-Fangnetzanlagen montiert.

1964 kann die Kavernenanlage durch die DMP von der Direktion der Eidg. Bauten übernommen werden. Ende 1965 umfasst der Personalbestand 4 Mann, die auch noch den Flugplatz Zweisimmen zu betreuen haben.

1972 können 2 4er Flugzeugunterstände U-69, sowie 2 auf U-68 umgebaute U-43 dem Betrieb übergeben werden.

1979 kann der neue 4er Flugzeugunterstand U-82 übernommen werden. Am 3. November 1980 beginnt der erste WK mit Hunter Flugzeugen in St. Stephan.

In der Kaverne wird 1989 ein Quadradar-Raum eingerichtet. Der Personalbestand Ende 1990 beträgt (inkl. Zweisimmen) 8 Mitarbeiter.

Dienststelle Belp

Eingeweiht wurde der (zivile) Flugplatz Belp am 14. Juli 1929. Die militärische Inbetriebnahme erfolgt aber erst 1937. Emil Edelmann wird ab dem 15. März Hallenmeister.

Die Kriegsmobilmachung vom 2. September 1945 bringt die Fliegerkompanien 5 und 13 auf den Platz, erstere disloziert mit 8 C-35 am 8. September nach Thun, letztere nach Dompierre. Der Personalbestand des Detachementes: «2 Mann zwischen 29.8. - 31.12.39»

Nach dem Krieg werden «die Sperrgräben eingedeckt». Der Personalbestand Ende 1945 beträgt 4 Mitarbeiter.

1958 finden Einführungskurse statt für die Helikoptertypen Alouette II, Djinn und Hiller, von denen fortan dauernd mindestens ein Exemplar in Belp stationiert ist.

Ab 1959 wird auch der Militär-Luftverkehr durch die zivile Organisation in Belp geleitet. Die Flugstatistik Ende 1960: 798 Landungen.

1984 wird die Werkstatt einer Revision unterzogen, und 1986 bringt den neuen, modernen Helikopter SA 365 N „Dauphin“ des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, welcher u.a. für VIP-Transporte der Eidgenossenschaft vorgesehen ist.



Automatischer Geräte-Messplatz / Station de mesure pour instruments / Centrale di misurazione per strumenti



Unterhaltsarbeiten am Tiger / Entretien sur Tiger / Manutenzione al Tiger



Esercizio di Lodrino

Il 2 novembre 1940 il Comando del Parco aviazione dell'Esercito riceve dal comandante delle truppe d'aviazione l'ordine di costruire degli aerodromi a Lodrino, ad Ambri e a San Vittore. A Lodrino e a San Vittore i lavori hanno inizio nel gennaio del 1941, ad Ambri nel maggio del medesimo anno.

13 settembre 1941: L'aerodromo di Lodrino è ultimato e agibile.

30 settembre 1941: L'aviorimessa 1 è pronta.

A fine ottobre 1941: La base di San Vittore può essere messa in esercizio.

11 dicembre 1941: La piazza di Ambri è pronta.

Nel 1942 si costruiscono a Lodrino un'officina di riparazione (l'attuale edificio „montaggio“) e 5 rifugi cosiddetti „leggeri“ per velivoli; ad Ambri e a San Vittore 4 rifugi. A fine dicembre 1942 a Lodrino è già attivo uno scaglione di 10 uomini, occupato nella sistemazione interna degli edifici.

Il 1° gennaio del 1943 il cap Hermann Hitz assume il comando del Distaccamento 92 appena costituito (così si chiamerà l'azienda di Lodrino durante l'intero periodo bellico. L'effettivo iniziale comprende: 1 comandante, 2 ufficiali e 28 uomini. Il mese d'aprile di quell'anno giungono le prime formazioni militari: a San Vittore si tratta della cp av 14, ad Ambri della cp av 12. Nel maggio 1943 Lodrino assume i primi tre apprendisti e dà inizio ai lavori di costruzione della pista pavimentata di 880 x 40 m. Sorgono inoltre un secondo edificio officine (la vecchia officina motori - poi smantellata negli anni '80) e la mensa, pure sostituita nel 1992 nonché un



Bau der Piste / Construction de la piste / costruzione della pista

accantonamento per la truppa (18 baracche) ubicato laddove la N2 incrocia oggi la strada d'accesso a Lodrino.

All'inizio del 1944 l'effettivo sale a 84 unità e il comando del pc av es annuncia che: „.....il Dist 92 dispone di officine per i lavori di controllo e piccole riparazioni ai velivoli“. Sulla piazza inizia la costruzione di 4 nuovi rifugi per velivoli del tipo U-43, ad Ambri invece i rifugi saranno in totale 7. La Confederazione acquista a Lodrino 238 000 m² di terreno.



Beladen eines C-36 mit Abwurfbehältern mit Hilfsgütern / Préparations pour une opération de secours en montagne / Centenitori d'approvvigionamento per impleghi di soccorso



*Die erste Funkstation auf dem Matro
Ancienne station radio Matro
Vecchia stazione radio sul Matro*

1945: l'effettivo di Lodrino è composto da 102 uomini, 83 ticinesi e 19 confederati; Ambri occupa invece un solo collaboratore quale custode della piazza.

1948: Sul Monte Ceneri si costruisce una stazione radio VHF, la vecchia struttura radio di Locarno appartenente alla Radio Schweiz viene trasferita a Lodrino ove servirà da stazione radio e da ufficio start. Essa dispone d'un apparecchio di trasmissione terrestre del tipo FG X.

1949: Il mese d'agosto vede l'intervento dei pompieri aziendali in un

vasto incendio di bosco sopra Osogna. Si costruisce l'aviorimessa 2 con annesso piazzale in cemento di 30 x 35 m. Ad Ambri prende avvio la costruzione della caverna velivoli. Si tratta di un primo prototipo il cui concetto differisce dagli impianti sorti più tardi sulle altre piazze.

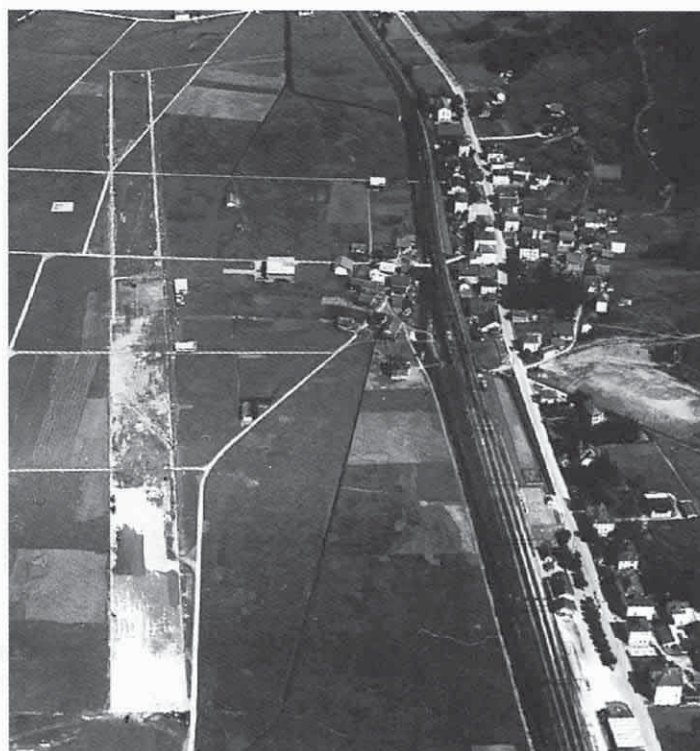
La statistica di volo del 1950 registra a Lodrino 3387 atterraggi, a San Vittore 1029 e ad Ambri 630.

1951: Al Pizzo Matro sorge la prima stazione radio: OC, onda 2; OUC, onda B. Dopo alcune inevitabili difficoltà iniziali l'impianto funziona bene. Essa permette il contatto radio con gli aeroplani in volo sopra le alpi: a sud della linea Andermatt-Disentis tramite OUC e per mezzo delle onde corte a sud della linea Amsteg-Linthal. La pista di Ambri viene prolungata a 1550 m.

1954: Hermann Hitz esprime serie preoccupazioni sul futuro della sua azienda che viene un pò emarginata in seguito all'avvento degli aviogetti che a Lodrino non possono atterrare e scrive quindi alla direzione: „... rinnoviamo pertanto la nostra proposta di attribuire all'eser-



Vor dem Bau der Autobahn / Piste de Lodrino avant la construction de l'autoroute / Pista Lodrino, davanti alla costruzione dell'autostrada



Bau der Hartbelagpiste / construction de la piste en dur / Costruzione della pista asfaltata

cizio la responsabilità e i compiti di **Gruppo** * (l'equivalente dell'attuale centro responsabile) per i futuri aerei d'addestramento."

1957: Ad Ambri viene installata la prima rete d'arresto.

1958: Lodrino diventa centro responsabile del velivolo D-3801 „Morane“, che però a quel momento è già sulla via del tramonto (leggi: liquidazione). Il 6 settembre la truppa compie il suo primo corso di ripetizione nella caverna con velivoli DH-112 „Venom“ di cui il Distaccamento esegue i controlli periodici.

All'inizio del 1963 Ettore Monzeglio assume la direzione dell'Esercizio di Lodrino succedendo a Hermann Hitz che passa all'azienda di Buochs-Ennetbürgen. Si costruisce un nuovo edificio amministrativo e si trasforma la falegnameria. Il 9 aprile di quell'anno il capodistaccamento di

Ambri Ferdinand Labhart perde la vita sul San Gottardo (Val Tremola) per la caduta del suo P-2 in volo verso Emmen. Il ticinese, aiut Max Germann prende il suo posto ad Ambri.

Nel 1966 il Dipartimento militare federale assicura al Canton Ticino l'impiego di aeromobili militari nella lotta contro gli incendi di boschi.

Nel 1969 si costruisce la nuova autorimessa e nel 1970 il Cantone Ticino, vista la forte opposizione dei Comuni della Riviera e della città di Bellinzona (ad eccezione di Lodrino), si oppone al progetto di nuova pista che avrebbe permesso l'atterraggio di aviogetti.

1971: La nuova convenzione con il Cantone Ticino sull'uso di aeromobili militari negli incendi di boschi conclude il periodo sperimentale iniziato nel 1966. A Lodrino e Locarno resta stazionato un velivolo di spegnimento (PC-6) appositamente equipaggiato.

Nel 1972 vengono trasformati ad Ambri 4 rifugi per velivoli del tipo U-43 e U-68. Un altro rifugio è ristrutturato e adibito a magazzino locale.

All'inizio del 1973 l'aerodromo di Samedan

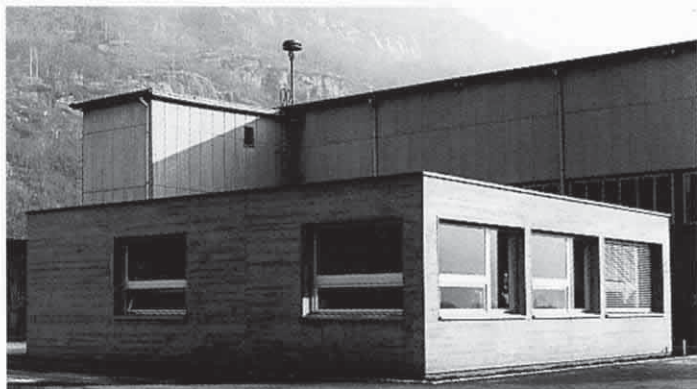
e la piazza di tiro di S-chanf, finora gestiti dall'esercizio di Dübendorf, passano all'esercizio di Lodrino che, unitamente al personale di Locarno e di Ambri garantirà in futuro il servizio di volo per la DCA sopra le piazze di S-chanf e Brigels. Nel medesimo anno Lodrino diventa piazza d'impiego per elicotteri. Il corpo pompieri d'esercizio P+E è impegnato ripetutamente nella lotta contro vasti in diversi incendi di boschi, alcuni di essi causati da esercizi di tiro della truppa. La statistica di quell'anno riferisce di 598 voli eseguiti durante 31 azioni di spegnimento.

L'11 luglio 1975 un velivolo C-3603 è trasferito da Locarno a Lodrino per essere smontato in vista della sua trasformazione nella versione C-3605 (turboelica) che avviene presso la Fabbrica federale di aeroplani F+W Emmen. Ad Ambri prende avvio la costruzione della strada nazionale N2 che condiziona per parecchi anni l'attività della piazza.

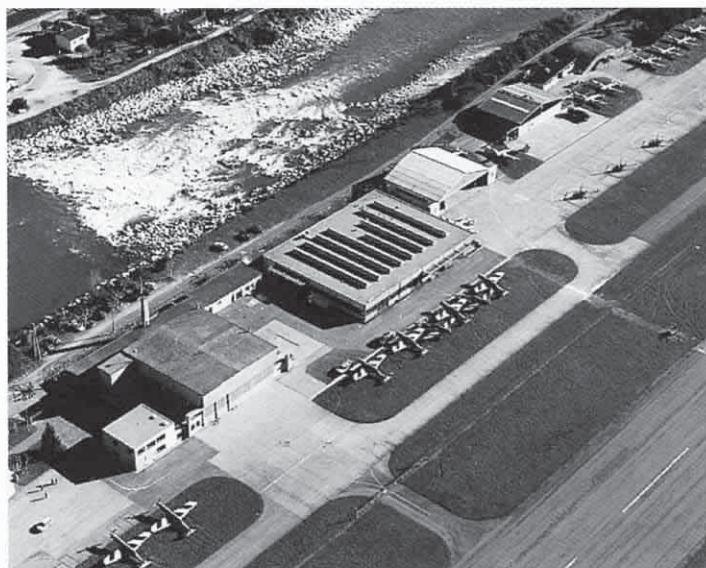
A metà maggio del 1976 2 velivoli Porter trasportano materiale di soccorso nella zona terremotata del Friuli (Udine). Il 19 ottobre viene esploso il primo colpo di cannone DCA sulla rispettiva nuova piazza di tiro di S-chanf.

Alla fine del 1976, Carlo Hafner, uomo „della prima ora“ lascia l'azienda per raggiunto limite d'età dopo aver diretto il servizio tecnico di Lodrino dal lontano 1943.

Il 1977 vede l'inaugurazione di due nuove importanti strutture: l'aviorimessa per elicotteri e l'edificio sicurezza di volo. Nel medesimo anno Lodrino diventa centro tecn responsabile dei



Das Verwaltungsgebäude / Bâtiment administratif / Edificio dell'amministrazione



Blick auf Ambri / Vue sur Ambri / Veduta di Ambri

Die C-36 stehen bereit zur Versteigerung
C-36 à Lodrino: vente aux enchères
C-36 a Lodrino: vendita all'asta

reattori Ghost (velivolo DH-112 „Venom“) che in precedenza erano attribuiti a Buochs. Il 24 ottobre si inaugura ufficialmente a S-chanf la piazza di tiro „San Güerg“. Essa sostituisce il vecchio impianto che era ubicato nei pressi di Zuoz.

Nel 1978 Lodrino diventa una delle piazze d'impiego MHR (Militärischer Helikopter-Rettungsdienst/Servizio di soccorso con elicotteri militari). Ad Ambri vengono posati 13 contenitori per munizione d'av e a Samedan, è messa in servizio la nuova autorimessa con annessa officina veicoli. Anche San Vittore, piazza da tempo un pò „sopita“, dà segni di vita: la pista in erba, il percorso di rullaggio e l'aerea di stazionamento vengono consolidati mediante la posa di piastre metalliche.

Nel 1980 è messo in servizio il nuovo banco di prova per gli aggregati d'avviamento RST-90 dei velivoli Tiger, sistema di cui Lodrino è centro responsabile.

Il 5 ottobre 1984 Lodrino inaugura il nuovo edificio officine, elemento fondamentale del risanamento dell'azienda. L'avvenimento è sottolineato da una giornata delle porte aperte.

Il 13 luglio 1987 l'esercizio di Lodrino è colpito da un grave lutto quando il suo giovane meccanico velivoli Samuele Karrer perde la vita nell'alta Valle Sambuco in seguito ad un infortunio professionale verificatosi durante una missione di trasporto con elicottero.

Purtroppo il 1989 è funestato da un grave incidente. Il 10 luglio il velivolo Hunter J-4079 in volo d'approccio all'aerodromo d'Ambri precipita nel bosco a est di Lurengo. Il pilota, 1° ten Schoberth perde la vita.

Nel 1985 hanno luogo a Lodrino i Campionati svizzeri d'acrobazia.

Con la vendita all'asta del 12 dicembre 1987 a

Lodrino escono definitivamente di scena i velivoli C-3605. A partire dal 1988 i voli di puntamento DCA si svolgeranno con i nuovi PC-9, noleggiati inizialmente presso la ditta costruttrice.

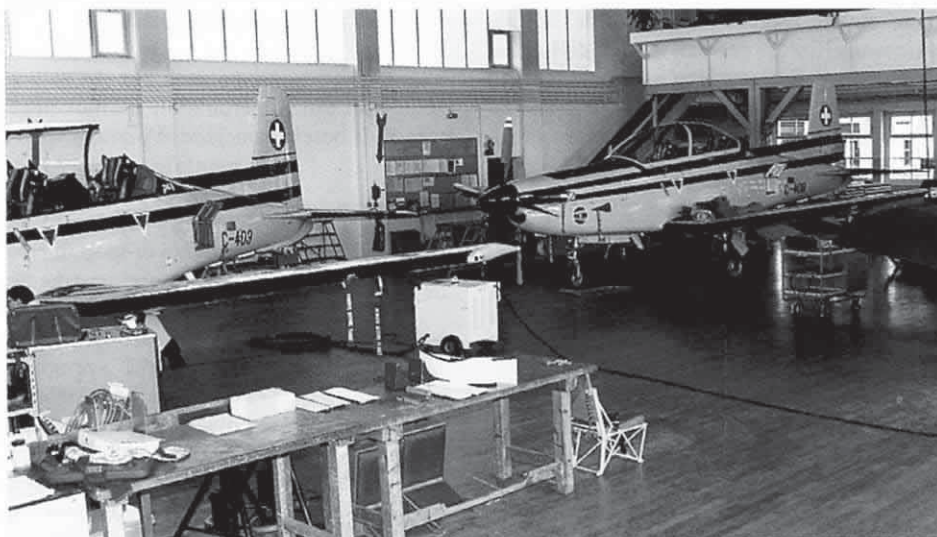
Il 31 dicembre 1988 il capoesercizio di Lodrino Ettore Monzeglio conclude la sua attività professionale e consegna la direzione dell'azienda nelle mani di Nelio Rigamonti.

A fine aprile 1989 Max Germann, capodistaccamento di Ambri, si ritira a sua volta in pensione. Sei collaboratori di Lodrino fanno la conoscenza del propulsore ADOUR che equipaggia il nuovo aviogetto d'addestramento Hawk. L'istruzione avviene direttamente presso il costruttore britannico. Lodrino assume la responsabilità tecnica di questo sistema unitamente a quella del propulsore MAKILA montato sugli elicotteri da trasporto Super-Puma. Il numero di velivoli P-3 viene ridotto da 67 a 40.

Nel 1990 Lodrino prende in consegna, quale centro responsabile, i primi 4 velivoli PC-9 che ora appartengono alla Confederazione. Ancora in quell'anno l'azienda assume un nuovo assetto organizzativo che vede la costituzione di nuove unità di lavoro in parte inedite come: servizio di stato maggiore, del materiale di volo, delle officine generali, amministrativo e del personale.

Nel 1992 gli specialisti di Lodrino si recano in Francia per conoscere a fondo il propulsore MAKILA in vista dell'esecuzione dei lavori di revisione. La flotta P-3 viene ulteriormente ridotta. Ciò prelude alla liquidazione di questo tipo di velivolo che avviene mediante vendita all'asta degli ultimi 23 esemplari nell'aprile del 1995.

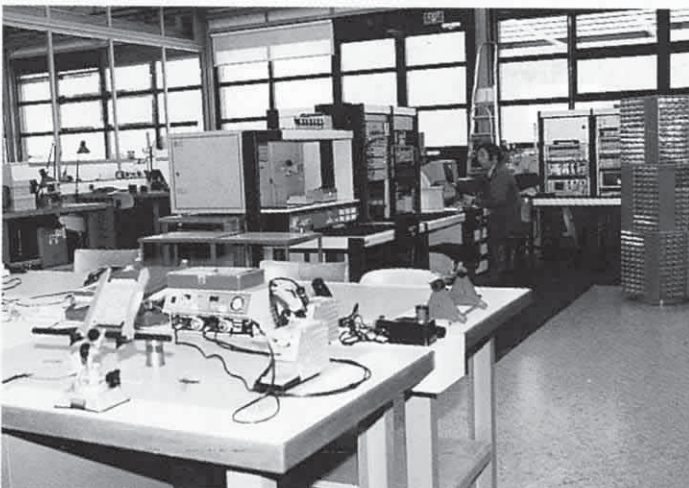
Il Distaccamento



PC-9 Unterhalt in Lodrino / Entretien PC-9 à Lodrino
Manutenzione PC-9 a Lodrino



Feuerlöschdemonstration eines Pilatus-Porters / Exercice d'extinction avec Porter / Esercizio di spegnimento con Pilatus-Porter



**Moderner Elektronik-Arbeitsplatz in Lodrino
Atelier d'électronique / Officina elettronica**



di LOCARNO

parazione di una pista erbosa. Alla fine di quell'anno l'effettivo del personale era di 29 unità. A quell'epoca era già stato ultimato l'edificio scuola (l'attuale caserma) ed esisteva già anche una piazza di tiro lacuale (al largo degli attuali campeggi) con una torretta d'osservazione e una darsena provvisoria.

Da un rapporto del comando del Parco aviazione dell'Esercito risulta che lo scaglione stazionato a Locarno all'inizio del conflitto si componeva di soli 4 uomini (novembre 1939). Il suo compito era quello di un „Distaccamento per il servizio di volo dell'istruzione pre-aviatoria“.

Una pattuglia di Messerschmitt Me-109 operava a Locarno sin dall'estate 1940 e aveva il compito di „impedire violazioni del nostro spazio aereo da parte di velivoli italiani poichè quella nazione è entrata in guerra“.

Agli inizi di dicembre del 1941 viene insediata in modo definitivo una base „per la preparazione ed i controlli autonomi di aeroplani da scuola e d'addestramento“. Comandante del nuovo Distaccamento 90 è il 1° ten Alfred Künzle.

Fra il 20 marzo e l'11 dicembre del 1942 si procede all'allargamento del campo e alla pre-

A partire dal 1943 il Distaccamento si chiamerà Dist 91. Il 6 settembre un bombardiere USA („fortezza volante“) del tipo Boeing-17 atterra a Locarno. All'equipaggio si impedisce di incendiare il velivolo; questo viene rimorchiato davanti alle due aviorimesse e gli occupanti internati. Il 10 settembre è la volta d'un disertore italiano che atterra con il suo Fiat CR 42. Pochi giorni dopo il Distaccamento riceve la visita del Presidente della Confederazione Enrico Celio, accompagnato dal Consigliere federale Kobelt e dal cdt di corpo Lardelli. L'ispezione è dedicata unicamente al B-17. Il 22 ottobre il leggendario col Högger trasvolerà il grosso quadrimotore a Dübendorf.

Il 23 novembre del 1944 viene messo in servizio l'apposito stand di tiro per l'aggiustamento delle armi di bordo e una settimana più tardi la mensa. Nel mese di dicembre, il natante stazionato a 150 m di distanza dai bersagli sul lago viene erroneamente preso di mira da un velivolo. Dopo questo episodio esso verrà contrassegnato mediante vistose strisce bianche e rosse e sarà in futuro stazionato a riva.

A metà gennaio del 1945 si tiene il primo corso di transizione (UK) su alianti destinato agli istruttori di volo. Come velivoli-aiuto vengono impiegati Bücker „Jungmann“ e un Fieseler „Storch“. Si effettuano voli con 3 e persino 4 velivoli al traino. La cronaca riferisce inoltre della sostituzione del veicolo di picchetto „Tatra“ di fabbricazione cecoslovacca con un „Packard“ americano.

Nel 1946 si costruisce uno stand di tiro al piattello e l'impianto d'approvvigionamento d'acqua potabile che però procurerà in futuro all'azienda non pochi grattacapi.

Con il 1° novembre 1949 Paul Christeler è nominato capodistaccamento. La costruzione della prima torre di controllo per il servizio radio e start unitamente all'edificio cucina risale pure a quell'anno.

Nel mese di marzo del 1949 due collaboratori di

**Vorsicht, Start! (Bückerflugbetrieb in Locarno)
Attention départ (Bücker à Locarno)
Attenzione, fase di decollo (Bücker a Locarno)**



Locarno vengono istruiti a Dübendorf al servizio di volo con il velivolo scuola AT-16 che la scuola piloti impiegherà per la prima volta nel luglio di quell'anno.

Nel 1952 l'aviorimessa fino ad allora installata sul campo d'aviazione di Bellinzona, viene trasferita a Locarno, visto che l'attività su quel campo che fu la prima vera piazza d'atterraggio militare in Ticino, era cessata definitivamente.

Nel corso del 1955 si rende necessaria l'installazione di un terzo simulatore di volo (Link-Trainer), cui seguirà il quarto nel 1957. Si costruisce pure un nuovo magazzino pompieri e un locale accumulatori.

Il 18 maggio 1969 il popolo ticinese boccia in votazione il progetto governativo per una nuova pista di volo civile a Locarno (12000 no contro 7000 si), struttura che avrebbe agevolato notevolmente anche la nostra attività aviatoria.

In seguito a questo fatto la Confederazione decide di costruire una propria pista asfaltata di 800 x 23 m. Con questa struttura, inaugurata nell'autunno del 1971, la scuola piloti di Locarno dispone ora d'un impianto agibile con ogni condizione meteorologica.

Il 17 giugno 1977 viene inaugurata la nuova torre di controllo alla cui costruzione il Cantone contribuisce finanziariamente. Pure di quell'anno è la ristrutturazione della mensa per il personale e la truppa. Il 10 ottobre l'aerodromo vive l'ennesimo allagamento in seguito ad un lungo periodo di pioggia.

Nell'ottobre del 1978 Locarno viene designata come piazza d'ingaggio supplementare per il servizio MHR (Soccorso con elicotteri militari). Si concludono i lavori concernenti la protezione delle acque; la piazza è ora allacciata al vicino impianto di depurazione della città di Locarno.

L'8 settembre 1992 il Distaccamento di Locarno celebra il 50° anniversario d'attività. In questa occasione vengono inaugurate alcune nuove strutture come la nuova portineria con barriera d'entrata, un piazzale di preparazione velivoli ed i lavori di risanamento della caserma. Alla



*Flugzeughalle von Locarno mit PC-7 / Halle PC-7, Locarno
Aviorimessa PC-7, Locarno*



PC-7 Simulator / Simulateur / Simulatore



Betrieb Meiringen

Die ersten Militärflugzeuge landeten Ende der 20er Jahre im sog. «Dreispitz» zwischen Oltschibach und dem Hauptkanal der Aarekorrektur.

Am 8. Dezember 1939 verfügte das EMD die Vorbereitung von mehreren Flugplätzen, darunter auch Meiringen. Der Kdt Armeeflugpark berichtet darüber Anfang 1940: «In Unterbach bei Meiringen wird ein schon früher benutzter Platz entsprechend den heutigen Anforderungen weiter ausgebaut auf eine Normalpiste in der Talrichtung von ca. 900 x 200 m und eine Querpiste von ca. 750 x 130 m. Es sind in Ausführung begriffen: Bacheindeckungen, Leitungsverlegungen, Versetzen von 2 Scheunen, sowie Entwässerungs- und Planierarbeiten.»



Die ersten Baracken / Les baraques du début / Le prime baracche

Mitte August 1940 meldet derselbe Berichterstatter: «Flugplatz verwendungsbereit. Fläche: 82.77 Jucharten, Rasenpiste 950 x 200 m, Bisen- (Rasen)piste 750 x 150 m.»

Am 3. Dezember tritt Adj Uof Willi Brotwolf sein Amt als erster Chef des neuen Detachement 59 A Fl Pk an. Dieses ist der «Gruppe Lüthy» (Interlaken) unterstellt. Das Personal: 1 Meister, 5 Mechaniker. Im folgenden Jahr entstehen Hauptgebäude, Halle 1, sowie die Hangars 1 und 2.

Die erstmalige militärische Belegung erfolgt erst im September 1942 durch die Fl Abt 7. In der ersten Dezemberwoche beginnt auf der Axalp-Ebenfluh die Flieger-Schiessausbildung im Gebirge, welche vom General selbst angeordnet wurde.

Am 1. Juni 1943 wird Hptm Viktor Hug neuer Kdt des Det 59. Ebenfalls 1943 wird die Hartbelagspiste mit den Massen 900 x 40 m gebaut, dazu 8 Flugzeug-Unterstände U-43, ein Retablierstollen und 2 Lagerschuppen, sowie 5 Brücken über den Hauptkanal zu den Unterständen. Die Halle 1 wird erweitert.

1944 beginnen die Piloten V. Hug und P. Hitz mit ersten Landungen im Schnee. Zwischen Anfang August und Mitte September wird durch Fliegersoldaten eine Material-Seilbahn auf die Ebenfluh gebaut. Ein Schiess-KP entsteht, und

**Flugzeughalle
Halle des avions
Aviorimessa
1941**



Fokker C-V
C-35

**Das alte Funk-
gebäude
L'ancien bâtiment
radio
«Torre» radio**



ein Telefonkabel ab Axalp wird gezogen. Ende dieses Jahres übernimmt dann die DMP den Schiessbetrieb von der Truppe.

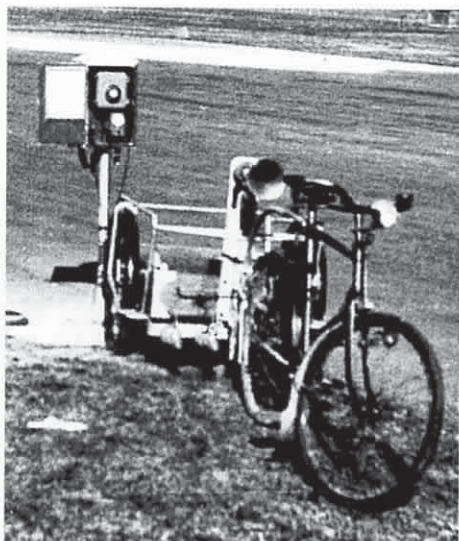
Auch unten in Meiringen wird weiter gebaut: Wohlfahrtsgebäude (1944), Funk- u Starthäuschen, Barackenlager Affenwald (1945).

Am 19. November 1946 «landet» eine Douglas «Dakota» der amerikanischen Luftwaffe auf dem

Gauligletscher. Besatzung und Passagiere werden mehrere Tage vermisst und schliesslich in einer spektakulären Rettungsaktion mit dem legendären Fieseler «Storch» ins Tal geflogen.

Auf Wilervorsäss entsteht 1948 das Gebäude für eine VHF-Funkstation. Auf dem Platz wird die «Pilotenkaserne» gebaut.

Am 1. Oktober 1950 löst Georges Rappo den



**Erster Pistenfahrzeug / Véhicule de piste
Veicolo per la pista**

bisherigen Dienststellenchef Viktor Hug ab, der in Dübendorf neue Aufgaben übernimmt.

1951 wird die Piste auf 1500 m verlängert und der Bau der Parallel-Rollstrasse beginnt. Zudem entsteht ein Kontrollturm.

1952 ist Baubeginn der Flugzeugkavernen. Diverse Bäche werden eingedeckt und der Oltschibach tiefergelegt. Letzterer bereitet in der Folge jeden Winter Probleme, indem sich bei gewissen Meteo-Verhältnissen mächtige Eisansammlungen bilden, welche mehrere Meter Höhe erreichen.

Am 1. Juni 1956 wechselt der Chef der Betriebsgruppe, Maj Georges Rappo, nach Emmen und an seine Stelle tritt Hptm Paul Christeler.

1958 werden Flugzeug-Fangnetzanlagen installiert. Am 3. Oktober beginnt der erste Kavernen-WK für die Fl Kp 8 und 9 mit ihren DH-100 Flugzeugen. Der Retablierstollen wird zum Magazinstollen für Flugzeug-Ersatzteile. Anfang Dezember finden erste Versuche statt mit einem Pisten-Auftauchergerät „Peter“.

Ende 1959 erfährt die Piste eine Verlängerung auf 2000 m. Die Dienststelle Brünig wird offiziell in Betrieb genommen, mit Christian Walther als erstem Chef.

Mitte Oktober 1960 wird auf der Ebenfluh erstmals der Betrieb ab dem neuen Schiess-KP Tschingel aufgenommen. Der Personalbestand in Meiringen Ende 1960 beträgt (inkl. Axalp) 84 Mitarbeiter. Die Flugstatistik weist 7341 Landungen und 4728 Flugstunden aus.

Am 31. Oktober 1962 wird Meiringen eine selbständige Betriebsgruppe.

1967 werden erste Versuche mit einem Pisten-Schneeräumgerät «Kombi-Peter» gemacht: «Pflug, kombiniert mit Bürste und Gebläse.»



**Enteisungsmaschine «Woolery» Dégivrage de la piste (machine Woolery)
Sgambero neve della pista (macchina «Woolery»)**



Betonniertes Flugzeugunterstand / Abri avion / rifugio aerei

Dieses ist am 10. Januar 1968 in Meiringen sicher hochwillkommen; an jenem Tag ist der Flugplatz durch einen Schneesturm blockiert und der grössere Teil des Personals kann die Arbeit erst am nächsten Tag wieder aufnehmen. Am 7. Februar stürzt das Dach des Holzhangars 2 ein und begräbt 5 Schulflugzeuge unter sich.

Am 20. August 1968 wird erstmals einer ausländischen Delegation eine Kavernen-Anlage von innen gezeigt: der schwedische Verteidigungsminister hat die Ehre.

1971 wird Meiringen zur Fachstelle für Betriebsanlagen.

1972 wird Walter Schild zum Stellvertreter des Betriebsgruppenleiters ernannt. Eine Quadradar-Anlage kann in Betrieb genommen werden.

Im November 1973 finden im Furkagebiet erstmals Versuche mit Luft-Luft-Schiessen statt. Das zu einem Verwaltungsgebäude umgebaute ehemalige «Schuelhüsl» kann bezogen werden. Am 31. März 1978 erfolgt die Inbetriebnahme der Flugzeug-Prüfzelle. Auf der Axalp erfolgt die Uebergabe des umgebauten Schiess-KP.

Im Juni 1979 findet der erste Flugbetrieb mit Flugzeug F-5 Tiger statt. Am 5. September ist der neue Brandübungsplatz für das Flugunfallpikett fertig geworden.

1980 kann das neue Kontrollturmgebäude bezogen werden. Weitere Bauten im selben Jahr sind: neues Werkstattgebäude mit Schlosserei, Lehrlingswerkstatt, Malerei, Akkuwerkstatt. Bezug neue Avionikwerkstatt. Verbesserungen an den Truppen-Lagern Balmweid und Hofstetten, Übernahme eines Einstellraumes für die Schneefräse auf dem Brünigpass.

Ab Februar 1981 finden Dämmerungs- und Nachtflüge mit F-5 Tiger statt. Die Truppenunterkunft TRUFF Balm kann am 25. November übernommen werden.

Auf den 31.12.1981 tritt Paul Christeler in den Ruhestand. Sein Nachfolger wird Walter Schild, Arnold Gasser wird dessen Stellvertreter.

Im November 1984 kann die erste Konturen-Befeuerung mit Solarzellen auf Iseltwald in Betrieb genommen werden. Zur gleichen Zeit ist Bauabschluss am Flugzeug-Alarmunterstand U-

**Das alte Schulhaus
ist heute Verwaltungsgebäude**

**Ancienne école,
aujourd'hui bâtiment de l'administration**

**Scuola dell'epoca,
oggi edificio dell'amministrazione**





**Flugzeugunterstände
Abris avions
Rifugio per aerei**

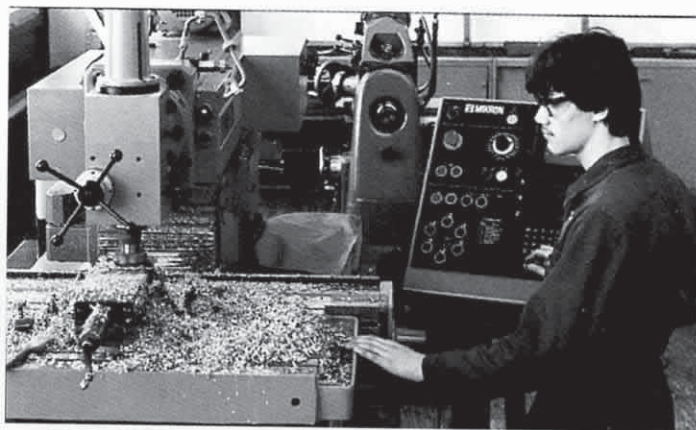
80 West.

1986 wird Meiringen BAMF-Schulungszentrum für CNC-Maschinen. Am 20. September 1989 finden erstmals Starts und Landungen auf der zur Ausweichpiste verbreiterten Rollstrasse statt.

Zum Jubiläum «50 Jahre Meiringen» findet am 29. August 1991 ein Tag der offenen Tür mit 6200 Besuchern statt.

Am 20. Juli 1992 tritt der erste Elektromechaniker-Lehrling ein.

Am 6. Oktober 1994 erfolgt die letzte Schiessdemonstration auf der Axalp mit der eleganten Silhouette und den 4 eindrücklichen 30 mm-Kanonen des Hunters, anschliessend am 25. November der endgültige Abschluss des Hunter-Flugbetriebes in Meiringen.



Erste CNC-Fräsmaschine / Atelier CNC / Officina CNC

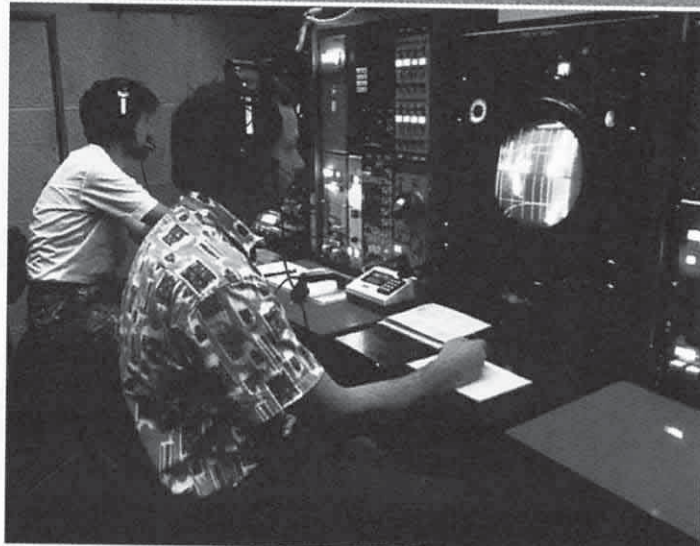


**Flugbetrieb Hunter / Service de vol Hunter
Servizio di volo Hunter**

**Der Kontrollturm
Tour de contrôle
Torre di controllo**



Werkstattgebäude / Ateliers actuels / Officine odierne



**Radarkontrolleure
Opérateurs radar
Operatori al radar**



Flugbetrieb Tiger
Service de vol Tiger
Servizio di volo Tiger

Eine Mirage III RS überfliegt den
Fliegerschiessplatz Axalp
Garde-à-vous au-dessus de l'Axalp
Mirage in volo sull'Axalp





L'exploitation Payerne

La première „Journée d'Aviation Vaudoise“ se déroule le 23 octobre 1910 sur le champ d'aviation à Payerne. Ernest Failloubaz, qui avait déjà relié par les airs Avenches à Payerne, accomplit à cette occasion deux tours de terrain.

En 1921, la Confédération conclut un bail à ferme pour créer un emplacement d'atterrissage. Dans la même année l'ancien hangar Failloubaz acheté à Avenches est déplacé et monté à Payerne. Les premiers travaux de nivellement du terrain sont entrepris, ainsi que la construction d'une installation de citernes. En 1923 un second hangar est acheminé depuis Dübendorf et monté à Payerne (hangar 2).

En 1926, les premiers tirs d'avions ont lieu au lac de Neuchâtel sur l'initiative du capitaine Magron.

En 1935, la commune de Payerne cède gratuitement 35 ha. de terrain à la Confédération et assure de plus les déboisements requis, le nivellement du terrain, ainsi que la fourniture de l'eau et l'entretien des routes d'accès.

1936 voit la fin de la construction de la première halle d'avions (halle 1) sur le terrain d'aviation. 1937 construction de la caserne de DCA. 1938 construction de la halle 2.

Lors de la mobilisation de guerre du 2 septembre 1939, la cp av 15 s'installe sur le terrain avec 6 avions Messerschmitt Me-109D, ainsi que la cp Lst 51.

Le 3 janvier 1940 commence la première école de recrues d'aviation dans la caserne de DCA. La piste en dur de 600 m est construite la même année.

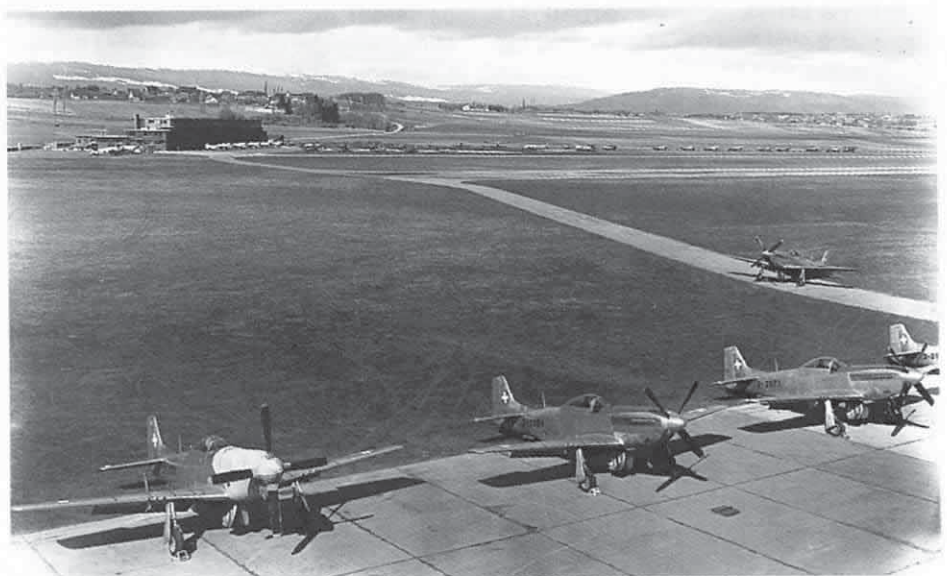
En 1941, Max Wüst devient commandant du détachement 30. La caserne d'aviation, la halle 5 et le 1er décembre le hangar des véhicules sont mis en service.

Le 1er avril 1942, le capitaine Gottfried Willi reprend le commandement du détachement 30. Il relève dans son rapport annuel 1943: „Dès le 1er mai, le service d'expédition, le magasin et les autres ateliers ont été mis en service au fur et à mesure.“ Effectif du personnel à fin 1943: 201 personnes.

1943 construction de la halle 4.

Entre le 25 avril et le 12 septembre 1944, 12 bombardiers quadrimoteurs américains atterrissent sur l'aérodrome: 5 forteresses volantes B-17 et 7 „Liberators“ B-24.

En 1947, la piste en dur de 600 m est prolongée



Mustang in Payerne



*Das Flugfeld von Payerne früher / Ancien champ d'aviation à Payerne
Il campo aviazione di un tempo a Payerne*



à 900 m.

Au début de 1948, l'aérodrome de Sion est subordonné à Payerne en qualité de détachement. Une installation VHF et OC est en construction.

En 1951, la piste en dur est rallongée jusqu'à 1'500 m.

En 1953 construction de la halle 3.

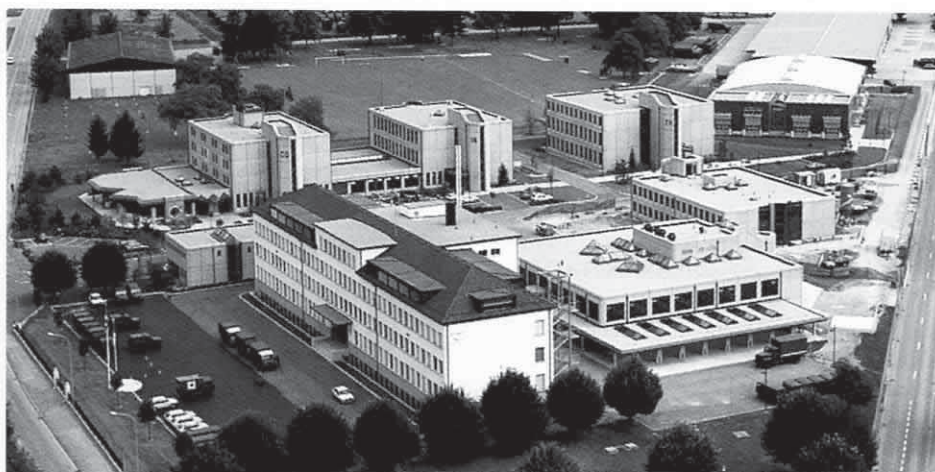
En 1954, l'empereur Hailé Selassié d'Ethiopie assiste à une démonstration de tirs d'avions à Forel.

Le 26 février 1957, le chef d'alors du DMF, M.le Conseiller fédéral Paul Chaudet, accomplit sur l'avion Hunter XY-627 piloté par le pilote d'essai britannique Bill Bedford, un vol supersonique au départ de Payerne.

Le détachement de Lausanne subordonné jusqu'alors à Payerne est dissous en 1959. Le 1er août, la Petite Glâne est détournée dans son nouveau lit aménagé en raison du prolongement à 2'700 m de la piste en dur.

En 1960 mise en service du pipe-line entre la gare CFF Payerne et l'aérodrome. L'effectif du personnel est de 164 personnes.

Au début de l'année 1963, M.Gottfried Willi cède son poste de chef de l'exploitation à M. Georges Rappo.



Flabkaserne / Caserne DCA / Caserma DCA

En 1966, l'arrivée planifiée du nouvel avion Mirage engendre une activité fébrile à Payerne. Une partie de l'escadre de surveillance est transférée de Dübendorf à Payerne. De nouvelles constructions sont réalisées: la tour Taran sur la halle 1, la transformation de locaux de la halle 2, SIMIR, atelier des apprentis, bâtiment administratif, atelier électronique, annexes halle 3.

Le service de vol Mirage commence à Payerne en 1967. Au début mai commencent les 4 premiers apprentis mécaniciens. Sur la position d'engins guidés de Tornio, deux unités de feu sont opérationnelles. Le simulateur SIMIR est mis en service le 5 octobre. D'autres constructions se succèdent: 12 places de préparation Mirage, annexe de la halle 3 pour armurerie, sellerie, atelier de peinture, magasin-expédition, bâtiment

administratif et atelier avionique, ainsi que boxes d'alarme d'avions.

En 1969 construction de bâtiments d'ateliers généraux en éléments béton préfabriqués.

En 1972, inauguration du nouveau bâtiment de la sécurité de vol avec tour de contrôle et grand parking. L'escadrille de surveillance 18 est définitivement stationnée à Payerne. Une installation Quadradar est mise en place.

En août 1973, extension de Payerne vers un point d'appui de guerre (ouvrages militaires U-72).

M. Georges Rappo, chef d'exploitation décède le 18 novembre 1974 à l'âge de 60 ans.

Début 75, M.Raymond Luisier est nommé chef de l'exploitation Payerne. Les nouveaux locaux de la halle 4 peuvent recevoir les services de réparation d'avions et l'atelier d'avionique dans l'annexe. La piste est rallongée de 350 m.

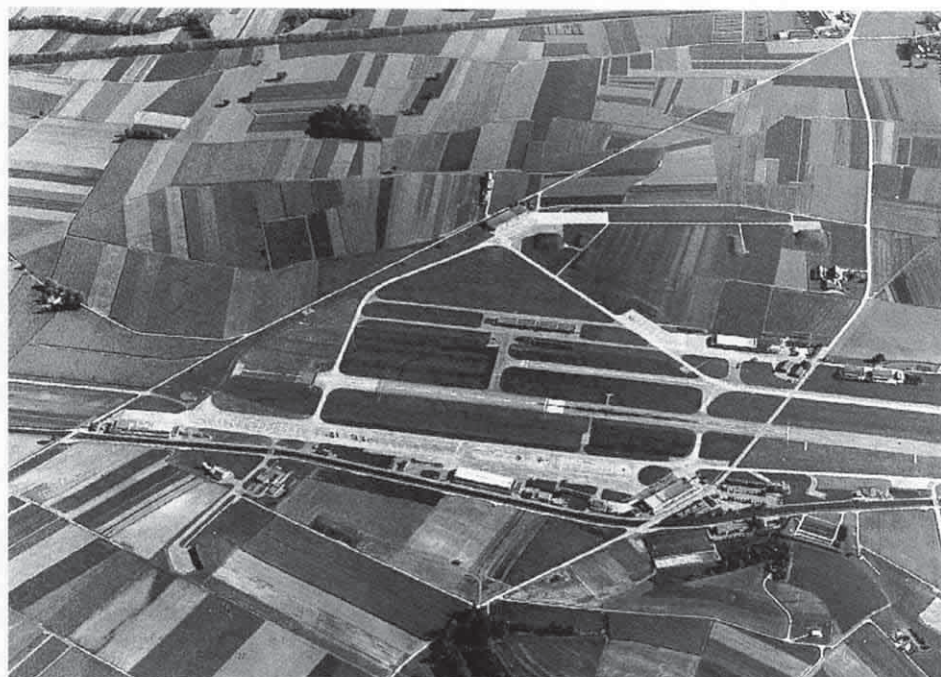
En 1975 construction des boxes avions, d'un dépôt d'acide HNO₃, PC de tir-avions à Forel, garage à véhicules d'intervention. Effectif à la fin de l'année: 259; ajouter à cela 29 apprentis, Tornio 13, Grandvillard 2. Statistiques de vol: 11'710 atterrissages.

Le 1er février 1976: mise en service de la cellule de freinage insonorisée. La nouvelle tour de contrôle est terminée au 15 mai. Diverses adaptations sont nécessaires pour recevoir le nouvel avion Tiger F-5.

Le nouveau restaurant du personnel s'ouvre le 1er juillet 1977, dans le bâtiment de l'Escadre de surveillance.

Le premier Tiger F-5 construit en Suisse atterrit à Payerne le 24 janvier 1978.

Construction du stand de tir à 300 m aux Avanturies.



Payerne heute / Vue aérienne / Veduta aerei



**Kontrollturm und Betrieb Payerne
Tour de contrôle et bâtiments de
l'exploitation
Torre di controllo, esercizio Payerne**

En 1980, l'exploitation Buochs peut remettre à la troupe le système d'entraînement radar RATRA de construction maison. Cette même année voit deux jubiés: le 12 juin pour le 50'000ème vol Mirage et le 23 juin le 1'000ème point fixe réacteur.

Construction de la station de transvasement de Sévaz station de pompage à l'aérodrome ainsi que du nouveau pipe-line reliant l'aérodrome.

En 1983, mise en service de la station centrale de carburants et du nouveau pipe-line.

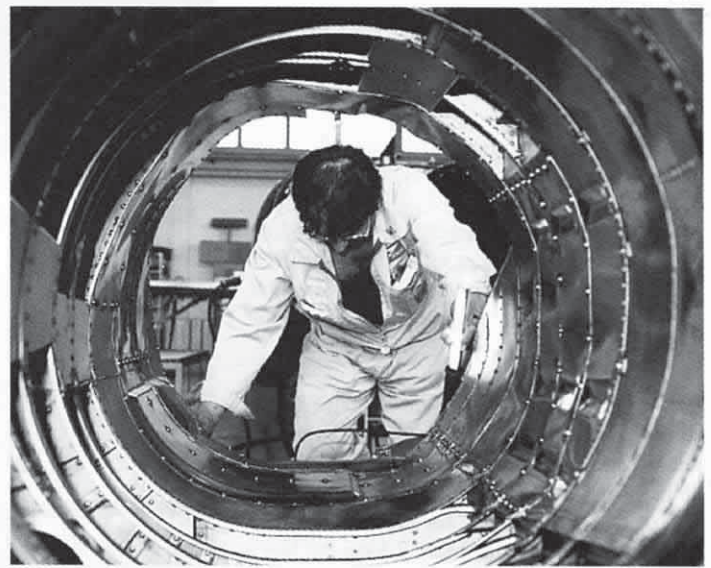
La voie de roulage sud est élargie en 1985 en vue d'obtenir une piste de décollage. La statistique de vol compte 14'415 atterrissages. Le 9 octobre, l'aérodrome de Payerne fête ses 50 années d'existence.



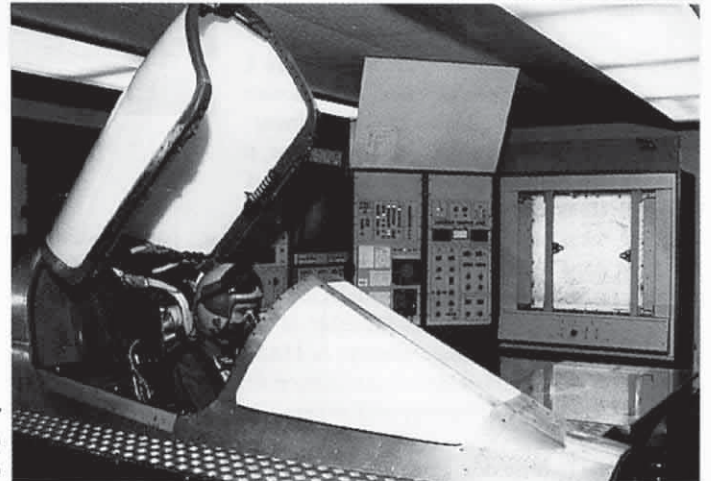
d'instruction STINGER. A fin juillet, mise en chantier du simulateur de vol du nouvel avion de combat F/A-18 „Hornet“. Mise en place d'une installation de mesure du bruit des avions (ANMS).

Début des travaux d'assainissement de la caserne d'aviation, installation du Cdmt de l'ER aviation au Foyer Dufour.

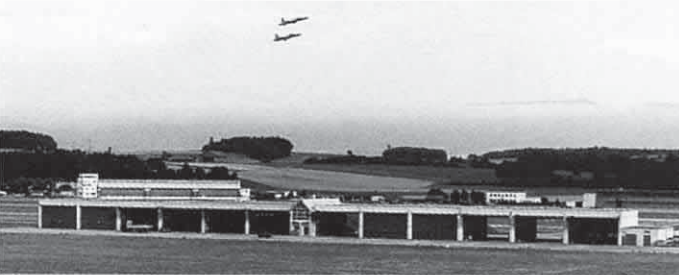
**Mirage-Flugbetrieb
Service de vol
Servizio di volo**



**Flugzeugunterhalt
Entretien avions
Manutenzione**



**Mirage-Simulator
Simulateur Mirage
Simulatore Mirage**



Die Mirage-Boxen von Payerne / Boxes Mirages / Box Mirage

1987: pose de la première pierre des travaux de rénovation et d'agrandissement de caserne de DCA.

Construction de 3 citernes de carburants d'aviation à Sévaz.

Au début de novembre 1988, inauguration des bâtiments POSIM/DIDATU. A Grandvillard, renouvellement de la convention d'utilisation de la place de tirs de DCA.

Construction de la station d'épuration des eaux ainsi que des installations TAFLIR à Montbrelloz.

Le 14 juillet 1992, le radar FLUR de l'aérodrome entre en service. Fin définitive du service de vol avec moteur fusée SEPR du Mirage. La place de tirs d'avions Gibloux est fermée en raison de l'entrée en vigueur de la loi sur la protection des sites marécageux d'altitude.

En 1993, inauguration du bâtiment STINGER de la caserne de DCA.

En avril 1994 inauguration du nouveau garage. A Grandvillard, pose de la première pierre du bâtiment



L'exploitation de Sion

11 mai 1913: Premier atterrissage d'un avion à Sion. Il s'agit d'un Blériot piloté par A. Maffei. Deux jours plus tard, à bord du même type d'avion, Oskar Bider atterrit sur le terrain de Champsec après avoir effectué la première traversée des Alpes bernoises.

1925: Mise à disposition par la ville de Sion d'un terrain de 300 m de long et 80 m de large vis-à-vis de l'Ecole cantonale d'agriculture. 1er juillet : Inauguration des vols Lausanne-Sion-Milan par la compagnie „ Transalpina “. Trois ans plus tard, la ville présente une demande de subsides au DMF pour construire un aérodrome dans la région de Sion. La réponse est négative, le cdt de la place de tir d'aviation de Dübendorf étant d'avis que les deux points d'appui de Bex et Montana suffisent aux besoins militaires.

13 janvier 1931: Approbation par le Conseil communal séduinois d'un budget de Fr. 131'000.- pour la construction d'un aérodrome. Face aux difficultés rencontrées à Bex, le DMF consent finalement à accorder la somme de Fr. 6500.— prise sur son budget 1936.

Septembre 1934 : Atterrissage de l'Ecole de pilotes à Sion avec 6 avions DH-5 sous le commandement du Lt col Rihner.

8/9 juin 1935: Inauguration officielle de l'aérodrome de Sion.

Printemps 1935: Construction par la Confédération d'un hangar militaire à l'est du hangar civil. Prise sans l'assentiment de la Commune de Sion, la décision fédérale engendre une vive polémique.

1936: Début du service de vol militaire à Sion avec l'Ecole de recrues d'aviation. Après la mobilisation de guerre, les escadrilles de combat utilisent les points d'appui de Raron et Turtmann, qui ne disposent alors d'aucune infrastructure. Le premier cours de tir DCA 7,5 cm eut lieu à Montana.

1941 : Premiers essais de tir de DCA légère à Savièse. Durant l'année suivante, construction de hangars en bois, de fortins légers et d'installations de carburant sur tous les aérodromes, y compris Münster. Selon le rapport du service des constructions du cdmt du parc d'aviation d'armée, les points d'appui du Haut-Valais sont achevés dans l'ordre suivant : Raron le 23 octobre 1942, Turtmann le 24 octobre, Ulrichen le 30 octobre et finalement Münster le 10 décembre. La même année encore, la DAM reçoit de la Commune de Sion l'autorisation de construire un atelier de réparation d'avions.

26 avril 1943 : Prise de commandement du tout



DH-3
1937

nouveau Détachement 32 du Parc aviation d'Armée (Pc av A) de Sion par le cap Volfram Soldenhoff. Un mois plus tard, lors de sa visite de la place, le Général Guisan est reçu, selon la chronique,

de 900 m de long avec voie de circulation est achevée le 28 août.

Les places du Haut-Valais se développent également avec la construction de pistes en



Flugbetrieb mit Mustang / Service de vol Mustang / Servizio di volo Mustang



Vampire Mk 1, J-1001

«... par l'appointé Hans Staub, en l'absence du cap Soldenhoff.»

La même année, le nouveau bâtiment de réparation s'enrichit d'une halle de montage. Viennent ensuite s'ajouter les entrepôts, la tour de contrôle, la halle pour véhicules à moteur 1, la cantine, le magasin ainsi que 9 voûtes-abris pour avions de type U-43. La piste en asphalte

de 900 m de long avec voie de circulation est achevée le 28 août. Les places du Haut-Valais se développent également avec la construction de pistes en asphalte, d'abris pour avions, de fortifications et de fortins légers. Des essais nocturnes de remorquage de cible ont lieu à Münster. En décembre de cette année, ces places accueillent leur premier contingent militaire, soit la cp av 16 à Münster et Ulrichen et la cp av 17 à Raron et Turtmann.

Octobre 1944: Le cap Wüest succède au cap



Auftanken eines C-36

Remplissage des réservoirs C-36

Rifornimento carburante al C-36

Soldenhoff. Engagement de deux premiers apprentis à l'aérodrome militaire.

1945: Prolongement du champ d'aviation de Sion de 60 m au sud et de 250 m en longueur.

20 septembre 1946: Atterrissage du premier avion DH-100 „Vampire“ à Sion. Construction d'un entrepôt d'artillerie sur la place de tir DCA de Savièse et transformation de la station aval du téléphérique transportant le matériel du camp à la place de tir. La même année, décision d'abandonner l'entrepôt DCA de Montana et de fermer Münster en hiver.

1947: Transformation de la place de tir DCA de Gluringen-Reckingen. Au début décembre, Philippe Henchoz prend la direction du groupe d'exploitation DAM de Sion, avec, comme

de Turtmann à 1500 m. A Sion, création de la voie de circulation sud. Aménagement d'un magasin à Gampel.

1954: A l'issue de longues négociations, le feu vert est donné au développement d'Ulrichen, la piste est prolongée à 1500 m.

1er août 1955: Création de la fanfare d'exploitation. En fin d'année, l'effectif du personnel se monte à 78 collaborateurs, sans les places externes. Les statistiques de vol font part de 6704 décollages et de 3295 heures de vol. Rénovation complète de la place de tir DCA de Savièse.

1956: Vente par la Confédération à la Commune de Sion de 2 anciens hangars en bois au nord de la piste pour Fr. 100'000.—. La séparation est

„La Pinède“ à Sion, installation d'un PC aux Maladaires, installation de réserves de carburant au Mont d'Orge et bétonnage de 19'500 m² de tarmac. Le groupe d'exploitation transmet à Lodrino la responsabilité technique de l'avion C-3603.

25 juillet 1960 : Premier remorquage d'un planeur civil à Münster, qui devient rapidement un lieu de prédilection pour les adeptes de ce sport.

1963: Inauguration de la halle 2. Installation d'un système d'ondes dirigées à Cry-d'Err au-dessus de Montana.

1965 : Au mois d'avril, à l'issue de 8 années de négociations à propos du terrain nécessaire au prolongement de la piste, le canton accepte de vendre 15 ha à la Confédération, la piste est alors prolongée à 2000 m.

6 juillet 1966: Début du service de vol sur la nouvelle piste. Premiers vols de surveillance par hélicoptère en collaboration avec le corps des garde-frontières. Sion, Turtmann et Raron sont équipés de nouveaux filets d'arrêt. En prime, Raron reçoit le camp de troupe du Birkenhof.

6 janvier 1967: Atterrissage du premier Mirage à Sion. A Turtmann, une caverne subit des transformations en vue d'abriter ce type d'avion. Premiers cours de déblaiement de la neige pour la troupe à Ulrichen. Le 9 juillet, mise en service de la station de Gebidem par la DAM et les PTT.



Vampires warten auf Käufer / DH-100/115 à Sion: vente aux enchères DH-100/115 a Sion: vendita all'asta

remplaçant, Georges Buret.

1.1.1949: Sion devient un détachement du groupe d'exploitation de Payerne. A Raron, début de la construction des ouvrages souterrains pour avions.

1951/52: Prolongement des pistes de Raron et

claire : aviation civile au nord et aviation militaire au sud de la piste.

1958: CR de la troupe dans les cavernes de Raron et Turtmann. Installation de filets d'arrêt en bout de piste.

1959 : Nouvelles constructions: camp de troupe



**Der Kontrollturm von Sion
La tour de contrôle de Sion
Torre di controllo a Sion**



A Sion, l'entreprise Farmer effectue son premier contrôle périodique sur un avion militaire.

24 février 1970: Le malheur frappe à Gluringen-Reckingen : juste avant l'aube, à 5h05 précises, une avalanche dévastatrice emporte les vies de 11 habitants et de 19 officiers.

1971: Mise en service de radars d'approche à Sion et Turtmann.

1973: Installation du groupe d'exploitation de Sion dans le nouveau bâtiment administratif. Raron devient place d'engagement pour hélicoptères. Abandon de la place de tir de Savièse.



Autobahn-Landungen

Hunter sur l'autoroute

Esercizio di volo sull'autostrada



Mirage III S: Flugbetrieb / Service de vol / Servizio di volo

Fin avril 1974: Achèvement à Sion d'une nouvelle halle de montage.

28 septembre : Organisation d'une journée „portes ouvertes“ à l'occasion du 60ème anniversaire des trp av.

1975: Conversion de Gluringen à la DCA 35 mm. Les effectifs du personnel de l'exploitation sont les suivants : Sion 137 plus 27 apprentis, Raron 20 y compris Gebidem, Turtmann 13, Ulrichen 5, Gluringen 3.

1er septembre 1976: Attribution à Sion du centre de maintenance des avions DH-100 et -115. Deux jours plus tard, ouverture du nouvel aéroport civil de Sion.

Fin février 1977: Départ de Philippe Henchoz, chef du groupe d'exploitation de Sion. La succession est assurée par Georges Burlet. René Achard est nommé remplaçant du chef d'exploitation à partir du 1er janvier 1978.

30 mai 1978: Inauguration de la nouvelle cellule de freinage. En octobre, Sion et Raron deviennent bases d'engagement supplémentaires pour le service de sauvetage par hélicoptère militaire. En novembre, atterrissage à Sion du premier Tiger F-5. A Ulrichen et Gluringen, construction par la Confédération de halles polyvalentes qui seront également mises à la disposition des communes.

Fin octobre 79: Départ à la retraite de Georges Burlet. René Achard devient chef d'exploitation



**Gemischer Flugbetrieb zivil-militär auf dem Flugplatz Sion
Service de vol mixte à Sion
Servizio di volo misto a Sion**

Valais, à Turtmann. A Sion, le pape Jean-Paul II célèbre une messe sur l'aérodrome.

1986: Achèvement à Ulrichen de 4 nouveaux abris pour avions U-83 et de 3 abris d'alarme U-80.

Janvier 87: Attribution à l'exploitation de Sion du centre de maintenance du jet-école Hawk. En avril, attribution également à Sion de la responsabilité technique des systèmes de radionavigation du Hawk, du PC-7 et de

et Antoine Genoud est nommé remplaçant. La compagnie Air Zermatt reçoit l'autorisation d'utiliser Raron comme base provisoire d'hélicoptère. A Münster, le groupe de vol à voile se dote d'un clubhouse.

1er janvier 1981: Prise en charge par l'exploitation de Sion de la responsabilité de la sécurité de vol pour l'ensemble du trafic aérien régional.

5/6 juin 1982: Première édition du „Air Show Sion“ avec quelque 70'000 spectateurs.

Mars 1984: Premier CR avec les Tiger F-5 en

l'hélicoptère Super-Puma.

Fin janvier 1990: Atterrissage à Sion du premier Hawk assemblé en Suisse. En avril, inauguration du nouveau bâtiment „Les Pins“ abritant les ateliers d'entretien des systèmes d'armement, hydraulique, train d'atterrissage et carburant. En août, première mise en service du bâtiment central et de 6 boxes avion.

4 avril 1991: Mise en service du système ILS



**Das neue Pilotenausbildungszentrum
Nouveau centre de formation pour
pilotes
Nuovo centro di formazione piloti**

par la Commune de Sion, racheté ensuite par le DMF.

- 5 -

Avril 1992: Inauguration à Sion du deuxième étage du bâtiment administratif.

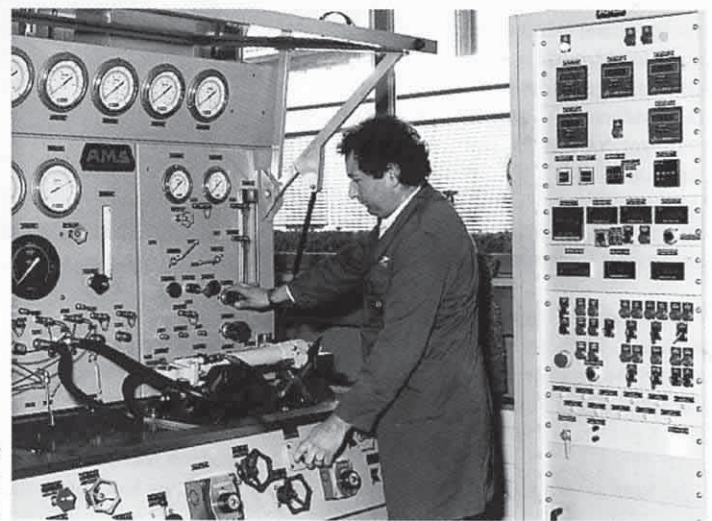
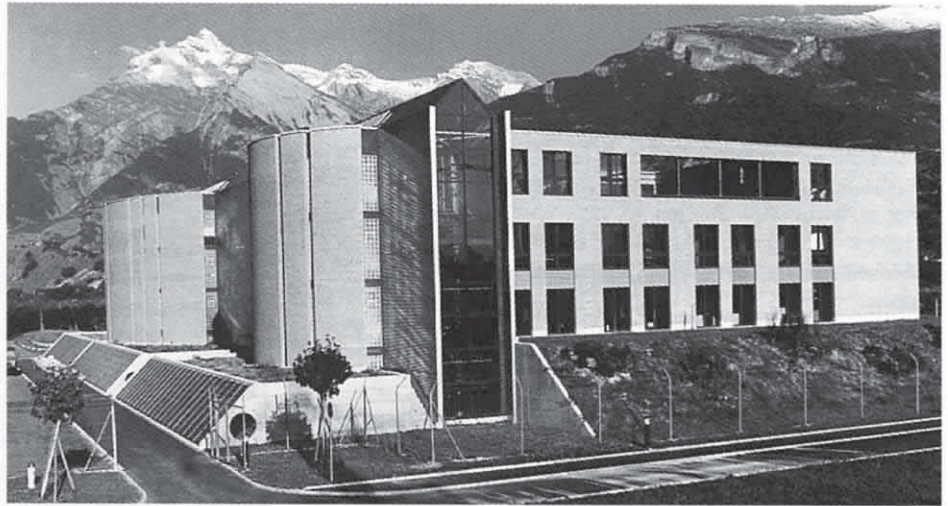
12 mai : Mise en service de la seconde moitié des boxes avion.

7 août: 11 ans après le début des négociations, signature du nouveau contrat pour la place de tir DCA de Glurigen.

4/5 juin 1993: L'exploitation de Sion célèbre ses 50 ans d'existence.

Octobre 1994: Mise en service du nouveau centre d'instruction pour pilotes. Dans le cadre de la réorganisation des troupes ADCA, fermeture des aérodromes de Raron et de Münster à la fin de l'année.

2 juin 1995: Grande première au sein de l'armée suisse : quatre jeunes femmes reçoivent le brevet de pilotes d'hélicoptère militaire et sont promues au grade de lieutenant.



**Hydraulik-Werkstatt
Atelier hydraulique
Officina idraulica**



Sion et ses HAWK



Betrieb Stans

Generalmobilmachung vom 2.9.1939: das «Mannschaftsdepot der Fliegertruppen» mobilisiert in Stans, wird aber am 23.12.39 wieder entlassen. Im gleichen Jahr wird in der Risismühle mit dem Bau der beiden Lagerstollen begonnen.

Im Mai 1940 entsteht das Detachement 55 des Armeeflugparkes. Es wird zum grössten Teil von Personal von Lagerverwaltung und Magazin aus der Zentralverwaltung und dem Betrieb Dübendorf gebildet.

Im Februar 1941 erfolgt der Bezug des Luftschutzstollens Bürgenberg und Ende Jahr derjenige der Motorfahrzeughalle sowie des Büro- und Lagergebäudes in der Risismühle.

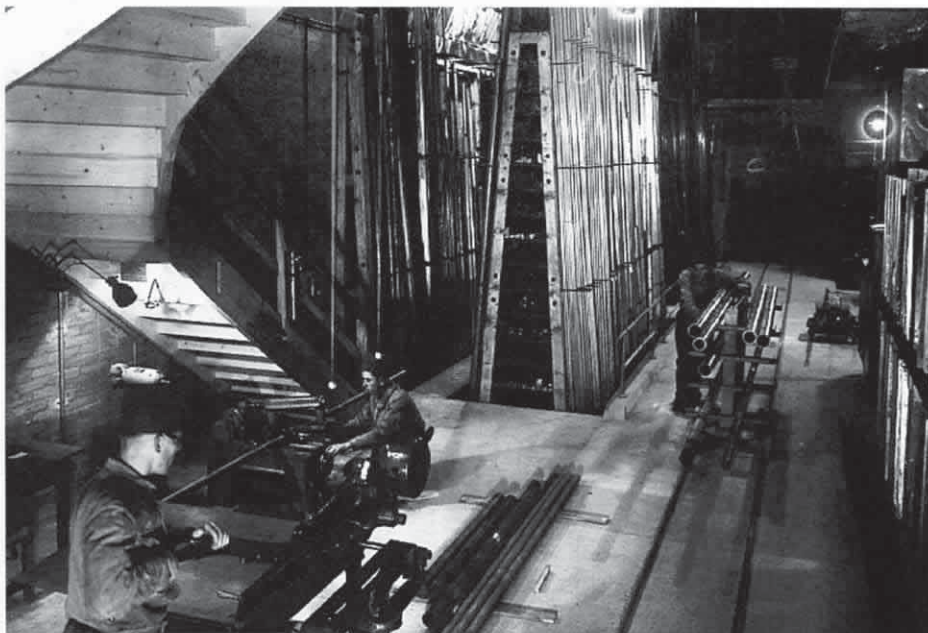
Dazwischen tritt - am 28.3.41 - der erste Kommandant des Det 55, Hptm Otto Oeggerli, sein Amt an.

Stollen B ist Ende November 1942 fertig erstellt, ebenso der Lagerschuppen im Wil.

Ende März 1943 kann das neuerstellte Oel- und Farbenmagazin bezogen werden. Der Personalbestand beträgt bereits 95 Mann und die Anzahl der verwalteten Formulare bereits 350.

Das Kriegsende 1945 bringt einige Umstellungen:

- die Verwaltung der Flieger-Munition geht von



Alle drei Fotos auf dieser Seite: Materialumschlag zur Zeit des Armeeflugparkes

der Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr an den Nach- und Rückschub Stans über

- der Personalbestand fällt bis Ende Jahr auf 78, die Betriebswache wird gar von bisher 11 auf 2 Mann reduziert,

- neues Korpsmaterial kommt herein, für die Uebermittlungs-Kompanien werden P5-F-Geräte, Morsegeber, sowie Empfänger E-44 und E-45 zugeteilt.

1947 fällt der Personalbestand weiter auf noch 47.

1948 tritt Hans Fankhauser in Stans ein und übernimmt die Stellvertretung von Otto Oeggerli. Im gleichen Jahr werden die bisherigen Steinschlagverbauungen aus Baumstämmen über den Stolleneingängen am Bürgenberg durch Eisenbahnschienen ersetzt, weil Felsblöcke «von einigen 100 kg auf das Areal kollernten».

Im Wil entsteht 1952 das Zeughaus und die Materialverwaltung.

1955 hält die Palettierung von Gütern Einzug; es fehlen allerdings noch Palette und Hebezeuge. Total werden 216 Eisenbahnwagen ent- oder beladen, sowie 1252 Fahrten mit 5-t-Lastwagen durchgeführt. Das Stollenpersonal erhält pro Halbtage 10 Minuten Pause zugestanden.

Die Lagerhalle für leicht brennbare Flüssigkeiten kann 1956 bezogen werden.



3 x entrpôts de matériel à l'époque



3 ziprese di depositi per materiale sotterranei



Risis-Mühle, Verwaltungsgebäude des Det 55

Anhängern für den Gütertransport Luzern - Stans und umgekehrt eingesetzt werden. Postverkehr Eingang: 4113 Kolis, Ausgang: 4296 Kolis.

1961: Bezug der neuen Lagerhallen im Ennetmoos. Der in Stans gemietete Lagerraum für Textilien kann auf Ende Jahr geleert werden.

Die DMP-Betriebe bestellten 1963 durchschnittlich täglich 346 Positionen.

Am 14.3.64 verursachte ein Erdbeben «beim eingelagerten Material in den beiden Lagerhallen in Ennetmoos ein ziemliches Durcheinander, aber keine Schäden von Bedeutung.»

1965 löst Hans Fankhauser Otto Oeggerli als Leiter der Betriebsgruppe ab.

1970 werden die beiden Betriebs-Feuerwehren von Stans und Buochs zusammengelegt.

1971 werden die Magazine Kägiswil (mit selbständiger Spedition) mit einem Personalbestand von 5 Mann in Betrieb genommen. Der Personalbestand in Stans: 47.

Ende 1973 wird das technische Korpsmaterial von den Zeughäusern in die Verwaltung der



**Die ehemaligen Büros
Anciens bureaux
Vecchi uffici**



**Moderne Material-verwaltung / Gestion du matériel moderne
Gestione moderne del materiale**

1959. kann von der Direktion der Eidg. Bauten ein neues Magazingebäude im Wil übernommen werden. Die Gruppe N & R lagert auf einer Fläche von 9090 m2 total 79'000 Artikel.

1960. Der Güterumfang der Spedition bereitet Sorgen: Bahnverkehr Eingang: 2200 t, Ausgang: 1900 t. „Mit je einem Lastwagen-Kurier vormittags und abends ist nicht mehr auszukommen, es müssen vielfach täglich 4 - 5 Camions mit



**EDV-Zentrum
Centre informatique
Centro informatico**

Gruppe Nach- und Rückschub überführt.

1974 Baubeginn in der Anlage Risismühle. Es wird eine neue Munitionsbuchhaltung eingeführt: laufende, statt quartalsweise Buchungen.

1975 beginnen die Locharbeiten zur Überführung der Stammdaten in die EDV der Umlaufkontrolle.

Ende Juli 1979 geht Hans Fankhauser in Pension und Hanspeter Krämer wird neuer Chef in Stans.



1981 erfolgt der Bau eines neuen Lagergebäudes in Kägiswil.

1982 wird in Stans ein Lagergebäude für Betriebsmittel erstellt.

1983 wird der Umbau des Verwaltungsgebäudes abgeschlossen und die vorher teilweise «im Wil» beheimatete Verwaltung kann zentralisiert werden.

Am 5.9.88 wird die erste Grossrechner-EDV-Anlage in Betrieb genommen

Der 9.11.1991 wird zur Feier des 50jährigen Bestehens festlich begangen und mit einem Besuchstag für die Angehörigen der Mitarbeiter verbunden.

Ende Februar 1994 kommt die Präsenzzeit-erfassung mittels Badge und Ende Jahr ist die Grunddaten-Erfassung im EDV-Projekt «Materialwirtschaft» (MAWI) aller Artikel abgeschlossen.

Ende Januar 1995 schliesst das Depot Stans des Armeemotorfahrzeugparkes im Oberdorf seine Tore und die Anlage kann (wieder) vom BAMF als Magazinraum verwendet werden.



Materialumschlag im Oeldepot / Entrepôts de bidons / Deposito di contenitori

**Blick auf den Betrieb Stand
L'exploitation Stans
Esercizio Stans**

