

## Tempora mutantur ...

**A**uf Ende dieses Jahres werden die Betriebe Luftwaffe, abgekürzt BLW, aufgelöst. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter werden entweder in den Einsatz Luftwaffe oder in die Logistikbasis der Armee integriert. Damit endet die fast 90-jährige Geschichte dieser zivilen, ausschliesslich auf die Luftwaffe ausgerichteten, professionellen Logistikorganisation.

**A** la fin de cette année, les Exploitations des Forces aériennes, abrégées EFA, seront dissoutes. Les collaboratrices et collaborateurs seront intégrés soit dans l'Engagement des Forces aériennes soit dans la Base logistique de l'armée. Ainsi prend fin une histoire longue de près de 90 ans pour cette organisation logistique civile et professionnelle exclusivement axée sur les Forces aériennes.

**E**ntro la fine di quest'anno gli esercizi delle Forze aeree (EFA) scompariranno. Le collaboratrici e i collaboratori saranno integrati principalmente nell'Impiego delle Forze aeree. Una parte passerà nella Base logistica dell'esercito. Dopo quasi 90 anni termina così l'era di questa organizzazione civile della logistica costituita di professionisti e mirata esclusivamente ai bisogni delle Forze aeree.



**D**ie offizielle Geschichte der BLW reicht bis auf den 19. Oktober 1936 zurück. Damals beschloss der Bundesrat die Schaffung der «Abteilung für Flugwesen und aktiven Luftschutz» mit der unterstellten «Direktion der Militärflugplätze», abgekürzt DMP. Mit der Schaffung der DMP wurde der steigenden Bedeutung der Bodendienste der Fliegertruppen für Bereitstellung und Unterhalt der Flugzeuge und des zugehörigen technischen Materials, Mitwirkung bei Neubeschaffungen sowie Betreuung und Ausbau der Anlagen Rechnung getragen.

Bei ihrer Entstehung oblagen der neuen Organisation die zivilen Bodendienste der noch kleinen Flotte einfacher Flugzeuge, die Bereitstellung ausserhalb der Truppendienste, der Unterhalt des Flugzeugparks, die Beschaffung des technischen Materials, die Verwaltung der wenigen Militärflugplätze mit Graspisten, Holzhangars und einigen Hallen sowie die zur Erledigung dieser Aufgaben nötigen administrativen Tätigkeiten.

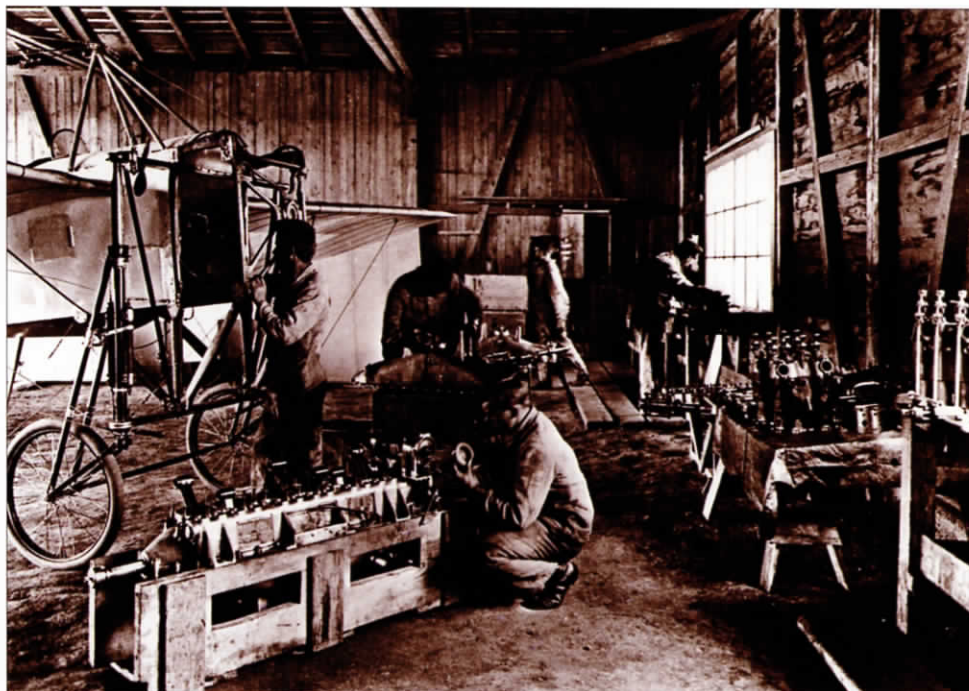
**L'**histoire officielle de ces exploitations remonte au 19 octobre 1936. A l'époque, le Conseil fédéral décidait de créer le « Service de l'aviation et de la défense contre avions » et de lui subordonner la « Direction des aérodromes militaires », abrégée DAM. En créant cette dernière, le Conseil fédéral a voulu prendre en compte l'importance accrue des services au sol des troupes d'aviation pour la préparation et l'entretien des avions ainsi que du matériel technique s'y rapportant, pour la participation aux nouvelles acquisitions de même que pour la maintenance et l'agrandissement des installations.

Lors de sa mise en place, la nouvelle organisation englobait les services au sol civils pour la flotte encore modeste d'avions de construction simple, la mise à disposition des appareils en-dehors des services à la troupe, l'entretien du parc des avions, l'acquisition du matériel technique, l'administration des quelques aérodromes militaires avec leurs pistes en herbe, leurs hangars en bois et leurs quelques hangars ainsi que les activités administratives nécessaires à l'exécution de ces tâches.

**L**a storia ufficiale degli EFA inizia il 19 ottobre 1936. In quella data il Consiglio federale stabilì che venisse creato il «Servizio dell'aviazione militare e della difesa contraerea attiva» e della «Direzione degli aerodromi militari», abbreviata DAM, subordinata allo stesso. Istituendo la DAM, il Consiglio federale dimostrò di rendersi conto della sempre crescente importanza dei servizi di terra delle truppe d'aviatione per quanto riguarda la preparazione e la manutenzione dei velivoli e del relativo materiale tecnico, ma anche in relazione alla collaborazione nell'ambito degli acquisti nonché alla gestione e all'ampliamento delle installazioni.

Alla sua nascita, la nuova organizzazione aveva l'incarico di assicurare i servizi di terra civili dell'allora ancora piccola flotta di semplici velivoli, nonché la preparazione al di fuori dei servizi della truppa, la manutenzione del parco velivoli, l'acquisto del materiale tecnico, l'amministrazione dei pochi aerodromi con piste su fondo erboso, hangar in legno e alcuni capannoni, nonché i relativi lavori amministrativi necessari per poter svolgere tali compiti.





### Eigentlich begann alles viel früher

Bodendienste für unsere Militärfieger gab es natürlich bereits seit der Aufstellung der ersten Militärfiegerformation im August 1914. Schon auf dem Beundenfeld in Bern benötigten die Piloten Bodenpersonal zur Bereitstellung und Instandhaltung der Flugzeuge und für die Herrichtung der Flugplätze.

Bis zum Ende des Ersten Weltkrieges wurden Dienst- und Hilfsdienstpflichtige anderer Truppen für die Flieger rekrutiert. Schon 1914 standen zusätzlich zu den Wehrpflichtigen sechs Zivilisten im Dienste der Fliegerabteilung. Diese 6 Männer waren die Vorgänger von Tausenden von Mitarbeitern, die später bei Direktion der Militärflugplätze (DMP), Abteilung der Militärflugplätze (AMF), Bundesamt für Militärflugplätze (BAMF) und Betriebe Luftwaffe (BLW) im Dienst standen. Ihre Zahl stieg bis Kriegsende auf 40 an. Die personalrechtlichen Bedingungen des Zivilpersonals liessen am Anfang noch zu wünschen übrig. Hauptmann Real, der Kommandant der

### De l'origine des troupes d'aviation

Les services au sol pour nos aviateurs militaires existaient évidemment déjà depuis la mise sur pied, en août 1914, de la première formation d'aviateurs militaires. Sur le Beundenfeld à Berne, les pilotes avaient déjà besoin de personnel au sol pour préparer et entretenir les avions ainsi que pour aménager les aérodromes.

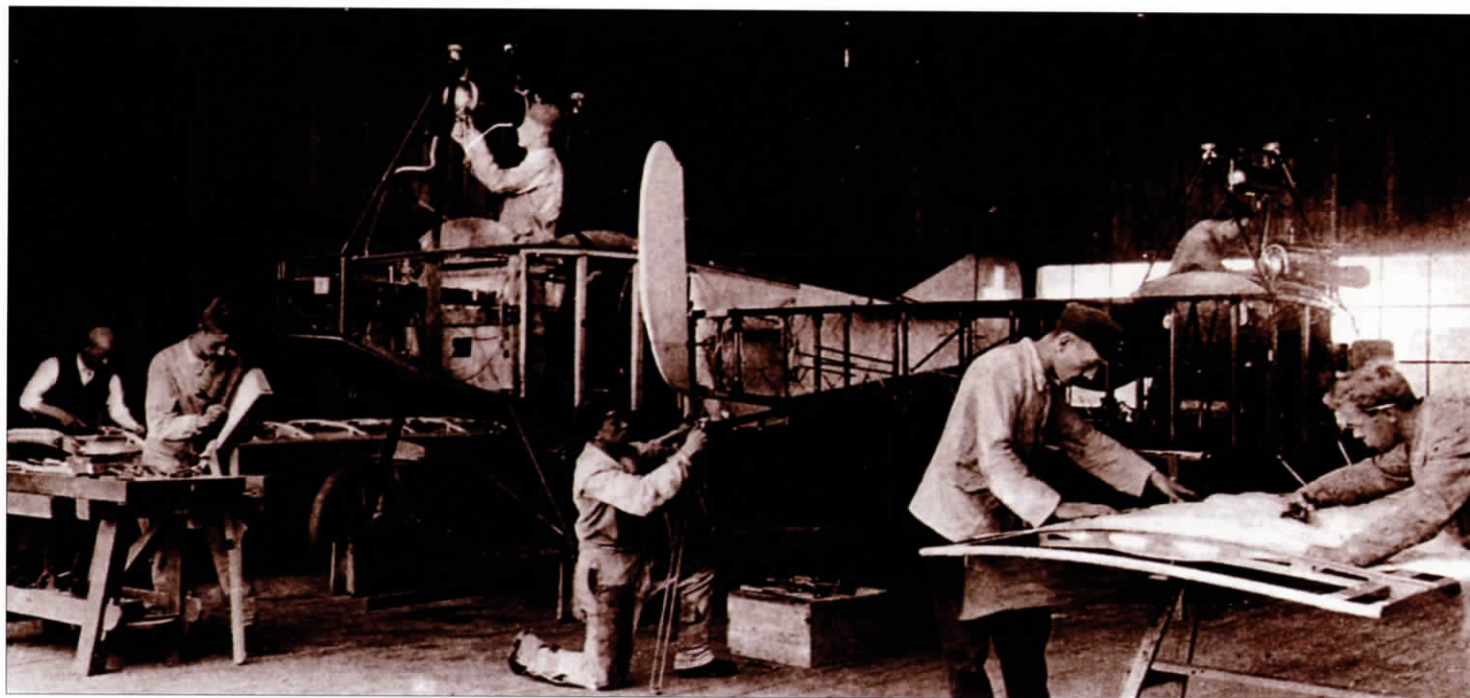
Jusqu'à la fin de la Première Guerre mondiale, des militaires astreints au service et au service complémentaire d'autres troupes étaient recrutés pour l'aviation. En 1914 déjà, six civils étaient au service du groupe d'aviation aux côtés des militaires astreints au service. Ces six hommes sont les prédécesseurs des milliers de collaborateurs qui, plus tard, ont travaillé auprès de la Direction des aérodromes militaires, du Service des aérodromes militaires et de l'Office fédéral des aérodromes militaires (OFAEM). A la fin de la guerre, ils étaient au nombre de 40. Au début, les conditions d'engagement du personnel civil laissaient encore à désirer. Le capitaine Real, commandant de la troupe

### In verità, tutto iniziò molto prima

Naturalmente i nostri piloti militari potevano avvalersi di servizi di terra sin dalla creazione della prima formazione di aerei militari avvenuta nell'agosto 1914. Infatti, già sul „Beundenfeld“ a Berna i piloti avevano bisogno di personale di terra per la preparazione e la manutenzione dei velivoli, nonché per la sistemazione degli aerodromi.

Fino alla fine della Prima guerra mondiale questi compiti a favore dell'aviazione venivano affidati a militari e militari ausiliari reclutati nei ranghi di altre truppe. Già nel 1914 questi militari erano affiancati da sei civili che lavoravano per il Servizio dell'aeronautica. Questi 6 uomini sono i predecessori delle migliaia di collaboratori che sono poi stati assunti nei ranghi della DAM, del SAM, dell'UFAEM, dell'UFEFA e delle EFA. Entro la fine della guerra, il loro numero era già salito a 40. Agli inizi, dal profilo del diritto del personale, le condizioni del personale civile lasciavano ancora alquanto a desiderare. In quel periodo, infatti, il comandante della truppa d'aviazione creata dal nulla in occasi-





bei der Kriegsmobilmachung 1914 aus dem Boden gestampften Fliegertruppe, hatte vorerst andere dringende Probleme zu lösen, als sich etwa um Besoldungen, Arbeitszeiten, Beförderungen usw. zu kümmern. In seinen «Erinnerungen an die Anfänge der schweizerischen Militäraviatik» schreibt er:

*«... Wenn ich an meine braven Mechaniker zurückdenke, so komme ich mir heute als ein höchst rücksichtsloser Partner vor, der sich den Teufel um den Achtstundentag kümmerte. Morgens um 4 Uhr, wenn das Schulen und Fliegen begann, mussten die Arbeiter da sein und abends, nach Sonnenuntergang, hatten sie noch mit den Fliegerschülern die Flugzeuge für den anderen Tag bereitzustellen oder diese und jene Reparatur zu vollenden ...».*

Die Zunahme des zivilen Personals bis zum Abschluss des Aktivdienstes war die Folge der vergrößerten Flugzeugflotte und der gestiegenen Anforderungen an den Reparaturdienst. Präventiver Unterhalt und periodische Kontrollen waren anfäng-

d'aviation créée de toutes pièces lors de la mobilisation générale de 1914, avait dans un premier temps d'autres problèmes urgents à résoudre que de se préoccuper de questions liées à la solde, aux horaires de travail, aux promotions, etc. Dans ses « souvenirs des débuts de l'aviation militaire suisse », il écrit :

*«...Lorsque je repense à mes braves mécaniciens, j'ai l'impression aujourd'hui d'avoir été le partenaire le moins prévenant qui fut, sans égards aucuns pour la journée de huit heures. Le matin à 4 heures, lorsque commençaient l'écolage et les vols, ils devaient être fidèles au poste, tout comme le soir après le coucher du soleil, afin de préparer les avions pour le lendemain en compagnie des élèves aviateurs ou de terminer l'une ou l'autre des réparations....».*

Si le personnel civil a augmenté jusqu'au terme du service actif, c'était en raison de l'accroissement de la flotte d'avions et des exigences imposées au service de réparation.

Au début, le groupe d'aviation ne connaissait tout simplement pas les notions

one della mobilitazione di guerra del 1914, capitano Real, aveva problemi più urgenti da risolvere e non poteva occuparsi di retribuzioni, orari di lavoro, promozioni, ecc. Nei suoi «Ricordi riferiti agli inizi dell'aviazione militare svizzera» scrive:

*«... Se ripenso ai miei bravi meccanici, oggi mi sento un partner oltremodo irrispettoso a cui non importava far rispettare la giornata di otto ore. Alle 4 di mattina, quando iniziavano gli addestramenti e l'attività di volo, gli operai dovevano essere lì, e la sera, dopo il tramonto, avevano ancora l'incombenza di preparare i velivoli per il giorno dopo assieme agli allievi piloti oppure dovevano ultimare l'una o l'altra riparazione ...».*

L'ingrandimento della flotta e le esigenze sempre maggiori con cui si vedeva confrontato il servizio riparazioni implicò un costante aumento del personale civile fino alla fine del servizio attivo. Inizialmente il Servizio dell'aviazione non effettuava né lavori di manutenzione a scopo preventivo né controlli periodici. Tuttavia, il fatto che durante il





lich bei der Fliegerabteilung nicht bekannt gewesen. Motorstörungen im Flug mit anschliessender Notlandung und andere Schäden liessen aber im Laufe des Betriebes erkennen, dass das Überprüfen des Flugmaterials in bestimmten Zeitabständen notwendig war.

### Die Eidg. Flugplatz-Direktion

Nach Ende des Aktivdienstes wurde das Gros der Fliegerabteilung mit Besatzungen, Bodenpersonal, Wachkompanien etc. demobilisiert. Raschmöglichst musste eine den Verhältnissen der Fliegertruppe angepasste, permanente Bodenorganisation geschaffen werden für die Sicherstellung des Flugbetriebes für die Instruktoressowie für das Training der verbliebenen Milizpiloten und Beobachter. Bereits am 18.2.1919 beschloss der Bundesrat eine angepasste Organisation des Militärflugwesens. Unter Leitung der Generalstabsabteilung wurde die «Schweizerische Flugplatzdirektion» geschaffen, die nur ein Jahr später in «Eidgenössische Flugplatz-

d'entretien préventif et de contrôles périodiques. Suite aux problèmes de moteur en vol nécessitant un atterrissage d'urgence entraînant d'autres dégâts, on se rendit cependant compte de la nécessité de procéder à une vérification du matériel de vol à intervalles réguliers.

### La Direction fédérale des places d'aviation

Après la fin du service actif, le gros du groupe d'aviation, englobant les équipages, le personnel au sol, les compagnies de garde, etc., a été démobilisé. Il a alors fallu, le plus rapidement possible, mettre sur pied une organisation au sol permanente qui soit adaptée aux besoins des troupes d'aviation, afin que les instructeurs puissent continuer à voler et les pilotes de milice restants ainsi que les observateurs à s'entraîner. En date du 18 février 1919 déjà, le Conseil fédéral décidait d'adapter l'aviation militaire en conséquence. C'est ainsi qu'il créa la «Direction fédérale des places d'aviation», placée sous le contrôle du groupe d'état-major général,

volo si verificassero guasti ai motori che costringevano i piloti ad effettuare atterraggi d'emergenza nonché altri tipi di danni, indussero i responsabili a rendersi conto della necessità di controllare il materiale di volo a scadenze regolari.

### La Direzione federale degli aerodromi

Alla fine del servizio attivo, il grosso del Servizio dell'aviazione con i relativi equipaggi, personale di terra, compagnie di guardia, ecc fu smobilitato. Si manifestò quindi l'esigenza di creare al più presto un'organizzazione di terra permanente adeguata alle dimensioni della truppa d'aviazione per garantire la sicurezza del servizio aereo per gli istruttori, nonché l'addestramento dei piloti di milizia e degli osservatori rimasti. Il Consiglio federale decretò la creazione di un'adeguata organizzazione dell'aviazione militare già il 18.2.1919. Sotto il comando della Divisione dello Stato maggiore generale nacque così la «Direzione federale degli aerodromi», che solo un anno più tardi fu ri-





direktion», abgekürzt FPD, umbenannt wurde. Reorganisationen und Namensänderungen waren offenbar damals schon an der Tagesordnung ...

Dem ersten Flugplätzdirektor, Hptm Arnold Isler, unterstanden nebst fünf Instruktionsoffizieren für die fliegerische Ausbildung 9 Beamte, 47 Angestellte sowie 29 Arbeiter. Der zivile Teil umfasste den Werkstatt- und Hangarbetrieb sowie den Administrativbereich mit Materialverwaltung, militärischer Kontrollführung und Buchhaltung. Die Werkstätten waren der Konstruktion der damaligen, mit Stoff bespannten Holzflugzeuge ohne Hydraulik und elektrische Geräte angepasst. Sie reichten von der Motorenwerkstatt über die Reparaturmontage, Spenglerei, Schreinerei, Propellerschreinerei, Sattlerei bis zur Elektrikerwerkstatt.

Wie sehr die Mitarbeiter in den Zwanziger-Jahren mit Reparaturen und Flugzeugbergungen beansprucht waren, zeigt ein Blick auf die Statistik von 1925: 39'923 Flüge mit 10'638 Flugstunden führ-

laquelle devint la « Direction fédérale des aérodromes », abrégée DFA, à peine une année plus tard. A l'époque, les réorganisations et les changements de nom étaient de toute évidence à l'ordre du jour...

Le premier directeur de l'aérodrome, le capitaine Arnold Isler, avait sous ses ordres, outre les cinq officiers instructeurs chargés de l'instruction sur les avions, 9 fonctionnaires, 47 employés ainsi que 29 ouvriers. La partie civile comprenait l'exploitation de l'atelier et des hangars ainsi que le domaine administratif, soit la gestion du matériel, la tenue des contrôles militaires et la comptabilité. Les ateliers étaient adaptés à la construction d'avions en bois recouverts de tissu tendu, dépourvus de tout équipement hydraulique et électrique. Ils faisaient office d'atelier pour moteurs, d'atelier de réparation, de ferblanterie, de menuiserie, de menuiserie pour hélices, de sellerie ou encore d'atelier pour électricien.

En 1925, 39'923 vols furent effectués pour un total de 10'638 heures de vol, 59 atterrissages d'urgence sans casse mécanique, 10

battezzata «Direzione federale degli aerodromi», abbreviata DFA. A quanto sembra, a quei tempi le riorganizzazioni e i cambiamenti di denominazione erano all'ordine del giorno ...

Oltre a cinque ufficiali istruttori addetti all'istruzione aeronautica, il direttore degli aerodromi, capitano Arnold Isler, aveva alle sue dipendenze 9 funzionari, 47 impiegati e 29 operai. Il settore civile comprendeva l'esercizio delle officine e degli hangar, nonché l'ambito amministrativo con la gestione del materiale, la tenuta dei controlli militari e la contabilità. Le officine erano adeguate alla struttura degli aerei con anima in legno rivestita di tela, privi di dispositivi idraulici e apparecchiature elettriche. Esse contavano un'officina motori, un'officina riparazioni, una salderia, una falegnameria, una falegnameria specializzata nella costruzione nella riparazione di eliche, una selleria e un'officina elettrica.

Gettando uno sguardo alla statistica del 1925 si può vedere che negli anni ,20 i collaboratori dedicavano molto tempo alla ripara-





ten zu 59 Notlandungen ohne und 10 Notlandungen mit Bruch sowie 107 Fehl-landungen, Capotagen und Kollisionen mit grösseren und kleineren Flugzeugschäden.

### Die DMP entsteht

Die Organisation der Eidgenössischen Flugplatzdirektion wurde bis zur Schaffung der DMP ständig den steigenden Anforderungen angepasst. Konzentrierte sich der Flugbetrieb während des Ersten Weltkriegs vorwiegend auf Dübendorf, wurde in den 20er-Jahren auch in Thun - wo seit 1915 die staatliche K+W Thun mit dem Bau von Flugzeugen begonnen hatte - und in Lausanne ein ständiger Flugbetrieb aufgenommen. Bis zum Beginn des Zweiten Weltkriegs wurde zudem sporadisch auf rund 30 weiteren Flugplätzen mit Militärflugzeugen geflogen.

Die DMP hatte eine grosse Autonomie als zivile Verwaltungsinstanz und Bodenorganisation der Fliegertruppe. Die Grundstruktur der Organisation behauptete sich über den 2. Weltkrieg hinaus und wurde

atterrissages d'urgence avec casse ainsi que 107 atterrissages manqués, capotages et collisions entraînant des dommages importants et moins importants. Un coup d'œil à cette statistique suffit pour s'imaginer à quel point les collaborateurs d'alors étaient occupés à des travaux de réparation et de sauvetage d'avions.

### La DAM voit le jour

Jusqu'à la création de la DAM, l'organisation de la Direction fédérale des aérodromes a en permanence été adaptée aux exigences toujours plus élevées. Alors que durant la Première Guerre mondiale le trafic aérien militaire se concentrait avant tout sur Dübendorf, les années 20 virent l'ouverture permanente audit trafic des aérodromes de Lausanne et de Thone, où l'entreprise étatique K+W Thone avait commencé à construire des avions depuis 1915 déjà. Jusqu'au début de la Seconde Guerre mondiale, des vols militaires eurent par ailleurs sporadiquement lieu sur quelque 30 autres aérodromes en Suisse.

En sa qualité d'instance administrative ci-

zione e al recupero di velivoli: su 39'923 voli per un totale di 10'638 ore di volo si registrarono infatti 59 atterraggi d'emergenza senza e 10 atterraggi d'emergenza con rottura, nonché 107 tra atterraggi falliti, rovesciamenti e collisioni con danni più o meno ingenti.

### Nasce la DAM

L'organizzazione della Direzione degli aerodromi militari venne costantemente adeguata in funzione delle nuove esigenze, sempre più elevate, finché si giunse alla creazione della DAM. Se durante la Prima guerra mondiale l'aviazione era concentrata essenzialmente a Dübendorf, negli anni '20 iniziò un'attività aviatoria regolare anche a Thun, dove dal 1915 l'azienda statale K+W Thun aveva iniziato la sua attività come costruttrice di velivoli, e a Losanna. Inoltre, fino all'inizio della Seconda guerra mondiale si svolgevano sporadicamente voli con velivoli militari su un'altra trentina di aerodromi.

In quanto istanza amministrativa e orga-





auch durch die Nachfolgeorganisationen Abteilung der Militärflugplätze und später Bundesamt für Militärflugplätze in den Grundzügen nie stark verändert. Nur die Aufgaben und der Personalbestand stiegen über viele Jahre stetig an.

### Das grosse Aufrüsten

Der 2. Weltkrieg brachte nebst dem gewaltigen Technologieschub mit immer neuen Flugzeugen die auch zahlenmässig enorme Ausweitung des Flugzeugparks, verbunden mit der Schaffung der Betriebe, welche sich mehrheitlich bis heute gehalten haben. Ständig wurden in den Kriegsjahren neue Stützpunkte mit fest angestelltem Personal in Betrieb genommen, so unter anderem in Payerne, Buochs, Emmen, Interlaken, Sitten, Meiringen, Lodrino, Locarno, Belp, Frutigen, Reichenbach, Mollis, Münster, Raron, Turtmann Ulrichen und Ambri.

Noch vor Auslösung des Krieges wurde die zivile DMP in den so genannten Armeeflugpark überführt. Die einstigen zivilen Chefs aller Stufen übten ihre gewohnten

vile et d'organisation civile au sol pour les troupes d'aviation, la DAM avait une grande autonomie. La structure de base de l'organisation s'est affirmée au-delà de la Seconde Guerre mondiale, ne connaissant aucun changement majeur lors des réorganisations ultérieures (la DAM s'est d'abord transformée en Service des aérodromes militaires avant de devenir l'Office fédéral des aérodromes militaires). Seules les tâches et les effectifs se sont accrus durant de nombreuses années.

### Le temps du réarmement

Outre l'écrasante évolution technologique ayant entraîné l'apparition d'avions toujours plus performants, la Seconde Guerre mondiale a provoqué une hausse exponentielle du parc des avions, inévitablement liée à la construction des exploitations aériennes, dont la plupart subsistent aujourd'hui encore. Durant les années de guerre, les points d'appui dotés de personnel fixe poussaient comme des champignons un peu partout en Suisse, comme par exemple à Payerne, Buochs, Emmen,

nizzazione di terra civile della truppa d'aviation, la DAM godeva di una grande autonomia. La struttura di base dell'organizzazione si affermò ben oltre la 2a Guerra mondiale e non subì modifiche sostanziali nemmeno in seno alle organizzazioni successive, ovvero la Servizio degli aerodromi militari e, più tardi, l'Ufficio federale degli aerodromi militari. Solo i compiti e gli effettivi di personale crebbero regolarmente per lunghi anni.

### La grande corsa all'armamento

Accanto alla notevole spinta tecnologica con velivoli sempre nuovi, la 2a Guerra mondiale portò con sé anche un'enorme estensione dei parchi velivoli accompagnata dalla creazione degli esercizi di cui la maggioranza è rimasta intatta fino ad oggi. Durante gli anni della guerra furono continuamente messi in funzione nuovi punti d'appoggio dotati di personale fisso, tra cui anche Payerne, Buochs, Emmen, Interlaken, Sion, Meiringen, Lodrino, Locarno, Belp, Frutigen, Reichenbach, Mollis, Münster, Raron, Turtemagne, Ulrichen e Ambri.





Funktionen als militärische Chefs weiter aus. Das nicht im Aktivdienst stehende DMP-Personal verrichtete seine Arbeit in Uniform.

### Rückkehr zum Friedensbetrieb

1945, Deutschland hatte kapituliert, der Krieg war vorbei. Das schweizerische Militärdepartement hatte noch vor Kriegsende eine Sperre für Personaleinstellungen verfügt. Abrüstung war gefragt. Von Ende 1944 bis Ende 1947 erfolgte bei der DMP ein Personalabbau von 2'500 auf 1'606 Bedienstete, also radikaler als heute. Nur Hochfrequenzspezialisten konnten noch neu verpflichtet werden. Die Elektronik hielt auf breiter Front Einzug in der Militärfliegerei.

### Die Aera der Jet-Flugzeuge beginnt

Die rasante technische Entwicklung forderte die Spezialisten der DMP auf allen Ebenen. Im Flugzeugsektor wurden die

Interlaken, Sion, Meiringen, Lodrino, Locarno, Belp, Frutigen, Reichenbach, Mollis, Münster, Rarogne, Tourtemagne, Ulrichen et Ambri.

La DAM civile fut ainsi transférée dans le parc d'aviation de l'armée avant même le déclenchement de la guerre. Les anciens chefs civils de tous les échelons continuaient à exercer la fonction qui leur était normalement dévolue à l'armée également. Quant au personnel de la DAM ne se trouvant pas en service actif, il effectuait son travail en uniforme.

### Retour à l'exploitation en temps de paix

Année 1945, l'Allemagne a capitulé, la guerre est finie. Avant même la fin de la guerre, le Département militaire suisse avait décidé de bloquer tout engagement de personnel. L'heure était au désarmement. Entre la fin de l'année 1944 et fin 1947, 2'500 postes furent supprimés auprès de la DAM, qui se retrouva alors dotée de 1'606 employés « seulement ». La baisse fut donc encore plus radicale qu'aujourd'hui. Seuls des spécialistes des hautes fréquences purent encore être

Ancora prima che scoppiasse il conflitto, la DAM civile fu trasferita nel cosiddetto Parco aeronautico dell'esercito. I capi civili continuarono ad esercitare la loro funzione indossando la divisa militare. Anche il personale della DAM che non era in servizio attivo lavorava in uniforme.

### Ritorno all'esercizio di pace

Eravamo nel 1945, la Germania aveva dichiarato la sua capitolazione, la guerra era terminata. Ancora prima della fine della guerra, il Dipartimento militare svizzero aveva ordinato un blocco delle assunzioni. Era giunta l'ora del disarmo. Dalla fine del 1944 fino alla fine del 1947 il personale della DAM fu ridotto da 2'500 a 1'606 unità. Si trattò quindi di una riduzione ancora più drastica di quella attuale. In quel periodo si potevano assumere solo specialisti delle alte frequenze. Infatti, in quel periodo, l'elettronica fece il suo ingresso nell'aviazione militare su larghi fronti.

















ersten Jets beschafft, vorläufig noch mit mehr oder weniger mechanischen Instrumenten ausgestattet. Doch schon bald wurden auch hier alte Röhrensysteme durch ständig modernere elektronische Bauteile abgelöst. Auf den Kriegsstützpunkten entstanden weitläufige Flugzeugkavernen und geschützte Kommandoposten. Überall in Schlüsselpositionen anzutreffen waren die zivilen Helfer der DMP und ihrer Nachfolgeorganisationen AMF (Abteilung der Militärflugplätze) und BAMF (Bundesamt für Militärflugplätze). Auf die Vampires und Venoms folgten die Hunter, später die Mirage- und die Tiger-Kampffjets. Für jedes einzelne dieser Waffensysteme bildete die zivile Bodenorganisation im In- und Ausland Spezialisten aus, welche das ganze Spektrum des Waffensystems beherrschten - vom komplexen Navigationssystem bis zum modernen Gefechtskopf der ihr Ziel selbstsuchenden Luft-Luft-Lenk Waffen. Parallel dazu verlief die Entwicklung des Lufttransports. Immer modernere und leistungsfähigere Helikopter wurden eingeführt. Das Zentrum des Lufttransports entstand im obwaldnerischen Alpnach.

engagés. L'électronique fit quant à elle une entrée remarquée dans le monde de l'aviation militaire.

### Les débuts de l'aviation à réaction

L'évolution technologique galopante mit à contribution les spécialistes de la DAM à tous les niveaux. Dans le secteur des avions, les premiers avions à réaction furent acquis, provisoirement équipés d'instruments plus ou moins mécaniques. Or, il ne fallut pas attendre longtemps pour que, ici aussi, les anciens systèmes à tubes soient remplacés par des éléments électroniques toujours plus modernes. D'imposantes cavernes pour avions et des postes de commandement protégés virent le jour auprès des points d'appui en cas de guerre. Dans toutes les positions-clés, on rencontrait les hommes de la DAM et de ses successeurs (Service des aérodromes militaires puis Office fédéral des aérodromes militaires). Les Hunter, et plus tard les Mirage et les Tiger, succédèrent aux Vampire et aux Venom. Pour chacun de ces systèmes d'armes, l'organisation civile au sol formait des spéci-

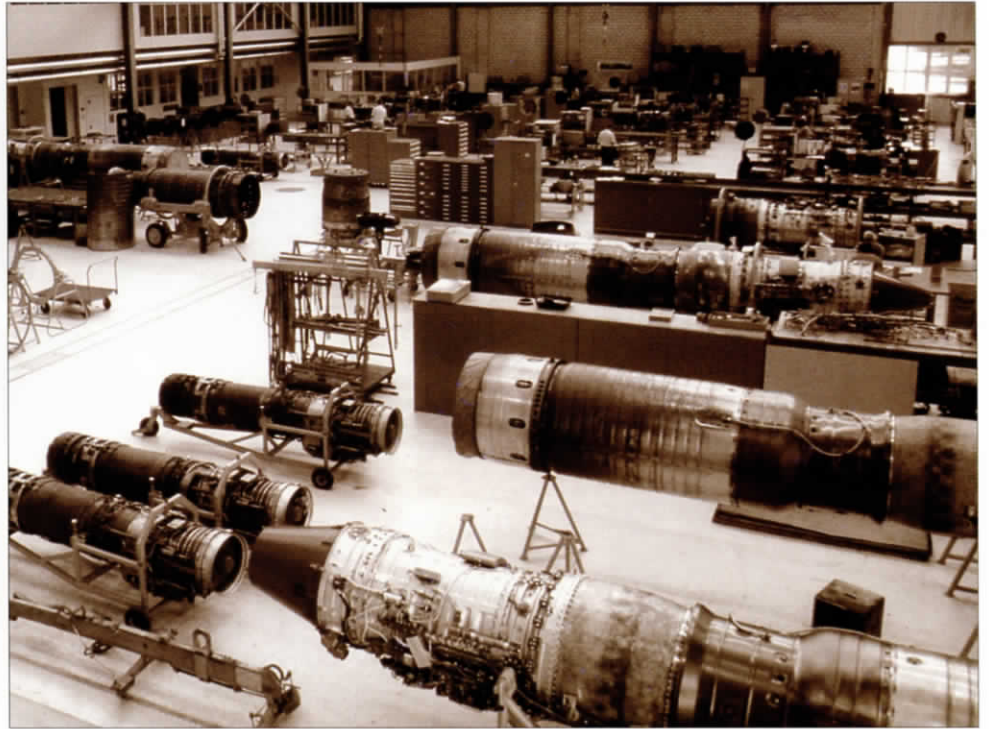
### Inizia l'era degli aviogetti

La rapida evoluzione tecnologica costituì una sfida per gli specialisti della DAM a tutti i livelli. Nel settore velivoli furono acquistati i primi aviogetti, nei quali prevalevano ancora in misura più o meno importante gli strumenti meccanici. Ma ben presto anche in questo ambito i vecchi sistemi a valvole furono sostituiti con elementi elettronici sempre più moderni. Nei punti d'appoggio di guerra furono costruite lunghe caverne destinate al ricovero degli aerei e posti di comando protetti. In tutte le posizioni chiave s'incontravano gli assistenti civili della DAM e delle organizzazioni successive SAM (Servizio degli aerodromi militari) e UFAEM (Ufficio federale degli aerodromi militari). I Vampire e i Venom lasciarono il posto agli Hunter i quali furono poi a loro volta sostituiti con gli aerei da combattimento del tipo Mirage e Tiger. Per ognuno di questi sistemi d'arma, l'organizzazione di terra civile formò degli specialisti in Svizzera e all'estero, specialisti che sapevano gestire l'intera gamma del sistema d'arma, dal complesso sistema di navigazione fino alla moderna testata da combattimento del-

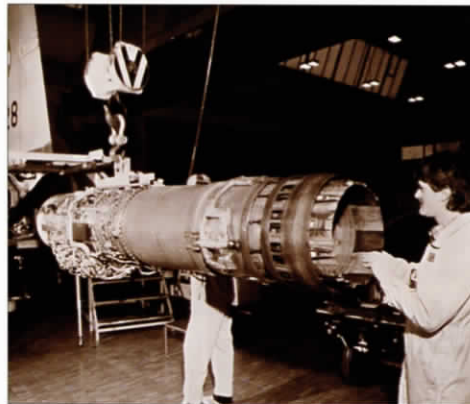
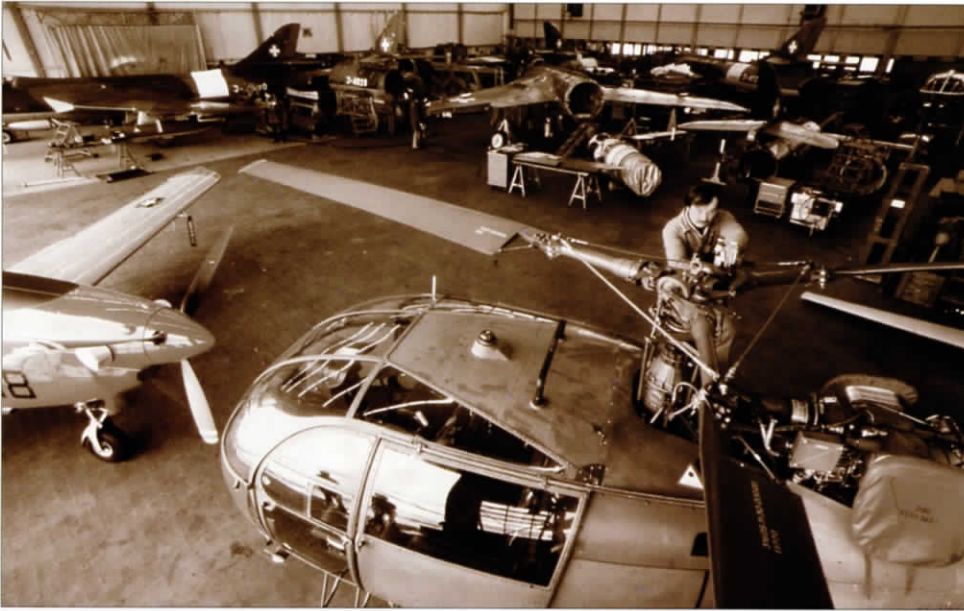








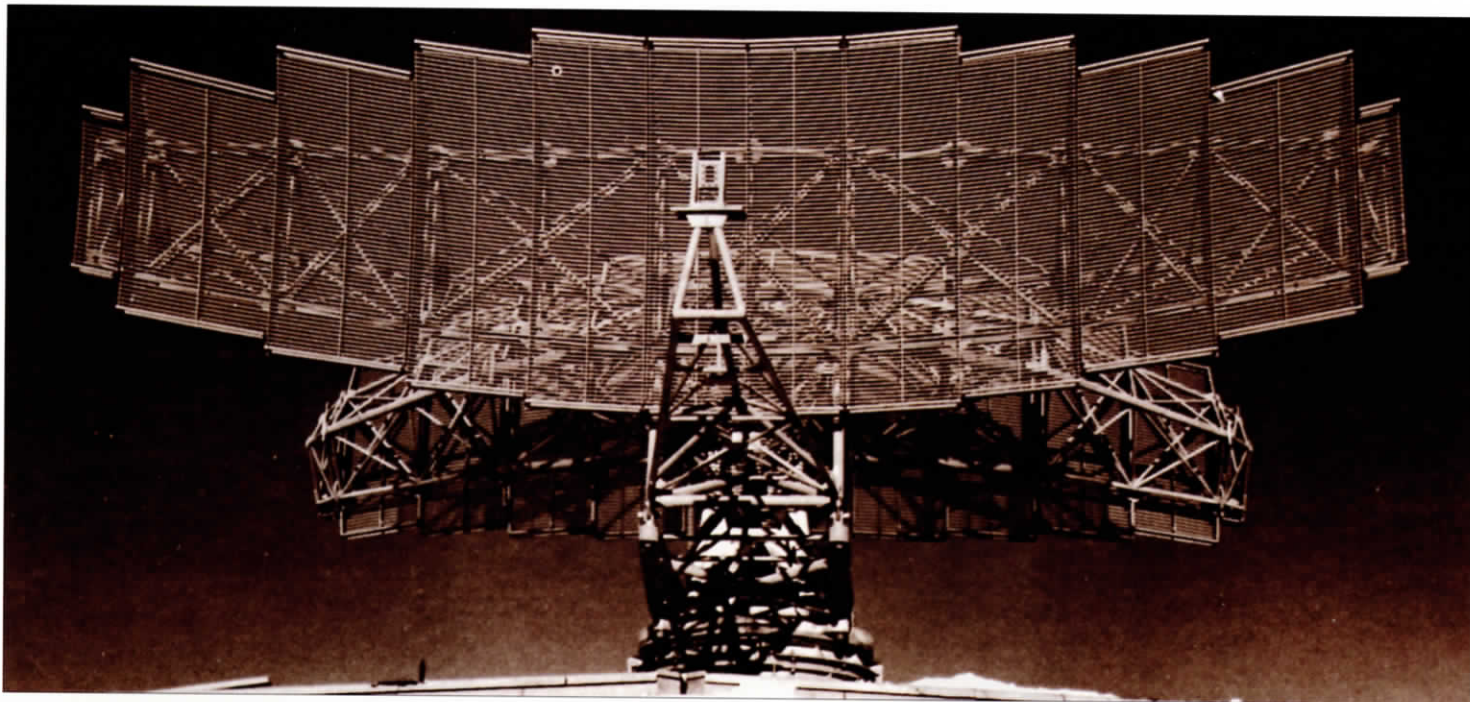












## Die Elektronik hält Einzug

Schon kurz nach dem Krieg hielten Richtstrahl-Übertragungssysteme sowie moderne Flugfunk- und Radaranlagen Einzug. Die auch heute noch betriebenen Höhenstandorte des Frühwarn- und Überwachungssystems Florida entstanden. Dank der breit abgestützten Ausbildung des Personals wurden all diese Systeme unterhalten und laufend der technologischen Entwicklung angepasst. Die „Elektronische Kriegführung“ wurde ein Alltagsbegriff. Auf speziellen, geheimen Standorten wurden ortsfeste Stellungen mit dem Fliegerabwehr-Lenkwaffensystem Bloodhound eingerichtet und über lange Jahre zuverlässig betrieben. Ebenso war die gesamte militärische Flugsicherung der zivilen Bodenorganisation übertragen. Die eigentliche Blütezeit der zivilen Bodenorganisation unserer Luftwaffe waren die 70er- und 80er-Jahre, als die AMF respektive das BAMF rund 2'700 Mitarbeitende und gegen 300 Lehrlinge zählten.

alistes en Suisse et à l'étranger, lesquels maîtrisaient toutes les subtilités de l'arme, du système complexe de navigation à la tête chercheuse moderne des engins guidés air-air. Quant au transport aérien, il s'est développé en parallèle. On introduisit des hélicoptères toujours plus modernes et performants. Le centre du transport aérien fut installé dans le canton d'Obwald, à Alpnach.

## L'électronique fait son apparition

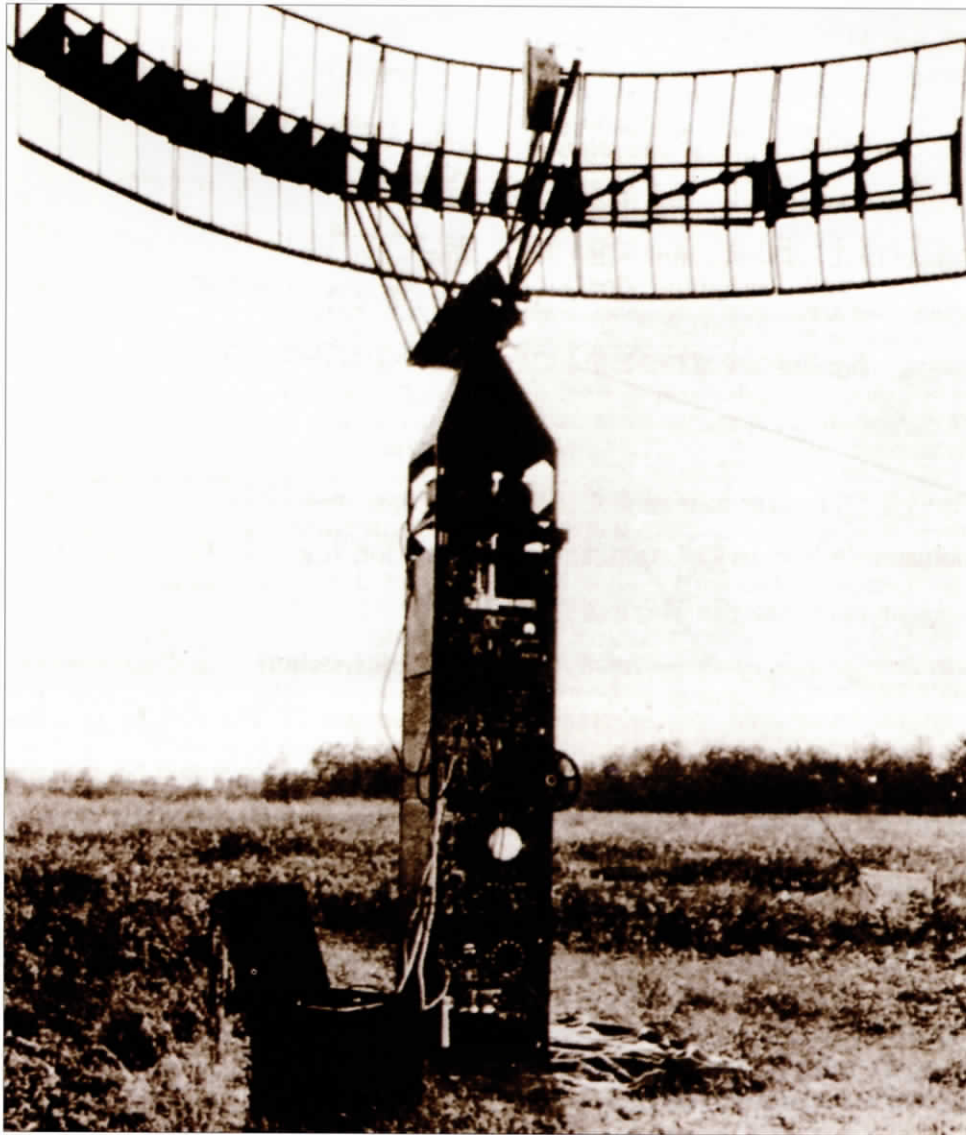
Les systèmes de transmission par ondes dirigées ainsi que les installations radio et radar de vol modernes firent leur apparition peu après la guerre déjà, au même titre que les emplacements d'altitude du système de surveillance et de préalerte Florida, qui sont encore exploités aujourd'hui. Grâce à la bonne formation du personnel, tous ces systèmes furent entretenus et constamment adaptés aux évolutions technologiques. La notion de « guerre électronique » s'imposa dans le langage courant. Des positions fixes furent aménagées dans des endroits secrets et équipées du système d'engin guidé de défense contre avions Bloodhound. Pendant de nom-

le armi teleguidate in grado di individuare da sole il loro obiettivo. Parallelamente si svilupparono anche i trasporti aerei. Furono introdotti elicotteri sempre più moderni e più potenti. Come sede per il centro dei trasporti aerei fu scelto il comune di Alpnach, nel Canton Obvaldo.

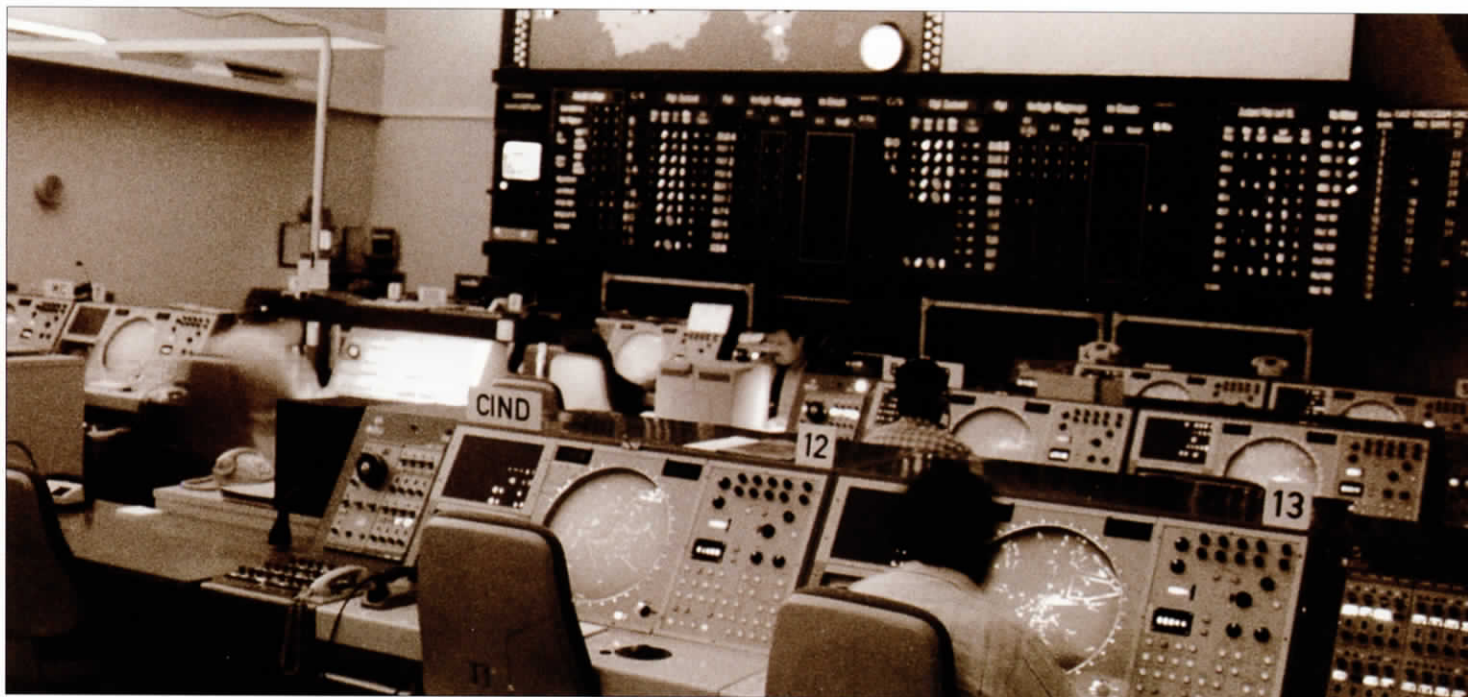
## L'avvento dell'elettronica

Già poco tempo dopo la fine della guerra furono introdotti i sistemi di trasmissione a fasci hertziani, nonché impianti di radiocomunicazione aeronautica e impianti radar moderni. Nello stesso periodo furono installate le stazioni alpine del sistema di preallarme e di sorveglianza Florida che sono tuttora in uso. Grazie alla vasta istruzione del personale è stato possibile garantire la manutenzione di tutti questi sistemi adattandoli sistematicamente in funzione del progresso tecnologico. Il termine guerra elettronica „entrò“ nel linguaggio quotidiano. Le posizioni in pianta stabile dotate di sistema di armi teleguidate della difesa contraerea Bloodhound furono sistemate in speciali ubicazioni segre-









### Moderne Führungsmittel

Ein so grosser und breit gefächelter Betrieb bedurfte natürlich auch moderner betrieblicher Führungsmittel. Bereits anfangs der 70er-Jahre wurde mit der Einführung der sog. Kontroll- und Steuerungssysteme begonnen. Diese wurden ab 1979 im eigenen unterirdischen Rechenzentrum betrieben. Sie erlaubten die Überwachung von Bereitschaft, Verfügbarkeit und Zuverlässigkeit der Systeme ebenso wie die Kontrolle des dafür betriebenen Aufwands. Damit wurden eigentlich schon damals die Grundlagen gelegt für die heutigen integrierten Systeme auf SAP-Basis.

Ein erneuter grosser Wandel - diesmal aber in umgekehrter Richtung - nahm seinen Anfang mit dem Ende des Kalten Krieges, ausgelöst durch den Fall der Berliner Mauer. Die veränderte Bedrohungslage und die abnehmenden finanziellen Mittel waren Anlass für das Reorganisationsprojekt „EMD 95“, welches zur organisatorischen Aufteilung von Unterhalt und Betrieb führte. Während letzterer beim neu geschaffenen Bundesamt für Betriebe

breuses années, ce système fit ses preuves.

Toute la navigation aérienne militaire fut également transférée à l'organisation civile au sol. Ladite organisation a véritablement pris son envol dans les années 70 et 80, lorsque la SAM puis l'OFAEM comptèrent quelque 2'700 collaborateurs et 300 apprentis.

### Des moyens de conduite modernes

Pour répondre à de tels besoins, l'exploitation a naturellement dû moderniser ses moyens de conduite. C'est ainsi que les systèmes de contrôle et de gestion ont été introduits au début des années 70 déjà, avant d'être exploités par un centre de calcul souterrain autonome dès 1979. Grâce à ce dispositif, il était possible de surveiller l'état de préparation, la disponibilité et la fiabilité des systèmes ainsi que de contrôler le temps nécessaire à cet effet. Les bases étaient ainsi déjà jetées pour les actuels systèmes SAP intégrés.

Un autre changement important, cette fois-ci dans la direction opposée, s'amorça au terme de la guerre froide, déclenché par la chute du Mur de Berlin. La modification de

te e gestite in modo affidabile per lunghi anni. Anche l'intera sicurezza aerea militare era stata affidata all'organizzazione di terra. Comunque, l'organizzazione di terra delle nostre Forze aeree visse i suoi tempi d'oro negli anni '70 e '80, quando rispettivamente il SAM e l'OFAEM contavano circa 2'700 collaboratori e circa 300 apprendisti.

### Mezzi di condotta moderni

Per gestire un'azienda così grande e polivalente ci volevano naturalmente anche dei mezzi di condotta moderni. I primi cosiddetti sistemi di controllo e di gestione furono introdotti già agli inizi degli anni '70. Dal 1979 in poi tali sistemi sono gestiti dal proprio centro di calcolo sotterraneo. Questi sistemi di controllo e di gestione consentivano di sorvegliare la prontezza, la disponibilità e l'affidabilità dei sistemi e permettevano di controllare l'onere investito. Quindi, già allora furono gettate le basi per gli attuali sistemi integrati gestiti fondati sul SAP.

La fine della Guerra fredda, iniziata con la caduta del Muro di Berlino, segnò l'inizio di una nuova trasformazione importante, sta-









der Luftwaffe (BABLW) blieb, wurde die Verantwortung für den Unterhalt der neu gegründeten "Schweizerischen Unternehmung für Flugzeuge und Systeme" SF (der heutigen RUAG Aerospace) übertragen. Diese entstand zur Hauptsache aus den Mitarbeitenden des damaligen Eidg. Flugzeugwerks in Emmen und den Unterhaltsspezialisten des BAMF.

### Das Ende kündigt sich an

Dies war aber nur die Einleitung eines weitgehenden Abbaus im Verteidigungsbereich. Einher mit der Liquidation ganzer Systeme und der Reduktion der Flugzeugbestände ging die jüngst beschlossene Verkleinerung der (mittlerweile ohne Bundesamtsstatus) „Betriebe Luftwaffe“, abgekürzt BLW. Nach dem Flugplatz Buochs-Ennetbürgen, der in den Status einer Sleeping Base versetzt wurde, müssen in naher Zukunft auch die Militärflugplätze Mollis und Dübendorf - letzterer immerhin als Wiege der schweizerischen Militäraviatik bezeichnet - schliessen respektive

l'état de la menace ainsi que la diminution des ressources financières donnèrent naissance au projet de réorganisation «DMF 95», lequel mena au fractionnement organisationnel de l'entretien et de l'exploitation. Alors que cette dernière resta auprès du nouvel Office fédéral des exploitations des Forces aériennes (OFEFA), la responsabilité de l'entretien fut transférée à l'Entreprise Suisse d'Aéronautique et de Systèmes SF (devenue aujourd'hui la RUAG Aerospace). Celle-ci fut bâtie essentiellement grâce à l'apport des collaborateurs de l'ancienne fabrique fédérale d'avions à Emmen et des spécialistes de l'entretien de l'OFAEM.

### La fin approche

Ces changements n'étaient toutefois que les prémices de mutations plus profondes dans le domaine de la défense. Décidée récemment, la réduction des « Exploitations des Forces aériennes » (abrégées EFA), lesquelles ont entre-temps perdu leur statut d'office fédéral, va s'accompagner de la liquidation de systèmes entiers et d'une diminution du

volta in senso opposto. La mutata situazione di minaccia e la disponibilità finanziaria sempre più ridotta indussero i responsabili a lanciare il progetto di riorganizzazione „DMF 95“ che, dal profilo organizzativo, sfociò nella separazione tra esercizio e manutenzione. Mentre l'esercizio rimaneva di competenza del neocostituito Ufficio federale degli esercizi delle forze aeree UFEFA, la responsabilità della manutenzione fu demandata alla neofondata „Impresa Svizzera d'Aeronautica e dei Sistemi“ SF (l'attuale RUAG Aerospace). Quest'ultima era costituita essenzialmente dai collaboratori dell'allora Fabbrica federale d'aeroplani di Emmen e dagli specialisti della manutenzione dell'UFAEM.

### Una fine annunciata

Quello appena descritto fu solo l'inizio di un radicale smantellamento nel settore della difesa. Di pari passo con la liquidazione di interi sistemi nonché con la riduzione del numero di velivoli in dotazione venne attuata anche la recentemente decretata riduzione degli „Esercizi delle Forze aeree“, abbreviati





massiv reduzieren. Die Betriebe werden zu Flugplatzkommandos und dem Einsatz der Luftwaffe unterstellt. Eine rund 90-jährige Tradition in der schweizerischen Militärliegerei wird mit den BLW verschwinden. Ungeachtet aller organisatorischen Veränderungen werden aber auch in Zukunft die Mitarbeitenden, bzw. die hohe Qualität ihrer Arbeit und der ungebrochene Teamgeist, gepaart mit der Begeisterung für die Fliegerei, wichtigster Garant für den Erfolg bleiben. Ob durch Bereitstellung von Helikoptern und Kampffjets oder durch Gewährleistung der permanenten Luftraumüberwachung mit den Radars des modernen Florakosystems, das zivile Bodenpersonal der Luftwaffe wird weiterhin seinen Teil zu den Missionen der Luftwaffe im In- und Ausland beitragen.

parc des avions. Après l'aérodrome de Buochs-Ennetbürgen, qui est passé au statut de base dormante, les aérodromes militaires de Mollis et de Dübendorf, considérés comme le berceau de l'aviation militaire suisse, devront, dans un proche avenir, fermer leurs portes ou, à tout le moins, réduire massivement leurs effectifs. Les exploitations deviendront des bases aériennes et seront subordonnées à l'Engagement des Forces aériennes. Avec la disparition des EFA, c'est une tradition vieille de 90 années dans l'aviation militaire suisse qui va mourir. Indépendamment de toutes les modifications organisationnelles, les collaborateurs, réputés pour la qualité élevée de leur travail, leur esprit d'équipe sans faille et leur enthousiasme pour l'aviation, resteront néanmoins le gage de succès le plus important. Que ce soit pour préparer des hélicoptères ou des avions de combat ou assurer la surveillance permanente de l'espace aérien à l'aide des radars du système moderne Florako, le personnel civil au sol continuera d'apporter sa contribution au succès des missions des Forces aériennes en Suisse et à l'étranger.

EFA, (che nel frattempo avevano perduto lo statuto di ufficio federale). Dopo l'aerodromo di Buochs-Ennetbürgen, declassato al livello di sleeping base, nel prossimo futuro dovranno chiudere i battenti, o perlomeno ridurre drasticamente la loro attività, anche gli aerodromi militari di Mollis e Dübendorf, che erano pur sempre considerati la culla dell'aviazione militare svizzera. Gli esercizi saranno trasformati in Air Bases e subordinati all'Impiego delle Forze aeree. Assieme agli EFA finiranno anche 90 anni di tradizione dell'aviazione militare svizzera. Tuttavia, indipendentemente dalle varie trasformazioni sul piano organizzativo, anche in futuro i collaboratori rispettati per l'alta qualità del loro lavoro e il loro intramontabile spirito di gruppo abbinati alla passione per l'aviazione, rimarranno il principale garante per il successo. Indipendentemente che si tratti di preparare elicotteri o aerei da combattimento, di garantire la sorveglianza permanente dello spazio aereo con i radar del moderno sistema Florako, anche in futuro il personale di terra delle Forze aeree contribuirà alla buona riuscita delle missioni delle Forze aeree in Svizzera e all'estero.