

Beitrag zur Geschichte der schweizerischen Fliegertruppen

Die Entwicklung der Fliegertruppen seit 1914

Buchs, Juni 2016
Hans Giger



Vorwort

Vor 2 Jahren konnten wir das hundertjährige Bestehen unserer Fliegertruppe feiern. Es waren eindruckliche Demonstrationen vom neuestem, aber auch von älterem Flugmaterial. Das Können der Piloten war beeindruckend.



Dabei konnte leider nicht gezeigt werden, wie sich der Aufbau der Fliegertruppe vollzog, wer die Männer waren, welche unsere stolze Fliegertruppe ausbildeten und aufbauten. Noch weniger konnte gezeigt werden, auf welcher Basis, mit wem im Hintergrund für die Flugbereitschaft der Flugzeuge und die Verfügbarkeit der Flugplätze gesorgt wurde, auf denen die Leistungen beruhen.

Alt KKdt Ernst Wyler hat in seiner **Chronik der Fliegertruppe** den Ablauf des Geschehens seit Gründung der Fliegertruppe genau aufgezeichnet.

Ich werde anhand dieser Chronik die Menschen, welche am Aufbau der Fliegertruppe beteiligt waren, nennen und würdigen und auch die Flugzeugtypen, welche die Fliegertruppe nutzte, zeigen.

Sodann möchte ich die Basisorganisation der Fliegertruppe (die Abteilung der Militärflugplätze) und deren Wirken, dem nicht Eingeweihten mit Bildern etwas näher bringen, war ich doch selber während 49 Jahren Teil dieser Organisation, zuletzt 10 Jahre als deren Direktor.

Bei einer Zusammenfassung von über hundert Jahren Geschichte stellte sich immer wieder die Frage wie tief oder vollständig diese dargestellt werden soll, was war wichtig oder unwichtig. Das Resultat bleibt subjektiv und erhebt somit nicht Anspruch auf Vollständigkeit.

Und dann will ich meine persönlichen Erfahrungen während dem Aufbau der Fliegertruppe einbringen.

Ich werde meine persönlichen Erlebnisse und Bemerkungen jeweils in Kursiv-Schrift setzen.

Die Herren Manfred Hildebrand und Ferdinand Meyer haben die Ereignisse seit 1980, meiner Pensionierung, bis heute aufgezeichnet, wofür ich den beiden herzlich danke.

Ganz besonders danke ich Manfred Hildebrand für die Durchsicht meiner Arbeit und seine Ergänzungen, welche den Bericht vollständiger und wertvoller machen.

Buochs, im März 2016
Hans Giger

Inhaltsverzeichnis

Seite

Vorwort

1.	1. Weltkrieg	1
2.	Zwischen-Kriegszeit	8
3.	2. Weltkrieg	29
4.	„Kalter Krieg“	45
5.	Der geglaubte Frieden	78

Anhänge

Anhang 1	Rückblick	104
Anhang 2	Die Flugplätze	105
Anhang 3	Fahrzeuge im Flugdienst	109
Anhang 4	Bau der Pisten	110
Anhang 5	Flugzeuge: Beschaffungen und Einsatzdauer	111
Anhang 6	EDV-Auswertungen	112
Anhang 7a	Entwicklung des Personalbestandes 1916-2000	113
Anhang 7b	Entwicklung des Personalbestandes 1955-1998	114
Anhang 8	Budget der Unterhaltsorganisation BAMF	115
Anhang 9a	Kader DMP 1930	116
Anhang 9b	Kader der AMF 1969-1979	117
Anhang 9c	Kader BABLW 1996, Stellenumlagerung EMD 95	118
Anhang 10	Besondere Bilder	119
Anhang 11	Literaturverzeichnis, Fotonachweis	120
Anhang 12	Begriffe und Abkürzungen	121

Nachwort

Hans Giger „eine Leben für Flugwaffe“	124
---------------------------------------	-----

Cover: *Vom Blériot XI zum Hornet F/A-18* von Hans Giger

- alle fliegen
- sie fliegen von links nach rechts
- und zeigen ihre Flügeloberseite

Lektor: Manfred Hildebrand

Die Entwicklung der Schweizer Fliegertruppe

Wie entstand die Fliegertruppe?

Nachdem in den umliegenden Ländern Flugzeuge auch in der Armee eingesetzt wurden, gab es auch in der Schweiz Bestrebungen, eine Fliegertruppe aufzustellen.

1912 Am 9. Nov. setzte Bundesrat Arthur Hoffmann eine Kommission ein, welche die Fragen der Militäraviatik behandeln sollte.

Am 1. Dez. beschloss die Schweizerische Offiziersgesellschaft [SOG] eine nationale Geldsammlung durchzuführen, um die Mittel für Flugzeugbeschaffungen zu erhalten.



Die Sammlung ergab den stolzen Betrag von 1.7 Mio. Fr., eine grossartige Willenskundgebung des Schweizervolkes zu Gunsten einer starken Armee.

Dieser Betrag wurde dem Bundesrat [BR] zum Kauf von Flugzeugen übergeben.

Die Aviatik-Kommission war der Auffassung, dass nicht alle Aufgaben mit nur einem einzigen Flugzeugtyp gelöst werden können.

Die Kommission war zudem der Auffassung, dass angesichts der vielen tödlichen Unfälle in der Fliegerei, nur unverheiratete Anwärter auszubilden seien.

1914

Am 28. Januar 1914 reisten Mitglieder der Kommission nach Deutschland. Die ausgewählten 6 Flugzeuge LVG konnten jedoch wegen dem Kriegsausbruch nicht geliefert werden.

Zu diesem Zeitpunkt gab es 30 brevetierte Piloten mit Schweizer Pass, wovon 14 im Ausland tätig waren.

Am 3. August erhielt der Kavallerie Hptm i Gst T. Real - selber Pilot - den Auftrag zur Bildung einer Fliegertruppe [Fl Trp].



Hptm i Gst Theodor Real

Der erste Kommandant der Fl Trp wählte 9 wehrfähige, junge Schweizer aus, welche im Ausland das Pilotenbrevet erworben hatten. Sie wurden gebeten ihre Flugzeuge, falls sie solche besäßen, mitzubringen.



Die neun Piloten waren:

- Sdt Edmond Audemars
- Kpl Oscar Bider

Die Entwicklung der Fliegertruppe

- Sdt Ernst Burri
- Sdt Alfred Comte
- Sdt Albert Cuendet
- Sdt Francois Durafour
- Kpl René Grandjean
- Lt Marcel Lugin
- Sdt Agenor Parmelin

Zudem wurden die drei an der Landesausstellung in Bern ausgestellten Flugzeuge kurzerhand requiriert und erworben.

So standen der jungen Fliegertruppe im Dezember 1914 acht Flugzeuge verschiedener Typen zur Verfügung:

- 1 Farman Doppeldecker
- 2 Blériot Eindecker
- 1 Morane Eindecker
- 1 Grandjean Eindecker
- 2 LVG Doppeldecker
- 1 Aviatik Doppeldecker

Und das waren ihre Flugzeuge:



Farman F-20 Doppeldecker



LVG C-3 «Schneider» Doppeldecker



Morane-Saulnier 35 Eindecker



Blériot XIb Eindecker



Aviatik C-1 Doppeldecker



Grandjean L-1 Eindecker

Am Anfang trainierten die Piloten neben den Ballonhallen auf dem Beundenfeld bei Bern.



Beundenfeld

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Schon am 5. Dez. 1014 dislozierte die Fliegertruppe nach Dübendorf, wo seit 1910 ein Flugfeld existierte.



Flugfeld Dübendorf, rechts oben das Bauern-
dorf Dübendorf

Das Geschwader war wie folgt organisiert:

<i>Stab</i>	
Kommandant	Hptm iGst Real (Kavallerie)
Stellvertreter	Oblt Santschi (Ballontruppe)
Materialoffizier	Oblt Wild (Flugzeugkonstrukteur)
Aeronautischer Berater	Hptm Messmer (Ballontruppe)
Meteorologe	Prof. de Quervain (Ballonfahrer)
Beobachter	Lt Endtner (Ballonfahrer)
	Lt Moebius (Infanterie)
	Lt Lüthy (Infanterie)
Feldweibel	von Grünigen
Fourier	Wuest
Photograph	Scheffer
<i>1. Geschwader, Zweidecker</i>	
Chef (Beobachter)	Lt Walter (Kavallerie)
Piloten	Lt Lugin Marcel (1891)
	Kpl Bider Oskar (1891)
	Kpl Kramer Henri (1892)
	Fl Soldat Parmelin (1884)
	Fl Sdt Burri Ernest (1887)
<i>2. Geschwader, Eindecker</i>	
Chef (Beobachter)	Lt Bordier (Kavallerie)
Piloten	Kpl Grandjean René (1884)
	Fl Sdt Audemars Edmond (1882)
	Fl Sdt Comte Alfred (1895)
	Fl Sdt Cuendet Albert (1883)
	Fl Sdt Durafour François (1888)
3. Zug	Wm Stüssi
	Pioniere für den Wachdienst
	und Mechaniker
4. Zug	Wm Maeder
	Chef der Hilfsdienstpflichtigen



Dübendorf

Diese recht einfachen Hangars im Hintergrund dienten vorläufig als Unterkunft für die Flugzeuge.

Bald erfolgte in Dübendorf der Ausbau



mit neuen Flugzeughangars und rechts das
Küchengebäude, welches heute noch steht.

1915



1915 wurden die neue Flugzeug-Halle VI so-
wie die Werkstatt-Baracken (im Vorder-
grund) gebaut.

In den Baracken wurden folgende Werkstät-
ten eingerichtet:



Mechanische Werkstatt



Motorenwerkstatt ./.*

Die Entwicklung der Fliegertruppe

*Der Offizier links vor dem Flugzeugrumpf, welcher die Arbeiten überwacht, ist Oblt Robert Ackermann, im 2. Weltkrieg war er Brigadier und Chef der Heeresmotorisierung.

Die Piloten führten und beaufsichtigten die Mannschaft offenbar schon damals auch im technischen Dienst.



Erster Motorenprüfstand

In einem einfachen Motorenprüfstand im Gfenn, wurden die Motoren vor dem Einbau in die Flugzeuge geprüft.

Die **Flugzeuge bestanden aus Holz und Stoff, Metallbeschlägen, Blech, Röhren, sowie Draht**, entsprechend waren die damaligen Werkstätten recht einfach eingerichtet.



Schreinerei



Propeller-Werkstatt



Flügelmagazin

Bei den vielen Notlandungen und Capotagen war immer als erstes der Propeller gebrochen, oft waren auch die Flügel beschädigt und die Radachse krumm.



Capotage eines DH-5



Oblt Oskar Bider, Flieglehrer

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Im Jahr 1915 wurden durch Oblt Bider bereits drei Offiziere zu Piloten und fünf Offiziere zu Beobachtern ausgebildet.

Ebenfalls in diesem Jahr erfolgten die ersten Aussenlandungen auf Feldern, welche im Anschluss zu einfachen ‚Stützpunkten‘ ausgebaut wurden. Der Bund bewilligte dazu 380'860.- Fr.

In diesem Jahr verlor die junge Truppe bereits 3 Kameraden durch Abstürze.

Die Aviatik-Kommission beschloss, dass künftig Privat- und Staatsbetriebe mit ihren Flugzeug-Konstruktionen zur Auswahl (Evaluation) beigezogen werden müssen.

Dies hatte später eine jahrelange Konkurrenz zwischen den Beiden zur Folge.

Hptm i Gst Real erreichte in Bern, dass an Oblt Wild, einem Pionier der Fliegertruppe, der vor dem Krieg bei den AVIATIK Flugzeugwerken als Chefingenieur arbeitete, der Auftrag zum Bau von sechs Flugzeugen erteilt wurde.



Wild WT-1 – Parade, die Flugzeuge wurden in Uster gebaut.

Im Juni beauftragte die Kriegstechnische Abteilung [KTA] die Konstruktionswerkstätte Thun, [K+W] ebenfalls eine Abteilung für die Konstruktion und Fabrikation von Militärflugzeugen zu schaffen.

Die K+W Thun engagierte dazu Ingenieur August Häfeli. Dieser war vor dem Krieg bei der Firma AGO, Flugzeugbau, in Berlin tätig.

Als erstes Modell entwickelte Ing. A. Häfeli



den Häfeli DH-1

Das Flugzeug befriedigte in keiner Weise. Es war viel zu schwer für den 80 PS AS II Motor, welcher bei der Firma Bühler, Uzwil, in Lizenz gebaut wurde. Versuchsweise wurde erstmals eine Bremsvorrichtung (Bremshebel) erprobt, die sich beim Landemanöver aber als gefährlich erwies, sodass die Versuche nicht weiter verfolgt wurden.

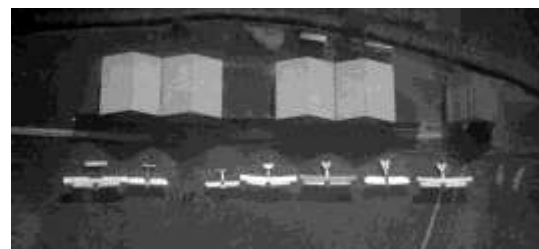
Nach dem Misserfolg mit dem DH-1 baute die K+W Thun den DH-2.



Häfeli DH-2 (mit Argus AS II), auch dieses Flugzeug konnte wegen dem zu schwachen Motor nicht befriedigen.

Da sich die Entwicklungen der K+W nicht bewähren, wurde nochmals eine Serie Wild WT-1 in Auftrag gegeben.

Im Jahr 1915 wurden 3243 Flüge in 1583 Flugstunden geflogen. Durch Flugunfälle verloren 3 Piloten ihr Leben.

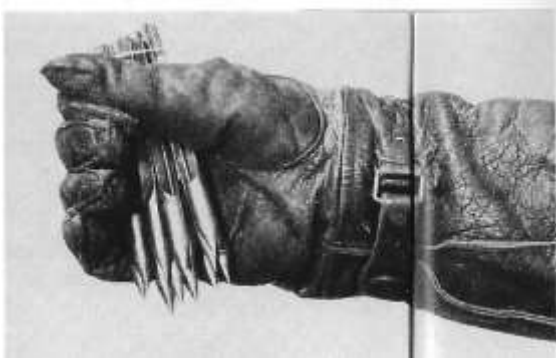


ein historisches Bild:1. Luftaufnahme 1915

1916

An Stelle der abgelehnten DH-1 und DH-2 baute die K+W weitere Wild WT-1 Schulflugzeuge.

Die Beobachter erhielten neben dem Karabiner nun auch Stahlpfeile, welche sie bündelweise auf Truppen-Ansammlungen abwerfen konnten.



Stahlpfeile

12 Pilotenschüler wurden zu Piloten ernannt, darunter Robert Ackermann, der spätere Stabschef von Oberstlt Müller und Oberst Bardet, sowie Balz Zimmermann, späterer Direktor der „Balair“ und nach der Vereinigung mit der „Ad Astra“ zur SWISSAIR deren erster Direktor wurde, sowie Karl Högger, der spätere technische Chef der DMP.

Unter den Beobachtern waren 2 Offiziere, welche später beim Aufbau der Fliegertruppe auch eine führende Rolle spielten: Lt. Coeytaux, welchen wir später als Oberst und Chef des Flugplatzes Lausanne wieder treffen und Lt Otto Glauser, welcher später beim Aufbau des FIBMD beteiligt war.

Im November trat Hptm i Gst Real als Kommandant zurück.

Er bemängelte „die fehlende Unterstützung von oben, welche es ihm nicht erlaubt habe, eine, den Verhältnissen entsprechende, Fliegertruppe aufzustellen.“

Nachfolger wurde der Infanterie Hptm Schläppi.



Hptm Schläppi

Am 23. Juni wurde in Dübendorf zu Ehren der verunfallten Flieger ein Denkmal eingeweiht.



Fliegerdenkmal Dübendorf

Am 17. Oktober wurde das Militärflugwesen der Abteilung Genie und dort dem Telegrafenchef der Armee als Vorgesetztem der Fliegerabteilung unterstellt.

1917

Für die Ausbildung zum Beobachter wurden auch Offiziere des Generalstabs kommandiert.

Am 8. März änderte die Unterstellung erneut:

- Fliegerabteilung unter Generalstab
- Flugwesen unter Abteilung Genie



Hptm i Gst Scherrer wurde neuer Kdt

In Frankreich wurden fünf Nieuport 23 C-1 Jagdflugzeuge beschafft.



Nieuport 23 C-1 „Bébé“

Die kleine Zahl von weniger als 50 Flugzeugen, z.T. unbewaffnet, wurde gelegentlich in Manövern eingesetzt.

Die K+W Thun baute 24 DH-3 mit Argusmotoren AS II. Die Motoren wurden wieder von der Firma Bühler Uzwil in Lizenz gebaut.



DH-3 mit Argus II Motor, auch hier war die Motorenstärke (80 PS) nur knapp genügend.

Im laufenden Jahr wurden 22 Piloten und 17 Beobachter brevetiert, darunter die späteren Div Fritz Rihner (späterer Kdt der FF Trp) und Oberst Karl Wuhrmann.

1918 Neuer Chef der Flugplatzdirektion wurde Arnold Isler.



Major i Gst Arnold Isler



Die K+W, Thun präsentierte den Prototyp des Jägers DH-4, doch auch dieses Flugzeug befriedigte in keiner Weise.

Die K+W lieferte der Truppe 12 verbesserte (Fahrwerkfederung und Kühlstoffanlage) Wild WT-1 Flugzeuge ab.

Der BR bewilligte die Mittel, um auf den Fliegerstützpunkten Hangars zu bauen und Landepisten herzurichten.



Auf 14 Landeplätzen wurden solche Hangars gebaut. Gleichzeitig wurden die Landeflächen gereinigt und gewalzt, von Hindernissen frei gemacht und Gräben „eingedohlt“.

Das war die Arbeit von Emil Wagner, dem „Gelände-Emil“, einem Mann fürs „Grobe“, welcher zusammen mit örtlichen Unternehmern die Flugplätze herrichtete.

Die Entwicklung der Fliegertruppe



Emil Wagner, der „Gelände Emil“

Bisher waren die Flugzeuge nur in Baracken untergebracht. Der Bau der Halle IV brachte eine wesentliche Verbesserung, indem die Unterhaltsarbeiten im geschlossenen Raum ausgeführt werden konnten.



Halle IV. Unter dem Dach die Kantonnements für die Rekrutenschulen.



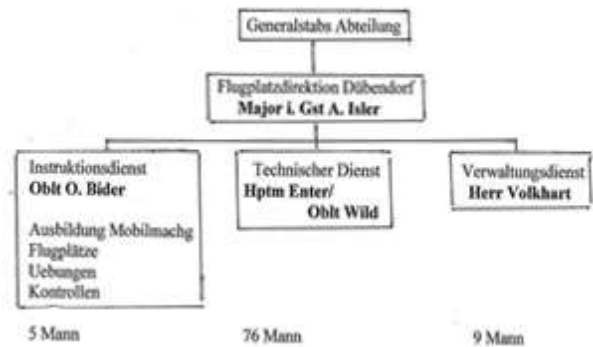
Kantonnement über Halle IV

Hier „logierte“ ich 1933 und 1934 in der RS und UOS.

1919

Der BR erlässt die provisorische Organisation des Flugwesens mit der Flugplatzdirektion in

Dübendorf und dem Kommandanten Major i Gst A. Isler.



In Thun fanden die Probeflüge mit dem Häfeli DH-5, angetrieben von einem 180 PS LFW Motor (Schweiz. Lokomotiv-Fabrik Winterthur) statt.



Häfeli DH-5 Parade

Zur gleichen Zeit wurde in der Wagonfabrik in Schlieren durch die Konstrukteure Adolf Schädler und August Hug die SWS C-1 mit einem Argus AS III Motor, entwickelt und gebaut.



SWS C-1

Die beiden Flugzeugtypen DH-5 und SW-1 traten in Konkurrenz. Wie voraus zu sehen war, wurde der DH-5 gewählt.

Eine 2. Serie DH-3 von 30 Flugzeugen wurde ausgeliefert, jetzt mit dem Hispano-Suiza Motor HS-41 (150 PS) ausgerüstet. Dieser Motor wurde von der Firma Saurer im Auftrag der KTA aus einem notgelandeten, französischem Flugzeug aus- und nachgebaut, ohne Original Zeichnungen.

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Diese Häfeli DH-3 mit HS-41 taten 20 Jahre beste Dienste als Schulflugzeug.

1936 schulte ich auf diesem Flugzeug.



Das Starthäuschen und das „Drumherum“ war bis zu Beginn des 2. Weltkriegs das „Zentrum“ des fliegerischen Geschehens auf dem Flugplatz Dübendorf.

Hier trafen sich die Piloten (ETH- und UNI-Studenten, Techniker und Ingenieure von Escher-Wyss, BBC, Sulzer, Lehrer etc.) zum individuellen Training [IT] bei Major „Sämi“ Stamm zur Entgegennahme des Flugauftrags.

Zum Gedenken an diese „geschichtsträchtige“ Zeit, liess der Autor beim Bau der Museumshalle 1 (Rundbau) dieses Starthäuschen nachbauen und im Museum aufstellen.

Am 16. Dezember gründeten Fritz Rihner, Ernst Frick und Henri Pillichody die **Ad Astra Aero AG**, eine der ersten schweiz. Fluggesellschaft. Alfred Comte wurde Chef-pilot, Walter Mittelholzer Leiter der Photoabteilung.

Die Gesellschaft errichtete eine eigene Flugzeughalle (die heutige Halle 9, Ju-52)



Der ‚Flughafen‘ der Ad Astra Aero

Die Flugzeuge der Ad Astra, welche im Luftverkehr eingesetzt wurden:



Bréguet 14



Dornier-Komet III



Junkers F-13

1920

Der BR hob alle früheren Beschlüsse auf und beschränkte die Zahl der übungsberechtigten Piloten auf 30 und der Beobachter auf 20.

Auf den 9. März wurde das Eidg. Luftamt [L+A] geschaffen. Erster Chef wurde Arnold Isler. Er wurde dem Post- und Eisenbahn-Departement unterstellt.

Die Eidg. Räte bewilligten 720'000.- Fr. für den Bau von 12 Häfeli DH-5.

Der Bund erwarb über die alliierte Kontrollkommission 8 Fokker D-VII und 2 D-VII F als Occasionsflugzeuge. (Die Fokker D-VII war im 1. Weltkrieg das erfolgreichste Jagdflugzeug).

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Weitere Einzelteile wurden zusammen mit Lizenzrechten zu Gunsten der Firma Alfred Comte erworben, so dass die Fokker D-VII Flotte auf 27 Flugzeuge anwuchs.



Fokker D-VII

Im Oktober kaufte die Eidgenossenschaft 20 Zepp-Flugzeuge, auf verschlungenen Wegen an der alliierten Kontrollkommission „vorbei“.



Zepp-Parade, ein schweres Ganzmetall-Flugzeug.

Thun wurde permanenter Flugplatz mit Personal.

Weitere Flugzeuge wurden beschafft. Ende 1920 erstand man 16 Hanriot Jagdflugzeuge aus italienischen Überschussbeständen. Diese Maschinen blieben bis 1930 im Betrieb. Die Nr. 653 ist im Verkehrshaus Luzern ausgestellt.



Hanriot HD-1

Im Auszug aus der **Organisation des Militärflugwesens** wurden in 30 Artikeln die Zuständigkeiten neu geregelt.

Erstmals wurden Rekruten für die Fliegertruppe ausgehoben.

Die erste Rekrutenschule fand in Dübendorf statt.



Hptm i Gst Albert Müller,
neuer Kdt der Fliegerabteilung.

Fliegerabteilung

Kdt ad int:	Hptm iGst Müller Albert
Adj:	Lt Magron Pierre
Pionier-Of:	Hptm Endtner Robert, Oblt Wild Robert
Fliegergeschwader 1	
Kdt ad int:	Oblt Primault Edgar
Pionier-Of:	Oblt Haefeli August
Fliegergeschwader 2	
Kdt ad int:	Oblt Brunner Emil
Pionier-Of:	Lt Straumann Reinhard
Fliegergeschwader 3	
Kdt ad int:	Oblt Glauser Otto
Pionier-Of:	Lt Largier Walter
Fliegergeschwader 4	
Kdt ad int:	Oblt Röhner Friedrich
Pionier-Of:	Lt Usteri Anton
Fliegergeschwader 5	
Kdt ad int:	Oblt Ackermann Robert
Pionier-Of:	Lt Schüle Georg
Photographenzug	
Kdt:	Hptm Koch Charles
Flugparkkompanie	
Kdt:	Hptm Ramp Jakob
Landsturm-Pionierdetachment	
Kdt:	vakant
Fliegerkorps (Militärflieger)	
23 Oberleutnants	
27 Leutnants	

Die neue Kommando Ordnung

Ein Beobachterkorps bestand noch nicht, es wurden erst 1922 wieder Beobachter ausgebildet.

Baubeginn der grossen Montagehalle in Dübendorf.

1921

30 sogenannte 'Monatsflieger', ausgebildete Piloten, wurden in Übung behalten, indem sie stundenweise im Zivil nach Dübendorf zum individuellen Training erschienen.

Das war der Beginn des I T

Eine Fachkonferenz beschloss den Bau von 3 verschiedenen Flugzeugtypen:

- M-6 ein schweres 3-sitziges Beobachtungsflugzeug,
- M-7 ein Jagd-Einsitzer,
- M-8 ein leichtes 2-sitziges Beobachtungsflugzeug.

Der Bund gab für deren Entwicklung 1,6 Mio Fr. frei.

Keines dieser Flugzeuge kam jedoch über das Prototypen Stadium hinaus. Aus dem nicht verwendeten Kredit wurden weitere 22 DH-5 beschafft.

Eine Untersuchungskommission empfahl den Abbruch der Entwicklungsarbeiten für Flugzeuge in der K+W Thun.

1922

Erstmals seit 1919 konnten wieder Militärpiloten ausgebildet werden.

17 Offiziere wurden als Piloten brevetiert, ebenso 11 Offiziere als Beobachter



Die neue Montagehalle in Dübendorf
im linken Flügel die Werkstätten, welche
vorher in den Werkstattbaracken waren

im rechten Flügel die Flügelschreinerei
und die Sattlerei sowie die Magazine

Erste Verhandlungen mit der Stadt Payerne über die Errichtung eines Militärflugplatzes.

Im Frühjahr begann die Ablieferung der 1. Serie Häfeli DH-5



DH-5 in der neuen Montagehalle

Der Bestand der Fliegertruppe betrug 932 Mann, davon 105 Offiziere

155 Unteroffiziere

682 Pioniere (Soldaten)

1923

In dieser Zeit wurde erkannt, dass Akrobatik Training notwendige Voraussetzung für die Ausbildung von Militärpiloten sei.

Die finanziellen Mittel für die Beschaffung geeigneter Flugzeuge waren effizient eingesetzt:

- 10 Fokker D-VII zu 6075.-Fr./Flz
- 10 Hanriot HD-1 zu 2052.-Fr./Flz
- 13 Nieuport Bébé zu 2233.-Fr./Flz

Weitere 20 DH-5 gingen in Produktion.

In einer Botschaft des BR wurden weitere Mittel für den Bau von Flugzeughallen und anderen Bauten beantragt.

In Dübendorf, Thun, Lausanne, Payerne Emmen und Interlaken sowie später in Kloten, wurden weitere Hallen gebaut



Beispiel: Flugzeughalle auf dem Flpl Lausanne-Blécherette.

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Im Laufe der Zeit wurden total 18 solcher Flugzeughallen erstellt.

1924



An der Bettlistrasse 16 in Dübendorf (Nähe Bahnhof) wurde das **Offizierscasino** erbaut.

Hier waren künftig stationiert:

- Im 1. Stock die Büros für den Kdt,
- seinen Stabschef und das Sekretariat,
- Im Parterre den Speisesaal für die Offiziere und die Offiziers- und Pilotenschüler, sowie die Küche.
- Im obersten Stock das Fliegerärztliche Institut (heute FAI) mit ihrem neuernannten Chef-Arzt Major Dr. Meier-Müller, er blieb bis zum Beginn der Mobilmachung 1939 Chefarzt des FAI.

Zehn weitere Flugzeuge Wild WT wurden in der K+W gebaut, damit wurden insgesamt 43 Wild-Flugzeuge gebaut.

1925



Bau des **Verwaltungsgebäudes** auf dem Flugplatz Dübendorf (hier 80 Jahre später nach einer Sanierung)

- links im 1. Stock waren Theoriesäle,

- darüber im 2. Stock die Schlafsäle für die Offiziers- & Pilotenschüler,
- in der rechten Ecke mit Balkon das Büro von Oberst Rihner (Chef Instruktion)
- um die Ecke rechts das Büro von Walter Burkhard (Finanzen, Bau, Administration)

Der Bestand der Flugzeuge am 17. Januar betrug 166 Flugzeuge:

12 Wild WT
2 LVG
23 DH-3
15 Nieuport
16 Zepp
16 Hanriot
3 De Havilland
11 Fokker D-VII
56 DH-5
12 Wild WT

Am 27. Januar erfolgte eine neue Organisation

- Stab der Fliegerabteilung,
- Fliegerabteilungen 1 und 2,
- Jagdfliegerabteilung 3,
- 3 Photographenzüge,
- 1 Flugparkkompanie,
- 1 Landsturm-Pionierdetachment.

Die Bildung der drei neu aufgestellten Fliegerabteilungen erfolgt aus den Beständen der bisherigen fünf Geschwader:

- Fliegerabteilung 1	Kdt ai Hptm iGst Glauser Otto
Compagnie d'aviation 1	Cdt Cap André Henri
Compagnie d'aviation 2	Cdt Cap Borel Charles
Fliegerkompanie 3	Kdt ai Hptm Magron Pierre
Fliegerkompanie 4	Kdt Hptm Frischknecht Alfred
Fliegerkompanie 5	Kdt Hptm Koschel Hermann
Fliegerkompanie 6	Kdt Hptm Wuhrmann Karl
- Fliegerabteilung 2	Kdt ai Hptm iGst Rihner Fried.
Compagnie d'aviation 7	Cdt ai Plt Weber Marcel
Fliegerkompanie 8	Kdt Hptm Balmer Richard
Fliegerkompanie 9	Kdt ai Hptm Coeytaux Emanuel
Fliegerkompanie 10	Kdt Hptm Cherbuliez Emil
Fliegerkompanie 11	Kdt Hptm Stamm Hans
Fliegerkompanie 12	Kdt vakant
- Jagdfliegerabteilung 3	Kdt ai Hptm Ackermann Robert
Jagdfliegerkompanie 13	Kdt Hptm Cartier Max
Jagdfliegerkompanie 15	Kdt ai Oblt Burkhard Walter
Jagdfliegerkompanie 17	Kdt Hptm Bärtsch Luzi

Die WK-Standorte im Jahr 1925:

- Fliegergeschwader 1 im Juli in Payerne
- Fl Geschw 2 im Juli in Thun
- Fl Geschw 3 im Aug. in Kriens
- Fl Geschw 4 im Sept. in Dübendorf
- Fl Geschw 5 im Nov. in Frauenfeld

In Thun und Dübendorf begannen Versuchsflüge mit zwei in Frankreich gekauften Dewoitine D-1 sowie mit einem Fokker D- XI.



Dewoitine D-1



Fokker D-XI (Wildsau genannt)

Oblt Balz Zimmermann wurde Direktor der neu gegründeten Fluggesellschaft BALAIR

Flugstunden 1925	10637
Flüge	35923
Leichter Bruch auf	144 Std
Schwerer Bruch auf	323 Std
Tödliche Unfälle	4

1926

Die erfolgreichen Flugversuche mit dem Dewoitine D-1 und dem Fokker D-XI sowie den Misserfolgen der Schweizer Konstruktionen erzwangen den Beschluss, **Flugzeuge künftig nur noch in Lizenz in der Schweiz zu bauen.**

Es wurden noch weitere 49 DH-3 bestellt. Diese Flugzeuge blieben dann bis 1936 im Schulbetrieb.

Auf dem Militärflugplatz Dübendorf wurde die Gesellschaft der Fliegeroffiziere **AVIA** gegründet.

Zwischen dem Militärdepartement und dem Kanton Zürich wurden am 26. Mai Verträge über die Mitbenützung des Militärflugplatzes

und der Funkstation Dübendorf-Kloten abgeschlossen.

Im sogenannten ‚Hangar-Zug‘ wurden Mechaniker, Schreiner, Spengler, Sattler, Schneider, Vulkaniseure und Maler ausgebildet.

Die Ausbildung derselben oblag der Flugplatz-Direktion.

Bei der Flugzeugfirma Alfred Comte in Horgen wurde der Ingenieur Henri Fierz, der später als technischer Chef bei der Firma Pilatus in Stans den Porter PC-6 konstruierte, angestellt.

Er begann sofort mit der Konstruktion eines Jagd-Flugzeuges, dem AC-1. Alfred Comte kannte ja als Pilot der ersten Stunde, die Bedürfnisse seiner Kameraden in Dübendorf.

1927

Im Parlament gab es ernste Diskussionen über die Rolle der Fliegertruppe in der Landesverteidigung:

- Selbständige Waffengattung, oder
- Unterstützungswaffe für die Armee.

Oberstlt Müller „forderte“, dass die Kampf-Flugzeuge Vorrang vor den Beobachtungs-Flugzeugen haben müssen.

BR Karl Scheurer erwiderte: „er wisse schon, dass wir nur 200 Flugzeuge hätten, wovon ein Teil nicht kriegstüchtig sei. Eine Vermehrung mit kriegstüchtigen Apparaten sei nicht zu vermeiden“.

Der Flugzeugpark ist bedenklich, konnten doch dieses Jahr statt der geplanten 40 bis 50 Flugzeuge nur deren 13 beschafft werden.

Die deutsche Zeitschrift „Luftwacht“ schrieb, dass die Ausrüstung der schweiz. Luftstreitkräfte bedenklich sei und etwa dem Stand der umliegenden Armeen nach dem 1. Weltkrieg entspreche.

Der 2. Teil der Fliegerschule musste sistiert werden, damit die Frontpiloten trainieren konnten. [IT].

Im Sommer wurden 6 Potez A-25 mit Hispano Motor beschafft.



Potez A-25

Auf Intervention der AVIA wurde die Einführung von **Fallschirmen Salvador** beschlossen.

1928

Im Nationalrat wurde über die Erhöhung des Flugzeugbestandes diskutiert.

In Thun wurden mit dem Prototyp des durch den franz. Konstrukteur Dewoitine entworfenen D-27, Versuchsflüge durchgeführt.



Dewoitine D-27, bis 1944 im Einsatz.

Unterdessen wurde bei der Firma Comte der Jäger AC-1 zum Prüfflug bereit.

Jetzt entbrannte in der Fliegertruppe der Streit unter den Befürwortern des schlanken, wassergekühlten Reihenmotors und jenen, welche für den robusten, grossflächigen und luftgekühlten Sternmotor waren. Dieser Streit bewegte auch die Öffentlichkeit

Wie zu erwarten war, obsiegte auch hier das eidgenössische Modell bei der Wahl, also der D-27 mit dem schlanken Hispano HS-57 Reihenmotor.



AC-1 der Firma Alfred Comte, ein schönes, leicht zu steuerndes Flugzeug.
Der Bund erwarb dieses Flugzeug

1938 überflog ich dieses Flugzeug mit allen anderen Einzelflugzeugen und den nicht mehr kriegstauglichen Flugzeugen nach Kloten zur Liquidation, um in Dübendorf Platz für neue Flugzeuge zu schaffen.

Zur gleichen Zeit wurde der Lizenzbau des Fokker C-V vorbereitet, die Flügel bei der Firma Comte in Horgen und der Rumpf bei den Dornier-Werken in Altenrhein.



Fokker C-V

Das Instruktionkorps bestand aus 10 Offizieren. Die Unteroffiziers-Instruktoren wurden von der Flugplatzdirektion gestellt.

Ende 1928 besass die Fliegertruppe 213 Flugzeuge, 89 Flugzeuge (41%) waren am Stichtag bereit.

1929

Die bisherige Flugplatzdirektion wurde in **Kommando Fliegerwaffenplatz [Kdo Fl Wpl]** umbenannt.

In Dübendorf wurde die 4. Militärflieger-Konkurrenz durchgeführt.

Die Qualität der Flugzeuge war bedenklich. Die Ausbildung von 29 Piloten auf die neuen Maschinen liess sich nicht verwirklichen.

Es mangelte an Flugzeugen, zur Verfügung standen:

- 8 Dewoitine für 75 umgeschulte Piloten
- 2 Fokker C-V für 70 geeignete Piloten
- 7 Potez für 103 Piloten.

20 Flugzeuge DH-5A wurden in der K+W Thun gebaut, neu mit Stahlrohr-Rumpf und einem etwas stärkeren LFW-Motor mit 220 PS von der Lokomotiv Fabrik Winterthur.



Häfeli DH-5A

Botschaft des BR an das Parlament betreffend einem Kredit von 140 Mio SFr. für die Beschaffung von 105 Flugzeugen.

Die eidgenössischen Räte bewilligten den Kredit für die D-27 und die C-V, trotz Ablehnung durch die Sozialdemokratische Partei, welche den Kredit einer Volksabstimmung unterbreiten wollte.

Der BR argumentierte, dass an der Beschaffung 65 Firmen beteiligt wären und dass es auch ein Beschaffungs-Programm für die unter der Rezession leidende Wirtschaft sei.

1930

Oberstlt Müller trat zurück. Sein Nachfolger wurde Oberst Philippe Bardet



Oberst Philippe Bardet
ein freundlicher und interessierter Chef

Von jetzt an bin ich voll dabei (Lehre).

Erste und erfolgreiche Rettung mit dem Fallschirm. Wegen Propellerbruch hatte sich der Motor an einem Dewoitine D-1 selbständig gemacht.

Die DH-5 der 1. und der 2. Serie wurden mit Spaltflügeln Handley-Page ausgerüstet.

Die **Direktion der Militärflugplätze [DMP]** - neuer Name - ist künftig zuständig für den Flugzeugunterhalt, das Personal, die Finanzen, sowie für die Bereitstellung der Infrastruktur, erster Direktor wird Major Walter Burkhard.



Walter Burkhard

er führte die Direktion der Militärflugplätze bis 1957 „mit starker Hand“



Die Organisation der DMP-Führung.
(Emil Hug und Fritz Lüthy waren zur Vorbereitung des Ausbaus der Flugplätze Buochs

und Interlaken zu Werkstatt-Betrieben eingestellt worden).

Ing. Hans Burkhard, techn. Chef, ging 1934 in Pension und wurde durch Major Karl Högger ersetzt. Dieser machte 1918 die Pilotenschule, wie Walter Burkhard und so waren die Beiden eng verbunden.

Er war ein ausserordentlich gründlicher Kenner der Flugzeugtechnik.



Major Karl Högger

Er war bis 1957 technischer Chef und verantwortlich für zuverlässige und zeitgerechte Bereitstellung, für den grossen Unterhalt sowie die ständigen Verbesserungen der Flugzeuge. Er führte und forderte die Betriebe in technischen Angelegenheiten.

Nach seiner Pensionierung 1959 übernahm ich seine Aufgabe.

Im Sommer 1930 wurden die ersten 5 D-27 abgeliefert.



Dewoitine D-27 in der Halle



Fokker C-V und Dewoitine D-27 Parade

Aus der Statistik des Jahres 1930:

- 2803 Angehörig davon 319 Beamte
- 14 Offiziere
- 188 Flugzeuge
- 16280 Flugstunden [Flh]
- 47780 Flüge
- 58 Notlandungen
- 6 Fehllandungen und Capotagen

Parallel zum Serienbau des D-27 fabrizierte die K+W Thun 11 D-26 als Trainings-Flugzeuge.



Dewoitine D-26, Motor Wright 'Whirlwind' denselben Motor benutzte Charles Lindbergh 1927 bei der ersten Atlantik Überquerung.

Durch Änderung der Nockenprofile an den Nockenwellen konnten die häufigen Motorpannen wegen Ventilbrüchen an den SLM-Motoren des DH-5 behoben werden.

Am 7. Dezember beschloss der BR die Neugliederung der Fliegertruppe, weil sich die bisherige als zu schwerfällig erwies.

Damit Oberst Bardet mit seinem 'erheblichen Körperumfang' per Flugzeug an die häufigen Rapporte nach Bern geflogen werden konnte, (in der Regel durch seinen Adjutanten Maj i Gst Robert Ackermann) wurde von der Firma Comte dieser AC-4 beschafft:



AC-4

1931

Am 31. März 1931 fiel in Dübendorf 1 m Schnee:



Flugplatz Dübendorf 31.3.31

Wir Lehrlinge räumten 2 Tage den Schnee von den Hallendächern.

Auf der Ostseite des Flugplatzes (wo sich heute Skyguide befindet), war die Fl Kp 12 im WK mit 6 Potez A-25 und 6 CV.

Die Flz waren in Zelten untergebracht. Der Schneefall kam über Nacht. Es war der Kp auch mit grössten Anstrengungen nicht möglich, alle Flugzeuge rechtzeitig ins Freie zu bringen. So nahmen verschiedene Flugzeuge Schaden durch zusammengebrochene Zelte.

Weitere sechs Potez A-25, aber mit Jupiter-Sternmotoren, wurden erworben.



Potez A-25, mit Sternmotor Jupiter

Die Fluggesellschaft Ad Astra (Zürich) und die Balair (Basel) fusionierten zur

SWISSAIR

Vorerst ist der Sitz der SWISSAIR, am Standort der alten Ad Astra Aero AG in Dübendorf.



der „**Flughafen**“ der SWISSAIR

- links die Halle 9 (heute JU-Air Halle),
- in der Mitte ist das Verwaltungsgebäude mit Büros, Billet Verkauf, Aufenthaltsräume, Restaurant,
- vor dem Gebäude die Gartenwirtschaft.

Nun kamen auch die ausländische Flug Gesellschaften mit ihren grossen Flugzeugen nach Dübendorf:



Rohrbach „Roland“, 3-motorig, Spannweite 26m, für 10 Passagiere [PAX]



Handley Page „Hercules“

Die Entwicklung der Fliegertruppe



Junkers G-38, 4-motorig, Spannweite 44m,
34 PAX

Hier war ich nun häufig am Abend nach der Arbeit und habe mir die Flugzeuge, die Arbeit der Mechaniker und den Betrieb angesehen.

Die Piloten waren für mich „überirdische Wesen“. Ich konnte ja damals nicht ahnen, dass diese im Aktivdienst meine geschätzten und lieben Kameraden würden.

Schon bald wurde erkannt, dass dieser Standort keine Entfaltungsmöglichkeiten bot und dass die Nähe zum Militär früher oder später zu Friktionen führen würde. So nahmen die Planer der neuen Gesellschaft das Gelände beim UeG Gebäude auf der Ostseite des Flugplatzes für einen Neubau eines Verwaltungsgebäudes und von 2 Flugzeughallen in Betracht.

1932

Am 18. August startete Prof. August Picard ab Dübendorf mit einem Ballon auf 15'201 m Höhe. (Weltrekord)



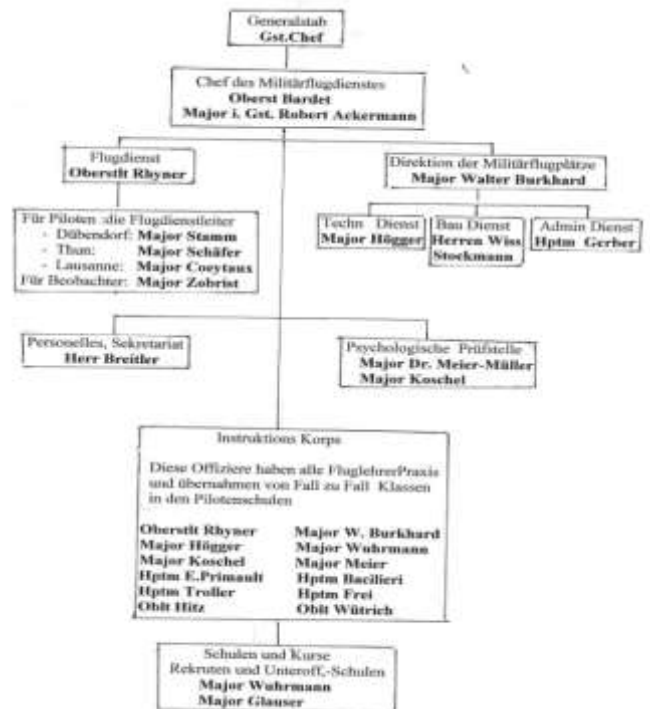
Ich durfte mich auch an den Leinen halten

Stab der Fliegertruppe	Kdt Oberst Bardet Philipp
Zuget. Gst Of	Major Ackermann Robert
Chef des techn. Dienstes	Hptm Högger Karl
Chef des Flugdienstes	Oberstlt Rhyner Friedrich
Chef des Funkerdienstes	Major Straumann Reinhard
Fl Kp 12	Hptm Furrer Otto
Jagd-Fl Kp 17	Hptm Koepke Charles
Jagd-Fl Kp 18	Hptm Burkhard Markus
Groupe d'aviation I	Cdt Major Coeytaux Emanuel
Cp av 1	Cap Bamel Marc
Cp av 2	Cap Köhli Jean
Cp av 3	Cap Primault Etienne
Fliegerabteilung 2	Kdt Major Koschel Hermann
Fl Kp 4	Hptm Schaefer Adolf
Fl Kp 5	Hptm Gerber Ernst
Fl Kp 6	Hptm Blouler Gustav
Fliegerabteilung 3	Kdt Major Borel Charles
Fl Kp 7	Hptm Vacano Philipp
Fl Kp 8	Hptm Künzli Leo
Fl Kp 9	Hptm Wild Hermann
Fliegerabteilung 4	Kdt Major Magron Pierre
Fl Kp 10	Hptm Pasalli Emilio
Jagd-Fl Kp 13	Hptm Meyer Rudolf
Jagd-Fl Kp 14	Hptm Bähler Kurt
Fliegerabteilung 5	Kdt Major Burkhard Walter
Fl Kp 11	Hptm Schätti Emil
Jagd-Fl Kp 15	Hptm Herzog Rudolf
Jagd-Fl Kp 16	Hptm Kambach Hugo

Neuordnung der Fliegertruppe

1933

Neuorganisation für den Flugdienst



Die Eidg. Räte setzen ein Sparprogramm ein.

Der Jahresflugbetrieb sank um 20%. Im Januar begann die Ablieferung der Fokker C-V.

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Ich machte die Rekrutenschule II 33 und hatte natürlich durch meine Kenntnisse aus der Lehre einen Vorteil.



RS II 33, Tech Dienst am DH-5

Das Luftamt strebte eine breite Förderung des fliegerischen Nachwuchses an.

Da auch die Fliegertruppe die Häfeli DH-3 als Schulflugzeuge ersetzen musste, wurde gemeinsam der Lizenzbau von 80 Bücker „Jungmann“ und 50 Bücker „Jungmeister“ bei den Dornier-Flugzeug-Werken in Auftrag gegeben.



Bücker „Jungmann“



Bücker „Jungmeister“



Bücker-Halle

Der BR und die Fliegertruppe machten sich Gedanken über die **Kampfkraft Verstärkung der Fliegertruppe.**

Im Ausland erwarb der Bund drei zweisitzige, leichte Bomber/Aufklärer



Fairey „Fox“, 860 PS, 304 km/H, 18.8 m/s



Hawker „Hind“, 600 PS, 272 km/H, 9.5 m/s



Fokker CV-E-1, 860 PS, 318 km/h, 10.8 m/s

Unterdessen wurde in der K+W Thun der C-35 in Anlehnung an den Fokker C-V entwickelt und gebaut.



C-35, Hispano-Suiza HS-77 860 PS, 335 km/h, Steigleistung 11.5 m/s

Die Versuche zeigten, dass der C-35 mindestens die gleichen Leistungen aufwies, wie die ausländischen Modelle. Der C-35 ging in Serie.

1934

Am 12. Januar erliess der BR die Verordnung über die Organisation des Fliegerbeobachtungs- und Meldedienst [FIBMD]. Der Aufbau erfolgte durch die Generalstabsabteilung, dabei war der damalige Major Otto Glauser massgeblich beteiligt.



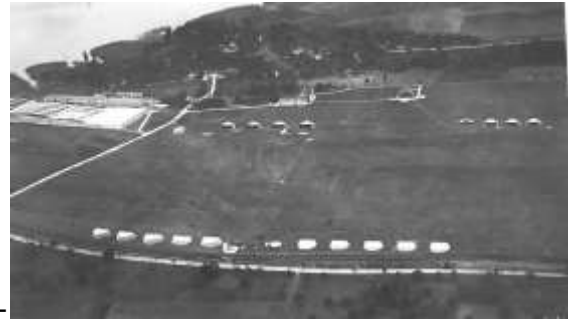
Major Otto Glauser (hier Oberstlt)

An die Angehörigen der Fliegertruppe wurden künftig Marschschuhe ohne Nägel abgegeben zur Schonung der Flugzeuge.

UOS 34 *Ich absolvierte die UOS.*



Technischer Dienst am Fokker C-V



Verlegung nach Altenrhein

Die Rekrutenschule wurde nach Altenrhein verlegt. Die Flugzeuge waren rings um den Flugplatz in Zelten untergebracht. (Links die Dornier-Werke).

Die Flugzeuge mussten natürlich Tag und Nacht bewacht werden.



Zeltbau, wie er vor dem Bau der Kavernen und Unterständen für alle Kp üblich war

Nach der Lehre ging ich an das kantonale Technikum Winterthur.

1935

Die Schweizerische Offiziersgesellschaft warf in einer Eingabe die Frage einer wirkungsvollen Flugabwehr auf.

Die Anfrage wurde in der Generalstabs-Abteilung durch Oberst Hans Bandi bearbeitet und mündete in einem

Memorial Luftschutz

Die folgenden Empfehlungen für die Fliegertruppe wurden gestellt:

- Die Flugwaffe muss selbständig offensive Aufgaben lösen können.
- Als selbständige Offensivaufgaben gelten Kampfaufgaben
 - aus der Luft,
 - gegen Truppen, Objekte an der Front
 - und hinter derselben.

Die Entwicklung der Fliegertruppe

- Dafür kommen folgende Flugzeuge in Betracht
 - Fernaufklärer,
 - Nahaufklärer,
 - ein- und mehrsitzige Bomber.
- Die Gesamtzahl der Flugzeuge kann erst bestimmt werden, wenn der Entscheid über die künftige Verwendung der Flugwaffe gefällt ist.

Die **charakterliche** Eignungsprüfung für Piloten wurde als obligatorisch erklärt.

Von total 411 beschafften Flugzeugen waren noch 245 vorhanden. 166 gingen verloren. Die weiter herrschende Wirtschaftskrise reduzierte auch die Militärkredite.

Die Fliegertruppe trainierte auf 21 Flugplätzen.

1936

Ich unterbrach mein Studium für ein Jahr, trat am 6. Januar in die Offiziersschule ein.



OS 1936 (mit langem Säbel)



Oberst Philippe Bardet bei einem der letzten Gespräche mit Oberstlt Fritz Rihner (aufgenommen von unserem Schlafsaal aus)



In der OS wurde auf Häfeli DH-3 geschult

Nach Abschluss der Offiziersschule ging die Pilotenausbildung auf Häfeli DH-5 weiter.

Jetzt mussten wir die Beobachter der parallel zu unserer Pilotenschule eingerückten Beobachterschule zu ihren Beobachtungsobjekten fliegen.

Von Major Zobrist erhielten die Beobachterschüler Ihren Rekognoszierungs-Auftrag.



Beobachter lehnt mit Kamera über Flz-Rumpf

Major Zobrist instruierte sie dann im Entwickeln der Glasplatten und Beschriften ihrer Aufnahmen und erteilte strenge Kritik.

Mit dem DH-5 starteten wir ohne Beobachter zum Schweizer-Rundflug. Er bestand aus:

*eine Woche in Chur,
eine Woche in Thun
eine Woche in Lausanne
eine Woche in Bellinzona*

Das waren für uns eindruckliche Erlebnisse und eine nachhaltige Erfahrung. Wir machten viele Aussenlandungen auf unbekanntem Gelände und lernten unsere Berge und die Täler kennen.

Besonders eindrucklich waren die vielen Alpenflüge, welche der Fluglehrer unserer

Klasse, Major Högger (später Oberst) mit uns machte.



„Patrouille Suisse“ auf DH-5

In Lausanne ging unsere Klasse eines Abends in das Restaurant „Grand Chêne“ und wir setzten uns an einen runden Tisch. Da kam ein Korpskommandant zu unserem Tisch und hiess uns sitzen zu bleiben.

Er war sehr interessiert und sprach mit uns über unsere Pilotenschule und wollte wissen, was wir auf dem Rundflug denn so machen. Es war der spätere General Henry Guisan.

Mit Bundesbeschluss vom 13. Oktober wurde einer selbstständigen Dienstabteilung für die Luftkriegsbelange zugestimmt, mit der Begründung: „Die Rüstungen des Auslandes lassen erkennen, dass der Luftwaffe die grösste Bedeutung zukommt“.

Auf den 14. Oktober 1936 wurde Oberst Hans Bandi zum ersten Chef der neuen Dienstabteilung und auf 31. Dezember zum Divisionär ernannt.



Oberstdivisionär Hans Bandi

Für die Flieger-und Fliegerabwehrtruppen [Fl und Flab Trp, später FF Trp] wurden 465 Mann ausgehoben.

Am 19. Oktober verfügte das EMD eine eigene Dienstabteilung für die

- Organisation der Truppe,
- Ausbildung der Fl und Flab Trp,
- Bearbeitung der Material- & Bauprogramme,
- Unterhalt der Flugzeuge und der übrigen Korpsausrüstung,
- Unterhalt und Neubau von Flugplätzen.

Ein Vorstoss von Nationalrat Balz Zimmermann (Pilotenschule 1916 bei Oskar Bider) und Mitunterzeichner erhob im Parlament die Frage, ob die Fliegertruppe derart ausgerüstet sei, dass sie die übertragenen Aufgaben erfüllen könne.

Am 10. November änderte das EMD den Titel des neuen Amtes in:

Abteilung für Flugwesen und Fliegerabwehr

Somit hatte die Fliegertruppe endlich eine eigene Dienstabteilung, nachdem sie seit 1914 immer „fliegerfernen“ Dienstabteilungen unterstellt war.

Kloten, Buochs, Emmen, Interlaken, Payerne, Sion, Lodrino und Belp wurden zu ständigen Militärflugplätzen mit Hallen und Werkstätten ausgebaut.

Die Stadt Payerne schenkt dem Bund 30 ha Land zum Bau eines Militärflugplatzes.

1937

Als dringliche Aufgaben der neuen Abteilung wurden bezeichnet:

- Studium, Vorbereitung & Einsatz Flab
- Vorbereitung Rekrutierung von Kader & Mannschaft.
- Bauprogramm Flugzeuge
- Auswahl von Prototypen
- Ausbau FLBMD
- Vermehrung Personal, für Schulen und Kurse

- Materielle und personelle Organisation einer ständigen Luftraumüberwachung in Verbindung mit dem Eidg. Luftamt.

Die AVIA schliesst sich der SOG an.

Ein neuer Jäger: der Fliegertruppe fehlte dringend ein leistungsfähiges Jagd-Flugzeug, welches den bald 20-jährigen Dewoitine D-27 ersetzen konnte.

In Frankreich wurden zwei Morane-Saulnier 406 geprüft und samt Lizenz zum Bau in der Schweiz gekauft.



Morane-Saulnier MS-406 C-1 das Original
(bei uns D-3800)

Im Juli wurde in Dübendorf das Internationale Flugmeeting mit grosser internationaler Beteiligung durchgeführt. Organisationspräsident war Oberst Rihner.

Die deutsche Wehrmacht war mit zahlreichen Flugzeugen vertreten, vor allem waren erstmals einige Jagd-Flugzeuge Messerschmitt Me-109E dabei, dieser Verband entschied auch die meisten Konkurrenzen für sich.

Die Vertreter der Fliegertruppe, wie auch die 100'000 Besucher waren begeistert und wünschten, dass unsere Fliegertruppen bald solche Flugzeuge erhalten würden.

Der Kdt der Fl und Flab Truppen verlangte angesichts der rapiden Aufrüstung des nationalsozialistischen Deutschland dringend neues Flugmaterial und erhielt folgende, abweisende Antwort:

Der Chef der KTA schreibt an das EMD:
...dass diese Forderung absolut unnötig sei: „denn wir wären heute von einem europäischen Krieg ferner als vor einigen

Jahren“ (dies geschah ein Jahr vor Kriegsbeginn)

Der Bestand der Fliegertruppe betrug

- 3848 Mann mit
- 280 Offiziere
- 554 Unteroffiziere
- 3014 Fliegersoldaten

1938

Im Anschluss an die Einschätzung der KTA wurden dann doch die Messerschmitt Me-109 in 2 Losen bestellt.



Bayrische Flugzeugwerke Bf-109 / Me-109

Der Bestellung ging dann aber doch noch ein Vergleichsfliegen voraus:

Im Herbst 1938 waren in Altenrhein am Bodensee: BR Minger, GSt Chef KKdt de Montmoulin, der Chef KTA Oberst Fierz, Div. Bandi und die beiden Militärkommissionen von National- und Ständerat.

In der Luft waren Major Frei Willi auf Me-109, Oblt Boudry auf Potez 63, der F+W-Pilot Läderach auf Morane und ich auf C-35. Wir besammelten uns über dem See so, dass wir am Anfang der Piste auf einer Linie waren. Dort gab Major Frei durch Kopfnicken das Zeichen zum Vollgas geben (Funk hatten wir keinen).

Die Me-109 schoss uns allen davon, was von unten gut sichtbar war. Somit war die Me-109 gewählt. So einfach war damals die Wahl eines Flugzeugtyps.

Auf 1. Januar wird die Truppenordnung der Fl und Flab Truppen neu geregelt.

In Dübendorf wurde die erste Funker-Rekrutenschule unter dem Kommando von Major

Karl Wuhrmann durchgeführt, nachdem die „Fliegerfunker“ bisher in Bern zusammen mit den „Silbergrauen“ (Armeeübermittlungstruppen) ausgebildet wurden.

1938 musste ich dort, bei den „Silbergrauen“ in der Flieger Übermittlungs-Kp meinen Leutnants-Grad „abverdienen“.

Die Gemeindeversammlung Emmen genehmigte den Kredit von 200'000.- Fr. an die Kosten von 3,2 Mio Fr. zur Erstellung eines Militärflugplatzes.

Gleichzeitig mit den Me-109 wurden 18 Me-108 „Taifun“ beschafft. Das Flugzeug diente als Umschulungsflugzeug auf den Me-109, aber auch als Verbindungsflugzeug.



Me-108 „Taifun“



Für die **Blindflugausbildung** der Piloten wurden amerikanische Blindflugtrainer der Firma „LINK“ erworben, obwohl unsere Flugzeuge noch keine genügende Blindflug-Instrumentierung hatten.

Noch vor dem Ende meiner Ausbildung am Technikum bekam ich von der DMP (meinem früherer Lehrmeister) die Bitte, ich möchte doch nach meinem Studium als Werkpilot und Techniker wieder in die DMP eintreten.

Ich war ja noch im Volltraining d.h. 100 Flugstunden/Jahr und jede Woche einen halben Tag zum IT nach Dübendorf. So kam mir die Nähe zum Flugplatz gelegen.

Ordre de bataille	
Stab FL u. Flab Trp.	Kdt Oberstdiv Bandi Hans
	Stabschef Oberst iGst Dubois R.
	Cdt Lt Col Primault Edgar
Régiment d'aviation 1	Cdt ai Cap Bornet Marc
Groupe d'aviation 1	Cap Thiébaud René
Cp. aviation 1	Cap Schlegel Charles
Cp. aviation 2	Cap Pierroz Jean
Cp. aviation 3	Cdt Maj Köhli Jean
Groupe d'aviation 2	Cdt ai Plt Bompard César
Cp. aviation 4	Cap Dumont Albert
Cp. aviation 5	Cap Bernus Gérard
Cp. aviation 6	Kdt ai Maj iGst Meyer Rudolf
Fliegerabteilung 3	Hptm Hug Emil
Flieger Kp 7	Hptm Gerber Fritz
Flieger Kp 8	Hptm Ernst Hans
Flieger Kp 9	Kdt Oberst Glauser Otto
Fliegerregiment 2	Kdt Maj Vacano Philipp
Fliegerabteilung 4	Cap Bacilieri Decio
Cp. aviazione 10	Hptm Nievergelt Emil
Flieger Kp 11	Hptm Rieser Jean
Flieger Kp 12	Kdt Maj Kornbach Hugo
Fliegerabteilung 5	Hptm Tröller Hugo
Flieger Kp 13	Hptm Imhof Gottlieb
Flieger Kp 14	Hptm Undeckler Werner
Flieger Kp 15	Kdt Oberst Rühner Friedrich
Fliegerregiment 3	Kdt Maj Högger Carl
Fliegerabteilung 6	Hptm Bachofner Hermann
Flieger Kp 16	Hptm Luginbühl Rudolf
Flieger Kp 17	Hptm Nievergelt Walter
Flieger Kp 18	Kdt Maj Asper Ernst
Fliegerabteilung 7	Hptm Weber Otto
Flieger Kp 19	Hptm Eggenberger Sigmund
Flieger Kp 20	Kdt ai Oblt Hörning Walo
Flieger Kp 21	Kdt Oberst Burkhard Walter
Armeeflugpark	
Diese Gliederung der Fliegertruppen bleibt bis 1943 bestehen.	

Bewaffnung unserer Kriegsflugzeuge

Die Flugzeuge D-27, Fokker C-V und C-35 wurden bei der Ablieferung nur mit Bord-Maschinengewehren an die Truppe übergeben, da zu jener Zeit die Waffen, welche man zusätzlich in die Flugzeuge einbauen wollte, zum Teil noch gar nicht lieferbar waren.

Nun waren diese ergänzenden Waffen aber bereit. Da aber die Werkstätten in Thun inzwischen mit dem Bau der Morane- und C-36 Flugzeugen voll ausgelastet waren, anerkant sich die DMP, den Einbau der zusätzlichen Bewaffnung in ihren Werkstätten vorzunehmen.

Nach meinem Wiedereintritt in die DMP, musste ich sofort diese **Bewaffnungs-Aktion** organisieren und übernehmen. Zur Verfügung stand mir das zugeteilte Hallenpersonal, ca. 15 Mann der Halle I, II, III.

Die K+W Thun lieferte das Einbaumaterial.



an 20 Dewoitine D-27 wurden auf jeder Flügelunterseite je eine 20 mm „Oerlikon“ Kanone eingebaut.

Die gleiche Kanone Oerlikon wurde ebenfalls in die nun in Ablieferung begriffenen Me-109 in die vorbereiteten Flügel eingebaut. Laut Vertrag kamen die Me-109 ohne Kanonen, weil es für uns einfacher war, diese direkt von Oerlikon zu beziehen.



C-35, in diese wurden je eine 20 mm Motor-kanone FMK eingebaut.



Hispano Motor mit Motorkanone FMK

Alle Flugzeuge Dewoitine D-27, Fokker C-V, und C-35 erhielten Bombenrecke, sichtbar auf der Flügel-Unterseite beim C-35 (Pfeil Abb. oben)

In den Beobachtersitzen der Fokker C-V und der C-35 wurden Bombenzielgeräte „Görz-Boykow“ eingebaut.



Görz-Boykow Bombenzielgeräte.

Allerdings konnte die Bomben-Flugbahn noch nicht in das Gerät eingegeben werden, weil die Bomben erst in Fabrikation waren.

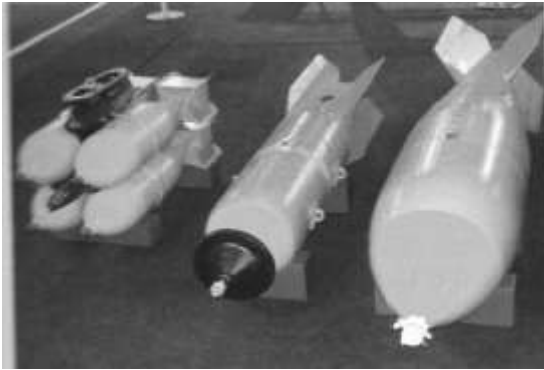
Im Herbst 1938 musste ich während mehrerer Nächte, zusammen mit einem Beobachter in Kloten „blinde“ Bomben verschiedener Kaliber auf ein befeuertes 4 x 4 Meter Ziel abwerfen. Die Spitze des rechten Oberflügels meines C-35, sowie die Bombe waren mit einer Magnesiumfackel ausgerüstet. Im Moment des Abwurfs leuchteten Flugzeug und Bombe auf, so dass der Versuchsleiter am Boden, Major von Wattenwil, der spätere Chef der KTA, die Flugbahnen fotografisch aufnehmen konnte.



Ermittlung der Bombenflugbahnen.

So etwa hat dann die fotografische Aufzeichnung der Bombenflugbahn aus-gesehen.

Damit konnten nun die Bombenzielgeräte programmiert werden



4x50 kg, 200 kg, 400 kg Bomben

Dann musste ich auch jeden Abend darauf achten, dass die Flugzeuge der einzelnen Fl Kp auf den Übernahme-Standorten den gleichen Ausrüstungsstand aufwiesen.

Die Flugzeuge in Lausanne und Thun mussten auch zur Bewaffnungsaktion nach Dübendorf überfliegen bzw. ausgetauscht werden.

So wurden unsere Kriegsflugzeuge gerade noch rechtzeitig vor der Kriegsmobilmachung „kriegstüchtig“.

Der Zustand unseres Flugmaterials:

Dass die Leistungen der Flugzeuge (ausser dem Me-109) nicht dem damaligen Standard entsprachen, hatte viele Gründe:

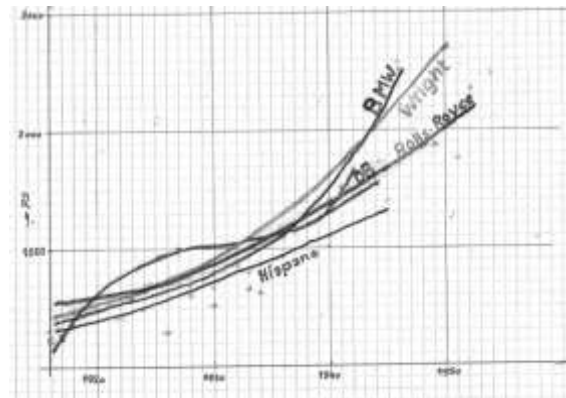
- Die Fliegertruppe war lange Zeit ein „Fremdkörper“ in der Armee (siehe die abwechselnde Unterstellung unter fliegerfremde Dienstabteilungen).
- Die Fliegertruppe beanspruchte grosse finanzielle Mittel, welche dem Rest der Armee fehlten.
- Die Fliegertruppe hatte keinen Interessen-Vertreter (Götti, Lobby) im Parlament.
- Die KTA war in der Zeit bis zum Kriegsbeginn nicht in der Lage und nicht gewillt, das beste Material für die Fliegertruppe zu beschaffen, ausser dem Me-109 (siehe Seite 23).
- Eine weitere Ursache war, dass die KTA einzig Hispano-Motoren in Lizenz bauen liess, deren Leistung derjenigen der kriegführenden Staaten weit unterlegen war. (siehe die nachfolgende Grafik)

Das Problem mit den Flugmotoren

Die Leistung der Flugzeuge (Geschwindigkeit und Steigvermögen) hängen weitgehend von der eingebauten Motorleistung ab.

Als die Supermarine „Spitfire“ im September 1938 in England durch die Schweiz erprobt wurde, hatte diese schon einen Motor von 1450 PS eingebaut. Seit dem Nachbau des HS-41 im 1. Weltkrieg aus einem notgelandeten, franz. Flugzeug durch die Firma Saurer war die KTA ganz auf die franz. Firma Hispano-Suiza fixiert und liess nur noch solche Motoren in Lizenz nachbauen.

Während die beiden Kriegsparteien u.a. für ihre Me-109, den Spitfire und den P-51 „Mustang“ schon über Motoren von 1200 bis 1600 PS verfügten, musste sich die Schweiz für ihre neuen Flugzeuge Morane D-3801 und für den C-36 mit dem nur 1000 PS starken in Lizenz gebauten HS-51 der Firma Hispano zufrieden geben.



Entwicklung der Motoren bei den beiden Kriegsparteien.

Nationalrat Gottlieb Duttweiler (Gründer der Migros) reichte mit 92'199 Unterschriften ein Volksbegehren über die Verstärkung der Landesverteidigung und insbesondere auch der Flugwaffe ein.

Antwort des BR: „**Auch wenn wir der Meinung sind, dass die Verstärkung der Luftwaffe, übrigens auch der Fliegerabwehr, mit den übrigen Waffen Schritt halten muss, so sind wir der Auffassung, dass das Ganze im Auge behalten werden muss.**“

Der Ausbildungsstand der Truppe war, soweit dies für eine Miliztruppe möglich war, auf einem hohen Niveau.

Ueber lange Jahre wurde unter Führung von **Oberstlt Fritz Rihner** durch die folgenden Herren ausgezeichnete Ausbildungsarbeit bei Besatzungen und beim Bodenpersonal und bei der Organisation der Truppe, geleistet.



Oberstlt Fritz Rihner



Major Zobrist

Er „drillte“ eine Generation Beobachter und baute den Fotodienst auf.



Major Karl Wuhrmann

Kdt Rekruten- und Uof-Schulen und „Funk“-Ausbildung (Morsen).

Dann war auch Major Magron, welcher mit grosser Strenge die soldatische Ausbildung förderte.



Major Magron

Der „gestrenge“ & Schiess-Offizier



Hptm Décio Bacilieri

Fluglehrer



Major Robert Ackermann

Stabschef des Kdt



Major Willi Frei („Düsen Frei“)

Flugdienstleiter und Kdt Umschulungen



Hptm Pista Hitz



Hptm Max Wütrich

Weiter waren in den Jahren 1920 bis 1938 auch die folgenden Offiziere in der Ausbildung tätig (leider ohne Foto)

- Major Rudolf Meier
- Hptm Etienne Primault
- Hptm Hugo Troller
- Hptm Hermann Bachofner

Das waren die Instruktoeren, welche die Ausbildung und Organisation der Truppe bis Kriegsbeginn mit grossem Einsatz auf eine beachtliche Stufe brachten und damit die Fliegertruppe geformt hatten.



Am 27. August 1938 startete die Fl Kp 10 mit fünf Fokker CV-E unter der Führung von Hptm Bacilieri in Dübendorf zum Überflug nach Bellinzona in der Gegend von Muotatal

schloss sich plötzlich vorne eine obere und eine untere Wolkenschicht. Keiner der Piloten, auch der Staffel Kdt nicht, hatte eine ausreichende Blindflugausbildung. Die Flugzeuge waren ja auch nicht für Blindflug ausgerüstet. Die Staffel kollidierte nach einer Umkehrkurve an den Felsen des Drusbergs.

Die Beschaffung von neuem Material blieb weiterhin ein dringendes Problem.

Während die Morane 406-C1 als D-3800 in Ablieferung waren, ging bereits ein verbessertes Modell, der D-3801 mit einem etwas stärkeren Motor von 1000 PS in Fabrikation.



Morane Saulnier D-3801

Um Erfahrung mit einem leichten Bombenflugzeug zu sammeln, wurden in Frankreich 2 Flugzeuge SNCAN Potez 63 gekauft und erprobt.



Potez 63, 450 km/h, 2x650 PS, 8-3 m/s

In der K+W Thun hatten Ingenieur Jürg Branger mit Hilfe des franz. Konstrukteur Douret die C-3603 entworfen und gebaut.



C-3603, 476 km/H, 1000 PS, 10.4 m/s

Die C-36 war dem Potez 63 ebenbürtig und ging in Serie.

Die Flugplätze Emmen, Buochs, Interlaken, Sion, Lodrino wurden mit Flugzeughallen, und Hartbelag-Pisten von 600 und 700 m ausgebaut.

1939

Für die Ausbildung der Beobachter wurden drei Flugzeuge Junkers Ju-52 erworben.



Junkers Ju-52

Am 28. August wurden die Flieger- und Flabtruppen in den Aktivdienst aufgeboten.



Ich schildere nun den Ablauf der K-Mob auf dem Flugplatz Dübendorf:

- In der Nacht verteilte mein Hallenpersonal die Flugzeuge auf die vorher bestimmten, dezentralisierten Übernahmeplätze für jede Kp rund um den Flugplatz.
- Die Besatzungen erhielten das Aufgebots Telegramm noch am Abend, aber spätestens am Mobilmachungstag ca. 0400 bis 0500 zu Hause.
- Ab 0600 rückten die ersten Besatzungen ein und flogen dann, sobald eine Besatzung vollständig war, individuell auf ihre vorbestimmten Stützpunkte.

Was machte ich: Sobald ich meine Arbeit auf dem Flugplatz Dübendorf erledigt hatte und mein Beobachter eintraf, meldete ich mich bei Major Högger ab und flog mit unserem C-35 nach Spreitenbach, unserem zugeteilten Stützpunkt.

Auf den anderen Übergabeplätzen: Thun und Lausanne verlief es wohl ähnlich.

Ich schildere jetzt den Ablauf der Mobilmachung unserer Mannschaft:

Die Mannschaft wurde, wie die übrige Armee, aufgeboten durch das Radio, den Gemeindeweibel oder eben so, wie es jede Gemeinde organisiert hatte.

Die Mannschaft hatte gemäss Aufgebots-Zettel im Dienstbuch, unverzüglich und vollständig ausgerüstet im vorher bestimmten Mobilmachungszeughaus einzurücken. Für die Fl Kp 17 war dies das Zeughaus Uster.

Dort fasste die Mannschaft das technische Korpsmaterial, sowie das Kompanie-Material.

Es standen auch schon die requirierten Lastwagen bereit für den Transport vom Material und der Mannschaft auf die Stützpunkte. *In unserem Fall waren dies 4 „wunderschöne“ Lastwagen der Brauerei Hürlimann.*

Unsere Fl Kp 17 richtete sich sofort auf dem Flugplatz Spreitenbach ein, stellten die Flugzeuge unter Bäume, tarnten sie vorläufig so gut wie möglich mit Ästen und schaufelten Schützenlöcher in der Nähe der Flugzeuge mit Sicht auf den Flugplatz, installierten das Telefonnetz, die Betriebsstoff- und Munitionslager, usw.

So war der Ablauf wohl bei allen Kompanien am Anfang des Aktivdienstes etwa derselbe.

Am 30. August wurde KKdt Henri Guisan von der vereinigten Bundesversammlung zum General gewählt.

Der Bestand der Fliegertruppe bestand am 30. August aus:

- 357 Offizieren,

- 1983 Unteroffizieren und Soldaten,
- 38 Mann Hilfsdienst,
- 68 Jagdflugzeuge D-27 und Me-109,
- 121 Beobachtungsflugzeuge C-V, C-35.

Nachfolgend sind die Standorte der Fliegertruppe zu Beginn des Aktivdienstes aufgeführt. In der Aufstellung ist ersichtlich, dass fünf Flieger Kp überhaupt keine Flugzeuge hatten, die übrigen nicht den Vollbestand.

Truppe	Flugzeuge	Standort
Stab FFTrp		Bern
Stab Fl Rgt 1		Muri bei Bern
Stab Fl Abt 1		Lausanne
Fl Kp 1	keine	Grandcourt/entlassen
Fl Kp 2	9 C-35	Riaz/Belp
Fl Kp 3	9 D-27	Lausanne/Belp
Stab Fl Abt 2		Thun
Fl Kp 4	keine	Thun/entlassen
Truppe	Flugzeuge	Standort
Fl Kp 5	8 C-35	Belp/Thun
Fl Kp 6	6 Me-109E	Thun
Stab Fl Abt 3		Bern/z. T. entlassen
Fl Kp 7	keine	Emmen/entlassen
Fl Kp 8	keine	Emmen/entlassen
Fl Kp 9	keine	Emmen/entlassen
Stab Fl Rgt 2		Murten/Belfaux
Stab Fl Abt 4		Utzenstorf/Bätterkinden
Fl Kp 10	9 C-V	Utzenstorf
Fl Kp 11	9 C-35	Bözingen
Fl Kp 12	9 D-27	Grenchen
Stab Fl Abt 5		Kehrsatz/Payerne
Fl Kp 13	9 C-V	Belp/Dompierre
Fl Kp 14	9 C-35	Bleienbach/Payerne
Fl Kp 15	6 Me-109 Jumo	Payerne
Stab Fl Rgt 3		Dübendorf
Stab Fl Abt 6		Kloten/Alt-Seebach
Fl Kp 16	9 C-V	Ems/Bleienbach
Fl Kp 17	9 C-35	Spreitenbach/Kloten
Fl Kp 18	8 D-27	Kloten
Stab Fl Abt 7		Dübendorf
Fl Kp 19	9 D-27	Dübendorf/Spreitenbach
Fl Kp 20	9 C-35	Mollis/Wil
Fl Kp 21	6 Me-109E	Dübendorf

Zur Luftraumüberwachung wurden Messerschmitt Patrouillen ausgeschieden. Sie hatten bei Flugwetter höchste Alarmstufe zu halten.

Am 6. September wurden Sperrflüge mit Messerschmitt Me-109 befohlen, mit der Erlaubnis, fremde Flugzeuge über der Schweiz zu verfolgen und zu beschliessen.

Die Fl Kp 6, 15, und 21 (mit Me-109) übernahmen in den Jahren 1940 bis 1942 die Hauptlast des Neutralitätsschutzes.

Unsere grenznahen Flugplätze wurden zur Verminderung vorbereitet.

Der zivile Luftverkehr wurde eingestellt.

Der Armeeflugpark (A Fl Pk) mit den Unterhaltswerkstätten bildete fortan die logistische Basis der Fliegertruppe.

Ich schildere nun, wie der Armeeflugpark entstand, wie ich zum Armeeflugpark kam, wie dieser anschliessend als Basis der Fliegertruppen ausgebaut wurde und wie ich beim Aufbau der Unterhaltswerkstätten beteiligt war.

Am 19. Oktober 39, also nach 7 Wochen Aktiv-Dienst bei meiner Fl Kp 17 erhielt ich den Befehl, mich in Dübendorf zu melden.

Dort standen ca. 1000 Landwehr- und Landsturm-Soldaten der Fliegertruppe in 2 Gliedern (Landwehr bis 42 Jahre, Landsturm bis 60 Jahre).

Davor standen einige ältere Offiziere darunter eben auch sämtliche SWISSAIR-Piloten welche ich während meiner Lehre wie „Herrgötter“ bewundert hatte.

Oberst Walter Burkhard, der Direktor der DMP und jetzt Kdt des Armeeflugpark, (A Fl Pk) teilte die Mannschaft in 7 A Fl Pk Kp ein und gab zu jeder Kp 2 bis 3 Offiziere.

Mir teilte er die A Fl Pk Kp II zu, mit welcher ich anschliessend sofort per Bahn/SBB nach Lausanne auf den Flugplatz Blécherette dislozieren musste.

Meine Aufgabe war, unverzüglich eine Reparatur-Werkstätte in Lausanne für D-27, C-V und C-35 einzurichten und zu betreiben.



Das waren meine überaus tüchtigen Spezialisten. Einige hätten mein Vater sein können.

Lausanne war damals neben Dübendorf und Thun der einzige Flugplatz mit Werkstätten.

Diese älteren Soldaten waren vorzügliche Mechaniker. Sie hatten in der Fliegertruppe „gelernt“ und sich in zivilen Berufen bewährt.

1940

Anfangs 1940 konnten in Dübendorf drei neue Bauten in Betrieb genommen werden:

- **das Unterrichtsgebäude,**
- **das neue Offizierscasino,**
- **die Aspiranten Kaserne**



Alter Eingang zum Flugplatz vor dem Bau des Unterrichtsgebäudes, quer durch die Bildmitte (von rechts) verläuft die Wangener Strasse.



Anstelle des alten Eingangs entstand das neue Unterrichts-Gebäude unter welchem der neue Eingang durchführte.



der neue Eingang zum Flugplatz

Das Unterrichtsgebäude bot nun Platz für alle Sparten von Ausbildung.

Auf dem Unterrichtsgebäude steht der neue Tower. Der alte Turm im Vordergrund (Bild S 31) blieb bestehen für allerlei Nutzung.

Im Februar wurden die Fl Kp 7, 8, 9 auf Messerschmitt umgeschult. Vom April bis Mai schulten die Fl Kp 12, 14, 18 und 19 auf D-3801 um.

Die drei Juraflugplätze: **Courtelary, La Sagne, Ligniere** wurden erstellt. Drei HD Kompagnien bauten drei Flugplätze unter der sachkundigen Führung von Oblt Bouvier, Bauingenieur vom Baudienst der DMP (A Fl Pk) und dem früher schon begegneten „Gelände-Emil“ aus.

Die HD Kp waren administrativ meiner Fl Pk Kp II - wegen der Nähe zu Lausanne - unterstellt. Diese Flugplätze wurden fertig gebaut, aber von der Fliegertruppe nie belegt.

In den Monaten Mai/Juni wurden 395 Grenzverletzungen durch Flugzeuge gemeldet.

Alarmbereitschaft (Piloten einer Fl Kp)



Piloten im Feld in Alarmbereitschaft.

Beispiel: Piloten der Fl Kp 21 (Me-109E) (Ganzseiten Foto Anhang 10).

Diese kamen am häufigsten zum Einsatz und hatte die meisten Kontakte mit den „Eindringlingen“.

Am 10. Mai, nach dem Einmarsch der deutschen Wehrmacht durch Belgien in Frankreich, war in Lausanne erhöhte Alarmbereitschaft. Wir mussten jeden Abend den Flugplatz unbenutzbar und am Morgen wieder einsatzbereit für den Flugdienst machen.

Am Bahnhof Lausanne wurden deutsche „Touristen“, mit Sprengstoff in ihren Rucksäcken, verhaftet. Sie hatten den Auftrag, unsere Flugzeuge und Flugplätze zu zerstören. In der Westschweiz herrschte in diesen Tagen grosse Nervosität. Es gab viele Rückwanderer aus Belgien und Frankreich, welche sehr verängstigt waren.

Vom 10. Mai bis 8. Juni wurden als Folge des Vormarsches der deutschen Wehrmacht in Frankreich dauernd Grenzverletzungen durch deutsche Flieger verursacht. Diese werden durch unsere Flieger heftig bekämpft.

Im Laufe dieser Luftkämpfe werden eine Me-109D (Lt Rickenbacher) und ein C-35 (Oblt Gürtler und Lt Meule) abgeschossen. Die 3 Besatzungsmitglieder fanden den Tod.

Zwei weitere Piloten (Oblt Homberger und Lt Heiniger) wurde angeschossen und verletzt, konnten aber notlanden.

Stand der Arbeiten auf den Flugplätzen

Die 1938 geplanten und in Auftrag gegebenen Bauten sind voll in Arbeit, wenn auch mit grossen Erschwernissen, denn die Arbeiten werden an den meisten Orten durch das Fehlen von leistungsfähigen Baumaschinen erschwert. Diese waren durch die Armee für Festungsbauten in der ganzen Schweiz requiriert.



Schaufel und Karrette statt Bagger



Flugzeug-Unterstand U-43

Total wurden, parallel zum Pistenbau, auf allen Plätzen 192 solche Unterstände gebaut.



Herbst 1939 Emmen ist bezugsbereit, Werkstatt und 2 Hallen

Die Bauarbeiten in Buochs, Interlaken, Sion und Lodrino machen Fortschritte, so dass auch diese Werkstätten Ende 1940 bezogen werden können. Buochs und Interlaken erhielten ein identisches Werkstatt-Gebäude vom gleichen Architekt.

Gebaut wurden diese Werkstätten zum grossen Teil mit dem Abbruchmaterial der „Landi 39“ in Zürich.



Buochs und Interlaken wurden 1940 gebaut
obiges Bild von Buochs stammt von ca.
1970 nach einem Ausbau



Leicht-Bunker am Rande der Flugplätze

Rings um die Flugplätze wurden getarnte Leichtbunker erstellt, aus welchen mit Maschinengewehren der Flugplatz eingesehen und verteidigt werden konnte.



als Stall getarnter Leichtbunker



Auf den Flugplätzen mit Werkstätten wurden solche Schutztürme „Zuckerstockbunker“ eingebaut, wie sie damals nach den Plänen des Ing-Büros Schindler, Zürich in der ganzen Schweiz zu Dutzenden gebaut wurden.

Motorenprüfstand

Es war eine absolute Notwendigkeit, einen Motorenprüfstand zu besitzen, damit die revidierten oder reparierten Motoren vor dem Einbau in die Flugzeuge geprüft und justiert werden konnten.



Motorenprüfstand Ennetmoos,
einer ist fertig, der andere noch im Bau

Aber auch auf den, für den Ausbau vorgesehenen Flugplätzen gingen die Bauarbeiten vorwärts:



Payerne Halle 1 und Büro



Lodrino (1995, nach Übergabe an RUAG)



Sion, rechten Rand das Werkstattgebäude



Alpnach vor der Übergabe an RUAG



Materiallager, N+R Stans

Der „**Nach- und Rückschub**“ war zuständig für die Versorgung der Fl Trp, alle Güter wurden in 2 Felskavernen im Bürgenstock gelagert.

Hier war das gesamte Material für das von der Direktion der Militärflugplätze verwaltete und für den Unterhalt der Flugzeuge und der Anlagen benötigte Spezial- und Ersatzmaterial eingelagert. Ein Teil der Aussenbauten wurden erst nach dem Krieg erstellt.



N+R: Ersatzmaterial



N+R: Treibstoffe und Schmiermittel



N+R: Rohmateriallager

Kennziffern N+R im Jahre 1960:

1960 belegte das gesamte Verbrauchs- und Ersatzmaterial eine Fläche von 9090 m². Die Bahn lieferte 2200 Tonnen Material an und 1900 Tonnen wurden wegspediert. Die Post brachte 4113 Pakete zum N+R und exportierte 4296 Pakete weg von Stans.

In den Jahren 1964 bis 1975 lagerten hier an die 100'000 Artikel.

1941

Die Dreierpatrouille wurde zu Gunsten der Zweier- resp. Doppelpatrouille aufgegeben. Diese sind seither die Grundformation der fliegenden Verbände.

Die Fliegertruppe erstellte ein Programm für neue Flugzeuge:

- Jagdeinsitzer, 1-oder 2-motorig
- Kampfzweisitzer, 1-motorig (Stuka)
- Mehrsitzer mit 2 Motoren

Der Flugzeugbau wurde von der K+W Thun abgetrennt und in eine 36 Mio Fr. teure Werkanlage nach Emmen verlegt. Dieser Betrieb hiess fortan: Eidgenössisches Flugzeugwerk Emmen [**F+W Emmen**].

Im April 1941 musste ich mit meiner A Fl Pk Kp II nach Interlaken dislozieren.

Dort waren soeben die Werkstätten zum Bezug bereit. Wir richteten die Werkstätten ein und begannen sofort mit Reparaturen und dem Unterhalt an den Morane D-3800/01 und C-36 Flugzeugen. Ab jetzt war Interlaken Fachstelle, d.h. verantwortlich für den Unterhalt der gesamten Morane- und C-36 Flotten.

Ein Teil der Angehörigen meiner Kp bildete in der Folge das künftige Betriebspersonal von Interlaken und liessen sich vom Bund anstellen.

Aus dem Personal der DMP Dübendorf wurden Spezialisten ausgeschieden als kleine Kerngruppe für die neuen Betriebe im Reduit. Dort wurden Sie durch lokal angeworbenes Personal ergänzt und blieben bis zu ihrer Pensionierung.

Es war ein faszinierendes und interessantes Erlebnis, aus dem Nichts einen effizienten Betrieb aufzubauen.

Die Fl Kp 12 und 18 schulten von Dewoitine auf Morane D-3800 um.



Interlaken

Rechts oben das Werkstatt-Gebäude, links unten eine der drei Flugzeughallen.



Morane in der Montagehalle

Die Zahl der Flugplätze und Feldstützpunkte stieg seit Beginn des Aktivdienstes von 29 auf 48 Anlagen, davon 14 Flugplätze mit Hartbelagpisten.

Mit Beschluss des BR vom 4. April wurde am 28. Mai ein permanentes **Überwachungsgeschwader** gegründet (UeG). Erster Kdt war Major Rieser.

20 Fokker C-V wurden von der DMP für den Schleppdienst zu Gunsten der Flab mit Schleppwinden ausgerüstet.

Allmählich erhielten die Flugzeuge bessere Funksprech-Anlagen und gleichzeitig einen neuen, gut verständlichen Sprechcode, den **„Bambini-Code“**.

1942

Die neuen Flugplätze Alpnach, Kägiswil, Meiringen, Zweisimmen, Turtmann und Saanen können bezogen werden.

Weitere 19 Morane D-3801 und 52 C-36 gelangten zur Truppe.

Die Fl Kp 2, 10, 11, 16, welche als Letzte noch mit Dewoitine D-27 und C-35 ausgerüstet waren, konnten auf C-36 umschulen.



Morane & C-36 Parade auf dem Flpl Buochs

1943

Auf Januar wurde ich von Interlaken nach Buochs versetzt als Stellvertreter des dortigen Betriebskdt.

Ich übernahm auch sofort die A Fl Pk Kp III, 450 Mann, alles Angestellte der DMP.

Buochs war Fachstelle für Me-109 und damit besonders beschäftigt mit der Reparatur der in den Abwehrkämpfen angeschossen oder bruchgelandeten Me-109 Flugzeuge.



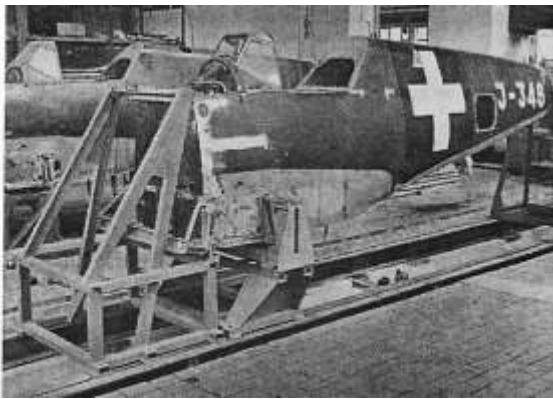
Me-109 über Nidwalden (*ich sitze drin*)



Me-109 Vorfall an der Lutschine

Diese Me-109 überrollte den Damm der Lutschine, kam schwer beschädigt nach Buochs und wurde auf dem „Rumpfbett“ repariert. Auch die Flügel werden in der Montagelehre neu aufgebaut.

Wir reparierten in Buochs alles, was nicht gerade einem Totalschaden entsprach..



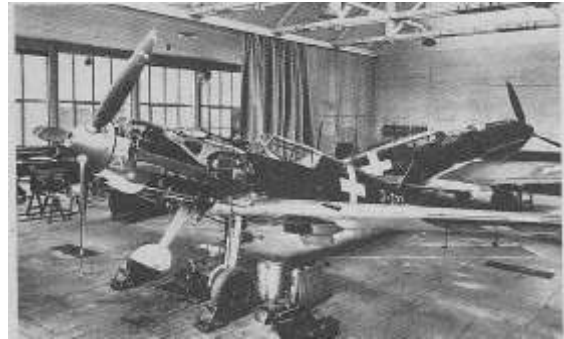
Der defekte Rumpf auf der Lehre



Fahrwerkdefekt



Me-109 auf dem Rücken (Pilot unverletzt)



Teilansicht der Montagehalle Buochs

Abgesehen von den Struktur-Reparaturen brauchte der Me-109 auch im Betrieb grosse „Pflege“, speziell seine DB-601 Motoren.

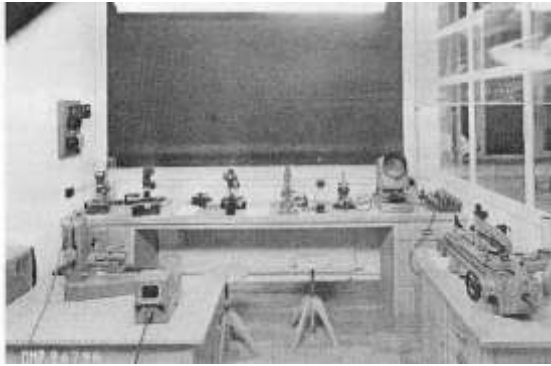


Motorenwerkstatt

Diese Mechaniker sind Soldaten meiner A Fl Pk Kp III. Sie trugen, wie wir Offiziere, während dem ganzen Aktivdienst die Uniform, also auch ausserhalb den Ablösungsdiensten.



Mechanische Werkstatt



Materialprüfungslabor

Die Messerschmitt-Flugzeuge wurden „nackt“ ohne Ersatzteile und ohne Konstruktionszeichnungen geliefert.

So mussten wir die Ersatzteile selbst anfertigen, d.h. den defekten Teil genau ausmessen, dann zeichnen und schliesslich die Materialqualität bestimmen, aus welchem der Teil gefertigt werden soll.

Zu diesem Zweck hatten wir eine kleine „EMPA“ installiert, in welcher wir die Material-Spezifikationen nun selbst bestimmen konnten.

Im ganzen Bereich des Armeeflugparks, bzw. der DMP waren bis zum Übergang an die RUAG ständig ca. 250 Lehrlinge in Ausbildung.



Lehrlings-Werkstatt

Am 18. März erfolgte auf Grund von „Informationen“ wegen einem bevorstehen den deutschen Angriffs auf die Schweiz, eine Teil-Remobilisierung, was sich später als Falschinformation erwies.

Der Einsatz unserer Flugzeuge zur Abwehr nächtlicher Angriffe wurde geprüft, aber nicht weiter verfolgt.

Der Einsatz von Jagd-Patrouillen bei Tag, entsprechend dem früheren Befehl des Generals, wurde vorläufig unterbunden und durfte nur auf besonderen Befehl erfolgen.



General Guisan mit Div Bandi auf Truppenbesuch in Buochs

Am 1. Sept. äusserte sich der Bundesrat zu den „erschreckend“ vielen Flugunfällen. Vom 20. bis 26. August waren 4 Flugzeuge abgestürzt und dabei hatten 7 Besatzungsmitglieder den Tod gefunden.

Am 1. Okt. genehmigte der BR den neuen Einsatzbefehl:

1. Vom Kdo Fl und Flab sind tagsüber 3 Alarmpatrouillen auf 3 verschiedenen Flugplätzen zur Verfügung der Einsatz-Zentrale einsatzbereit zu halten.
2. Der Einsatz hat wie folgt zu erfolgen:
 - a) Bei Tag gegen einwandfrei als fremde erkannte Kriegsflugzeuge, um Grenzverletzungen zu vermeiden ist die Verfolgung 5 km vor der Grenze abubrechen.
 - b) Bei Nacht wird die Flugwaffe bei Grenzverletzungen bis auf weiteres nicht eingesetzt.

Ab November standen 2 Einsatzzentralen zur Verfügung:

Bern: für Flz in Payerne

Dübendorf: für Flz in Dübendorf

Die Erstellung der vielen Flugplätze mit Hartbelagpisten, dies auf Kosten der Landwirtschaft, führte in Zeiten der Anbauschlacht zu Diskussionen.

Auf 6 Flugplätzen wurden einfache, sogenannte **„Retablierstollen“** gebaut, in welchen Retablierungen und Reparaturen an Flugzeugen geschützt ausgeführt werden konnten.

Nach der Fertigstellung der Flugzeugkavernen (siehe 1959ff) wurden diese „Retablierstollen“ als geschützte Werkstätten für den Fl und Flab Park ausgebaut und benutzt.



Retablierstollen

Die „Flugbenzin-Panne“

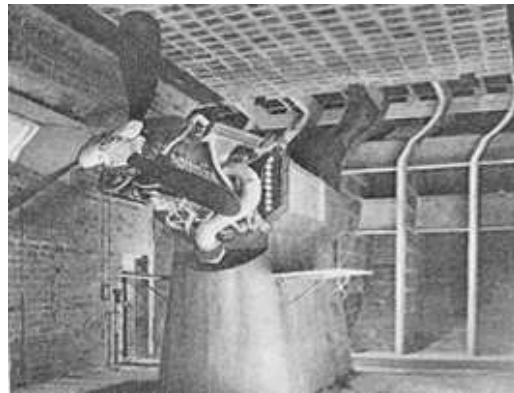
Bei Kriegsbeginn im Jahre 1939 standen der Fl Truppe 18'000 Tonnen Benzin mit verschiedenen Oktanzahlen [OZ] zur Verfügung, davon 4000 Tonnen OZ 87 und 93.



Damit es keine Verwechslungen gab, waren alle Flugzeuge beim Einfüllstutzen mit der für dieses Flugzeug zugelassenen Oktanzahl angeschrieben (z.B. hier: OZ 87)

Als die Benzineinfuhr eingeschränkt wurde, wurde versucht, niedrig-oktanige Benzinsorten (z.B. Autobenzin) durch Beimischen von

Bleitetraäthyl, Aceton, Äthylacetat etc., zu höheren Oktanzahlen aufzumischen.



Ein DB-601 (Me-109) auf dem Prüfstand

In Ennetmoos wurden im Beisein der EMPA die Oktanzahl der verschiedenen Benzinge-mische ermittelt und in Motoren Stundenläufen erprobt. Die Motoren wurden nach dem Lauf jeweils demontiert und auf allfällige Schäden untersucht.

Nun ist aber Bleitetraäthyl sehr giftig und der Umgang mit solchen Benzin zu gefährlich und daher für den Truppendienst ungeeignet.

So wurde versucht, die vorhandenen Reserven mit Methylalkohol aus den Emserwerken, dem sogenannten **„Emserwasser“**, zu „strecken“.

Das hatte sofort eine Notlandung nach der andern zur Folge und zwar nur bei den Morane und C-36, nicht aber bei den Me-109.

Die Untersuchungen ergaben, dass durch den Methylalkohol (des Emserwassers) die Gummischläuche und Membranen, welche bei den Morane und C-36 aus Naturgummi gefertigt waren, aufquollen und den Durchlass unterbrachen und so Motorpannen verursachten. Die D-3801 und C-36 wurden sofort für den Flugdienst gesperrt.

Das hiess: mitten im „Krieg“ mussten wir 2/3 der Flugzeug-Flotten still legen.

Nicht so bei den Me-109, deren Schläuche aus synthetischem **„BUNA“**-Gummi, Kunstkautschuk, gefertigt waren.

Bei den Morane D-3801 und C-36 mussten sämtliche, benzinführenden Leitungen ausgebaut und ersetzt werden.

Ich wurde mit der Organisation der Instandstellung, auch bei der Truppe, beauftragt und pendelte jetzt für einige Zeit zwischen Luzern, Altdorf und den Standorten der Flugzeuge.

Die Firma Meier-Keller in Luzern (BOA) fertigte in Tag- Nachtschichten Metall-schläuche, BOA und der Betrieb Buochs fertigte und lieferte die dazu notwendigen Anschlüsse (Nippel).

Die Gummifabrik Dätwyler in Altdorf goss uns neue Membranen für die Steuergeräte aus synthetischem Gummi.

Um diese in den Motoren zu ersetzen, mussten die Motoren ausgebaut werden.

Von den andern Betriebsgruppen forderten wir Mechaniker an und schulten sie für die Auswechselaktion bei der Truppe.

Die ganze Aktion war eine sehr grosse und dringende Aufgabe, welche mitten im Krieg nur mit riesiger Anstrengung aller Beteiligten so schnell gelöst werden konnte.

Die reparierten Flugzeuge wurden umgehend wieder frei gegeben

1944

Nach sieben Kommando-Jahren trat Divisionär Hans Bandi zurück.

In dieser Zeit hatte sich der Mannschaftsbestand verdoppelt, die Luftverteidigung wurde mit modernen Jagdflugzeugen ausgerüstet und eine beachtliche Fliegerabwehr wurde aufgebaut.

Zum Nachfolger als Kdt der Fl und Flabtruppen wurde Oberst Rihner, unter Beförderung zum Divisionär, ernannt.



Div Fritz Rihner

Mit dem Erlass einer neuen Dienstordnung wurden die Flieger und Flabtruppen reorganisiert:

- Gruppe I Frontstab
- Gruppe II Ausbildung inkl. Instruktion-korps
- Gruppe III Personelles und Truppe
- Armeeflugpark
- Fliegerärztlicher Dienst
- Militärjustiz

Am 1. Januar waren bereit:

- von 72 C-35 61-86 %
- von 74 D-3800 28 -38 %
- von 93 D-3801 12 -13 %
- von 72 Me-109 28 -38 %

Die nicht einsatzbereiten Flugzeuge, resp. ihre Motoren, waren in den Werkstätten oder ihre Funkausrüstung war defekt.

Zahlreiche Notlandungen und Abstürze fremder Flugzeuge zeugten von erbitterten Kämpfen über Europa.

158 4-motorige Bomber Boeing B-17, B-24 Liberator, Avro Lancaster etc. der Alliierten landeten oder stürzten in der Schweiz ab.



ein bruchgelandeter B-17



die flugbereiten dieser in der Schweiz notgelandeten Bomber wurden nach Dübendorf überflogen

Von den total in der Schweiz abgestürzten und notgelandeten amerikanischen Bombern wurden nach dem Krieg 30 B-17 und 40 B-24 durch die USAF und unter Mithilfe unserer Mechaniker (gegen Verrechnung) flugbereit gemacht und nach Burtonwood in England überflogen.

Der Rest wurde demontiert, in Dübendorf eingelagert und anschliessend liquidiert.



eine ganze Halle voll Bomberrümpfe



eine Halle voll Bomberflügel



vorne Räder, hinten Motoren

Im Weiteren landeten auch eine Anzahl deutscher und italienischer Flugzeuge.



Messerschmitt Me-262, das erste Düsenflugzeug landete am 25.4.44 in Dübendorf

Das war eine Sensation. Ein Triebwerk wurde sofort ausgebaut und bei Escher-Wyss gründlich untersucht und im Lauf geprüft.

Die Me-262 wurde 1957 der Luftfahrtabteilung des Deutschen Museums in München übergeben.



am 29. April 1944 landete ein Nachtjäger Messerschmitt Me-110 mit einem geheimen Radargerät

Das Flugzeug wurde, nach Verhandlungen mit dem deutschen Botschafter, als Vertreter der Wehrmacht, welche das Flugzeug unbedingt zurück haben wollte, aber weil dies aus Neutralitätsgründen nicht möglich war, am 18. Mai in Dübendorf gesprengt. Damit wurde verhindert, dass die Radareinrichtung in die Hände der Alliierten gelangte.

Als „Entgegenkommen“ verkaufte uns Deutschland (Messerschmitt) 12 fabrikneue Me-109 G (Gustav).



Me-109G

Doch bald ereigneten sich bei diesen Flugzeugen schwere Not- und Bruchlandungen als Folge von Motorstörungen.

Die Demontage einiger Motoren zeigte, dass die meisten dieser Störungen von unsorgfältiger oder absichtlicher Fehlmontage (letzteres ist Vermutung) herrührten.

Viele Schrauben waren lose oder nicht gesichert, im Kurbelgehäuse lagen Laub, Tannnadeln und Schmutz.

Auf Grund von weiteren Kontrollen, bei denen wir ernsthafte Fehler feststellten, wurden die Messerschmitt Me-109G aus dem Betrieb genommen und liquidiert.

Ich setzte mich mit meinem Vorschlag, die Motoren gründlich zu revidieren, und die Flugzeuge, welche ja in Ordnung waren, weiter fliegen zu lassen, nicht durch.

Der FLBMD wurde neu gegliedert:

- 4 FLBMD-Zonen
- 9 FLBMD-Gruppen
- 18 Kompagnien

Kommandant wurde Oberst Samuel Stamm.

Bei neun Flugzeugabstürzen verloren 13 Besatzungsmitglieder ihr Leben.

Zur besseren Kennung unserer Front- Flugzeuge wurden diese mit einer auffälligen rot/weis- Bemalung gezeichnet.



„Neutralitätsbemalung“

In Anbetracht der hohen Beanspruchung, der Besatzungen wurde eine Verjüngung der Abteilungs- und Regimentskommandanten eingeleitet. Die Zahl der Besatzungen wurde um 20% reduziert.

Wegen der vielen Grenzverletzungen durch fremde Flieger, wurden in allen grenznahen Ortschaften die Dächer wichtiger Gebäude mit grossen Schweizerfahnen gekennzeichnet.

1945

Bei den Fliegertruppen wurde die Trennung zwischen Boden und Luft vollzogen, d.h. Die Besatzungen wurden zur Fliegerstaffel. (Fl St) und die Bodentruppe blieb in den Fl Kp und war weiterhin verantwortlich für die Wartung und Munitionierung der Flugzeuge.

Zur Entlastung des Kommandanten und Waffenchef der Fl und Flab Trp wurden ernannt:

- Ausbildungschef: Oberstbr Magron
- Kdt Flugwaffe: Oberst Edgar Primault
- Kdt Flugplätze: OberstWalter Burkhard
- Kdt Armeeffab: Oberst Hans Brunner

Nach der Kapitulation Deutschlands wurden die Fliegertruppen am 12. Mai 1945 entlassen.

Bilanz für den Zeitraum des Aktivdienstes:

Truppe	1939	1945
Offiziere	357	995
Uof, Gefr, Sdt, HD	2'121	10'940
FHD	-	180
Berufspersonal DMP	587	2'418
Kampfflugzeuge	207	530

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Ausbildg. & Schleppflzg	227	246
Flugplätze	6	14
Fliegerstützpunkte	23	43
2-sitzge Erdk & Aufkl	121	202
Durch Absturz gingen verloren		79

55 Piloten und 17 Beobachter verloren ihr Leben.

Während den 69 Monaten Aktivdienst wurden total 237'288 Flugstunden und 652'269 Flüge erbracht.

In der Schweiz:

- landeten 169 fremde Flugzeuge
- 56 Flugzeuge stürzten ab
- 14 Flz wurden durch unsere Piloten abgeschossen
- 6501 Grenzverletzungen wurden registriert

Insgesamt wurden 1200 Bomben von fremden Flugwaffen aus Versehen auf unser Land abgeworfen, dabei wurden 84 Schweizerpersonen getötet. Es entstand ein Sachschaden von 80 bis 100 Mio Fr.

Nach Kriegsende engagierten sich einige Firmen mit Eigenkonstruktionen im Flugzeugbau.

- Das F+W Emmen mit der Entwicklung des N-20 Kampfflugzeuges
- Die Dornier Werke mit der Entwicklung des Düsenkampfflugzeug P-16
- Die Firma Sulzer mit der Entwicklung eines Düsentrriebwerks

Der BR-Beschluss legt fest, dass künftig auch Unteroffiziere Piloten werden können.

Für die Bauten der Infrastruktur wurden 82 Mio Fr.aufgewendet

1946

Gliederung der Fliegertruppen:

- 4 Fliegerregimenter (Miliz) mit 21 Fl St
- 1 Ueberwachungsgeschwader mit
 - 4 Berufs Fl St
- 1 Nachtgeschwader mit
 - 2 Fl St Miliz und Beruf

- Zielfliegerkorps
- Beobachterkorps
- Kommando Flugplätze mit
 - 4 Flugplatzgruppen mit 21 Fl Kp
 - 21 Flugplätze
 - 15 Flugplatz Flab Batterien
- Armeeflugpark mit
 - 7 A Fl Pk Kp
 - 7 Landsturm Fl Kp
- 2 Uebermittlungsabteilungen mit
 - 6 Uem Kp
- Flieger Beobachtungs- & Meldedienst mit
 - 4 Meldezonen, 19 FIBM Kp

1946 wurden keine WK durchgeführt, die Fl St dagegen machten ihre TK.

Vom 12 März bis 7. April wurde in England das Flugzeug De Havilland DH-100 ‚Vampire‘ erprobt.

24 der C-3603 wurden in den Farnerwerken in Grenchen mit Schleppwinden gemäss der Konstruktion der Betr Gr Buochs zur Zieldarstellung mit Schleppsäcken für die Flab ausgerüstet.

Die Landesverteidigungskommission [LVK] verfolgte in Emmen die Vergleichsflüge zwischen den Weiterentwicklungen D-3801 zum D-3802 und vom C-3603 zum C-3604 im Vergleich mit dem englischen De Havilland DH-100 ‚Vampire‘. Es zeigte sich, dass die DH-100 den beiden Propeller Flugzeugen überlegen waren.

Die je 12 Grundserie-Flugzeuge wurden dem Überwachungsgeschwader zugeteilt.



C-3604



Morane D-3802

Im Hinblick auf den Flugbetrieb mit DH-100 wurden die Landepisten auf 1000 m verlängert.

Am 19. Nov. startete in München eine amerikanische Douglas C-53 ‚Dakota‘ (Militärversion der DC-3) um nach Pisa zu fliegen. An Bord befanden sich neben den vier Mitgliedern der Besatzung acht Passagiere, darunter hochrangige Militärs und deren Angehörige. Um 14.25 Uhr krachte die Maschine unfreiwillig auf einer Höhe von 3350 Metern über Meer mit einer Geschwindigkeit von 280 Kilometern pro Stunde auf dem Südosthang des Gauligletscher. Die Piloten konnten einen Notruf absetzen, der am Flughafen Paris-Orly und am Militärflugplatz Istres-Le Tubé empfangen wurde. Die Besatzung wähnte sich in den französischen Alpen, aber eine Funkpeilung ergab eine andere Region. Die Amerikaner begannen in den französischen Alpen eine gross angelegte Suchaktion mit 80 beteiligten Flugzeugen. Nach etwa zwei Tagen fiel dem Chef des Militärflugplatzes Meiringen die gute Verständlichkeit der Notrufe auf. Am Abend des 21. Nov. konnte noch einmal gepeilt werden; das Wrack wurde im Dreieck Airolo-Sion-Jungfrau geortet. Nun wurde auch die Schweiz als möglicher Absturzort in Betracht gezogen, obwohl amerikanische Flugzeuge damals nicht hätten über der Schweiz verkehren dürfen. Eher zufällig wurde das Wrack aus einer amerikanischen B-29 während eines Überflugs nach München aus 5000 Metern Höhe und von einer Schweizer C-36 auf tieferer Höhe auf dem Gauligletscher gesichtet.



erste Rettungskräfte am Absturzort



Mit acht Bergungsflügen von etwa zwölf Minuten holten die Piloten Victor Hug und Pista Hitz mit 2 Fieseler Störchen alle Amerikaner vom Gauligletscher. Damit war ein Meilenstein in der Gebirgsrettung gesetzt.

1947

Die Fliegertruppen wurden reorganisiert, Fl- und Flpl Rgt jeweils am gleichen Ort:

- Régiment Aérodrome 1 Major Bongi
- Flugplatzregiment 2 Oberstlt M. Burkhard
- Flugplatzregiment 3 Major Fritz Lüthy
- Flugplatzregiment 4 Oberstlt Fritz Gerber
- Régiment d'Aviation 1 Oberst E. Primault
- Fliegerregiment 2 Oberstlt Emil Nievergelt
- Fliegerregiment 3 Oberst Hugo Troller
- Fliegerregiment 4 Oberst H. Bachofner

Die Wiederholungskurse begannen wieder.

Botschaft des BR zur Beschaffung von 75 De Havilland DH-100 ‚Vampire‘.

Die jährliche Anzahl Flugstunden sank auf 35'860 Stunden.

Ende 1947 wurden die Messerschmitt Me-109 aus dem Betrieb genommen.

Doch die Ablieferung der sich noch im Bau befindlichen De Havilland DH-100 ‚Vampire‘ begann erst 1949.



De Havilland DH-100 ‚Vampire‘

Pilatus P-2: Ingenieur Henri Fierz, welchen wir schon 1926 bei der Firma Comte in Horgen trafen, wo er den AC-1 konstruierte, war jetzt bei den Pilatus-Werken technischer Direktor, wo er später auch den legendären Pilatus Porter PC-6 entwickelte.

Er entwarf das Schulflugzeug Pilatus P-2, einen Doppelsitzer. Fahrwerk, Steuerorgane und Instrumentierung stammten aus den liquidierten Me-109.

Die Motoren Argus As-410 stammten von der Walter-Motorenbau aus Prag/CS und wurden bei der Firma Farner Grenchen revidiert.



Pilatus P-2 Parade

1948

Wegen der späteren Lieferung der DH-100 ‚Vampire‘ entschloss sich der BR, beim „Surplus-Command“ der USAF 100 North American P-51 ‚Mustang‘ für 1600 \$, damals ca. 4000.- Fr. pro Flugzeug, zu kaufen.



North American P-51 ‚Mustang‘

Die Flugzeuge waren stationiert bei der Fighter-Squadron 86 in Neubiberg bei München.

Ich ging mit 8 Spezialisten der DMP zur USAF nach Neubiberg (bei München) für eine kurze Instruktion über das Flugzeug, den Motor und die eingebauten Geräte.



mit den Spezialisten bei der USAF

Anschliessend machten wir die Flugzeuge bereit für den Überflug in die Schweiz nach Buochs. Dort wurden sie einer gründlichen Überholung unterzogen und alle von mir kontroll-gefliegen.

Wir hatten bei der USAF viel gesehen und gelernt, was wir sinngemäss auch bei uns anwenden wollten.

Als wir dann noch Ersatzteile brauchten, stellte uns das Surplus-Command nochmals 30 Flugzeuge in Oberpfaffenhofen zum „kannibalisieren“, zwecks Ersatzteiler Gewinnung, zur Verfügung.

Wir besichtigten die Flugzeuge in Oberpfaffenhofen und entschieden uns, die Flugzeuge an Ort und Stelle durch unsere Mechaniker für den Überflug nach Buochs bereit zu stellen und sie dort, nach einer gründlichen Überholung in die P-51 Flotte einzugliedern.

Zum Erstaunen „vieler Leute“ gab es plötzlich 130 P-51.

Die notwendigen Ersatzteile konnte Oberst K. Högger später in den USA beschaffen.



North American P-51 ‚Mustang‘-Parade

Blindfluginstrumente

In unseren bisherigen Flugzeugen, auch den neueren Messerschmitt Me-109, Morane D-3801, C-3603, gab es nur ganz einfache Fluglage-Instrumente.



bisher: Kompass, „Kugel und Pinsel“

In der Mitte oben der (magnetische) Kompass, darunter der Wendezeiger, welcher das Kurven anzeigt und die Kugel, welche anzeigt, ob man nach links oder nach rechts hängt. Ein sicherer Blindflug war mit dieser Instrumentierung nicht möglich.



für uns neu: Instrumentenbrett des P-51 mit Kreiselkompass und künstlichem Horizont

Der **Kreiselkompass** wird nur beim Start vom magnetischen Nordpol gerichtet, nachher wird der Kurs von einem elektrisch getriebenen Kreisel gehalten.

Im **künstlichen Horizont** hält ein elektrisch angetriebener Kreisel die horizontale Lage.

Abweichungen von dieser zeigt er auf der Frontseite des Instruments als steigen oder sinken, hängen oder drehen, an.

Gleichzeitig mit dem P-51 wurden 40 North American AT-16 beschafft. Der AT-16 war gleich instrumentiert wie der P-51.



North American AT-16

Im AT-16 erhielten nun sämtliche Piloten ein intensives Blindflugtraining und innert kurzer Zeit waren die Piloten der Fl Rgt „Blindflug tauglich“, wobei vorerst ehemalige Militärpiloten, welche bei der Swissair dienten und dort eine eingehende Blindflugschulung erhalten hatten, als Blindfluglehrer eingesetzt wurden.



North American P-51 ‚Mustang‘ Parade

Die P-51 ‚Mustang‘ wurden dem Flugplatzregiment 4 zugeteilt.

Neuerungen wurden bei den Wartungsarbeiten der Flieger Bodentruppe eingeführt:

1. Für den Zustand des Flugzeuges war künftig der Gruppenführer (bei der USAF der Crew Chief) verantwortlich. Er fordert die verschiedenen Warte an, wie Waffen-, Elektro-, Treibstoffwart etc. und überwacht deren Arbeit.

2. Die Zugführer, welche in der OS oder in technischen Kursen eingehende, technische Ausbildung erhalten hatten, mussten die Verantwortung für die Arbeit ihres Zuges im technischen Dienst übernehmen, also ihren Zug auch im Technischen Dienst führen.
3. Der Chefmechaniker, auf welchem bisher die gesamte technische Verantwortung lag, war nur noch Hilfe bei schwierigen, technischen Problemen.
4. Für alle Arbeiten, welche durch die Truppen-Mechaniker auszuführen waren, wurden detaillierte Arbeitsvorschriften (Merkblätter und Checklisten) bereitgestellt. Es durften keine Arbeiten ausgeführt werden, für welche es keine Checklisten gab.
5. Jede Arbeit musste vom Gruppenführer kontrolliert und die durchgeführte Kontrolle auf dem Arbeitsbericht signiert werden.

Dieselben Weisungen galten künftig auch in den Betrieben der DMP.



Motorenwerkstatt Rolls-Royce Packard V-1650 (Mustang P-51)

Nachdem ich schon seit einigen Jahren ‚Technischer Chef‘ der Flpl Br 32 war, konnte ich die geschilderten Neuerungen und Verbesserungen bezüglich Sicherheit in der Bereitstellung und im Unterhalt der Flugzeuge auch bei den DMP-Betrieben einführen.

Dazu konnte ich mich bei meinen Betriebs- und Truppenbesuchen überzeugen, dass diese Neuerungen bei der Bereitstellung der Flugzeuge sehr hilfreich waren.

1949

Die in England hergestellten 75 DH-100 wurden von den Piloten der KTA von England in die Schweiz überflogen.

Die Me-109 wurden liquidiert.

Ich flog den letzten Messerschmitt von Dübendorf nach Buochs zur Verschrotung.

Vom Parlament wurden weitere 100 De Havilland DH-100 ‚Vampire‘ bewilligt und in der Schweiz in Lizenz gebaut.

Das jährliche Training der Piloten bestand künftig aus:

- 4 Trainingskursen TK von je einer Woche
- 2 Wochen Wiederholungskurse zusammen mit der Bodentruppe, DTK

Die Flugzeuge für die Trainingskurse TK und das individuelle Training IT wurden durch die DMP bereitgestellt.

Bei der Direktion der Militärflugplätze wurde der Personalbestand nach und nach um 1000 Personen reduziert. (Siehe auch Anhang 7)

24./25. Sept. fand in Dübendorf das internationale Flugmeeting mit ca. 75'000 Besuchern statt.

1950

Von März bis April wurden die Milizpiloten der Fl St 7, 8, 9 auf DH-100 in Kloten umgeschult (lange Piste).

Am 10. Mai führte ein Triebwerkdefekt zur vorübergehenden Sperrung des DH-100 ‚Vampire‘.

Aus amerikanischen „Surplus“ Beständen konnten Bodenfunkstationen (auch für Bergfunk) im VHF-Bereich beschafft werden, damit die Funkverbindungen zu den Flugzeugen

Mustang, AT-16, Vampire sichergestellt werden konnten.

Bei 19 Flugunfällen gingen 9 Flugzeuge verloren und 5 Piloten verloren ihr Leben.

1951

Im Januar/Februar fiel soviel Schnee. Dass mit Junkers Ju-52 und C-3603 im ganzen Alpenraum Menschen und Tiere mit Notabwürfen versorgt werden mussten.

Im F+W Emmen lief die 2. Serie DH-100 an. Die dazu gehörigen ‚Goblin‘-Triewerke wurden mit der Ju-52 von England nach Emmen geflogen.

Im April bewilligte das Parlament 175 Mio Fr. für den Lizenzbau von 150 De Havilland DH-112 ‚Venom‘.

Die dazu gehörenden Triebwerke Goblin ‚Ghost‘ wurden bei der Firma Sulzer in Lizenz gebaut.

Die 8 cm ‚Oelikon‘-Rakete wurde beschafft, diese konnten von den Flugzeugen Morane, P51, DH-100 ‚Vampire‘ und DH-112 ‚Venom‘ eingesetzt werden.



8 cm Rak ‚Oerlikon‘ mit Werfer

Der BR wollte nur noch einen einzigen Flugzeugtyp beschaffen und zwar einen Einsitzer, welcher zu Gunsten der Erdtruppen, aber auch als Jäger eingesetzt werden kann.

Im Bauprogramm 51 wurden 111 Mio Fr. für die Fliegertruppe beschlossen, wovon die Hälfte allein für Kavernenbauten auf den Kriegsflugplätzen zur geschützten Unterbringung der Flugzeuge.

Die Fl Kp 1, 5 und 6 schulten um auf DH-100 Flugzeuge

Neue Zuteilung der Kommandos

Die Kommandostellen sind besetzt durch:	
Kommandant FFTrp	Oberstdiv Rihner Friedrich
Stabschef	Oberst Primault Etienne
Kommandant Flugwaffe	Oberst Karnbach Hugo
Cdt Rgt av 1	Lt Col von Meiss Gottfried
Chef d'escadre	Major de Pourtales Louis
	Major Bloetzer Othmar
Kdt Fl Rgt 2	Oberst Nievergelt Emil
Geschw Fhr	Major Zerkiebel Ernst
Kdt Fl Rgt 3	Oberst Eggenberger Sigmund
Geschw Fhr	Major König Paul
	Major Hofer Max
Kdt Überwachungsgeschw.	Oberst Eggenberger Sigmund
Kdt Zielfliegerkorps	Major Messmer Arthur
Kommandant Flugplätze	Oberst Burkhard Walter
Cdt Rgt aérodromes 1	Lt Col Nievergelt Walter
Cdt Gr aérod 1	Major Prugin Pierre
Cdt Gr aérod 2	Major Feldmeyer Jacques
Cdt Gr aérod 3	Major Genoud Claude
Cdt Gr aérod 4	Major Rappo Georges
Kdt Flpl Rgt 2	Oberst Lüthy Fritz
Kdt Flpl Abt 6	Major Lehmann Eduard
Kdt Flpl Abt 7	Major Zuber Willy
Kdt Flpl Abt 12	Major Widmer Ernst
Kdt Flpl Abt 13	Major Hug Viktor
Kdt Flpl Abt 15	vakant
Kdt Flpl Rgt 3	Oberst Gerber Fritz
Kdt Flpl Abt 5	Major Huggler Hans
Kdt Flpl Abt 8	Major Loderer Oswald
Kdt Flpl Abt 9	Major Steinmann Fritz
Kdt Flpl Abt 10	Major Willi Gottfried
Kdt Flpl Abt 11	Major Wetter Ernst
Kommandant FIBMD	Oberst Bonomo Oskar

Das Pilotenkorps der Fliegertruppe wurde abgebaut.

Im Training bleiben noch:

- 430 Frontpiloten je 50% Of und Uof
- 58 Beobachter
- 62 Piloten des Zielfliegerkorps
- 9 brevetierte Flugschüler

Der Personalbestand der DMP betrug noch 1667 Personen.

Beim Instruktionkorps waren noch 28 Of und 18 höh Uof.



C-36 Schleppflugzeug

20 Flugzeuge C-3603 schieden als Kampf- flugzeuge aus, diese wurden für den Ziel-

Schleppdienst mit Schleppwinden umgerüstet.

16 Flugzeuge, darunter 2 DH-100, 2 P-51 und 2 C-36 gingen verloren. 11 Piloten und Beobachter, sowie 1 Mechaniker verloren ihr Leben.

1952

Alle Verbindungs- und Übermittlungsmittel der Fl und Flab Trp wurden der Flieger-Übermittlungs Abt 1 unterstellt.

Die Fl Kp 12 und 14 schulten auf DH-100 ,Venom' um.

Die KTA erteilte der Firma Flug- und Fahrzeugwerke Altenrhein [FFA] einen Entwicklungsauftrag für ein 1-düsiges Kampfflugzeug und den Bau von 2 Prototypen.



Prototyp des P-16



Hiller 360 UH-12B

Es wurde eine Organisation für die Kampffeld- und Artilleriebeobachtung [KAB] geschaffen. Als Beobachtungsmittel standen bei der USAF erste Helikopter erfolgreich im Einsatz. Über die Air Import Luzern konnte ein Helikopter Hiller 360 samt Fluglehrer gechartert und erprobt werden. Die erfolgreichen Versuche führten zur Beschaffung von zwei fabrikneuen Einheiten. Aus den Erfahrungen sind später die Leichtfliegerstaffeln hervorgegangen.

Auf Ende Jahr trat Oberstdivisionär Rihner nach 9-jähriger Kommando-Zeit zurück. Div

Etienne Primault wurde neuer Kommandant der Flieger und Flabtruppen.



Div Etienne Primault

1953

Mit dem Rüstungsprogramm 52 wurden weitere Mittel für Pistenverlängerungen und den Bau von unterirdischen Kavernen bewilligt.

Die Pisten wurden auf 1500 m verlängert.

Im Februar leitete die Direktion der Militärflugplätze eine Spendenaktion mit 900'000 Sandsäcken für die Bekämpfung der Sturmfluten in England.

Die ersten De Havilland DH-112 Mk 1 ,Venom' wurden aus der Lizenzproduktion abgeliefert.



De Havilland DH-112 Mk1 ,Venom'

Die DH-112 ,Venom' war das erste Flugzeug, welches schon bei der Beschaffung mit Schleudersitz ausgerüstet war.

Anlässlich der Vorführung des Hawker ,Hunters' durch Bill Bedford erfolgte der erste Überschall-Flug über der Ostschweiz.



eine 4-er Patrouille DH-112 ‚Venom‘ startet die Triebwerke mit den typischen Starterpatronen

Die ersten 2 De Havilland DH-115 ‚Vampire Trainer‘ kamen in die Schweiz.

In den folgenden Jahren wuchs die DH-115 Flotte auf 39 Flugzeuge an. Die Flugzeuge wurden auch in den Fliegerschulen eingesetzt.



De Havilland DH-115 ‚Vampire Trainer‘

Das F+W, Emmen arbeitete seit einiger Zeit an der Eigenentwicklung eines Kampflugzeugs, dem EFW N-20.



EFW N-20.02 ‚Aiguillon‘ und N-20 ‚Arbalète‘

Der N-20 wurde wohl flugbereit, kam aber nie in die Luft. Nur ein Versuchsflugzeug N-20.02 ‚Arbalète‘ in 2/3 der Grösse und 4 Turboméca Piméné zu je 100 kp Standschub wurde im Flug erprobt, sie war somit der erste Schweizer Düsenjäger.

Das Swiss-Mamba-Triebwerk wurde im Flug getestet, indem es an die Rumpfunterseite einer De Havilland ‚Mosquito‘ montiert wurde.

Die ‚Mosquito‘ war im Zweiten Weltkrieg interniert worden, erhielt später die Immatrikulation B-5 und ging in den Besitz der Schweizer Luftwaffe über. Doch die Schwierigkeiten beim Umbau der englischen ‚Mamba‘ Triebwerken zu einem „Nachbrennertriebwerk“ im Flügel, veranlassten die zuständigen Stellen zum Abbruch des Projektes.

Die Beschaffungen von 3 ‚Bendix‘ Landeradaranlagen zur Verbesserung der Schlechtwetteranflüge werden beschlossen.

Erstmals wurden Versuche mit einer Radarstation der Firma SFR durchgeführt,



SFR-Radar Antennen auf einem „Radarberg“

Oberst Pierre Magron, der Ausbildungschef der Fliegertruppe, welcher sich vor allem für die Schiessausbildung der Piloten eingesetzt hat, geht in den Ruhestand. Er war der Initiant des Axalp-Schiessens.

Auf Grund der Erfahrungen im Korea-Krieg mit Feuerbomben, wurden in der Schweiz Versuche mit Napalm-Bomben durchgeführt.

Die Fl St 3,4,10 und 16 schulten um auf DH-112 ‚Venom‘.

1954

Am 5. Februar wurde die Produktion der 2. Serie von 100 Flz DH-112 ‚Venom‘ freigegeben.

Für die Entwicklung des P-16 wurden weitere 3,4 Mio Fr. freigegeben.

Zum Schutz der Piloten beim Abschied mit dem Schleudersitz durch das Kabinendach, wurden **Fliegerhelme** abgegeben.

Die DMP (Direktion der Militärflugplätze) gliederte sich in die Zentralverwaltung, in 7 Betriebsgruppen mit 6 grossen Betrieben und 16 kleinere Dienststellen, sowie der Gruppe Nach- und Rückschub in Stans. Sie beschäftigte rund 1800 Mitarbeiter. Das Jahresbudget für Personal- und Sachausgaben betrug rund 25 Mio Fr.

1954 erfolgten 93'781 Flüge bei 43'262 Flugstunden. Bei 10 Flugunfällen war einer tödlich.



De Havilland 'Ghost' (DH-112) auf dem Prüfstand



Prüfzimmer zum Ghost-Prüfstand

Rückblick

Vier Jahrzehnte nach ihrer Aufstellung zu Beginn des ersten Weltkrieges befinden sich die Fliegertruppen

- in voller Umrüstung auf Düsenkampfflugzeuge,
- in der Abklärung der Eignung von Helikoptern,
- in der Einführung von neuen Fliegerwaffen wie Feuerbomben und un gelenkte 8 cm Flugzeugraketen,
- in der Konsolidierung der 1950 begonnenen Blindflugausbildung für alle Militärpiloten,

- im Aufbau eines neuen Luftaufklärungsdienstes [LAD],
- im Realisieren der Fliegerleitorganisation [FLORG] beiden Heeresseinheiten der Feldarmee,
- in der Realisierung einer manuellen Frühwarnorganisation,
- in einem umfangreichen Bauprogramm für Höhenstationen für Radar- und Verbindungsmittel sowie Kavernen zum geschützten Betrieb von Kampfflugzeugen,
- in einem kontinuierlichen Abbau der Flugzeuge, deren Höchststand mit 957 Stück 1950 erreicht wurde, wovon sieben Kriegs- und über zwölf Flugzeugtypen für verschiedene Aufgaben.

1955

Die Staffeln 18 bis 21 schulten auf um DH-112 'Venom'.

Damit ist unsere Flugwaffe die erste weltweit, welche ausschliesslich mit Düsenflugzeugen ausgerüstet ist.

Der ewige Frieden den die Welt nach Beendigung des Kriegszustands vor 10 Jahren vor sich glaubte, ging langsam, aber stetig über in den Zustand des **Kalten Krieges**.

Deshalb gingen die Anstrengungen zur Verbesserung unserer Infrastruktur und der Ausbildung von Mannschaft und Besatzungen unvermindert weiter.

Die Bereitschaft des Flugmaterials erreichte den Höchststand.

Der Ausbau der Flugplätze wurde energisch vorangetrieben.

Und der Ausbildungsstand der Truppe erreichte einen Stand wie nie zuvor.

Auch der Korpsgeist bei den Staffeln war sehr hoch.

Der erste Prototyp des P-16 mit Hans Häfliger als Pilot, stürzte am 28. April ab. Häfliger rettete sich mit dem Schleudersitz.

Die Führung der Fliegertruppe ist wie folgt:

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Kdt und Waffenchef FF Trp
Stabschef
Ausbildungschef
Direktor DMP
Kdt FF Uem Abt 1
Kdt FBMD
Kdt Flugwaffe
Cdt Rgt av 1
Kdt Fl Rgt 2
Kdt Fl Rgt 3
Kdt UeG
Kdt Flugplätze
Cdt Rgt Aérod. 1
Kdt Flpl Rgt 2
Kdt Flpl Rgt 3

Oberstdiv Primault Etienne
Oberst iGst Dubois René
Oberstbrig Bachofner H.
Oberstbrig Burkhard Walter
Major Bolliger Kurt
Oberst Bonomo Oskar
Oberstbrig Bachofner H.
Colonel von Meiss Gottfried
Oberst Hörning Walo
Oberst Wüthrich Max
Oberst Frei Willi
Oberstbrig Burkhard Walter
LtColonel Bongni Alfred
Oberst Nievergelt Walter
Oberst Gerber Fritz

Als Folge der Ungarnkrise wollte das Parlament sofort 40 Flugzeuge ‚Mystère IV‘ von der Firma Dassault zur Verstärkung unserer Flugwaffe beschaffen,

Ein Flugzeug kam in die Schweiz zur Erprobung, wurde aber von unseren Piloten abgelehnt, weil es im Ziel-Anflug zu unruhig war. Schiessversuche in Frankreich ergaben kein besseres Resultat.

1956



De Havilland DH-112, Venom Aufklärer. Im Vorderteil der Flügeluntertanks [FLUNT] sind Reihenkameras eingebaut.

Die letzten 24 DH-112 werden mit Reihenkameras abgeliefert

Die DH-112 Aufklärer ermöglichten den Aufbau vom **Luftaufklärungsdienst** [LAD].

Alle Flieger Staffeln führten Blindflugkurse durch. 86 Piloten erreichten Stufe 8.

Am 26./27. Mai fand das Internationale Zürcher Flugmeeting in Dübendorf und Kloten mit Vorführungen einiger Kunstflug Staffeln und dem russischen Düsen-Verkehrsflugzeug Tupolev Tu-104 statt.



DH-112 Mk 4 ‚Venom‘ in der Montagehalle



Französischer Dassault ‚Mystère IV‘

Unterdessen hatte sich auch die Ungarnkrise entschärft.

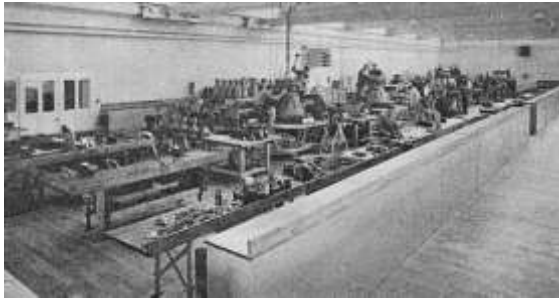
Auf der Suche nach einem Nachfolge Flugzeug wurden auch der North American F-86 ‚Sabre‘ und der Lockheed T-33 ‚Shootingstar‘, erprobt.

An Kreiselgeräten (Kurskreisel, Horizont, Lenkwaffensteuerungen, etc.) durfte nur in staubfreien Räumen und staubfreien Anzügen gearbeitet werden.



Kreiselwerkstatt

Die Entwicklung der Fliegertruppe



Triebwerk Werkstatt ‚Ghost‘ DH-112



Instrumenten-Werkstatt

Mit einer Botschaft bewilligte das Parlament folgende Mittel:

- Verlängerung der Flugpisten auf 17 Flugplätzen auf 1500 m,
- Unterirdische Kommandoanlagen auf 11 Flugplätzen,
- Bau von unterirdischen Tankanlagen auf diesen Flugplätzen.

Die Fl St 18 bis 21 schulten auf DH-112 um.

1957

Der P-16 wurde durch Piloten der Flugwaffe erprobt.

Die Messerschmitt Me-108 wurden wegen Ermüdungsrissen an den Flügeln aus dem Betrieb genommen.

Um das Überrollen der Pistenenden bei zu hoher Anfluggeschwindigkeit oder bei Bremsversagen zu verhindern, wurden an den Pistenenden schwedische BEFAG-Fangnetze montiert.



Versuch: Netzlandung mit AT-16

Die Dauer der Piloten-Ausbildung wurde auf 208 Tage festgelegt.

Es wurden Mittel bewilligt für die Beschaffung von drei Sud Aviation ‚Alouette II‘, zwei ‚Alouette III‘ und drei ‚Djinn‘ Helikoptern zur Erprobung.

Im gleichen Kredit von 40 Mio Fr. war die Beschaffung von 60 Schulflugzeugen Pilatus P-3 enthalten.



Sud Aviation ‚Djinn‘



Sud Aviation SE 3130 ‚Alouette II‘



Sud Aviation SE 3160 ‚Alouette III‘



Pilatus P-3

Bremszellen

Schon die Prüf- und Regulierläufe der Me-109 und der P-51 ‚Mustang‘ machten grossen Lärm, welcher in den umliegenden Dörfern sehr unangenehm empfunden wurde.

Mit der Einführung der Jet-Triebwerke war diese Situation nicht mehr haltbar.

So wurden auf allen „DMP“- Flugplätzen solche „Bremszellen“ gebaut, in welchen nun die Motoren ohne ständige Angst vor Reklamationen, reguliert werden konnten.



Bremszelle

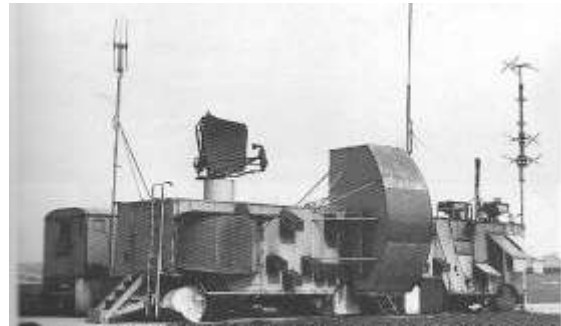
Das Flugzeug wird eingerollt und verankert, und die Tore verschlossen. Während dem Lauf können gewisse Daten im angebauten „Prüf“-Zimmer registriert werden.

Auf breiter Basis wurden neue Kampfflugzeuge erprobt.

Die Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppen AVIA, führt im August in Dübendorf die 1. Meisterschaft der Flugwaffe durch. Sieger in diesem Wettkampf der Piloten wird die Fliegerstaffel 16 des Überwachungsgeschwaders.

Eine Studienkommission reiste nach Schweden und in die USA zum Studium von Flugzeugfragen.

Die Ground Control Approach GCA-Blindlandeanlagen „Bendix“ wurden in Dübendorf und Payerne in Betrieb genommen.



Bendix- GCA-Radaranlage

Es wurden auch Versuche mit AGA Talking Beacon durchgeführt.

Als Ersatz der 1. Serie DH-100 beantragt der BR die Beschaffung von 100 Hawker Mk 58 „Hunter“ Flugzeugen.



Zentralverwaltung DMP

Die Zentralverwaltung der DMP konnte das neue Verwaltungsgebäude hinter Halle der 7 und 9 in Dübendorf beziehen.

1958

Auf den 1. Januar wurde Fritz Gerber zum Kdt der Flugplatzbrigade 32 gewählt



Fritz Gerber

Der Hunter-Kredit wurde im Januar vom Parlament bewilligt.

Sud Aviation Alouette II SE 3130: die Fliegertruppe übernahm am 4. März die ersten beiden von vorerst insgesamt zehn fünfplätzi- gen Helikoptern Sud-Aviation SE-3130 Alouette II. Die letzten zwei Maschinen wurden am 11. August 1959 der FF Trp übergeben. Sie wurden ab 1961 der Leichtfliegerstaffel zugeteilt.



Sud Aviation SE-3130 Alouette II

Am 19. März beschloss der Nationalrat die Beschaffung von 100 Flz P-16.

Das stiess in der Öffentlichkeit auf Skepsis, da der P-16 einen Jagd-Schutz brauche, den man sich nicht leisten könne.

Der Antrag, die Beschaffung dem Referendum zu unterstellen, wurde abgelehnt.

Am 25. März stürzte der 2. Prototyp des P-16 in den Bodensee ab. Der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz retten.

Am 2. Juni entschied der BR den P-16 nicht in Auftrag zu geben.

Das EMD löste die „Kommission für Militärflugzeuge“ auf und bildet eine **„Arbeitsgruppe für militärische Flugzeugbeschaffung“**.

Bereits am 12. April begannen die Überflüge der „Hunter“ Flugzeuge durch die Einflieger der KTA von England nach Emmen.



Hawker ‚Hunter‘ F Mk 58



Montagehalle ‚Hunter‘ in Interlaken

In Deutschland wurden 7 Verbindungsflugzeuge Dornier Do-27 beschafft.



Dornier Do-27

1959



Auf dem Wangenerberg wurde die Radarstation AN/FPS-20A eingerichtet.

Im Februar wurde der 250. und letzte DH-112 ‚Venom‘ abgeliefert.

Die Staffeln 5, 8, 11 und 21 schulten auf Hawker ‚Hunter‘ um.

Die Flugpisten wurden auf 2000 m verlängert.

Ab dem Jahr 1958 wurden die Flugzeugkavernen auf den sechs Kavernen-Flugplätzen Ambri, Buochs, Meiringen, Raron, St. Stefan und Turtmann bezugsbereit.



In Buochs wurde die erste der 6 Flugzeug-Kavernenanlagen in Betrieb genommen. Der Hunter am Kran kam soeben vom Flug zurück und wird mittels Kran über den parkierten Flugzeugen nach hinten verschoben. Diejenigen am Boden werden startbereit nach vorne zum Tor gerollt.



Hawker ‚Hunter‘-Parade

Auf den 1. Januar wurde ich nach Dübendorf in die Zentralverwaltung versetzt. Dort übernahm ich vorerst die neu geschaffene Abteilung Flugmaterial und damit die Nachfolge von Oberst Högger, welcher in Pension ging.

Von nun an war ich neben dem technischen Dienst in der Flpl Br 32 auch für die Verbesserungen und den Änderungsdienst an unseren Flugzeugen verantwortlich.

1960

Auf 6 Militärflugplätzen konnten moderne, steuerbare, elektrische Pisten-Befeuerungen in Betrieb genommen werden.

Die vorgelagerten Lampen und Drehlichter, welche vor dem Pistenanfang stehen und dem Piloten von weit her den Flugplatz zeigen, sind im Bild nicht sichtbar.



Pistenbefeuerung, man sieht nur die Lampen links und rechts der Piste

Für das neue Kampfflugzeug reduzierte sich die Kandidatenliste auf die Typen Saab 35 ‚Draken‘ und Dassault ‚Mirage III‘. Die Evaluation dieser beiden Flugzeuge begann.

Ich wurde Mitglied der Evaluationskommission und beurteilte

- die Miliztauglichkeit der Wartung
- den Aufwand für die Wartung
- die Ersatzteilbeschaffung
- die Unterhaltseinrichtungen und die Unterhaltsdokumentation.

Während der ganzen Evaluation wurden wir von den Vertretern der Gruppe für Rüstungsdienste [GRD] immer wieder ermahnt, wir hätten mit den Firmen keine Gespräche bezüglich der Kosten zu führen, dies sei einzig Aufgabe der GRD.

Am 30. Juni wurde die Armee-Reform 61 eingeleitet. Sie verlangte:

„Dass die Flieger- und Fliegerabwehrtruppen so auszugestaltet seien, dass die Integrität des Schweizer Luftraums auch im Neutralitätsfall möglichst gewährleistet ist.

Die Luftwaffe habe in erster Linie die Erdtruppen zu unterstützen.“

Bei Flugunfällen verloren 8 Piloten ihr Leben.

39 Verletzungen unserer Lufthoheit führten zu Vorarbeiten einer zivil-militärischen Luftraumüberwachung.

1961

Das manuelle Frühwarnsystem wurde betriebsbereit und die militärisch-zivile Koordinationsstelle ‚Ziviles Element im Militär‘ [ZEM] konnte in Betrieb genommen werden.

Am 28. April beantragte der BR einen Kredit von 871 Mio. Fr. für die Beschaffung von 100 Dassault ‚Mirage III‘ Flugzeugen.

Zelle und Triebwerk sollten in der Schweiz im Lizenzbau erfolgen. In der schweizer Version des ‚Mirage IIIS‘ soll ein amerikanischer Radar und Waffencomputer TARAN (Tactical Attack Radar and Navigation) der Firma Hughes eingebaut werden.



TARAN

Mit Bundesbeschluss wurde auch die Verstärkung der Fliegerabwehr in die Wege geleitet.

Am 13. Dezember bewilligte das Parlament 450 Mio Fr. zur Verstärkung der Flab, darunter 25 Batterien radarisierte Oerlikon 35 mm Flabkanonen sowie die englische Lenkwaffe ‚Bloodhound‘ BL-64.



Lenkwaffenstellung BL-64 ‚Bloodhound‘

Die AMF wurde zuständig für den Unterhalt der ‚Bloodhound‘.



Basiswerkstatt Bloodhound der AMF
Betriebsgruppe Emmen

Fünf leichte Fliegerstaffeln L Fl St wurden gebildet.

Alle DH-100 ‚Vampire‘ wurden nachträglich mit Martin Baker Schleudersitzen ausgerüstet.

1962

Das neue Flieger-Höhenverbindungsnetz mit Ultrakurzwellen Richtstrahlverbindungen wurde in Betrieb genommen.

Am 25. August wurde die durch die Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppe [AVIA] organisierte Meisterschaft der Fliegertruppe in Dübendorf durchgeführt.

Am 27. August kollidierten drei DH-112 ‚Venom‘ der Fl St 20 in den Wolken gleichzeitig mit dem Gelände am Furka-Pass, als sie im Rahmen von Manövern des Gebirgsarmee-korps 3 ins Oberwallis einfliegen wollten, die drei Piloten kamen dabei ums Leben.

1963

Die Evaluation für das neue Frühwarnsystem ‚Florida‘ begann.

Mit einer französischen Mirage III-C wurden auf der Base Aérienne in Cazaux/F Schiessversuche durchgeführt.

Im Oktober fand das grosse Manöver des Feldarmee-Korps FAK 2 unter Beteiligung von 8 Flieger-, Flugplatz- und Flab Rgt. statt. Anschliessend fand auf dem Flugplatz Dübendorf ein grosses Defilee statt.



Defilee FAK 2 Dübendorf

Erstmals wurden über 50'000 Flugstunden und 110'676 Flüge geflogen.

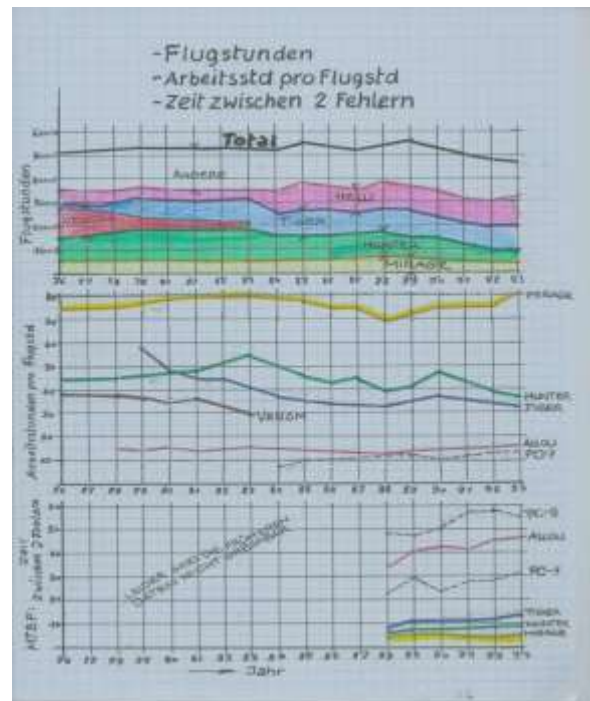
Bei 11 Flugunfällen fanden 3 Piloten den Fliegertod.

In der AMF wird die EDV eingeführt.

Die Notwendigkeit eines präventiven Unterhalts von Flugzeugen und Geräten ergibt sich aus der Art und Häufigkeit von Defekten, Vorkommnissen und Betriebs Unterbrüchen in Abhängigkeit der Betriebszeit. Aus dieser Erkenntnis folgert, dass alle Vorfälle und Betriebs-Unterbrüche in Abhängigkeit der Flugstunden bekannt sind. Vom Betriebspersonal wurden diese Daten erfasst und elektronisch an eine Zentrale übermittelt.

Aus diesen Daten konnten folgende Erkenntnisse gewonnen werden:

- die Flugstunden [Flh] der einzelnen Flz Flotten und das Total aller Flotten,
- für jede Flotte die Arbeitsstunden pro Flugstunde [Ah/Flh],
- die mittlere, fehlerfreie Zeit zwischen zwei Ausserbetrieb-Setzungen [MTBF = Mean Time between Failure] für jede Flotte.



EDV-Auswertung (gross siehe Anhang 6)

1964

Weitere 20 Alouette II wurden ab dem 14. Februar direkt aus Frankreich bezogen. Diese Maschinen wurden am 26. September 1963 durch Bundesbeschluss bewilligt. Die Alouette II wurden den Leichtfliegerstaffeln 1, 2, 4 und 5 zugeteilt.

Bald darauf kam das Bedürfnis nach mehr Triebwerk- und Transportleistung. 1964 wurden vom französischen Hersteller Sud Aviation die ersten 9 Helikopter vom Typ Alouette III (7 Plätze) beschafft.

1966 wurden weitere 15 Maschinen beschafft. 1972 folgte eine nächste Tranche von 60 Helikoptern, die im Teil-Lizenzbau von den F+W Emmen gefertigt wurden. Insgesamt betrieb die Schweizer Luftwaffe 84 Alouette III. Die grössere Triebwerksleistung der Alouette III wirkte sich vor allem im Gebirgseinsatz vorteilhaft aus.



Aérospaciale SA 319 ‚Alouette III‘

Am 2. April traf unter Anwesenheit höherer Offiziere und Bundesrat Paul Chaudet, der erste Mirage BS (Doppelsitzer) in Emmen ein.



Dassault Mirage III-BS (Doppelsitzer)

Am 25. April beantragte der BR dem Parlament einen Zusatzkredit von 576 Mio Fr. Gleichzeitig teilte er mit, dass die Endkosten noch nicht abzuschätzen seien.

nB: Diese Mehrkosten sind vor allem durch die Wahl des amerikanischen Radars ‚Taran‘ entstanden, welcher einen Neubau des Rumpf-Vorderteils und der gesamten Verkabelung erforderte.

Diese Mehrkosten veranlassten das Parlament zur Einsetzung einer Untersuchungskommission [PUK] um die Verantwortlichen für die enorme Kostenüberschreitung fest zu stellen.

Die PUK beschliesst :

- **der Zusatzkredit wird abgelehnt,**
- **die Anzahl Flugzeuge wird von 100 auf 57 reduziert**
- **künftig dürfen nur noch Erdkämpfer beschafft werden.**

Als Folge der Untersuchung wurde der Kdt der Fliegertruppe Div Etienne Primault entlassen.

Gleichzeitig treten der Chef EMD BR Paul Chaudet und der Generalstabschef Jakob Annasohn zurück, das EMD wurde reorganisiert, die parlamentarische Kontrolle verstärkt und der Lieferumfang von 100 auf 57 Maschinen reduziert.

...derweil blieb die Kriegstechnische Abteilung [KTA], welche als Einzige Kenntnis von der Überschreitung des Budgets hatte und nicht rechtzeitig die Notbremse zog, verschohnt...

Im Gegenteil: Die KTA wurde aus der Armee ausgegliedert und die gesamte Beschaffung und Produktion von Armeematerial der neuen **Gruppe für Rüstungsdienste [GRD]** übertragen.

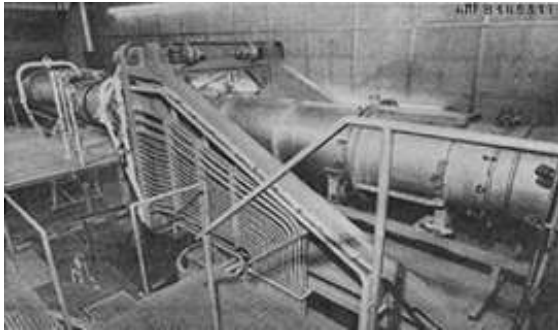
Eine Untersuchungskommission stellte nachträglich fest, dass dem Kdt Div Primault kein Verschulden in der „Mirage-Affäre“ nachgewiesen werden konnte.



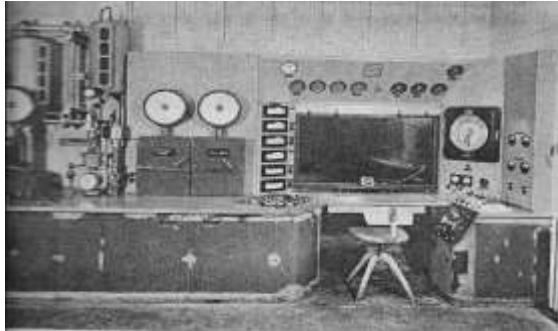
Mirage-Montagehalle Buochs



Triebwerk-Werkstatt
SNECMA ATAR 09C-3



ATAR mit Nachbrenner auf dem Prüfstand



ATAR Prüfzimmer

Für den ‚Mirage‘ wurden die Pisten in Dübendorf, Emmen und Payerne auf 2500 m verlängert.

Die Patrouille Suisse [PS] mit Hunter Flugzeugen wurde durch Piloten des Überwachungsgeschwaders [UeG] gegründet. Das



Bild der PS über den Alpen wurde von Hptm Ernst Saxer fotografiert, der bei Aufnahmen am Axalphorn auf einer Kette vom Hunter von Hptm Paul Birrer touchiert wurde, beide Piloten kamen dabei ums Leben (18.4.1968).

1965

Der Unterstabschef Planung im Stab der GSt Abt, Div Eugen Studer wurde neuer Kdt der Flieger- & Flab Truppen. und gleichzeitig zum KKdt befördert.

Nach der turbulenten Zeit der Mirage Affäre brachte der ruhige und intelligente neue Kdt Ruhe und Geschlossenheit in die Flieger- und Flab Truppen.



KKdt Eugen Studer

In Vidsel, Nordschweden fanden mit 3 Flz Hawker ‚Hunter‘ Verifikationsschiessen statt. Dabei wurden ‚Sidewinder‘ gegen fliegende Luftziele und mit Bordkanonen auf Schleppziele über der Ostsee geschossen. Die Resultate waren überzeugend.

Bei 9 Flugunfällen verloren 5 Piloten ihr Leben.

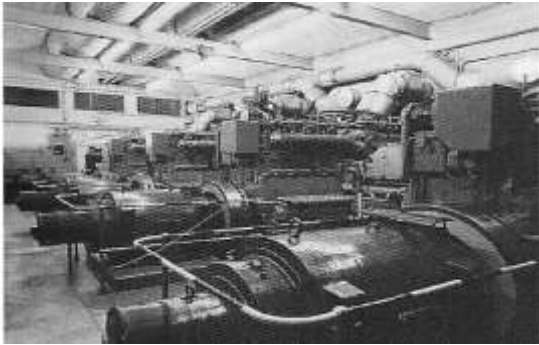
Am 16. Dezember bewilligte das Parlament den Kredit von 203 Mio Fr. zur Beschaffung des Luftraumüberwachungssystem FLO-RIDA, welches das SFR System ablösen sollte.



FLORIDA Antenne auf einer Höhenanlage



Teilansicht einer Einsatz-Zentrale EZ



Notstromgruppe in einer Radaranlage

Nach Anfangsschwierigkeiten, welche die Lieferfirma bei der Installation der Anlage hatte, lief das System ausgezeichnet und war eine grosse Hilfe bei der Überwachung des Luftraums und zur Führung der Flugzeuge.

Das Parlament bewilligte am 12. Okt. 150 Mio Fr. für Mirage-Ersatzteile, welche vorher unverständlichlicherweise aus der Botschaft gestrichen wurden.

1966

Im Durchschnitt der letzten 10 Jahre wurde durch die Flugwaffe und die Fliegerabwehr rund die Hälfte der Rüstungsausgaben der Schweiz aufgewendet.

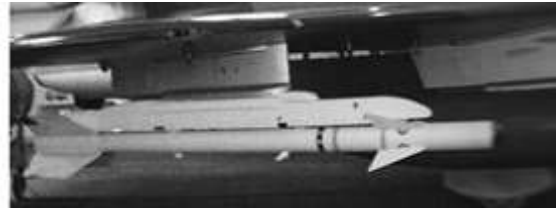
In Dübendorf wurde das Büro „Ziviles Element im Militär“ [ZEM] gebildet, welches die Aufgabe hatte, die militärische Flugsicherung, insbesondere der Jägerleitung mit der zivilen Flugsicherung zu koordinieren.

Die Ablieferung der Flugzeuge 'Mirage' aus dem Lizenzbau begann.

Flugzeug-Lenk Waffen: mit der Beschaffung der 'Mirage' gelangten erstmals Flugzeug-Lenk Waffen zur Einführung.



Luft-Boden Lenkwaffe Noras AS-30



Infrarot gesteuerte Luft-Luft Lenkwaffe
'Sidewinder' SIWA



Radar gesteuerte Luft-Luft Lenkwaffe
'Falco' auf dem Prüfstand



Luft-Boden Lenkwaffe 'Maverick' wurde für die Hawker 'Hunter' beschafft, diese werden nachträglich auch mit 'Sidewinder' ausgerüstet

Mit der Beschaffung der 'Mirage' wurde auch der Raketen-Motor der Société Civile d' Etudes de la Propulsion par Réaction [SEPR], welcher vor allem in der Höhe und zum Beschleunigen einen zusätzlichen Schub von 1500 kp leistete, beschafft.



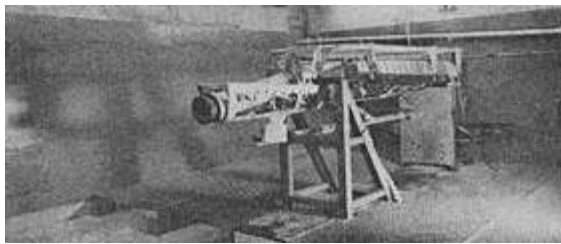
Dassaut Mirage III S mit SEPR 844

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Für den ‚SEPR‘ musste ein spezieller Prüfstand gebaut werden, weil dieses Triebwerk mit reiner Salpetersäure betrieben wurde. Umfangreiche Sicherheitsmassnahmen für Menschen, Umwelt und Gewässerschutz waren notwendig.



SEPR-Prüfstand in Payerne



SEPR auf dem Prüfstand



SEPR-Funktionstest am Boden



Säuretransport für das SEPR Triebwerk

Mit der Botschaft vom 23. Mai wurden Tankplätze und Alarmplätze für den ‚Mirage‘ bewilligt.

Unter dem Eindruck der hohen Kosten für Uberschall-Flugzeuge wurde der Luftwaffe erneut **die Unterstützung der Feldarmee als Hauptaufgabe zugewiesen.**

Mitbestimmend für diesen Entscheid war, dass diese Aufgabe wohl mit billigerem Material durchzuführen wäre.

Das war natürlich Wunschdenken.

Erstmals fanden Grenzüberwachungs-Flüge zu gunsten der Eidg. Oberzolldirektion [OZD] statt.

Es wurden 12 Pilatus ‚Porter‘ PC-6 für besondere Transportaufgaben beschafft.



Pilatus PC-6 „Porter“

Der Personalbestand der AMF betrug 2520 Mitarbeiter.

Ausgedehnte Versuche mit Gilfillan Landeradars [GCA] Ground Control Approach resp. auch Quad-Radar verliefen positiv und führten zur Beschaffung für unsere Gebirgs-Flugplätze.



Gilfillan Landeradar

1967

Die Zulieferung weiterer Alouette III ermöglichte die Bildung der Leichtflieger-Staffel 6.

Die Vorevaluation für ein **neues Erdkampf-flugzeug** begann: Ling Temco Vought [LTV] A-7 ‚Corsair‘, Northrop F-5A ‚Freedom Fighter‘, Douglas A-4M ‚Skyhawk‘.

In Cazaux fanden erfolgreiche Schiessen mit Mirage IIIS und der Lenkwaffe NORAS AS-30 statt. Damit erhielt die Fliegertruppe erstmals eine Abstands Luft-Boden Lenkwaffe.

Hptm Fernand Carrel, Dipl. Ing. EPFL und Milizpilot, wurde als Flugversuchsleiter zu den Fliegertruppen geholt. Er erarbeitete operationelle Einsatzmethoden für die ‚Mirage‘ und führt die Flugerprobungsstelle [FES] in Payerne. Wenig Brauchbares haben die Versuche mit 3 speziell mit Messinstrumenten ausgerüsteten Miragen ergeben. Ebenfalls in Payerne wurde ein Flugsimulator zur Ausbildung der Piloten in Betrieb genommen, der SIMIR.

Der Personalbestand der AMF überstieg 2520 Mitarbeiter, bedingt durch die laufende Zuführung von modernem Luftkriegsmaterial.

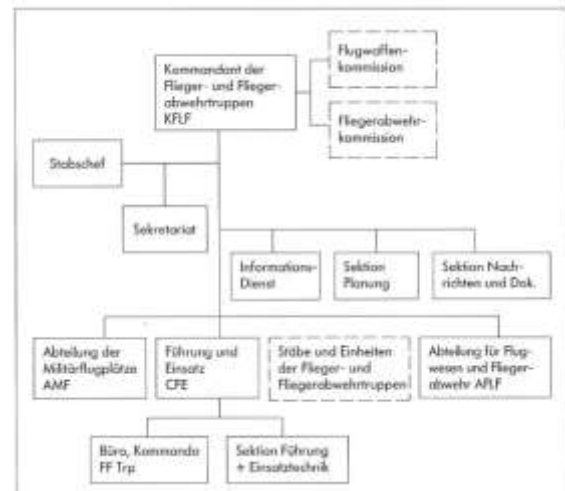
Die Flugwaffe führte in diesem Jahr 11'800 Schiessübungen und 3900 Luftkampf Übungen durch.

In England wurden weitere 9 gebrauchte DH-115 ‚Vampire Trainer‘ gekauft und im F+W Emmen revidiert.

1968

Zur Unterstützung des Kdt FF Trp ernannte das EMD eine aus 9 Mitgliedern bestehende Flugwaffenkommission, alle Offiziere der Fliegertruppe und in der Industrie tätig.

Die Unterhaltsorganisation wechselte den Namen von DMP zu Abteilung für Militärflugplätze [AMF].



Organigramm Flieger- und Flabtruppen

Die Führungsverantwortung tragen ab diesem Zeitpunkt:

Kommandant FF Trp	Oberstkdt Studer Eugen
Stabschef	Oberstbr Werner Kurt
Chef Führung und Einsatz	Oberst Bolliger Kurt
Waffenchef FFTrp (AFLF)	Oberstdiv Wetter Ernst
Direktor AMF	Oberst Giger Hans
Kdt Flwaf Br 31	Oberstbr Moll Arthur
Kdt Flpl Br 32	Oberstbr Henchoz Philippe
Kdt Flab Br 33	Oberstbr Born Hans
Kdt FF Einsatzstab 5	Oberst Knebel Gaston
Kdt FF Nachrichten Rgt 21	Oberst Maeder Albert
Kdt FF Übermittlung Rgt 22	Oberst Benedetter Hans

die direkt unterstellten Kommandanten und Stabsoffiziere

Am 2. März übergab KKdt Studer zwei operationelle Mirage Staffeln an die Truppe.



die Kommandanten



die Truppe und die Mirage-Flotte

Für die Versorgung von „Berghütten“ wurden in diesem Jahr 700 Tonnen Nahrungsmittel

und Baumaterial mit Helikoptern transportiert.

Bei feindlichen Luftangriffen würden zuerst die Start- und Landepisten bombardiert, so dass nur noch kurze Strecken der Piste zur Evakuierung der Flugzeuge blieben.

Es wurde daher, nach Möglichkeiten gesucht, um die Startlänge zu verkürzen.



Mit 4 „Jet Assistant Take Off“ Feststoff-Raketen [JATO] für die Mirage III wurden Kurz-Start Versuche durchgeführt.

Alle Flugzeugkavernen waren fertiggestellt, somit waren auf sechs Flugplätzen die Flugzeuge maximal geschützt untergebracht. Auf den 6 Feldflugplätzen standen die Flugzeuge dagegen immer noch im Freien oder in den offenen U-43, welche ja nur gegen Regen und Bordwaffen Schutz boten. Um auch dort einen besseren Waffenschutz zu erreichen, wurden drucksichere U-72 mit Panzertoren gebaut.

Der Unterstand bot einen 3 Atü-Schutz für 4 Flugzeuge (Doppelpatrouille) sowie Unterkunft für den dazugehörenden Flieger Zug. Der U-72 war für einige Tage logistisch autark für Mannschaft und Flugzeuge, inkl. Notstromversorgung.



Flugzeugunterstand U-72

Dann wurde ein Teil der auf den Feldflugplätzen vorhandenen, alten U-43 verstärkt und

auch mit Panzertoren versehen, die verstärkte Version hiess U-43/68.



verstärkter U-43: neu U-43/68

Somit waren nun alle Flugzeuge gut geschützt untergebracht.

Für den Dassault „Mirage III“ mussten die Pisten Dübendorf, Emmen und Payerne auf 2500m ausgebaut sowie Fangnetzanlagen BEFAG durch stärkere, amerikanischen Bliss Anlagen ersetzt werden.



gerade noch abgefangen Mirage III MR

Die Bückler und AT-16 wurden liquidiert

1969

Auf den 1. Januar 1969 wurde ich als Nachfolger von Fritz Gerber zum Direktor der Abteilung der Militärflugplätze [AMF] ernannt.



Hans Giger

Den FF Truppen wurden der Armee-Wetterdienst [A Wet D] und der Armee-Lawindendienst [A Law D] unterstellt.

Die Einsatz- und Wirkungsmöglichkeiten bewaffneter Helikopter wurde untersucht.



Die Organisation der Abteilung für Militärflugplätze nach meiner Wahl zum Direktor. (Grossformat siehe Anhang 9a)

Unterstützung der Truppe im Tech Dienst

Das Zivil Personal der AMF, welches während den WK-Diensten die Truppe (Flieger, Flab Lwf, Fhr & Uem, etc.) in technischen Belangen unterstützte, wäre in einem Aktivdienst nicht mehr verfügbar gewesen, weil die Wenigsten von diesen bei der Fliegertruppe eingeteilt waren.

So wurde auf meinen Vorschlag hin beschlossen, die DMP zu militarisieren und diese Spezialisten in die Fliegertruppe umzuteilen.

So entstand der Flieger und Flab Park 35 [FF Pk 35] mit folgender Struktur:

- Kdt des FF Pk 35 = Direktor AMF
- 7 FF Pk Betriebsgruppen entsprechend der zivilen Organisation
- 14 FF Pk Kp

Die Aufgaben-Teilung zwischen dem FF Pk 35 und der Miliztruppe sah vor:

- **Reparatur Stufe I** [Rep St]: Arbeiten welche die Miliztruppe selbständig, ohne die Spezialisten der AMF, bzw. des FF Pk ausführen konnte, d.h. Fehler lokalisieren

und defekte Geräte gegen intakte auswechseln.

- **Rep St II:** Die von der Rep St I ausgebauten Geräte prüfen und reparieren. Dies ist Aufgabe des zum Standort der Truppe detachierten AMF bzw. FF Pk Personals. Zu diesem Zweck wurden auf jedem Standort die „Ortsmagazine“ [OM] eingerichtet.

- **Rep St III:** komplizierte Arbeiten an den ausgebauten Geräten, Triebwerken, Flugzeugzellen. Reparaturen, welche spezielle Werkzeuge, Einrichtungen und Prüfgeräte erfordern. Diese Aufgabe konnten nur die Fachstellen der AMF resp. des FF Pk lösen.

Am 7. Oktober wurden weitere 60 Alouette III bewilligt. Sie wurden in Teillizenz im F+W Emmen gebaut.

Der erste Mirage III BS wurde beschafft.

1970

Mit der Beschaffung der „Mirage III“ mit dem hochmodernen TARAN-Radar, den Lenk Waffen „Sidewinder“, „Noras“, „Falco“, der Flab-Lenk Waffe „Bloodhound“ und dem „Florida“ Luftraumüberwachungssystem, wurde innert weniger Jahre der Bedarf an gut ausgebildeten Elektronikern sehr gross.

Die Zahl der Elektroniker, welche damals in der Schweiz vorhanden waren, war sehr gering. Die Wenigen, welche es gab, waren längst von Banken und Behörden angestellt.

So entschlossen wir uns, in Buochs eine eigene Elektronikschule mit einem ausgewiesenen Lehrer zu betreiben.

Die „Schüler“ (geeignete Mechaniker) wurden zuerst in die Elektronik eingeführt und in anschliessenden Wiederholungskursen von Spezialisten spezifisch auf das durch sie zu betreuende Material ausgebildet. *Diese Massnahme war sehr zweckmässig. Wir konnten bald unseren Bedarf mit eigenen Leuten decken.*

Die Evaluation des neuen Erdkämpfers wurde mit den Flugzeugen SAAB-105, Skyhawk A-4M, Corsair A-7 und Fiat G-91 Y III weitergeführt. Aus dieser Quartett ging der ‚Corsair‘- A7 eindeutig als Sieger hervor.



Ling-Temco-Vought LTV A-7, Corsair‘



Dassault Mirage ‘Milan‘

Bei der Flugzeugwahl zwischen ‚Corsair‘ und ‚Milan‘ entstanden erneut Diskussionen zwischen Anhängern der Luftverteidigung und jenen, welche für den Erdkampf waren.

Nach der Vorführung in der Schweiz wurde das Flugzeug vom Bundesrat abgelehnt (Null-Entscheidung).

Das Luftraumüberwachungssystem ‚Florida‘ wurde durch die Gruppe für Rüstungsdienste [GRD] an die Flieger- und Flab Truppen übergeben.

Der Trainingsflugbetrieb wurde ab der neuen Einsatzzentrale Ausbildung [EZA] in Düben-dorf geleitet und überwacht.

Als Verbindung zu den Fliegerleit-Organisationen FLORG in den Heeres-Einheiten wurden 5 mobile Fliegerfunker Kp aufgebaut und den Armeekorps zugeteilt.

Landepisten: im Wissen, dass bei einem Luftkrieg zuerst die Flugpisten bombardiert werden, folgte die Notwendigkeit, die Zahl der Start- und Landepisten zu erhöhen.

Bei unseren Aufenthalten anlässlich der Flugzeug-Schiessen in Schweden, hatten wir gesehen, dass Autobahnabschnitte zu Landebahnen umfunktioniert werden konnten.

Die Betrachtung unseres schweizerischen Autobahn-Netzes zeigte, dass sich in der Schweiz ca. 8 gerade, hindernisfreie, etwa 2000 m lange Autobahnabschnitte für die Benutzung als Landebahnen eignen würden.

So wurde durch die AMF in Absprache mit den Kantonen auf diesen Strecken der Mittelstreifen asphaltiert und die fixen Spuren-Trenneinrichtungen durch leicht entfernbare „Zäune“ ersetzt. Diese Notlandeabschnitte NOLA wurden periodisch durch die Truppe bezogen, dazu mussten die Autobahnen zur Vorbereitung, Durchführung und Wiederherstellung mehrere Tage gesperrt werden.



Bereistellung der DH-112 anlässlich der Übung „STRADA“ am 6. Sept. auf der N1 bei Oensingen

709 Piloten flogen total 59'707 Flugstunden.

1971

Die Motoren Hispano Suiza HS-51 der Schleppflugzeuge C-3603, verursachten häufige Pannen und Notlandungen, so dass der Einsatz dieser Flugzeuge als Zielflugzeuge in den Alpen mit diesen Motoren nicht mehr verantwortet werden konnte.

Da die Flugzeugzelle in sehr gutem Zustand war, bot sich als beste Lösung der Einbau

eines neuen Motors und zwar eines Occasions-Turbopropeller-Triebwerks an.

Damit erhielt das Flugzeug die Bezeichnung: C-3605.



C-3605 Turboprop

In England wurden 30 Occasions-Hunter erworben. Diese wurden im F+W gründlich überholt und dem Standart unserer Hunter angepasst.

Im Rahmen der sog. „Mitraheli“-Versuche [Mittlerer Transport Helikopter] wurden verschiedene Helikopter geprüft, darunter auch der französische SA 330 ‚Puma‘.



Sud Aviation SA 330 ‚Puma‘

Ein weiterer Mirage Doppelsitzer III BS konnte beschafft werden.

1972

Im Herbst fand das bisher grösste Manöver der Flieger- und Flabtruppen statt. Dieses bot auch eine abschliessende Überprüfung des Zusammenspiels von Luftkriegsmittel und Führungssystemen wie ‚Mirage III‘, ‚Bloodhound‘ und ‚Florida‘.

Es nahmen daran teil:

- 22'000 Of, Uof und Sdt,
- 240 Kampfflugzeuge,

- 40 Leichtflugzeuge,
- 30 Helikopter,
- 250 Geschütze der Flabformationen,
- alle Höhenanlagen und Führungssysteme.

Zum Abschluss dieser Manöver (im Volksmund Kaisermanöver genannt) fand in Emmen ein grosses Defilee statt.

Im Sommer fand ein denkwürdiges Kameradentreffen beim Fliegerdenkmal in Dübendorf statt



Darunter sind viele ehemalige „Macher“ der Fliegertruppe

(Grossaufnahme siehe Anhang 10)

Das EMD veranlasste eine Überprüfung der Luftkriegskonzeption. Mit der Flugzeugwahl zwischen ‚Corsair‘ und ‚Milan‘ gab es erneut Diskussionen zwischen Anhängern der Luftverteidigung und dem Erdkampf, was unter anderem auch zum „Null-Entscheid“ beitrug.

Nach dem Nullentscheid wurde die Konzeption neu festgelegt:

- den gegnerischen LW die Bekämpfung wichtiger Objekte verwehren,
- eigene Truppen der Armee mit Erdkampf unterstützen,
- Armee und Zivilbevölkerung vor Gefahren aus der Luft warnen und bewahren.

Danach wurden umgehend die folgenden Flugzeugtypen nochmals geprüft:

- Hawker ‚Harrier‘ (GB),
- Dassault ‚Mirage‘ (F),
- Northrop F-1, F-5E ‚Tiger‘ (USA)

Im Verkehrshaus der Schweiz [VHS] wurde die neue Luftfahrthalle eröffnet. Die Direk-

tion der Militärflugplätze übergab verschiedene Flugzeuge und Flugmotoren als Leihgaben.



Luftfahrthalle VHS

Das nicht für das VHS geeignete Material wurde in Dübendorf im Hangar 13 gelagert.

Ende Jahr trat KKdt Eugen Studer zurück, sein Nachfolger wurde Div Kurt Bolliger, mit Beförderung zum KKdt.

1973



KKdt Kurt Bolliger

Im Kommando wurden Div Kurt Werner CFE und Br Ernst Wyler Stabschef.

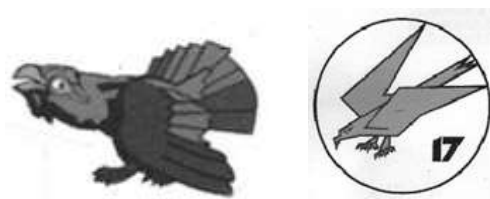
Kommandant FFTrp	KKdt Bolliger Kurt
Stabschef	Br Wyler Ernst
Chef Führung und Einsatz	Div Werner Kurt
Waffenchef FFTrp	Div Wetter Ernst
Direktor DMP	Oberst Giger Hans
Kdt Flugwaffenbrigade 31	Br Moll Arthur
Kdt Flugplatzbrigade 32	Br Henchoz Philippe
Kdt Flab-Brigade 33	Br Born Hans

Staffelabzeichen: Schon in der Zwischen-Kriegszeit, dann aber besonders während

dem 2. Weltkrieg entwickelten sowohl die Fl St, wie auch die Fl Kp eigene Embleme.



Am Anfang waren die Embleme künstlerisch gestaltet, später waren es in der Mehrheit abstrakte Darstellungen, wie der zum Greifvogel stilisierte Auerhahn.



Flugzeuge mit Staffelnabzeichen zu bemalen war während der Zeit, als Oberst Högger Technischer Chef der Fliegertruppe war (also bis etwa 1957), nicht gestattet. Dies weil die Flugzeuge nicht fest den Fl St zugeteilt waren, nach den Kursen für andere Staffeln bereitgestellt werden hätten die Flugzeuge immer wieder umgestrichen werden müssen.

Später wurde diese Weisung gelockert und so entstanden viele Varianten der Wappen

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Das Überwachungsgeschwader mit einem Anfangsbestand (1941) von 43 Piloten zählt jetzt 123 Piloten.

Die Truppe erhielt 14 weitere, revidierte Hawker „Hun er“ und 35 Alouette III.

Die Jahresstatistik:

- 862 Ueberschallflüge
- 282 Grenzflüge für die Oberzolldirektion
- 583 Brandlöschflüge
- 127 Flüge für eig. und kant. Instanzen
- 65 Helikopterflüge für BR und Parlament
- 224 Helikopterflüge für Private (SAC, Kooperationen).

Liquidiert wurden

- 20 De Havilland DH-100 ‚Vampire‘
- 40 De Havilland DH-112 ‚Venom‘

Infolge des Ölembargos als Folge des Jom-Kippur-Krieges wurde der Flugtreibstoff knapp und der Flugbetrieb resp. Das Flugstundenbudget wurde um 20% gekürzt.

1974

Zu Beginn ihres siebten Jahrzehnts waren die Kommandostellen wie folgt besetzt:

Kommandostellen der Fliegertruppen

Kommandant FFTrp	KKdt Bolliger Kurt
Stabschef	Br Schild Hans-Rudolf
Chef Führung und Einsatz	Div Werner Kurt
Waffenchef/Direktor AFLF	Div Moll Arthur
Direktor AMF	Oberst Giger Hans

Div Arthur Moll ersetzte Div Ernst Wetter als Waffenchef.

In der folgenden Darstellung sind die grossen Verbände der Fliegertruppen bis auf Stufe Abteilung sowie deren Kommandanten aufgeführt:

Kdt Flugwaffenbrigade 31	Br Mändli Heinrich
Cdt Rgt av 1	Colonel Taminelli Athos
Chef escdr	Major Miazza Claude
	Major Revaz Bernard
	Major Pellanda Aridio
Kdt Fl Rgt 2	Oberst Ott Charles
Geschw Fhr	Major Stalder Hans-Rudolf
	Major Uehlinger Heinrich
	Major Grob Niklaus
Kdt Fl Rgt 3	Major Gubser Walter
Geschw Fhr	Oberst Hunn Fred
	Major Leuthold Paul
	Major Anderegg Jürg
	Major Kuhn Ernst
Kdt Überwachungsgeschw	ai Hptm Spychiger Walter
Kdt L Fliegergeschw 25	Oberst Knebel Gaston
Kdt Zielfliegerkorps	Major Salzborn Reto
Kdt FF Einsatzstab 5	ai Hptm Lanz Jean-Rodolph
	Oberst Meier Karl

Flwaf Br 31

Kdt Flugplatzbrigade 32	Br Henchoz Philippe
Cdt Rgt aéodr 1	Colonel Dürig Walter
Cdt Gr aéodr 2	Major Oetli Bernhard
Cdt Gr aéodr 3	Major Künzli Max
Cdt Gr aéodr 4	Major Bigler Marc
Kdt Flpl Abt 6	Major Schmid Kurt
Kdt Flpl Rgt 2	Oberst Brunold Samuel
Cdt Gr aéodr 1	Major Schrag Willy
Kdt Flpl Abt 7	Major Fritschli Werner
Kdt Flpl Abt 12	Major Müller Heinz
Kdt Flpl Abt 13	Major Schürch Pius
Kdt Flpl Rgt 3	Oberst Naef Hans
Kdt Flpl Abt 8	ai Hptm Fuchs Paul
Kdt Flpl Abt 9	Major Mühlheim Peter
Kdt Flpl Abt 10	Major Küpfer Hans
Kdt Flpl Abt 11	Major Jordi André
Kdt Flieger/Flab-Park 35	Oberst Giger Hans
Kdt FF Na Rgt 21	Oberst Gurtner René
Kdt Fl Radar Abt 1	Major Amgwerd Arthur
Cdt Gr RSA 1	Major Berruex Gérald
Kdt FIBM Abt 2	Major Widmer Kurt
Kdt FIBM Abt 3	Major Jenny Paul
Kdt FIBM Abt 4	Major Kirst Walter
Kdt FIBM Abt 5	Major Flepp Leonhard
Kdt FIBM Abt 6	Major Rossetti Santino
Kdt FF Uem Rgt 22	Oberst Hegelbach Josef
Kdt FF Uem Abt 1	Major Sax Walter
Kdt Fl Uem Abt 2	Major Affolter Peter
Kdt Flab-Brigade 33	Br Schild Hermann

nicht fliegende Formationen

Auch bei den L Fl St erfolgte die Trennung zwischen den fliegenden und den Bodenorganisationen in Leichtflieger-Staffeln und Leichtfliegerkompagnien L Fl Kp.

Zum Jubiläum 60 Jahre Fliegertruppe fanden in Dübendorf, Payerne und Locarno Anlässe statt. Mehr als 12'000 Schüler besuchten die Anlässe.

Ein Viererverband Mirage IIS des Überwachungsgeschwaders entging bei Payerne nur knapp einer Katastrophe: Eine Maschine streifte im Flug den Boden auf 150 m Länge, zwei weitere rasierten Sträucher ab. Nach die-

sem Vorfall durfte die teure und schnelle Mirage nur noch einzeln oder zu zweit im Tiefflug vorgeführt werden.

Die Milizpiloten der Fl St 18 (Hawker ‚Hunter‘) wurden durch Berufspiloten ersetzt.

26. Sept. Auf der Autobahn N6 wurden Autobahn-Landungen [NOLA] Münsingen mit Venom und Hunter Flugzeugen durchgeführt.



Landung Hawker ‚Hunter‘ auf der ‚NOLA‘

14 weitere DH-100 und 24 DH-112 wurden liquidiert.

Erstes Flugbetriebsjahr ohne tödliche Unfälle seit 1923.

1975

Die Flugwaffe setzt sich wie folgt zusammen:

- 9 Fl St Hawker ‚Hunter‘
- 6 Fl St De Havilland DH-112 ‚Venom‘
- 2 Fl St Dassault ‚Mirage-III‘
- 1 Fl St Dassault ‚Mirage III-RS‘ und De Havilland DH-112R
- 7 L Fl St Alouette II und III
- 1 L Fl St Pilatus Porter PC-6

5 der 21 Fl St mit Kampfflugzeugen waren Berufspiloten des UeG.

Der BR beantragte 1'170 Mio Fr. für die Beschaffung von 72 Flugzeugen Northrop ‚Tiger II F-5 E/F‘ für 4 Fliegerstaffeln.

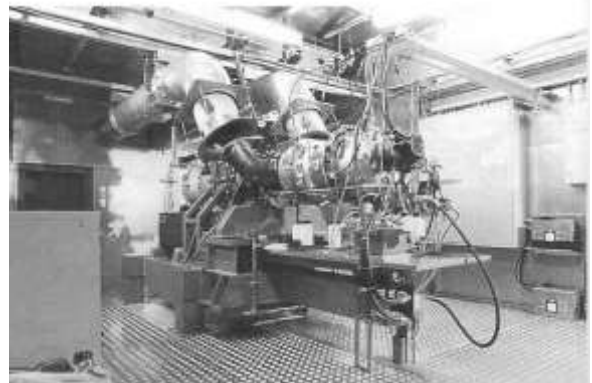
Nach dem Null-Entscheid „Corsair-Milan“ wurde bezüglich Erdkampf-Kraft bewusst das zweitbeste Flugzeug der Evaluation beschafft.

Im Hinblick auf die Beschaffung von weiteren Helikoptern führte die GRD Versuche mit 5 verschiedenen Helikopter-Typen durch.

Der Militärhelikopter-Rettungsdienst MHR erhielt eine Einsatzzentrale in Alpnach.

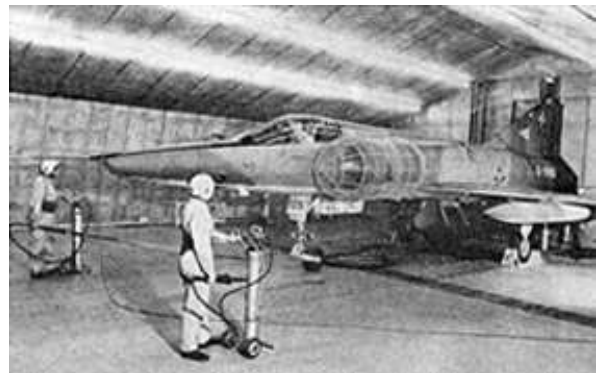
Im Juni, während einer Dürreperiode in der Westschweiz wurden 42'000 l Wasser in entlegene Orte geflogen.

6 weitere PC-6 „Porter“ wurden beschafft.



‚Porter‘-Triebwerk PT-6 auf dem Prüfstand

Die geplanten Bremszellen auf den permanenten Flugplätzen wurden bezugsbereit. Somit konnten Stand- oder Prüfläufe ohne grosse Immissionen durchgeführt werden, nötigenfalls auch nachts.



Mirage IIIRS Prüflauf in der Bremszelle.

Die AMF baute den Trainings-Flugplatz Payerne mit U-72 und einem unterirdischen KP zu einem modernen, gut geschützten Kriegsflugplatz aus.

Sämtliche Flugzeuge von 2 Fl St und die Kdo-Zentrale können untergebracht werden.

Im April ereigneten sich im Tessin und Graubünden zahlreiche Lawinenkatastrophen, sie erforderten ca. 250 Helikopter Flugstunden im Rettungseinsatz.

1976

16. März, das Parlament bewilligte 1'170 Mio Fr. für die Beschaffung für die 72 Northrop Tiger II F-5E/F.

1977

Am 24. März kollidierten 1 ‚Mirage III BS‘ und 1 ‚Mirage IIIS‘ über dem Flpl Payerne. Die drei Piloten retteten sich mit dem Schleudersitz.

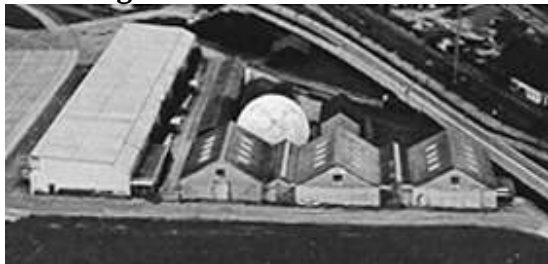
28. Sept. Auf der Autobahn N3 wurden Autobahn-Landungen ‚NOLA Flums‘ mit Hunter Flugzeugen durchgeführt.

Von August bis Oktober fanden in Vidsel, Nordschweden, Luft-Luft Lenkwaffenschies- sen statt. (mit 3 Mirage, 8 Piloten, 45 Tonnen Material und ca. 15 AMF Spezialisten).

1978

5 Piloten absolvierten während 4 Monaten einen Lehrgang in der Kampfausbildung in Arizona.

Das Fliegermuseum



In Dübendorf konnte ich das von mir gegründete Museum am 9.Juni in drei alten Hangars eröffnen und schlussendlich, dank BR Rudolf Gnägi der Oeffentlichkeit zugänglich machen.

Der Flugzeugpark war um weitere 100 Flugzeuge auf 700 Schul-, Trainings-Transport- und Kampfflugzeuge angestiegen.

Ein Grossraum-Transportflugzeug Lockheed C5 ‚Galaxy‘ der USAF brachte die ersten, demontierten Tiger F-5E. nach Emmen. Die General Electric Triebwerke J85-GE-21A kamen mit normaler Luftfracht.



In Emmen wurden aus dem mächtigen „Bauch“ der „Galaxy“ die „Tiger“ ausgeladen.



Northrop Tiger II F-5E



ein zufriedener BR Gnägi nach dem Auslad der ‚Tiger F-5E/F‘

Fünf Berufspiloten absolvierten auf der Williams Air Force Base in den USA eine 4-monatige Kampfausbildung mit ‚Tiger‘.

Im Zuge der Neubenennung der Ämter der Armee wurde aus der AMF neu **Bundesamt für Militärflugplätze [BAMF]** und aus der

Abteilung für Militärflugwesen und Fliegerabwehr [AFLF] das Bundesamt für Ausbildung Flieger und Flab [BAFF]

Am 30. Oktober wurde in Meiringen die erste Tiger-Staffel operationell.

Am 31. Juni 1979 trat der Autor als Direktor des BAMF, Hans Giger zurück.

1979

1. Juli Nachfolger als Direktor des BAMF wurde Walter Dürig.



Walter Dürig

Das Fl- und Flab Nachrichtenregiment und das Fl- und Flab Uebermittlungregiment wurden neu strukturiert und umbenannt:

- FF Na/Uem Rgt 21
- FF Na/Uem Rgt 22
- Fl BM Rgt 23

Die 3-sprachige Truppenzeitung der FF Trp „Vista“ erschien neben der Zeitung „Aviso“ des BAMF.

Am 9. Juni fand die Gründungsversammlung des Vereins der Freunde des Fliegermuseums [VFMF] in Dübendorf statt.

Die Evaluation des „Mitraheli“ trat in die Endphase.

Im Rahmen der elektronischen Kriegführung wurden erstmals Bordoperateure auf DH-115 Vampire-Trainer eingesetzt.

Über dem Dammastock wurde der Betrieb in einer Luft-Luft-Schiesszone aufgenommen.

1980

Die Flieger Schule besuchte im Mai die italienische Luftwaffe.

Im Rahmen der AVIA Meisterschaft der Fliegertruppen in Dübendorf ehrte KKdt Bolliger die Veteranen der Luftkämpfe 1940.

In Dübendorf konnte die neue Theodor Real-Kaserne an die Flieger- und Flab Nachrichtentruppe übergeben werden.

Bei der Pilotenausbildung wird künftig der Zwischenschritt über ‚Venom‘ zum ‚Hunter‘ weggelassen. Die Schüler schulen direkt vom ‚Vampire‘ auf den ‚Hunter‘ um.

Für die Verbesserung der Kampfkraft der ‚Hunter‘ (**KAWEST**-Programm), wurden u.a. für die Beschaffung der Luft-Boden Lenkwaffe ‚Maverick‘, einem Rückenwarn-Radar sowie Chaff und Flare, Mittel zu Gunsten des Erdkampfes, freigegeben.

1981

Der Kdt FF Trp, KKdt Kurt Bolliger trat zurück. Sein Nachfolger wird:



KKdt Arthur Moll

Erneut wurde ein Luft-Luft-Schiessen in Vidsel durchgeführt.

Zum 25. Mal wurde die AVIA Meisterschaft der Fliegertruppen durchgeführt.

Der BR bewilligte weitere:

- 32 Kampfflugzeuge Tiger F-5E
- 6 Doppelsitzer Tiger F-5F
- 40 Pilatus PC-7 Schulflugzeuge

Die Pilatus PC-7 lösten die Pilatus P-3 als Schulflugzeug ab.



PC-7 der Fliegerschule in Locarno

Bei einer kombinierten Luftkampfübung mit ‚Hunter‘, ‚Tiger‘ und ‚Mirage‘ Verbänden stiessen ein Mirage und ein Tiger Kampfflugzeug zusammen. Die Piloten retteten sich mit dem Schleudersitz, die ‚Mirage‘ stürzte im Dorf Zweisimmen auf das „Stampfihus“ und setzte dieses in Brand. Dabei wurde eine Frau tödlich verletzt und 2 Frauen erlitten schwere Verbrennungen.

Eine Geschäftsleitung übernahm die Leitung des Fliegermuseums im Verein der Freunde des Fliegermuseums [VFMF] Geschäftsleiter wird Kurt Waldmeier.

Die Junkers Ju-52 Flugzeuge der Fliegertruppe wurden ausgemustert. Eine Interessengruppe unter der Leitung des Direktors BAMF, Walter Dürig, sowie dem Vizedirektor Christian Gerber machte sich dafür stark, dass eine der Ju-52 in den zivilen Rundflugbetrieb übergeführt wurde und noch für maximal fünf Jahre dem Schweizervolk als Nostalgiefieger zur Verfügung stehen sollte.

"Flieg weiter Ju-52" war das Motto einer grossangelegten Sammelaktion für den Weiterbetrieb einer Ju-52, gleichzeitig die Geburtsstunde der heutigen JU-AIR. Spenden in der Höhe von 600'000 Fr. aus der ganzen Schweiz ermöglichte die Überführung der Flugzeuge vom militärischen in den zivilen Flugbetrieb.

Eine ausserordentliche Generalversammlung des Vereins der Freunde des Museums der

schweizerischen Fliegertruppen [VFMF] beschloss die Übernahme der Trägerschaft für den Ju-52 Flugbetrieb.

Die ‚Mirage‘ IIIRS wurden mit Infrarot Kameras ausgerüstet.

Bei Helikoptereinsätzen für Alpgenossenschaften und ärmere Berggemeinden wurden 1195 Tonnen Material transportiert.

1982

Die ‚Hunter‘ Flugzeuge aus dem KAWEST Programm im F+W Emmen wurden abgeliefert.

Die Fliegerstaffel 9 (Miliz) wurde aufgelöst, die Flwaf Br 31 verfügte somit nur noch über 18 Jet-Fl St.

14. März, auf der Autobahn N6 bei Münsingen landeten im Rahmen der Übung [TAUTO] ‚Hunter‘ und ‚Tiger‘ des Flpl Rgt 2. Die notwendige Bodenlogistik wurde verschoben, damit Vorort betankt und munitiioniert werden konnte.



Übung TAUTO

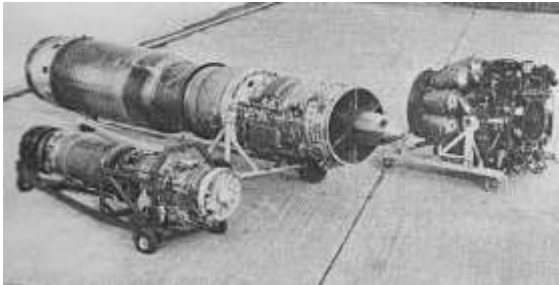
Am 5./6. Juni fanden auf dem Flugplatz Sion eine grosse Airshow statt, das Programm der war beeindruckend. Es wurden die damals modernsten Jets gezeigt, wie zum Beispiel die F-15 der USAF aber auch als Werksmaschine von Dassault die Mirage 2000.

Am 20. Okt. wurde bei Schiessübungen auf dem Seeschiessplatz Forel ein ‚Hunter‘ von einem andern ‚Hunter‘ abgeschossen, der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz retten.

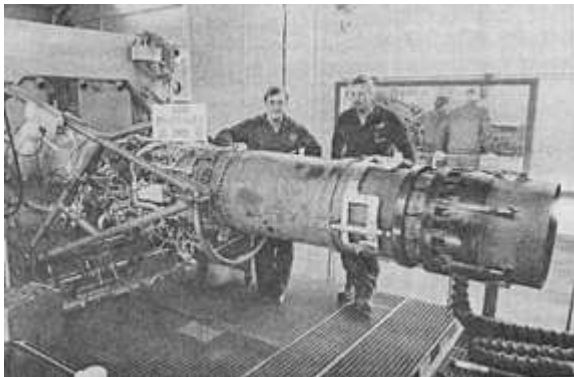


„Tiger“ Montagehalle Interlaken

Die Triebwerke unserer Jet-Flugzeuge wurden alle im Betrieb Buochs revidiert und geprüft.



links J85-GE vom „Tiger“, Mitte Atar vom „Mirage“, rechts Ghost vom „Venom“



J85-GE „Tiger“ vor dem Prüflauf

Der MHR transportierte dieses Jahr 158 verunfallte Personen.

Das Fliegerärztliche Institut prüfte 1813 Anwärter für die fliegerische Ausbildung, davon waren 255 geeignet.

Von 189 geprüften Kandidaten für die Fallschirmgrenadier Ausbildung waren 70 tauglich.

Die jährlichen Schiessdemonstrationen auf der Axalp fanden nach wie vor grosses Interesse.

Bei einem Helikopter-Unfall anlässlich einem Lufttransport für das Inf Rgt 28 fanden der Pilot und 5 Sdt der Mitr Füs Kp I/70 den Tod. Die Al III war mit einem Kabel in der Nähe der Schwägalp kollidiert.

1983

Probeweise stiegen die Pilotenanwärter direkt vom DH-100 „Vampire“ auf „Hunter“ um.

Eine Delegation unter KKdt Moll erprobte in den USA den F-16 und den Northrop F-20

Nach 30-jährigem Einsatz wurden die DH-112 ausgemustert.

Ju-Air: Aufnahme des regulären Rundflugbetriebes ab Dübendorf mit den Ju-52 HB-HOS und HB-HOP.



Junkers Ju-52 HB-HOP

Von den 250 beschafften Flugzeugen gingen 49 durch Unfälle verloren.

Für die Beschaffung von weiteren „Gilfilan“ Landeradar-Anlagen, sowie für Freund Feind Erkennungsgeräte (Transponder) wurden 69.3 Mio Fr. freigegeben.

1984

Auf den 1. Januar übergab KKdt Arthur Moll das Kommando der FF Trp an KKdt Ernst Wyler.



KKdt Ernst Wyler

Die Patrouille Suisse nahm in Dijon an einem Meeting teil und kehrte preisgekrönt zurück.

Die weitere Planung der Zukunft der Fliegertruppen wurde mit der Erarbeitung einer „Konzeption der Luftkriegsführung der 90er Jahre“ eingeleitet.

Die beiden FF-Nachrichten- und Übermittlungs- sowie das FIBMD Rgt wurden in der neuen Informatik Brigade 34 [Ik Br 34] zusammengefasst.

Der Bestand der Fliegertruppe beträgt 26'891 Angehörige, das sind 42,9 % des Gesamtbestandes der Flieger- und Flab Truppen.

Beim Berufspersonal des BAMF bereitete die Personal Plafonierung grosse Schwierigkeiten, durch Umschulung und vorzeitige Pensionierungen konnte dies aber ohne Entlassungen erfüllt werden.

Am 1. November setzte der BR die Verordnung über die Wahrung der Lufthoheit in Kraft.

Bei 51'968 Flugstunden erlitten 5 Düsenflugzeuge Totalschaden. Darunter waren Hawker Hunter, die am 17. Okt. bei einem taktischen Angriff bei Bonaduz kollidierten, die beiden Piloten fanden den Fliegertod.

Die Führungs-Organisation sah wie folgt aus:

Kdt FF Trp	KKdt Wyler Ernst
Chef Abt. Koord. u. Planung	Br Schild Hans-Rudolf
Chef Führung und Einsatz	Div Dürig Walter
Stabschef FF Trp	Br Kunz Jean-Claude
Kdt FF Einsatzstab 5	Oberst Gst Stalder Hans-Rudolf
Kdt FF Na/Uem Rgt 21	Oberst Keller Karl
Kdt FF Na/Uem Rgt 22	Oberst Gutmann Rudolf
Kdt FIBMD Regiment 23	Oberst Jenny Paul
Kdt Flugwaffenbrigade 31	Br Leuthold Paul
Cdt Régiment aviation 1	Colonel Carrel Fernand
Kdt Fliegerregiment 2	ai Oberstlt Läubli Rudolf
Kdt Fliegerregiment 3	Oberst Ramseyer Alfred
Kdt L FI Geschwader 25	Major Baumgartner Peter
Kdt Zielfliegerkorps 5	Major Lanz Jean-Rodolph
Kdt Flugplatzbrigade 32	Br Glanzmann Werner
Cdt Régiment aérodrome 1	Colonel Künzli Max
Kdt Flugplatzregiment 2	Oberst Mühlheim Peter
Kdt Flugplatzregiment 3	Oberst Breu Max
Kdt Flpl Abt 26 (Trsp)	Major Furrer Leo
Kdt Flab Brigade 33	Br Criblez Henri
Waffenchef/Direktor BAFF	Div Gurtner René
Kdt Oberw.geschwader	Oberst Stössel Hans
Direktor BAMF	Br Glanzmann Werner
Kdt FF Park 35	Oberst Isenring Kurt

1161 Ueberschallflüge über 10000 m Höhe führten zu 78 Schadenmeldungen.

1985

Auf dem NATO Militärflugplatz Decimomannu/Sardinien konnten unsere Piloten erstmals Luftkampf bei Überschallgeschwindigkeit in tieferen Höhen durchführen.

In Emmen wurde der letzte von 110 Northrop F-5 ‚Tiger‘ übergeben.

Nach Prüfung verschiedener Flugzeugtypen als Ersatz der DH-115 ‚Vampire‘ Trainingsflugzeuge, konzentrierte sich die Suche auf den ‚Hawk‘ (der Firma Hawker-Siddeley, gleiche Firma wie der ‚Hunter‘)

Am 23. und 24. Aug. werden mit grossem Engagement unter dem Patronat der Stadt Dübendorf, den

Behörden von Wangen zusammen mit dem AeCS, dem BAMF und dem Ver-



schönungsverein die Feiern «75 Jahre Flugplatz Wangen-Dübendorf» durchgeführt. An den Flugvorführungen beteiligen sich alle Sparten des Aero-Clubs, der Swissair, des Fliegermuseums und der Flugwaffe. Etwa

250'000 Besucher zieht dieser Anlass an. Zum fliegerischen Rahmenprogramm der AVIA-Meisterschaften der Fliegertruppen [AMEF] strömen eine Woche später, am 31. August erneut über 100'000 Besucher nach Dübendorf.

Am 15. Okt. besuchte der Chef EMD, BR Pascal Delamuraz den Flugbetrieb mit ‚Hunter‘ auf der Autobahn N3 bei Flums.

Der 23. Okt. ist ein schwarzer Tag für die Fliegertruppe, eine ‚Alouette III‘ kollidierte bei Rothenthurm mit Tannenwipfeln und stürzte ab. Der Pilot wurde verletzt, drei Mitarbeiter des BAMF verloren ihr Leben.

Am Gipfeltreffen US Präsident Reagan und Generalsekretär Gorbatschow in Genf sicherte die Fliegertruppe den Luftraum.

Für die Mirage IIIS und IIIRS Flugzeuge wurde für 143 Mio Fr. ein Kampfwert Steigerungsprogramm bewilligt. Wichtigste Änderung war der sogenannte ‚Canard‘ Vorflügel.



Mirage mit Canard-Vorflügel

Mit dem gleichen Programm wurde der taktische Fliegerradar [TAFLIR] bewilligt sowie das System ‚Florin‘ (Integration von TAFLIR Daten ins System FLORIDA).



Taktischer Fliegerradar TAFLIR

Mit je 2 Trainingsflugzeugen Dassault-Dornier ‚Alpha Jet‘ und Hawker-Siddeley ‚Hawk‘ begannen im Herbst Truppenversuche.



Dassault/Dornier ‚AlphaJet‘



Hawker-Siddeley ‚Hawk‘

Am 24. Sept. wurden 46 Mio Fr. freigegeben zum Erwerb von 3 Transporthelikopter Sud Aviation ‚Super Puma‘.



Sud Aviation ‚Super Puma‘

1986

Ab März fand die dritte Schiesskampagne in Vidsel statt.

Nach der Reaktor-Katastrophe Tschernobyl überwachten Helikopter mit besonderen Messgeräten in Zusammenarbeit mit der ETHZ und der NAZ die Radio-Aktivität in der Luft.

Das Mirage/Tiger Überschall Luftkampftraining in Sardinien wurde zum zweiten Mal durchgeführt. Daran nahmen teil: 14 Flugzeuge, 25 Berufsmilitär- und 7 Milizpiloten.

Anlässlich des Defilees der Mech Div 11 in Dübendorf wurde KKdt Wyler vom Chef EMD, BR Delamuraz verabschiedet.

Frisch brevetiert, verliessen 19 ‚Tiger‘-, 9 ‚Hunter‘ und 7 Heli-Piloten die Pilotenschule.

1987

Ende 1986 ging der KKdt Ernst Wyler in Pension.



KKdt Walter Dürig

1. Jan. Sein Nachfolger wurde Div Walter Dürig mit Beförderung zum KKdt.

Als Nachfolger von Walter Dürig wurde Dr. Werner Glanzmann zum Direktor BAMF und Kdt FlplBr 32 gewählt.



Dr. Werner Glanzmann

Der 22. Januar war ein unfallträchtiger Tag:

- Am Vormittag kollidierte eine ‚Alouette III‘ bei Kestenholz mit dem Gelände, der Pilot und die 2 Besatzungsmitglieder blieben unverletzt.
- In Altdorf wurde ein Bundespferd bei einem Helikopter-Unfall getötet.
- Am Nachmittag stiessen im Bündnerland bei Lumbrain 2 ‚Tiger‘ praktisch frontal zusammen. Die Piloten konnten sich mit dem Schleudersitz retten.

Der BR beantragte dem Parlament einen Kredit zum Kauf von 20 Jet Schulflugzeugen „Hawk“. Diese sollen die 35-jährigen DH-115 ersetzen.

Die Ausbildung zum Militärpiloten erfolgte nach einem neuen Ablauf: zuerst Studium, dann Pilotenausbildung, danach Offizierschule führten künftig zum Brevet.

Der Pilatus PC-9 wurde im Hinblick für den Einsatz als Ziel-Schleppflugzeug geprüft.

Vom 15. Juni bis 6. Juli wurde mit 52 Piloten zum dritten Mal auf Sardinien ein Luftkampftraining durchgeführt.

Am 13. Juli wurde ein Mitarbeiter des BAMF auf der Alpe Sciresa bei Lastentransporten vom Rotor einer Alouette III tödlich am Kopf verletzt.

15. Okt. Ein Pilotenanwärter kam mit einem DH-100 ‚Vampire‘ in eine Föhnwalze und stürzte ab, der Kpl fand den Tod.

Am 12. Dezember versteigerte das BAMF 22 C-3605 in Lodrino. Der Erlös fliesst in die allgemeine Bundeskasse.



Versteigerung C-3605 in Lodrino

1988

01.01.1988 (Armee 61)

Kdt FF Trp	KKdt	Walter Dürig
C Abteilung Koordination und Planung	Br	Henri Criblez
Stabschef FF Trp	Br	Fernand Carrel
C Führung und Einsatz	Div	Werner Jung
BA Militärflugwesen und Flab	Div	Paul Leuthold
Kdt Flwaf Br 31	Br	Rudolf Läubli
Cdt Régiment aviation 1	Col EM	Ernst Zerkibel
Kdt Fliegerregiment 2	Oberst	Robes Allgaier
Kdt Fliegerregiment 3	Oberst i Gst	Beat Schär
Kdt Leichtfliegergeschwader 25	Major	Charles Bachmann
Kdt Zielfliegerkorps 5	Major	Ueli Bodmer
Kdt Flpl Br 32	Br	Werner Glanzmann
Cdt Régiment aérodrome 1	Col	Frédéric de Pourtales
Kdt Flugplatzregiment 2	Oberst i Gst	Hans von Rotz
Kdt Flugplatzregiment 3	Oberst	Kurt Schmid
Kdt Flab Lenkaffenregiment 7	Oberst	Erich Ott
Kdt Flpl Abt 26 (Trsp)	Major	Alfred Hensberger
Kdt Flab Br 33	Br	Manfred Troller
Kdt Informatik Br 34 ad hoc	Div	Werner Jung
Kdt Überwachungsgeschwader	Oberst	Hansruedi Ruesch
Bundesamt für Militärflugplätze	Dir	Werner Glanzmann
Kdt FF Pk 35	Oberst	Hanspeter Fankhauser

Bildung der Informatikbrigade 34 ad hoc mit den FF Na/Uem Rgt 21 und 22 sowie dem FIBMD Rgt 23.

Das Flab Lenkaffen Rgt 7 wurde in die Flpl Br 32 eingegliedert.

In einer Vorevaluation wurde der Ersatz für die Flugzeuge ‚Hunter‘ geprüft: Es waren dies: der Dassault ‚Mirage 2000‘, der SAAB ‚Gripen‘, der McDonnell-Douglas F/A-18 ‚Hornet‘, der General Dynamics F-16 ‚Fighting Falcon‘.

22. April, die Fliegertruppe übernahm 2 Lear Jet 35A von der Schw. Rettungsflugwacht [REGA]. Sie wurden mit T-781 und T-782 immatrikuliert und für VIP-Transporte umgebaut.



Lear Jet 35A

Die seit 1946 als Zielschlepp-Flugzeug eingesetzten C-3605 wurden liquidiert.

Im Sept. wurden die bestellten ‚Super-Puma‘ abgeliefert.

BR Koller entschied im Einvernehmen mit dem BR, das Flugzeug ‚Hornet‘ F/A-18 zum Kauf zu beantragen. Vorgesehen waren 34 Flugzeuge für 3 Mia Fr.



McDonnell Douglas F/A-18

Am 2. Juni 1988 konnte ich als Präsident der Baukommission die neue Museumshalle in Dübendorf (Isler Betonschalenbau) in Anwesenheit des Chefs EMD, BR Dr. Arnold Koller dem Präsidenten der Stiftung VFMF aBR Dr. Rudolf Friedrich übergeben, der diesen dem Präsidenten des VFMF, Manfred Hildebrand zum Betrieb des Museums weitergab.



das neue Museum der Fliegertruppe, heute Air Force Center [AFC]

Seit der Einführung der Schleudersitze, retteten sich 45 Schweizer Piloten mit dem Schleudersitz.



25.11.88, ‚Tiger‘-Parade in Buochs

1989

Der Chef EMD BR Kaspar Villiger und der Kdt Flieger & Flabtruppen KKdt Walter Dürig besuchten Russland.

Grosses internationales Meeting in Sion mit



ausländischen Patrouillen.

Erneut trainierten unsere Piloten in Sardinien.

270 der 440 Miliz Militär Piloten flogen im Zivilberuf als Linienpiloten bei der Swissair.

In Emmen begannen die Versuche mit den Prototypen der Aufklärungsdrohne ‚Ranger‘.



„Ranger“, Aufklärungs-Drohne

Von den 198 Berufs-Militärpiloten waren 24 Instruktoren, 134 Angehörige des Überwachungsgeschwaders, 33 Werkpiloten beim BAMF und 7 Einflieger bei der GRD.

Am 25. Mai stellte der Chef EMD das Konzept der Armee 95 vor. Vorgesehen waren die Herabsetzung des Sollbestandes der Armee, sowie die Verringerung des Bestandes an Kampfflugzeugen.

Den mobilen Radarkompagnien wurden im laufenden Jahr 5 Flieger-Radarsysteme TAF-LIR für den unteren Höhenbereich, übergeben.

Zum **75. Jubiläum der Gründung der Fliegertruppe** auf dem Beundenfeld fand dort ein Festakt statt. Dabei wurde den 357 tödlich verunglückten Besatzungsmitgliedern gedacht. Am 26. August springen 75 Fernspäher mit Fallschirmen aus Porter-Flugzeugen ab und 75 Kampfflugzeuge defilieren bei den Flugvorführungen in Dübendorf. Zum Abschluss der Feiern fand in Magadino ein Fliegerversteranen-Treffen in Anwesenheit des Chefs EMD statt.

Reorganisation der Flugwaffenbrigade 31.

Der Stab der Brigade wurde aufgelöst. Seine Funktionen gingen an die Fliegerregimenter.

Es wurden 4 Aufgabenbezogene Flieger-Rgt gebildet:

- Luftaufklärung
- Luftverteidigung,
- Erdkampf,
- Lufttransport

Das Zielfliegerkorps wird dem Fl Rgt 4 unterstellt.

Zwei weitere Schulflugzeuge Mirage III BS/DS konnten beschafft werden.

Im 75. Jahr der Fliegertruppe wurden von den knapp 300 Kampfflugzeugen zwei Drittel zwischen 25 und 30 Jahre alt.

Am 26. November stimmte das schweiz. Volk auf Initiative der Gruppe Schweiz ohne Armee [GSoA] über die Abschaffung der Armee ab. Die Initiative wurde von Volk und Ständen verworfen.

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Wäre die Initiative angenommen worden, hätte dies einschneidende Konsequenzen für die Fliegertruppe gehabt.

KKdt Dürig trat in den Ruhestand.

1990

Als Nachfolger zum Kdt der FF Truppen wurde Div Werner Jung ernannt mit gleichzeitiger Beförderung zum KKdt.



KKdt Werner Jung

01.01.1990 (Armee 61)

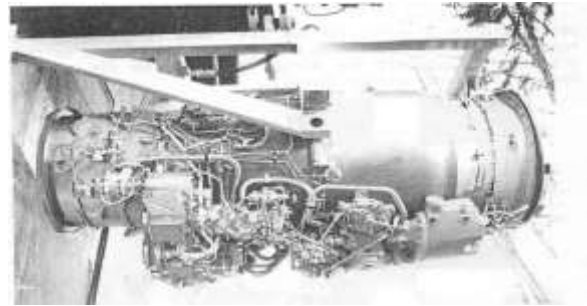
Kdt FF Trp	KKdt	Werner Jung
C Abteilung Koordination und Planung	Oberst i Gst	Ernst Gmünder
Stabchef FF Trp	Br	Alfred Ramsayer
C Führung und Einsatz	Div	Fernand Carrel
BA Militärflugwesen und Flab	Div	Paul Leuthold
Kdt Flwaf Br 31	Br	Rudolf Läubli
Kdt Fliegerregiment 1	Oberst i Gst	Pietro Regli
Kdt Fliegerregiment 2	Oberst i Gst	Christophe Keckeis
Kdt Fliegerregiment 3	Oberst i Gst	Beat Schär
Kdt Fliegerregiment 4	Oberst i Gst	Ulrich Aeschlimann
Kdt Flpl Br 32	Br	Werner Glanzmann
Cdt Régiment aérodrome 1	Col EMG	Jean Pierre Chassot
Kdt Flugplatzregiment 2	Oberst	Jörg Lüthi
Kdt Flugplatzregiment 3	Oberst i Gst	Andreas Bürgi
Kdt Flab Lenk Waffenregiment 7	Oberst i Gst	Beat Wüthrich
Kdt Flpl Abt 26 (Trsp)	Major	Ulrich Gysi
Kdt Flab Br 33	Br	Manfred Troller
Kdt Informatik Br 34 ad hoc	Br	Alfred Ramseyer
Kdt Überwachungsgeschwader	Oberst i Gst	Beat Schär
Bundesamt für Militärflugplätze	Dir	Werner Glanzmann
Kdt FF Pk 35	Oberst	Kurt Eisenring

Kommandanten 1.1.1990

Mit der Beschaffung der „Hawk“ im April 1989 wurden die 40-jährigen „Vampire“ und die 35-jährigen DH-115 liquidiert. Für 396 Mio Fr wurden 20 Flugzeuge „Hawk“ beschafft.



„Hawk“ Flightline



Triebwerk „Adour“ des „Hawk“ auf dem Prüfstand

Die Pilotenausbildung wurde geändert und die „Hawk“ kamen vorläufig nach Sion.



„Hawk“-Parade in Sion

Weil beim Auffangen der Flugzeuge beim Überrollen der Fangnetze „Bliss“ jeweils der Rumpf-Vorderteil der Flugzeuge beschädigt wurde, wurden für den F/A-18 Kabelfanganlagen installiert. Die Flugzeuge F/A-18 sind als Navy Flugzeuge mit einem Fanghacken ausgerüstet.



Die im Laufe des 2. Weltkriegs erstellten

„Barackendörfli“ für die Unterkunft der zum Flugplatz zugeteilten Fliegerkompagnien, kamen „ins Alter“ und müssten total saniert werden. Doch die Generalstabsabteilung sprach dafür keine Kredite und verlangte, diese Unterkünfte unterirdisch zu ersetzen. So entstanden die ‚Truppenunterkunft Flieger‘ [TRUFF]. Das Bild oben als Beispiel, die Eingangspartie einer TRUFF als Stall getarnt.

Vom 12.-23. Nov. fand auf der RAF Airbase in Waddington/GB die erste NORKA Kampagne auf der Air Combat Maneuvering Instrumentation [ACMI] Anlage mit ‚Mirage‘ und ‚Tiger‘ Flugzeugen statt. Diese modernere Anlage ermöglichte den Einsatz 2v2 Flz und 4v4 Flz im Luftkampf im Überschallbereich mit sofortiger 3D Auswertung. Projektleiter war Manfred Hildebrand (der spätere Direktor BABLW), der die nicht einfache



Aufgabe hatte mit Bodenpersonal von Payerne (f) und Meiringen (d) auf einer operationellen englischen Base die minutiös geplanten Einsätze sicherzustellen. 98% der geplanten Einsätze konnten geflogen werden, ein Erfolg.

‚Tiger‘ auf der RAF AB Waddington/GB

Auf politischen Druck musste trotz dem Entscheid des Bundesrates, dass der F/A-18 ‚Hornet‘ das NKF sein werde und die Hawker Hunter ersetzen sollen eine Nachevaluation befohlen. Die französische Firma Dassault hatte eine neue Offerte für das Flugzeug Dassault Mirage 2000-5 gemacht. In Wochenfrist musste ein Team von BAMF Spezi-

alisten zusammengestellt werden, ein mehrseitiges „Questionnaire“ ausgearbeitet und der Armée de l’Air zugestellt wird. Die Evaluation fand auf der Base Aérienne Dijon beim Escadre de Chasse 2 statt. Die Delegation der Armée de l’Air war sehr gut vorbereitet, kompetent bestückt und recht zahlreich, was auf dem Bild im Verhältnis Zivilisten und Uniformierte gut sichtbar ist. Die Auswertung der Daten ergab keine wesentlich verbesserten Resultate, als diejenigen der Hauptevaluation, der Antrag zur Beschaffung des Hornet F/A-18 blieb somit unverändert.



Nachevaluation des Mirage 2000-5 in Dijon

1991

BR Kaspar Villiger erlässt den Auftrag zur Reform des EMD, mit dem Projekt EMD 95 soll die Verwaltung den Veränderungen der Armee 95 folgen. Ziel soll sein: Ein bürgernahes, übersichtliches, kunden-orientiertes Hochleistungsdepartement.

2. Jan. In Lodrino wurden 17 Pilatus „P3“ versteigert.

Auf dem Flpl Dübendorf wurden 53 DH-100 „Vampire“ von 12'000.- bis 14'000.- Fr. angeboten und versteigert.

In Sion wurden 28 der ursprünglich 39 beschafften DH-115 Trainer zum Kauf angeboten.

Am 17. Jan begann die Verteidigung von Kuwait durch die USA gegen den Irak. Dabei kam es zu 32 Einsätzen der Luftwaffe zur Identifikation von ausländischen Militärflugzeugen, denen das Überfliegen des schweizerischen Luftraums verboten war.

Zur 700 Jahr Feier der Eidgenossenschaft erhielten die ‚Hunter‘ der Patr. Suisse eine neue Bemalung.



‚Hunter‘ der PS in neuem Kleid

Am 7. Sept. feierte das UeG in Payerne sein 50-jähriges Bestehen.

Am 7. Okt. begann die Luftwaffe über der Nordsee mit 9 ‚Tiger‘ und 5 ‚Mirage‘ die 2. NORKA Training im Luftkampf Kampagne in England.

Am 14. Nov. trainierten ‚Tiger‘ und ‚Hunter‘ auf dem Autobahn-Abschnitt Lodrino. Dies war die letzte Truppenübung mit Landungen von Kampfflugzeugen auf Autobahnabschnitten.

Am 18. Dez. erliess der BR die Botschaft zur Beschaffung von 34 F/A-18 ‚Hornet‘ ans Parlament.



McDonnell Douglas F/A-18

Die Gruppe Schweiz ohne Armee [GSoA] ergreift das Referendum gegen den Kauf der Flz F/A-18.

31. Dez. Es wurden 2 ‚Hunter‘-Staffeln aufgelöst und 30 Helikopter Alouette II ausser Betrieb genommen.

1992

Das BAMF versteigerte 18 Pilatus P-3.

6. März, nach einer Beinahe-Kollision [near-miss] zwischen einem ‚Tiger‘ mit einem „Airbus“ trat KKdt Jung zurück. Am 16.3. wurde Div Carrel sein Nachfolger mit Beförderung zum KKdt.



KKdt Fernand Carrel

Am 17. Juli bewilligte das Parlament 3.49 Mia Fr. für 34 F/A 18 „Hornet“



das neue Werkstattgebäude in Buochs für die F/A-18 Triebwerke General Electric F-404



die Triebwerk-Werkstatt F-404

Der Motorenprüfstand für den F-404 musste aufgerüstet werden, denn die Firma erliess strenge Prüfvorschriften.



der erweiterte Motoren-Prüfstand



das Triebwerk F-404 auf dem Prüfstand



das Prüfzimmer für den F-404

Als im Frühjahr 1992 beide Kammern des Parlaments der Beschaffung von 34 Kampflugzeugen des Typs F/A-18 zugestimmt hatten, gelang es der GSoA nach eigenen Angaben innert 32 Tagen fast 500'000 Unterschriften für eine Initiative gegen dieses Vorhaben zu sammeln. Am 9. Juli 1992 stellte die Bundeskanzlei fest, dass die Initiative mit 181'707 gültigen Unterschriften zustande gekommen war.

1993

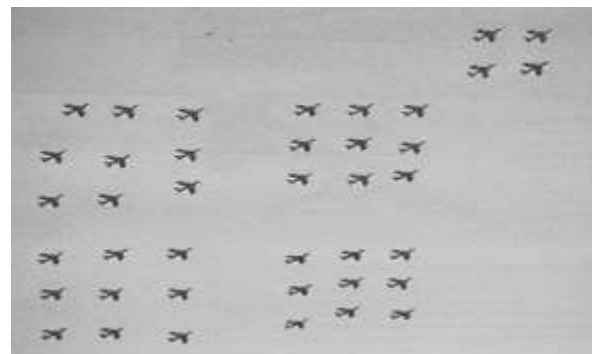
Im Juni trainierte die Flugwaffe über der Nordsee mit 10 ‚Tiger‘ und 6 ‚Mirage‘.

6. Juni Abstimmung: die Initiative der Gruppe für eine Schweiz ohne Armee [GSoA] zur Verhinderung der Beschaffung der F/A-18 wurde mit 57,2 % verworfen. **Die F/A-18 können beschafft werden.**

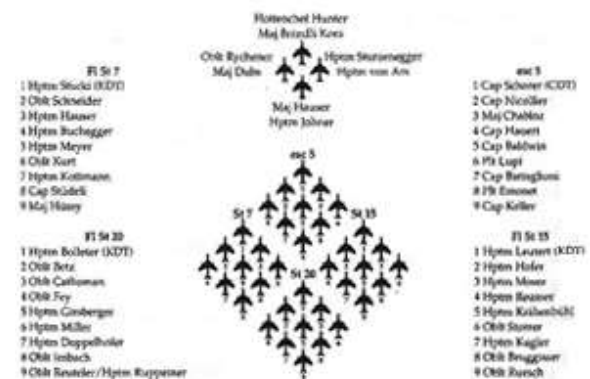
16. Aug. **Der Geschäftsleitungsausschuss des EMD** beschloss unter dem Vorsitz von BR Kaspar Villiger, auf Antrag des Kdt FF Trp, **die Hawker ‚Hunter‘ nach 36 Jahren im Einsatz auf Ende 1994 vollständig auszumustern**, gleichzeitig wurden die FF Trp von ihrem **Erdkampf** Auftrag entbunden.

1994

Am 26./27. August fand in Buochs die zweitägige **Air 94** statt. Es nahmen ca 110000 Zuschauer teil. Ein Höhepunkt war der Abschieds-Ueberflug von 40 „Hunter“ Flugzeugen



40 „Hunter“ fliegen zum Abschied



Am 16. Dezember 1994 fand der letzte militärische Einsatz mit dem 'Hunter' statt. Zuvor waren bereits 69 Hunter im Rahmen der Liquidation der Schrottpresse zum Opfer gefallen. In letzter Minute und nach dem Eingang von über 800 Anträgen wurde entschieden,

dass die noch verbliebenen Hunter an ausgewählte Empfänger vergeben werden. Von den verbliebenen 73 Flugzeugen gingen 43 ins Ausland, 9 nach Grossbritannien, 7 nach Frankreich, 7 in die USA, 4 nach Deutschland, 3 nach Norwegen, je 2 nach Kanada, Italien, Jordanien, Schweden, je 1 nach Österreich, Belgien, Niederlande, Südafrika und Ungarn. 30 „Hunter“ blieben in der Schweiz.

Mit den 152 Hawker „Hunter“ Mk-58 wurden in 36 Jahren total 300'046 Flh geflogen, 26 Flugzeuge gingen durch Absturz verloren, 14 Piloten fanden den Fliegertod.

Von den Fliegermuseen in Altenrhein und Payerne werden heute noch Passagierflüge angeboten.



„Hunter“ und „Hunter Trainer“ zivil immatrikuliert

Anlässlich der Air 94 zeigte die Firma Pilatus AG alle ihre eigenen Flugzeug-Konstruktionen.



von links: P-2, P-3, PC-6, P-7, P-9, PC-12

Im Jahr 1994 flogen die Piloten der Patrouille Suisse ihre letzte Vorführung auf dem Flugzeugtyp Hawker Hunter F Mk 58. Die Nachfolgemaschinen, die schnelleren und wendigeren „Tiger“, brachten das Team nach 30 Jahren Hunter-Erfahrung auf fliegerisches Neuland. Doch die Piloten meisterten die Umstellung bestens.

Am 16. Dezember wurde der letzte „Hunter“ J-4152 „Robin Hood“ dem Flieger-Museum Dübendorf übergeben, das Flz J-4057, welches in der Original Beschaffungskonfiguration auch im Fliegermuseum steht, kollidierte 1962 in Dübendorf mit einem Baukran und wurde wieder aufgebaut.

1995

Umbau der Armee A 61 zur A 95.

Umbenennung der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen zur **Luftwaffe**. Auflösung des Flieger- und des Flugplatz Rgt 2. Massiver Abbau der Mittel und Verzicht auf den **Erdkampf**.

Von zwölf Flugplätzen wurden deren fünf geschlossen: Ambri, Saanen, St Stefan, Ulrichen, Raron, Auf die Kleinflugplätze Frutigen, Kägiswil, Münster, Reichenbach und Zweisimmen wurde ebenfalls verzichtet.

Mit der Armeereform 95 wurde auch die Fähigkeit der Luftwaffe aufgegeben, auf **Autobahnen** zu landen. Damit gingen uns die im Kriegsfall notwendigen Ausweichpisten verloren.

Das BAMF als effizienter und leistungsfähiger Unterhalts-Betrieb

Anlässlich der zahlreichen Besuche ausländischer Luftwaffen Generäle zu meiner Zeit als Direktor AMF, bei denen ich jeweils auch Teile unseres Betriebs und unsere Arbeitsweise vorstellen durfte, wurden wir immer „beneidet“ um unsere Unabhängigkeit von Firmen im Unterhalt unserer Flugzeuge. Ein spezieller Bewunderer dieser Unabhängigkeit war der deutsche General Johannes Steinhoff, Inspekteur der Deutschen Luftwaffe, welcher sich unsere Unterhaltphilosophie und Firmen-Unabhängigkeit für seine Luftwaffe wünschte.

01.01.1995 (Armee 95)

Kdt Luftwaffe	KKdt	Fernand Carrel
C Stab Kdt LW	Br	Alfred Ramseyer
C UG Op LW	Div	Hansruedi Fehrlin
BA für Ausbildung der Luftwaffe	Div	Pierre Winteregg
Kdt Fl Br 31	Br	Christophe Keckeis
Kdt Fliegerregiment 1	Oberst	Bruno Morgenthaler
Kdt Fliegerregiment 3	Oberst	Hans Surber
Kdt Fliegerregiment 4	Oberst	Ruedi Jeker
Kdt Flpl Br 32	Br	Andreas Bürgli
Cdt Régiment aérodrome 1	Col EMG	Jean Pierre Chassot
Kdt Flugplatzregiment 3	Oberst i Gst	Manfred Hildebrand
Kdt Lufttransportregiment 4	Oberst	Hans Schlatter
Kdt Lenkwaffenregiment 7	Oberst	Jakob Eigenheer
Kdt Flab Br 33	Br	Jean Pierre Cuche
Kdt Informatik Br 34	Br	Otto Zuberbühler
Kdt Überwachungsgeschwader	Oberst	Reto Saxer
Bundesamt für Militärflugplätze	Dir	Werner Glanzmann
Kdt LW Uh D 35	Oberst i Gst	Bruno Würzler

Kommandanten der Luftwaffe A95

Mit der **Reorganisation EMD 95** wurde durch den damaligen BR Kaspar Villiger mit Hilfe der deutschen Beratergruppe „GEMINI“ die luftwaffeneigene, effizient arbeitende Unterhaltsorganisation BAMF zerschlagen.

In den ehemaligen Gebäuden des BAMF, mitsamt den Spezialeinrichtungen und dem BAMF Personal mit seinen Kenntnissen und Erfahrungen, wurde wieder eine Firma gegründet, die Rüstungsunternehmen AG [RUAG] und damit die **Luft- resp. neu Flugwaffe wieder von einer Firma abhängig gemacht**.

Die Reform EMD 95 hatte auch grosse Auswirkungen auf die Anzahl der Beschäftigten in den ländlichen Regionen Zentralschweiz, Berner Oberland und Wallis.

Nicht nur gingen Stellen für qualifizierte Arbeiten, z.B. Mechaniker, verloren, viel schlimmer war der Verlust an Lehrstellen resp. Stellenangebot in diesen Gegenden, nachfolgend am Beispiel Buochs für den Kanton Nidwalden.

Dabei waren unsere Lehrstellen bei den jungen Leuten sehr gefragt und manch einer

machte in der Folge beruflich Karriere, auch in der Fliegertruppe.

Lehrverhältnisse BAMF Buochs resp. RUAG Stans				
Beruf	1990	1995	2000	2003
Polymechaniker	32	28	12	8
Elektroniker	27	26	15	8
Maschinenzeichner	2	2	0	0
Galvaniseur	0	1	0	0
Total	61	57	27	16

Lehrstellenabbau in Buochs/NW



Elektronikerlehrlinge bei der Arbeit

16. März: Die Patrouille Suisse (PS) tritt erstmals öffentlich mit dem Northrop F-5E Tiger II auf: auf dem Militärflugplatz Emmen an einer Medienorientierung.



Patrouille Suisse auf ‚Tiger‘

2. Juni, in Sion werden nach 68 Wochen militärischer Ausbildung erstmals auch vier Frauen zu Berufsmilitärhelikopterpilotinnen im Range eines Leutnants brevetiert. Das hatte Konsequenzen auf die Infrastruktur, die ‚frauentauglich‘ gemacht werden musste.

18. Okt. Die letzte Betriebscheftagung des BAMF findet in Sion statt.



Letzte Betriebscheftagung

1996

Das Eidg. Militärdepartement wird zum Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport [VBS].

01.01.1996 (Armee 95)

Kdt Luftwaffe	KKdt	Fernand Carrel
C Stab Kdt LW	Br	Alfred Ramseyer
C UG Op LW	Div	Hansruedi Fehrlin
BA für Ausbildung der Luftwaffe	Div	Pierre Winteregg
Kdt Fl Br 31	Br	Christophe Keckeis
Kdt Fliegerregiment 1	Oberst	Bruno Morgenthaler
Kdt Fliegerregiment 3	Oberst	Hans Surber
Kdt Fliegerregiment 4	Oberst	Ruedi Jeker
Kdt Flpl Br 32	Br	Andreas Bürgi
Cdt Régiment aérodrome 1	Col EMG	Jean Pierre Chassot
Kdt Flugplatzregiment 3	Oberst i Gst	Manfred Hildebrand
Kdt Lufttransportregiment 4	Oberst	Hans Schlatter
Kdt Flab Lenkaffenregiment 7	Oberst	René Schmidlin
Kdt Flab Br 33	Br	Jean Pierre Cuche
Kdt Informatik Br 34	Br	Otto Zuberbühler
Kdt Überwachungsgeschwader	Oberst	Reto Saxer
Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe	Dir	Hanspeter Fankhauser
Kdt LW UH D 35	Oberst i Gst	Bruno Würzler

Kommandanten 1.1.96

Übergang der LW Logistik an die RUAG. Das Bundesamt für Militärflugplätze erhielt den neuen Namen **Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe** [BABLW].

Mit dem Rüstungsprogramm 1996 wurden 350 Mio Fr. die Beschaffung der Aufklärungs-Drohnen-Systeme [ADS 95] vorgesehen.

Auf 1.1.96 übernahm Dr. Werner Glanzmann im Rahmen der Neuorganisation EMD 95 die **Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge** [SF], diese wurde der RUAG unterstellt. Hauptstandort der SF wird Emmen, gebildet aus dem F+W sowie dem Personal des BAMF, welches für den Unterhalt der Stufen 2 und 3 „truppenferner Unterhalt“ verantwortlich war. Unterstellt wurden auch die „Fachstellenbetriebe“ des BAMF: Alpnach,

Buochs, Dübendorf Elektronik, Interlaken, Loderino und der Nach-& Rückschub Stans.

Die Abteilung Bauten des BAMF wurde Bundesamt für Bauten [BAB] zugewiesen.

Hans-Peter Fankhauser übernahm das BABLW, mit der Zentrale in Dübendorf und den Betrieben für den „truppennahen Unterhalt“: Dübendorf, Emmen, Locarno, Meiringen, Payerne und Sion.



Hans-Peter Fankhauser

Der BR bewilligte 119 Mio Fr. für die Anpassung der Kaverne Meiringen an das Flz F/A-18.

Ab 1996 flog die PS ihre zahl- und erfolgreichen Vorführungen im In- und Ausland mit einer im ‚Tiger‘ integrierten Rauchanlage.

24. Juni, der erste Lear Jet T-782 wurde ausser Betrieb genommen und am durch eine dreistrahlige Dassault Falcon 50 mit der Immatrikulation T-783 ersetzt.



Dassault Falcon 50

10. Oktober: In Emmen wurde das 1. Flz F/A-18 aus Schweizer-Teilmontage geflogen.

1997

23. Jan. wird der Doppelsitzer J-5232 als erste der insgesamt 34 F/A-18 anlässlich einer Übergabefeier auf dem Militärflugplatz Emmen von der Luftwaffe übernommen. Die Auslieferung der Flz ‚Hornet‘ erstreckt sich bis Ende 1999. Beschafft werden 26 Flz F/A-18C: J-5001 bis J-5026 (Einsitzer), 8 Flz F/A-18D: J-5231 bis J-5238 (Zweisitzer). Die Fliegerstaffel 17 schult als erste Frontstaffel ab Juni 1997 auf die Hornet um, gefolgt von der Fliegerstaffel 18 im Frühjahr 1998. Zuletzt wird die damals in Dübendorf stationierte Fliegerstaffel 11 im Jahre 1999 umgeschult.

7. Juni Airshow in Sion. Während 3 Tagen erlebten 100'000 begeisterte Besucher die Vorführungen.

25. Oktober: Die Gesellschaft AVIA Flieger und AVIA Flab fusionierten zur:

AVIA; GESELLSCHAFT DER
OFFIZIERE DER LUFTWAFFE.

1998

31. März: Mit der ersten operationellen Fl Staffel F/A-18 wurden Flüge zur Wahrung der Lufthoheit durchgeführt. Die Französische Armee de l'Air markierte den „Eindringling“.

30. Nov. bis 11. Dez. trainierte die Luftwaffe Nachteinsätze in Ørland/Norwegen.

Die Luftwaffe verfügte nun über 17 Mirage-Aufklärer MR, 20 Fallschirm-Aufklärer-Patrouillen, 34 F/A-18, 30 Mirage Jäger MS, 100 Northrop ‚Tiger‘, 15 Helikoptern ‚Super Puma‘, 75 Helikoptern Alouette III.

Nach dreijähriger Vorbereitung wurde das BABLW mit der internationalen Qualitätsnorm ISO 9001 Industrie und ISO 14001 Umwelt zertifiziert. Basis bildete die prozessorientiert aufgebauten Funktionendiagramme für alle Tätigkeiten. Bei den Finanz- und Personalprozessen wurde auch die Führung der Luftwaffe zertifiziert.



ein grosser Moment: BABLW ist ISO 9001 und 14001 zertifiziert

1999

Auf dem Flugplatz Payerne nahmen 6 Saab ‚Draken‘ aus Österreich an einem einwöchigen Luftkampf-Training gegen F/A-18 und ‚Tiger‘ teil.

18. Aug. Das VBS, BR Adolf Ogi, und das Eidgenössischen Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, BR Moritz Leuenberger, beschlossen die Zusammenlegung der zivilen und der militärischen **Flugsicherung** in der Firma Swisscontrol, heute Skyguide. 107 Mitarbeiter des BABLW, Flugverkehrsleiter, Jägerleiter wechseln in eine zivile Organisation.

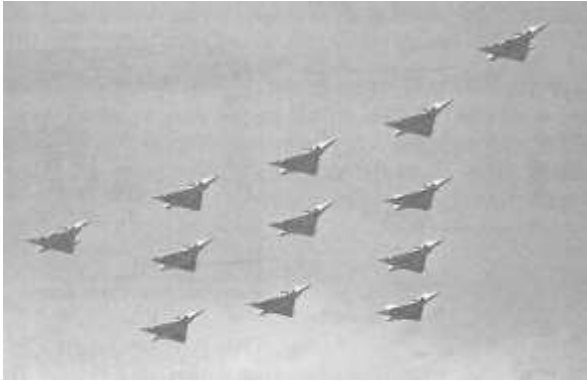
An der AVIA-Meisterschaft der Luftwaffe in Emmen nahmen 220 Wettkämpfer aus Flieger-, Fliegerboden-, LW Na/Uem- und Flab-Formationen teil, darunter erstmals auch ausländische Equipen aus Dänemark, Deutschland, Holland und Österreich.

Nach langen Vorarbeiten und Verhandlungen mit den Behörden der Kantone Freiburg und Waadt, mit einer lokalen Organisation COREB, in der alle Gemeinden um den Flugplatz Payerne vertreten waren, konnte der Militärflugplatz für eine beschränkte zivile Nutzung geöffnet werden. Die ersten Nutzer sind Business Jets der Firmen Cartier und Michelin, die grössere Produktionsstätten in diesen Kantonen aufgebaut hatten.



Dassault Business Jet der Firma Cartier

22. Okt. **Das Ende Mirage IIIS.** In Buochs, im letzten WK der Flpl Abt 10 wurden mit Flugvorführungen und Ansprachen die Dassault ‚Mirage IIIS‘ verabschiedet. 39 Flugzeuge wurden beschafft, 10 gingen verloren. einige gingen an die Fliegermuseen Dübendorf und Payerne, der Grossteil wurde verkauft.



Abschieds-Verbeiflug der Mirage IIIS

6. April, Operation ALBA: in Brindisi, IT, startet der Super Puma T-312 zum Flug nach Tirana, Albanien. Damit beginnt eine neue Ära in der Luftwaffe: **humanitäre Missionen im Ausland.**

Die Luftwaffe hatte die Operation ALBA, in der drei Super Puma zum Einsatz kommen sollten, so kurzfristig geplant, dass das Okay des Bundesrates beim Abflug des T-312 noch nicht vorlag. Man entschied sich deshalb, mit dem ersten Helikopter bereits nach Brindisi zu fliegen und dort die politische Entscheidung abzuwarten.



Operation ALBA, Super Puma UNHCR

Die Operation ALBA dauerte bis zum 24. Juli 1999. In dieser Zeit waren in mehreren Ablösungen 136 Personen – Angehörige der Luftwaffe und Sicherungspersonal vom damaligen Festungswachtkorps – in Albanien. Sie stellten 725 Helikopter-Einsätze zugunsten des UNHCR, des UNO Hochkommissariats für Flüchtlinge, sicher, bei denen 878 Tonnen Hilfsgüter wie Nahrung, Medikamente oder Wolldecken in die Flüchtlingslager an der Kosovo-albanischen Grenze transportiert wurden. Auf den Rückflügen wurden 348 Verletzte evakuiert. Die Versorgung des Schweizer Detachements stellte eine spanische Casa 235 sicher, die ab Emmen 137 Tonnen Güter nach Tirana brachte

1. Okt. Auf Beschluss des BR hatte sich die Schweiz gemäss UNO-Resolution 1244 am multinationalen Einsatz im Kosovo [KFOR] zu beteiligen und entsandte dazu die SWSSCOY (Swiss Company) in den Kosovo. Dazu wurde auch ein Helikopter ‚Super Puma‘ zugeteilt. Der Einsatz wird noch heute (2016) sichergestellt, im März 2016 soll der Einsatz von der militärischen Seite des Flughafens Slatina in Pristina aus, der von der KFOR geführt werden. Bis zum 26. Nov. trainierte die Niederländische Air Force mit 6 General Dynamics F-16 in Payerne.

Die Schweiz suchte ein Transport- Flugzeug. Geprüft wurden der Casa C-235 und der Martin G-222.

31. Dezember: Bei einem Drittel der F-5E ‚Tiger‘-Flotte traten Ermüdungserscheinungen an den Flügeln auf. 16 Flugzeuge wurden ausser Betrieb gesetzt.

In den kommenden Monaten wurden die Lenkwaffenstellungen Bettwil, Emmen, Menzingen, Laupersdorf, Schmidrüti und Torny liquidiert. Ebenso wurden die Flugplätze St. Stefan, Raron und Ulrichen nicht mehr benutzt und militärisch abgebaut.

31.12.1999: **Übergang ins neue Jahrtausend:** Ohne wesentliche Probleme, insbesondere im Informatikbereich ohne Bug, erfolgt mit einem Einsatzpikett der Jahrtausendwechsel. In der Schweiz herrscht kein Flugverkehr, Ausnahme die 4 JU-52, welche mit einem Flug über Luzern - Zürich ins neue Jahrtausend flogen.

2000

Auf den 1. Januar löste Div Hansruedi Fehrlin KKdt Carrell als Kdt LW ab mit Beförderung zum KKdt.



KKdt Hansruedi Fehrlin

17. Jan. **Kickoff Projekt VBS XXI** mit den Projektleitern L R. Huber für die Gruppe Rüstung, und Br R. Läubli für die Luftwaffe.

Am 24. März kehrten 5 F/A-18 aus Norwegen [NIGHTWAY] zurück. 25 Piloten übten dort im Nachtflug.

1. April Hanspeter Fankhauser übergab die Führung des BABLW an Manfred Hildebrand.



Manfred Hildebrand

1. April. Die vier Drohnen Aufklärer Systeme ‚Ranger‘ ADS 95 wurden in Emmen dem BABLW übergeben.

9. Mai, Schweizer Piloten übten mit F/A-18 Luftbetankung über dem Französischen Jura.



17. Mai, Bild für das **Geschichtsbuch**

Fünf ehemalige Kommandanten der FF Trp resp. der LW – Carrel, Bolliger, Fehrlin, Moll, Dürig, Wyler - trafen sich auf Einladung von KKdt Hansruedi Fehrlin in Meiringen.

22.5. NORKA: 7 F/A-18 und 5 F-5E nahmen über der Nordsee an Luftkampfübungen teil, flogen 82 Übungen, davon 48 gegen ausländische Luftwaffen.

18. Juli: 3-tägiges Flugmeeting in Dübendorf als Jubiläumsanlass «90 Jahre Zürcher Aero-club und 90 Jahre Flugplatz Dübendorf» mit der eindrücklichen Airshow und ca. 90'000 Besuchern.



ADS 95 aus Flugsicherheitsgründen im Einsatz begleitet von einem ‚Porter‘. Das System umfasste 28 Drohnen und pro System 2 Katalpulte, 2 RAPS, 1 Einsatz- & Kontrollstation sowie 1 Einsatzsimulator. Ausbildungsstandorte waren Emmen (Hauptstandort), Buochs und Lodrino. 13 Drohnen (Stand 2013) sind nicht mehr im Einsatz (Unfälle oder hohe Reparaturkosten)

2. Aug.: **Lärmbelastungskataster** [LBK] für alle Militärflugplätze erstellt. Termingerecht konnte per Ende Juli 2000 das BABLW die Erstellung der insgesamt 12 Lärmbelastungskataster für sämtliche Militärflugplätze der Schweiz abschliessen, Kosten rund 1,5 Mio Fr. Im Anhang 8 zur Lärmschutzverordnung wurde das VBS verpflichtet, bis zum 31.7.2000 LBK zu erstellen.



Lärmbelastungskataster mit 65 DB Grenzwertzone (gelb)

Das mit der Ausarbeitung beauftragte BABLW hat diesen gesetzlichen Auftrag mit der Abgabe des LBK für den Flpl Mollis am 25. Juli 2000 termingerecht abgeschlossen. Bei den Flpl Dübendorf, Emmen, Meiringen, Payerne, Sion und Turtmann zeigten die Lärmbelastungskataster überbaute Gebiete auf, welche innerhalb der Alarmwertzonen

liegen und schallschutztechnisch saniert werden mussten. Schallschutz Massnahmen in Dübendorf waren bereits so weit gediehen, dass Anfang 2002 mit dem Ersetzen von Fenstern begonnen werden konnte.

29.11. SWISSCONTROL wurde zu SKYGUIDE und leitet den gesamten Luftverkehr über der Schweiz und zog mit ca. 600 Mitarbeitenden in ein neues Gebäude in Dübendorf ein. Dort ist auch das Air Operation Center [AOC] der Luftwaffe untergebracht



das neue Gebäude von Skyguide

Bei der Luftwaffe trainieren 468 Militär Piloten, die Flz Flotte umfasst 312 Flugzeuge.

2001

Armee XXI wurde eingeführt. Wieder wurde Personal um- und abgebaut. Bei den Betrieben der Luftwaffe [BLW] sind noch der Flpl Alpnach als LT Standort, Buochs wird „sleeping base“, **Emmen** Standort der Patr. Suisse, ADS 95 Drohnen und von 1 Fl St Porter, **Lorcarno** und Mollis Standort 1 LT St, **Payerne**, **Meiringen** und **Sion** Hauptbetriebsplätze der F/A-18 und Tiger Jets. Der Jet Betrieb in **Dübendorf** soll 2004 beendet werden.

Vom 11.-26. Juli nahm die Schweizer Luftwaffe an der internationalen Luftverteidigungsübung NOMAD 2001 in England teil. NOMAD steht für North Sea ACMI Range Organised Multinational Air Defense. Neben der Schweizer Luftwaffe nahmen Vertreter aus Belgien, Frankreich, England und Spanien an der Übung teil. Die Schweizer Luftwaffe war mit sechs F/A-18 C/D (vier Einsatzflugzeuge, zwei Reserveflugzeuge) in

Waddington vertreten. Insgesamt waren 35 Angehörige der Luftwaffe (Piloten, Jägerleitoffiziere, Bodenmannschaft) im Einsatz.

2002

2. Feb. Dr. Urs Loher wurde beim BABLW angestellt.

April: die neue Halle 2 des Fliegermuseums in Dübendorf konnte eröffnet werden.



Luftbild mit Fliegermuseum H1 und H2

15. Juni EXPO 02: Die Luftwaffe war am Militärpavillon beteiligt.



Pavillon Armee/LW

8. Juli. Der deutsche Verteidigungsminister Rudolf Scharping besucht den Flpl Buochs und die Kavernenanlage im Rahmen eines Besuchs beim VBS. Pikantes Detail: am 19.7. wird jener von Bundeskanzler Gerhard Schröder gefeuert.



hoher Besuch in Bouchs Betr L P. Rohrer, Dir M. Hildebrand, Vtg M R. Scharping, C VBS BR S. Schmid, Kdt LW KKdt HR. Fehrlin (vlnr)

10. Aug. Die amerikanische Navy kaufte 32 unserer gebrauchten F-5E ‚Tiger‘ als Zielflugzeuge für ein realistisches Training ihrer Kampfstaffeln zurück.



Der letzte „Cougar“ wurde von der RUAG aus der Endmontage abgeliefert

2003



REGA Basis in Dübendorf

9. Mai, REGA bezieht Einsatzbasis in Dübendorf: nach 31 Jahren Provisorium auf dem Kinderspital Zürich kann im neuen Gebäude eingezogen werden.

18. Mai, das Schweizervolk stimmte in einer Abstimmung über die **Armee XXI** mit 76 % zu.

1. Juni, G8 Gipfel in Evian mit Schutz des Luftraums durch Luftwaffe.

11. Aug. Vier ‚Hornet‘ F/A-18 trainierten in Deutschland gegen MiG 29, Panavia PA-200 ‚Tornado‘ und McDonnell F-4P ‚Phantom‘.



Geschäftsleitung BLW 2003

28.9. Luftverteidigungsübung in Norwegen zusammen mit Norwegen, Schweden und Finnland.

4.12. Der Luftwaffen Unterhaltsdienst [LW UhD 35], früher FF Pk 35, wurde aufgelöst. Damit endete für die Luftwaffe die „schweizerische“ Fähigkeit, ziviles Fachpersonal zu „militarisieren“ und beider Truppe einzusetzen. Diese begann vor dem 2. Weltkrieg mit dem Armeeflugpark A Fl Pk, über den FF Pk zum LW Uh D.



Kommandanten des A Fl Pk, FF Pk und LW Uh D: vlnr H.P. Fankhauser, B. Würzler, H. Giger und K. Isenring am 4.12.2003

31.12. Der Mirage IIIRS wurde ausser Betrieb genommen, von 18 Flugzeugen hatten 16 während 34 Jahren überlebt und hervorragende Dienste geleistet. Damit endete auch der eindrucksvolle Beginn an den Fliegerschiessen auf der Ebenfluh, wenn 2 MR sekundengenau und überraschend mit

hoher Unterschallgeschwindigkeit die Demonstration eröffneten.



Axalp Eröffnung mit ‚Mirage IIIR‘

Die Flugzeuge wurden an Interessierte abgegeben resp. versteigert, darunter auch die speziell für den Abschied bemalten „black & white“ Flz der Fl St 10.



Mirages MR „black& white“

2004

Auf den 1. Januar wurde Div Christophe Keckeis, Pilot und C UG Op LW, erster **Chef der Armee** [CdA] und zum KKdt befördert.



KKdt Christoph Keckeis

Die Entwicklung der Fliegertruppe

01.01.2004 (Armee XXI)

Kdt LW	KKdt	Hansruedi Fehrlin
C Stab LW	Br	Walter Knutti
Ausb Kdo LW	Div	Pierre Winteregg
Kdt LVb 31	Br	Peter Egger
Kdt LVb Flab 33	Br	Mathias Weibel
Kdt LVb FU 34	Br	Marcel Muggensturm
Ei Stab LW	Div	Markus Gyax
Flpl Kdo MEI	Oberst i Gst	Peter Suter
Flpl Kdo PAY	Col EMG	Loran Brovarone
Flpl Kdo DUB	Oberst	Thomas Gnägi
Flpl Kdo ALP	Oberstlt	Thomas Bucher
Flpl Kdo SIO	Oberst	Thierry Götschmann
Kdt Überwachungsgeschwader	Oberst	Bruno Morgenthaler
C Betriebe LW	Dir	Manfred Hildebrand
C Betrieb DUB (Ostschweiz)		Hanspeter Erni
C Betrieb EMM (Zentralschweiz)		Peter Rohrer
C Betrieb MEI (Berner Oberland)		Ernst Kohler
C Betrieb LOC (Tessin)		Tiziano Ponti
C Betrieb PAY (Westschweiz)		Benoit Studemann
C Betrieb SIO (Wallis)		Antoine Genoud

Kommandoordnung

Umbau der A 95 zur A XXI / Armee 2021, erneuter Abbau und Umstrukturierungen. Die Führungs-, Übermittlungs- und Radarsysteme werden im Lehrverband Führung und Übermittlung zusammengefasst [LVb FU34].

Das Flab Lenkwaffen System BL-64 wird liquidiert, das Flab Lwf Rgt 7 wird aufgelöst.

Ueberführung des BA für Ausbildung der LW in das Ausbildungskdo LW.

Bildung der Flugplatz-Kommandos mit Auflösung der Fl Rgt und der Flpl Rgt.



Locarno Emmen Payerne Meiringen Sion
5 Flugplatz-Kommandos [FlplKdo]

Der L Vb FU 34 wird mit den „silbergrauen“ Uem Trp der Armee zusammengelegt und in FU 30 umbenannt.

Bildung der Lehrverbände LVb 31, 33, 30.



Lehrverbände

1. Jan. **Änderung der Pilotenausbildung:** Es wurden nur noch Berufspiloten ausgebildet. Parallel zur Ausbildung zum Offizier absolvierten die Kandidaten ein Studium an der ZHAW, Winterthur mit Bachelor- Abschluss. Ab jetzt mussten Berufspiloten mindestens über diesen Ausweis verfügen. Nach Ihrem Ausscheiden als Berufspilot der LW konnten sie weiter als Milizpiloten eingesetzt werden.

2. Feb. FLORAKO von der Firma Thales Raytheon Systems, als Ersatz des Luftraum Überwachungssystems FLORIDA, welches während 35 Jahren eine unentbehrliche Hilfe für die Luftwaffe war, wurde in Betrieb genommen.



eine der vier FLORAKO Höhenanlagen

9. Feb. Österreichs Luftwaffe mietet 12 Northrop F-5 „Tiger“ Flugzeuge.

1. Juni, SKYCRUISE auf dem Flpl Buochs: nach der EXPO und den Olympischen Spielen bot das Luftschiff SkyShip 600B ab Buochs wieder Rundflüge an.



das Luftschiff Skycruise über Buochs

31. Juni, Manfred Hildebrand trat als Direktor der Betriebe der Luftwaffe [BLW] in den Ruhestand. Dr. Urs Loher wird sein Nachfolger.



Dr. Urs Loher

Er wurde nicht mehr zum Direktor BLW ernannt, die Betriebe der Luftwaffe wurden Ende 2004 aufgelöst und in die Luftwaffe A4 überführt. Für Dr. Urs Loher gab es keine andere Verwendung bei der Luftwaffe, er übernimmt eine neue Funktion in der Logistikbasis der Armee [LBA] in Bern.

*Mit diesem Akt verschwand ein eigenständiger Organisationsbereich der Luftwaffe! Während des ‚kalten Krieges‘ wurde die Flugwaffe um ihre zivilen Profis am Boden beneidet, welche **jederzeit** für die integrale logistische Einsatzbereitschaft sorgten und auch in der Miliztruppe Führungsverantwortung übernahmen. „Jede Luftwaffe fliegt auf ihren Reserven“ hiess es damals. Die Schweizer Flugwaffe galt damals als eine der bestvorbereiteten und dank ihrer zivilen Bodenorganisation auch als eine der effizientesten.*

Nach der Auflösung der Betriebe LW BLW wurden die Mitarbeiter auf verschiedene Organisationen verteilt: RUAG, Flpl Kdo, Zentrale Dienste LW, LBA, Armasuisse etc.

Peter Flückiger wurde „Chef“ BLW und mit der Aufgabe betraut, die Überführung des Personals und der Infrastruktur in die neuen Strukturen und Abläufe sozialverträglich sicherzustellen.



Peter Flückiger

Der Lufttransportdienst des Bundes [LTDB] wurde zusammengefasst und der Luftwaffe auf der Bundesbasis Bern/Belp übertragen. Die Piloten und Flugzeuge des Bundesamts für Zivilluftfahrt [BAZL] wurden in den Bestand der LW überführt.



Cessna 560 XL ‚Citation Excel‘ des BAZL



Sud Aviation SA365N ‘Dauphin 2’

4. Sept. In Payerne wurde anlässlich des 90-Jahr Jubiläums der Luftwaffe an zwei Wochenenden die internationale Flugschau „**Air04**“ mit ausländischer Beteiligung und ca. 250'000 Zuschauern, durchgeführt.

2005

Mit dem Rüstungsprogramm 05 wurde als Ersatz für die 35 verbliebenen ‚Alouette‘ III für Ausbildung und leichte Transporte der EADS Eurocopter EC-635 beschafft.



EADS Eurocopter EC-635

Im August wurde speziell die Innerschweiz von einem **verheerenden Hochwasser** heimgesucht. Die Werkstätten auf dem Flpl Alpnach wurden überflutet. Engelberg war durch einen Strassenunterbruch von der Umwelt abgeschnitten. ‚Super Puma‘ flogen täglich ca. 750 Personen nach Buochs und zurück nach Engelberg.



2005 Flpl Alpnach unter Wasser

19.- 30. Sep. vier Hornet F/A-18 trainierten auf Korsika. Die Delegation, die ab dem Flugplatz Solenzara operierte, umfasste total 31 Mann, Piloten, Bodenmannschaft, Unterhalt. Rechtliche Grundlage bildete eine vom Bundesrat genehmigte Vereinbarung zwischen der Französischen und der Schweizer Luftwaffe.

16. Dez. In Dübendorf wurde der Jet Flugbetrieb eingestellt. Der letzte Jet, der F/A-18D

J-5232 startet ab Dübendorf. Nach über fünf Jahrzehnten Düsenflugbetrieb verstummt das Jetgeräusch in Dübendorf. Die Schweizer Luftwaffe konzentriert den Jetbetrieb ab 2006 auf die Flugplätze Payerne, Sion und Meiringen.



letzter Jetflug ab Dübendorf

31. Dezember. Das Überwachungsgeschwader wurde per Ende 2005 aufgelöst und das Personal in das Berufsflygerkorps überführt.

Die Bewegungszahlen auf den permanenten Flugplätzen:

- Meiringen : 2900 F/A-18, 2400 F-5E
- Payerne : 7700 F/A-18, 6200 F-5E
- Sion: 2000 F/A-18, 600 F-5E
- Emmen: 600 F/A-18, 600 F-5E

2006

KKdt Hansruedi Fehrlin trat in den Ruhestand. An seiner Stelle wurde Br Walter Knutti gewählt und zum KKdt befördert



KKdt Walter Knutti

Dem Kdt Luftwaffe stand neu ein Luftwaffenstab zur Verfügung. Das Ausbildungs Kdo wurde aufgelöst. Das FAI wurde direkt dem Kdt LW unterstellt.

01.01.2006

Kdt LW	KKdt	Hansruedi Fehrlin
C LW Stab	Br	Walter Knutti
C EI LW	Div	Markus Gyax
Kdt LVb 31	Br	Peter Egger
Kdt LVb Flab 33	Br	Mathias Weibel
Kdt LVb FU 34	Br	Marcel Muggensturm
Flpl Kdo MEI	Oberst i Gst	Peter Suter
Flpl Kdo PAY	Col EMG	Loran Brovarone
Flpl Kdo DUB	Oberst	Thomas Gnägi
Flpl Kdo EMM	Oberst	Peter Rohrer
Flpl Kdo ALP	Oberstlt	Thomas Bucher
Flpl Kdo SIO	Oberst	Thierry Götschmann
Flpl Kdo LOC	Col	Tiziano Porti
Kdt Berufsfliegerkorps	Oberst	Rudolf Wättinger
Lufttransportdienst des Bundes	Oberstlt	Urs Nagel

Ein Teil der Pilatus PC-7 Schulflugzeuge, wurden mit einem neuen „Glascockpit“ (analog demjenigen im PC-21) mit GPS und Autopilot ausgerüstet.

Mit dem Rüstungsprogramm 2006 wurden 6 Pilatus PC-21 erworben.



Pilatus PC-21

Die **Piloten-Ausbildung** sollte künftig basierend auf der Grundausbildung SPHAIR vom Schulflugzeug PC-21 direkt auf das Kampfflugzeug führen.

Vom 25. Sept. - 5. Okt. nahm die Luftwaffe im norwegischen Ørland am Nordic Air Meet an einer Luftverteidigungsübung teil. Weitere Teilnehmer sind die Norwegische und Schwedische Luftwaffe. Für die Übung wurden fünf Schweizer F/A-18 Kampffjets und 38 eingesetzt.

Super Puma Upgrade: Nach bald 18 Jahren im Einsatz wurden die Super Pumas einem

umfangreichen Upgrade-Programm unterzogen. RUAG Aerospace machte aus den Transporthelikoptern 89 [TH89] nicht einfach ‚Cougars‘, sondern einen modernen Helikopter mit zusätzlichen Fähigkeiten.

Mit dem umfangreichen Werterhaltungsprogramm wurden die 15 Super Pumas für mindestens 15 weitere Einsatzjahre fit gemacht. Kernpunkt der umfangreichen Modernisierung ist ein neues Cockpit, die elektromechanischen Instrumente wurden durch ein modernes Glas-Cockpit mit digitalen Anzeigen ersetzt. Im RP 2006 wurden 194 Millionen Franken für die Modernisierung inklusive Logistik bewilligt.



Super Puma TH 06 „Glascockpit“

11./12. Okt. Fliegerschiessen auf der Axalp Ebenfluh. Als Premiere nahmen im Rahmen eines Pilotenaustauschs erstmals zwei ausländische Kampfflugzeuge Dassault Mirage F1CR der Armée de l'Air teil.



Mirage F1CR am Axalp Schiessen

6. Dez. Von beiden von der REGA übernommenen „Learjet“ wurde der letzte ausser Betrieb gesetzt, er überflog in die USA.

2007

Upgrade 21: zehn Jahre nach der Beschaffung und mit 40'000 Flugstunden wurde die

F/A-18 Flotte im Rahmen des Ergänzungsprogramms «Upgrade 21» zum zweiten Mal modernisiert. Mit dem RP 2001 wurden für 220 Mio Fr. ein fortschrittliches Freund-Feind-Erkennungsgerät, ein Karten Anzeigergerät neuester Technologie sowie ein Teil der Vorbereitung für das taktische Datalink System MIDS/Link-16 bewilligt. Die Beschaffung der Systeme erfolgte 2002-2005. Die erste Phase des Upgrade 21 wurde 2006 erfolgreich beendet. Mit dem RP 2003 bewilligten die eidgenössischen Räte einen Kredit von 292 Mio Fr. für die Realisierung des zweiten Schritts des Ergänzungsprogramms, umfassend Anpassungen am Flugzeug für die neue Infrarot-Lenkwanne AIM-9X, die Beschaffung und Integration eines Helmvisier-Systems sowie des digitalen Datalink-Systems MIDS. Für 115 Mio Fr. bewilligte das Parlament zudem die Beschaffung der neuen Infrarot-Lenkwanne AIM-9X Sidewinder, welche die technisch und operationell veraltete AIM-9P5 ersetzt.



Upgrade 21: SIWA AIM-9X

4 Super „Puma“ und 15 Piloten leisteten in Griechenland während 199 Flugstunden Hilfe bei den seit Jahrzehnten heftigsten Waldbränden.

16. März, das fliegerärztliche Institut [FAI] in Dübendorf wurde zum Aeromedical Center [AMC], administrativ dem Bundesamt für Zivilluftfahrt [BAZL] unterstellt.

10. April. Die LW setzte an Stelle des 2006 ausgemusterten Lear-Jets eine **Beech 1900 D** ein, die von einer deutschen Fluggesellschaft gemietet und als D-CBIG immatrikuliert wurde. Das ursprünglich 18-plätziges Flz

wurde im Normalfall mit 10 Sitzplätzen sowie Platz für Material eingesetzt und vorläufig in Dübendorf stationiert.



Beech 1900 D

Vom 24. Sept.- 1. Okt. nahmen vier F/A-18-Flugzeuge, 13 Piloten und 24 Bodencrew-Mitglieder an der multinationalen Übung "Arctic Tiger 2007" in Ørland teil. An der Luftverteidigungsübung wirkten neben Gastgeber Norwegen insgesamt neun Luftwaffen mit.

21. Dez. Der BR beschloss die Fortführung des Einsatzes der SWISSCOY.

31. Dez. KKdt Christophe Keckeis ging in Pension, sein Nachfolger wird Br Roland Nef mit Beförderung zum KKdt.

2008

Am 25. Juli löste KKdt R. Nef im Einvernehmen mit dem BR sein Arbeitsverhältnis auf. Chef der Armee wird interimistisch der Stellvertreter, Div André Blattmann.



Br Roland Nef



Div André Blattmann

17. Nov. Das VBS lud 4 Flugzeughersteller ein, nämlich die Firmen Boeing, Dassault, European Air Defense Systems [EADS] und Saab Gripen International, ihre Offerten für den Teilersatz der F-5E bis Mitte des Jahres einzureichen.



EADS Eurofighter



Saab JAS 39 Gripen



Dassault Rafale

Boeing zog sich aufgrund des Pflichtenheftes zurück und reichte keine Offerte für die FA-18 E/F ein.

25. Feb. Die Stimmbürger lehnten die Initiative von Franz Weber „**gegen Kampffjetlärm in Tourismusgebieten**“ mit 68% ab.

1.6 KKdt Walter Knutti reichte sein Rücktrittsgesuch ein. Sein Nachfolger wird ad interim bis zum 28.2.2009 Div Markus Gygas, anschliessend Beförderung zum Kdt LW und KKdt.

4./5. Juni Trainingsflüge zur Sicherung des Luftraumes über den Stadien in Bern, Zürich, Basel und Genf .

1. Juli, das Flpl Kdo Dübendorf wurde dem Flpl Kdo Alpnach unterstellt.

24. Juli, der Saab „Gripen“, der erste Kandidat für den „Tiger“ Ersatz landete in Emmen.

In der 2. Jahreshälfte folgten die anderen Kandidaten.

19. Aug. Die ersten Eurocopter EC-635 wurden abgeliefert.

16. Sept. In Payerne flog erstmals ein ‚Mirage‘ III DS HB-RDF des Musée Clin d’Ailes mit einem Passagier.



Mirage III DS HB-RDF

26./27. Sept. feierte Sion 65 Jahre Militärflugplatz.

9.11. Alpnach feierte 50'000 Super Puma-Flugstunden. 14 Super Puma und 12 Cougar waren im Betrieb.

Die 20 in Ablieferung befindlichen EC-635 hatten die noch verbliebenen 26 Alouette III ersetzt.

12. Nov.- 5. Dez. Übung "Nightway" in Ørland mit sechs F/A-18, als Ergänzung des Nachtflugtrainings unter erschwerten Bedingungen, wie Dunkelheit, Kälte, Witterung und Geografie.

20. Nov. Die Schweiz, Deutschland, Belgien, Frankreich und Luxemburg wollten einen gemeinsamen Luftraum schaffen.

2009

15.1. NKF: das VBS richtete eine zweite, auf datierte Offert Anfrage an die drei Firmen.

25.2. Der BR ernannte den Div André Blattmann zum neuen Chef der Armee und Div Markus Gygas definitiv zum Kdt der Luftwaffe. Beide werden gleichzeitig zu KKdt ernannt.



KKdt Markus Gyax

25.5.- 5.6., Luftkampf auf weite Distanz*, Übung EPERVIER auf dem Flpl Solenzara Korsikagegen französische Mirage 2000-5 und belgische F-16.



***Beyond Visual Range [BVR]
Mirage 2000-5 und F/A-18**

29.5. Unter www.armee.ch erschien die erste Zeitschrift der Luftwaffe für Milizangehörige. Jährlich sollen 2 Ausgaben erscheinen und die Truppe informieren.

1.10. Das Heli-Detachement, welches seit 2005 in Bosnien-Herzegowina im Einsatz war, kehrte zurück.

14.10. Zwei belgische F-16 waren 2 Tage in Meiringen zu Gast.

6.11. hatten die drei Herstellerfirmen ihre Offerten fristgerecht eingereicht.

2010

7.4. „Solar-Impulse“, das Solarflugzeug startete in Payerne zum Erstflug.



„Solar Impulse“ im Anflug auf Payerne

19.4. Nach dem Ausbruch des Vulkans Eyjafjallajökull auf Island wurde der Flugverkehr wegen der Aschewolke vorübergehend eingeschränkt.

28.5. die Luftwaffe feierte auf dem Militärflugplatz Alpnach (OW), den Abschluss der Einführungsphase der neuen Eurocopter EC635. Alle 20 beschafften Heli präsentierten sich auf eindruckliche Art gleichzeitig in der Luft. Damit konnte die Flotte vollständig dem Einsatz für die täglichen Operationen übergeben werden.



Helikopterparade auf dem Flpl Alpnach

14.6. Die Luftwaffe beteiligte sich an einer multinationalen Übung ELITE (Electronic Warfare Live Training Exercise) im süddeutschen Raum. Teil nahmen 5 F/A-18 und 4 Cougar-Helikopter.

20.9. Die Abgabe der ausgemusterten Alouette III an Pakistan begann mit der Übergabe der ersten Maschine V-268.

1.10. Im Armeebericht 2010 bekräftigte der BR den Ersatz der veralteten F-5E

8.11. Die Luftwaffe trainierte den Nachtflug in Norwegen im Rahmen der Kampagne «Nightway» mit acht F/A-18 Hornet Kampffjets in Ørland. Insgesamt werden in zwei Ablösungen 40 Piloten, 76 Angehörige des Bodenpersonals und 16 Sicherungspersonen im Einsatz stehen.

2.12. Die Schweiz wurde Teil des neu geschaffenen Luftraums in Zentraleuropa.

4.12. **Löscheinsätze in Israel:** Drei Helikopter sind nach einem Nachtstopp in Athen auf dem Militärflugplatz von Haifa eingetroffen. Es handelt sich dabei um den längsten Überflug, der bisher mit Helikoptern der Schweizer Luftwaffe unternommen wurde. Die militärische Delegation umfasst zehn Helikopterpiloten, 13 Mechaniker sowie einen Stab von elf Personen.

10.12. Die Alouette III werden nach 46 Dienstjahren ausgemustert, total wurden 316'000 Flugstunden geflogen, 20 Abstürze oder Landeunfälle, 24 Tote



Alouette III SE-3160

23.12. Das BAZL teilte für das Training mit dem Schulflugzeug Pilatus PC-21 neue Räume zu.

2011

17. bis 31.1. WEF. Der Luftraum über Davos wurde wieder gesperrt und wurde von der Luftwaffe kontrolliert.

26.4. Zum Löschen der Waldbrände über Visp setzte die Luftwaffe vom 26. April bis 18. Mai Helikopter ein. Während ca. 100 Flugstunden werden 1'800'000 Liter Wasser abgeworfen.

Vom 9. - 20. Mai fand in Cambrai (F) die internationale Luftverteidigungsübung „Tiger Meet 2011“ statt und vom 14. Nov.- 9. Dez. trainierte die Luftwaffe mit sieben F/A-18 den Nachtflug in Ørland.

2012

5.3. Seit dem Bau der Halle 1 des Fliegermuseums 1988 stand vor dessen Eingang auf einem Sockel ein DH-100 ‚Vampire‘. Der Zahn der Zeit hatte inzwischen den Holzrumpf zerstört.



Eingang zum Museum 1988, DH-100

Auf den gleichen Sockel wurde nun ein F-5E ‚Tiger‘ gestellt.



Eingang heute mit F-5E in PS Bemalung

27.06. Die PS auf Tour: Als logistische Meisterleistung stellte sich die «**Nordic-Tour**» heraus. 7 Flugzeuge und 2 Lastzüge wurden innert drei Wochen durch halb Skandinavien manövriert. Anlässlich dieser Tournee durch



Dänemark, Norwegen und Finnland konnte das Team in Kauhava (Finnland) im Rahmen der „Midsommer-Night-Airshow“ um 23.00

Uhr unter der Mitternachtssonne eine eindrückliche Flugshow zeigen.

2013

KKdt Markus Gygax geht in Pension. Sein Nachfolger wird Div Aldo Schellenberg mit gleichzeitiger Beförderung zum KKdt.



KKdt Aldo Schellenberg

14.1. WEF in Davos, Aufgabe wie in früheren Jahren

10.10. SWISSCOY wurde mit einem dritten Helikopter unterstützt.

23.10. Ein F/A-18D kollidierte am Lopper mit dem Gelände, das Flz J-3237 wird vollständig zerstört, Pilot und Passagier, ein FAI Arzt wurden getötet. Damit verlor die Luftwaffe den 2. Doppelsitzer von 8 beschafften Flugzeugen.



F/A-18 Absturz am Lopper

2014

Jubiläumsjahr der Luftwaffe

- 100 J Militäraviatik
- 75 J Ju-52
- 50 J Patr. Suisse
- 25 J PC-7 Team

13.1. WEF in Davos Aufgabe wie in früheren Jahren.

22.1. Syrien-Konferenz in Montreux. Die Flugwaffe überwachte den Luftraum. 500 AdA leisten Assistenzdienst, er umfasste den Schutz von Objekten und Personen; die Sicherung des Luftraumes; Transporte in der Luft und am Boden; die Bereitstellung von Material wie zum Beispiel Funkmittel und Absperrgitter.

18.5. **Abstimmung Gripen.** Das Volk lehnte mit 53.4 % das Gripen-Fond-Gesetz zur Finanzierung ab. Ein trauriges Resultat im Jubiläumsjahr der Luftwaffe. Der Abstimmungskampf war geprägt von Falschinformationen, VBS und Luftwaffe müssen rasch möglichst eine Standortbestimmung machen.



F/A-18 So blieben der Luftwaffe vorläufig nur die leistungsfähigen F/A-18 Flugzeuge

Juni: Auf dem Beundenfeld in Bern wurde mit einer gediegenen Feier und vieler Gäste der 100 Jahre unserer Fliegertruppe gedacht.

23.6 Schlussbericht des militärischen Untersuchungsrichters zum F/A-18 Absturz am Lopper: eine Fehlbeurteilung des Piloten und ein nicht mit letzter Konsequenz durchgeführtes Umkehrmanöver führten zum Absturz der F/A-18 bei Alpnach am 23. Oktober 2013.



Air 14: An den beiden Wochenenden vom 30./31. August

und vom 6./7. September 2014, an den vielbesuchten Trainingstagen und auch unter der Woche waren Piloten aus ganz Europa mit 184 Vorführungen insgesamt 50 Stunden

in der Luft. Pro Flugtag standen mindestens 2000 Angehörige der Armee, zu einem grossen Teil Milizkräfte, im Einsatz. Freiwilligen und zivilen Einsatzkräften sorgten in verschiedensten Funktionen für das Gelingen und die Sicherheit der AIR14. Allein die Freiwilligen leisteten insgesamt 4800 Arbeitstage. Für die Anreise verwendete die Mehrheit der Besucher das Auto. Insgesamt wurden 86'400 Fahrzeuge gezählt. Mit dem Zug machten sich an den beiden Wochenenden rund 75'000 Personen auf den Weg nach Payerne.



Jubiläum 50 J PS, 25 J PC-7 Team

9.11. Dank einer Drohne konnten im Mendrisiotto drei Kriminaltouristen aus Rumänien, in einer konzentrierten Aktion, durch Einsatzkräfte der Kantonspolizei Tessin, des Grenzwachtkorps und der Gemeindepolizei festgenommen werden.

10.11. Vom 10.11. bis 5.12. trainierten acht F/A-18 Kampffjets den Nachtflug in Ørland/Norwegen.

21.10. TH06 Abschluss: Vertreter der armasuisse, der RUAG Aviation und der Schweizer Luftwaffe auf dem Militärflugplatz Alpnach feierten den Abschluss der Lieferungen der modernisierten Super Puma, jetzt als TH06 bezeichnet, damit ist das Werterhaltungs- und Modernisierungsprogramm der Super Puma TH89 abgeschlossen.

4.12. Gipfeltreffen der OSZE, Einschränkung des Luftverkehrs: In einem Radius von rund 46 km um das Zentrum von Basel ist der

Flugverkehr eingeschränkt. Zur Unterstützung der zivilen Behörden führt die Luftwaffe Transport- und Überwachungsflüge mit Helikoptern, Propellerflugzeugen und Kampffjets durch.

2015



der Kdt LW mit seinen höheren Offizieren

Kommandos

- Flpl Kdo 2 ALP Oberst A. Ulrich
- Flpl Kdo 4 LOC Col T. Ponti
- Flpl Kdo 7 EMM Oberst Gst F. Ryff
- Flpl Kdo 11 PAY Col EMG B. Studemann
- Flpl Kdo 13 MEI Oberst Gst P. Merz
- Flpl Kdo 14 SIO Col A. Jacquod
- Kdt Berufsflygerkorps Oberst Gst F. Stoffel
- Lufttransportdienst Oberstlt P. Thomas

3.8. Beim Grossbrand auf einem Industrieareal in Horn (TG) standen nebst rund 200 zivilen Feuerwehrleuten am Boden auch drei Helikopter der Luftwaffe im Einsatz. Dank des Abwurfs von Bodenseewasser aus der Luft konnte der Brand bis am Montagabend unter Kontrolle gebracht werden.

20.7. **Trockenheit:** zwischen dem 20. Juli und dem 19. August wurden acht militärische Wasserbecken aufgebaut und auch zahlreiche zivile Wasserstellen versorgt. Insgesamt hat die Luftwaffe zur Versorgung von Nutztieren 1840 Tonnen Wasser geliefert.



Wasserversorgung

14.9.-9.10. Vier F/A-18 und ein ‚Cougar‘ nahmen an der multinationalen Luftverteidigungsübung «Tactical Leadership Programme» in Albacete, Spanien, teil.

17.9. Die Universität Zürich führte «Swiss Parabolic Flight Campaign» ab dem Flpl Dübendorf mit einem Flugzeug des Typs Airbus A310 durch. Der Zweck dieser Flüge deckt sich mit der strategischen Ausrichtung der Luftwaffe bzgl. Weiternutzung des Flugplatzes Dübendorf im Bereich innovativer Projekte. Die Luftwaffe war durch das Fliegerärztliche Institut bei den Forschungsflügen vertreten.



Parabelflugvorbereitungen im Fliegermuseum, im Hintergrund der P-16

22.09. Die Schweiz wird in absehbarer Zeit über kein Transportflugzeug verfügen. Entgegen dem Ständerat hatte der Nationalrat zwei entsprechende Motionen abgelehnt.

14.10. Bei Glamondans im französischen Jura, südöstlich der Stadt Besançon stürzte der dritte Doppelsitzer F/A-18 D ab.

Der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz retten.

2016

20.1. WEF: Die Luftwaffe führte nebst Luftpolizeidienst auch Überwachungsflüge und Lufttransporte durch. Erstmals landeten 34 VIP Business Jets in Dübendorf und die WEF Teilnehmer flogen direkt weiter nach Davos. Dübendorf wurde somit Schengen Flugplatz mit Kontrollen der Oberzolldirektion.



WEF Flightline vor dem Skyguide Gebäude

Am 29.02. landete die erste Boeing 777-300ER der neuen SWISS-Flotte in Zürich. Zwei F/A-18 Hornet begleiteten das neue Flugzeug vom Eintritt in den Schweizer Luftraum bis zur Landung in Zürich-Kloten.



Boeing 777 und F/A-18

22.3. Um der Komplexität der Gesamtzusammenhänge gerecht zu werden, hatte BR Guy Parmelin im VBS angeordnet, das Projekt BODLUV vorläufig zu sistieren, bis eine vollständige Übersicht der gesamten Luftverteidigung vorliegt.

23.3. KKdt André Blattmann trat zurück, im Einvernehmen mit dem BR löste er das Arbeitsverhältnisses auf den 31. März 2017.

***** **Abschluss Ende März 2016** *****

Anhang 1

Mein Rückblick auf die Ausserdienst-Stellung von Flugzeugflotten

Während meiner aktiven Zeit wurden 10 Flugzeugflotten ausser Betrieb gesetzt.

1. Der Grund war **nie** ein nicht mehr verantwortbarer Unterhaltsaufwand (siehe Seite 98: Arbeitsaufwand pro Flugstunde) wo man sieht, dass „Venom“, „Tiger“ und „Hunter“ mit zunehmendem Alter eher weniger Arbeitsaufwand pro Flugstunde erforderten.
2. Ebenso war die Materialermüdung nie derart, dass sie nicht mit vertretbarem Aufwand hätten beseitigt werden können.
3. Es war immer das Verlangen nach
 - schnelleren Flugzeugen, nach
 - wirksamerer Bewaffnung, nach
 - besserer Avionik, oder eben nach
 - besserer Resistenz gegen elektronische Kriegführungwelches einen neuen Flugzeugtyp verlangte und dem die „alten“ weichen mussten.
4. **Die Rolle der Fliegertruppe in der Unterstützung des Erdkampfes:**
 - 1960 bestimmte der BR: **Die Luftwaffe hat in erster Linie die Erdtruppen zu unterstützen** (Seite 54).
 - 1973: Das Armeeleitbild 80 hielt fest: **Den Kampf der Erdtruppen unterstützen durch Aufklärung und Bekämpfung von Erdzielen** (Seite 64).
5. Der „Venom“ mit 4 x 20 mm Kanonen und der „Hunter“ mit 4 x 30 mm Kanonen, sowie den 8 cm Raketen und Bomben waren starke Erdkämpfer und konnten diese Aufgabe erfüllen. Der „Venom“ wurde 1983 ausgemustert und durch den F-5E „Tiger“ ersetzt. Dieser hat jedoch nur 2 x 20 mm Kanonen hat also nicht die Feuerkraft des „Venom“.

6. Der „Hunter“ war ein sehr starker Erdkämpfer umso mehr, wurde er doch 1980 noch im KAWEST-Programm für seine Erdkampfaufgabe nachgerüstet.
7. **Am 22. August 1993 beschloss die Geschäftsleitung des EMD den Erdkampf aufzugeben und auch die „Hunter“ den einzig verbliebenen, starken Erdkämpfer, zu liquidieren.** (Heute fliegen „Hunter“ und Mirage“im In- und Ausland als Oldtimer weiter).
8. Die „Hunter“ und der „Mirage“ durchliefen im F+W KAWEST Programme, um sie geeigneter für ihre Aufgabe zu machen.
9. Festigkeit gegen elektronische Angriffe. Bei diesen Nachrüstungen im F+W wurden auch Radarwarner eingebaut, welche bei einer elektronischen Bestrahlung des Flugzeuges durch den Feind, den Piloten warnen damit er Chaff und Flares auslösen kann.

Warum bei der Nachrüstung im F+W nicht ein Mehreres zur Abwehr feindlicher, elektronischer Angriffe eingebaut wurde, z.B. Störer und Täuscher etc, ist heute nicht mehr heraus zu finden.

Die Antworten könnten allfällig die damals in der Luftwaffe und bei der GRD für die Festlegungen des Nachrüstungsprogramms Verantwortlichen geben.

Ohne eine umfangreiche Ausrüstung gegen feindliche, elektronische Angriffe hätten diese Flugzeuge aber in einem modernen Krieg kaum bestehen können.

Hans Giger
März 2016

Anhang 2 Die Flugplätze



Dübendorf



Mollis



Ambri



Buochs



Emmen



Alpnach

Die Entwicklung der Fliegertruppe



Interlaken



Payerne



St. Stephan



Ulrichen



Emmen



Raron

Die Entwicklung der Fliegertruppe



Turtmann



Lodrino



Sion



Locarno



Meiringen



Reichenbach

Die Entwicklung der Fliegertruppe



Saanen



Münster



Frutigen



Kägiswil



Zweisimmen

Pflege der Flugpisten

Die Triebwerke der Flugzeuge saugen eine riesige Menge Luft an.

Unreinigkeiten und Gegenstände welche auf der Piste liegen, werden durch die Triebwerke angesaugt und gelangen ins Triebwerk, wo sie dann an den Rotor- schaufeln der Turbine enorme Schäden verursachen, welche zum Ausfall des Triebwerks führen können

Es ist daher wichtig, dass die Flugpiste immer gereinigt wird und absolut sauber ist.

Anhang 3 Fahrzeuge im Flugdienst

Betankungs-Fahrzeuge



Am Anfang und noch bis zu Beginn 2. Weltkrieg wurde aus dem Fasskarren mit Handpumpe getankt.



Später wurden Tankwagen eingesetzt. Hier ein älteres Modell, welchem später moderne Tankfahrzeuge folgten

Flugplatz-Feuerwehr



Früher: Auto mit Feuerlöschern



Modernes Feuerlösch-Fahrzeug

Pistenreinigung



Älteres Pistenreinigungs-Fahrzeug

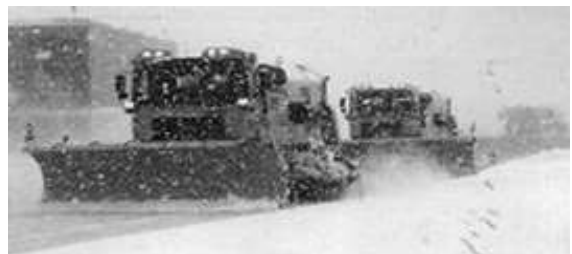


Modernes Pistenreinigungs-Fahrzeug

Schnee-und Eisträumung



Moderner Schneepflug Rolba 5000



Schneepflüge in Aktion



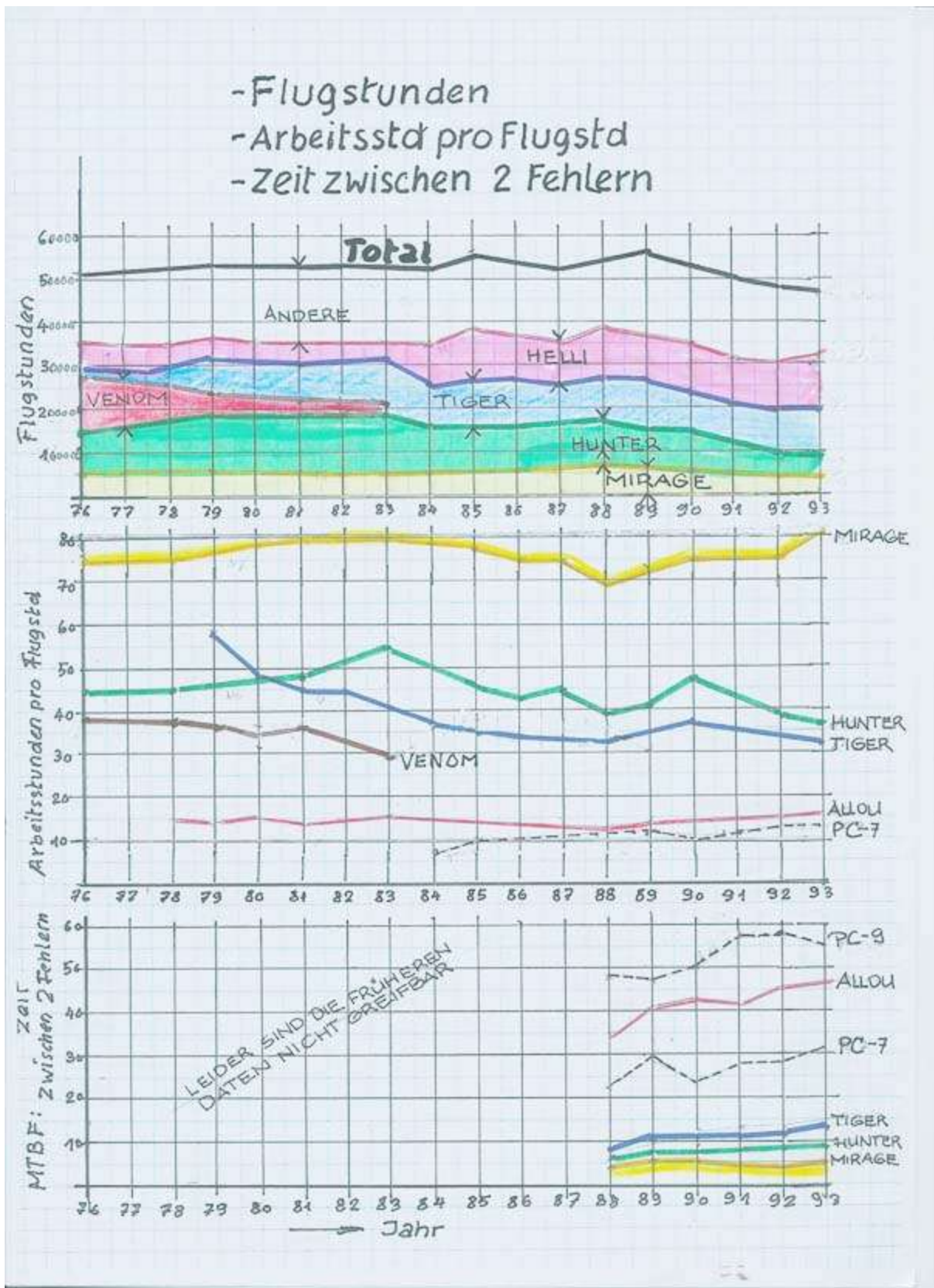
Enteiser -Fahrzeug

Anhang 4 Bau der Flugpisten





Anhang 6 EDV Auswertungen Flh, Arbh/Flh, MTBF

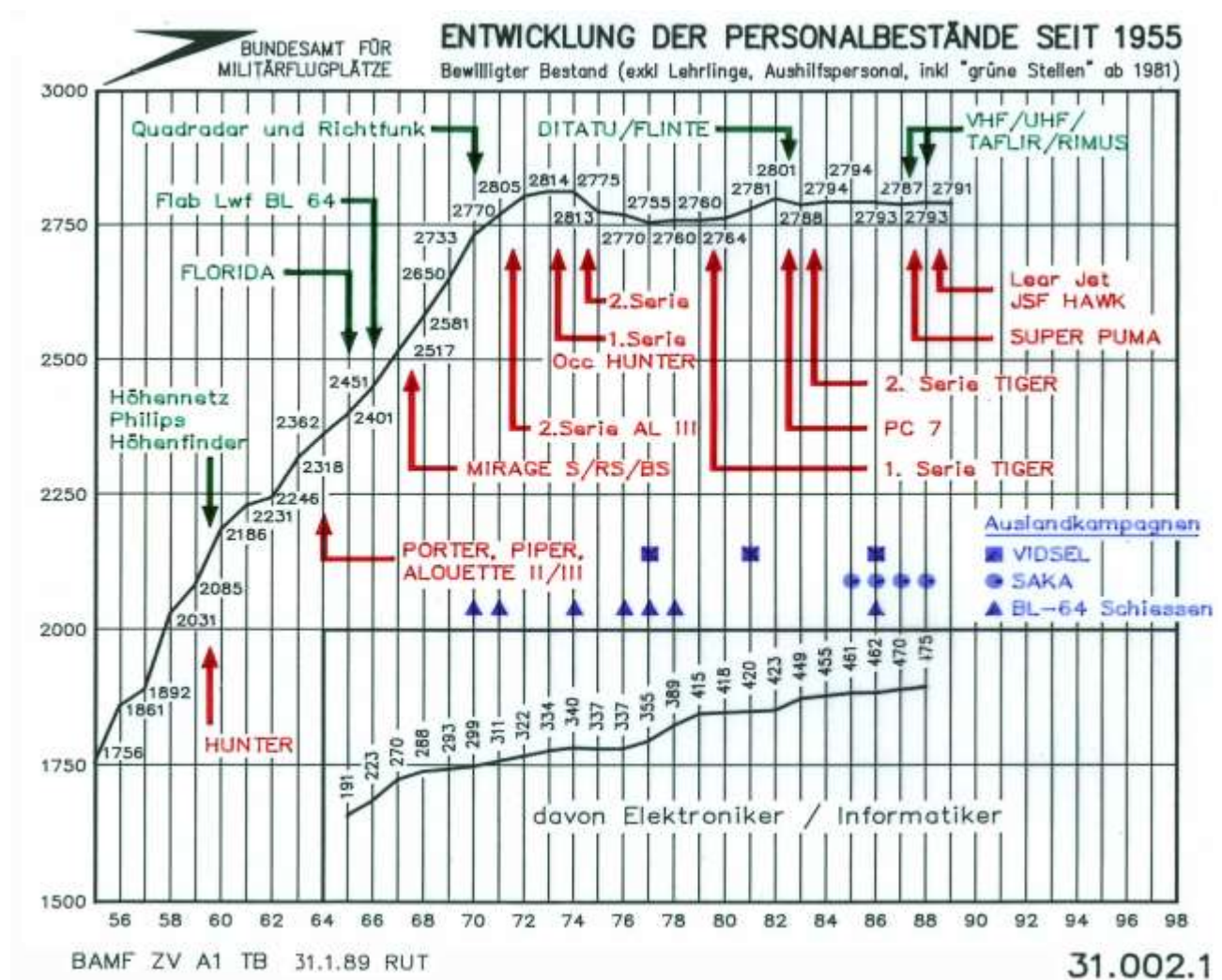


Anhang 7b Entwicklung des Personalbestandes 1955 – 1998

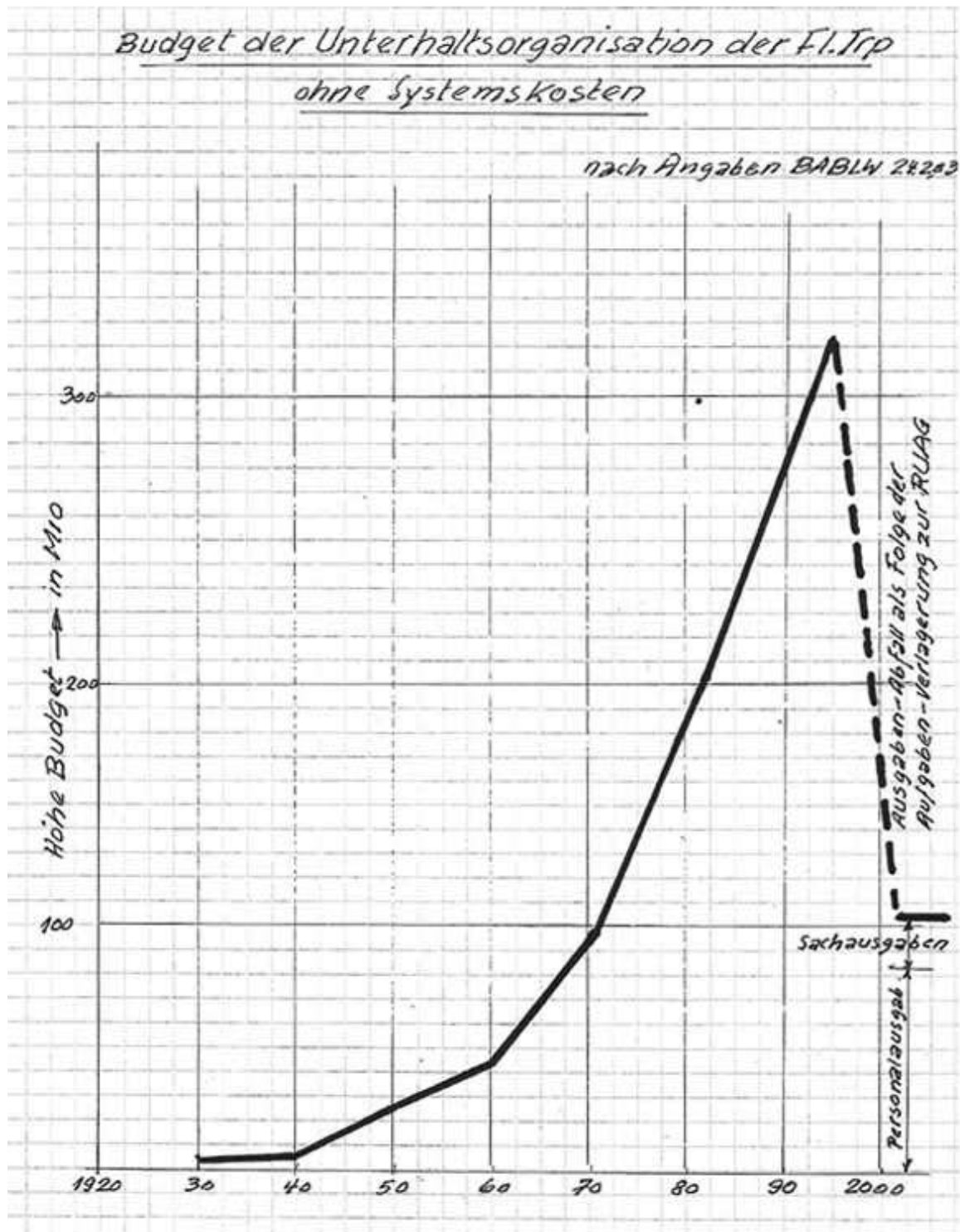
Untenstehende Grafik zeigt den Personalaufbau von 1955-1974 im “kalten Krieg“, begründet mit der Beschaffung neuer Systeme (grün Elektroniksysteme, rot Flugzeuge) von 1756 auf 2814 Stellen, d.h. um 62%.

1975 wurde der Stellenbestand „plafoniert“, was bedeutete, dass neue Systeme eingeführt werden mussten, ohne neues Betriebs- und Unterhaltspersonal einstellen zu können. Das gelang nur, weil im BAMF EDV Systeme eingeführt wurden, welche ermöglichten, die Abläufe zu optimieren und effizient zu arbeiten (siehe auch S.57).

In der Tabelle unten rechts ist der Aufbau von Elektronikern dargestellt, der nur gelang, weil 1970 in Buochs eine eigene Schule gegründet wurde (siehe auch S.64).



Anhang 8 Budget der Unterhaltsorganisation



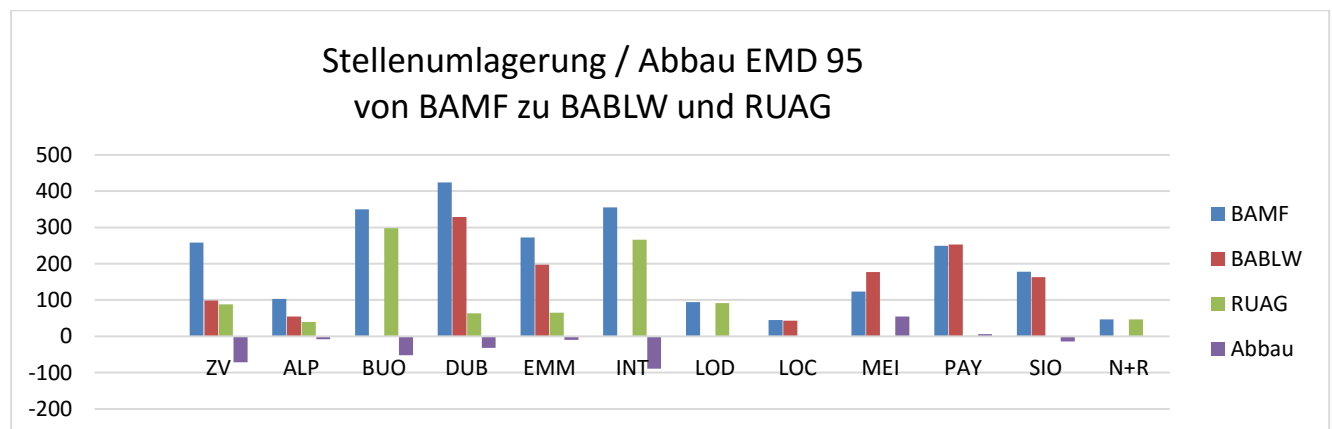
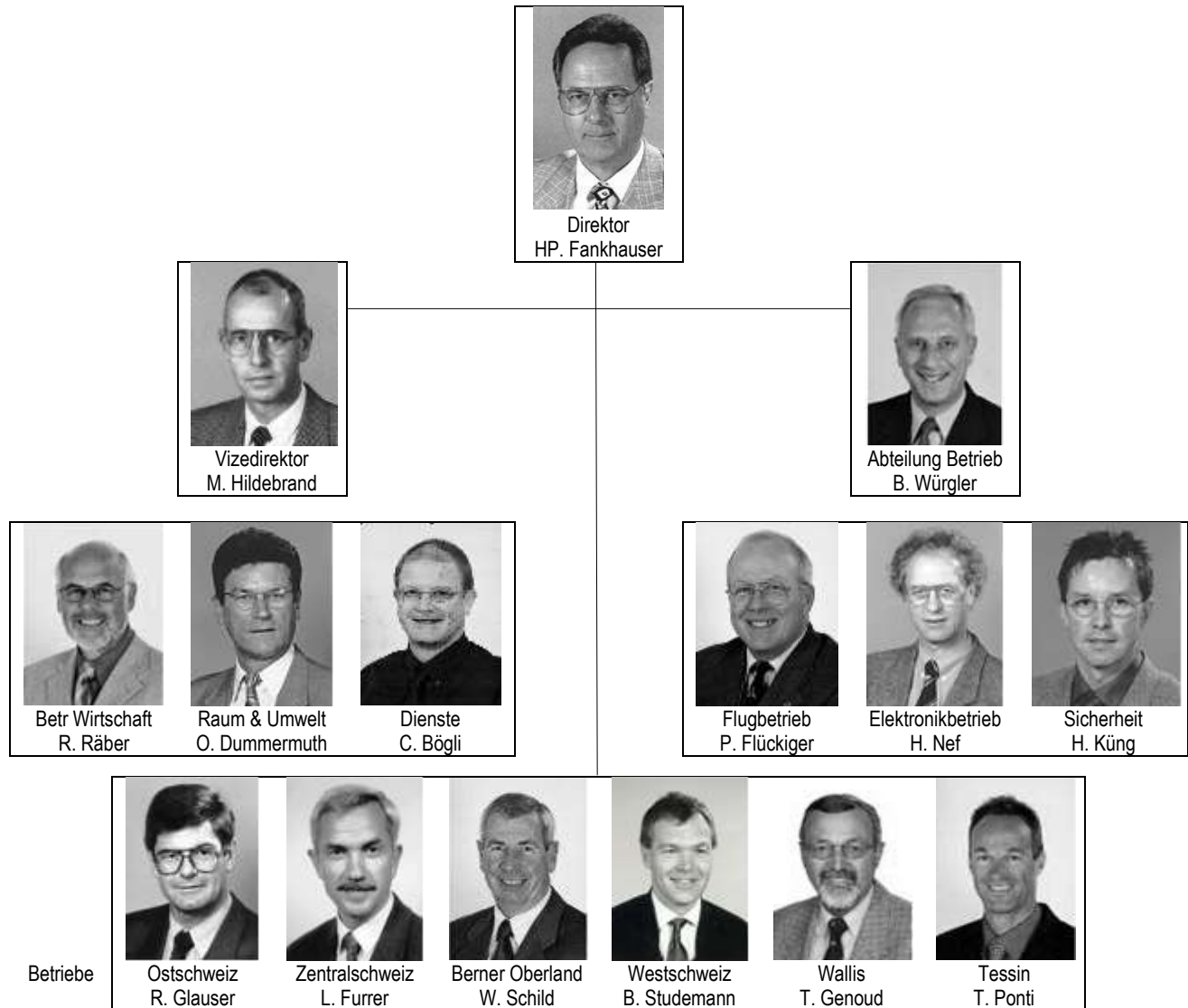
Anhang 9a

Die Kader Organisation der AMF von 1969 bis 1979



Anhang 9b

Die Kader Organisation des BABLW von 1996 bis 2000



Anhang 10 Besondere Bilder



Kameradentreffen 1972 vor dem Fliegerdenkmal in Dübendorf

darunter sind einige Offiziere, welche beim Aufbau der Fliegertruppe massgebend mitwirkten

1. Philipp Vacano, brevetiert 28. Okt. 1922
2. Edgar Primault, brevetiert 7. Mai 1918, der ältere Bruder von Etienne
3. Walter Burkhard, brevetiert 7. Dez. 1918, Direkktor DMP
4. Hermann Wild, brevetiert 20 Okt. 1923, Chefing Saurer, Lizenzbau Hispano-Mot.
5. Rudolf Meier, brevetiert 28. Okt. 1922, Stabschef von Div Bandi und 1. Kdt Flab Brig
6. Emil Schätti, brevetiert 28. Okt. 1922, Konstrukteur unter Henri Fierz bei Alfred Comte (AC-1)
7. Robert Achermann, brevetiert 15. März 1915, Stabschef von Oberst Bardet. Im Krieg Br und Chef Heeresmotorisierung
8. Zobrist, Beobachterbrevet ? Er bildete eine ganze Generation Beobachter heran
9. Friedrich Rhyner, brevetiert 10. Sept. 1917, jahrelang Chef der Instruktoren und verantwortlich für die fliegerische Ausbildung. Ab 1944 Kdt Fl und Flab.



Messerschmitt-Piloten der Fl Kp 21 in Alarmbereitschaft (Staffel Hörning)

Anhang 11 Literaturverzeichnis

- Allg. Schw. Militärzeitschrift, ASMZ, Beiblatt FLORAKO, 2007
Aus der Geschichte des BAMF¹, BAMF Info 4/1995
Aérodrome Militaire Sion, 1943-2003, Festschrift OFEFA Sion
Bordbuch der Schweizer Luftfahrt 1783-2000, NZZ Verlag, E. Wyler, 2000
Chronik der Schweizer Militäraviatik Ernst Wyler, 1990
Die Flugzeuge der schweizerischen Fliegertruppe seit 1914, AMF, J. Urech, 1974
Die materielle Entwicklung aus der Sicht der Unterhaltsorganisation, H. Giger, 2008
Die schweizerische Flugwaffe im kalten Krieg der Interessen, NR E. Jaeckle, 1958
Die volkswirtschaftliche Bedeutung des Militärflugplatzes Meiringen, E. Kohler, 2003
Entstehung und Entwicklung der Betriebsgruppe Buochs, Cueni, 1989
Entstehung und Entwicklung des Flug- & Waffenplatzes Emmen, Chronik 2004 BABLW Emmen
Gebrochene Flügel, Peter Brotschi, 2006
Militärische Denkmäler im Bereich der Luftwaffe; armasuisse; 2008
50 Jahre Schweizer Flugwaffe, EDMZ², 1964
75 Jahre Aviatik Flugplatz Dübendorf-Wangen 1910-1985, Festschrift VVD³
PA CAPONA, die Flpl Br 32 Dok. 96.905, 1979
Internetseiten der Luftwaffe und Führungsdokumente des BAMF

Fotonachweis: viele Fotos stammen aus dem Archiv des Air Force Center Dübendorf, wo auch das Fotomaterial des ehemaligen BAMF (bis ca. 1995) lagert
Private Fotoarchive H. Giger, M. Hildebrand, F. Meyer

¹ Bundesamt für Militärflugplätze

² Eidgenössische Drucksachen- und Materialzentrale

³ Verschönerungsverein Dübendorf

Anhang 12 Begriffe und Abkürzungen



Die „namentliche Entwicklung“ der Bodenorganisation der Schweizerischen Militärfliegerei

von	bis	Bezeichnung	
1914	1917		Fliegerabteilung (Bodenpers und Pil)
1917	31.12.1918		Eidgenössische Flugplatz-Verwaltung
01.01.1919	31.12.1919		Schweizerische Flugplatz-Direktion
01.01.1920	31.12.1927	FPD	Eidgenössische Flugplatz-Direktion
01.01.1928	31.12.1932		Kommando Fliegerwaffenplatz
01.01.1933	18.10.1936	FPD	Militär-Flugplatz-Direktion
19.10.1936	29.08.1939	DMP	Direktion der Militärflugplätze
30.08.1939	31.01.1945	Afl Pk	Armeeflugpark
01.02.1945	31.01.1968	DMP	Direktion der Militärflugplätze
01.02.1968	30.04.1979	AMF	Abteilung der Militärflugplätze
01.05.1979	31.12.1995	BAMF	Bundesamt für Militärflugplätze
01.01.1996	31.12.2003	BABLW	Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe
01.01.2004	31.12.2005	BLW	Betriebe Luftwaffe

Abk Bedeutung

Abkürzungsverzeichnis, bis 1969 wurden militärische Abkürzungen mit einem Punkt abgeschlossen, danach ohne, wie in dieser Dokumentation

A Fl Pk	Armeeflugpark
ACMI	Air Combat Maneuvering Instrumentation
Adj Uof	<+<< Adjutant Unteroffizier
AFLF	Abteilung für Militärflugwesen und Fliegerabwehr
AGO	Flugmaschinenwerke Gustav Otto (Aviatik Gustav Otto)
AMF	Abteilung für Militärflugplätze (1968-1979)
AOC	Air Operation Center (Früher EZ)
AVIA	Gesellschaft der Offiziere der Fliegertruppe
BABLW	Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe (1996-2003)
BAFF	Bundesamt für Ausbildung Flieger und Flab
BAMF	Bundesamt für Militärflugplätze (1979-1995)
BAZL	Bundesamtes für Zivilluftfahrt
BLW	Betriebe Luftwaffe (ab 2004)
BODLUV	Bodengestützte Luftverteidigung
Br	* Brigadier, vor Armee reform 1961 Oberstbrigadier
BR	Bundesrat

Die Entwicklung der Fliegertruppe

DB	Daimler Benz
Div	** Divisionär, vor Armeereform 1961 Oberstdivisionär
DMP	Direktion der Militärflugplätze (1936-1968), vorher Fliegerabteilung (1914-1919), Schweizerische Flugplatzdirektion (1919/20), Eidgenössische Flugplatzdirektion (1920-1936)
Ei KP	Einsatzkommandoposten, Element der zentralen Einsatzleitung auf dem Flugplatz
EK	Erdkampf (FI Trp), Ergänzungskurs (Armee)
ETHZ	Eidg. Technische Hochschule Zürich
EZ	Einsatzzentrale
EZA	Einsatzzentrale Ausbildung
F+W	Flugzeugwerk Emmen
FAI	Fliegerärztliches Institut, heute Aeromedical Center (AMC)
FF Trp	Flieger- und Fliegerabwehrtruppen
FFA	Flug-und Fahrzeugwerke Altenrhein
FHD	Frauenhilfsdienst
Fhr & Uem	Führung und Übermittlung
FI Kp	Flieger Kompanie
FI St	Flieger Staffel
Flab Lwf	Fliegerabwehr Lenkwaffen (BL-64 Bloodhound)
FIBMD	Flieger-Beobachtungs- und Meldedienst
FLENT	Flügelenttank
FLORAKO	Florida Radarersatz Radarluftlage- und Kommunikationssystem
Flpl	Flugplatz
FLUNT	Flügeluntertank
Four	<+< Fourier (Rechnungsführer)
Fw	<<+ Feldweibel
Gen	**** General
GFO	Genossenschaft Flugplatz Oberengadin
GRD	Gruppe für Rüstungsdienste
GSoA	Gruppe Schweiz ohne Armee
Gst	Generalstab
GST	Generalstab
Hptm	/// Hauptmann
i Gst	im Generalstab
ILS	Instrumenten Landesystem
IT	Individuelles Training
K+W	Eidgenössische Konstruktionswerkstätte, Thun
K+W	Konstruktionswerkstätte Thun
KAWER	Kampfwertterhaltung
KAWEST	Kampfwertsteigerung
Kdo FI Wpl	Kommando Fliegerwaffenplatz
Kdo Zen	Kommandozentrale, Element der Kommandoführung auf dem Flugplatz
Kdt	Kommandant
KKdt	*** Korpskommandant, vor Armeereform 1961 Oberstkörpskommandant
KP	Kommandoposten
Kp	Kompanie

Die Entwicklung der Fliegertruppe

Kpl	< Korporal
KTA	Kriegstechnische Abteilung
L+A	Eidgenössisches Luftamt
LAD	Luftaufklärungsdienst
LBK	Lärmbelastungskataster
LFW	Lokomotiv Fabrik Winterthur
Lt	/ Leutnant
LTDB	Lufttransportdienst des Bundes
LVG	Luft-Verkehrs-Gesellschaft AG, Berlin
LVK	Landesverteidigungskommission
LW	Luftwaffe (ab 1996)
MEZ	Militärisches Element in einer zivilen Flugsicherung auf einem Flughafen
NAZ	Nationale Alarmzentrale
NOLA	Notlandepiste, Autobahnstützpunkt
NOMAD	North Sea ACMI Range Organised Multinational Air Defense
NOSTA	Notstartpiste
Oberstlt	// Oberstleutnant
Oblt	// Oberleutnant
OM	Ortsmagazin
OZ	Oktanzahl
PAX	Passagiere
REGA	Schweizerische Rettungsflugwacht
Rep St	Reparaturstufe
RUAG	Rüstungsunternehmen AG
Sdt	Soldat
SEPR	Société Civile d'Etudes de la Propulsion par Réaction
SF	Schweizerische Unternehmung für Flugzeuge und Systeme (Fusion BAMF und F+W)
SIL	Sachplan Infrastruktur Luftfahrt
SOG	Schweizerische Offiziersgesellschaft
TAFLIR	Taktisches Fliegerradar
TARAN	Tactical Attack Radar and Navigation (Mirage IIIS)
TK	Trainingskurs (FI St)
U	Unterstand, mit entsprechender Jahreszahl, U-43, U-68, U-69, U-72, U-77, U-80, U-83
UeG	Überwachungsgeschwader
VFL	Verein der Freunde der Luftwaffe
VFMF	Verein der Freunde des Fliegermuseums
VHS	Verkehrshaus der Schweiz, Luzern
WK	Wiederholungskurs
Wm	<+ Wachtmeister
ZEM	Ziviles Element im Militär: zivile Koordinationsstelle der Flugsicherung auf einem Flugplatz

Nachwort: Hans Giger „ein Leben für die Flugwaffe“

Als Schüler, Gst Of unter seinem Kommando und Nachfolger als Direktor der Unterhaltsorganisation der Luftwaffe, sowie neu als Lektor von Hans Gigers neuestem Werk gestatte ich mir, kurz auf die ausserordentliche Persönlichkeit des Autors einzugehen. Es ist ja nicht alltäglich, dass eine 100 jährige Geschichte von einem Mann nachvollzogen wird, der gleich alt ist, wie diese Geschichte. Bei der schweizerischen Fliegertruppe ist das der Fall, sie wurde gegründet 1914, im gleichen Jahr, indem Hans Giger geboren wurde. Es ist ebenso ausserordentlich, dass ein 102 jähriger körperlich und geistig noch so fit ist, um diese Geschichte niederzuschreiben.

Hans wurde am 11. Juni 1914 in Wartau im St. Galler Oberrheintal als Bauernsohn geboren und hatte sechs Geschwister. Mithelfen war angesagt. Die Familie war Selbstversorger, einzig Zucker, Salz oder Gewürze wurden „eingekauft“ und mit Eiern aus dem Hühnerstall bezahlt. Das prägte und so ist es verwunderlich, ja abenteuerlich, dass Hans nicht Bauer sondern Pilot werden wollte! Er hatte bei der Feldarbeit gesehen, wie Militärflugzeuge durch das Rheintal nach Maienfeld und Chur zu Aussenlandungen flogen. Der Traum begann.

Nach der Schule fand er heraus, dass in Dübendorf Flugzeugmechaniker ausgebildet werden und bewarb sich dort für eine Lehrstelle. Beim Vorstellungsgespräch wurde er gefragt, wieso er so weit her komme, um eine Lehre zumachen. Klare Antwort: *ich will Pilot werden*. Er wurde über den langen Weg aufgeklärt, Lehre, Rekruten-, Unteroffiziers-, Offiziers- und danach Pilotenschule. Damit waren die nächsten 4 Jahre für Hans klar geplant.

Im April 1930 begannen 4 Lehrjahre als Flugzeugmechaniker. Stahl, Blech, Draht, Holz, Stoff und Farbe waren sein Umfeld. Die Arbeit beschreibt Hans *als Gewinn für das Leben*, seine handwerklichen Fähigkeiten hat er immer wieder bewiesen, auch als Hundertjähriger baute er in der eigenen Werkstatt Funktionsmodelle von Benzin-, Stern- und Rotationsmotoren für die neue Motorenausstellung im Museum.



Hans Giger am 18. April 2015 anlässlich der GV des Vereins der Freunde der Luftwaffe vor den selbstgebaute Funktionsmodellen von Motoren.

Hans wohnte während der Lehre in Dübendorf, direkt neben dem Flugplatz. Die Fliegertruppe umfasste dannzumal 200 Flugzeuge mit 9 verschiedenen Typen. Die Freizeit verbrachte er häufig schon am Morgen auf dem Flugplatz, wo wegen der später einsetzenden Thermik der Schulbetrieb schon

Die Entwicklung der Fliegertruppe

um 0500 begann, am Abend bestaunte er den Betrieb der Ad Astra und ab 1931 der Swissair mit den „Grossflugzeugen“ Junkers W-13 und G-38, Handley Page, Hercules‘, Roland Ro-VII ‚Rohrbach‘ oder der 3-motorigen Fokker.

1933/34 war Hans in der RS resp. UOS, seine Kp Kdt waren Oblt Willi Frei und Oblt Hugo Troller. 1934 begann er am kantonalen Technikum Winterthur, unterbrochen durch 1 Jahr für die OS und Pilotenschule 1936. Schulkommandant war der spätere Kommandant der Fliegertruppe, Hptm Etienne Primault. Am 31.10.1936 bekam er das langersehnte Militärflieger-Brevet, unterschrieben vom Waffenchef, Div Hans Bandi.

Hans beendete das Technikum und wurde von der Direktion der Militärflugplätze zum Bund zurückgeholt. Er übernahm als erste Aufgabe, die Vervollständigung der Bewaffnung an den Flugzeugen Dewoitine D-27, Fokker C-V und C-35, d.h. mit Bombenrechen, 20mm Kanonen und Bombenzielgeräten und war gleichzeitig der erste Kontrollpilot. Anfang 1938 wurden die Messerschmitt Me-109 beschafft sowie die Flpl Emmen, Buochs, Interlaken, Lodrino und Sion ausgebaut.

Bei der K-Mob rückte er mit einer C-35 bei seiner Fl.Kp.17 nach Spreitenbach ein. Nach 7 Wochen Aktivdienst wurde er nach Dübendorf zurück befohlen. Dort waren etwa 1000 Landwehr und Landsturm Soldaten versammelt, sie wurden in 7 Flugpark Kp unterteilt. Hans musste die Fl Pk Kp II übernehmen und mit dieser nach Lausanne dislozieren. Dort leitete er den technischen Dienst mit D-27, C-V, Bücker und Messerschmitt Me-108 ‚Taifun‘. Im April 1941 dislozierte er mit der Fl Pk Kp II nach Interlaken und bezog die soeben fertiggestellten Werkstätten. Im Januar 1943 wurde Hans nach Buochs versetzt, als Stellvertreter des dortigen Chefs, Emil Hug und übernahm die Fl Pk Kp III mit 450 Mann. Buochs war Hauptwerkstatt für die Me-109, Schäden von Bruchlandungen und Schusslöcher werden repariert, daneben war Hans Werkpilot, flog alle Me-109 D, E & G und war beim Aufbau des Motoren Prüfstands beteiligt.

Am Mai 1945 war der Krieg zu Ende. Aber die Arbeit ging im gleichen Rahmen weiter

Hans liess sich in Buochs nieder, erlebte die Ausserbetriebnahme der Me-109, die verzögerte Einführung der DH-100 ‚Vampire‘, den Kauf von 130 Mustang P-51 als Überbrückung und war Kommandant der Umschulungskurse der Flpl Abt. auf den ‚Mustang‘. Im Januar 1951 musste er mit einem ‚Mustang‘ wegen einer Motorpanne auf dem Bauch notlanden. 1953 wurden 250 De Havilland DH-112 ‚Venom‘ angeliefert, Buochs wurde Fachstelle.

1959 wurde Hans Giger nach Dübendorf versetzt, übernahm dort die Abteilung Flugmaterial und wurde technischer Chef in der Flugplatz Brigade 32. Als Mitglied der Flz Evaluationsgruppe für die Mirage erlebte er die Höhen und Tiefen in diesem Projekt inklusive parlamentarische Untersuchungskommission [PUK].

Am 1.1.1969 wurde Hans Giger Direktor des Bundesamtes für Militärflugplätze [BAMF] mit 3000 Angestellten, 260 Lehrlingen, 8 grossen Betrieben und 16 Aussendienststellen. Bis jetzt hatte er sich mit Flugmaterial beschäftigt, neu kamen die Flablenkwaffe BL-64 ‚Bloodhound‘, das komplexe Luftraumüberwachungssystem FLORIDA, Führungs- und Übermittlungssysteme, Personalwesen, Finanzen, Bauten und Anlagen sowie Spezialfahrzeuge dazu.

Als technischer Chef der Flpl Br 32 wusste er, dass die Truppe auf die Unterstützung von Spezialisten des BAMF angewiesen war. Aber nur die Wenigsten von ihnen waren in der Fliegertruppe eingeteilt. Sie wären bei einer K-Mob nicht mehr zur Verfügung gestanden. Deshalb beantragte er dem Kdt FF Trp, dass das BAMF ‚militarisiert‘ werde. So wurde er Vater und erster Kommandant des Flieger und Flab Park 35 mit einem Stab und 7 Betriebsgruppen.

In den 60er Jahren brauchte das BAMF rasch Elektroniker für den Unterhalt der Mirage, den BL-64, die Radaranlagen und Einsatzzentralen, Spezialisten, welche auf dem Markt kaum gefunden werden

Die Entwicklung der Fliegertruppe

konnten. Hans fand eine Lösung, in Buochs entstand eine eigene Schule für die Ausbildung von geeigneten Mechanikern zu Elektronikern.

1972 half Hans beim Aufbau der neuen Luftfahrthalle des Verkehrshauses und begann, historisch wertvolles Material der Fliegertruppe in Dübendorf zu konzentrieren. Nicht geeignetes Material für das Verkehrshaus lagert er im Hangar 13, der langsam zu einem Minimuseum wächst. Erfolglos versuchte er, mit Unterstützung des Stadtpräsidenten von Dübendorf, beim Kdt FF Trp, den Hangar 13 der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Bei BR Rudolf Gnägi fand er mehr Gehör und erhielt die schriftliche Genehmigung. 1979 konnte das Museum eröffnet werden. Hans Giger erhielt vom Kdt FF Trp dafür symbolisch den Maria Theresia Orden, einen Orden „wider den Gehorsam“. Noch vor seiner Pensionierung gründete er den Verein der Freunde des Museums der Schweiz. Fliegertruppe (VFMF).

Mitte 1979 trat Hans in den Ruhestand, als Direktor, Oberst der Fl Trp, Pilot mit 3'033 Flh in 9'168 Flügen auf 31 verschiedenen Flugzeugtypen, vom DH-3 zum DH-112. Bei der Truppe totalisierte er 2'852 Dienstage, wovon 946 Aktivdienst Tage.

Nach seiner Pensionierung engagierte sich Hans weiter für den Erhalt von historisch wertvollem Material, für „sein“ Fliegermuseum. Zusammen mit dem Präsidenten des VFMF Dr. Werner Glanzmann und mir als dessen Nachfolger, war er treibende Kraft für der Gründung der Stiftung VFMF, die 1985 unter alt Bundesrat Dr. Rudolf Friedrich ins Leben gerufen wurde, mit dem Ziel, Rahmenbedingungen für einen Neubau zu schaffen. 1988 konnte die Isler-Betonschalen-Halle eröffnet werden, Hans war Präsident der Baukommission.

Er gründete Seniorenwerkstätten in Buochs und Interlaken, um die fehlenden, historisch interessanten Flz nachzubauen. So entstanden, der Fokker D-VII, der Blériot XI, die Häfeli DH-1, DH-3 und DH-5 sowie der offene Fokker C-V. Heute Schmuckstücke im Fliegermuseum!

Es lag Hans auch am Herzen, die Technik zu dokumentieren, so entstanden die Bücher: die Flugzeuge der schw. Fliegertruppe, der Flugzeugantrieb, Bücher über die Kolben-Flugmotoren, sowie die Dokumentationen: die materielle Entwicklung aus Sicht der Unterhaltsorganisation und vorliegend das neueste Werk

Die Entwicklung der Fliegertruppen seit 1914.

Die Verdienste von Hans Giger aufzuzählen gleicht der Quadratur des Kreises, ist somit unmöglich oder wird immer unvollständig sein. Die Persönlichkeit zu beschreiben wird subjektiv und damit geprägt von Erlebnissen mit Hans. Für mich war er der charismatische Chef, der Macher mit unheimlich detaillierten Kenntnissen aus allen Bereichen der vielfältigen Betriebs- und Unterhaltsorganisation der Fliegertruppen. Er war Pilot, Werkflieger und Ingenieur, Oberst und Beamter, der die Logistik und damit die gesamte Fliegertruppe wesentlich mitgeprägt hat. Operationelles Wollen setzt Logistisches Können voraus, das besonders bei der Luftwaffe, weil ein Flugzeug nur zwei Betriebszustände kennt: es ist bereit oder nicht bereit. Einsatzbereitschaft hat aber ihren Preis und um die Kosten möglichst tief zu halten hat Hans Instrumentarien geschaffen, um diese zu überwachen und zu steuern. All diese Kriterien formten die Menschen der „Flügi“, deren Verhalten und die Chefs, die Verantwortungsträger. Hans Giger lebte diese Verantwortung, er forderte seine Mitarbeiter und wusste was er wollte, was der Sache diente.

Wallisellen, 31.3.2016
Manfred Hildebrand