



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

Bulletin

Flugplatzkommando Emmen

1/2022





Liebe Leserinnen und Leser

Sind Sie gut ins «22» gestartet?

Das hoffe ich für Sie von ganzem Herzen. Mein Start in der neuen Funktion als Kommandant im Flugplatzkommando Emmen ist sehr gut verlaufen. Auf dem Titelbild dieses Bulletins sehen Sie den «Pistenkopf 22» in Emmen, mein Blick am 3. Januar 2022 aus dem Cockpit des Propellerflugzeuges PC-7 vor dem ersten Start. Die Symbolik mit der 22 hat mich gereizt wie es Hermann Hesse ausdrückte: «Jedem Anfang wohnt ein Zauber inne».

Natürlich existiert die Zahl 22 auf unserer 2500 Meter langen Piste nicht erst seit diesem Jahr. Weltweit sind sämtliche zivilen und militärischen «Runways» mit je zwei Zahlen charakterisiert und stehen für die Pistenrichtungen. In Emmen 04 und 22.

Zu meiner Person und meinen Zielen in der neuen Funktion lesen Sie doch bitte das Interview gleich in den nächsten Spalten.

Bewegung kommt im 2022 in die beiden Projekte F-35A und ADS 15 der Schweizer Luftwaffe. Beide fliegerischen Einsatzmittel werden bei uns in Emmen eine Rolle spielen. In dieser Ausgabe beleuchten wir die aktuellsten Fakten betreffend Stationierung des neuen Kampfflugzeuges. In einer nächsten Bulletin-Ausgabe beschäftigen wir uns dann mit der Aufklärungsdrohne 15, die dieses Jahr auf der Piste in Emmen erstmals in den Schweizer Himmel steigen wird.

Sie sehen, es wird spannend und ich freue mich auf meine neuen Aufgaben und die Menschen, die mich dabei begleiten und unterstützen werden.

Die ersten Monate des Jahres 2022 haben wir bereits hinter uns. Für die restlichen wünsche ich Ihnen einen ruhigen, schönen und erlebnisreichen «Flug» und

happy landing!

Oberst i Gst Markus Thöni
Kommandant
Flugplatzkommando Emmen

Wer sind Sie Herr Kommandant?

Menschen machens möglich Interview: Yannick Jutzler



Kommandoübergabe per 01. Januar 2022:
Von Oberst i Gst Frédéric Ryff (li) an Oberst i Gst Markus Thöni

Seit dem 01. Januar 2022 trägt Oberst im Generalstab Markus Thöni als Kommandant (Kdt) die Verantwortung für das Flugplatzkommando Emmen. Der gebürtige Berner Oberländer mit Wohnsitz in Hildisrieden führte vorher acht Jahre das Kommando der Pilotenschule 85 (siehe Bulletin 1/2018), deren Homebase ebenfalls in Emmen ist. «Bulletin» hat den neuen Kommandanten zum Interview gebeten.

Bulletin: Markus Thöni, am 03. Juli 1992 – also vor rund 30 Jahren – waren Sie als neues Mitglied der Patrouille Suisse (PS) an der Überführung von neun PS-Flugzeugen vom Typ Hawker «Hunter» von Dübendorf nach Emmen beteiligt. Schliesst sich mit der Kommandoübernahme des Flugplatzkommandos Emmen inklusive Homebase Patrouille Suisse also der Kreis?

Markus Thöni: Nicht ganz – Mein erster Kontakt mit dem Pistenasphalt in Emmen liegt noch weitere fünf Jahre zurück. Als Pilotenschüler durfte ich bereits 1987 meine Pilotenausbildung auf dem De Havilland DH-100 «Vampire» auf dem Militärflugplatz Emmen absolvieren. Anschliessend war es als ausgebildeter Berufsmilitärpilot des Überwachungsgeschwaders (UeG) und «Heimweh Berner Oberländer» nicht möglich, auf dem Militärflugplatz Meiringen Fuss zu fassen, weil lediglich die Milizpiloten die Flugeinsätze ab Meiringen sicherstellten.

Zwischen meinem damaligen Arbeitsort Dübendorf und dem Berner Oberland liegt die wunderschöne Innerschweiz und der Militärflugplatz Emmen. Als Fluglehrer, Simulatorinstructor auf dem Flugzeug «Hawk» oder als Schiessleiter arbeitete ich immer mehr in Emmen. Darüber hinaus gehörte ich damals zum Team der Kunstflugstaffel PS und etwas später durfte ich die Funktion des Teamleaders übernehmen. So kam ich zu meinem neuen Arbeitsort in Emmen und bezog hier mein erstes Büro.

Wer sind Sie?

Als Brienzer bin ich ein Fan des Berner Oberlands, habe aber schnell die schöne Landschaft, das attraktive Freizeit- und Kulturangebot der Innerschweiz schätzen und lieben gelernt sowie Freundschaften geknüpft. Ich habe mit meiner Familie die Zentralschweiz wirklich ins Herz geschlossen und hier eine zweite Heimat gefunden.

Auch in meiner beruflichen Tätigkeit sind mir die Menschen hinter dem Auftrag wichtig. Offenes, visionäres Denken aber auch ausreichender Spielraum für eigenverantwortliches Handeln sowie ein Dialog mit gegenseitigem Respekt erachte ich als wesentlich für den gemeinsamen Erfolg.

Finden Sie in der neuen Funktion noch Zeit, zu fliegen?

Wieviel Zeit meine neuen Aufgaben dafür zu lassen, kann ich heute noch nicht abschätzen. Fliegen zählt eigentlich nicht zur Kernkompetenz eines Flugplatzkommandanten. Trotzdem fliege ich immer noch sehr gerne und unterstütze die Pilotenausbildung in einem beschei-

denen Pensum als Fluglehrer auf den Typen Pilatus Porter und Pilatus PC-7. Ich habe mir erlaubt, mit dem ersten Flug im neuen Jahr am 03. Januar 2022 die Flugsaison ab Emmen zu eröffnen. Der Jahreszahl entsprechend ab der Piste 22. Selbstverständlich im Rahmen meiner jährlich erforderlichen Trainingsflüge.

Haben Sie schon konkrete Ziele für Ihre neue Aufgabe?

Mein primäres Ziel ist es, die Aufträge der Luftwaffe bestmöglich zu erfüllen. Ebenso liegt mir die Weiterentwicklung der Airbase Emmen am Herzen. Es werden uns bald neue, moderne Einsatzmittel zur Verfügung stehen, die reibungslos zu integrieren sind. Konkret ist dies zum einen die neue Drohne ADS 15. Da gilt es, mit dem per 01.01.2023 neu unterstellten Drohnen Kommando 84 eine optimale Zusammenarbeit vorzubereiten und die Aufträge gemeinsam umzusetzen. Zum anderen ist es der Betrieb des neuen Kampfflugzeuges F-35A. Eine weitere herausfordernde und spannende Aufgabe.

Was reizt Sie eigentlich an Ihrer neuen Funktion?

Bereits als kleiner Junge steckte ich mich mit dem «Virus Aviaticus» an. Ausschlaggebend dürften wohl die stundenlangen Beobachtungen von Starts- und Landungen zahlreicher Hunter-Flugzeuge auf dem Militärflugplatz Meiringen gewesen sein. Mein Traum, selber einmal als Pilot in einem Jet zu sitzen und in die Lüfte abzuheben war geboren. Als junger Pilot stand stets das Fliegen an erster Stelle. Der Wunsch, eine neue Aufgabe aus einem anderen Blickwinkel und zusätzliche Verantwortung zu übernehmen, entwickelte sich erst nach und nach. An der neuen Funktion reizt mich unter anderem die hochkomplexe Verknüpfung von verschiedensten Organisationseinheiten auf einem Flugplatz. Alle verfolgen dasselbe Ziel, unter ganz verschiedenen Voraussetzungen. Ich wünsche mir, dass die drei «M» – Menschen machens möglich – auch in meiner neuen Funktion gemeinsam zum Erfolg führen werden. Ich nehme die Herausforderung gerne an.



Freitag, 3. Juli 1992. Die Patrouille Suisse landet auf der neuen Homebase Emmen. Pilot ganz rechts: Markus Thöni

Oberst i GSt Markus «Märk» Thöni ist 56 Jahre alt und in Brienz aufgewachsen. Seine Freizeit verbringt er gerne mit seiner Familie. Er ist Vater von drei Kindern. Den Ausgleich zur täglichen Arbeit findet er entweder im Sattel des Mountainbikes oder im Winter auf den Ski. So oft wie möglich, nimmt er die Strecke von seinem Wohnort Hildisrieden zur Airbase Emmen mit dem Fahrrad unter die Räder. Sein militärischer Werdegang bei der Luftwaffe beginnt mit der Brevetierung im Jahr 1988. Erste Station war das UeG, wo er als Militärpilot sämtliche damaligen Luftwaffen-Aufgaben (Erdkampf mit dem Hawker «Hunter», Luftkampf mit dem F-5 «Tiger» und Aufklärung mit der Mirage III RS) wahrnahm. Eine kurze Zeit flog er bei der Swissair den Airbus A320, dies bis zum Grounding. Anschliessend gelangte er via Sektion Planung der Luftwaffe in Bern im Jahr 2006 als Head of Training zur Pilotenschule in Emmen. 2014 wurde er zum Kommandanten der Pilotenschule 85 befördert. Seit dem 01.01.2022 führt er das Kommando des Militärflugplatzes Emmen.

Das Zauberwort heisst - «Zuckerrüben»



Die Schweizer Luftwaffe muss ihre Flug-Einsätze auch bei eisigen Wintertemperaturen sicherstellen können. Bis im Jahr 2006 verwendete die Luftwaffe (wie auch die Zivilluftfahrt) zur Enteisung der Start- und Landebahnen Depatinol (Alkoholmischung) und Urea (Harnstoff). Die Frage, wie entsteht man Pisten-, Rollwege und Platten, schont dabei die Umwelt und das Material, beschäftigte mit Nachdruck die Spezialisten.

Ein altbewährtes Vorgehen – Wie machen es die anderen? – führte dann zur Lösung. Der Tipp aus Finnland: Ein Produkt auf Basis des Zuckerrübenextrakts Betain. Die Eidgenössische Materialprüfungs- und Forschungsanstalt (EMPA) und das Labor Spiez entwickelten dann eine angepasste Form des Mittels, abgestimmt auf unsere Wetterverhältnisse.

Betain (lateinisch beta = Rübe) findet man in vielen Pflanzenteilen wie Broccoli, Spinat oder eben Rüben. Unser Enteisungsmittel wird als Nebenprodukt (Extraktion aus Rübenzuckermelasse) bei der Zuckerherstellung gewonnen.

Das Produkt, welches wir einsetzen heisst NUTRISTIM. Wir verwenden ein 15/10 Gemisch aus Betain-Granulat und Betain Flüssigkeit. Das flüssige Betain im Gemisch dient dazu, dass das Granulat bei Wind oder beim Drüberfahren nicht weggeblasen wird.

Nach dem Aufbringen des Betain auf die Piste und Rollwege dauert es ca. eine halbe Stunde, bis das Eis aufgetaut ist und die Pistenanlage vom Flugdienstleiter für die Einsätze freigegeben werden kann.



Auffüllen von Granulat (li) und Flüssigkeit (re). Am LKW gelb: Tank für Flüssigkeit

Militärpilot/in bei der Schweizer Luftwaffe

Ihr Weg zu diesem spannenden Beruf

Die Ausbildung zum Militärpiloten oder zur Militärpilotin ist Ihr Einstieg in eine verantwortungsvolle und vielseitige fliegerische Laufbahn. Als Jet- oder Helikopterpilot/in der Schweizer Luftwaffe leisten Sie spannende Einsätze in der dritten Dimension für die Sicherheit des Landes und der Bevölkerung.

Jetpilot/in

Als Berufsmilitärpilot/in der Luftwaffe fliegen Sie Kampfflugzeuge im Dienste der Schweiz und sorgen unter anderem im Luftpolizeidienst für die Integrität und Souveränität des nationalen Luftraumes. Sie gewährleisten die Sicherheit von Land und Bevölkerung während

24 Stunden pro Tag und 365 Tagen pro Jahr. Ein Berufsalltag, der dank vielfältiger Missionen alles andere als alltäglich ist: Nebst dem Luftpolizeidienst erwarten Sie spannende Trainingsmissionen im In- und Ausland inkl. Luftbetankung, Nacht- und Überschallflügen, Erdkampf und Übungen mit anderen Nationen.

Im Rahmen der individuellen Laufbahnplanung stehen zudem militärfliegerische und/oder akademische Weiterbildungen an. Schon früh bilden Sie als Fluglehrer/in Nachwuchstalente auf den verschiedenen Flugzeugtypen der Luftwaffe aus und werden zum Section- und später zum Divisionleader weitergebildet. Je nach Eignung und Neigung können Sie auch im Rah-

men Ihrer Tätigkeit als Berufsmilitärpilot/in entlöhnt ein bezahltes Studium (Bachelor) an einer Hochschule absolvieren.

Danach und mit zunehmender Erfahrung bringen Sie Ihre Expertise in den Bereichen Einsatzplanung, Doktrin, Rüstungsplanung, Einsatzführung und internationale Beziehungen ein oder fliegen zum Beispiel den Bundesrats-Jet für den Lufttransportdienst des Bundes. Abwechslungsreiche Aufgaben und Funktionen an unterschiedlichen Standorten im In- und Ausland warten auf Sie. Überall werden hohe Ansprüche an Charakter, Sozialkompetenz, Loyalität, Flexibilität und Einsatzbereitschaft gestellt.

Helikopterpilot/in

Als Berufsmilitärpilot/in fliegen Sie Helikopter und Transportflugzeuge im Dienste der Schweiz. Helikopterpilot/innen stehen rund um die Uhr für Transporteinsätze, Katastrophenhilfe, Such- und Rettungsflüge im In- und Ausland zur Verfügung.

Ein Berufsalltag, der dank vielfältiger Missionen alles andere als alltäglich ist: Nebst dem Transport von Soldaten, VIP und unterschiedlichsten Materialien als Innen- und Aussenlast, dem Einsatz im Search-and-Rescue-Dienst, der Katastrophenhilfe, Feuerlöscheinsätzen, den Einsätzen für das Grenzwachkorps und die Polizei und dem Absetzen von Fallschirmspringern mit dem Pilatus Porter werden Sie auch für Peace-Support-Missionen im nahen Aus-

land und humanitäre Aufträge auf der ganzen Welt eingesetzt.

Auch hier stehen im Rahmen der individuellen Laufbahnplanung viele militärfliegerische und/oder akademische Weiterbildungen offen. Wie auf dem Jet bilden Sie als Fluglehrer oder Fluglehrerin junge Flugschüler aus. Sie werden auf den Superpuma umgeschult und später unter anderem zum Captain weitergebildet. Auch hier ist ein bezahltes Studium (Bachelor) an einer Hochschule möglich.

Übrigens

Militärpilot/in ist heute aufgrund der komplexen Technologie ein eigener Beruf. Sie können aber nach ein paar Jahren auch als Airline- oder Regapilot/in durchstarten – die nötige

Lizenz erwerben Sie bereits in Ihrer Grundausbildung. Auch wenn Sie in die zivile Fliegerei wechseln, werden Sie während sechs Wochen pro Jahr im Militär als Milizpilot/in auf dem Superpuma oder zum Beispiel als Fluglehrer/in auf PC-7 eingesetzt.

Wie werde ich Militärpilot/in?

Ihr erster Schritt auf dem Weg zum fliegerischen Berufstraum ist SPHAIR. Gemeinsam mit Ihnen finden wir heraus, ob Sie den Anforderungen gewachsen sind. Erfahrene Piloten und Pilotinnen der Luftwaffe begleiten und beraten Sie zudem in allen Fragen zur Ausbildung und informieren Sie über die vielfältigen Möglichkeiten weiterer Aviatikberufe.



Bild: SHAIR

Kontakt

SPHAIR
c/o Aero-Club der Schweiz
Lidostrasse 5
6006 Luzern

Tel: +41 41 375 01 06
Fax: +41 41 375 01 02
E-Mail: info@sphair.ch



Der SPHAIR Prozess

SPHAIR umfasst drei Phasen, die Sie zu unterschiedlichen, von Ihnen frei wählbaren Zeitpunkten absolvieren können. Die erste Phase ist die wichtige Vorbereitung zu Hause anhand von Übungstests. Nach Abschluss des Biografischen Fragebogens (nach der initialen Registrierung) haben Sie 18 Monate Zeit, das eintägige Screening am Fliegerärztlichen Institut (FAI) in Dübendorf zu absolvieren und sich für den zweiwöchigen Flugkurs an einer Flugschule anzumelden.

Beim Screening (Phase 2), das in der Regel wöchentlich stattfindet, testen wir Ihr geistiges und psychomotorisches Potenzial. Bei Eignung

können Sie sich für einen Flugkurs bei einer SPHAIR Flugschule Ihrer Wahl einschreiben.

Die Kurse (Phase 3) finden normalerweise während der Schulferien im Frühjahr, Sommer und Herbst statt. Auch für die Kurse ist die Vorbereitung sehr wichtig. Im Kurs selbst lernen Sie die Grundlagen des Fliegens in Theorie und Praxis genauer kennen und nehmen selbst das Steuer in die Hand. Insgesamt elf Flüge und viele Theorielektionen stehen auf dem Kursprogramm, das Sie als Teil einer kleinen, hochmotivierten Gruppe von maximal sechs Kandidaten und Kandidatinnen sowie unter Anleitung von drei erfahrenen Instruktoren absolvieren.

Als Abschluss erhalten Sie das SPHAIR Zertifikat, das Ihre fliegerischen Fähigkeiten objektiv beurteilt. Unsere Empfehlung zum Militärpilot oder zur Militärpilotin ist Ihr Eintrittsticket für eine Karriere bei der Schweizer Luftwaffe. Die eigentliche Militärpilotenselektion geht danach los.

Unsere uneingeschränkte Empfehlung für die Laufbahn als Airlinepilot oder -pilotin erleichtert Ihnen aber auch den Einstieg bei einem Arbeitgeber der Luftfahrtbranche und erhöht Ihre Chancen auf eine Ausbildungssubvention des Bundesamtes für Zivilluftfahrt.

Air2030: Die Lärmbelastung in Payerne, Meringen und Emmen bleibt mit dem F-35A vergleichbar zu heute



Bild: Royal Australian Air Force

Mit dem neuen Kampfflugzeug F-35A werden auf den drei Militärflugplätzen rund die Hälfte der mit den bisherigen Flugzeugen F/A-18 C/D und F-5 erforderlichen Starts und Landungen stattfinden. Der F-35A ist zwar etwas lauter, aber dank der Reduktion der Starts und Landungen ergibt sich eine durchschnittlich gleichbleibende jährliche Gesamtlärmbelastung. Zudem werden in Zusammenarbeit mit dem Hersteller Lockheed Martin und der Empa weitere Lärmreduktionen geprüft. Bei Bedarf wird das VBS auch weitere Schallschutzfenster einbauen lassen. Das VBS hat die Regionen der Militärflugplätze Payerne, Meiringen und Emmen über diese Ergebnisse informiert und den Kurzbericht Lärmmessungen und Auswirkungsanalyse F-35A publiziert.

In der Evaluation der vier Kandidaten für ein neues Kampfflugzeug wurde die Empa beauftragt, die Testflüge akustisch zu vermessen. Der Abschlussbericht der Empa ist vertraulich klassifiziert, da er Daten enthält, welche durch Vertraulichkeitsvereinbarungen mit den Herstellern geschützt sind. Aus diesem Grund hat armasuisse zu den Ergebnissen des F-35A einen Kurzbericht erstellt, der die Ergebnisse der Lärmmessungen zusammenfasst, mit dem heutigen F/A-18 C/D vergleicht und zudem die

Flugbewegungen der drei Militärflugplätze aufzeigt. Vor einigen Tagen haben Experten des VBS die lokalen Behörden sowie die Interessengemeinschaften an Informationsanlässen über die Ergebnisse orientiert. Selbstverständlich wollen wir diese Informationen unseren Leserinnen und Leser des Bulletin nicht vorenthalten.

Lärmunterschied mit dem Gehör gerade wahrnehmbar

Zusammenfassend war der F-35A beim Start im Durchschnitt etwa 3 dB(A) lauter als der heutige F/A-18 C/D. 3 dB(A) stellen einen Lärmunterschied dar, welcher im Alltag in einer Flugplatzumgebung mit dem Gehör gerade wahrnehmbar ist. Bei der Landung war der F-35A im Durchschnitt 0 – 1 dB(A) lauter als der F/A-18 C/D. Beim Rollen am Boden war der F-35A rund 5 dB(A) lauter als der F/A-18 C/D. Der Anteil tieferer Frequenzen ist beim F-35A grösser als beim F/A-18 C/D, was zu einer unterschiedlichen Wahrnehmung des Lärms führen kann. Lärmkonturen, die einem bestimmten Beschallungswert oder einer Lärmemission entsprechen (Isohone), decken bei Startverfahren mit dem F-35A grundsätzlich eine grössere Fläche als mit dem F/A-18 C/D ab.

Für die Abschätzung der Gesamtlärmbelastung während eines Jahres ist neben dem Lärm beim Start und bei der Landung auch die

Anzahl der Flugbewegungen von Bedeutung. Aufgrund der vorgesehenen Flugstunden und der durchschnittlich längeren Trainingsmissionen können gegenüber dem Betrieb der F/A-18 C/D und F-5 in den letzten Jahren die Flugbewegungen mit dem F-35A in etwa um die Hälfte reduziert werden. Ausgehend vom heutigen Stationierungskonzept ergibt sich daraus eine durchschnittlich gleichbleibende Jahreslärmbelastung gemäss Lärmschutz-Verordnung.

Halb so viele Starts und Landungen in Payerne, Meiringen und Emmen

Die Luftwaffe wird im zukünftigen Stationierungskonzept die Lärmbelastung gemäss Lärmschutzverordnung auf den Militärflugplätzen Payerne, Meiringen und Emmen vergleichbar zu heute, d.h. dem Durchschnitt der letzten 5 Jahre, aufteilen. Bei allen Militärflugplätzen werden die Bewegungszahlen mit dem F-35A gegenüber dem Betrieb der heutigen F/A-18 C/D Flotte und der F-5 Flotte um die Hälfte oder mehr reduziert.

- Die Anzahl der tatsächlichen Flugbewegungen wird sich in Payerne von heute 8391 pro Jahr um 50 Prozent auf 4200 reduzieren, in Meiringen von heute 4096 um ebenfalls 50 Prozent auf 2040 und in Emmen von 3616 um 70 Prozent auf 1090.

- Bei den Planungszahlen, die für die letzten Lärmberechnungen zum Sachplan Militär verwendet worden sind, fällt die Reduktion ähnlich aus. In Payerne verringert sich die Planungszahl von 11000 um 50 Prozent auf 5500, in Meiringen von 5000 um ebenfalls 50 Prozent auf 2500 und in Emmen von 4100 um 63 Prozent auf 1500.

In Zusammenarbeit mit der Empa wird in einem nächsten Schritt die Lärmbelastung für die Militärflugplätze Payerne, Meiringen und Emmen basierend auf den oben aufgeführten Bewegungszahlen für den F-35A berechnet. Diese Berechnungen sollten im Entwurf bis Anfangs 2023 vorliegen. Sie werden die Grundlage für die Überarbeitung der Objekt-

blätter zum Sachplan Militär sein. Das VBS wird diese Entwürfe den Behörden und Interessengruppen in der Umgebung der betroffenen Militärflugplätze präsentieren und mit diesen mögliche Vor- und Nachteile von Verfahrensvarianten abwägen. Anschliessend sollen die Berechnungen finalisiert werden.

Quelle: Medienmitteilung vom 02.02.2022

Fragen und Antworten zum Programm Air 2030

Warum braucht die Schweiz neue Kampfflugzeuge und ein System der bodengestützten Luftverteidigung grösserer Reichweite?

Kampfflugzeuge und bodengestützte Luftverteidigung werden in allen Lagen benötigt, um die Schweiz, ihre Bevölkerung und die kritischen Infrastrukturen zu schützen und zu verteidigen. Die Aufgaben der Armee sind in Artikel 58 der Bundesverfassung und in Artikel 1 des Militärgesetzes umschrieben. Daraus ergeben sich auch die Aufgaben, welche die Luftwaffe mit Kampfflugzeugen und bodengestützter Luftverteidigung wahrnimmt.

Bei **normaler Lage** überwacht die Luftwaffe permanent den Schweizer Luftraum. Sie sorgt im Alltag mit Kampfflugzeugen für Sicherheit im Luftraum, hilft in Not geratenen Flugzeugbesatzungen und interveniert bei Luftraumverletzungen. Seit Anfang 2021 kann die Luftwaffe rund um die Uhr mit zwei bewaffneten Kampfflugzeugen eingreifen, die innerhalb von maximal 15 Minuten nach Alarmauslösung starten. Im langjährigen Durchschnitt führt die Luftwaffe etwa 20-40 sogenannte Hot Missions (Luftpolizeieinsätze, weil die Luftverkehrsregeln oder die Lufthoheit schwerwiegend verletzt werden) und etwa 250-350 Live Missions (Luftpolizeieinsätze zur Kontrolle von ausländischen Staatsluftfahrzeugen) durch.

Konferenzschutz: Die Luftwaffe setzt mit Kampfflugzeugen die Luftraumbeschränkungen durch und schützt den Konferenzort vor Angriffen aus der Luft. Bodengestützte Luftverteidigung dient dem Nahschutz.

In Zeiten **erhöhter Spannungen** muss die Luftwaffe fähig sein, die Lufthoheit während Wochen oder Monaten zu wahren, um die unbefugte Benutzung des Schweizer Luftraums zu verhindern. Damit werden auch neutralitätsrechtliche Verpflichtungen wahrgenommen. Finden im Umfeld der Schweiz bewaffnete Konflikte statt, kann ein glaubwürdiger Schutz des Luftraums darüber entscheiden, ob die Schweiz durch Luftraumverletzungen in einen Konflikt hineingezogen wird oder nicht.

Wahrung der Lufthoheit bei völkerrechtswidrigen militärischen Einsätzen: Die Luftwaffe überprüft mit Kampfflugzeugen, ob Verbote der Benutzung des Schweizer Luftraums eingehalten werden (z.B. Nato-Operation gegen Serbien 1999, US-Invasion im Irak 2003).

Wahrung der Lufthoheit bei umfassenden Kampfhandlungen in Europa: Die Luftwaffe demonstriert mit Kampfflugzeugen und bodengestützter Luftverteidigung, dass sie Versuche jeder Seite abzuwehren wird, den Schweizer Luftraum zu benutzen.

Schutz bei konkreter, akuter und anhaltender Terrordrohung: Wenn ein Angriff aus der Luft befürchtet werden muss, dienen Kampfflugzeuge dazu, Angriffe zu entdecken und zusammen mit bodengestützter Luftverteidigung abzuwehren.

Wieso braucht die Schweiz 36 Kampfflugzeuge?

Bestimmend für die erforderliche Anzahl Kampfflugzeuge ist der Bedarf für den Schutz des Luftraums in einer anhaltenden Situation erhöhter Spannungen. Die Luftwaffe soll verhindern, dass der schweizerische Luftraum von Parteien in einem militärischen Konflikt benützt wird und damit dazu beitragen, die Schweiz aus einem solchen Konflikt herauszuhalten.

Der Bedarf für den Luftpolizeidienst ist nicht der Gradmesser dafür, wie viele Flugzeuge nötig sind; die Luftwaffe hat die Aufgabe, das Land, die Menschen und die Infrastruktur zu schützen.

Eine über Wochen anhaltende Verteidigung gegen einen mächtigen Gegner, der einen entschiedenen Angriff in und aus der Luft gegen die Schweiz führt, ist ebenfalls kein realistischer Anhaltspunkt: Dafür wäre eine Flottengrösse nötig, deren Kosten weder in der Beschaffung noch im Betrieb tragbar wären. Die Luftwaffe muss aber einem Gegner während einer beschränkten Zeit die Luftüberlegenheit verunmöglichen und gleichzeitig die Armee mit Luft-Boden-Einsätzen und Aufklärung aus der Luft unterstützen.

Dies ist ein Auszug aus einem Frage/Antwort-Katalog zu Air2030, welcher auf den Internetseiten der Schweizer Luftwaffe zu finden ist. Besuchen Sie diese Seiten um weitere Informationen zum Programm zu erhalten.



Fernwärmeverbund Luzern - es geht vorwärts

Bald heizen wir unsere Gebäude mit der Wärme aus dem Fernwärmeverbund Luzern von Martin Dittli



Die Fernwärme-Leitungen und Elektrorohre werden an der Oberhülsenstrasse in Emmen verlegt.

Die Umsetzungsarbeiten zur finalen Anbindung des Militärflug- und Waffenplatzes Emmen an den Fernwärmeverbund Luzern sind in vollem Gange. Zur Zeit werden auf dem Flugplatzperimeter die ersten zwei von insgesamt neun Etappen ausgeführt.

Die Aushub- und Verlegearbeiten für die Fernwärme- und Elektrorohre finden im Moment auf der Oberhülsenstrasse statt und nähern sich langsam aber stetig dem Waffenplatz und der geplanten Wärmeübergabestelle in der Nähe der bundeseigenen Tankanlage. Die letzte Etappe sollte gegen Ende Juni 2022 beendet sein, sodass wir pünktlich auf die Heizperiode 2022/23 an das Gesamtsystem angeschlossen sind. Ab dann werden wir rund 80% unserer Gebäude mit Fernwärme beheizen.

Ein Stück Gotthard in Emmen

Eine weite und lange Reise hat ein Ende gefunden von Stefan Scheuteri

Anlässlich von Grabungsarbeiten neben der Oberhülsenstrasse Emmen im Zusammenhang mit dem Verlegen der Rohre für den Fernwärmeverbund wurden zwei Granit-Findlinge entdeckt.

Der grössere Stein ragte weit unter die Strasse und musste teilweise zertrümmert werden. Den kleineren konnten die Bauarbeiter ganz herausheben. Wir waren der Meinung, dass es schade ist, diesen Zeitzeugen der Eiszeiten zu zerstören. Deshalb liessen wir ihn zu uns auf den Vorplatz der Mitarbeiter-Cafeteria bringen.

Er ist rund 1,5 Tonnen schwer und hat nun einen schönen Platz bei uns gefunden.



Geschichtliches

Während der Eiszeiten wurden Gesteinsbrocken des Gotthardgranits über 90 Kilometer via Reuss-Gletscher nach Luzern transportiert. Diese Steine werden als Findlinge bezeichnet. Der Granit entstammt dem Gotthardmassiv, einem Gesteinspaket der Zentralalpen, das sich vom Nufenen- zum Lukmanierpass erstreckt. Von welchem Gebiet ein Findling genau stammt, lässt sich selten bestimmen. 295 Millionen Jahre alt ist der Gotthardgranit. Er entstand «kurz» bevor die heutigen Kontinente eine einzige Landmasse bildeten.

Dies und das vom Flugplatzkommando Emmen

Zukunftstag, November 2021

Ein Tag auf dem Militärflugplatz Emmen



Nach Corona-bedingter Absage 2020 begrüßten wir im November wieder interessierte Jugendliche. Leider konnten wir nicht alle berücksichtigen. Die anfängliche Schüchternheit der Gäste wandelte sich während der abwechslungsreichen Führung schnell in Begeisterung um.

Nach dem Gruppenfoto wurden die Jugendlichen von Ihren Eltern oder Betreuern abgeholt und verbrachten den Nachmittag an deren Arbeitsplätzen. Es ist immer wieder eine Freude für uns, interessierten Jugendlichen die Militäraviatik und die damit verbundenen Berufe näherzubringen.

Personal-Computer auf dem Flugplatz Emmen
Ja, es gab einmal eine Zeit ohne Computer



Vor 35 Jahren, also 1987, wurden auf dem Militärflugplatz Emmen (damals BAMF Betrieb Emmen) die ersten Personal Computer eingeführt. Das erste System wurde dem Bereich «Personal/Administration» zugeteilt. Personal-Dossiers und Korrespondenz konnten ab sofort elektronisch erledigt werden.

Schon ein Jahr darauf wurde das «Vorschriftenbüro» mit zwei Personal Computern ausgerüstet. Inventare, Unterhaltsvorschriften und auch Aktenkontrollen wurden nun mit PC erstellt. Auf dem Bild oben sehen Sie einen PC mit welchem der ehemalige Mitarbeiter Bruno Odoni 1988 im neu eingeführten Materialbewirtschaftungs-System MAWI arbeitete.

Fliegerstaffel 19

Ein neuer Kommandant



Seit dem 01. Januar 2022 ist Major Martin «Jaydee» Schär Kommandant der Fliegerstaffel 19. Er folgt auf Major Rodolfo «Roody» Freiburghaus. «Jaydee» ist auch Pilot in der Kunstflugstaffel Patrouille Suisse.

Die Fliegerstaffel 19 ist seit 2018 in Emmen stationiert. Es ist eine Milizstaffel mit dem Flugzeug F-5 «Tiger». Die Hauptaufgaben der Service-Staffel 19: Als Feind- und Zieldarstellung unterstützt sie die F/A-18 Staffeln. Radioaktivitäts- und Vermessungsflüge zu Gunsten des Bundesamtes für Gesundheit (BAG) respektive des Radarsystems FLORAKO und Zieldarstellung für Luft-Luft Schiessen (siehe auch Bulletin 2/2018).

Der «Tiger-Hunter» J-4206
Wohl zum letzten Mal in Emmen



Im August 2021 führte das Fliegermuseum Altenrhein mit dem Oldtimer-Jet Hawker Hunter Mk 58 HB-RVV (ehemals J-4206) wie schon in anderen Jahren Flüge ab dem Militärflugplatz Emmen durch. Das Flugzeug erlitt durch einen Vogelschlag Schäden am Triebwerk. Es wurde durch Mitarbeitende des Fliegermuseums und Triebwerk-Spezialisten in unserer Flugzeughalle 2 repariert und nach Altenrhein zurückgefliegen. Leider hat der Hunter-Trainer in der Schweiz keine Flugerlaubnis mehr. Die Zukunft und den weiteren Standort des HB-RVV ist zurzeit noch ungewiss.

Besuchen Sie auch im Internet: <https://fliegermuseum.ch/>

Es braucht nicht viele Worte und alle arbeiten «Hand in Hand»

Die Groundcrew der Patrouille Suisse bei Ausland-Einsätzen - seit 30 Jahren Yannick Jutzler (Philipp Bienz/Herbert Furrer)



Der Militärflugplatz Emmen ist seit dreissig Jahren, genau seit dem 03. Juli 1992, Homebase der Patrouille Suisse (PS). Von hier aus fliegt die Schweizer Kunstflugstaffel ihre Trainings und Vorführungen in der Schweiz. Durchschnittlich fünf Mal pro Jahr gastiert unsere Patrouille Suisse jedoch bei Flugshows im Ausland. Die Auftritte der helvetischen Kunstflugstaffel begeistern in ganz Europa jährlich Tausende von Zuschauern. Doch vom Abheben in Emmen bis zur Vorführung am Himmel des jeweiligen Anlasses muss an vieles gedacht und einiges organisiert werden. Bulletin hat die Groundcrew in der Flugzeughalle 4 getroffen und möchte Ihnen einen spannenden Einblick in die Logistik und die Arbeiten bei Ausland-Einsätzen geben.

Vorbereitung und Planung

Die Planung der Ausland-Einsätze beginnt anfangs Jahr, sobald die Einsatzorte und Daten der Patrouille Suisse in der Schweiz und im Ausland definitiv bekannt sind. In einer ersten Phase liegt der Fokus auf der Personalplanung, denn die Einsätze dauern meistens von Donnerstag bis Montag. Nebst Einsätzen mit der PS müssen selbstverständlich alle anderen Aufgaben auf dem Militärflugplatz Emmen sichergestellt sein.

Anschliessend gilt es, die entsprechenden Routen für die LKW-Fahrer zu planen. Nebst Zollformalitäten gilt es auch die nötigen Zwischenhalte und Besonderheiten zu berücksichtigen. Auf ausländischen Strassen müssen militärische Transporte bewilligt werden. Es kann sogar vorkommen,

dass die Lastwagen durch eine Polizeieskorte begleitet werden.

Im Frühling erfolgt eine detaillierte Kontrolle des in den Farben der Patrouille Suisse gehaltenen Materialcontainers. Fehlende Teile werden bestellt und Material mit Ablaufdatum wird ausgetauscht. Dieser Vorgang muss exakt durchgeführt werden, weil die Möglichkeit, fehlendes Material im Ausland nachzubestellen, sehr eingeschränkt ist.

13 Personen der Groundcrew plus die Pilotencrew gehören zur Equipe, welche sich auf den Einsatz begeben. Bei der Zusammenstellung des Teams muss darauf geachtet werden, dass sämtliche Spezialfunktionen wie zum Beispiel Avioniker, Flugzeug-Kontrolleur oder Waffen-Wart (Flares) abgedeckt sind. Flares sind die Leucht-Fackeln, welche die PS-Flugzeuge während der Vorführung manchmal ausstossen.

Es geht los...

Einige Tage vor der Groundcrew und den Flugzeugen brechen die Chauffeure mit den zwei Anhängerzügen auf. Sie sind jeweils mit je zwei Container beladen, in welchen neben rund 1'000 Ersatzteilen auch Werkzeuge, Schmiermittel, Anlass-Aggregate, Strom-Umformer, Tischgarnituren, Putzmaterial usw. lagern. Die beiden Container auf den Zugfahrzeugen dienen später als Tages-Camp für Mechaniker und Piloten. Dieses Vorausdetachment der vier LKW-Chauffeure hat nebst dem Materialtransport auch eine andere wichtige Aufgabe. Das ist der Aufbau des Camps (siehe Bild unten). Es muss vorgängig aufgebaut werden, damit die später

eintreffende Groundcrew nach der Ankunft unverzüglich arbeiten kann. Die Chauffeur Crew setzt sich aus drei Flugzeugspezialisten und einem LKW Mechaniker der LBA (Logistikbasis der Armee) zusammen.

Als nächstes verlassen die sieben F-5 E «Tiger» der PS den Militärflugplatz Emmen Richtung Einsatzort. Lange Flugzeiten sind nur möglich, wenn sogenannte RUNT (Rumpf-Unter-Tank) montiert sind. Eher selten muss eine Zwischenlandung eingeplant werden. Dies bedeutet dann bei der Planung eine weitere Herausforderung, weil das Zwischenflug-Material und die Groundcrew anwesend sein müssen. Die Flugzeuge werden dann empfangen, aufgetankt und allfällige kleinere Reparaturen vorgenommen.

Wenn die PS-Flugzeuge von Emmen gestartet sind, wird das Gepäck der Groundcrew in einen Verbindungsjet der Luftwaffe (z.B. Bombardier Challenger) geladen und die Bodemannschaft fliegt ebenfalls an den Einsatzort.

Am Einsatzort

Wie es dann vor Ort meist weitergeht, können Sie aus dem Erfahrungsbericht von Anton Amrein aus dem Stab Flpl Kdo Emmen entnehmen. Er begleitete die Ground-Crew nach Rivolto (ITA) und unterstützte das Team als Logistiker.

«Nach unserer Ankunft im PS-Camp findet ein kurzes Briefing zwischen dem LKW-Team und der mit dem «Challenger» angekommenen Groundcrew statt. Dabei spüre ich sofort den Teamspirit, es braucht nicht viele Worte und alle arbeiten «Hand in Hand» bis die Flugzeuge retabliert und abgedeckt



sind. Es ist Ehrensache für das Team zu arbeiten und eine optimale Infrastruktur, mit den zur Verfügung stehenden Mitteln aufzubauen. Man ist auch Gast in einem anderen Land und da darf natürlich die Nationalfahne des Gastgeberlandes neben der Schweizerfahne nicht fehlen.

Am nächsten Morgen stürzen sich alle in den blauen Arbeitskombi und es folgt ein kurzes Briefing durch den Chef der Groundcrew. Alle Chargen werden zugeteilt und sofort begibt sich Mann/Frau an die Arbeit. Der Chef Technik, welcher die Bereitstellung der Flugzeuge überwacht, gibt mir Aufträge zur Unterstützung des Teams. Sei es beim Abdecken der Flugzeuge zu helfen oder beim Ziehen von Elektrokabeln, beim Verschieben der Anlassaggregate, bei der Mithilfe zum Nachfüllen der Rauchanlage oder den Flares. Es sind genau diese kleinen Hilfeleistungen, welche den Einsatz als Logistiker so interessant und abwechslungsreich machen. Und finden dann die Arbeiten bei schönem Wetter statt, machen sie doppelt so viel Freude. Denn die Arbeiten müssen auch erledigt werden, wenn es so richtig «abgeschüttet».

Rollen dann die Flugzeuge zur Piste und die Piloten grüssen dich beim Vorbeifahren, als Dank für die Bereitstellung, gibt dies ein Gefühl von gegenseitigem Respekt, Vertrauen, Zusammengehörigkeitsgefühl und - auch etwas Stolz. Heben dann die Flugzeuge ab, wird die Flugvorführung bei den Standplätzen auf der Abstellplatte kritisch begutachtet. Stimmen die Figuren, die Abstände der Flugzeuge, verfügen alle zur richtigen Zeit über genügend Rauch und wie kommt die Vorführung im Vergleich mit den anderen Teams an. Einfach toll, mit welcher Eleganz, Harmonie und Präzision sich die rotweissen Tiger am blauen Himmel zeigen und die Zuschauer begeistern. Sie ziehen alle in ihren Bann.

Nach der Flugvorführung rollen die Flugzeuge zurück auf ihre Standplätze, wo sie vom Flugzeugwart eingewiesen werden. Und dann beginnen schon wieder die Retablierungsarbeiten. Das Tankfahrzeug fährt vor. Der Füllschlauch wird angeschlossen und anschliessend die nachgefüllte Anzahl Liter Flugpetrol ins Logbuch eingetragen. Die Rauchanlagen werden aufgefüllt, die Abdeckungen montiert und die verschiedenen Checks durch die Flugzeugwarte ausgeführt. Am Schluss werden die Flugzeuge wieder abgedeckt, zum Schutz vor den Witterungseinflüssen.

Am Tag nach dem Abschluss des jeweiligen Meetings, meistens am Montag, heisst es zuerst die Flugzeuge für den Rückflug bereitzustellen, anschliessend das PS-Camp abubrechen und die



verschiedenen Werkzeuge und Hilfsmittel wieder in die Container zu verpacken. Dann müssen die Container wieder auf die Lastwagen verladen werden.

Das Eintreffen des Verbindungs-Jets der Schweizer Luftwaffe kündigt den Rückflug an. Nachdem die PS-Flugzeuge die Starterlaubnis erhalten haben und alle zum Rückflug abgehoben haben, treten die Mitglieder der Groundcrew, zusammen mit dem Kommandanten und dem Speaker der PS entspannt den Rückflug an - mit dem Wissen, alles gegeben zu haben».

Wenige Tage später treffen auch die beiden Lastwagen-Züge wieder in Emmen ein. Umgehend muss sämtliches Material kontrolliert, retabliert und ergänzt werden, damit der nächste Auftritt wieder ein voller Erfolg wird.

Es geht auch noch spezieller

Doch nicht immer erfolgt der Rücktransport von Flugzeugen, Material und Mannschaft sofort nach Emmen. Eine logistisch und personell besondere Herausforderung war die im Jahre 2012 durchgeführte «Nordic-Tour». Sieben Flugzeuge und zwei Lastzüge wurden innert drei Wochen durch halb Skandinavien bis nach England und dann wieder nach Hause

disponiert. Eine anstrengende aber auch wunderschöne Tournee durch Dänemark, Norwegen und Finnland mit Abschluss in Fairford (GB). Das Team durfte in Kauhava (Finnland) im Rahmen der Midsommernight-Airshow um 23:00 Uhr, unter der Mitternachtssonne, eine eindruckliche Flugshow zeigen. Bei dieser Tour erfolgte nach jedem Auftritt eine direkte Weiterfahrt. Aber auch diese Herausforderung hat die Logistik «Made in Emmen» gemeistert.

Schön ist es auch jeweils, wenn an einem Airshow-Wochenende ein flugfreier Tag ist. Dann kann die Groundcrew einen Ausflug in die Umgebung machen oder die Flugzeugausstellung der Show besuchen. Solche Erlebnisse bereichern den Teamspirit enorm.



Dieser QR Code führt Sie auf die Film-Sammlung der Patrouille Suisse auf YouTube



F/A-18 Hornet, AMI 2022 und QRA in Emmen

Vom 01. bis zum 29. Juli 2022 werden die F/A-18 Hornet-Flugzeuge der Schweizer Luftwaffe ihre Einsätze ab dem Militärflugplatz Emmen fliegen - das sogenannte Ausbildungsmodul Inland (AMI) F/A-18, Emmen 2022. In dieser Zeit wird der Militärflugplatz Payerne für die jährlichen Unterhalts- und Bauarbeiten geschlossen sein. Auch QRA (Quick Reaction Alert, Luftpolizeidienst 24 Stunden/365 Tage) wird in dieser Zeitspanne ab der Halle 7 ZLE stattfinden. Die Instandhaltung, der Flugbetrieb und allfällige Reparaturen werden von

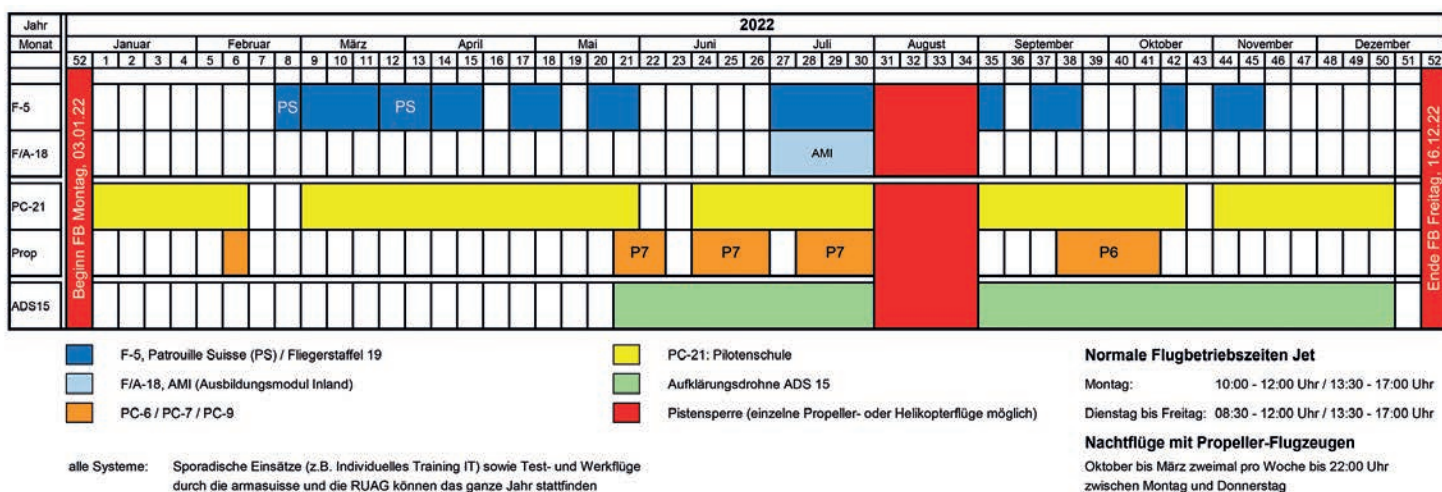
Mitarbeitenden aus Payerne und Meiringen ausgeführt. Das Flugplatzkommando Emmen und seine Partner auf Platz erbringen die nötigen Basisleistungen.

Vom 30. Juli bis zum 26. August 2022 wird der Militärflugplatz Emmen für den Jet-Flugbetrieb gesperrt sein. Einzelne Helikopter- oder Leichtflugzeug-Bewegungen werden auch während dieser Zeit jedoch möglich sein.

Wir danken der Bevölkerung rund um den Militärflugplatz Emmen und in der Zentralschweiz schon jetzt für das Verständnis, wenn es zeitweise etwas lauter werden wird, als gewohnt.

Belegungsplan 2022 (Änderungen möglich)

Das ganze Jahr können ungeplante Einsätze mit sämtlichen Systemen stattfinden. Während Wiederholungs- und Trainingskursen gelten spezielle Flugbetriebszeiten. Flugbetrieb ausserhalb der geregelten Zeiten, z.B. Patrouille Suisse-Einsätze, werden den regionalen Medien mitgeteilt.



Internet-Seiten Flugplatzkommando Emmen: