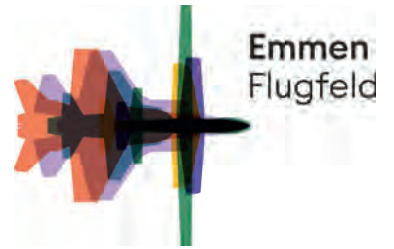


Bulletin

Emmen Flugfeld

2/2024





Liebe Leserinnen und Leser

Im Bulletin 1/2024 haben wir mit dem Titelbild einer visualisierten Darstellung in die Zukunft geblickt. In dieser Ausgabe blenden wir mit der Schwarz Weiss Aufnahme aus den Anfängen des Schweizer Kunstflugteams in die Vergangenheit. Die Patrouille Suisse feiert in diesem Jahr den 60. Geburtstag – meillures felicitations!

Aber auch die Luftwaffe hat einen Grund zum Feiern. Mit dem Beginn des 1. Weltkrieges wurde 1914 in Bern die Schweizer Militäraviatik gegründet - Herzliche Gratulation zum 110. Geburtstag!

Der dritte Grund zum Feiern ist die 35-jährige Geschichte des PC-7 TEAMS. Gegründet 1989, fliegt die 9er-Formation mit Homebase Locarno oft auch ab dem Militärflugplatz Emmen – tanti auguri!

Gerne hätten wir diese drei Jubiläen anlässlich der AIRSPIRIT24 am 30. und 31. August dieses Jahres in Emmen gefeiert. Die rund 1500 Mitarbeitenden auf dem FLUGFELD hätten mit Stolz ihre Tätigkeiten und die Einsatzmittel der Luftwaffe der interessierten Bevölkerung vorgeführt... es kam bekanntlich anders, der Anlass wurde aus finanziellen Gründen abgesagt.

«Man muss die Geschichte kennen, um die Zukunft zu gestalten»! So blicken wir nun mit dieser Ausgabe in einer etwas anderen Weise für Sie zurück. Mit der Beschaffung des F-35 A und dem System PATRIOT für die bodengestützten Luftverteidigung ist ein erster Schritt getan. Der Aufholbedarf für die Armee ist jedoch enorm. Auch das Heer muss wieder kampffähig ausgerüstet werden und weitere Bereiche bedürfen eines robusten Aufbaus (Cyber, Logistik, Weltraum usw). Und nicht zuletzt müssen wir uns im Bereich Eigenschutz auf die aktuell bereits vorhandenen und künftigen Bedrohungen konsequent ausrichten.

Ihnen - geschätzte Leserinnen und Leser - wünsche ich zum Jahresende einige ruhige Momente, um auf schöne Momente zurückblicken zu können. Geniessen Sie die schönen Zeiten, denn wer weiss was uns die Zukunft bringt...

Bis bald und alles Gute im 2025

Oberst i Gst Markus Thöni
Kommandant
Flugplatzkommando Emmen

110 Jahre Schweizer Luftwaffe

Flpl Kdo Emmen, Stefan Scheuteri (Quelle: Hans Giger, Buochs/Chronik Flpl Emmen)

Am 9. November 1912 setzte Bundesrat Arthur Hoffmann eine Kommission ein, welche die Fragen der Militäraviatik behandeln sollte. Kurz darauf beschloss die Schweizerische Offiziersgesellschaft eine nationale Geldsammlung durchzuführen, um die Mittel für eine Flugzeugbeschaffung zu erhalten.

Die Sammlung ergab den stolzen Betrag von 1.7 Mio. Franken. Dieser Betrag wurde dem Bundesrat zum Kauf von Flugzeugen übergeben. Die Aviatik-Kommission war der Auffassung, dass nicht alle Aufgaben mit nur einem einzigen Flugzeugtyp gelöst werden können. Zudem meinte die Kommission, dass angesichts der vielen tödlichen Unfälle in der Fliegerei, nur unverheiratete Anwärter auszubilden seien.

Am 31. Juli 1914 nahm der Leiter der neuen Fliegerabteilung, Theodor Real, seine Arbeit auf. Er war eigentlich ein Kavallerie Instruktionsoffizier mit Privatpilotenbrevet. Er wählte neun wehrfähige, junge Schweizer mit Pilotenbrevet aus. Sie wurden gebeten ihre Flugzeuge, falls sie solche besässen, auf die Berner Allmend (Beundenfeld) mitzubringen.

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: Ein Farmann Doppeldecker, zwei Blériot Eindecker, ein Morane Eindecker, ein Grandjean Eindecker, zwei LVG und ein Aviatik Doppeldecker. Schon am 5. Dezember 1914 dislozierte die Fliegertruppe nach Dübendorf, wo seit 1910 ein Flugfeld existierte.

1930 wurde die Fliegertruppe neu organisiert. Die Direktion der Militärflugplätze (DMP) war künftig zuständig für den Flugzeugunterhalt, das Personal, die Finanzen, sowie für die Bereitstellung der Infrastruktur. Erster Direktor wurde Major Walter Burkhard.

Am 30. August 1939 wählte die Vereinigte Bundesversammlung KKdt Henri Guisan zum General. Dieser ruft am 2. September 1939 die allgemeine Mobilmachung aus. In den Kriegzeiten zeigte sich, dass die Schweizer Fliegertruppen moderne Flugzeuge beschaffen muss.

1947 verabschiedete der Bundesrat die Botschaft zur Beschaffung von 75 De Havilland DH-100 «Vampire». Somit begann für die Schweizer Fliegertruppe das Jet-Zeitalter mit der Auslieferung der DH-100 im Jahre 1949.

1958 mit dem Hawker «Hunter» und der «Mirage» 1964 wurden zwei topmoderne Flugzeuge in der Fliegertruppe eingeführt.

Ebenfalls 1964 wurde das Fliegerabwehr-Lenkwaffensystem Bristol «Bloodhound», bei uns unter dem Namen «BL-64», in Betrieb genommen.

Ein grosser und wegweisender Schritt für die Fliegertruppe erfolgte 1995. Der Umbau der Armee 61 zur Armee 95. Flieger- und Fliegerabwehrtruppen wurden umbenannt - zur Schweizer Luftwaffe. Ein massiver Abbau der Mittel sowie der Verzicht auf den Erdkampf erfolgte und Flugplätze wurden geschlossen: Ambri, Saanen, St. Stefan, Ulrichen, Raron, Frutigen, Kägiswil, Münster, Reichenbach und Zweisimmen. Mit der Armeereform 95 wurde auch die Fähigkeit der Luftwaffe aufgegeben, auf Autobahnen zu landen.

Während des Kalten Krieges war die Wichtigkeit der Luftwaffe allen bewusst. Nach dem Mauerfall und der Annäherung von Ost und West dachten viele Leute nicht mehr, dass eine Luftwaffe so wichtig sein könnte, wie sie heute wieder geworden ist.

2024 wurden das erste Mal wieder Autobahnlandungen durchgeführt (siehe Seite 4). Mit dem Flugzeug Lockheed Martin F-35 wird die F/A-18 ersetzt. Und mit dem Raytheon Patriot Lenkwaffen-System wird die Fähigkeit, Ziele auf grosse Distanzen zu bekämpfen, wieder aufgebaut.



Ein Pilot der ersten Stunde: Sdt Albert Cuendet in seinem Morane Eindecker



Piloten vor einer LVG C-III «Schneider», 1915



Piloten vor einer C-35 in Dübendorf



Morane Flugzeuge auf dem Flugplatz Ulrichen, ca. 1944



Mechaniker am Hispano-Suiza Motor einer C-3602



Bombenabwurf aus einer Fokker CV-E



Autobahnlandung mit Huntern in den 80er-Jahren



Triebwerkstart DH-100 «Vampire» auf dem Flugplatz Sion

Überprüfung des Sicherheitsdispositivs der Luftwaffe ALPHA UNO

Kommunikation Luftwaffe

Um die Verteidigungsfähigkeit der Armee zu stärken, prüfte die Luftwaffe am 5. Juni 2024 die Fähigkeit, ihre Kampfflugzeuge auch von improvisierten Standorten aus einzusetzen. Damit testete die Luftwaffe die Fähigkeit, ihre Luftverteidigungsmittel im ganzen Land und innert kürzester Zeit zu dezentralisieren. Die Überprüfung beinhaltete Landungen und Starts von Kampfflugzeugen des Typs F/A-18 auf einem dafür vorbereiteten Teilstück der Nationalstrasse A1 zwischen Avenches und Payerne. Es war der erste derartige Test seit 1991, als Hawker Hunter und F-5 Tiger auf einem Autobahnabschnitt in Lodrino, Tessin landeten.



35 Jahre PC-7 Team - Dynamik-Eleganz-Präzision

Flugplatzkommando Emmen, Stefan Scheuteri (Quelle: Broschüre PC-7 Team / Chronik Flpl Emmen)

Seit 1989 begeistert das PC-7 Team jährlich ein breites Publikum im In- und Ausland. Unter dem Motto «Dynamik - Eleganz - Präzision» repräsentiert das Team stolz die Schweizer Luftwaffe.

Als zweite Kunstflugstaffel der Schweizer Luftwaffe wurde das PC-7 Team anlässlich des 75. Jubiläums der Schweizer Luftwaffe 1989 gegründet. Der erste Auftritt erfolgte aber schon zwei Jahre vorher an den Meisterschaften der Fliegertruppen.

Zahlreiche Vorführungen im In- und Ausland wurden seither geflogen. Die erste Vorführung im Ausland flog das Team übrigens 1992 in Avord (F).

Das Flugzeug des PC-7 Teams ist die Pilatus PC-7, entwickelt von der Firma Pilatus Aircraft AG in Stans. Seit dem 25-Jahre Jubiläum im Jahre 2014 sind die Flugzeuge des Teams mit einer Rauchanlage ausgerüstet.

Die Piloten des PC-7 Teams sind hauptberuflich F/A-18 Piloten in einer Fliegerstaffel. Die Vorführaviatik betreiben sie als Zusatzaufgabe (wie die Piloten der Patrouille Suisse ebenfalls). Regelmässig fliegt das PC-7 Team seine Einsätze vom Militärflugplatz Emmen aus, bedient vom Team der Flugzeughalle 1.



Das PC-7 Team aus dem Cockpit des Leaders



Die Flugzeuge des PC-7 Teams sind auch oft in Emmen anzutreffen

60 Jahre Patrouille Suisse - Auszug aus einer bewegten Geschichte

Flugplatzkommando Emmen, Stefan Scheuteri (Quelle: Jubiläums-Buch von Markus Rieder / Chronik Flpl Emmen)

Die Gründung eines offiziellen militärischen Kunstflugverbandes in der Schweiz zieht sich über Jahre hinweg und war nicht einfach. Es vergingen elf Jahre, bis ein Name gefunden wurde und die Akzeptanz vorhanden war.

Vorgeschichte

Wir gehen zurück ins Jahr 1953. Die erste Formation, welche diesen Namen verdient, ist die Doppelpatrouille (vier Flugzeuge) der Fliegerstaffel 11 auf De Havilland DH-100 «Vampire». Sie wird für die Flugvorführungen zur Einweihung des Flughafens Kloten eingesetzt. Die Demonstration kommt bei den Zuschauern so gut an, dass das Team auch im Jahr 1954 an verschiedenen Flugmeetings in der Schweiz teilnehmen darf.

1959 wird zum ersten Mal der Einsatz der Demonstrations-Formation durch einen Befehl des Waffenchefs und des Kommandanten der Flieger und Flab Truppen geregelt. Es wird beschlossen, eine Doppelpatrouille Hawker «Hunter» Mk. 58, sowie einen zusätzlichen Hunter als Solist, an verschiedenen Manifestationen einzusetzen.

Gut zwei Jahre später erhält dieser Verband die Genehmigung für Loopings und Kreuzungen. Minimalhöhe 100 Meter über Grund. Am 13. Juli 1963, anlässlich des Oskar-Bider-Jubiläums in Langenbruck, sowie beim grossen Meeting von Bern-Belp mit 75'000 Zuschauern, fliegt die Doppelpatrouille der Fliegerstaffel 11 erstmals eine eindrückliche Demonstration mit Loopings, Kreuzungen und einem Schlussbouquet.

1964 erlässt das Kommando des Überwachungsgeschwaders (UeG) den Befehl, ein Hunter-Formationsteam zu bilden, welches die Flugwaffe an der Schweizerischen Landesausstellung in Lausanne, Expo 64, vertritt. Die Piloten rekrutieren sich aus den Fliegerstaffeln 1 und 11 des UeG

Geburtsdatum 22. August 1964

Über die Entstehung des Kunstflugverbandes der Schweizer Flugwaffe gibt das «Goldene Buch der Patrouille Suisse» Auskunft. Das Buch ist das erste Album von vielen, in dem die Geschichte des Verbandes dokumentiert ist. Der Samstag, 22. August 1964 gilt als Geburtstag der Patrouille Suisse. Leader Hptm Brunold als UNO, Lt Spycher al DUE, Adj Uof Brühlhart als

TRE und Oblt Pellanda als QUATRO starten mit den «Hunter» vom Flugplatz Payerne zu einer Demonstration Richtung Berner Oberland (siehe Titelbild).

Der Name Patrouille Suisse

Trotz ihrem Erfolg hat die Hunter-Doppel-formation noch immer keinen offiziellen Namen. Dies ist im Ausland anders. So fliegt die französische Kunstflugstaffel seit 1953 unter dem Namen «Patrouille de France». Anlässlich der Vorführungen an der Expo 64 und den Jubiläumsfeierlichkeiten «50 Jahre Schweizer Flugwaffe» kann der Name «Patrouille Suisse» regelmässig in den Medien gelesen werden. Dieser Name begeistert aber weder die Führung der Flugwaffe noch die Piloten. Es scheint ihnen zu einfach, den Namen der Kunstflugstaffel des westlichen Nachbarlandes zu imitieren. Es ist aber nicht möglich, an den verschiedenen Anlässen die Medien von der Anwendung des Namens «Patrouille Suisse» abzuhalten. Mit dem Weglassen des kleinen «de» zwischen Patrouille und Suisse hält es die Deutschschweizer Presse auch mit dem Französisch nicht so genau, was nicht allen Landsleuten in der Westschweiz gefallen mag.

Gemäss «Goldenem Buch» wird die Namenswahl dem Kommandanten der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen Oberstdivisionär Etienne Primault, zugeordnet. Er soll nach der Demonstration der Doppelpatrouille am 22. August 1964 gerufen haben; «Sie fliegen wie die Patrouille de France!»

Im Januar 1965 besucht der neue Kommandant der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen, KKdt Eugen Studer, das UeG. Dabei gibt er bekannt, dass der Name «Patrouille Suisse» (PS) nun offiziell und definitiv ist.

Die Flugzeuge der «Patrouille Suisse»

Einmal abgesehen von der Anfangszeit, in welcher mit Flugzeugen des Typs De Havilland DH-100 «Vampire» und DH-112 «Venom» Vorführungen geflogen wurde, begeisterte die PS mit zwei Flugzeugtypen. 1964 bis 1994: Hawker Hunter Mk.58. 1995 bis heute: Northrop F-5 E Tiger II.

Der Hawker «Hunter» wurde in den 1950er-Jahren durch die Firma Hawker Aircraft in England entwickelt. Der Erstflug mit dem Prototypen erfolgte am 20. Juli 1951. Beschaffung in der Schweiz: ab 1957.

Anfangs der «Patrouille Suisse» Zeit flogen die Piloten verschiedene Flugzeuge aus dem Bestand. 1977 wurden einige Flugzeuge mit einer Rauchanlage ausgerüstet und der «Patrouille Suisse» zugeordnet. Anlässlich der 700-Jahr-Feier der Schweiz erhalten die PS-Flugzeuge einen rot-weissen Anstrich auf der Rumpfunterseite. So flog die «Patrouille Suisse» bis ins Jahr 1994. Die letzte Vorführung mit «Hunters» war in Frankreich am Meeting National de l'Air in Nancy.

In Murcia-San Javier (Spanien) begeistert die PS am 9. Oktober 1995 das Publikum erstmals mit dem rot-weiss bemalten «Tiger».

Der Northrop F-5 wurde als Leichtbau-Jagflugzeug in den USA entwickelt. Der Erstflug erfolgte am 30. Juli 1959 (Version A). Beschaffung in der Schweiz: ab 1978.

Der Entscheid, dass die PS-Flugzeuge ab 1995 mit einer rot-weissen Bemalung fliegen sollen ist auch auf das Bedürfnis der Luftwaffe zurückzuführen, einige Flugzeuge für die Feinddarstellung und das Luft-Luft-Schiessen auffällig zu bemalen.

«Patrouille Suisse» und Emmen

1964 wird der Militärflugplatz Dübendorf als Standort des UeG Homebase der PS. Als Anfang der 1990er-Jahre entschieden wird, den Flugbetrieb mit «Hunter» Kampfflugzeugen auf dem Militärflugplatz Dübendorf einzustellen, braucht auch die «Patrouille Suisse» einen neuen Standort.

Der 3. Juli 1992 ist Tag des Abschieds von Dübendorf und der Überflug der «Hunter» nach Emmen steht auf dem Programm. Zum Wechsel der Homebase lassen sich die Piloten etwas Spezielles einfallen. Es sind nicht wie üblich sechs, sondern neun Hunter, die Startklar gemacht werden. Für den Überflug in der Grossformation «Diamant» verstärken ehemalige PS-Piloten das Team.

Einen Monat auf Achse

Am 6. Juni 2012 startet die PS in Emmen zur «Nordic Tour» in Skandinavien - länger und weiter waren sie nie unterwegs. Vorführungen in Dänemark, Norwegen und an der «Midnight Sun Airshow» in Bodø (Finnland). Da fliegt die PS in der Mitternachtssonne. Die Groundcrew aus Emmen legte dabei rund 7'000 km mit den Lastenzügen zurück. Sie bauten das Camp dreimal auf und wieder ab.



Tiefflug-Kreuzung auf dem Flugplatz Sion - heute undenkbar!



Patrouille Suisse über den Alpen



Homebase Übernahme, 3. Juli 1992



Einsatz an der AIR94 in Buochs, 1994



Überflug von Dübendorf nach Emmen. Formation «Diamant», 3. Juli 1992



PS Flightline in Fairford (GB), 21. Juli 1993



Einsatz in Woodford (GB), 1993



30 Jahre Patrouille Suisse, Sonderbemalung



Die Figur Tunnel, seit vielen Jahren ein Höhepunkt der Vorführung



Patrouille Suisse vor dem Matterhorn



Auch der Spass darf bei Auslandeinsätzen nicht fehlen



Flightline in Volkel Holland, im Hintergrund die «Red Arrows», 2013



PS mit Super Constellation «Connie» über dem Pistenkopf 04 Emmen, 2015



Es herrschen nicht immer nur blauer Himmel und Sonnenschein, Zeltweg 2019



Teamwork Bodenmannschaft und PS Piloten, Salon de Provence 2023



Zusammenarbeit zwischen der Militärpolizei und dem Tower

MP Sicherheitsdienst Emmen



Lagebeurteilung mit der Flugsicherung

Die Zusammenarbeit zwischen der Militärpolizei und dem Tower eines Militärflugplatzes ist von entscheidender Bedeutung für die Gewährleistung der Flugsicherheit und die effiziente Durchführung von Interventionen bei Verstößen.

Die Militärpolizei spielt eine zentrale Rolle bei der Aufrechterhaltung der Ordnung und Sicherheit auf dem Flugplatzgelände, während der Tower für die Überwachung des Luftverkehrs, die Koordination von Starts und Landungen und auch für die sichere Verschiebungen von Fahrzeugen und Personen innerhalb der Flugbetriebsflächen (auf der Hauptpiste und auf den Rollwegen) verantwortlich ist.

Im Rahmen dieser Zusammenarbeit sind beide Partner darauf angewiesen, regelmässig Informationen auszutauschen, um eine nahtlose Integration von Sicherheitsmassnahmen zu gewährleisten. Die Militärpolizei hat die Aufgabe, potenzielle Sicherheitsrisiken auf dem Boden zu identifizieren und zu entschärfen. Dazu gehört auch die Überwachung des Zutritts zu gesperrten Bereichen und der Durchführung von Sicherheitskontrollen.

Der Tower hingegen konzentriert sich auf die Luftraumüberwachung und die Koordination der Flugbewegungen, um eine sichere und effiziente Nutzung des Luftraums zu gewährleisten.

Im Falle von Sicherheitsvorfällen oder Verstößen, sei es durch unbefugte Personen oder an-

dere Störungen, muss eine enge Zusammenarbeit zwischen beiden Organisationen erfolgen. Die Militärpolizei kann in solchen Situationen sofort eingreifen, um die Situation am Boden zu klären, während der Tower entsprechende Anweisungen an die Piloten gibt und gegebenenfalls Flugrouten anpasst, um potenzielle Gefahren zu vermeiden.

Des Weiteren betreibt die Militärpolizei 7/24/365 Aufklärung und beobachtet verdächtige Aktivitäten rund um den Perimeter des Militärflugplatzes Emmen, die sie dann mit dem Tower teilt, um präventive Massnahmen zu koordinieren. Ebenso trägt der Tower durch seine Beobachtungen und Aufzeichnungen zur umfassenden Analyse von Vorfällen bei, die für zukünftige Sicherheitsstrategien von Bedeutung sind.

Zusammenfassend lässt sich sagen, dass die effiziente Zusammenarbeit zwischen der Militärpolizei und dem Militärflugplatz-Tower entscheidend für die Aufrechterhaltung der Flugsicherheit und die Bewältigung von Sicherheitsvorfällen ist. Durch regelmässigen Informationsaustausch und koordinierte Massnahmen können beide Organisationen sicherstellen, dass sowohl am Boden als auch in der Luft höchste Sicherheitsstandards eingehalten werden.



Rücksprache mit dem Pistenwart

Dienstleistung der Drohnenbewertungskompanie 7

Drohnen Kdo 84

Die diesjährige Dienstleistung der Drohnen-Bewertungskompanie 7 (Dro Aw Kp 7) stand ganz im Zeichen der 48-stündigen Einsatzübung „HORIZON 24“, die in der zweiten von insgesamt drei WK-Wochen stattfand.

Während der ersten und dritten Woche lag der Schwerpunkt bei der Ausbildung. In der ersten Woche ging es vor allem darum, das Auswertewissen in den Bereichen Luftaufklärung und Softwarekenntnisse aufzufrischen und sich auf die Übung „HORIZON 24“, bei welcher senornaher Auswertungen in hoher Intensität über längere Zeit durchgeführt werden, vorzubereiten. Die letzte Woche stand ganz im Zeichen der Verteidigungsfähigkeit.

Das Highlight war natürlich die Unterstützung durch vier Luftbildauswerter des Taktischen Luftwaffengeschwaders 51 aus Jagel (DEU), die in den ersten beiden Wochen der Dienstleistung in die Auswerter-Teams integriert wurden. Der Austausch, sowohl auf militärischer als auch auf persönlicher Ebene, sei äusserst wertvoll und bereichernd gewesen, betonte Hptm Käch, Kompaniekommandant der Dro Aw Kp 7. Besonders der direkte Dialog auf der Ebene der Auswerter, unabhängig von höheren Kommandostrukturen, habe wertvolle Erkennt-

nisse geliefert. Von den Einsatzerfahrungen der deutschen Kameraden aus Jagel konnten die Schweizer Auswerter enorm profitieren und ihre eigenen Fähigkeiten weiterentwickeln.

Die Übung „HORIZON 24“ verlief für die Dro Aw Kp 7 sehr erfolgreich. Hptm Käch zeigte sich mit den Leistungen seiner Auswerter äusserst zufrieden. Die Übung wurde in einem Drei-Schicht-Betrieb mit zwei Ablösungen durchgeführt, sodass jede Schicht an zwei Einsätzen beteiligt war. Es war jeweils eine deutliche Lernkurve von der ersten zur zweiten Schicht erkennbar, was Käch positiv stimmte. Er hob ausserdem den grossen Aufwand hervor, der in die Planung der Übung investiert wurde, um den Auswertern eine möglichst realitätsnahe Trainingsumgebung zu bieten.

In der letzten Woche lag der Fokus vollständig auf der Steigerung der Verteidigungsfähigkeit. Ein Highlight war der Schiesstag sowie die ABC-Ausbildung mit dem neuen ABC-Schutzanzug der Armee. Insgesamt verlief die Dienstleistung sehr erfolgreich, wie Hptm Käch berichtete. Das Führen einer Kompanie, die überwiegend aus Offizieren besteht, sei jedoch immer wieder eine besondere Herausforderung. Alle seien motiviert, engagiert und brächten gute Ideen ein. Die Schwierigkeit bestehe da-

rin, diese Ideen mit seinen eigenen Vorstellungen und den Vorgaben die er als Kommandant hat, in Einklang zu bringen und zu vereinen.

Auch die Dro Aw Kp 7 befindet sich in einem ständigen Entwicklungsprozess und steht vor strukturellen Veränderungen. So betonte Hptm Käch, dass die Kompanie im Zuge der Armee-Organisations-Revision 2026 zu einer Staffel umgewandelt werde und der Sollbestand um das Dreifache anwachsen soll. Um dieses Ziel rasch zu erreichen, werden künftig nicht mehr nur alle zwei Jahre, sondern jährlich neue Auswerteeoffiziere in einem 19-wöchigen Lehrgang ausgebildet. Zudem sollen auch Unteroffiziere die Möglichkeit erhalten, den Lehrgang zu besuchen, was den Rekrutierungspool erweitert. Mit Blick auf die kommenden Jahre zeigt sich die Dro Aw Kp 7 gut aufgestellt, um den steigenden Anforderungen der modernen Aufklärung gerecht zu werden. Die strukturellen Anpassungen und die kontinuierliche Ausbildung neuer Offiziere und Unteroffiziere sichern die Einsatzfähigkeit der Kompanie. Der diesjährige Wiederholungskurs hat eindrucksvoll gezeigt, dass die Dro Aw Kp 7 nicht nur operativ überzeugt, sondern auch in ihrer Weiterentwicklung konsequent voranschreitet und bereit ist, kommende Herausforderungen zu meistern.



Die Aufgaben der Drohnen Auswerte Kp 7 (Dro Aw Kp 7)

- Planen der Beschaffungstaktik für folgende Aufgaben:
 - Aufklärung;
 - Überwachung;
 - Erkundung;
 - Zielortung- und Verfolgung.
- Stellt die sensornaher Auswertung aller luftgestützten IMINT (imagery intelligence) Sensoren der Luftwaffe sicher

Absolvierung Berufsbordoperatoren-Schule 2024 – Erfahrungsbericht

Drohnen Kdo 84

Im Laufe der letzten Monate haben wir – zwei Berufsdrohnenpiloten (BDP) und zwei Anwärter zum Auswerteoﬃziers Luftaufklärung (Aw Of LA) des Drohnenkommando 84 – die Berufsbordoperatoren-Schule (BOS24) absolviert.

Diese Ausbildung war intensiv und fordernd, aber auch äusserst lehrreich und bereichernd. Sie hat uns auf die unterschiedlichen Aufgaben und Herausforderungen vorbereitet, die in der Rolle eines Berufsbordoperatoren Forward Looking Infrared (BBO FLIR) oder BBF (Berufsbordfotograf) auf uns zukommen werden.



Hintergrund und Ziel der Ausbildung

Warum werden Berufsdrohnenpiloten (BDP) zu BBO FLIR ausgebildet? Die Antwort liegt in den Synergien, zwischen den beiden Bereichen. So wird zum Beispiel zur Bildgebung die gleiche Kamera auf dem Helikopter, sowie der Drohne eingesetzt. Dadurch sind viele der Bedienungs- und Einsatzprozeduren ähnlich, was es sinnvoll macht, uns BDP auch als BBO FLIR zu schulen. Dies ermöglicht eine flexiblere Einsetzbarkeit und verbessert die Zusammenarbeit und Einheitlichkeit zwischen dem Fachdienst FLIR und dem Drohnenkommando 84. Eine ähnliche Synergie besteht in der Funktion des Auswerteoﬃziers Luftaufklärung und der eines Berufsbordoperators – die eine Funktion beschafft die Luftaufnahmen und die andere wertet diese aus.

Selektionsverfahren

Der Weg zum BBO beginnt mit einer umfassenden Selektion beim fliegerärztlichen Institut (FAI) in Dübendorf, die sowohl medizinische als auch psychologische und psychomotorische Tests umfasst. Diese gründliche Prüfung stellt sicher, dass nur die geeignetsten Kandidaten für die Ausbildung zugelassen werden, da die Herausforderungen des BBO komplex sind. Es wird ein klares Verständnis der Technik, ein

schnelles Reaktionsvermögen und die Fähigkeit verlangt, auch unter schwierigen und unvorhersehbaren Umständen ruhig und effizient zu arbeiten.



Ablauf der Ausbildung

Unsere Ausbildung startete mit einer Woche intensiver Theorieausbildung, die uns das grundlegende Wissen in Bereichen wie Infrarottechnologie, Bedienung der Wescam MX-15 Kamera, taktische Einsatzgrundlagen und den rechtlichen Rahmenbedingungen für FLIR-Operationen vermittelte. Die Theorieausbildung des BBF umfasste eine zweiwöchige Fotoschule sowie eine Einführung in den Flugdienst und in die Missionsplanung. Diese theoretische Grundlage war essenziell, um die darauffolgende praktische Ausbildung erfolgreich bestreiten zu können.

Im Juli folgten zwei Wochen Flugdienst, in denen wir das theoretisch Erlernte in die Praxis umsetzen konnten. In Zusammenarbeit mit der Kantonspolizei Solothurn und Graubünden führten wir unter anderem simulierte Such- und Rettungsflüge durch.



Ein besonders eindrückliches Erlebnis war ein Einsatz, bei dem wir ursprünglich eine Trainingsmission zugunsten des Drohnenkommandos 84 fliegen sollten. Kurz nach dem Start wurden wir spontan zu einem Ernstfall gerufen, da der Flugplan eines militärischen Eurocopters bei der Kesch-Hütte überfällig war. Zum Glück konnten wir nach etwa zehn Mi-

nuten wieder zu unserer ursprünglichen Mission zurückkehren, da der vermisste Helikopter Kontakt mit der Einsatzzentrale aufnehmen konnte. Die Ursache war ein technisches Problem: kein Mobilfunkempfang und ein defektes Telefon in der Kesch-Hütte. Beeindruckend war hierbei der abrupte «Mindset-Change» der gesamten Crew, die schnell und flexibel auf die veränderten Umstände reagierte.

Ein weiteres Beispiel für unsere Einsätze war ein Trainingsflug zugunsten der Kantonspolizei Solothurn, bei dem wir auf eine reale Mission umgelenkt wurden. Ein Mann wurde vermisst, und wir halfen bei der Suche. Leider blieb dieser Einsatz ohne Erfolg, was uns die Grenzen und Herausforderungen unserer Aufgabe als BBO FLIR deutlich vor Augen führte.



Überlebenstraining: Alpine und Sea Survival Kurse

Im Februar nahmen wir am Alpine-Survival Kurs teil, bei dem wir das Überleben nach einer Notlandung im alpinen Gelände trainierten. Hierzu gehörten der Umgang mit der Not-ausrüstung, der Bau von Schneehöhlen und Quinchees (ausgehöhlte Schneehaufen) und die Nutzung von Dingis (aufblasbares Rettungsboot) als Notunterkunft. Diese Übungen waren nicht nur körperlich fordernd, sondern stärkten auch unser Durchhaltevermögen und unsere mentale Widerstandsfähigkeit in Extremsituationen.

Im Juli folgte der Sea-Survival Kurs, bei dem wir das Überleben nach einer Notwasserung übten. Ein Highlight war der Absprung aus einem Super Puma Helikopter (Hover evacuation) in den Neuenburgersee bei Forel und die anschliessende Windenrettung durch einen Eurocopter der Luftwaffe. Diese Übung vermittelte uns wertvolle Kenntnisse darüber, wie wir uns im Fall einer Notwasserung verhalten und auf die Rettung vorbereiten müssen.

Kommende Trainings und zukünftige Einsätze

Unsere Ausbildung ist noch nicht ganz abgeschlossen. Im Herbst stehen noch zwei Wochen Nachtflugtraining an, in denen wir uns auf Suchflüge bei Dunkelheit konzentrieren werden. Diese Trainingsphase wird uns weiter darauf vorbereiten, auch unter erschwerten Bedingungen sicher und effektiv zu operieren. Nach Abschluss der Ausbildung im November und unserer Brevetierung werden wir als BBO FLIR / BBF voll einsatzfähig sein. In dieser neuen Rolle werden wir übers Jahr verteilt, jeweils von Mittwoch bis Mittwoch, sieben Wochen Pikettdienst haben. Während dieser Zeit

müssen wir innerhalb einer Stunde einsatzbereit sein. Zusätzlich gibt es etwa sechs Wochen pro Jahr, in denen wir in der Reserve sind und geplante Missionen durchführen werden. Unsere Aufgaben werden dabei vielfältig sein. Sowohl Einsätze zugunsten der Armee, der Polizei und weiterer ziviler Behörden werden auf dem Plan stehen.

Fazit

Die Zeit an der BOS24 war intensiv und fordernd, aber auch äusserst wertvoll und prägend. Wir haben nicht nur unsere Fähigkeiten erweitert und vertieft, sondern auch wertvolle Erfahrungen gesammelt, die uns in unserer

künftigen Laufbahn als Berufsbordoperateure der Luftwaffe zugutekommen werden, sowohl auf Helikoptern, Flächenflugzeugen wie auch auf Drohnen. Wir freuen uns auf die kommenden Herausforderungen und sind bereit, unsere Fähigkeiten und unser Wissen in den Dienst der Sicherheit und des Schutzes der Schweiz und der Schweizer Bevölkerung zu stellen.



Tests einer nachtsichtfähigen Heckkamera in Emmen durchgeführt

armasuisse Zentrum Luftfahrtsysteme, Fachbereich Flugerprobung

Die Wehrtechnische Dienststelle für Luftfahrzeuge und Luftfahrtgerät (WTD 61) der Deutschen Bundeswehr testete im Zeitraum vom 03. bis 11. September 2024 eine nachtsichtfähige Heckkamera an einem Helikopter. Diese Tests fanden beim Flight Test Center von armasuisse Wissenschaft und Technologie (W+T) in Emmen statt.

Die nachtsichtfähige Heckkamera wurde am Helikopter-Typ H145M getestet. Der H145M ist die militärische Version des zivilen Hubschraubers H145. Dieser Mehrzweckhubschrauber wird im militärischen Umfeld in erster Linie dafür eingesetzt, um Spezialkräfte an ihren Einsatzort zu bringen. Der H145M verfügt unter anderem über ein digitales Cockpit mit voller Nachtsichttauglichkeit. Insgesamt finden zwei Pilotinnen respektive Piloten und vier voll ausgestattete Kommandosoldaten und -soldatinnen Platz im Helikopter.

Die deutsche Luftwaffe hat 15 der H145M Maschinen für den oben genannten Einsatzzweck gekauft. Eine 16. Maschine dient als Erprobungsträger für die Weiterentwicklung der gesamten Flotte. Mit dieser zusätzlichen

Maschine führt die WTD 61 die Erprobungen mit einer neu installierten Nachtsichtheckkamera in Emmen bei armasuisse W+T durch. armasuisse W+T stellt dabei die Logistik und den Hangarplatz zur Verfügung. Weiter unterstützt das Flight Test Center das Testteam in der Flugvorbereitung unter anderem bei der Navigation im Schweizer Luftraum, der Definition von Erprobungsgebieten und der Auswahl von Landeplätzen.

Notwendigkeit einer nachtsichtfähigen Heckkamera

Aus Platz- und Gewichtsgründen wird die H145M in der Regel ohne Loadmaster operiert. Ein Loadmaster ist primär dafür zuständig, das Abseilgerät für die Kommandosoldaten zu bedienen und somit auch zu prüfen, ob alle Einsatzkräfte sicher am Boden angekommen sind und sich vom Seil gelöst haben. Dieses Abseilgerät kann nur vom Cockpit aus bedient werden. Dadurch ist für den Piloten respektive die Pilotin jedoch nicht ersichtlich, ob alle Einsatzkräfte sicher am Boden angekommen sind und sich vom Seil gelöst haben. Zwar ist bisher am Heck der H145M eine Heckka-

mera verbaut, diese funktioniert jedoch nur am Tag einwandfrei, leider aber nicht bei Dunkelheit. Da die meisten Kommandoaktionen in der Nacht stattfinden, war der Bedarf nach einer nachtsichtfähigen Heckkamera gross.

Testing in verschiedenen Umgebungen

Das Testing in der Schweiz ist der zweite Teil der Testing-Kampagne der WTD 61 rund um die nachtsichtfähige Heckkamera. Die Kamera soll hier in einer kalten, feuchten und vor allem hohen Umgebung getestet werden. Der erste Teil fand in Deutschland in einer staubigen Umgebung statt. Ebenfalls wird der dritte und gleichzeitig letzte Teil ganz im Norden Deutschlands, in einer maritimen Gegend durchgeführt.

Im Rahmen einer Kooperationsvereinbarung zwischen Deutschland und der Schweiz können nach Bedarf Erprobungen der Partnernation im Nachbarland durchgeführt werden. Diese Erprobungen bieten wertvolle Gelegenheiten für den unklassifizierten Erfahrungsaustausch der Experten, zum Beispiel bei neuen technischen Lösungen oder Prozeduren.



Der Helikopter H145M vor einem Testflug (Copyright VBS)



Der Helikopter H145M Region Clariden-Hüfifirn (Bild: WTD 61)

Waffenplatz Emmen: Gemeinsam statt einsam – ein Blick hinter die Kulissen, ein Blick auf die Menschen dahinter

Oberst René Meier, Kdt Waffenplatz Emmen

Die Vielfalt der Tätigkeit des Waffenplatz Emmen (Wpl Emmen) ist bekanntermassen sehr gross. Um aber alle Aufgaben bestmöglich zu erfüllen, bedingt es eine Vielzahl Menschen, die entsprechende Beiträge leisten. Ein Blick hinter die Kulissen lohnt sich.

Mittwoch, kurz vor 07.00h. Einmal mehr startet ein intensiver Arbeitstag für Stabsadjutant Christoph Ammann, den Waffenplatz-Berufsoffizier (Wpl BU) in Emmen. Seit 2023 erfüllt er in dieser Funktion seine Aufgaben und Pflichten. Sei es die sogenannte Belegungsplanung (BELPLAN) aller zugeteilten Infrastrukturen wie zum Beispiel Zimmer, Ausbildungsplätze oder -anlagen oder seien es viele weitere Dienstleistungen zu Gunsten der Nutzer auf Platz wie Bereitstellung von Infrastrukturen, Materialaufgaben und -rücknahmen, IT-Support bei Versammlungen, Stellen von Schiessanzeigekästen im Perimeter Flab Schiessplatz in S-chanf, und, und, und, ...: der Wpl BU ist eine Schlüsselperson auf Platz.



Einsatz Wpl BU: Stellen Schiessanzeigekästen im Perimeter Flab Spl S-chanf

Wer glaubt, dass sich der Arbeitsalltag eines Wpl BU als «gäng wie gäng» zusammenfassen lässt, der täuscht sich. Jeder Tag präsentiert sich immer wieder neu und zum Teil mit Besonderheiten, die man wirklich nicht vorhersehen kann.

So zum Beispiel auch diesen Sommer, als Stabsadjutant Ammann die Mail eines ziemlich erzürnten Bürgers aus Chur erreichte. Dabei ging es um Schiesslärm vor Ort in Chur. Wieso diese Reklamation nun zum Wpl BU Emmen gelangte, bleibt wohl ein Rätsel. Wichtiger ist sicher die Erledigung des Anliegens, nämlich der Hinweis an den Mailverfasser, dass er sich bei der Kontaktaufnahme beim Empfänger geirrt habe, sein Anliegen aber selbstverständlich

an die Verantwortlichen in Chur weitergeleitet werde und er dort Antworten auf seine Fragen erhalte. Dies alles vor dem Hintergrund, dass Anliegen von Bürgerinnen und Bürgern immer ernst zu nehmen sind, auch wenn sie sich beim falschen Adressaten melden.

Aber nicht nur Dienstleistungen gegenüber Dritten gehören zum Aufgabenportfolio des Wpl BU Emmen. Besondere Aufgaben beinhalten seine Funktionen als Verantwortlicher für Arbeitssicherheit oder als Kompetenzperson Raum und Umwelt. Dass dabei immer wieder Neues gelernt werden kann – Stabsadjutant Ammann kann es bestätigen.

Eine weitere Schlüsselfunktion hat Herr Gerber



Herr Gerber Andreas, Leiter Verpflegung Wpl Emmen

Andreas inne: die Funktion des Leiters Verpflegung (Leiter Vpf) Wpl Emmen. «Ohne Mampf kein Kampf»! Dieser Leitgedanke wird wohl auch ausserhalb des Militärs immer gehört. Dass dem so ist, bestätigt sich immer wieder.

Wer nun aber glaubt, es gehe hierbei «nur» um Quantität, der irrt sich gewaltig. Eine der Hauptaufgaben des Leiter Vpf ist nämlich auch das Qualitätsmanagement und damit verbunden die Aus- und Weiterbildung der Spezialistinnen und Spezialisten in der Küche.

So kümmert sich Herr Gerber sowohl um Soldaten und Kader der Rekrutenschule auf Platz als auch aktuell um die beiden Lernenden Koch EFZ. Umfassende Aufgaben, die ebenfalls immer wieder Überraschungen beinhalten. Das Sicherstellen einer Mittagsverpflegung von gegen 100 Angehörigen eines Militärspiels – angekündigt am Vorabend – gehört dabei noch zu den einfacheren Aufgaben. PS: Ravioli kamen nicht auf den Tisch.

Zu einem Waffenplatz gehören natürlich auch administrative Arbeiten. Seit dem 01.07.2024 steht hierzu mit Frau Frey Petra dem Wpl eine

sehr hilfsbereite und versierte Assistentin zur Verfügung. Ihre Unterstützung entlastet insbesondere den Wpl Kommandanten, aber natürlich auch alle anderen Mitarbeiter des Wpl. Ihr Eindruck nach den ersten Monaten in der Funktion: «unglaublich breites Spektrum und enorm spannend».

Schliesslich bleibt es noch auf ein weiteres unverzichtbares «Element» auf Platz hinzuweisen: nämlich das Team rund um Herrn Philipp Winter, Chef Grossobjekt Wpl Emmen (GO Wpl) und originär der Logistkbasis der Armee / Logistikcenter Othmarsingen zugehörig.

Wir alle erleben es zu Hause oder am Arbeitsplatz: ohne die guten Geister (sehr oft im Hintergrund tätig) stünden Büros, Arbeitsplätze, Lagerstätten usw. nicht zur Verfügung. In Emmen sind es insbesondere die Teammitglieder der Logistkbasis der Armee (LBA) – ganz konkret das Team Grossobjekt Wpl (GO Wpl) – die den Unterhalt der Anlagen auf Platz sicherstellen, bei Defekten die nötigen Reparaturen durchführen oder auch für besondere Anliegen stets ein offenes Ohr und helfende Hände haben.



Pflege der Grünflächen: nur eine der vielen Aufgaben Team Wpl GO

Fazit: um die vielfältigen Aufgaben eines Wpl sicherstellen zu können, bedingt es Menschen, die mit Fachkompetenz und persönlichem Engagement wirken und ihre Beiträge auch dann leisten, wenn es zu Überraschungen kommt. Auf dem Wpl Emmen ist dem so und das macht einen Wpl Kommandanten nicht nur stolz, sondern wirklich froh und glücklich.

Daher gilt es zum Abschluss erneut ein grosses DANKESCHÖN und MERCI für das gemeinsame Tun auszusprechen.

Sinfonisches Zusammenspiel im komplexen Luftraum

Skyguide, Militärflugplatz Emmen

Lisa, eine junge Fluglotsin bei Skyguide, betritt den Tower am Flugplatz in Emmen. Vor ihr liegt ein Tag voller Herausforderungen in einem der komplexesten Lufträume der Schweiz.

Emmen, als einer der drei Jetflugplätze der Schweizer Luftwaffe neben Meiringen und Payerne, zeichnet sich durch eine besondere Vielfalt an Flugbewegungen aus. Lisa weiss, dass sie heute nicht nur militärische Jets, sondern auch Trainingsflugzeuge, Helikopter und sogar unbemannte Drohnen koordinieren muss. Kaum hat Lisa ihren Platz am Kontrollpult eingenommen, erwacht der Funk zum Leben: «Emmen Tower, F/A-18 Hammer-2, ready for departure.» Mit ruhiger Stimme erteilt Lisa die Startfreigabe, während sie gleichzeitig den zivilen Luftverkehr im Auge behält, der den Luftraum um Emmen kreuzt.



Hightech trifft Tradition in einem dichten Luftraum

Die Komplexität des Luftraums über Emmen wird durch die Nähe zur Agglomeration Luzern mit rund 200'000 Einwohnern noch verstärkt. Lisa muss stets wachsam sein, um Besonderheiten wie die Lärmschutzbestimmungen einzuhalten und gleichzeitig den sicheren und effizienten Flugbetrieb zu gewährleisten. Plötzlich meldet sich eine andere Stimme: Der Pilot einer unbemannten Drohne des neuen ADS 15-Systems bittet um Freigabe für einen Testflug. Für Lisa ist das ein perfektes Beispiel für das harmonische Nebeneinander von Tradition und Innovation am Flugplatz Emmen.

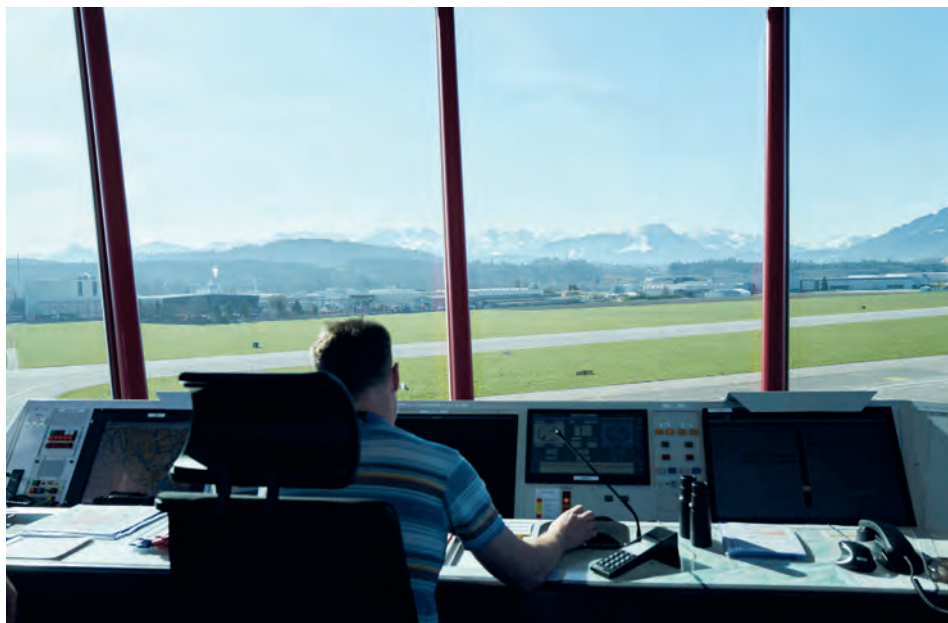
Virtuoses Teamwork im Kontrollturm

«Lisa, kannst du kurz übernehmen?», ruft ihr Kollege Max mit leichter Anspannung in der Stimme. «Ich habe hier gerade alle Hände voll zu tun mit einem Formationsflug der Patrouille Suisse!» Die Kunstflugstaffel, die in Emmen stationiert ist, fügt eine weitere Ebene der Komplexität hinzu. Ohne zu zögern, übernimmt Lisa. Im Tower von Skyguide ist Flexibilität essentiell - besonders an einem vielseitigen Flugplatz wie Emmen, wo militärische und zivile Nutzung eng verwoben sind.

Eine Karriere, die Höhenflüge verspricht

Als die Sonne am Horizont versinkt, verlässt Lisa den Tower. Mit über 20'000 Flugbewegungen pro Jahr, davon mehr als 3'500 Jetbewegungen, ist Emmen ein pulsierender Knotenpunkt

der Schweizer Militärluftfahrt. Die faszinierende Vielfalt der Luftfahrzeuge, die täglichen Herausforderungen und der starke Zusammenhalt im Team machen die Arbeit bei Skyguide zu weit mehr als nur einem Job - es ist eine Berufung. In den nächsten Wochen beginnen neue Kolleginnen und Kollegen ihre Ausbildung zur Arbeit als Flugverkehrsleitende. Sie können sich auf eine Karriere freuen, die Hightech und Tradition vereint, Teamwork fördert und jeden Tag neue Abenteuer im komplexen Luftraum über Emmen verspricht.



Dies ist eine fiktive Story über die Arbeit als Fluglotse, auch die Namen beziehen sich nicht auf richtige Personen aber die Arbeit an sich könnte sich so abspielen.

Dies und das vom Flugfeld



Schwere Helikopter auf dem Militärflugplatz Emmen

Im Rahmen der Friedenskonferenz auf dem Bürgenstock im Juni 2024 landeten drei Helikopter vom Typ Boeing CH-47 Chinook auf dem Militärflugplatz Emmen. Mit diesen wurde die amerikanische Vizepräsidentin Kamala Harris und ihre Begleitpersonen auf den Bürgenstock geflogen.



Cougar im A400M von Emmen nach Dübendorf

Im August 2024 wurde mit einem Airbus A400M der deutschen Luftwaffe ein Schweizer Transporthelikopter vom Typ Cougar von Emmen nach Dübendorf geflogen. Dabei ginge es nicht um die Überwindung der rund 50 Kilometer zwischen den beiden Flugplätzen. Ziel der Übung war: Für die Katastrophenhilfe im Ausland und für Einsätze der militärischen Friedensförderung die Fähigkeit aufzubauen, Transporthelikopter rasch per Lufttransport über weite Strecken ins Einsatzgebiet zu verlegen. (Bild: Deutsche Luftwaffe)



Spende des Gewinns aus der Festwirtschaft AMI

Der Verein Ü60 entstand aus dem Patrouille Suisse Fan Club. Er betrieb seit einigen Jahren während der AMI Wochen eine «Festbeiz» auf dem Parkplatz unseres Zuschauerplatzes. Mit viel Herzblut wurden die Besucherinnen und Besucher verköstigt. Der daraus resultierende Gewinn wurde jeweils an eine Gruppierung weitergegeben, welche bestimmen konnte, wohin das Geld spendet wird. In diesem Jahr war dies die Crew der Flugzeughalle 1 in Emmen. Diese spendete den Betrag an das Kinderhaus Weidmatt in Wolhusen.

Leider kann der Ü60 Club seine «Festbeiz» aus betrieblichen Gründen in Zukunft nicht mehr durchführen. Wir danken den engagierten Mitgliedern sehr für ihr grosses Engagement.



Einlösung des Wettbewerb-Gewinns Gewerbeausstellung

Am 9. Oktober 2024 durfte die Familie Pfister zusammen mit dem Piloten Oberst i Gst Markus Thöni, Kdt Flpl Kdo Emmen, einen wunderbaren Flug in einem Pilatus Porter geniessen. Herr Pfister hatte diesen Flug an der «Gwärb 23» in Emmen gewonnen.

Ein Flugzeug auf den Namen «Emmen» getauft

Pilotinnen und Piloten der Swiss und der Schweizer Luftwaffe werden während ihrer Grundausbildung auf Flugzeugen vom Typ Diamond DA-42 trainiert, unter Anderem in Grenchen. Die «Lufthansa Aviation Training Switzerland» hat vier neue Flugzeuge dieses Typs angeschafft. Eines davon wurde auf den Namen «Emmen» getauft und trägt auf der Seite das Gemeindewappen sowie auf dem Heck den «Pegasus» der Pilotenschule der Luftwaffe. Im Beisein von Oberst Beat Hediger (Kdt Ausbildung Lufttransport / Geschäftsleiter SPHAIR), Gemeindepräsidentin Ramona Gut-Rogger, Gemeinderat Patrick Schnellmann und Oberst i Gst Daniel Pfiffner (Kdt der Pilotenschule Luftwaffe 85) wurde das Flugzeug am 30. August auf dem Flughafen Grenchen getauft.

