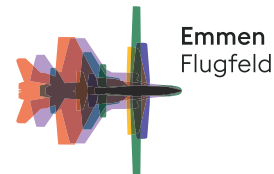


Bulletin

Emmen Flugfeld

2/2025





Liebe Leserinnen und Leser

Sie halten die 37. Ausgabe unseres Bulletins in den Händen. Seit der ersten Ausgabe im Jahr 2007 halten wir Sie immer wieder über Aktualitäten rund um das Flugfeld Emmen auf dem Laufenden. Gut möglich, dass dies die letzte Printausgabe sein wird, da die finanzielle Umsetzung fürs 2026 noch nicht gesichert ist – die Armee muss sparen.

In Zeiten in der europäische Nationen um uns herum aufrüsten, verbleibt die Schweiz im Status Quo. Wir fokussieren uns auf die Verteidigung und verzichten auf nicht dringend notwendiges. Wie die Luftwaffe und mit ihr der Militärflugplatz Emmen den Fokus auf die Kernaufgaben verlegen will, entnehmen Sie den Berichten in diesem Bulletin. Sie sehen wie Sicherheit (Safety und Security) unser Denken und Handeln prägen.

Mit der Reorganisation per 01.01.2026 wird dem Militärflugplatz Emmen mehr Verantwortung übertragen. Mit der Schaffung der zwei neuen Truppenkörper (Flugplatzabteilung 7 und mobile Flugplatzabteilung 7) werden wir analog der Militärflugplätze Alpnach, Meiringen und Payerne zur Dezentralisierung – ein Mittel der passiven Verteidigungsmassnahmen – befähigt. Die Abzeichen der neu gegründeten Verbände mit dem Hausberg Pilatus und seinem Drachen zieren das Titelbild der neusten Ausgabe.

Eine Umorganisation bedeutet leider auch Verzicht: Die Flieger Staffel 19 auf F-5 wird aufgelöst, die Zielflugstaffel 12 umbenannt und der Fliegerbrigade 31 unterstellt, sowie das Drohnen Kommando 84 in Einsatz (Geschwader) und Ausbildung (Ausbildungszentrum Luftaufklärung) aufgeteilt. All diese Massnahmen dienen der Ausrichtung der Armee auf ihre Kernaufgabe: Der Verteidigung unserer Bevölkerung und unseres Landes.

Si vis pacem – para bellum
(Wenn du Frieden willst bereite den Krieg vor)

Oberst i Gst Markus Thöni
Kommandant
Flugplatzkommando Emmen

Wenn du Friede willst bereite den Krieg vor

Flugplatzkommando Emmen

Was haben die beiden unten abgebildeten Objekte auf dem Flugfeld Emmen gemeinsam?



Statue des Künstlers Roland Duss.



Stück Berliner Mauer.

Auf einem hohen Sockel vor der Flugzeughalle 1 steht eine Statue des Künstlers Roland Duss. Es ist eine Figur, die den Flug symbolisieren soll. Unternehmer von nah und fern und Gönner der Gemeinde Emmen liessen das Denkmal herstellen. Dies zum Dank an die damalige Flugwaffe für die Bewahrung vor dem 2. Weltkrieg. Im Namen der Donatoren wurde sie 1949 dem Eidg. Militär-Departement Abteilung Flugwesen und Fliegerabwehr übergeben. Der Flugplatz und die Kaserne Emmen – gebaut in den Jahren des zweiten Weltkrieges – waren für sie ein Wahrzeichen der Bereitschaft zur Verteidigung des Luftraumes unseres Vaterlandes. In der Schenkungs-Urkunde steht geschrieben: «Möge das Denkmal stets als Sinnbild für die Verteidigung des Vaterlandes erhalten bleiben».

Das Stück Berliner Mauer steht seit 2010 auf dem Zuschauerplatz zwischen der Halle 6 und der Halle 7. Das 2,7 Tonnen schwere Originalstück der Mauer fand den Weg zu uns auf das Flugfeld Emmen als Geschenk des Veranstalters der Internationalen Luftfahrt Ausstellung Berlin (ILA) an das Team der Patrouille Suisse. Die Berliner Mauer wurde 1961 erbaut, um die Bürger Ostdeutschlands vor den Einflüssen des Westens zu schützen. Am 9. November 1989 wurde sie wieder niedergedrückt. Die Trennung in West-Ost fand mit der Entfernung der Mauer ein Ende. Die Menschen der ehemaligen DDR spürten die Freiheit und die westliche Gesellschaft konnte sich auf Grund der nun fehlenden Bedrohung zurücklehnen. Es herrschte von nun an ein temporärer Frieden.

36 Jahre später sind die Farben an der Berliner Mauer verblasst und ebenso die Euphorie des ewigen Friedens. Es werden wieder Mauern hochgezogen, mit Stacheldraht ergänzte Zäune errichtet, Minenfelder angelegt und natürliche Hindernisse zwischen Ost und West aufgebaut. Stabilität und Ordnung, Frieden und Freiheit sind Geschichte. Erarbeitete und etablierte Regeln zur Wahrung des Friedens werden zunehmend nicht mehr eingehalten. Das demokratische Ideal wird in Frage gestellt und angegriffen. Staaten werden destabilisiert und die Menschen mit gezielter Desinformation manipuliert – so auch die Schweizer Bevölkerung.

Es herrscht wieder Krieg in Europa. Vorerst hybrid, aber mit einer sich steigenden Intensität. Grenzen werden ausgetestet. Europa ist sich der Bedrohung bewusst und fürchtet sich vor dem Krieg... die Schweiz noch nicht, in der Annahme verschont zu bleiben. Wie wahrscheinlich ein «richtiger» Krieg ist, wissen wir nicht. Aber der immense Schaden, der angerichtet werden kann, können wir uns vorstellen. Ein Blick in Richtung Osten genügt. Keine 2000 km von uns entfernt – näher als manch eine Feriendestination – kämpft die Ukraine um das Überleben und um ihre Existenz. Trotz der vermeintlich grossen Distanz, ist eine behagliche Trennung in Kampfgebiet und friedliches Paradies eine Fiktion. Wir leben in einem gespaltenen, destabilisierten Europa. Die Gesellschaft und damit die politische Führung wird mittels hybrider Kriegsführung verunsichert. Die Fakenews und tendenziösen Berichterstattungen in den (sozialen) Medien beeinflussen unsere Haltung und damit auch negativ unseren Willen zur Gegenwehr.

Die Wohlfühloase ist geplatzt und wir sollten aufwachen, um uns aus den Liegestühlen zu erheben. Ein Rückzug in die Komfortzone ist eine Utopie. Mit Gedanken wie: «es kommt schon gut», «uns geschieht nichts» oder «der Schweiz wird dann schon geholfen» lässt es sich allenfalls gemütlich weiterdösen. Unsere bewaffnete Neutralität wird mit dieser Einstellung jedoch weiterhin unbewaffnet bleiben. Sehen wir der Realität in die Augen und seien wir ehrlich: Unsere Milizarmee ist nicht bereit, unser Land zu verteidigen. Es fehlt an zu vielem: Personal, kriegtaugliches und modernes Material sowie genügend Munition. Die Schwei-

zer Bevölkerung und unser Land sind verletztlich und schwach. Starke Nationen sind drauf und dran solche Gelegenheiten auszunutzen. Das Potenzial ist vorhanden. Deren Absichten können wir leider weder voraussehen noch bei Bedarf beeinflussen. Wollen wir dem Gegner wirklich solche Gelegenheiten leichtsinnig offerieren? Wollen wir uns erst darum kümmern, wenn es schon zu spät ist? Die Dringlichkeit scheint noch nicht angekommen zu sein.

Wenn wir Frieden wollen, müssen wir den Krieg vorbereiten. Dies beginnt mit einer konsequenten mentalen Haltung. Der Wille muss da sein, unsere Bevölkerung und unser Land im Notfall zu verteidigen. Sind wir bereit, dem Gegner unseren Verteidigungswillen zu signalisieren? Eine starke Armee wäre mehr als eine Versicherung, sie wäre auch ein überzeugendes Zeichen an die Gegenseite: die Schweiz ist ein schönes, wohlhabendes Land, welches die Bevölkerung nicht kampfflos dem Schicksal überlässt. So steht es eigentlich auch im Artikel 58 der Bundesverfassung Abs.¹ »Die Schweiz hat eine Armee. Diese ist grundsätzlich nach dem Milizprinzip organisiert«, Abs.² »Die Armee dient der Kriegsverhinderung und trägt bei zur Erhaltung des Friedens; sie verteidigt das Land und seine Bevölkerung (...).«

Die Mitarbeitenden auf dem Flugfeld Emmen sind sich ihrer Aufgabe bewusst. Die Angestellten der Luftwaffe, der armasuisse, der Logistikbasis der Armee, des Cyberkommandos, der Militärpolizei, der Skyguide, der Firma PILATUS und der RUAG beschäftigen sich je nach Funktion mehr oder weniger intensiv mit der Thematik «Sicherheit». Gedanklich sind sie wahrscheinlich näher an der aktuellen Bedrohungslage in Europa als manche Bürgerin und Bürger, welche sich mit anderen Tagesaktualitäten und Sorgen herumschlagen. Geht es doch darum, bei all ihren Tätigkeiten die Verteidigung ins Zentrum der Überlegungen und des Handelns zu stellen. Wir wollen und müssen die Verteidigungsfähigkeit insgesamt stärken. Den Flugplatz und den Waffenplatz Emmen trifft es doppelt: die F-35A werden teuer mit noch nicht absehbaren Konsequenzen und das System PATRIOT zur bodengestützten Luftverteidigung wird später ausgeliefert. Beides sind wichtige Elemente zur integrierten Luftvertei-

digung, welche hier in der Zentralschweiz für unser Land eine wichtige Rolle spielen sollten. Wir müssen leider abwarten und es sieht zum dritten Mal danach aus, dass die Schweiz im Vorfeld von sich anbahnenden Krisen/Kriegen nicht bereit sein wird. Bei dringend notwendigen Beschaffungen stehen wir wieder hinten an. Im Ersten Weltkrieg fehlten uns die Flugzeuge und die Piloten, im Zweiten Weltkrieg die Mittel der Fliegerabwehr und in der aktuellen Lage fehlt es leider nicht nur an einer geeigneten Drohnenabwehr. Wir haben nichts aus der Geschichte gelernt oder es leider wieder vergessen.

Es gilt aufzuwachen und der Realität in die Augen zu schauen. Die Schweiz ist von den geopolitischen Verwerfungen ebenso betroffen. Die Krise geht auch uns etwas an. Wir wiegen uns in falscher Sicherheit. Die Zeit drängt! Es wird uns wahrscheinlich niemand helfen, wenn wir unsere Hausaufgaben selbst nicht gemacht haben.

Wir haben heute die Armee, die wir wollten. Sie ist ausgerichtet auf die wahrscheinlichen Einsätze (Unterstützung der zivilen Behörden, wenn deren Mittel nicht mehr ausreichen und Förderung des Friedens auf internationaler Ebene). Der Auftrag «Sie verteidigt das Land und dessen Bevölkerung vor Angriffen» wurde mit dem Erhalt der Verteidigungskompetenz auf ein niedriges Niveau heruntergespart. Noch vor 30 Jahren hatten wir nicht eine Armee, wir waren eine Armee: 600 000 Angehörige, 600 Kampfpanzer, 800 Artilleriekanonen und die Luftwaffe war ausgerüstet mit ca. 4000 Flab-Geschützen und 300 Kampfflugzeugen, verteilt auf 25 Militärflugplätzen. Heute sehen die Zahlen für die Luftwaffe desolat aus: Nur noch rund 10% der bodengestützten Luftverteidigungen sind vorhanden und die verbliebenen 30 Kampfflugzeuge stehen auf zwei Militärflugplätzen. Verteidigungsfähigkeit sieht anders aus. Wir sollten wieder kämpfen können, um nicht kämpfen zu müssen!

Die Statue und das Stück Berliner Mauer erinnern die rund 1500 Mitarbeitenden auf dem Flugfeld Emmen immer wieder an ihre wertvolle Arbeit für die Verteidigung der Schweizer Bevölkerung und des Landes. Sie alle tun ihr Möglichstes und leisten einen wichtigen Beitrag für eine sichere Schweiz.

 **SCHWEIZER
ARMEE**
VERTEIDIGT



Schweizer Luftwaffe mit neuen Strukturen – mehr Verantwortung für den Militärflugplatz Emmen

Fliegerbrigade 31 / Flugplatzkommando Emmen



Ab 2026 gewinnt der Militärflugplatz Emmen deutlich an Bedeutung: Er wird neben Payerne, Alpnach und Meiringen zu einem der vier Hauptstandorte der Schweizer Luftwaffe. Für die Region bedeutet dies mehr Verantwortung und neue Aufgaben.

Hört man den Worten des Chefs der Armee und seiner Stabsoffiziere zu, fällt eine Formulierung besonders oft: Die Ausrichtung auf die Verteidigungsfähigkeit. Diesem Anspruch folgt auch die Schweizer Luftwaffe und nimmt per 1. Januar 2026 weitreichende Anpassungen in ihrer Struktur vor. Damit sollen die Führung vereinfacht, die Einsatzbereitschaft erhöht und die Verteidigungsfähigkeit durch stärkere Dezentralisierung robuster werden. Die Luftwaffe reagiert so auf die veränderte Sicherheitslage in Europa und stellt sich für die Zukunft auf.

Dezentralisierung als passive Verteidigungsmassnahme

Die Flugplatzkommandos gehören künftig zur Fliegerbrigade 31 unter der Führung von Brigadier Werner Tarnutzer. Sie werden mit zusätzlichen Sicherungsformationen ausgestattet und erhalten mit einer mobilen Flugplatzabteilung die Fähigkeit zur Dezentralisierung. Anstatt sich auf wenige zentrale Standorte zu verlassen, wird damit die Fähigkeit ausgebaut, Einsätze flexibel von verschiedenen Flugplätzen und temporären Basen auszuführen. Damit

werden die Einsatzverbände der Luftwaffe autonomer und widerstandsfähiger. Wie flexibel das Konzept funktioniert, zeigte die Luftwaffe im vergangenen Jahr mit der Übung «ALPHA UNO» mit Starts und Landungen von F/A-18 Kampfflugzeugen auf einem Autobahnabschnitt bei Payerne. 2025 folgte mit «BERDEZA» der nächste Schritt, als die Jets zeitweilig vom zivilen Flugplatz Bern-Belp aus betrieben wurden.

Direkte Führung im Einsatz

Die Unterstellung unter die Fliegerbrigade 31 entlastet den Kommandanten der Luftwaffe und schafft Raum für operative Führung. Gleichzeitig geht damit eine engere Zusammenarbeit der Flugplätze mit der Fliegerbrigade einher.

Für den Kommandanten des Flugplatzkommandos Emmen, Oberst im Generalstab Markus Thöni bringt die Umstrukturierung auch Herausforderungen mit sich: «Für uns bedeutet die Reorganisation eine klare Aufwertung. Emmen wird – neben Payerne, Alpnach und Meiringen – zu einem der vier Hauptstandorte der Luftwaffe. Eine Herausforderung wird der Wechsel der vorgesetzten Stufe: Während der Ausbildung und der Einsatzvorbereitung liegt die Verantwortung für die Flugplatzkommandos bei der Fliegerbrigade 31, während Einsätzen weiterhin direkt beim Kommandanten der Luftwaffe.» Zudem wird der Militärflugplatz Dübendorf neu dem Flugplatzkommando Emmen unter-

stellt. Mit dieser Aufwertung ist in Emmen kein Anstieg der Flugbewegungen verbunden, der reguläre Flugbetrieb bleibt weitgehend unverändert.

Mehr Dienstage in der Region Emmen

Als Folge des Ausbaus des Flugplatzkommandos wird die Region Emmen vermehrt Dienstort für Angehörige der Milizarmee, die ihre jährlichen Wiederholungskurse (WK) in der Region leisten. Die Bedeutung einer guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr nimmt dadurch ebenfalls zu. Die entsprechenden Truppenkörper freuen sich auf ihre Dienstleistungen in der Region und den Austausch mit der lokalen Bevölkerung.

Vorübergehende Stationierung von F/A-18 ab 2027

Konkrete Veränderungen für die Region werden insbesondere durch die vorübergehende Stationierung von F/A-18 ab 2027 sichtbar. Diese erfolgt, weil in Payerne ab 2028 der Betrieb der neuen F-35-Kampfflugzeuge aufgenommen wird. Die F/A-18 werden dann bis zu ihrer Ausmusterung Anfang der 2030er Jahre in Emmen betrieben und von dort aus ihre Einsätze fliegen, während die Militärflugplätze Payerne und Meiringen für die F-35 umgebaut werden. In Summe wird die Rolle des Militärflugplatzes Emmen gestärkt. Für die Region bedeutet dies mehr Verantwortung, eine wachsende Bedeutung und eine noch engere Zusammenarbeit mit der Luftwaffe.



SWISSCOY-Rotation: Emmen als Drehscheibe für den Kosovo-Einsatz

Flugplatzkommando Emmen

Ferienflieger auf dem Militärflugplatz Emmen?

EMMEN – Auf den ersten Blick erinnert es an einen Charterflug: Ein grosses Passagierflugzeug rollt über das Vorfeld des Militärflugplatzes Emmen. Doch Ferienreisende sitzen in diesem Flieger nicht. Es handelt sich um den planmässigen Transport des Schweizer Kontingents der SWISSCOY in den Einsatz der KFOR in Kosovo. Mit der Rotation vom 52. zum 53. Kontingent werden die Soldatinnen und Soldaten, die ihren Einsatz beendet haben, zurück in die Schweiz geflogen. Gleichzeitig macht sich das neue Kontingent auf den Weg, um seine Aufgaben im multinationalen Friedenseinsatz zu übernehmen.

Präzise geplante Abläufe

Der Militärflugplatz Emmen spielt bei diesen Kontingentswechseln eine zentrale Rolle. Hier laufen die Fäden zusammen: Personal und Material werden vor dem Abflug zusammengezogen, verladen und nach einem exakt getakteten Ablaufplan in den Einsatzraum verlegt. Die Abläufe sind über Jahre eingespielt und international abgestimmt. So wird sichergestellt, dass die Verlegung nicht nur effizient, sondern auch sicher und transparent erfolgt.

Zusammenarbeit als Erfolgsfaktor

Ein Schlüsselfaktor für diese Präzision ist die enge Zusammenarbeit zwischen dem Zoll, der Grenzschutz, der Schweizer Armee und dem Personal des Flugfeldes Emmen.



- Zoll und Grenzschutz gewährleisten die notwendigen Kontrollen und Formalitäten beim Material- und Personentransport.
- Die Schweizer Armee koordiniert den gesamten Einsatz, vom Personalmanagement bis zur Einsatzplanung.
- Das Flugplatzpersonal sorgt für einen reibungslosen technischen Ablauf am Boden – von der Rollbahnfreigabe bis zur Abfertigung. Diese enge, eingespielte Kooperation zwischen verschiedenen Organisationen ist entscheidend, damit die SWISSCOY-Rotation ohne Verzögerungen verläuft. Jeder Handgriff sitzt, jede Aufgabe greift nahtlos in die nächste über.

Beitrag zur Stabilität

Die Schweizer Armee leistet mit der SWISSCOY seit über 20 Jahren einen wichtigen Beitrag zur Stabilität im Westbalkan. Die Kontingente unterstützen die internationale Mission mit

Logistik, Transport und Stabsfunktionen. Dank der präzise abgestimmten Abläufe in Emmen können die Soldatinnen und Soldaten ihren Einsatzauftrag bestens vorbereitet, effizient und termingerecht antreten. Der Flugplatz Emmen fungiert dabei als bedeutendes logistisches Tor der Schweiz zu ihren internationalen Friedenseinsätzen – ein Ort, an dem Professionalität, Zusammenarbeit und Einsatzbereitschaft nahtlos ineinandergreifen.





Die Militärpolizei berät bei Sicherheitsfragen und unterstützt bei Gefahr durch Drohnen

MP Sicherheitsdienst Emmen / Flugplatzkommando Emmen



Die Militärpolizei unterstützt das Flugplatzkommando Emmen in vielfältiger Weise, unter anderem im Bereich der Beratung und Analyse sicherheitsrelevanter Themen.

Durch ihre Expertise trägt sie dazu bei, Strukturen kontinuierlich zu überprüfen und gezielt weiterzuentwickeln. Im Vordergrund steht die Umsetzung organisatorischer und weitgehend kostenneutraler Massnahmen, die rasch und effizient zur Verbesserung der Sicherheitslage beitragen, ohne grosse zusätzliche Mittel zu binden. Dennoch reichen rein organisatorische Vorkehrungen in der heutigen Bedrohungslage nicht aus. Die komplexen Herausforderungen im Sicherheitsbereich verlangen nach einem mehrschichtigen Ansatz. Besonders der Schutz neuer, hochsensibler Systeme erfordert technische und infrastrukturelle Massnahmen, die über reine Prozessanpassungen hinausgehen. Ziel ist ein widerstandsfähiges Schutzdispositiv, das aktuellen und künftigen Bedrohungen standhält.

Ein Schwerpunkt liegt auf Gefahren aus der Luft. Vor allem unbemannte Flugsysteme (Drohnen) haben sich als sicherheitskritisch erwiesen.

Jüngste Ereignisse in Europa verdeutlichten diese Bedrohung. Für die Militärpolizei sind die

frühzeitige Erkennung und wirksame Abwehr solcher Gefahren zentrale Handlungsfelder, die laufend aktualisiert werden müssen.

Zwei Aspekte stehen dabei im Vordergrund:

Flugsicherheit: Drohnen stellen ein unmittelbares Risiko für militärische Luftfahrzeuge dar. Besonders bei Start und Landung, wenn Flugzeuge verwundbar sind, kann selbst eine kleine Drohne gravierende Schäden verursachen.

Spionageabwehr: Drohnen können zur Aufklärung und unerlaubten Bildaufnahme sensibler Infrastrukturen, Truppenbewegungen oder Systeme genutzt werden. Ein wirksamer Schutz ist essenziell, um die Vertraulichkeit militärischer Abläufe zu wahren.

Zur wirksamen Abwehr setzt die Militärpolizei auf präzise Beobachtung, klare Prozesse und enge Zusammenarbeit mit der Flugsicherheit. So können Gefahren schnell erkannt, bewertet und entschärft werden. Damit bleibt die operative Sicherheit des Flugplatzes ebenso gewährleistet wie die Schutzinteressen des gesamten militärischen Umfeldes.

Thomas Rotacher, stellvertretender Rüstungschef und seit einem Jahr Leiter der Task-Force Drohnen sagt in der NZZ vom 18.10.25, dass die Drohnengefahr massiv unterschätzt werde. Das Ausmass der europäischen Hilflosigkeit gegenüber der russischen Drohnenbedrohung ist tatsächlich besorgniserregend. Auch die Schweiz hat momentan keine passende Antwort auf diese Art von Angriffen. Falls bei uns in der Nähe des Militärflugplatzes eine Drohne gesichtet wird, wird unsere Militärpolizei aktiv. Bereits die Detektion ist ein schwieriges Unterfangen, da die Drohnen je nach Gelände nicht einfach zu entdecken sind. Bei der Identifikation stellt sich dann die Frage, ob es sich um eine handelsübliche Drohne eines Hobbypiloten handelt oder ob mehr kriminelle Energie dahintersteckt. Im ersten Fall kann es zu gefährlichen Annäherungen mit einem Flugzeug kommen (Safety). Beim zweiten Fall könnte eher ein potenzieller Spionage- oder Sabotageangriff auf unsere kritische Infrastruktur der Grund sein (Security). Auf jeden Fall müssen Drohnensichtungen in der Nähe unseres Militärflugplatzes ernst genommen und konsequent nachverfolgt werden. Unsere MP hilft uns dabei.

Sicherheit im Luftraum: Drohnenflüge im Umfeld von Flugplätzen

Kommunikation Luftwaffe

Immer häufiger werden Minidrohnen in der Nähe von zivilen und militärischen Flugplätzen gesichtet. Diese stellen eine potenzielle Gefahr für den Flugbetrieb dar. Um die Sicherheit zu gewährleisten, gelten klare gesetzliche Bestimmungen, die alle Drohnenlenkenden kennen und einhalten müssen.

Minidrohnen bieten heute faszinierende Möglichkeiten: Atemberaubende Luftaufnahmen des eigenen Schrebergartens, der Landschaft oder des Eigenheims sind nur wenige Flugminuten entfernt. Doch so harmlos der Flug mit der kleinen Kamera aus der Luft wirkt – in der Nähe von Flugplätzen kann er schnell zur ernsthaften Gefahr für die Luftfahrt werden. Eine Kollision zwischen einer Drohne und einem Flugzeug oder Helikopter kann schwerwiegende Folgen haben. Aus diesem Grund gelten in der Schweiz strenge Vorschriften für Drohnenflüge im Umfeld von zivilen und militärischen Flugplätzen.

Welche Regeln Drohnenlenkende kennen müssen

Grundsätzlich sind Flüge innerhalb eines eng definierten Perimeters rund um die Militärflugplätze verboten. Darüber hinaus ist

es auch untersagt, Drohnen mit einem Gewicht von mehr als 250 Gramm in einem Umkreis von weniger als 5 Kilometer um die Pisten eines zivilen oder militärischen Flugplatzes zu fliegen. Ausserhalb dieser Zone – jedoch innerhalb der Kontrollzone (CTR) – dürfen Drohnen bis auf 120 m/GND eingesetzt werden. Die betroffenen Gebiete sind auf der offiziellen Karte des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL) einsehbar. Siehe 123-drohnenkurse.ch/pages/drohneninfos/drohnenkarte-bazl.php. In Ausnahmefällen kann eine Bewilligung eingeholt werden. Zur Antragstellung nutzt man das SFO-Tool (Special Flight Office) von skyguide. Dieses Tool dient dazu, Spezialfluggesuche digital einzureichen, die Situation zu beschreiben, Risikofaktoren zu prüfen und die notwendigen Genehmigungen zu koordinieren. Wenn die Genehmigung von Skyguide erteilt wurde, und sofern im Rahmen der Genehmigung keine zusätzlichen Bedingungen festgelegt wurden, gilt für Drohnenlenkende folgende Regel: Andere Luftraumnutzende in der Nähe seines eigenen Einsatzgebiets sind aktiv zu überwachen und die Drohne ist mit genügend Entfernung zu anderen Luftraumnutzenden zu betreiben, so dass es zu keiner Kollision kommen kann. Hierfür sind aktiv alle notwendigen Massnahmen zu ergreifen, wie z. B. die

Änderung der Flughöhe, der Flugbahn oder sogar das Abbrechen des Fluges, falls erforderlich.

Faszinierende Möglichkeiten, aber bitte mit Verantwortung

Drohnenfliegen macht Spass – doch in der Praxis zeigt sich bislang, dass nicht alle Drohnenpilotinnen und -piloten mit den rechtlichen Bestimmungen vertraut sind. Derzeit besteht die einzige rechtliche Eingriffsmöglichkeit in der Intervention der Kantonspolizei oder der Militärpolizei zur Identifikation und Festnahme des Drohnenlenkenden. Wer also sicher und regelkonform unterwegs sein will, tut gut daran sich im Voraus über die Einschränkungen zu informieren, die Karte des BAZL prüfen und gegebenenfalls rechtzeitig eine Bewilligung über das SFO-Tool zu beantragen.

Drohnenguide des BAZL

bazl.admin.ch/bazl/de/home/drohnen/anfaenger2/drone-guide.html

Informationsseite SAFE DRONE FLYING

safedroneflying.aero/de/bewilligungen

Informationsseite skyguide

skyguide.ch/de/dienstleistungen/spezialfluege

Informationsseite BAZL

bazl.admin.ch/bazl/de/home/drohnen.html



©VBS/DDPS





Eine Ära geht zu Ende

Kommandant Fliegerstaffel 19

Mit der Umstrukturierung der Luftwaffe per 2026 wird die in Emmen beheimatete Fliegerstaffel 19 am Ende des Jahres 2025 aufgelöst. Ein kurzer Rückblick auf 87 Jahre Luftwaffengeschichte:

Die Fliegerstaffel 19 wurde 1938 als Fliegerkompanie 19 gegründet und ist seither ein fester Bestandteil der Schweizer Luftwaffe. In den Anfangsjahren flog sie noch mit Propellermaschinen wie der Potez 25 und der Morane D-3800.

Während des zweiten Weltkriegs war die Fliegerkompanie 19 an verschiedenen Orten in der Schweiz im Einsatz, bevor sie 1945 ihren heutigen Namen – Fliegerstaffel 19 – erhielt. Auch zu dieser Zeit war die Fliegerstaffel 19 bereits in der Innerschweiz zugegen, wie nachfolgende Schilderungen einer Luftkampfübung von Hptm G. Willi, Kdt FI St 19 (1941–1942) zeigt.

Nach dem Krieg begann die Modernisierung: Zunächst flogen die Piloten die legendäre P-51 Mustang, später den Düsenjäger Venom. Ein besonderes Kapitel schrieb die Staffel 1970, als ihre Jets erstmals auf der Autobahn bei Oensingen starteten und landeten – eine Premiere in der Schweiz.

In den 1970er- und 80er-Jahren wechselte die Staffel zuerst auf die Hawker Hunter und dann auf den Northrop F-5 Tiger. Als erste Milizstaffel mit diesem Flugzeugtyp prägte die «Neunzehn» entscheidend die Tiger-Ära der Schweizer Luftwaffe.

Mehrfach musste die Einheit in den letzten Jahrzehnten den Standort wechseln: Von Alpnach nach Mollis, weiter nach Buochs, Sion und schliesslich nach Emmen, wo sie heute zuhause ist.

Mit dem Wechsel nach Emmen wurde die Fliegerstaffel 19 zu einer Servicestaffel umfunktioniert und dient seither als wertvoller

«Sparpartner» für die F/A-18 im Luftkampf. Auch wenn die F-5 noch über das Jahr 2025 hinaus im Dienst bleiben werden, wird das Kapitel der Staffel 19 per Ende Jahr geschlossen. Mit ihrer langen Geschichte, ihren Traditionen und ihrem unverwechselbaren Schwanenwappen bleibt die Fliegerstaffel 19 ein besonderes Stück Schweizer Luftwaffenkultur.



Die Luftschlacht über Luzern

Zwischen den Ablösungsdiensten fand jeden Monat ein TK von drei bis acht Tagen für die Piloten statt. Von einem dieser TK ist eine Übung speziell im Gedächtnis geblieben. Es war dies die taktische Übung der FI Abt 6 und 7 am 11.6.41 in der Gegend des Vierwaldstättersees. Die FI Abt 6 mit 12 C 35, verstärkt durch die FI St 21 mit 6 Me 109, stellte die rote Manöverpartei dar. Die FI St 19 mit 7 Morane D-3800, verstärkt durch die FI St 20 mit 5 Morane D-3800 war die blaue Manöverpartei. Rot operierte aus der Gegend Interlaken-Meiringen-Gothard. Blau verteidigte die Linie Emmenbrücke-Luzern-Weggis-Brunnen. Insbesondere sollte der Durchbruch feindlicher Bomber (C 35) verhindert werden. Blau war bekannt, dass die C 35 durch Jäger geschützt werden sollten. Die Absicht von Blau war, mit zwei Patr die roten Jäger aufzusuchen und zu binden, so dass die Bomber ohne Schutz sein würden. Mit je einer weiteren Patr sollten sodann die Durchgänge bei Arth-Goldau, Küssnacht a. R. und das Reusstal zwischen Root und Eschenbach gesperrt werden. Die FI St 19 und 20 befanden sich in

Payerne. Die Sperraufgabe begann um 15.30 Uhr. Das Wetter war schlecht, es regnete und der Plafond war tief. Der Anmarsch erfolgte der Aare entlang bis Aarau, dann über Hallwiler- und Baldeggersee nach Hochdorf, wo die Staffel in die einzelnen Patr aufgelöst wurde, welche nun die ihnen zugeteilten Aufgaben übernahmen. Die Funkverbindung mit der Jägerleitstelle war schlecht und riss bis zum Ende der Übung überhaupt ganz ab. Wir befanden uns etwa 10 Minuten im Manövergebiet, als die beiden vorderen Patr meldeten, dass feindliche Jäger in Sicht seien. Einige Minuten nachher meldeten sie «Kontakt» mit den Me 109 und verlangten Verstärkung, da der Feind zahlenmässig überlegen sei. Mein Verband, welcher die Sperrung des Reusstales übernommen hatte, bestand aus drei Flugzeugen. Ich schickte die beiden Patrouillenflieger als Verstärkung nach vorne und übernahm alleine die Überwachung. Als ich mich wenig später Luzern näherte, wo das Wetter sich wesentlich gebessert hatte, war schon eine volle Luftschlacht im Gange: Moranes stachen senkrecht hinunter, Me 109 stiegen steil empor, mit Kondensstrei-

fen an den Flügelenden, C 35 drehten Steilkurven, alles flog wild durcheinander. Da die Übung gefährliche Formen anzunehmen begann, versuchte ich per Funk die Moranes herauszulösen, jedoch ohne Erfolg, niemand antwortete mehr. Es sah aus wie ein wildgewordenes Karussell, das nicht mehr gebremst werden konnte. Die wilde Schlacht, die fast 10 Minuten dauerte und sich zwischen 200 und 1500 Metern über der Stadt abspielte, wurde von den Leitoffizieren, die vom Boden aus zusahen als grossartig bezeichnet und ging als «Luftschlacht über Luzern» in die Geschichte ein. Auch den beiden anderen Patr gelang es die C 35 abzufangen, so dass wir mit unserem Resultat zufrieden sein konnten.

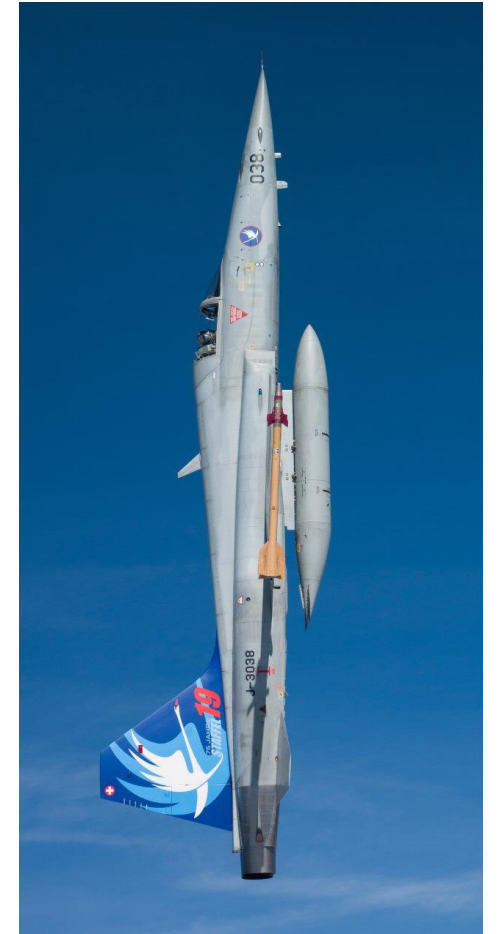
Hptm G. Willi, Kdt FI St 19 1941-42



Potez 25, Quelle: www.wings-aviation.ch



Morane D-3800



Patrouille Northrop Tiger F-5E





12 + 14 = 26

Flugplatzkommando Emmen / Hansjörg Egger

1925 wurde die Fliegerkompanie 12 gegründet und nach dem Ende des Zweiten Weltkrieges in Fliegerstaffel 12 umbenannt. Als 1970 die Jetflugzeuge DH 100 «VAMPIRE» und DH 102 «VENOM» von den Frontstaffeln zurückgezogen wurden, wurde auch die Staffel 12 aufgelöst, wenn auch nur vorübergehend. Die Wiedergeburt fand 1991 als Dienstleistungsstaffel unter den Namen Zielflugstaffel 12 (Zfl St 12) statt. Sie übernahm damit die Zielflugaufgaben vom damaligen Zielflugkorps. Ende diese Jahres verschwindet die 12, da sie mit der Instrumentenflugstaffel 14 fusioniert und der Fliegerbrigade 31 respektive dem auf dem Militärflugplatz Emmen stationierten Kommando der Pilotenschule unterstellt wird. Die schlichte mathematische Gleichung ab dem 01.01.2026 lautet dazu: 12 + 14 = 26. Die in der Staffel 26 eingeteilten Milizpiloten werden durch Berufsmilitärpiloten verstärkt und weiterhin die Zieldarstellung sicherstellen. Ihr Auftrag: als fliegende Ziele die Ausbildung und das Training der Bodenverbände unterstützen.



Eingesetzt werden dazu PC-7 und PC-21, welche die Aufgaben bereits im 2023 nach der Ausserdienststellung des PC-9 übernommen haben.

Zum diesjährigen 100-Jahr-Jubiläum der Zfl St 12 hat der Fotograf und Aviatikjournalist Hansjörg Egger folgenden Artikel geschrieben:

Schleppsack, Spiegel- und Schattenschieszen

Ihr hundertjähriges Jubiläum kann dieses Jahr auch die Zielflugstaffel 12 feiern. Nicht weniger als elf verschiedene Flugzeugtypen kamen dort über all die Jahre zum Einsatz. Heute besteht die Staffel noch aus rund zwanzig Piloten und Bordoperatoren, die aus Altersgründen nicht mehr auf den Jets fliegen. Die besondere Herausforderung der Zielflieger ist es, dass sie bei jedem Wetter und kurzfristig aufgeboden von den Nachrichtenabteilungen und Beobachtern der Luftwaffe in die engen Täler einfliegen müssen, wo die Truppen lauern, gut gedeckt und getarnt. Diesen Einsätzen kommt grosse Bedeutung zu, da man allein mit dem Radar nicht jede Geländekammer ausleuchten kann. Wertvolle Dienste leisten die Zielflieger in diesem Sinne zum Beispiel beim WEF in Davos.

Um das Schiessen auf bewegliche Ziele am Himmel zu üben, fehlte es bei den Fliegertruppen nicht an teils auch originellen Einfällen. Die ersten Zielflugaufgaben wurden in den 1930er-Jahren mit den Häfeli-Doppeldeckern durch-

geführt. Damals schoss die Fliegerabwehr auf eine hinterhergeschleppte Scheibe aus Tuch. Um auf ein bewegtes Ziel, nicht aber auf das Flugzeug selbst zu schiessen, kam man in der Anfangszeit auf die Idee, den Schatten der Maschinen ins Visier zu nehmen. Solche Schattenschieszen mit Messerschmitts und Moranes fanden zum Beispiel über dem Neuenburgersee statt. Es gab aber noch eine andere häufig angewandte Methode, mit grosskalibrigen Kanonen im Scharfschuss auf die Flugzeuge zu schiessen, ohne sie runterzuholen. Das war die Technik des Spiegelschiessens. Die Kanoniere nahmen das Flugzeug ins Visier, wenn es auf dem grossen am Geschütz montierten Spiegel erschien, während sie in die entgegengesetzte Richtung der anfliegenden Maschine feuerten. Im Winter 1973/74 starteten die Fliegertruppen einen Versuch mit einem technisch raffinierten pfeilförmigen Ziel, welches von einer Mirage gezogen wurde. Die Übung in der Region Dammastock wurde aber schnell abgebrochen, nachdem bei einem Beschuss das Schleppkabel getroffen wurde und der abgetrennte, einer Bombe gleichende Pfeil unmittelbar neben der Kirche von Amsteg landete. Man entschied sich, fortan auf ein weiches Ziel zu schiessen, einen Schleppsack mit einem Präzisionsmikrofon, das die Treffer registrierte. In späteren Jahren wurden die Zieldarstellungs- und Schleppaufgaben mit den Jetflugzeugen Vampire und Hunter durchgeführt, die zum Teil in auffällig schwarz-oranger oder gelb-schwarzer Lackierung daherflogen.



PC-9 über S-chanf



C-3605 mit Schleppsack



DH-100 VAMPIRE © Hansjörg Egger



Kanonenschiessen mit 35mm Zerfallsmunition © Hansjörg Egger



Auflösungsfeier des Drohnen Kommandos 84

Drohnen Kommando 84

Im Rahmen der Umstrukturierung der Luftwaffe per 2026 wird das Drohnen Kommando 84 (Dro Kdo 84) ins Drohnen Geschwader 7 (Dro Geschw 7) und das Ausbildungszentrum Luftaufklärung (AZ LA) aufgeteilt. Die Auflösung des Dro Kdo 84 wurde im Beisein aller unterstellten Milizformationen in einem feierlichen Akt zelebriert.

Nebst dem offiziellen Akt der Formations-Auflösung wurde die Gelegenheit genutzt, mit spannenden Referaten den anwesenden Armeangehörigen (AdA) ein abwechslungsreiches und informatives Rahmenprogramm zu bieten.

«Künstliche Intelligenz im Cockpit», Studiengangleiter Aviatik an der ZHAW

Der Referent hat uns in seinem Referat aufgezeigt, wohin die Entwicklung im Bereich Künstliche Intelligenz (KI) geht und wo und wie man diese in der Aviatik nutzen kann. Quintessenz: Wir können uns vor diesen Entwicklungen nicht verschliessen – der Alltag im und um ein Luftfahrzeug wird immer stärker von KI geprägt werden. Es gilt aber gewissenhaft abzuschätzen, wo KI in der Anwendung sinnvoll ist und wo nicht.

«F-35 in der Rolle Luftgestützte Nachrichtenbeschaffung», Chef Fähigkeitsentwicklung Luftaufklärung

In diesem Referat wurde uns aufgezeigt, über welche Kapazitäten der F-35 im Bereich der

Sensorik verfügt und wie diese für die Luftgestützte Nachrichtenbeschaffung eingesetzt werden können. Aus dem Referat wurde klar, dass der F-35 in erster Priorität seine Sensorik im Bereich Schutz des Luftraumes (SDL) einsetzt und erst danach die Rollen Erdkampf und Luftaufklärung ausübt. Auswertung der Sensordaten (Imagery Intelligence [IMINT]) wird künftig mit Milizpersonal innerhalb der Staffeln stattfinden. Die Ausbildung dieses Milizpersonals wird im neuen Ausbildungszentrum Luftaufklärung (AZ LA) in Emmen stattfinden.

Im Anschluss an den Weiterbildungsteil wurde eine Tradition weitergelebt. Im Rahmen der Auflösung des ehemaligen Drohnen Geschwader 7 im Jahr 2011 wurde mit den AdA ein Luftbild der Formationsnummer «7» luftgestützt aufgenommen. So lag es auf der Hand, dass nun nach rund 13 Jahren auch die Formationsnummer «84» entsprechend in der Geschichte verankert werden musste! Per 31.12.2025 wird das Dro Kdo 84 definitiv Geschichte sein – im Rahmen der Umstrukturierung der Luftwaffe entsteht per 2026 (erneut) das Drohnen Geschwader 7 (Dro Geschw 7) sowie neu das Ausbildungszentrum Luftaufklärung (AZ LA). Man lerne: Werfe nie etwas weg, das man in Zukunft wieder gebrauchen könnte.

Der offizielle Auflösungsakt des Dro Kdo 84 fand am Abend des 04. September 2025 auf dem Militärflugplatz Emmen statt. Unser Armeeseelsorger fand für die Transformation vom Dro Kdo 84 zu Dro Geschw 7 und AZ LA die passende Metapher der Raupe, die zum wun-

derschönen, fliegenden Schmetterling wird. Im Hauptteil der Auflösungsfeier richtete der Kdt des Dro Kdo 84 den Fokus auf das, was das Dro Kdo 84 ausmacht – die Menschen! In all den Jahren bildeten das zentrale Element der Auftragserfüllung immer die hoch motivierten Angehörigen der Miliz und Berufsformationen. Dieser Spirit – gemeinsam die gestellten Aufgaben zu erfüllen – wird im Dro Geschw 7 bei Einsätzen und dem AZ LA in der Ausbildung des Nachwuchses weiterleben. Die Erfolgsgeschichte wird, auch mit der herausfordernden Einführung des neuen Aufklärungssystems ADS 15 weitergehen.

Der letzte Teil des offiziellen Akts wurde für die informelle Übergabe des Kommandos der Dro St 7 von «Ursus» an seinen Nachfolger «Ribeye» genutzt. Wer «Ursus» kennt weiss, dass er bei all seinem Tun viele verschiedene Hüte trägt – seine Dro St 7 hat ihm anlässlich dieser Übergabe nun DEN dazu passenden Hut (Anmerkung des Autors: ein Sombrero) der Dro St 7 überreicht, als bleibende Erinnerung an seine Tätigkeit als Staffelführer. Beim gemeinsamen Nachtessen und vielen Gesprächen ist die Auflösungsfeier ausgeklungen und das letzte Kapitel in der Geschichte des Dro Kdo 84 wurde geschrieben – es bleiben viele schöne Erinnerungen. Wir sind gespannt auf die nächsten Kapitel, die das (alte) neue Dro Geschw 7 und AZ LA schreiben werden.



Die Betriebsfeuerwehr in Emmen hilft schon seit 85 Jahren

RUAG

Es ist kaum zu glauben: Die Betriebsfeuerwehr der RUAG Emmen feiert in diesem Jahr ihr 85-jähriges Bestehen. Zurück liegt eine lange Zeit mit vielen Übungen und zahlreichen Hilfeinsätzen bei Notfällen.

Viele mögen sich erstaunt fragen: Die RUAG ist doch noch gar nicht so alt; warum denn schon 85 Jahre? Damals gab es das Eidgenössische Flugzeugwerk Emmen (F+W), aus dem 1999 die RUAG entstand, doch noch gar nicht. Tatsächlich gab es das F+W erst ab 1942. Doch in Emmen existierte schon seit dem April 1940

eine kleine Montagehalle, für deren Sicherheit eine eigene Betriebsfeuerwehr gegründet wurde. Die Betriebsfeuerwehr in Emmen war bis 1995 dem VBS unterstellt. Erst mit der Privatisierung der RUAG wechselte sie zur Gebäudeversicherung des Kantons Luzern. Sie umfasst 55 Einsatzkräfte, eingeteilt in die Fachbereiche Frischluft, Atemschutz und Maschinisten (Fahrer).

Die Eingeteilten leisten ihren Dienst ausserhalb der Arbeitszeit. Das Trainingsprogramm umfasst insgesamt 45 Übungen pro Jahr. Nur die Offiziere werden zur Leitung aller 45

Übungen beigezogen. Für die übrigen Einsatzkräfte beschränken sich die Übungen auf 6 bis 25 Einsätze im Jahr.

Durchschnittlich wird die Betriebsfeuerwehr rund 50 Mal jährlich zur Hilfe aufgerufen, davon zwischen 15 bis 20 Mal alarmmässig. Emmen verfügt über die letzte eigene Betriebsfeuerwehr der RUAG AG. In Thun und Alpnach ist sie noch Teil der dortigen VBS-Betriebsfeuerwehr, doch bei allen anderen RUAG-Standorten wurden die Betriebsfeuerwehren aufgelöst. Im Schadensfall sind die regulären Orts-Feuerwehren zuständig.



Die Air Base Band Emmen verabschiedet sich



Am 10.07.1967 haben acht musikbegeisterte Mitarbeiter des Militärflugplatzes Emmen die Personalmusik «Flugplatz Emmen» gegründet. Ihre Zielsetzung:

Pflege der Kameradschaft, Begleitung von internen Anlässen, Geburtstagsfeiern, Verabschiedung von pensionierten Mitarbeitern.

Die Personalmusik wurde als selbstständiger Verein geführt. Das Probelokal wurde vom Flugplatzkommando zur Verfügung gestellt.

Da es immer schwieriger wurde, Nachwuchs aus dem Flugplatzkommando zu gewinnen, wurden im Jahr 2004 die ersten Musiker von der Fliegerabwehr mit Dienstort Emmen sowie Mitarbeitende der LBA herzlich aufgenommen. So wurde in diesem Zusammenhang der Name auf «Air Base Band Emmen» geändert. Da die Anfragen für Auftritte stark zurückgegangen sind, wurde die Finanzierung des Vereins und die Fortführung des Spielbetriebs immer schwieriger.

An der Generalversammlung vom 25.06.2025 wurde daher entschieden, den Verein aufzulösen. Damit verabschiedet sich die Air Base Band Emmen nach 57-jähriger Vereinstätigkeit von Ihnen. Mit viel Begeisterung aller Musikerinnen

haben wir viele Anlässe begleiten dürfen. Die Erinnerungen daran bleiben.

Wir bedanken uns für Ihre Unterstützung und wünschen Ihnen alles Gute.





Waffenplatz Emmen: Safety first

Kommando Waffenplatz Emmen

Der Begriff SICHERHEIT wird bekanntermaassen individuell sehr unterschiedlich verstanden. In der Armee haben sich diesbezüglich seit Jahrzehnten die englischen Begriffe SAFETY AND SECURITY etabliert. Während SECURITY den Schutz von Personen, Objekten, Informationen und anderen Vermögenswerten vor absichtlichen Bedrohungen und Angriffen beinhaltet, fokussiert sich SAFETY auf den Schutz von Menschen, Maschinen und Umwelt vor unkontrollierten technischen Risiken.

Wir kennen es wohl alle: Anreise ins Hotel X, Bezug des zugewiesenen Zimmers und los geht es mit den Tätigkeiten vor Ort, seien diese beruflicher oder privater Art und Weise. Oft etwas im Hintergrund sind die Informationen zu Themen wie «Verhalten im Brandfall», «Fluchtwege» oder «Brandbekämpfungsmittel». Es versteht sich von selber, dass nebst den gesetzlichen Auflagen und der Verantwortung des Hotels auch die Hotelgäste in der Pflicht stehen. Dies basiert in erster Linie auf dem Prinzip der Eigenverantwortung.

Wie präsentiert sich die Situation nun konkret auf dem Waffenplatz?

Vorneweg: Die gesetzlichen Vorschriften, die Auflagen an Verfügbarkeit an Brandbekämpfungsmittel und weitere entsprechende Mittel

und Einrichtungen unterscheiden sich in keiner Art und Weise zum Zivilen. Und weiter? Ein Blick in die Realität liefert die Antwort: Freitag, RS Woche 2. Die Kader und Rekruten sind mit Hochdruck daran die anstehenden Wochenendarbeiten zu erledigen und sich auf das Abtreten in den Wochenendurlaub vorzubereiten. Plötzlich bereitet sich im Umfeld der Küche Rauch aus. Kurz darauf ertönt in der ganzen Kaserne ein schriller Pfeifton → Feueralarm! Panik? Nein, in keiner Art und Weise. Kader und Soldaten wissen was zu tun ist. Ruhig und geordnet verlassen sie über die zur Verfügung stehenden Fluchtwege die Kaserne und besammeln sich in den ausgeschilderten Sammelräumen. Immer mit im Gepäck: ihre persönliche Waffe. In den Unterkünften und den anderen Räumen wird kontrolliert, ob wirklich alle den Alarm gehört haben und das Gebäude verlassen. Dies gilt insbesondere auch für die Duschen und WC-Anlagen. Wo nötig, wird einander geholfen, getreu dem Motto: Wir lassen niemanden zurück!

Auf dem Sammelplatz selber wird nach dem Eintreffen der Kader und Soldaten sofort kontrolliert, ob wirklich alle auf Platz sind und ob Massnahmen nötig sind.

Gleichzeitig zu diesen geschilderten Abläufen sind weitere Stellen und Personen mit der Schadensregulierung beschäftigt. So kommt zum Beispiel der Wache eine wichtige Rolle zu:

Einerseits Sicherstellen ihres Wachauftrages, andererseits aber auch Organisieren und Sicherstellen der Zufahrt von Feuerwehr, Sanität und Polizei und die entsprechende Weitergabe von Informationen.

Nach bereits einer knappen halben Stunde heisst es dann aber: «HALT! ÜBUNG BEENDET!» Natürlich heisst dies nicht, dass nun alle Kader und Rekruten «einfach so» in die Kaserne zurückkehren und die Arbeiten fortgeführt werden. Zuerst steht noch das Debriefing an. In der Verantwortung steht hierfür der Waffenplatzkommandant in seiner Rolle als Übungsleiter. Zusammen mit den Fachexperten wird den Anwesenden aufgezeigt, was gut war und wo Verbesserungen nötig sind. Ganz nach dem Motto «BESSER WERDEN», aber eben auch basierend auf den gemachten Erfahrungen der Übung.

Schliesslich kehrt die Truppe dann tatsächlich wieder zur Arbeit zurück und in den Fokus rückt wohl wieder grossmehrheitlich das bevorstehende Wochenende.

Sicher aber auch deshalb, weil es glücklicherweise «nur» eine Übung war und nicht Realität. Gut so, denn unverändert gilt: SAFETY FIRST.



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

SPHAIR

MILITÄRPILOT/-IN WERDEN?

**JETZT
KARRIERE
STARTEN**



EIGNUNGSABKLÄRUNG MIT 10 FLUGSTUNDEN

SAF NEWS FLUGPLATZ NEWS AB 2026 DIGITAL

Ab dem 01. Januar 2026 sind die Flugplatz News neu auch in digitaler Version verfügbar.

Mit der neuen «Swiss Air Force SAF News»-App halten wir Sie weiterhin auf dem Laufenden – jederzeit und überall.

Mehr Infos und den Link zum Download finden Sie auf unserer Website.

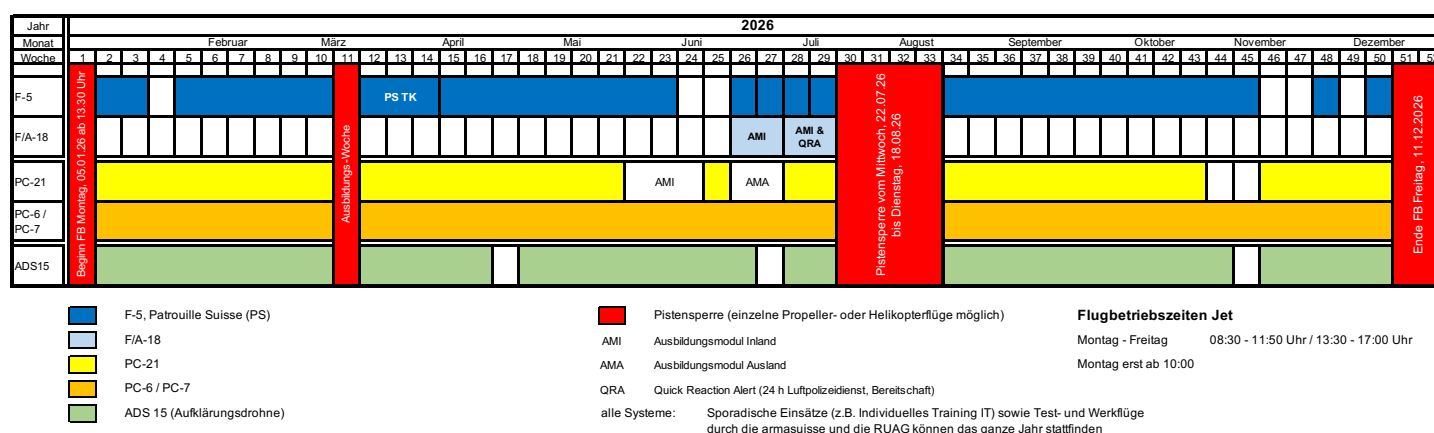


Belegungsplan 2026 (Änderungen möglich)

Unvorhergesehene Einsätze – z.B. Luftpolizeidienst mit Kampfjets, Such- und Rettungsflüge mit Helikoptern oder Aufklärungseinsätze mit

Drohnen – sind ganzjährig auch ausserhalb der publizierten Flugbetriebszeiten möglich. Ausserordentliche Aktivitäten, z.B. Trainings

und Einsätze von Vorführteams wie der Patrouille Suisse, werden in der Regel vorgängig den lokalen Medien kommuniziert.



Impressum

Herausgeber: Kommunikation Luftwaffe in Zusammenarbeit mit dem Flugplatzkommando Emmen
Fotos: Soweit nichts anderes vermerkt: VBS
Redaktion: Flugplatzkommando Emmen
Texte/Interviews: Verschiedene, gemäss Angabe im Titel
Layout: Sdt Manuel Weber, Pilotenschule der Luftwaffe

Druck: Multicolor Print AG, Baar
37. Ausgabe: 2/2025 (erscheint zweimal jährlich)
Auflage: ca. 18 000, gratis verteilt

Redaktionsanschrift: Flugplatzkommando Emmen
Redaktion Bulletin
Rüeggisingerstrasse 165
CH-6032 Emmen
triage-flpl-emm.lw@vtg.admin.ch



Homepage
Flugplatzkommando
Emmen