



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Schweizer Armee**

# flugplatznews 2/2019



## Im Rahmen des Budgets

Liebe Leserinnen und Leser

Die Evaluation eines neuen Kampfflugzeuges (NKF) läuft: Seit April fliegen die fünf Jet-Typen, die für die Luftwaffe infrage kommen, nacheinander in der Schweiz – und damit auch während je einem Tag auf dem Militärflugplatz Meiringen.

Will die Schweiz ihren Luftraum weiterhin überwachen und nötigenfalls verteidigen, ist die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges von grösster Bedeutung. Weniger klar ist der Öffentlichkeit, dass dafür – anders als bei der vom Stimmvolk abgelehnten Beschaffung des Tiger-Teilersatzes – kein zusätzlicher Kredit benötigt wird. Die acht Milliarden Franken – so viel kostet die Modernisierung der Luftverteidigung – werden bis 2025 aus dem jährlichen Armeebudget bereitgestellt. Dieses soll dabei leicht erhöht werden. Es werden also keine Steuergelder umverteilt, damit die Schweiz den sicherheitspolitischen Herausforderungen der Zukunft Rechnung tragen kann.

Klare Kommunikation erscheint mir wichtig, will man verstanden werden. Auf allen Kanälen. Und damit auch in der neusten Ausgabe der Flugplatznews, bei deren Lektüre ich Ihnen viel Vergnügen wünsche.

Herzlich,  
Oberst i Gst Reto Kunz  
Kdt Militärflugplatz Meiringen

[www.armee.ch/flugplatz-meiringen](http://www.armee.ch/flugplatz-meiringen)

Verteidigung Luftwaffe, Flugplatzkommando Meiringen  
3857 Unterbach, Tel. 058 461 64 64  
[info.flplkdomei@vtg.admin.ch](mailto:info.flplkdomei@vtg.admin.ch), [www.luftwaffe.ch](http://www.luftwaffe.ch)



## Attraktion und Attrappe

Es ist nicht so, dass die fünf Besucher zum Vergnügen in die Schweiz kommen. Aber für Fans der Jetflieger ist es zweifellos eine Attraktion, einen oder mehrere der fünf Typen live zu sehen, welche die Schweizer Luftwaffe im Rahmen der Evaluation Neues Kampfflugzeug (NFK) von April bis Ende Juni nacheinander testet.

Bereits vorbei sind die Flüge des Eurofighters, der F/A-18-Super Hornet und der Rafale. Es folgen der F-35-A und der Gripen E. Jets also, die man bisher in Europa kaum hat fliegen sehen. Wie die anderen Typen, so werden auch sie einen Tag ihres Aufenthaltes in der Schweiz vom Flugplatz Meiringen aus fliegen, wobei es um Start- und Landeverfahren und dabei um Lärmmessungen geht, die von der Eidgenössischen Materialprüfungsanstalt vorgenommen werden.

Es ist nicht das einzige Kriterium in der Evaluation, bei dem Meiringen eine wichtige Rolle spielt. Genauso interessant ist, wie kavernentauglich die Typen sind. Anders als bei der Evaluation des Tiger-Teilersatzes, dessen Finanzierung das Stimmvolk bekanntlich ablehnte, wird dies allerdings nun nicht aufwändig an den echten Typen erprobt: Sämtliche Maximalgrössen der fünf Typen wurden durch Kunststoff-Erweiterungen am 1:1 Übungsmodell F/A-18 (J-5099) simuliert. Somit konnte man deren Eignung für die Kaverne ohne Gefahr testen. Das Ergebnis benachteiligt keinen: Es wären für alle fünf Typen lediglich kleinere Anpassungen nötig, damit sie in der Kaverne untergebracht werden können.

## I N T E R N

# Fragen und Antworten zum neuen Kampfflugzeug

**Gäbe es nicht auch Alternativen, um die Sicherheit im Schweizer Luftraum zu wahren? Aus Sicht der Luftwaffe ist der Fall klar und ein NKF unabdingbar.**

Warum beschränkt sich die Luftwaffe – und folglich die Evaluation neuer Mittel – nicht auf die Aufgaben des Luftpolizeidienstes?

Die Armee und die Luftwaffe dienen dazu, die Schweiz und ihre Bewohner nicht nur im Alltag zu schützen, sondern auch bei einer konkreten Bedrohung. Das Volk hat sich in mehreren Abstimmungen zur Armee bekannt, und eine Armee ohne Luftwaffe kann ihren Auftrag nicht erfüllen, weil sie in einem bewaffneten Konflikt ohne Schutz aus der Luft nicht mit Aussicht auf Erfolg einsetzbar wäre. Daraus ergibt sich, dass die notwendige Anzahl Flugzeuge sich an der Verteidigung des Luftraums bemisst.

Liessen sich diese Aufgaben nicht auch mit Drohnen oder Kampfhelikoptern lösen?

digung nicht einsetzbar. Kampfhelikopter können einen Teil der Erdkampfaufgaben übernehmen, nicht aber die Luftverteidigung oder den Luftpolizeidienst. Helikopter (und bewaffnete leichte Flugzeuge) sind zu langsam, um zivilen Jet-Passagierflugzeugen zu folgen, ganz zu schweigen von Kampfflugzeugen.



Weshalb kooperiert man in Sachen Luftpolizeidienst und Luftverteidigung nicht international und kann sich so eine kostengünstigere, kleinere Luftwaffe leisten?

Einer Verwendung von Schweizer Kampfflugzeugen in den Lufträumen anderer Länder oder von Kampfflugzeugen ausländischer Streitkräfte im Schweizer Luftraum stehen in der normalen

Lage Souveränitätsbedürfnisse und bei Spannungen und bewaffneten Konflikten

Neutralitätspflichten entgegen. Gemeinsame Logistik, gemeinsamer Unterhalt, gemeinsames Training, der Austausch von Piloten

und Kooperation im Luftpolizeidienst sind nur so lange mit dem Neutralitätsrecht kompatibel, bis der Partnerstaat in einen internationalen bewaffneten Konflikt verwickelt wird.

Sind die Beschaffungskosten verhältnismässig?

Die Modernisierung der Luftwaffe kostet acht Milliarden Franken. Dieses Geld kann nicht vollständig aus dem aktuellen Armeebudget von fünf Milliarden

Franken aufgebracht werden, weshalb der Bundesrat vorsieht, das Budget bis 2025 real jährlich um 1,4 Prozent zu erhöhen. Der Anteil der Ausgaben für die militärische Landesverteidigung am Bruttoinlandprodukt sollte damit von rund 0,7 Prozent auf rund 0,8 Prozent steigen. Das ist im internationalen Vergleich immer noch sehr wenig – die Nato hält ihre Mitglieder an, zwei Prozent des Bruttoinlandprodukts für ihre Verteidigung aufzuwenden.



Es existieren keine geeigneten Alternativen zu Kampfflugzeugen, um den Auftrag der Luftwaffe zu erfüllen. Drohnen dienen primär der Aufklärung, sind aber für Luftpolizeidienst und Luftvertei-



Foto: Franz Blatter



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

## Mit dem Tiger im Tank

Die PC-21 haben in Meiringen quasi den Tiger im Tank. Denn wenn die Flugzeuge im Haslital stationiert sind, werden sie von den Mitarbeitern der Instandhaltung Garage der Logistikbasis der Armee betankt, die ihr gelerntes Zusatzhandwerk sonst vor allem an den F-5 Tiger-Jets ausüben. Wie diese, so verfügen auch die PC-21 über eine spezielle Kupplung und können folglich vom grossen Zisternenlastwagen aus bedient werden, dessen Tank 30 000 Liter fasst.



«Die Arbeit ist für uns etwas Besonderes, weil wir sonst nie direkt am Flugzeug zu tun haben», sagt Rémy Zaugg, Chef Instandhaltung Garage. Der 45-jährige Schattenhalber nennt es «eine willkommene Abwechslung» für ihn und seine Mitarbeiter.

Eine willkommene Abwechslung sind auch Tankaufträge, die ausserhalb des Flugplatzes wahrgenommen werden. Etwa dann, wenn ein Transporthubschrauber im Gelände nachgetankt werden muss. Gar ein Höhepunkt ist, wenn – wie in diesen Wochen – ein Teil der NKF-Evaluation auf dem Militärflugplatz stattfindet und nacheinander Eurofighter, F/A-18 Super Hornet, Rafale, F-35-A und Gripen E einen Tag in Meiringen verbringen. Auch diese werden von Rémy Zauggs Team betankt.

## Erste Erfahrungen mit dem steilen Winkel

Seit 2018 absolvieren angehende F/A-18-Piloten einen Teil ihrer PC-21-Ausbildung auch auf dem Militärflugplatz Meiringen.

Der Militärflugplatz Meiringen ist einzigartig auf der Welt. Nirgendwo sonst sind die Starts und Landungen so speziell wie in Untertbach, inmitten der hohen Berge. Und nirgendwo sonst geht der Landung ein Anflug in einem derart steilen Winkel voraus.

Das ist nicht einfach zu fliegen, zumal im Haslital auch besondere Windverhältnisse vorherrschen können. Entsprechend trägt die Luftwaffe den Besonderheiten des Meiringer Flugplatzes bereits im frühen Stadium der Ausbildung der F/A-18-Piloten Rechnung: In der zweiten Phase ihrer praktischen Schulung, die auf der PC-21

stattfindet, fliegen die Schüler während drei Wochen von Meiringen aus, um die Besonderheiten dieses Flugplatzes bei Start und Landung zu verinnerlichen, bevor sie auf die F/A-18 wechseln.

Ausgebildet werden sie von einem Piloten, der die Verhältnisse in Meiringen bestens kennt: Daniel «Stampa» Stämpfli gehörte bis 2009 der F/A-18-Fliegerstaffel 11 in Meiringen an und war anschliessend bis 2013 Geschwaderkommandant, bevor er als Chefpilot PC-21 in die Ausbildung wechselte.

Dass die praktische Piloten-Ausbildung inzwischen ausschliesslich

auf Propeller-Maschinen erfolgt, bevor die Schülerinnen und Schüler mit der F/A-18 erstmals in einem Düsenjet fliegen, erachtet Stämpfli nicht als Nachteil: «Heute ist eine effiziente Systembedienung wichtiger als die rein fliegerische Arbeit. Das lernt man auf der PC-21 viel kostengünstiger als auf den lauten Trainings-Jets, zumal das PC-21-Cockpit dem der F/A-18 sehr ähnlich ist.»

Erfolgt nach einem Jahr PC-7 und einem weiteren Jahr PC-21 dann der Wechsel auf die F/A-18, müssen sich die Schüler primär an das höhere Tempo und die grössere Masse gewöhnen.

«Ich kam mir vor wie James Bond»

Ulrich «Jelly» Kohler (43) aus Schattenhalb bewacht seit 18 Jahren den Militärflugplatz. Diesen April hat er die halbjährige MP-Grundausbildung abgeschlossen.



news: Ulrich Kohler, wie erlebt man eine MP-Grundausbildung – ähnlich wie eine RS?

Ulrich Kohler: Es erinnert einen schon daran. So gab es in St-Maurice jeden Morgen um 6 Uhr Frühstück und um 7.15 Uhr ein Antrittsverlesen. Klar ist auch, dass alles sehr militärisch funktioniert.

Was war anders?

Nach Arbeitsschluss interessierte es niemanden, ob man noch in die Beiz geht oder sogar nach Hause fährt. Ebenfalls anders war die Altersstruktur: Die meisten Teilnehmer waren zwischen 25 und 32. Ich bin 43.

Wie schwer fällt es einem mit 43, diese Ausbildung zu absolvieren?

Es ist ein anderer Verzicht, wenn man Familie hat. Aber ich erlebte eine gute Zeit. Durch meine jahrelange Berufserfahrung gab es Inhalte, die ich zuvor schon komplett beherrschte. Die Energie, die ich sparte, brauchte ich allerdings vollständig, um mir jene Dinge einzuverleiben, die neu für mich waren. Das Lernen fällt definitiv schwerer als früher.

Gab es Highlights?

Wir machten Sachen in der Ausbildung, bei denen ich mich manchmal wie James Bond fühlte. So schossen wir etwa aus fahrenden Autos oder mussten in zivil in einem Fünfsterne-Hotel in Montreux verdeckt ermitteln. Das sind eindrückliche Erfahrungen, die man sonst nie macht.



## Treffen der Kulturen

**Seit 2018 ist das Wachpersonal der Loge auf dem Militärflugplatz Meiringen nicht mehr Teil der Luftwaffe, sondern der Militärpolizei (MP) – was vieles verändert hat.**

Der Gang zur Loge, ein kurzer Blick – mehr ist nicht nötig um festzustellen, dass es nicht mehr wie früher ist. Denn das Wachpersonal des Militärflugplatzes Meiringen erkennt man inzwischen bereits an der Kleidung: Wo vorher in grauen Luftwaffen-Tenüs der Tag- und Nachtarbeit

nachgegangen wurde, finden sich nun Frauen und Männer in Uniform der Militärpolizei – und damit jenes Verbandes der Armee, dem sie seit 2018 angehören.

Es ist die auffälligste, aber nicht die einzige Veränderung, die sie mit der Ausgliederung aus der Luftwaffe und der Eingliederung in die MP erfahren haben. Damit einher geht auch eine Aufstockung des Personals von neun auf aktuell 13, letztendlich aber 21 Mitarbeitende. Einerseits, weil die MP Kontrollgänge auf

dem Areal stets mit zwei Personen durchführt, wo bis anhin nur eine Person mit Dienstthund unterwegs war. Andererseits, weil man als Angehörige der MP zusätzliche Aufgaben wie Personen-, Gebäude- oder Transportschutz übernehmen muss – sogar Auslandseinsätze sind möglich.

«Das ist einer der Vorteile der neuen Organisation: Der Job beschränkt sich nicht mehr allein auf den Militärflugplatz, sondern bietet die Möglichkeit zu grösserer Vielfalt», sagt Stefan Jäggi,



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee



Fotos: Franz Blatter

## «Mein Charakter wird hinterfragt»

Rebecca Monn (34) ist im Tessin aufgewachsen. Seit März arbeitet sie auf dem Militärflugplatz Meiringen bei der MP und wohnt in Hofstetten.

*news: Rebecca Monn, als Frau aus dem Tessin sind Sie bei der MP in Meiringen in verschiedener Hinsicht eine Exotin. Wie kommt es, dass Sie hier den Flugplatz bewachen?*

Rebecca Monn: Ich war vorher auf dem Militärflugplatz in Locarno. Dort blieb aber im Zuge des Wechsels zur Militärpolizei kaum Raum für die Arbeit mit Diensthunden. Meiringen kannte ich, weil ich hier schon vorher monatlich meinen Hund trainierte.

*Haben Sie kein Heimweh?*

Ich fahre schon noch ins Tessin. Aber ich bin mir sicher, dass es so schnell kein definitives Zurück gibt. An Ostern arbeitete ich sogar freiwillig – den Stau wollte ich mir nicht antun.



*Ist es heutzutage normal, wenn eine Frau sagt, Sie arbeite bei der MP?*

Ich merke, dass mein Charakter hinterfragt wird. Aber es ist nicht so, dass der sich im Militär veränderte. Vielmehr ist es wohl so, dass ich schon immer der Typ war, der sehr bestimmend sein kann – und sich daraus und dem Hund der Beruf ergab.

*Der Hund spielte eine zentrale Rolle?*

Absolut. Weil er mir zugeteilt wurde, absolvierte ich die Rettungs-Rekrutenschule, um ihn zum Rettungshund auszubilden. Dann veränderte ich mich beruflich, um mit ihm im Sicherheitsbereich zu arbeiten. Ursprünglich lernte ich Coiffeuse.

Chef MP Sicherheitsdienst Meiringen. Da der 54-jährige Hofstetter bereits zuvor für die Sicherheit auf dem Flugplatz zuständig war, weiss er auch um die Kehrseite: «Es treffen zwei Kulturen aufeinander: Jene der Luftwaffe und jene der MP. Das ist nicht immer einfach zu vereinen, zumal die MP deutlich militärischer und auf Befehlsbasis funktioniert.»

Jäggi spricht von der Verbindung zur Luftwaffe und zum Standort, die bei jenen Mitarbeitenden, die neu aus der MP dazu gestossen

sind, erst wachsen muss. Aber auch davon, dass sich langjährige Mitarbeitende an neue Bestimmungen gewöhnen müssen. «Nun, da alle langjährigen Mitarbeitenden die MP-Ausbildung abgeschlossen haben, wird es darum gehen, dass wir möglichst schnell zusammenwachsen und unseren gemeinsamen Weg finden, der für alle stimmt – und zwar sowohl intern wie auch nach aussen. Denn es ist wichtig, dass wir von der Loge, die oft erste Anlaufstelle für Gäste sind, den Menschen in der Region zeigen, dass wir uns nicht

nur als Wachpersonal, sondern auch als Teil eines Arbeitgebers verstehen, der darum bemüht ist, das Miteinander mit der Region zu pflegen.»



**Warum...**

**... fliegen die Kampffjets beim Landeanflug auf den Militärflugplatz Unterbach eine Volte um die Dörfer?**

Der Grund ist simpel: Zur Minimierung des Fluglärms unter Berücksichtigung der Geographie und der operationellen Bedürfnisse – folglich also auch aus Rücksicht auf die Bevölkerung und den Tourismus. Die Lande- und auch die Startvolten verlaufen so, dass dicht besiedelte Gebiete, aber auch das Freilichtmuseum Balenbergr nicht direkt überflogen werden. Speziell ist, dass jene Piloten, die schon länger in Meiringen stationiert und somit bestens mit dem Flugplatz vertraut sind, die Volten sogar abkürzen. So vermindern sie bei der Landung zusätzlich die Leistung, die der F/A-18-Jet benötigt. Dies führt zu einer Lärmreduktion, weil er in einem steileren Anflugwinkel ins Tal absinkt und dabei nahezu im Leerlauf fliegt.



Ausnahmen, in denen die vorgesehenen Landevolten nicht geflogen werden können, kommen dann vor, wenn die Wolkendecke sehr tief über dem Tal hängt. In diesem Fall kommt der langsame Instrumentenanflug zum Tragen. Dieser erfolgt auf direktem Weg, da man zu tief aus den Wolken nach unten stösst, um im engen Tal noch eine Volte fliegen zu können.



Foto: skyguide

## Ein Hightech-Arbeitsplatz mitten in den Bergen

**skyguide überwacht und leitet auf dem Militärflugplatz Meiringen den Flugbetrieb – und hält Ausschau nach einheimischem Personal.**

Die Anforderungen sind hoch: Wer bei skyguide als Flugverkehrsleiter arbeiten will, muss nach erworbener Matura oder abgeschlossener Berufslehre eine dreijährige Ausbildung absolvieren, die einiges abverlangt. «Aber es ist nicht so, dass man dies nur schafft, wenn man Universitäts-Niveau aufweist», korrigiert Beat Baumgartner umgehend den Eindruck, den die Werbebroschüren möglicherweise aufkommen lassen. «Vielmehr ist es so, dass sich im Verlauf der Ausbildung oft auch jene am meisten begeistern und stark engagieren, die zuvor einen Beruf erlernt haben und über keine fliegerischen Vorkenntnisse verfügen.»

Der Teamleiter Flugsicherung auf dem Militärflugplatz Meiringen

weiss, wovon er spricht. Aber er weiss auch, warum er auf diesen Umstand hinweist: Das skyguide-Team in Meiringen wünscht sich vermehrt auch Einheimische im Tower, die mit der Region verbunden sind und ihre berufliche Zukunft langfristig auf dem Militärflugplatz sehen. Oder, um es mit den Worten des 43-jährigen Berners zu sagen: «Wir wollen den jüngeren Menschen in der Region klarmachen, dass bei uns die Möglichkeit besteht, einem Hightech-Beruf in den Bergen, in ihrer Heimat, nachzugehen – und dass die Hürden dorthin nicht derart hoch sind, wie man vielleicht glaubt.»

Jeder, der im Rahmen einer abgeschlossenen Berufslehre ein eidgenössisches Fähigkeitszeugnis erworben hat und gute Englisch-

kenntnisse mitbringt, kann sich für das Auswahlverfahren und die entsprechenden Tests anmelden. Dabei wird ermittelt, wer für den dreijährigen Lehrgang infrage kommt und diesen in Angriff nehmen darf. Baumgartner: «Es kostet nicht viel Kraft und Zeit, um herauszufinden, ob man die Grundvoraussetzungen für diesen Beruf mitbringt.»

Bereits im zweiten Ausbildungsjahr spezialisiert man sich und beginnt die praktische Ausbildung auf seiner Homebase. Welche das ist, wird bereits am Anfang der Ausbildung festgelegt und Wünsche der Auszubildenden werden nach Möglichkeit berücksichtigt. «Also ist auch die Chance reell, dass man am Ort seiner Wahl eingeteilt wird.»

Interessierte finden zusätzliche Informationen auf der Webseite von skyguide [www.skyguide.ch](http://www.skyguide.ch) oder können eine Berufsinformationsveranstaltung besuchen [www.skyguide.ch/events-medien/events](http://www.skyguide.ch/events-medien/events).

# Ü B R I G E N S



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee



Foto: VBS / LW

**Neuer Bundesrat-Jet** Seit Februar können die Vertreter der Landesregierung bei Dienstreisen auf den Schweizer PC-24-Jet zurückgreifen, der bei der Meiringen Dienststelle Belp stationiert ist.



Foto: Franz Blatter

**Hoher Besuch** Bundespräsident Ueli Maurer traf am Freitag, 22. Februar 2019, den bulgarischen Präsidenten Rumen Radev und besichtigte mit ihm den Militärflugplatz Meiringen.



Foto: Franz Blatter

**Schweres Gerät** Seit vergangem Jahr verfügt das Unfall-Pikett des Militärflugplatzes Meiringen mit dem Rosenbauer PANTHER über ein neues Löschfahrzeug.

## Unsere neuen Lehrlinge ab August 2019

Polymechaniker



Fabian Brunner  
16.03.2004  
Brienz



Sven Eng  
17.04.2003  
Matten



Joshua Imdorf  
13.08.2003  
Brienz



Silvano Nydegger  
04.12.2003  
Brienz



Jonah Regez  
18.09.2003  
Meiringen



Timo Zobrist  
10.03.2004  
Meiringen

Fachmann  
Betriebsunterhalt



Eric van Schagen  
25.04.1998  
Meiringen

«Ich habe 16 Kilogramm Mehl verzöpfelt»



Marianne Wenger (62) aus Interlaken leitete 31 Jahre lang das Restaurant auf dem Militärflugplatz Meiringen. Ende März trat sie den Ruhestand an.

news: Marianne Wenger, wir treffen uns hier in «Ihrem» Restaurant Fliegertreff. Beschleicht Sie nicht ein seltsames Gefühl, dass Sie hier nur Gast sind?

Marianne Wenger: Dafür ist die Pensionierung wohl noch zu frisch. Es kommt mir vor, wie wenn ich in den Ferien vorbeischaue.

Wie war es, als Sie anfangen?

Damals, im alten Fliegerstübli, unterhielten wir noch einen grossen Garten und waren damit im Sommer stets auch Selbstversorger. Wir betrieben das Restaurant nach den Vorgaben der Luftwaffe mit einer bedingten Defizitgarantie.

Was waren Höhepunkte?

Da gab es viele. Besonders hervorheben möchte ich aber, dass wir als Betrieb des SV-Service vom Gesamtunternehmen mit dem Business Award ausgezeichnet wurden. Es ist aussergewöhnlich, dass innerhalb der SV-Betriebe ein so kleiner Standort einen Preis erhält.

Was war Ihr Menü-Favorit?

Vielleicht das Cordon-Bleu oder das Figlmüller-Schnitzel. Früher war meine Spezialität, dass ich jeweils am Freitag selbstgemachten Zopf verkaufte. In den Spitzenzeiten habe sich so 16 Kilogramm Mehl verzöpfelt.

A G E N D A



**Flinker Jäger** Bis Ende Jahr sollen auf dem Militärflugplatz Meiringen Wiesel angesiedelt werden, um den Mäusebestand zu dezimieren. Zur Flugsicherheit müssen Raubvögel von der Piste ferngehalten werden.

Belegungsplan 2019 – wann wird geflogen?

Monat	Juli					August					September					Oktober				November				Dezember			
Montag	1	8	15	22	29	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	
KW	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	
Flugdienst Jet	Piste gesperrt														Flugdienst von Milizstaffeln mit Flugzeug Tiger												
						Flugdienst Berufsstaffel mit Flugzeug F/A-18									Fliegerschiessplan offen												
						Truppenbelegung WK									Fliegerschiessen geplant												
Axalp															AXA Anlass Fliegerschiessen Axalp												

- Flugdienst von Milizstaffeln mit Flugzeug Tiger
- Flugdienst Berufsstaffel mit Flugzeug F/A-18
- Kein Jetbetrieb geplant
- Truppenbelegung WK
- AXA Anlass Fliegerschiessen Axalp

**Flugbetriebszeiten**

Montag bis Freitag: 08.00 bis 12.00 Uhr / 13.30 bis 17.00 Uhr  
 Von Oktober bis März sind einmal pro Woche Nachtflüge geplant (Montag, Reserve Dienstag) 18.00 bis 22.00 Uhr  
 Während dem WK (Kalenderwoche 35 – 38) gelten spezielle Flugbetriebszeiten

**Spezielles**

Flugbewegungen Helikopter/Propellerflugzeuge jederzeit möglich

**Anmeldung bei den Tourist-Informationen Meiringen und Brienz**

Besuch Militärflugplatz Meiringen (jeden Mittwoch von Mai – Oktober, 13.30 bis 15.00 Uhr)  
 Besichtigung Militärflugplatz (16. Oktober, 13.30 bis 16.30 Uhr)

**Impressum flugplatznews**

© Herausgeber: Kommunikation Kommando Operationen in Zusammenarbeit mit dem Flugplatzkommando Meiringen  
 Redaktion: Jürg Luchs (Leitung), Marcel Ammon (Koordination), Oliver Gut (Text), Franz Blatter (Fotokoordination)  
 Titelbild: Franz Blatter  
 Konzept/Layout: Atelier KE, Beat Kehrl, Meiringen  
 Druck: Thomann Druck AG, Brienz  
 Ausgabe: Juni 2019  
 Auflage: 28000 Exemplare, gratis verteilt an sämtliche Haushalte des Verwaltungskreises Interlaken-Oberhasli

