



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Schweizer Armee**

# flugplatznews 2 / 2021



## Die Zukunft wartet nicht

Liebe Leserinnen, liebe Leser

Ist es nur eine lange Phase des Ausnahmezustands oder ist es bereits eine neue Realität, mit der wir uns abfinden müssen? Es sind Fragen wie diese, die wir uns nach mehr als einem Jahr mit Covid-19 stellen.

Vieles ist normal geworden. An einiges wird man sich nie gewöhnen. Was wir jedoch alle feststellen müssen: Der Alltag geht weiter, die Zukunft lässt auch in einer Pandemie nicht auf sich warten.

Also schreitet auch in Unterbach die Arbeitsplanung voran. Gespannt warten wir auf den Typenentscheid des Bundesrats in Sachen neues Kampfflugzeug. Liegt dieser vor, wissen wir welche Anpassungen und Investitionen das mit sich bringt.

Davon wird auch unsere Region wirtschaftlich profitieren. Direkt, indem wir Aufträge weiterhin – wenn immer möglich – an lokale Unternehmen vergeben. Und indirekt, indem wir den Flugplatz laufend modernisieren und so ein attraktiver Arbeitgeber bleiben.

Herzlich,

Oberst i Gst Reto Kunz  
Kdt Militärflugplatz Meiringen



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

Schweizer Armee, 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)

## Der Velofahrer, der Flieger-Fan wurde



Wahrscheinlich wird er fest im Sattel sitzen, wenn Ende September sein letzter Arbeitstag bewältigt ist. Jedenfalls wäre es typisch, wenn Jürg Luchs dann aufs Rennvelo steigt, noch einmal winkt und nach Brienz radelt, wo ihn kurz vor seinem 65. Geburtstag der Ruhestand erwartet.

Auch wenn es ruhiger wird: Nur ruhig wird Jürg Luchs deswegen kaum sein. Denn das war er in den 34 Jahren auf und neben dem Militärflugplatz selten. Nicht nur, weil der ehemalige Radrennfahrer sportlich bleiben möchte. Sondern auch, weil er seine politische Meinung weiter mit Vehemenz vertritt – nicht zuletzt, wenn es um die Luftwaffe geht.

1987 als Stellvertreter des Personalchefs auf den Militärflugplatz Meiringen und zurück in die Heimat gekommen, entwickelte er rasch eine Leidenschaft für seinen neuen Arbeitgeber. Während diese Leidenschaft wuchs, veränderten sich seine Funktionen: Ab 1996 war er Personalchef, ab 2009 zusätzlich Chef Stab und damit Stellvertreter des Flugplatzkommandanten.

«Es gab Zeiten, in denen ich mich stark exponierte», weiss Luchs und berichtet davon, wie er sein Auto tapeziert mit Anti-Luftwaffe-Aufklebern vorfand und irgendwann beschloss, nicht mehr in Brienz an die Gemeindeversammlung zu gehen.

Vielleicht ändert sich das ja. Dann, wenn er nicht mehr als wichtiger Vertreter des Militärflugplatzes wahrgenommen wird. Sicher ist jedoch: Seine Leidenschaften wird sich Jürg Luchs auch als Pensionär erhalten.

## Das Warten auf den Sprint

Seit 2021 ist die Luftwaffe jederzeit in der Lage, Situationen vor Ort zu klären. Zwei F/A-18-Piloten halten sich stets bereit, um nötigenfalls loszufiegen.



Vom Bett in die Luft innert einer Viertelstunde.

«Hammer 11, Hammer 12 – scramble, scramble!» Wenn dieser Befehl aus dem Lautsprecher schallt, gilt es ernst. Es ist der Moment, in dem zwei Piloten aufspringen, den Befehl an den ganzen Flugplatz weitergeben und lossprinten, um maximal eine Viertelstunde später mit zwei F/A-18-Kampfsjets eine unerwartete Situation im Schweizer Luftraum aufzuklären.

Die Schicht der zwei Piloten dauert 82 Stunden. Die Räumlichkeit beinhaltet ein Büro, zwei Schlafzimmer und eine gemeinsame Nasszelle. Der Einsatz kann auch in der Nacht erfolgen. Um die Reaktionszeit beider Einsatzflug-

zeuge von 15 Minuten sicherstellen zu können, müssen sich die Piloten während der Nacht absprechen, wer für wie lange wach bleibt. Somit kann garantiert werden, dass die nötigen Arbeiten erledigt sind, bis der zweite Pilot wach und ready ist.

Seit 2021 ist die Luftwaffe darauf ausgerichtet, das ganze Jahr während 24 Stunden Luftpoleizdienst leisten zu können. «Quick Reaction Alert» (QRA) nennt sich das, was mehr Personal als die zwei Piloten beansprucht. Wie die Piloten sind auch mehrere Flugzeugmechaniker bei den F/A-18 vor Ort. Der ganze Flugplatz muss operationell sein. Das

heisst, auch sämtliche Partnerorganisationen wie die LBA (Logistikbasis der Armee), die FUB (Führungsunterstützungsbasis), die MP (Militärpolizei) und die Flugverkehrsleitung (skyguide) müssen ihren Beitrag leisten, damit diese schnelle Reaktion gewährleistet werden kann.

Primär wird der QRA vom Militärflugplatz Payerne aus sichergestellt. In Ausnahmefällen kann dieser aber auch ab Emmen oder Meiringen erfolgen. Auch die Piloten der in Meiringen stationierten F/A-18-Fliegerstaffel 11 sind in den QRA-Schichtplan von Payerne integriert.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

## Warum...

### ... diktiert der Wind die Startrichtung?

Damit ein Flugzeug abhebt, muss die vorbeiströmende Luft über den Tragflächen genügend Unterdruck erzeugen. Vereinfacht gesagt: Je schneller die Luft vorbeiströmt, desto grösser der Unterdruck.

Deshalb starten Flugzeuge in aller Regel gegen den Wind, um den Startweg möglichst kurz zu halten. Die Kampffjets in Meiringen bilden da keine Ausnahme, zumal bei ihnen hinzukommt, dass man darum bemüht ist, durch ein möglichst rasches Aufsteigen die Lärmbelastung für das ganze Tal zu minimieren.

Auf dem Militärflugplatz in Unterbach führte das Starten gegen den Wind 2020 dazu, dass 55 Prozent der Starts und Landungen über den Raum Brienz erfolgten, weil in der Schweiz überwiegend Westwind herrscht. Dieses Verhältnis ist in Payerne mit 64 zu 36 Prozent noch eindeutiger.

Es gibt aber noch andere Faktoren, welche die Startrichtung beeinflussen können. Die geographische Übungslage etwa, die dazu führt, dass man nach Möglichkeit nicht in die Gegenrichtung des Übungsraums losfliegt. Oder die Bereitschaft der beiden Pisten im Winter, wenn Schnee geräumt werden muss. Und schliesslich gilt auch, dass Rücksicht auf Beerdigungen genommen wird.

## «Home Office ist bloss beschränkt möglich»

Oberst i Gst Reto Kunz sagt, wie der von ihm geführte Militärflugplatz Meiringen mit der Corona-Pandemie umgeht.

News: Reto Kunz, wie jedes Unternehmen wird auch der Militärflugplatz seit über einem Jahr durch die Corona-Pandemie beeinflusst. Woran merken Sie das am stärksten?

Wohl dort, wo es andere Unternehmen auch am stärksten spüren: beim Umgang mit den Mitarbeitern und bei der Personalplanung. Auch wir halten uns an sämtliche Regeln und Empfehlungen, wann immer das möglich ist.

### Wann ist es nicht möglich?

Sehr beschränkt sind unsere Möglichkeiten beim Home Office. Der Grossteil der Arbeiten in einem Flugbetrieb können nicht von zuhause ausgeführt werden. Zudem gibt es Arbeiten,

bei denen die Abstandsregeln nicht immer eingehalten werden können – etwa am Flugzeug. Da gibt es Situationen, in denen zwei Mechaniker gleichzeitig auf engerem Raum arbeiten müssen. Dann gilt Maskenpflicht.

### Was ist besonders, wenn es um einen Militärflugplatz und eine Pandemie geht?

Zuerst natürlich, dass bei uns die Wahrung des militärischen Auftrags zu jedem Zeitpunkt Priorität geniesst. Hinzu kommen logistische Herausforderungen, wie wir sie etwa im WK 2020 erlebten und nun wieder erleben werden, wenn es gilt, während drei Wochen mit zusätzlichem Personal von mehreren hundert Soldaten so zurechtzukommen, dass die Arbeit nicht beeinträchtigt wird

und dennoch die BAG-Regeln eingehalten werden können.

### Wie oft müssen Sie als Chef des Flugplatzes Ihr Personal zurechtweisen, wenn es um die Umsetzung der Massnahmen geht?

Bisher noch gar nie. Die Disziplin ist aussergewöhnlich hoch. Ich denke aber, dass das mit dem Bewusstsein zu tun hat, dass wir es uns nicht erlauben können, nicht zu funktionieren.

### Aber Mitarbeitende die an Corona erkrankten gab es schon, oder?

Ja. Bislang haben wir aber erst fünf Fälle verzeichnet. Hinzu kommt ein Soldat zu Beginn des letztjährigen WKs. Bislang sind wir also ziemlich verschont geblieben.



## Zuerst eine Triebwerkstörung – und dann trotzdem ein Flug übers

**Der Hornet-Simulator in Payerne bietet den F/A-18-Piloten in der Aus- und Weiterbildung sämtliche Möglichkeiten, um ihre technischen Fertigkeiten zu schulen. Die Luftwaffe spart so viele Flugstunden mit den Jets und damit auch Ressourcen.**

Der erste Versuch missglückt. Aber es ist nur bedingt den Fähigkeiten des Anfänger-Piloten geschuldet. Gleich nach dem Start beginnt die F/A-18-Maschine zu trudeln und es dreht sich alles. Es wäre der Moment die richtigen Manipulationen anzuwenden, um die Störung zu beheben. Doch die Kenntnisse dazu fehlen – und der brutale Crash ist unvermeidlich.

«Entschuldigung, ich habe nicht gesehen, dass ein Programm mit einer Triebwerkstörung direkt nach dem Start läuft», sagt Hauptmann Matthew Leavy und verschwindet im Kommandoraum, um das am Computer zu ändern. Dann stellt sich der F/A-18-Pilot, der aktuell 60 Prozent seiner Arbeitszeit für die

Betreuung des Hornet-Simulators in Payerne aufwendet, wieder neben das Cockpit und startet den zweiten Versuch.

Nun klappt nicht nur der Start, sondern auch der Flug. Beeindruckend ist die Auflösung, mit der sich die Topographie präsentiert. Eiger, Mönch und Jungfrau wirken so, als ob man sie tatsächlich aus einem echten Flugzeug sähe, bevor es mit Mach 1 über das Jungfraujoch geht. Und auch beim Tiefflug über Bern stellt man fest, dass die Silhouetten alle haargenau stimmen. Nur bei den Gebäuden wurden hinsichtlich Farbe und Details Abstriche gemacht, die man sieht, wenn man nahe genug vorbeifliegt: Das Bundeshaus kommt

vom Fundament bis zur Kuppel beige-braun daher.

Der Grund für die Differenz ist klar: Bei der Aus- und Weiterbildung der F/A-18-Berufspiloten spielt dies – im Gegensatz zu den Bergen – keine Rolle, zumal kein Erdkampf betrieben wird. Oder anders gesagt: Für 69 Millionen Franken 2002 beschafft und in Betrieb genommen, bietet der Simulator mit vier Cockpits alles was er muss, um die technischen Aspekte der Kampffliegerei vollumfänglich zu erlernen oder zu trainieren.

So sind nicht nur taktische Übungen am Tag und in der Nacht möglich, sondern es können



Foto: ZEM



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Schweizer Armee**

## Mit Fernsehkameras und Modellfliegern

Die Geschichte der Flugsimulatoren zu Trainingszwecken reicht weiter zurück, als man denkt: Bereits während des Ersten Weltkriegs wurden zu militärischen Zwecken Simulatoren auf beweglichen Plattformen gebaut, die je nach Bewegung des Steuerknüppels die Lage veränderten. Um 1930 entwickelte Edwin Albert Link dann in den USA den ersten vollbeweglichen Flugsimulator, den sogenannten «Link-Trainer», um die Kosten für die Ausbildung von Privatpiloten zu reduzieren. Um Blindfluginstrumente ergänzt, wurde die-

ser zunächst von der US-Luftwaffe und später auch von Luftwaffen und Fluglinien weltweit eingesetzt.



Flugsimulator der ersten Stunden.

Nach dem Zweiten Weltkrieg wurde ihre Technologie dahingehend weiterentwickelt, dass mit Hilfe von TV-Kameras Bilder erzeugt wurden, um die Sicht zu simulieren. Im militärischen Bereich kamen auch Flugzeugmodelle zum Einsatz, die auf eine Leinwand projiziert und aus einem zweiten Simulator gesteuert wurden, um den Feind im Luftkampf darzustellen.

Mit den ersten leistungsfähigen Computern änderte die Technologie dann komplett: Seither sind die Simulatoren-Cockpits meist starr, während sich das digitale Bild entsprechend den Manipulationen des Piloten bewegt und so der Flug simuliert wird.

## Jungfraujoch

auch sämtliche Fehlfunktionen in der Luft simuliert und die korrekte Reaktion darauf überprüft werden. Da insgesamt vier Simulatoren zur Verfügung stehen und diese miteinander verbunden sind, können zudem auch gemeinsame Missionen geflogen werden.

Für Piloten in Ausbildung bedeutet dies: Fliegerisch bereits auf anderen Flugzeugen geschult, absolvieren sie zunächst 20 Flüge im Simulator, bevor sie ihre ersten fünf Flüge im F/A-18-Zweisitzer machen. Das technische Können ist da bereits genügend vorhanden. In der Luft geht es nun darum, sämtliche Manöver unter G-Belastung und damit unter physischem wie psychischen Druck zu erfahren

und zu erlernen. Es ist das, was der Simulator nicht bietet – und es ist dies auch der Grund, weshalb er nur bedingt zum Üben des Luftkampfes, dem sogenannten «Dog Fight», taugt.

Inklusive Weiterbildung der gestandenen Piloten werden jährlich 2000 bis 2500 Flugstunden am Simulator absolviert. Das entspricht einem Anteil von 20 bis 30 Prozent an den gesamten F/A-18-Trainingslektionen. Reduziert werden damit nicht nur die Emissionen der echten Jets, sondern es werden auch extrem Ressourcen gespart: Berücksichtigt man sämtliche Ausgaben, kostet eine Flugstunde im Hornet-Simulator lediglich 10 Prozent einer Flugstunde mit der echten F/A-18.

## «Eine moderne Notstrom-Anlage ist essenziell»

Daniel Fischlin (58) ist CEO der Kraftwerke Oberhasli AG, die einen Teil zur Stromversorgung des Militärflugplatzes Meiringen beitragen.

*news: Daniel Fischlin, der Militärflugplatz hat seit vergangenem Jahr eine moderne Notstromversorgung. Ist das nötig?*

Daniel Fischlin: Moderne Notstromaggregate sind für den Militärflugplatz essenziell. Will er seinen Auftrag erfüllen, muss er einen Stromausfall sofort kompensieren können. Vor einem solchen Stromausfall ist das reguläre Netz aus verschiedenen Gründen nicht gefeit, zumal es in ganz Europa zusammenhängt.



*Offenbar ist es aber allein im Berner Oberland 2021 schon zu mehreren Stromausfällen gekommen.*

Ja, in lokalen Verteilnetzen geschehen häufiger Ausfälle auf Grund von Naturereignissen wie etwa Blitzschlägen oder starken Winden sowie bei Ausfällen in Trafostationen.

*Sind die KWO für die Stromversorgung des Flugplatzes zuständig?*

Nur indirekt. Wir liefern unsere Energie ins Höchstspannungsnetz und somit an unsere Aktionäre, mit denen wir uns in einer Partnerschaft befinden. Grösster Aktionär ist die BKW Gruppe, der die Hälfte der Anteile gehören. Zu je einem Sechstel partizipieren überdies die IWB, die EWZ und die EWB. Sie garantieren uns die Abnahme von jährlich 2200 bis 2400 Gigawattstunden Strom und kommen für die Produktionskosten auf. Im Gegenzug tragen sie das Risiko, wenn es beim Weiterverkauf um Gewinn oder Verlust geht.



Foto: Franz Bärter

## Der Lebensnerv und sein neuer Nothelfer

**Ohne Elektrizität geht auch auf dem Militärflugplatz nichts. Um die Ausfallzeiten bei einer Stromunterversorgung von extern zu minimieren, wurde in Unterbach das Notstrom-Versorgungssystem erneuert.**

Marc Joder nimmt den Stift zur Hand. Dann beginnt er zu zeichnen, zu beschriften, zu erklären. Denn der Chef Elektrotechnik Süd des Armeelogistikcenters Thun weiss: Elektrizität ist nicht jedermanns Sache. Ein Umstand, der es nicht einfacher macht, das neue Notstromversorgungssystem des Militärflugplatzes Meiringen zu vermitteln. Es leistet Nothilfe, falls die reguläre Stromversorgung ausfallen sollte und damit den Lebensnerv des Betriebs beeinträchtigt ist.

«Im Gegensatz zu früher sind die Netzstrom-Transformatoren und damit auch die Dieselmotoren über ein Leitsystem verbunden und kommunizieren miteinander», fasst Joder vorausschauend

zusammen. Das führt nicht nur dazu, dass sich bei einem Stromausfall sämtliche Einheiten automatisch zuschalten und abgleichen. Es bewirkt auch, dass der gesamte Flugplatz innerhalb von nur 60 Sekunden wieder komplett mit Strom versorgt ist. Überwacht und gesteuert wird alles an einem Bildschirm auf dem Militärflugplatz.

Bis 2020 war das nicht der Fall. Damals schalteten sich nur die Dieselmotoren der systemrelevanten Bereiche automatisch zu, während die weiteren Generatoren manuell vor Ort angeworfen werden mussten. Entsprechend verstrich viel mehr Zeit, bis alle Notstromeinheiten des Flugplatzes in Betrieb waren. Eine kom-

plette Abdeckung wurde nicht erreicht.

Im Sommer 2020 wurde die Systemerneuerung nach zweijähriger Bauphase abgeschlossen. Dabei wurde nicht nur einer von vier Dieselmotoren, sondern auch sämtliche Komponenten in den vier Transformatorstationen ersetzt.

Marc Joder sagt: «Der Aufwand wäre wohl in 20 Wochen zu bewältigen gewesen. Aber weil wir dafür stets den gesamten Strom abstellen mussten, konnten wir lediglich Zeitfenster während der Pistensperre nutzen.»

Denn ohne Strom, da läuft auf dem Militärflugplatz gar nichts.

## «Das ist grossartig!»

**Yannic Minder (19) ist der erste Polymechnik-Lehrling, der am Ende seiner Ausbildung den Beruf des Luftfahrzeugmechanikers erlernt hat.**

news: Yannic Minder, nun endet die Lehrzeit auf dem Militärflugplatz. Sie werden dabei als Pionier in die Geschichte eingehen, weil Sie der erste Lehrling sind, der in Meiringen den Beruf des Luftfahrzeugmechanikers erlernt hat. Sind sie sich dieser Spezialisierung bewusst?

Der fand vollumfänglich an der F/A-18 statt. Im dritten und vierten Lehrjahr habe ich ausschliesslich am Jet gelernt und gearbeitet.

Vorher wurde diese Spezialisierung nicht angeboten. Lief nun in der Premiere alles reibungslos?

Ja, das ist mir bewusst. Das ist grossartig! Jedenfalls, wenn ich die Prüfungen bestehe. Aber das müsste eigentlich klappen. Zumal ich den praktischen Teil schon bestanden habe.

Jein. Vor allem zu Beginn galt es, Erfahrungen zu sammeln und Dinge zu optimieren. Ich war plötzlich Teil des laufenden Betriebs, während die Berufsschule normal weiterging. Da gab es zunächst Abstimmungsprobleme. Bei meinem Nachfolger war das dann alles kein Problem mehr.

Ein praktischer Teil, der auch an der F/A-18 stattfand?

Und nun werden Sie eine Stelle als F/A-18-Mechaniker auf dem Militärflugplatz antreten?

Das weiss ich noch nicht. Zuerst kommt die RS, wo ich als Fliegersoldat eingeteilt bin.

Dann arbeiten Sie dort weiter an der F/A-18?

Das hoffe ich nicht. In der dortigen Milizausbildung müsste ich nochmals bei Null beginnen. Das wäre etwas langweilig. Ich hoffe sehr, dass ich mich in der RS auf Helikopter spezialisieren kann. Dann hätte ich wieder etwas Neues dazugelernt.

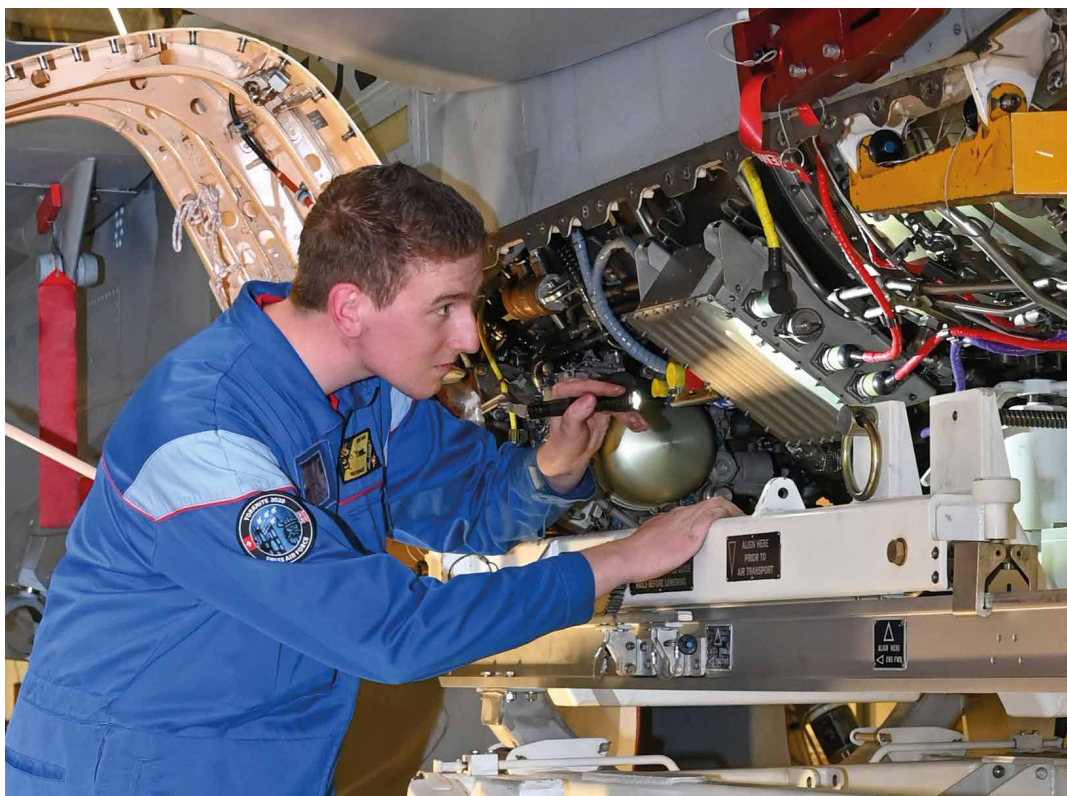


Foto: Franz Blatter

## Unsere neuen Lehrlinge ab August 2021

Polymechnik



Simon Fuhrer  
28.06.2005  
Meiringen



Lars Gasser  
21.09.2005  
Meiringen



Dres Grossmann  
03.04.2006  
Brienz



Nils Hirschi  
26.05.2005  
Unterseen



Gian Maurer  
27.10.2004  
Schattenhalb



Mauro Vogler  
27.12.2005  
Lungern

Automobilfachmann



Florin Schläppi  
03.08.2005  
Meiringen

Fachmann Betriebsunterhalt



Lorin Steiner  
15.08.2005  
Meiringen

## FLUGZEUGE IM BAUCH

**Roger  
Bühlmann**



*Mein schönster  
Ort in der Schweiz*

Ich reise gerne. Aber ich freue mich jedes Mal auf das erste Wiedersehen mit Eiger, Mönch und Jungfrau.

*Meine liebste Freizeitbeschäftigung*

Ich kicke beim FC Interlaken und kümmere mich um die C-Talents des Frauenteam Thun-Berner Oberland. Zudem ist meine Frau im Regionalverband tätig und eine unserer beiden Töchter spielt auch Fussball. Wir sind alle YB-Fans, haben vier Saisonkarten. Und wenn im TV Fussball läuft, schaltet meist meine Frau ein.

*Meine liebste Musik*

Hardrock. Kiss, Alice Cooper, AC/DC mag ich sehr.

*Mein Film-Favorit*

Visionäre Filme, bei denen man entspannen kann. Die Star-Wars-Reihe oder Avatar gehören da dazu – aber auch die alten James-Bond-Filme.

*Meine Lieblings-App*

Der IT-Neuheiten wegen «AliExpress».

*Meine Lieblingsferien*

Wir wollten 2020 nach Hawaii, als uns die Pandemie dazwischen kam. Obwohl unsere Töchter erwachsen sind, denke ich, dass wir das 2022 zu viert nachholen. Oder 2023 ...

*Mit diesem Prominenten würde ich mich gerne unterhalten?*

Elon Musk. Ich würde wissen wollen, warum er so tickt und was sein Antrieb ist.

In der Rubrik «Flugzeuge im Bauch» verraten Menschen vom Militärflugplatz Meiringen, was sie am liebsten machen oder haben. In dieser Folge: Roger Bühlmann (46), Chef Militärische Radarstationen und User Support FUB.

## A G E N D A



**Der Unterstand U3 hat ausgedient** Im September 2020 wurde einer der Unterstände aus der Zeit des Zweiten Weltkriegs durch WK-Soldaten abgerissen.

## Belegungsplan 2021 – wann wird geflogen?

Monat	Juli					August					September				Oktober				November				Dezember				Ende FB Do., 16.12.21 / 17.00 Uhr
Montag	5	12	19	26	2	9	16	23	30	6	13	20	27	4	11	18	25	1	8	15	22	29	6	13	20	27	
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																											
Axalp																											

- Flugdienst mit F-5 Tiger
- Flugdienst mit F/A-18 Hornet
- Flugdienst mit PC-21
- Kein Jetbetrieb geplant
- WK Flpl Kdo 13
- Fliegerschiessplatz offen
- Fliegerschiessen geplant
- AXA Anlass Flugvorführungen 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 WK (Kalenderwoche 33–36) gelten spezielle Flugbetriebszeiten.

### Spezielles

Flugbewegungen Helikopter/Propellerflugzeuge jederzeit möglich.  
 LP-24-Einsätze ab Meiringen als Alternate-Flugplatz 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 (27. Oktober) 13.30 bis 16.00 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 2021  
 Auflage: 28 000 Exemplare, gratis verteilt an sämtliche Haushalte des Verwaltungskreises Interlaken-Oberhasli



Schweizer Armee, Luftwaffe, Flugplatzkommando Meiringen

3857 Unterbach, Tel. 058 461 64 64

info.flplkdomei@vtg.admin.ch, www.luftwaffe.ch