



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

# flugplatznews 1 / 2020



## Hand in Hand

Liebe Leserinnen und Leser

Flugvorführungen der Luftwaffe, die nicht stattfinden, sind nichts Ungewöhnliches. Ungewohnt ist aber, dass es nicht wegen des Wetters geschieht: 2019 musste die Demonstration auf der Axalp aus Sicherheitsgründen abgesagt werden, weil kurz vorher bei der Überprüfung der F/A-18-Jets an einer Maschine ungewöhnlich grosse Risse in den Scharnieren der Landeklappen entdeckt wurden. Es war eine Vorsichtsmassnahme zu einem unglücklichen Zeitpunkt – und kein taktisch gewählter Moment, um zu unterstreichen, wie wichtig die Beschaffung eines neuen Kampfflugzeugs ist.

Überprüft wurde 2019 nicht nur die F/A-18. Auf die Probe gestellt wurde auch das Flugplatzkommando 13 Meiringen, das im WK in St. Stephan eine Dezentralisierungsübung durchführte (vgl. Bild). Wie Miliz und Profis zwei Flugplätze gleichzeitig betreiben, war eine wertvolle Erfahrung. Es zeigte sich: Hand in Hand muss gearbeitet werden, damit Gutes entsteht.

Wir im Haslital wissen das und leben es auch in unserem Alltag. Nicht zuletzt, wenn es um den Militärflugplatz inmitten einer Tourismus-Region geht. Ich freue mich schon jetzt darauf, auch 2020 wieder Hand in Hand mit Ihnen zusammenzuarbeiten.

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)

«Es kam keine Antwort»

Oberstleutnant Marc Studer (40), Kommandant des Fliegergeschwaders 13 in Meiringen, erlebte im Juli eine sogenannte «Hot Mission».

*News: Marc Studer, wie kam es zu der «Hot Mission»?*

Marc Studer: Mein Kollege, Major Andrin Witschi, und ich hatten LP-24-Dienst – waren also in Payerne während 24 Stunden einsatzbereit für Luftpolizeidienste. Da vernahmen wir, dass aus Italien eine Maschine in den Schweizer Luftraum eindrang, die keinen Kontakt mit der Flugsicherung hatte. Wie vorgesehen, gingen wir mit zwei F/A-18-Jets innerhalb von 15 Minuten in die Luft und wurden angewiesen, auf Überschallgeschwindigkeit zu beschleunigen, um die Maschine über dem Zugersee zu identifizieren und Kontakt aufzunehmen.

*Was fanden Sie dabei heraus?*  
Es war ein ziviles Propellerflugzeug. Wir versuchten, Funkkontakt zur Maschine herzustellen. Es kam aber keine Antwort. Entsprechend erhielten wir den Auftrag, das abgefangene Flugzeug durch den Schweizer Luftraum und schliesslich bis 30 Kilometer über den Bodensee hinaus nach Deutschland zu eskortieren.

*Wissen Sie heute mehr?*  
Nein, die Nachbearbeitung solcher Hot Missions wird von den zuständigen Stellen beim Bund durchgeführt. Wir als Piloten bekommen in der Regel nicht mit, ob zum Beispiel nur ein technischer Defekt beim Funk vorlag oder ob es andere Gründe gab.

*Wie viele solcher Luftpolizei-Einsätze gibt es im Jahr?*  
Das kommt durchschnittlich ein- bis zweimal im Monat vor. Auch ich hatte schon mehrere davon.

I N T E R N

Die Führungscrew von Meiringen



**Kommandant  
Flpl Kdo MEI**  
Oberst i Gst  
Reto Kunz



**Stv Kdt  
Chef Stab/Personal**  
Jürg Luchs



**Chef Flugbetrieb**  
Soner Kurtulan



**Kommandant  
Flieger-  
geschwader 13**  
Oberstlt  
Marc Studer

Partnerbetriebe



Peter Michel  
Chef Luftwaffen-  
anlagen LBA



Logistikbasis der Armee



Richard Schär  
Chef System Support



Führungsunterstützungsbasis



Martin Schmied  
Chef Technisches  
Gebäude-  
management



Logistikbasis der Armee



Stefan Jäggi  
Chef MP  
Sicherheitsdienst  
Meiringen



Militärische Sicherheit



Beat Baumgartner  
Chef Flugsicherung



Philipp Feuz  
Restaurant  
Manager



## Ein Quartett macht den nächsten Schritt

Die im Rahmen der Evaluation gewonnenen technischen Erkenntnisse über den Eurofighter, die F/A-18 Super Hornet, die Rafale und die F-35 wurden ausgewertet. Davon allein hängt aber nicht ab, welches das neue Kampfflugzeug der Schweiz werden soll.



Testflüge in Meiringen: Eurofighter (Airbus)



F/A-18 Super Hornet (Boeing)



Rafale (Dassault)



F-35 (Lockheed-Martin)

Die Zeit fliegt. Und das neue Kampfflugzeug ist schon in der Schweiz geflogen. Das zumindest ist sicher, wenn man annimmt, dass die Armee neue Kampfflugzeuge beschaffen kann.

Im Frühling 2019 weilten alle vier Typen, die noch zur Auswahl stehen, in der Schweiz, um in diversen Bereichen getestet zu werden. Erprobungsflüge wurden durchgeführt, für die der neue schwedische Gripen E den erforderlichen Reifegrad noch nicht erreicht hatte. Der Rückzug durch den Anbieter war die Folge. Die An-

forderungen sind hoch: So mussten die Jets insbesondere ihre Sensorleistungen im Schweizer Umfeld demonstrieren, in Meiringen den steilen Landeanflug aus Osten durchführen und sich einer Lärm-messung unterziehen.

Per Ende November wurden die Erkenntnisse aus der Datenanalyse sowie der Flug-, Simulator- und Logistik-Erprobungen in der Schweiz ausgewertet. Die Kandidaten werden aber noch nicht verglichen. Sie haben bis Mitte 2020 die Chance, eine zweite, optimierte Offerte einzureichen.

Nebst den Fähigkeiten des Jets werden auch die Bereiche Logistik, Kooperation, Industriebeteiligung und die Kosten bei Beschaffung und Betrieb verglichen. Am Ende geht es darum, dasjenige Kampfflugzeug zu beschaffen, das im Preis-Leistungsverhältnis das Beste für die Schweiz ist. Der Bundesrat wird voraussichtlich anfangs 2021 den Typ bestimmen.

Vorher wird die Bevölkerung darüber abstimmen können, ob sie noch eine Luftwaffe mit neuen Kampjets für maximal sechs Milliarden Franken betreiben will.

### Warum...

#### ... ist ein leichtes Kampfflugzeug keine Option als F/A-18-Ersatz?

Die SP Schweiz hat die Idee aufs Tapet gebracht – und zumindest beim ersten Hinhören klingt sie gar nicht schlecht: Anstatt der grossen Überschall-Jets solle die Schweizer Luftwaffe die F/A-18 ab 2025 doch durch leichte Kampfflugzeuge ersetzen, die für den Luftpolizeidienst genügen, aber im Unterhalt sowie im Betrieb günstiger und umweltfreundlicher sind. Als Beispiel war der italienische Flieger M-346-FA des Rüstungskonzerns Leonardo genannt worden.

Allein: Die Behauptung, der Flieger genüge für den Schweizer Luftpolizeidienst, ist falsch. Da diese Flieger nicht Überschall fliegen können, sind sie praktisch gleich schnell unterwegs wie zivile Flugzeuge – und damit klar zu langsam, um in einer unklaren Situation rechtzeitig in der Luft und vor Ort zu sein. Zudem verfügen sie auch nicht über ein Radarsystem, das für die Früherkennung unabdingbar ist. Hinzu kommt eine Komponente, die bei der Diskussion gar kein Thema mehr war: Hauptauftrag der Luftwaffe ist nach wie vor die Verteidigung des Luftraums und damit der Schweizer Souveränität im Kriegsfall. Und auch wenn dieser nicht unmittelbar bevorzustehen scheint, so ist dieser Komponente bei der Suche nach einem neuen Kampfflugzeug ebenfalls Rechnung zu tragen, solange das Volk Sinn und Zweck der Armee nicht neu definiert.

## Der Lärm ist nur ein Aspekt

Seit 1998 führt die Schweizer Luftwaffe im Ausland Nachtflugkampagnen durch. 18 Jahre lang in Norwegen, 2017 und 2018 in Schottland – und in diesem November erstmals in North Yorkshire, England. Der Grund bleibt unverändert: Aufgrund ihrer Grösse, ihrer Besiedlungsdichte und der daraus resultierenden Einschränkungen finden sich in der Schweiz nicht jene Nachtflug-Trainingsmöglichkeiten, die für eine Luftwaffe nötig sind. Oder anders gesagt: 50 Prozent des Nachtflugtrainings absolviert die Luftwaffe im Rahmen ihres jährlichen Auslandsaufenthalts.

Faktoren gibt es diverse, die eine Nachtflugkampagne im Ausland zur bestmöglichen Lösung machen. Da ist etwa der oft erwähnte Fluglärm. Während er in der Schweiz praktisch überall die Bevölkerung tangiert, spielt er im Ausland, wo über dem Meer geflogen wird, keine Rolle. Ebenso sind über offenen Gewässern die Platzverhältnisse anders: Allein der Haupttrainingsraum, welcher in England zur Verfügung steht, ist ungefähr so gross wie die Schweiz – und damit dreimal grösser als der grösste Trainingsraum im eigenen Hoheitsgebiet, wo die zivile Luftfahrt inmitten von Europa viel Platz für sich beansprucht. Daraus ergeben sich auch viel bessere Trainingsbedingungen. Der wichtige Überschall-Luftkampf wird in der Schweiz aufgrund des Lärms und der Lawinengefahr nur marginal trainiert, während er im Ausland ein grösserer Programmpunkt ist. Hinzu kommt schliesslich, dass die Luftwaffe in den Auslandskampagnen auch mit anderen Luftstreitkräften kooperiert und dabei vom Erfahrungsaustausch profitiert, der so nicht stattfände, würde man nicht zusammen Trainingsmissionen fliegen.



## Eine Kampagne, hinter der eine logistische Meisterleistung steht

**Die Schweizer Luftwaffe trainierte im November in England den Nachtflug – damit das funktioniert, braucht es vom Bodenpersonal einen ausserordentlichen Einsatz.**

Es gibt bei der Luftwaffe so etwas wie einen Grundbedarf, wenn es um Ausland-Einsätze geht. Da sind natürlich zuerst die Kampfflugzeuge: Insgesamt neun F/A-18-Jets flogen Anfang November nach North Yorkshire in England, um dort dann auf der Royal Air Force (RAF)-Station Leeming während knapp vier Wochen im Nacht- und Überschallflug-Training im Einsatz zu stehen. Da ist aber auch das ganze Material, das für eine derartige Kampagne benötigt wird: 16 Container sind im Minimum nötig, um vor Ort funktionieren zu können – und in England waren es sogar noch ein bisschen mehr.

«Wir fuhren mit elf 40-Tonnen-Lastwagen in den englischen Norden, weil wir noch Schlepptraktoren und ein Ersatztriebwerk mittransportierten», erzählt Werner Schmutz. Der 59-jährige Flugzeugmechaniker war einer von rund 50 Mitarbeitern des Militärflugplatzes Meiringen, die in der ersten Hälfte der Kampagne in Leeming ihre Arbeit verrichteten. Und er war der einzige, der die Hinreise nicht im Kampf- oder Charterflugzeug hinter sich brachte: Selbst fahrberechtigt, begleitet er seit Jahren den Lastwagenkonvoi, um notfalls als Chauffeur einzuspringen.

Bereits drei Wochen vor der Abfahrt werden Materiallisten erstellt und Container beladen, bevor die rund 1500 Kilometer unter die Räder genommen werden. Knapp zweieinhalb Tage war der Konvoi unterwegs, wobei einmal in Frankreich und einmal in England übernachtet und der Ärmelkanal per Fähre von Calais nach Dover überquert wurde.

«Das Ganze wäre auch mit nur einer Übernachtung machbar – wir haben die Fahrzeiten nicht ausgereizt. Aber man muss ja bei so einer Aktion auch nicht 'jufle'», sagt Schmutz lachend.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

## «Schon immer»

Werner Schmutz (59) aus Brienzwiler ist Flugzeugmechaniker auf dem Militärflugplatz Meiringen – und bei Auslandskampagnen mit dem Lastwagen unterwegs.

*news: Werner Schmutz, wie oft waren Sie schon bei Auslandskampagnen der Luftwaffe dabei?*

Werner Schmutz: Eigentlich schon immer, seit es diese gibt.

*Wieso das?*

Das hat auch damit zu tun, dass ich seit 1996 den Konvoi begleitete. Einerseits als Ersatzchauffeur, andererseits, weil mir diese Art zu reisen grossen Spass macht. Mit der Zeit kam die Erfahrung mit Auslandskampagnen als Argument dazu.

*Warum fahren Sie Lastwagen?*

Ich war früher als Chauffeur tätig und fahre jetzt noch 50 Stunden pro Jahr beim Transportunternehmen Von Bergen, um dieses zu entlasten und in Übung zu bleiben.

*Eine Auslandskampagne ist eine logistische Meisterleistung. Geht beim Packen nie etwas vergessen?*

Eigentlich nicht, obwohl es gerade bezüglich Elektronik laufend umfangreicher wird. Was aber immer wieder vorkommt, sind Bedürfnisse, die wir nicht vorhersehen konnten.

*Was war das in England?*

Da fehlten auf den Toiletten Papierhandtücher und Abfallkübel, die wir mit dem Versorgungsflug nachkommen liessen. Und die Heizung funktionierte nicht richtig, worauf wir sie selbst reparierten.

## erleistung steht

In England angekommen, gehen die Mitarbeiter der Flug-Maintenance dann grundsätzlich jener Arbeit nach, die sie auch aus ihrem Schweizer Berufsalltag kennen: In erster Linie geht es darum, den Flugbetrieb zu gewährleisten, also um die Bereitstellung und Instandhaltung der F/A-18-Jets. Allerdings ist dies kein Zuckerschlecken. Zum einen verlangen die Umstände auf einer fremden Airbase immer ein gewisses Mass an Improvisation, zum anderen wird intensiver und später geflogen als üblich. Während der vier Wochen in England flog die Schweizer Luftwaffe täglich drei

Wellen mit je acht Jets – eine am Nachmittag und zwei am Abend unter Nachtflugbedingungen. Schliesslich soll sich der grosse

Aufwand, den eine Auslandskampagne mit sich bringt, auch in Form eines intensiven Trainings für die Luftwaffe auszahlen.



Foto: Werner Schmutz

## Chef in der Küche, Chef im Büro

Philipp Feuz hat rasch aufgezählt, was alles neu ist: «Verändert hat sich primär mein Aufgabengebiet – oder vielmehr erweitert.» Vorher, da übte der 36-jährige Lauterbrunner, der in Ringgenberg wohnt, seinen erlernten Beruf aus. Feuz war der Chefkoch im Restaurant Fliegertreff, kochte die Menüs und verwöhnte so Mitarbeitende und Gäste von aussenherb. Seit April ist das nicht anders, die Küche unverändert gut bürgerlich, saisonal und frisch – aber es ist einiges dazugekommen. Denn seit April ist Feuz der Restaurantmanager des Fliegertreffs und damit der Chef des SV-Betriebs in Unterbach. Er muss sich nun auch um die Bestellungen, die Buchhaltung und die Koordination von Spezial-Anlässen kümmern.

«Bis jetzt läuft es gut», stellt Feuz zufrieden fest. Ende November hat er die Wirteprüfung bestanden, die Besucherzahlen sind im Soll und das Klima unter den Mitarbeitenden ist sehr kollegial. «Das ist nicht selbstverständlich, wenn der Chef wechselt und noch dazu aus den eigenen Reihen kommt.» Vor allem aber hat er es geschafft, trotz der neuen Verantwortung weiterhin auch seiner Leidenschaft nachzugehen: «Ich liebe es, die Menschen zu bekochen.»

## PARTNER

### Mehr als ein Personalrestaurant

**Das Restaurant Fliegertreff auf dem Militärflugplatz bewirbt nicht nur Mitarbeitende, sondern steht allen Gästen offen. Aktuell ist es gar das einzige Restaurant in Unterbach.**

Natürlich. Wer das Restaurant Fliegertreff auf dem Militärflugplatz Meiringen betritt, der kommt nicht in eine urchige Dorfbeiz mit schummrigen Licht. Der Saal ist modern gehalten, alles ist auf einem neuen Stand und die lange Selbstbedienungstheke ist ebenfalls ein Hinweis darauf, dass dieses Lokal primär deshalb existiert, weil es dazu dient, die Mitarbeitenden des Flugplatzes zu verpflegen.

Doch der Fliegertreff ist mehr als das. «Wir sind auch kulinarisch federführend, wenn auf dem Flugplatz grosse Anlässe stattfinden – und wir stehen das ganze Jahr über jedem Besucher offen», sagt Restaurantmanager Philipp Feuz, «doch das scheinen selbst in der Region viele Menschen noch nicht zu wissen.»

Entsprechend bilden noch immer überwiegend Mitarbeitende seine Kundschaft. Und weil es tendenziell weniger Frauen beruflich auf einen Militärflugplatz zieht, bedeutet dies: Die Kundschaft ist

meistens männlich. Das hat gemäss Feuz auch Einfluss auf die Menüwahl: «Fleischgerichte sind da mehr gefragt.» Entsprechend bietet der Fliegertreff beim Mittagmenü immer eine Fleisch- und eine vegetarische Variante.

Was der Fliegertreff aktuell zudem ist, seit das benachbarte «Rössli» zumindest in einer Übergangsphase steckt: Das einzige Restaurant, das in Unterbach tagsüber von Montag bis Freitag geöffnet ist. Feuz sagt: «Die Menschen aus Unterbach sind natürlich herzlich willkommen.»



#### «Take Off» in die Berufswelt

Auf dem Flugplatz Meiringen können diverse Berufe erlernt werden, welche einen guten Start in die Berufswelt ermöglichen.

##### Polymechaniker/in EFZ

- Schnupperlehre: 5 Tage
- 2020: 4 freie Lehrstellen
- 2021: 6 freie Lehrstellen

##### Automobilfachmann/frau EFZ

- Schnupperlehre: 3–5 Tage
- 2020: 1 freie Lehrstelle

##### Fachmann/frau Betriebsunterhalt EFZ

- Schnupperlehre: 4 Tage
- 2021: 1 freie Lehrstelle

Für Schnupperlehre / Lehrstelle:  
monika.haug@vtg.admin.ch

# PARTNER



Foto: Franz Blatter

## «Besser, als wenn ich Pilot geworden wäre»

**Yannic Minder (18) aus Matten ist der erste Polymechaniker-Lehrling der Schweiz, der sich in der zweiten Hälfte seiner Lehrzeit auf die Instandhaltung von Luftfahrzeugen spezialisiert.**

**news:** Yannic Minder, seit August absolvieren Sie auf dem Militärflugplatz die Schwerpunktausbildung **Unterhalt von Luftfahrzeugen. Was heisst das?**

Das bedeutet, dass ich im praktischen Teil meiner Ausbildung jeden Tag am Flugzeug, also hauptsächlich am F/A-18-Jet, arbeite. Am Ende meiner vierjährigen Ausbildung werde ich so zwar die Grundlagen des Polymechanikers erlernt, mich aber auf den Beruf des Flugzeugmechanikers an der F/A-18 spezialisiert haben.

**Sie sind auf dem Flugplatz Meiringen der erste Lehrling, der diese Gelegenheit erhält. Wie fühlt es sich an, der Erste zu sein?** Es ist speziell. Dass ich ausgewählt wurde, ist eine Ehre.

**Merken Sie, dass in Ihrer Schwerpunktausbildung noch die Erfahrungswerte fehlen?**

Manchmal schon. Es ist nicht immer einfach, stufengerechte Arbeit für mich zu finden. So lernte ich während zwei Wochen auch den Tiger-F5-Jet kennen, obwohl dieser in meiner Ausbildung nicht vorgesehen war. Es ist logisch, dass man anhand meines Beispiels auch noch Erfahrungen sammeln muss. Auch deshalb hat man ja vorerst gesagt, dass man nur einen Lehrling pro Jahr auswählt und nicht mehrere.

**Waren Sie schon immer ein grosser Fliegerfan?**

Absolut. Ich wollte auch Militärpilot werden, merkte aber, dass das mit meinen Augen äusserst

schwierig wird. Eine Lehre als Polymechaniker auf dem Militärflugplatz war mein Wunsch wegen der Nähe zu den Jets und dem Praktikum als Plane Captain, das es schon damals gab. Dass nun diese Ausbildung dazu kommt, ist für mich eine tolle Sache. Es ist besser, als wenn ich Pilot geworden wäre, weil ich am Ende als Mechaniker mehr Zeit mit dem Jet verbringe, ihn so auch besser kennen lerne.

**Und nach der Lehre werden Sie schliesslich Flugzeugmechaniker in Meiringen?**

Das ist sicher eine Option. Aber die Ausbildung stösst auch die Türen zur zivilen Luftfahrt auf. Sicher ist, dass ich weiter im Aviatikbereich tätig sein will.



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

**Schweizer Armee**

## Neue Mitarbeitende

### Luftwaffe

Silvan Anderegg, 1991  
Pilot

Emanuele Ceschi, 1993  
Pilot

Pascal Haldenstein, 1991  
Pilot

Andrin Witschi, 1980  
Pilot

Patrick Brunner, 1995  
Elektroniker Avionik

Jan Husmann, 1996  
Luftfahrzeugwart Avionik

René Huwiler, 1973  
Waffenmechaniker

Dominik Jaun, 1981  
Luftfahrzeugmechaniker

### Logistikbasis der Armee

Albert Streich, 1971  
Spezialist Gebäudebetrieb

Hanspeter Thöni, 1975  
Automobilmechaniker

Hanspeter Sauser, 1966  
Fachverantwortlicher HLKS

Daniel Krieg, 1970  
Fachverantwortlicher Seilbahnen

### Führungsunterstützungsbasis

Roger Trösch, 1972  
ICT Techniker

Marc Siegenthaler, 1977  
ICT Techniker

### Skyguide

Dominik Meister, 1994  
Trainee Flugverkehrsleiter

## FLUGZEUGE IM BAUCH

### Reto Kunz



*Mein schönster  
Ort in der Schweiz*

Das ist das Rosenloui. Die Natur, der Bachverlauf in den steilen Bergwänden, empfinde ich als einzigartig.

*Meine liebste Freizeitbeschäftigung*

Metallverarbeitung. Ich schweisse und fräse gerne. So habe ich zum Beispiel ein Metallwasserspiel gebaut.

*Meine liebste Musik*

Der Eagles-Song «Hotel California» ist der, der mich seit meiner Jugend begleitet. Egal, auf welchem Gerät.

*Mein Film-Favorit*

Once Upon A Time in the West. Ich mag generell Spaghetti-Western – und die Musik von Ennio Morricone.

*Mein Lieblingsbuch*

Das technische Manual der F/A-18... Ich bin kein grosser Romanleser, habe schon ewig kein anderes Buch mehr in den Händen gehalten.

*Meine Traumferien*

Alaska. Wegen der rauen Natur. Aber das habe ich noch vor mir...

*Diese Menschen mag ich*

Menschen, die vertrauenswürdig, ehrlich und humorvoll sind.

*Mit diesem Prominenten würde ich mich gerne einmal unterhalten*

Chuck Yeager! Der erste Pilot, der die Schallmauer durchbrach. Ich würde ihm stundenlang zuhören, wenn er von seinen Erlebnissen erzählt. Ich habe gehört, er sei vor meiner Zeit sogar einmal in Meiringen gewesen.

In der Rubrik «Flugzeuge im Bauch» verraten Menschen vom Militärflugplatz Meiringen, was sie am liebsten machen oder haben. Den Anfang macht Oberst im Generalstab Reto Kunz, Kdt Militärflugplatz Meiringen.

## A G E N D A

### Belegungsplan 2020 – wann wird geflogen?

| Monat          | Januar  | Februar    | März         | April      | Mai        | Juni         |
|----------------|---|------------|--------------|------------|------------|--------------|
| Montag         | 6 13 20 27  | 3 10 17 24 | 2 9 16 23 30 | 6 13 20 27 | 4 11 18 25 | 1 8 15 22 29 |
| KW             | 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 |            |              |            |            |              |
| Flugdienst Jet |   |            |              |            |            |              |
| Axalp          |   |            |              |            |            |              |

| Monat          | Juli   | August        | September  | Oktober    | November     | Dezember   |
|----------------|--|---------------|------------|------------|--------------|------------|
| Montag         | 6 13 20 27   | 3 10 17 24 31 | 7 14 21 28 | 5 12 19 26 | 2 9 16 23 30 | 7 14 21 28 |
| KW             | 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 1 |               |            |            |              |            |
| Flugdienst Jet |  |               |            |            |              |            |
| Axalp          |  |               |            |            |              |            |

- Flugdienst mit F-5 Tiger
- Flugdienst mit F/A-18 Hornet
- LP-24 Einsätze ab Meiringen
- Flugdienst 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 LP-24 Einsätzen (KW 23–27) sowie WK (Kalenderwoche 36–39) gelten spezielle Flugbetriebszeiten.

#### Spezielles

Flugvorführungen Axalp 2020: **NEU** Montag (Hauptprobe), Dienstag und Mittwoch (Flugvorführungen) 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 (29. April, 21. 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: Dezember 2019  
 Auflage: 28000 Exemplare, gratis verteilt an sämtliche Haushalte des Verwaltungskreises Interlaken-Oberhasli

