



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

flugplatznews 1 / 2011



Gemeinsame Lösungen

Liebe Leserin, lieber Leser

Am 13. und 14. Oktober 2010 fand das Fliegerschiessen Axalp statt. Rekordverdächtige 11 000 Zuschauer kamen dabei in den Genuss einer faszinierenden Vorführung der Schweizer Luftwaffe. Mindestens so gespannt wie auf die Darbietungen in der Luft waren wir Organisatoren auf das Gelingen des neu eingeführten Verkehrskonzeptes. Weil sich der Anlass immer grösserer Beliebtheit erfreut, haben die regionalen Behörden Verbesserungsmassnahmen in der Verkehrsführung verlangt.

In unzähligen Besprechungen und Verhandlungen mit allen Beteiligten übers ganze Jahr wurde die heutige Lösung erarbeitet, bei welcher der Privatverkehr im Tal parkiert wird und die Menschenmengen im Bus auf die Axalp gefahren werden. Auch wenn wir immer noch besser werden können: Der Versuch ist gelungen!

Dies zeigt eindrücklich, dass wir alle – Behörden, Privatwirtschaft und Militärflugplatz – im Stande sind, gemeinsam Probleme zu lösen, wenn der Wille da ist. Nehmen wir dieses Beispiel zum Vorbild für andere Herausforderungen, bei denen es gilt, verschiedene Interessen unter einen Hut zu bringen. Wir vom Militärflugplatz sind bereit!

Oberst im Generalstab Peter Merz,
Kommandant
Militärflugplatz Meiringen

Verteidigung Luftwaffe, Flugplatzkommando Meiringen
3857 Unterbach, Tel. 033 972 64 64, Fax 033 971 54 42
info.flplkdomei@vtg.admin.ch, www.luftwaffe.ch

Warum...

... wechselt die Startrichtung laufend?



Foto: Franz Blatter

Die Kampffjets auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach starten nicht immer in dieselbe Richtung. Rund 60 Prozent der Starts erfolgen gegen Osten, also in Richtung Meiringen, die restlichen 40 Prozent gegen Westen, in Richtung Brienz.

Dieses Verhältnis steht direkt mit den physikalischen Gesetzen und den meteorologischen Bedingungen in Zusammenhang: Ein Flugzeug hebt ab, indem die Luftströmung über den Flügeln einen Unterdruck erzeugt. Um Energie zu sparen, wird deshalb in aller Regel gegen den Wind gestartet.

Bläst dieser beispielsweise mit einer Geschwindigkeit von 50 Kilometern pro Stunde, ist dies quasi Gratis-Unterstützung, die der Flieger nutzen kann. Er erreicht dann den nötigen Unterdruck bereits mit einer Eigengeschwindigkeit von rund 200 Kilometern pro Stunde. Würde er bei denselben Verhältnissen mit dem Wind starten, müsste er dessen Geschwindigkeit erst kompensieren, also ein Tempo von rund 300 Kilometern pro Stunde erreichen, bevor der Unterdruck gross genug wäre, um abzuheben. In der Theorie bedeutet dies, dass ein stillstehender Jet in einem Gegenwind von gegen 250 Kilometern pro Stunde Gefahr läuft, angehoben zu werden.

I N T E R N

Ein Schlepper, fast wie ein Handy

Auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach werden die Jets mit einem neuen Elektro-Fahrzeug geschleppt.



Foto: Franz Blatter

Mit 14 Kilowatt Leistung bewegt der LEKTRO-Schlepper Kampfflugzeuge wie die F/A-18.

Ein F/A-18-Kampffjet wiegt voll beladen fast 24 Tonnen. Entsprechend viel Kraft ist nötig, will man ihn bewegen. Doch zu hören ist nichts, wenn das neue Schleppfahrzeug den grossen Vogel hinter sich herzieht.

«LEKTRO AP 8850SDA» lautet die Typenbezeichnung des Vehikels. Der Name verrät, warum das Fahrzeug so leise ist: Betrieben wird es durch einen Elektromotor, der eine Leistung von 14 Kilowatt erbringt. Es entstehen keine Emissionen, anstatt Treibstoff wird Strom getankt, aus der Steckdose, fast wie beim Handy. Das ist gut für die Umwelt und angenehm für die Mitarbeiter: In der Kaverne im Berg dürfen die Jets nur durch Schlepper bewegt werden. Die Vorgänger des

LEKTRO wurden durch einen Dieselmotor betrieben, und «das ist drinnen nicht sehr angenehm», weiss Andreas Willener (52) aus Matten aus eigener Erfahrung.

Der Mitarbeiter des Flugbetriebs ist aber nicht nur deshalb überzeugt vom neuen Schlepper: «Er ist sehr wendig und einfach in der Handhabung.» Will heissen: Wurden die Jets vorher mit einer Deichsel-Verbindung angekoppelt, so werden sie beim LEKTRO per Seilwinde auf eine Schaufel gezogen, worauf das Vorderrad des Fahrwerks angehoben wird. Das Gebilde ist so kompakter und einfacher zu steuern, was in der Kaverne nicht unerheblich ist, muss dort doch exakt manövriert werden.

Begeistert ist auch Hans Huggler (59) aus Matten, der die ersten 15 LEKTROS in Empfang genommen hat (bis 2011 kommen 15 dazu, so dass die gesamte Luftwaffe ausgerüstet ist). Der Systembetreuer erklärt, dass die Batterien nicht nur dem Antrieb, sondern auch als Gegengewicht dienen. «Bei den Vorgängern waren Extra-Gewichte nötig.»

Ausserdem erzählt er, dass dieser Schlepper bei allen Kampffjet-Typen der Luftwaffe eingesetzt werden wird. «Wir ersetzen im nächsten Jahr auch die Bucher-Schlepper der Tiger-F5-Jets. Zudem hatten wir in der Tiger-Teilersatz-Evaluation die Gelegenheit, LEKTRO an der Rafale, dem Gripen und dem Eurofighter zu testen – er funktioniert bei allen.»



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

Die Nachtschwärmer

Vom 20. November bis zum 3. Dezember flogen die F/A-18-Piloten der in Meiringen stationierten Berufsflygerstaffel 11 in Norwegen.

Für das Bodenpersonal waren es einmal mehr die Wochen der kalten Finger. Für die Piloten die Zeit der weniger begrenzten Möglichkeiten. Vom 20. November bis zum 3. Dezember weilte die Fliegerstaffel 11 aus Meiringen-Unterbach und Teile der Bodencrew wieder im hohen Norden, auf dem norwegischen Militärflugplatz Ørland. Dort übten sie unter dem Namen «Nightway» das, was in der Schweiz nur sehr eingeschränkt möglich ist: Das Fliegen im Dunkeln.

Von 16.30 Uhr bis Mitternacht wurde geflogen, und zwar über dem Meer, wo es wenig stört und viel Platz hat (vgl. Randspalte). So konnte mit den jüngeren Pilo-

ten nicht nur Nachtflug-Ausbildung und Zusatz-Ausbildung am Nachtsichtgerät betrieben, sondern auch andere Abläufe geübt werden: «Über dem Meer können wir problemlos Überschall fliegen und die tieferen, dickeren Luftschichten ausnützen», sagt Major Martin Holzer (38) aus Sachseln, der Kommandant der Fliegerstaffel 11. Taktische Missionen können dort bis hinunter auf 1500 Meter über Meer durchgeführt werden, bei Überflügen liegt die Grenze gar nur auf 300 Metern.

Ein Vorteil ist auch die Grösse des Luftraums, der in etwa der Fläche der Schweiz entspricht, in der Höhe jedoch wenig Wünsche

offen lässt. «So konnten wir mehr Flugzeuge gleichzeitig auf Missionen schicken.» Das Training also war intensiver als in der Heimat, im Schnitt kam ein Pilot in Ørland auf 1,7 Flüge pro Tag. Hinzu kamen für den Grossteil der Piloten ein paar Flugstunden extra: Dann nämlich, als es galt, die zehn F/A-18 nach Norwegen und wieder zurückzufliegen. Allzu spannend war diese Aufgabe im Gegensatz zu den Missionen im hohen Norden allerdings nicht: In grosser Höhe wurde verschoben, mit dem Tempo eines Airbus'. «Da riss sich keiner drum.» Kein Wunder, reiste der Rest der 61 Mitglieder des Flugplatzkommandos in Meiringen-Unterbach doch bequem per Charterflug.



Foto: Aldo Wick

Eine F/A-18 der Schweizer Luftwaffe auf dem verschneiten Flugplatz in Ørland.

Auslandskampagnen – an Bedeutung gewonnen

Will die Schweizer Luftwaffe gewährleisten, dass ihre Piloten ausreichend trainiert sind, so sind in der momentanen politischen Lage Auslandskampagnen wie «Nightway» unverzichtbar.

Der Nachtflug – eine unerlässliche Fähigkeit für einen Militärpiloten – kann allein in der Schweiz aufgrund der anhaltenden Lärm-Diskussion und den damit verbundenen Auflagen nicht mehr ausreichend geübt werden. So hat der Stellenwert der Kampagnen im Ausland an Bedeutung gewonnen und steht für eine Win-win-Situation: Die Schweizer Piloten treffen erstklassige Trainingsverhältnisse an und die dichtbesiedelte Schweiz kann etwas vom Fluglärm entlastet werden. Auf der anderen Seite erhalten die Gastgebernationen beachtliche Benützungsenttädigungen.

Ausser der Kampagne in Norwegen fanden schon Trainings in Italien, England und Schweden statt. Zwar wird im Ausland über dem Meer trainiert, die Flugplätze jedoch sind an der Küste und damit auf dem Festland stationiert. In der Nähe von Ørland beispielsweise liegt das Städtchen Brekstad. Die Bewohner dort finden Fluglärm auch nicht nur toll, stehen dem militärischen Fliegen aber sehr positiv gegenüber.

Also sprach General Guisan...

Als der Fliegerschiessplatz 1942 in Betrieb genommen wurde, lag nichts ferner, als einen Grossanlass zu schaffen: General Henri Guisan war mit den Schiessleistungen der Schweizer Luftwaffe unzufrieden und forderte deshalb einen anspruchsvollen Übungsplatz. Anspruchsvoll sind die Aufgaben, die sich einem Piloten auf der Axalp stellen, auch in Zeiten modernster Technologie geblieben: «Dort taktisch zu fliegen und gleichzeitig Manipulationen vorzunehmen, gehört zu den höchsten Schwierigkeiten», sagt Oberst im Generalstab Peter «Pablo» Merz, Kommandant des Flugplatzkommandos Meiringen und selbst F/A-18-Pilot.

Von Oktober bis Mai herrscht während ausgewählten Wochen Betrieb auf der Axalp. Dass der Schiessplatz die Anforderungen erfüllt, dafür garantiert Michael Allenbach (45) aus Schwanden und sein Team vom Militärflugplatz. Dieses ist unter anderem für die Infrastruktur auf der Axalp verantwortlich. Das kann schweisstreibend sein, etwa, wenn die sechs Quadratmeter grossen Stahlplatten ausgewechselt werden, die das Ziel für die F/A-18 bilden. «Allerdings ist das selten nötig», sagt Allenbach. «Häufiger wechseln wir die Pfosten der Tiger-Ziele – weil denen garstiges Wetter schlecht bekommt.»

Geschossen wird nämlich immer weniger: Gab es 1981 66 Schiesstage, waren es 2007 noch 16. Schon lange kein Thema mehr ist die Art der Munition: Fielen früher Bomben, werden längst nur noch 20-Millimeter-Übungspatronen per Kanone geschossen. Fast wie zu jenen Zeiten, als Guisan noch weit vom General entfernt war und die Fliegerei in den Kinderschuhen steckte.



Ein regionaler Grossanlass auf 2242 Metern über

Aus dem Fliegerschiessen Axalp ist längst ein Event geworden, der Besucher aus dem In- und Aus-

Am Ende bleiben die unvergesslichen Bilder: Kampfjets, die zum Greifen nah zwischen den Felsen vorbeidonnern, Cougar-Helikopter, die in schwierigstem Gelände ihr Einsatzspektrum demonstrieren, das Schlussbouquet der Patrouille Suisse. Das alles und mehr bietet Jahr für Jahr das Fliegerschiessen Axalp. Ein Anlass, der ursprünglich rein militärischen Zweck hatte, der aber längst zum öffentlichen Grossevent geworden ist, Publikum nicht nur aus der ganzen Schweiz, sondern auch aus dem Ausland anzieht.

Folglich erstaunt es wenig, dass auch bei der vergangenen Demonstration vom 13. und 14. Oktober Rekordwerte registriert wurden. «Gut 11 000 Zuschauer fanden in den zwei Tagen den Weg auf die Axalp», sagt Philipp Schild (34) aus Bönigen, der als Chef Logistik des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach für die Koordination rund um die Fliegerdemonstration verantwortlich ist. Er blickt auf einen besonderen Event zurück: 2010 wurde in Zusammenarbeit mit Behörden und Privatwirtschaft ein neues Verkehrs-

konzept eingeführt. Dieses war nötig, weil die An- und Abreise der Axalp-Besucher auf den Hauptverkehrsachsen zu massiven Staus geführt hatten.

Als Hauptmassnahmen wurde die Strasse hinauf zur Axalp gesperrt und in Brienz-Brunnen ein Parkraum für bis zu 3400 Autos eingerichtet. Von dort aus konnte in eines von 28 Postautos umgestiegen werden, die im Zweierpaket die enge Strecke bis hinauf zum Sessellift Axalp-Windegg und zurück führen. Der Erfolg der Aktion –





Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee



«Die Vogelperspektive ist einzigartig»

Mike Lumb (43) ist Privatpilot und Hobby-Fotograf aus Bristol (England). Über eine britische Agentur buchte er zusammen mit einer Gruppe von 13 weiteren Aviatik-Enthusiasten einen mehrtägigen Aufenthalt im Haslital während der Fliegerdemonstration Axalp 2010.

news: Mike Lumb, waren Sie schon einmal am Fliegerschiessen Axalp?

Mike Lumb: Nein, ich bin zum ersten Mal überhaupt in der Schweiz. Flugmeetings habe ich jedoch schon einige besucht, etwa in England, den USA und Israel.

Was ist speziell an den Vorführungen auf der Axalp?

Im Gegensatz zu anderen Meetings, welche mehrheitlich irgendwo in der Wüste oder zumindest in der Ebene durchgeführt werden, finden diese Flugvorführungen in einer landschaftlich faszinierenden Umgebung statt. Besonders beeindruckt haben mich die verschiedenen Kunstflug-Formationen der Patrouille Suisse inmitten dieses traumhaften Bergpanoramas. Die Flugzeuge im Einsatz aus der Vogelperspektive zu betrachten, ist absolut einmalig.

Gibt es für Sie noch andere Gründe, die Region Haslital-Brienz zu besuchen?

Die Militäraviatik ist meine Leidenschaft. Daher ist es schon so, dass ich hauptsächlich wegen der Flugschau angereist bin.

Meer

and anzieht. Entsprechend gross sind die Herausforderungen.

das Paket Parken-Bus-Sessellift, das die PostAuto AG anbot, kostete 40 Franken – war durchschlagend, wurden in den zwei Tagen doch 3546 Personenwagen gezählt, die im Talboden abgestellt worden waren. Ebenfalls neu erstellt wurde auf dem Fussweg hinauf zu den drei Zuschauerräumen eine portable Stahlterasse, um die Sicherheit an einer steilen, engen Stelle zu gewährleisten. Neuerungen wie diese kamen im Zuge der Popularisierung des Anlasses immer wieder vor, so etwa temporäre Kiosk-Zelte oder Toitoy-WC-Kabinen, die seit

einigen Jahren im Gelände aufgestellt werden.

Was das an Aufwand für den Organisator, das Flugplatzkommando Meiringen und seine Partner bedeutet, verdeutlicht die Tatsache, dass in diesem Herbst 158 WK-Soldaten mithelfen mussten, um die Leistungen sicherzustellen. Sie deckten dabei ein breites Spektrum ab, das vom Einsatz in der SV-Kantine über die Park- und Verkehrsdienste bis hin zur Gästebetreuung oder zu Sicherheitsaufgaben reichte.

Dass der Anlass bei anhaltendem Trend nicht nur viel zur Imagepflege des Flugplatzes und zur Wertschöpfung in der Region beiträgt, sondern allmählich an seine Grenzen stösst, versteht sich. Mehr als 10000 Menschen kann man an einem Morgen nicht auf die Axalp fahren, so dass jeder rechtzeitig vor Ort ist. Will heissen: Neue Ideen und die Zusammenarbeit mit der Region werden auch in Zukunft nötig sein, um den Grossanlass weiterhin zur Zufriedenheit aller durchführen zu können.



Fotos: Franz Blätter / Erich Riefter

Eine spektakuläre Gruppe

In einer vierteligen Serie stellen wir Ihnen die Bereiche des TGM Meiringen-Unterbach vor. Teil 2 in dieser Ausgabe befasst sich mit dem Bereich Förderanlagen.

In vier Gruppen ist das Technische Gebäude-Management in Unterbach unterteilt, das die Vorgaben für die sechs Infrastruktur-Center der Armee und damit für über 26 000 militärische Objekte festlegt. Doch keine dieser Gruppen ist so spektakulär wie jene der Förderanlagen: Claude Olivier Marti (60) aus Meiringen und seine drei Mitarbeiter sind nämlich für militärische Seilbahnen, Hebezeuge und Lifte verantwortlich – und für ein bisschen mehr.

Die Gruppe prüft nämlich nicht nur, ob in diesen Gebieten die Vorgaben eingehalten werden, nimmt nicht nur Inspektionen an den Seilbahnen vor und führt nicht

nur Schulungen an diesen Objekten durch. Nein, sie ist darüber hinaus auch für das Projekt «Remove» zuständig – das Beseitigen von militärischen und vor allem zivilen Flughindernissen in der ganzen Schweiz. «Meistens handelt es sich dabei um alte Seilbahnen oder Hochspannungsleitungen», sagt Marti, womit er und seine Mitarbeiter es dabei seit Jahren zu tun haben. Wohl um die 100 Objekte hat Martis Gruppe bis heute entfernt, doch die Arbeit geht nicht aus: «Helikopterpiloten melden immer wieder neue Entdeckungen. Den Tag, an dem alles weggeräumt ist, werde ich wohl nicht mehr erleben.» Wer denkt, dass Marti übertreibt, dem zeigt er einfach eine Karte der Brünig-Region. Diese ist übersät mit roten Strichen – jeder einzelne Strich bedeutet dabei viel potenzielle Arbeit für die Zukunft.



I N T E R N

Der Pionier

Silas Egger (22) ist der erste Lehrling, der sich auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach zum Fachmann Betriebsunterhalt ausbilden lässt.

Silas Egger ist kein scheuer Zeitgenosse. Mit Begeisterung erzählt der 22-jährige Brienzwiler von seiner Zweitlehre, die er seit August absolviert. «Da kommen viele Bereiche zusammen, gibt es Tätigkeiten aus den Aufgabefeldern eines Sanitärs, eines Lüftungsmonteurs oder eines Elektrikers – genauso wie Aussenarbeiten, wo es darum geht, verschiedenste Gerätschaften und Maschinen zu bedienen.»

Silas Egger ist ein Pionier: Er ist der erste Lehrling, der sich auf dem Militärflugplatz Meiringen-Unterbach zum Fachmann Betriebsunterhalt, einem neuen Beruf, ausbilden lässt. Das nur mit dem Wort «Abwart» zu umschreiben, würde den Anforderungen nicht gerecht: Neben den typischen Arbeiten, die ein Hauswart zu verrichten hat, etwa das Reinigen der Gebäude oder das Warten von Anlagen, beinhaltet sein Beruf auch Aufgaben, wie sie etwa ein Gemeindearbeiter in einem Werkhof verrichtet.

Die Vielseitigkeit ist es denn auch, die es dem Brienzwiler besonders angetan hat: Die Hälfte



Silas Egger bereitet die Lehre zum Fachmann Betriebsunterhalt offensichtlich Freude.

der Arbeitszeit verbringt er in der Kaverne oder in den Flugplatzgebäuden, wo er mit dem Unterhalt beschäftigt ist. Die andere Hälfte verbringt er draussen, wo er etwa bei der Umgebungspflege, der Abfallentsorgung, der Instandhaltung des Fliegerschiessplatzes Axalp oder aktuell im Winterdienst eingesetzt wird.

Der Kontrast ist gross. Nicht nur, wenn Egger die verschiedenen Arbeiten aufzählt, sondern auch wenn er verrät, welchen Beruf er zuvor erlernt hat: «Ich liess mich zum Holzbildhauer ausbilden.» Ja, das gibt es, aber fast nur in

Brienz. Nichts habe er gegen die Kreativität gehabt, er schnitze heute noch in seiner Freizeit. «Aber der zukunftsträchtigste Beruf ist es wohl nicht.» Für den neuen Weg, den Silas Egger eingeschlagen hat, gilt das Gegenteil: «Grössere Betriebe brauchen vermehrt einen Fachmann Betriebsunterhalt. Was nicht bedeutet, dass ich nach der Lehre nicht gerne auf dem Militärflugplatz bleiben würde: Ich kann mir kaum vorstellen, dass andernorts die Abwechslung gleich gross ist. Bieten sich mir hier doch praktisch alle Aspekte meines neuen Berufs.»



Der Flugplatz im Schaufenster

Im November präsentierte sich der Militärflugplatz Unterbach erstmals an der Gewerbeausstellung «schoufeischer 2010» in Meiringen.

Verkauft wurde nichts am Stand Nummer 25 der Gewerbeausstellung «schoufeischer 2010» in Meiringen. Und doch war der Gewinn enorm, den dieser Aussteller am Ende der ersten Novemberwoche verbuchen konnte: «Wir haben gezeigt, dass es uns gibt», sagt Bernhard Bigler (vgl. Interview), der für die Darstellung des Militärflugplatzes Meiringen-Unterbach an der Gewerbeausstellung verantwortlich war. Für den Bereichskontroller war die Premiere ein Ereignis, das unbedingt wiederholt werden müsse. Der Grund ist einfach: «Wir stellten

überrascht fest, dass viele Menschen in der Region noch immer keine Vorstellung von dem haben, was wir tun.»

So wurde nach Flugzeugen, die in der Kaverne landen, gefragt oder nach der jährlichen Abschussquote durch den Luftpolizei-Dienst – nach Dingen also, die entweder technisch unmöglich sind oder seit dem Zweiten Weltkrieg nie mehr vorgekommen sind. Auskunft gaben dabei in den vier Tagen jeweils ein Vertreter der Geschäftsleitung, ein Pilot der F/A-18-Fliegerstaffel 11, ein

Ausbilder und ein Lehrling, so dass das breite Spektrum, das der Militärflugplatz aufweist, gut vertreten war. Neben der Möglichkeit des verbalen Austauschs gab es aber auch etwas zu sehen: So wurden zwei Schaufensterpuppen in Pilotenausrüstung ausgestellt. Es gab diverse Fotowände und auf einem Bildschirm wurde die aktuelle Situation des Luftraums präsentiert. Daneben gab es eine Vielzahl an Informationsbroschüren, welche die Besucher nach Hause nehmen konnten – nicht wenige verliessen den Stand Nummer 25 mit vollen Händen.



«Ich habe das Geschirr mitgenommen»

Bernhard Bigler (48) aus Interlaken organisierte den Auftritt des Militärflugplatzes an der Gewerbeausstellung in Meiringen.

news: Bernhard Bigler, wie gut passte der Militärflugplatz an die Gewerbeausstellung?

Bernhard Bigler: Hervorragend. Der Austausch mit Besuchern und Ausstellern funktionierte bestens. Was nicht heisst, dass wir uns nicht zu rechtfinden mussten: So nahm ich an den ersten Abenden das Geschirr nach Hause, um es abzuwaschen. Nach ein paar Tagen wurde ich dann darauf aufmerksam gemacht, dass dies nicht nötig sei, man es vor Ort abgeben und waschen lassen könne.

Wie waren die Reaktionen?

Meist positiv, sonst neutral. Nicht nur erfreut war allerdings der Bäcker, der seinen Stand gleich neben uns hatte: Er hatte seine Auslage an der einen Trennwand installiert – beim Aufstellen stiessen wir versehentlich dagegen, so dass sein Gebäck auf den Boden fiel...

Planen Sie weitere Ausstellungen?

Ich bin klar dafür, dass wir uns in zwei Jahren wieder in Meiringen zeigen. Eine Idee wäre, dasselbe auch an der Gewerbeausstellung in Interlaken zu tun. Dort kämen wir in lockerer Atmosphäre mit den Tourismus-Verantwortlichen in Kontakt und so sähen diese, was wir zu bieten haben. Ich denke, es gäbe einiges, das wir zusammen auf die Beine stellen könnten.



Foto: Gabriela Strech

Attraktiver Stand Nummer 25: Der Militärflugplatz Meiringen stellt sich an der Gewerbeausstellung vor.



«Die Herbstferien sind betroffen»

Oberst im Generalstab Peter Merz (42) sagt, warum der WK des Flugplatzkommandos 13 im nächsten Jahr früher stattfindet als gewohnt.



Foto: Franz Blatter

news: Peter Merz, warum rücken die Soldaten 2011 bereits Ende September in Meiringen ein?

Peter Merz: Weil das in diesem Jahr nicht anders möglich ist. Im Gegensatz zu den anderen Jahren, in denen wir bei der Terminfindung auf die Herbstsaison Rücksicht nehmen konnten, bestimmten wir den Zeitpunkt fürs 2011 nicht selbst, sondern wurde das Datum von der Luftwaffe vorgegeben.

Warum?

Die Luftwaffe führt gegen Ende des Wiederholungskurses die Übung «Stabante» durch. Bei dieser wird nebst Meiringen auch der Flugplatz Alpnach und die Fliegerabwehr beübt. Es ist dies eine Vorstufe zur Übung «Stabilo», die 2012 für die Armeeführung stattfinden wird.

Was sind die Folgen?

Dass die Herbstferien in der Region betroffen sind, also mehr militärischer Betrieb in dieser Zeit herrscht, als gewöhnlich. Und umgekehrt, dass wir vom Flugplatz in dieser Zeit selbst keine Ferien nehmen können.

A G E N D A

Belegungsplan 2011 – wann wird geflogen?

Monat	Januar					Februar				März				April				Mai				Juni				
Montag	3	10	17	24	31	7	14	21	28	7	14	21	28	4	11	18	25	2	9	16	23	30	6	13	20	27
KW	1	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
Flugdienst Jet																										
Axalp																										

Monat	Juli				August				September				Oktober				November				Dezember			
Montag	4	11	18	25	1	8	15	22	7	12	19	26	3	10	17	24	7	14	21	28	5	12	19	26
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
Flugdienst Jet	Sommerpause ohne geplanten Jet-Betrieb																							
Axalp																								

Ende Flugbetrieb Do. 15.12.11

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

Flugbetriebszeiten

Montag bis Freitag: 08.00–12.00 Uhr / 13.30–17.00 Uhr
 Von Oktober bis März sind einmal pro Woche Nachtflüge möglich (Montag oder Dienstag) 18.00 bis 22.00 Uhr.
 Während dem WK (Kalenderwoche 39 bis 41) gelten spezielle Flugbetriebszeiten.



Foto: Franz Blatter

Impressum flugplatznews

© Herausgeber: Kommunikation Luftwaffe in Zusammenarbeit mit dem Flugplatzkommando Meiringen
 Redaktion: Jürg Luchs (Leitung), Marcel Ammon (Koordination/Text), Oliver Gut (Text), Franz Blatter (Fotokoordination)
 Titelbild: Reto Schläppi
 Konzept/Layout: Atelier KE, Beat Kehrl, Meiringen
 Druck: Thomann Druck AG, Brienz
 Ausgabe: Dezember 2010
 Auflage: 28'000 Exemplare, gratis verteilt an sämtliche Haushalte des Verwaltungskreises Interlaken-Oberhasli

