



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

flugplatz news 1 / 2012



Frau der Lüfte – Pilotinnen bei der Armee

Kontinuität

Liebe Leserin, lieber Leser

Bis zum 21. Oktober 2011 konnten Sie zum Sachplan Militär des Militärflugplatzes Meiringen Stellung nehmen. Nun sind die Gemeinden und der Kanton Bern gefordert, ihren Standpunkt zu formulieren, bevor der Gesamtbundesrat darüber abschliessend befinden wird.

Es ist die Absicht des VBS, den Flugplatz Meiringen auch künftig als permanenten Standort mit 4000 bis 5000 Jet-Bewegungen pro Jahr zu betreiben und somit die über 200 Arbeitsplätze zu erhalten. Die Investitionen der letzten 15 Jahre in die Infrastruktur von rund 200 Millionen Franken und die weiteren geplanten rund 20 Millionen Franken der nächsten fünf Jahre unterstreichen diese Absicht. Der Flugplatz wird sich weiterhin auf militärischen Flugdienst beschränken. Im Bereich der Flugbetriebszeiten, welche im Betriebsreglement festgehalten werden, sind keine wesentlichen Änderungen im Vergleich zu heute geplant.

Der soeben veröffentlichte Belegungsplan für das Jahr 2012 verdeutlicht die Absicht, auf Kontinuität zu setzen, die Abmachungen einzuhalten und Ihnen unsere Entwicklungsschritte transparent darzulegen.

Ich wünsche Ihnen eine abwechslungsreiche und interessante Lektüre.

Oberst i Gst Peter Merz,
Kdt 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

Bessere Küche und besseres Essen

Die Soldaten des Flugplatzkommandos 13 blicken nicht nur auf einen abwechslungsreichen WK, sondern auch auf eine gelungene Premiere zurück: Sie waren die ersten, welche die neuen Räumlichkeiten in der Truppenunterkunft benutzen konnten, deren Kernstück eine moderne Küche samt Essraum ist.

600 Menschen können hier gestaffelt pro Ess-Termin verköstigt werden – doppelt so viele wie vorher, was nicht nur dem Ausbau, sondern auch der Effizienz geschuldet ist. «Vorher war es nicht möglich, sämtliche Mahlzeiten zentral an einem Ort zuzubereiten», sagt Philipp Schild, Chef Logistik der Airbase Meiringen. Der zirka 12 Millionen Franken teure Bau sorgt dafür, dass die Luftwaffe sämtlichen Gesetzesauflagen gerecht wird. So entstanden neben dem Koch-, Lager- und Essbereich nicht nur neue, grosszügigere Schlafräume, sondern auch sanitäre Anlagen für beide Geschlechter – eine Trennung, die vorher nicht gegeben war.



Foto: Franz Blatter

Gestiegen ist damit die Lebensqualität – und zwar in sämtlichen Bereichen. Schild: «Nicht nur das Schlafen ist angenehmer geworden, sondern auch das Essen: Eine moderne Küche steigert eben nicht nur die Effizienz, sondern erleichtert auch die Umsetzung.» Oder anders gesagt: Motivierte Köche kochen besser.

I N T E R N



Foto: Franz Blatter

Sogar die Fliegerabwehr, die üblicherweise ihren WK nicht mit dem Flugplatzkommando absolviert, war im Einsatz.

Grosse Übung – kleiner Wermutstropfen

Der Wiederholungskurs (WK) des Flugplatzkommandos 13 kannte zwei Schwerpunkte: Die erfolgreiche Übung «Stabante» und das Fliegerschiessen Axalp. Dieses wurde abgesagt.

Peter Merz ist ein Mann klarer Worte. Muss er jedoch den vergangenen WK des Flugplatzkommandos 13 beurteilen, rückt der Kommandant der Airbase Meiringen nicht so recht mit der Sprache heraus. «Es tönt immer unmöglich, wenn der Chef so etwas sagt», murmelt der Oberst im Generalstab, um schliesslich aber doch deutlich festzuhalten: «Die Soldaten waren motiviert und mit Spass bei der Sache.»

Hauptgrund für die gute Stimmung war das Kernthema des Wiederholungskurses, die Übung «Stabante» in der vorletzten Woche. Ein viereinhalbtagiger, umfassender Test der gesamten Luftwaffe, der bereits bei den Vorbereitungen fast die volle Aufmerksamkeit der 1000 Mann starken Miliztruppe in Unterbach erforderte. Dass die Genie-Kompanie die Zeit vor «Stabante» nutzte, um im Raum Hofstetten Wanderwege instand zu setzen, war eine der wenigen Ausnahmen.

«Stabante» erwies sich als harter Brocken: Da wurde in Meiringen ein Fliegerzug entführt oder Schutt auf die Start- und Landepiste gekippt, Strom fiel aus oder elektronische Systeme stürzten ab – alles in der Absicht, das Flugplatzkommando von seiner wichtigsten Aufgabe abzuhalten, der Überwachung des Luftraums.

Das Berufs- und Milizpersonal in Meiringen-Unterbach hielt den Prüfungen stand und erbrachte so den Nachweis, für Ernstfälle vergleichbarer Art gerüstet zu sein. Das grösste Fragezeichen, das für Merz bleibt, ist die Durchhaltefähigkeit: «Die Müdigkeit in der Truppe war nach vier Tagen gross – doch wir müssen auch in derselben Intensität während mehrerer Wochen funktionieren können.»

Keine Frage war hingegen, warum der zweite Höhepunkt des WK nicht durchgeführt wurde: Am 12. und 13. Oktober hätte auf der Axalp das Fliegerschiessen statt-

finden sollen. Doch weil schwere Unwetter über die Region hereingebrochen waren, beschloss das VBS, alle Mittel für Aufräumarbeiten und Hilfsdienste im Kandertal bereitzuhalten und das Axalp-Rendez-vous abzusagen.

Was durchaus Sinn macht, beinhaltet auch Wermutstropfen: Die Gastronomie- und Hotelleriebranche in der Umgebung konnte nicht am Mehrwert partizipieren, den der Anlass sonst mit gegen 12 000 Besuchern schafft. Und einige der Flieger-Fans waren trotz der Verbreitung via Medien nicht über die Absage informiert gewesen. Merz: «Sie reisten dann am Mittwoch trotzdem an. Ganz bitter war es für einen Jet-Interessierten aus Thailand, der nur wegen dem Fliegerschiessen in die Schweiz geflogen war.» Als Trostpflaster wurden die Enttäuschten in Unterbach verköstigt – mit den Würsten, die sonst wohl eher den geladenen Gästen vorbehalten gewesen wären.

«Der Flugbetrieb wird nicht zunehmen»

National- und Ständerat stimmten einer Erhöhung des Rüstungsbudgets auf fünf Milliarden Franken zu, die eine Beschaffung des Tiger-Teilersatzes (TTE) mit einschliesst. Der Kommandant Luftwaffe, Korpskommandant Markus Gygax sagt, was dies für die Militärliegerei bedeutet.

news: Markus Gygax, wie haben Sie den Entscheid zum Thema Rüstungsbudget Ende September aufgenommen?

Markus Gygax: Der Entscheid des «alten» Parlaments war eines der erfreulichsten Ereignisse in meiner Kommandantenzeit. Ich hoffe sehr, das «neue» Parlament wird diesen Entscheid nicht ändern und diesem nachleben.

Das Parlament sprach von Budgethoheit, was die Beschaffung neuer Kampffjets mit einschliesst. Kann es nun trotzdem noch zu einer Volksabstimmung bezüglich Tiger-Teilersatz kommen?

Ja – und zwar wie üblich, wenn sich mindestens 100 000 stimmberechtigte Personen finden, die innerhalb von 18 Monaten eine entsprechende Volksinitiative unterzeichnen. Das ist demokratisches Recht.

Wie ist das weitere Vorgehen in der Beschaffung der neuen Kampffjets?

Noch in diesem Jahr sollte der Typenentscheid fallen und die Finanzierungsfrage beantwortet werden. Dann ist eine Volksabstimmung möglich. Erst nach Klärung all dieser Punkte und



Markus Gygax auf der Airbase Meiringen

nach einem allfälligen Urnengang – vorausgesetzt natürlich, das Ganze würde zu Gunsten einer Beschaffung ausfallen – stünde dann eine Auftragsvergabe an. Es ist also noch immer ein weiter, steiniger Weg.

Ab wann sollen denn diese neuen Flugzeuge durch den Schweizer Luftraum fliegen?

Das hängt von den skizzierten Umständen ab. Ich hoffe aber, irgendwann zwischen 2016 und 2020 wird es soweit sein.

Werden die neuen Kampffjets auch in Meiringen stationiert sein? Und was würde das baulich für den Militärflugplatz und wirtschaftlich für die ganze Region bedeuten?

Heute über die Stationierung zu reden würde heissen, zu spekulieren. Solange die Stückzahl und eine armeeweite Gesamtsicht – Stichwort Stationierungskonzept – nicht klar sind, macht das einfach keinen Sinn.

Muss davon ausgegangen werden, dass in zehn Jahren mehr Flugbetrieb herrscht und damit auch die Lärmbelastung grösser sein wird?

Wenn man bedenkt, dass wir einmal rund 400 Kampfflugzeuge hatten, heute noch deren 87 und künftig bestenfalls 60 Kampffjets haben werden, dann kann man davon ausgehen, dass nach heutiger Sicht der Dinge der Flugbetrieb nicht zunehmen wird.

Warum ...

...endet der Nachtflug oft erst um 22 Uhr?

Im Winter wird es früher dunkel und für die Piloten der Fliegerstaffel 11 auf der Airbase Meiringen beginnt die Zeit des Nachtflugs. Einmal wöchentlich üben die F/A-18-Jets dann das Fliegen in der Dunkelheit.



Dass dabei das Zeitfenster bis 22 Uhr meist ausgenützt wird, hat einen einfachen Grund: Mit einem Nachtflug pro Woche und nur im Wintersemester sowie einer jährlichen Nachtflug-Auslandkampagne bewegt man sich am untersten Limit dessen, was an Training nötig ist, um den Auftrag zu jeder Tageszeit erfüllen zu können. Also wird nicht nur eine, sondern werden jeweils zwei Wellen geflogen. Gegen 18 Uhr starten die Jets ein erstes Mal und kehren nach 75-minütiger Mission zurück. Danach verstreicht rund eine Stunde, bis die Hornets wieder bereitgestellt sind, so dass gegen 20.45 Uhr die zweite Welle in den Himmel steigt. Diese ebbt dann gegen 22 Uhr ab, wenn die Flieger zur Airbase zurückkehren.

Diese drei Helikoptertypen sind bei der Schweizer Luftwaffe im Einsatz:



Foto: Franz Blatter

Super Puma (seit 1986)

15 Helikopter
Transport
Personensuche



Foto: Franz Blatter

Cougar (seit 1998)

11 Helikopter
Transport



Foto: Franz Blatter

Eurocopter EC635 (seit 2010)

20 Helikopter, davon 2 für VIP-Flüge
Transport
Rettung und Bergung



Frauen im Cockpit? Keine Seltenheit mehr

Danielle Ehram ist eine von sieben Helikopter-Pilotinnen der Schweizer Luftwaffe. Wie ihre Kollegen setzt sie auch regelmässig in Meiringen zur Landung an.

Etwas Besonderes? Danielle Ehram mag es nicht, wenn sie so wahrgenommen wird. «Ich mache einfach meinen Job», sagt sie dann. Vermeiden lässt es sich trotzdem nicht, dass sie besondere Beachtung erhält: 73 professionelle Helikopter-Piloten zählt die Schweizer Luftwaffe, sieben davon sind weiblich – und die 34-jährige Seeländerin ist eine dieser Frauen.

Was das bedeutet? Zuweilen stauende Gesichter, wenn sie jemandem zum ersten Mal erzählt, welchem Beruf sie nachgeht. Und eine gewisse Medienpräsenz, mit

der sie gut leben kann: «Ich bin bereits die sechste Militärpilotin in der Geschichte der Luftwaffe, das Interesse hält sich im Vergleich zu damals, als die allerersten Frauen im Helikopter Platz nahmen, in angenehmem Rahmen.» Trotzdem kann sie auf eine Geschichte verweisen, wie sie Durchschnittsbürger nicht erleben: «Einmal, da stand eine Story über mich in der Migros-Zeitung – landesweit.»

Ist es für eine Frau besonders hart, die physisch und psychisch anspruchsvolle Ausbildung erfolgreich zu absolvieren? Danielle

Ehram glaubt das nicht. «Im Verhältnis schaffen es etwa gleich viele Männer wie Frauen», stützt sie ihre Aussage auf Statistiken. Zudem werde in der Ausbildung Rücksicht genommen. «Im Prinzip müssen wir 80 Prozent der körperlichen Leistung der Männer erbringen.» Jedenfalls in der Theorie. In der Praxis lässt sich dies nicht immer umsetzen, etwa auf einem Marsch, bei dem so viel Gepäck zwingend mit muss, dass die vorgesehene Gewichtsreduktion nicht umsetzbar ist.

Das Gewicht ist oft Thema, wenn Ehram von ihrem Beruf erzählt.



Foto: Franz Blatter

Bevor Danielle Ehram den Eurocopter in die Luft bringt, muss der Einsatz besprochen werden.

«Ich würde gerne einmal Bagger fahren»

Wie tickt eine Frau, die im Militär als Berufspilotin Karriere macht? Danielle Ehram beantwortet einige nicht ganz klischeefreie Fragen.

news: Danielle Ehram, Sie findet man nach der Arbeit wohl eher in der Beiz als bei der Pediküre?

Danielle Ehram: Mit den Arbeitskollegen etwas zu trinken, ist mir tatsächlich lieber.

Frauen wird nachgesagt, dass sie schlechter Auto fahren als Männer. Wie verhält es sich mit dem Fliegen?
Sicher besser! Aber vielleicht liegt es auch daran, dass wir den Heli nicht in Parklücken stellen müssen. Beim Auto kenne ich gewisse Probleme.

Dann stricken Sie wohl lieber, als dass Sie Reifen wechseln?

Oh nein, Stricken kann ich gar nicht. Aber Reifen wechseln schon.

Also würden Sie lieber im Formel-1-Cockpit Platz nehmen als in der romantischen Pferdekutsche.

Wissen Sie, was ich wirklich will?

Nein?

Ich würde gerne einmal Bagger fahren – das ist fast wie Helikopter fliegen, mit all den Hebeln.

Jetzt sagen Sie bloss, Sie schauen lieber «24» als «Sex and the City»...

Weder noch. Ich sehe wenig fern. Fast nur die «Tagesschau». Und Achtung: Die letzte Serie, die ich gesehen habe, war tatsächlich eher für Frauen: Es war Bauer, ledig, sucht...

ginnen fliegt sie sämtliche

Offenbar deshalb, weil eine zierliche Person wie sie nicht zum Laien-Bild einer Pilotin passt, die neben dem Eurocopter auch die mächtigen Super Puma- und Cougar fliegt. Auf diesen Modellen war sie zudem, wie viele ihrer Kollegen, auch als Fluglehrerin tätig.

Von der Fliegerei sei sie schon als kleines Mädchen begeistert gewesen. «Gemeinsam mit meinem jüngeren Bruder bastelte ich Holzflieger», erinnert sie sich. Mit ein Grund für die Faszination dürfte der Vater gewesen sein, der als Militärpilot die Mirage-Jets flog. «Durch ihn hatte ich schon

als Kind Kontakt zur Fliegerei und dem Militär – die Berührungängste sind da dann möglicherweise kleiner als bei der Mehrzahl der Frauen.» Doch erst als Teenager reifte der Wunsch, Pilotin zu werden. «Nach einem Aviatik-Vortrag in der Schule.» Papa staunte über sein Mädchen, das früher nicht nur mit Flugzeugen, sondern noch ausgiebiger mit Barbie-Puppen gespielt hatte. Doch er hatte nichts dagegen.

Inzwischen weiss Danielle Ehram selbst, was es heisst, Kinder zu haben. Zweifache Mutter ist sie, lebt mit der Familie in Luzern

– und fliegt nur noch mit einem 40-Prozent-Pensum. Möglich ist dies dank einer Sonderbewilligung, die sie und andere Kolleginnen, die ebenfalls Mütter sind, erhielten. Dem flexiblen Arbeitgeber Luftwaffe sei Dank.

Es ist eben doch etwas Besonderes, wenn Frauen am Helikopter-Steuer sitzen – zumindest noch vorläufig: Die Zahl der Pilotinnen nimmt zu, ausserdem dürften Frauen seit einigen Jahren auch Kampffjets fliegen. Es ist nur eine Frage der Zeit, bis die erste professionelle Pilotin im Cockpit einer F/A-18 fliegt.

«Der Pilot schlug dem Kanonier ins Gesicht»

Major Peter Michel (49) aus Brienz ist Chief Flight Operations auf der Airbase Meiringen und Kommandant der Zielfliegerstaffel 12.

news: Peter Michel, Sie schleppen einen Sack durch die Luft, der beschossen wird. Ist einem da nie unwohl?

Peter Michel: Nein, überhaupt nicht. Alle schiessen sehr genau. Ausserdem werden sie vom Schiessleiter überwacht. Notfalls wird eingegriffen.

Ist denn noch nie etwas passiert?

Bekannt ist mir ein einziger Vorfall aus den 1950er-Jahren.

Da soll ein Flab-Kanonier tatsächlich das Flugzeug getroffen haben. Der Pilot schlug dem Kanonier nach der Landung ins Gesicht. Zumindest wird die Geschichte so erzählt.



Sie beschreiben die Zielflug-Tätigkeit als Im-Kreis-Herumfliegen. Bleibt da kein Platz für Tricks?

Nein – ausser bei den Tiger-Piloten, die von Zeit zu Zeit mit einem Stör-Pod an der Übung teilnehmen. Sie stören damit nicht nur das Radar der F/A-18, sondern fliegen dabei auch verschiedene andere Störmanöver.

Macht eine Schiessübung ohne Ausweichmanöver überhaupt Sinn?

Macht es Sinn, im 300-Meter-Stand mit dem Sturmgewehr zu üben? Ja. Der Grund ist immer der Gleiche: Man muss von Zeit zu Zeit mit scharfer Munition konfrontiert sein. Ausserdem ist es beim Luft-Luft-Schiessen mit den Kampffjets so, dass die letzten Sekunden vor dem Schuss absolut der Realität entsprechen.

Ü B R I G E N S

Eine Staffel, die sich freiwillig abschiessen lässt

Die Zielflugstaffel der Schweizer Luftwaffe dient Jet-Piloten und der Fliegerabwehr als Übungsobjekt – indem auf sie geschossen wird.



Ein Tiger-F-5-Kampffjet der Zielfliegerstaffel beim Training mit dem Schleppsack.

Foto: Franz Blatter

Der Normalbürger kann sich Gemütlicheres vorstellen, als in einer Tiger-F-5-Maschine zu sitzen, die beschossen wird. Peter Michel sagt: «Wir geniessen die Aussicht, die Berge – oder die Einsätze in der Nacht, wenn die Leuchtspurmunition der Fliegerabwehr-Kanonen wie ein 1.-August-Feuerwerk wirkt.»

Das Wohlgefühl hat zwei Gründe. Es ist natürlich nicht so, dass Major Michel und seine Zielflugstaffel-Crew direkt beschossen werden. «Bei den Flab-Einheiten finden die Übungen oft in Form eines Spiegelschiessens statt. Da wird zwar auf uns gezielt, die Kanone ist aber um 180 Grad in die Gegenrichtung gedreht. Ansonsten schleppen wir an einem Stahlseil einen Zielsack hinter uns her,

in 900 Meter Abstand – da kann eigentlich nichts passieren.»

Könnten Säcke sprechen, sie würden anderes berichten. Oft sind sie durchlöchert und zerfetzt von der Übungsmunition. Aus luftiger Höhe fallen sie zu Boden – manchmal, weil sie durch einen Schuss vom Seil getrennt werden oder abreißen, meist, weil sie vor der Landung vorschriftsgemäss abgeworfen werden. Michel meint trocken: «Ob Pilot oder Kanonier – unsere Männer treffen ziemlich gut.»

Seit 2008 ist der 49-jährige Brienz-Kommandant der Zielfliegerstaffel, die mit Tiger-Jets und PC-9-Maschinen fliegt. Mit seinem für einen Jet-Piloten fortgeschrittenem Alter befindet er sich dort

in bester Gesellschaft: «Die meisten von uns sind ausgemusterte Miliz-Piloten, eine Gruppe alter Hasen, die hier ihr Gnadenbrot finden und dabei eine Dienstleistung sicherstellen», sagt der Chief Flight Operations des Militärflugplatzes Meiringen mit einem Schmunzeln.

Da die meisten Mitglieder nicht hauptberuflich in der Armee angestellt sind, kommandiert Michel die grösste Staffel der Luftwaffe: 40 Piloten, die in Emmen ihre Homebase haben. Ganz einfach deshalb, weil pro Jahr rund 800 Einsätze geflogen werden müssen, die Swiss-Linienpiloten oder der Immobilienmakler aber nicht nach Belieben frei bekommen, um auf sich schiessen zu lassen.



Marco Liechti mit einer Messerschmitt M-109, einem seiner Modellflugzeuge.

Foto: Franz Blatter



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Schweizer Armee

«Wir Lehrlinge gehören voll dazu»

Joshua Thomann (15) aus Meiringen ist seit August Polymechaniker-Lehrling auf dem Flugplatz Meiringen.



news: Joshua Thomann, wie fällt Ihre erste Zwischenbilanz aus?

Joshua Thomann: Durchwegs positiv. Ich hatte grosses Glück, dass ich diese Lehrstelle erhielt – nicht nur, weil ich mit meiner Bewerbung sehr spät dran war, sondern auch, weil meine Erwartungen klar übertroffen wurden. Wenn ich mit meinen Kollegen spreche, denke ich dabei oft, dass es mir hier wirklich gut geht.

Was ist denn besser als erwartet?

Ich hätte nie gedacht, dass die Atmosphäre so locker, der Umgang mit uns Lehrlingen so offen ist. Und die Ausbildung macht Spass, man sieht auch in Dinge hinein, die es in anderen Lehrbetrieben nicht gibt.

Was für Ziele haben Sie?

Vorerst Note 5. Dann darf ich während einiger Wochen im Flugbetrieb mithelfen, Jets bereitzustellen. Nach der Lehre möchte ich die Berufsmittelschule absolvieren.

Und dann?

Dann will ich erst Helikopter-Mechaniker und schliesslich wie mein Vater Helikopter-Pilot werden.

Sekundenkleber, Sperrholz und Styropor

Die Mitglieder des Modellflugvereins Haslital nutzen den Militärflugplatz in Unterbach, um unter idealen Bedingungen ihrer Passion zu frönen.

Manchmal kann das Auge täuschen. Etwa dann, wenn Jets, Propellerflugzeuge oder Helikopter ausserhalb der üblichen Betriebszeiten über Unterbach kreisen. Was auf den ersten Blick wie ein richtiges Kampfflugzeug wirkt, erweist sich erst bei genauerem Hinsehen als Modellflugzeug, gesteuert vom Boden aus – von Marco Liechti und seinen Kollegen.

Vor zwei Jahren wurde der Modellflugverein Haslital gegründet. Heute zählt er 40 Mitglieder. Marco Liechti heisst der Präsident. Mit der Gründung einherging das grüne Licht des Militärflugplatzes und der Anwohner in Unterbach für die Benutzung der Flugpiste durch den neuen Verein. «Wir erstellten einen eigenen Flugbetriebsplan, der für alle tolerierbar ist», erzählt Liechti, der auf dem Flugplatz Meiringen als Flugzeugwart arbeitet. Tolerierbar deshalb, weil auch Modellflugzeuge nicht vollkommen geräuschlos fliegen: Angetrieben werden sie

durch Elektro- oder Benzin-Motoren, fliegen mit Propeller oder Impeller, einem röhrenförmig eingeschlossenen Propeller, was von aussen den Anschein eines Triebwerks erweckt.

Für den 35-jährigen Meiringer Liechti ist klar: «Es gibt keinen besseren Ort für uns als den Militärflugplatz.» Dies, weil die Hobby-Flieger neben der nötigen Hartpiste ein weites, offenes Feld vorfinden, frei von Hochspannungs- und anderen Leitungen. Und auch weil das Umland nicht dicht besiedelt ist. «Hier behalten wir problemlos die Übersicht – das Risiko ist minimal.»

Minimal ist inzwischen auch der Aufwand, den ein Modellflug-Neuling betreiben muss. «Als ich 15-jährig damit begann, verbrachte ich mehr als einen Winter im Keller, baute mir mit Balsaholz und Sperrholz meinen ersten Flieger – und wenn dieser einen Crash erlitt, musste ich die Teile wieder

aussägen, um Reparaturen vornehmen zu können.» 20 Jahre später heisst das Zauberwort «Ready to fly». Es bezeichnet fertige Styropor-Modelle, in die man nur noch den Akku und die Steuerung einsetzen muss. «Eine Hunderternote und eine Stunde Arbeit reichen aus. Geht etwas kaputt, genügen Styropor und Sekundenkleber – schon fliegt man wieder.»

In der Luft werden Figuren geflogen, Dinge ausprobiert – oder es wird einfach Tempo gebolzt. «Gewisse Modelle erreichen um die 200 Kilometer pro Stunde.» Und natürlich gibt es Wettkämpfe. Ein besonderer Wettstreit findet in eineinhalb Jahren auf dem Militärflugplatz Unterbach-Meiringen statt: Das Jet-World-Masters 2013, ein internationaler Contest, mit dem Stellenwert einer WM. Dort allerdings nehmen dann Modelle teil, die mit echten Turbinen fliegen. Sie werden etwas grösser sein – die Verwechslungsgefahr wird dadurch nicht kleiner.

Was sonst noch war –
und was noch sein wird:



Foto: Franz Blatter

Pensioniertentag

26. Mai 2011, Flugplatz Locarno



Foto: Franz Blatter

Nachtflug mit Raclette und Jazz

7. Nov. 2011, Flugplatz Unterbach



Foto: Beat Egli

Haslitaler Flug-Nostalgiefest

19. Mai 2012, Flugplatz Unterbach,
Rundflüge mit «Super Conny» und
«Tante Ju»

**Unsere neuen Mitarbeiter
Eintritt 2011**

Luftwaffe

Marc Studer, 1979

Pilot

Logistikbasis der Armee

Thomas Gertsch, 1982

Automechaniker

Hannes Kohler, 1980

Mitarbeiter Gebäudebetrieb

Rita Gruber, 1963

Raumpflegerin



A G E N D A

Belegungsplan 2012 – wann wird geflogen?

Monat	Januar					Februar					März					April					Mai					Juni				
Montag	2	9	16	23	30	6	13	20	27	5	12	19	26	2	9	16	23	30	7	14	21	28	4	11	18	25				
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	2	9	16	23	30	6	13	20	27	3	10	17	24	1	8	15	22	29	5	12	19	26	3	10	17	24				
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 von Milizstaffeln mit Flugzeug Tiger
- Flugdienst Berufsstaffel mit Flugzeug F/A-18
- Fliegerschiessen aktiv
- 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 geplant (Montag oder Dienstag) 18.00 bis 22.00 Uhr.
Während dem WK (Kalenderwoche 17 bis 19) gelten spezielle Flugbetriebszeiten.



Foto: Franz Blatter

Impressum flugplatznews

© Herausgeber: Kommunikation Luftwaffe 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 2011
 Auflage: 28'000 Exemplare, gratis verteilt an sämtliche Haushalte des Verwaltungskreises Interlaken-Oberhasli



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