

**Zeitschrift:** ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische  
Militärzeitschrift

**Herausgeber:** Schweizerische Offiziersgesellschaft

**Band:** 172 (2006)

**Heft:** 9

**Artikel:** Die Fliegerstaffel 11 in Meiringen

**Autor:** Stämpfli, Daniel

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-70496>

### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

### **Conditions d'utilisation**

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

### **Terms of use**

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

**Download PDF:** 02.04.2025

**ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>**

# Die Fliegerstaffel 11 in Meiringen

Seit Anfang 2006 operiert die Berufsstaffel Fl St 11 nicht mehr ab Dübendorf, sondern ab Meiringen. Major Daniel Stämpfli ist der Kommandant der traditionsreichen Fl St 11. Während einiger Jahre war er Mitglied und auch Leader der Patrouille Suisse. Er ist ein ausgewiesener Profi. Sein Bericht über die Fliegerstaffel 11 in Meiringen gibt Einblicke in die Faszination des Fliegens und in die vielfältigen Problemstellungen, welche es zu bewältigen gilt. **Lä**

Daniel Stämpfli

Wir schreiben den 3. Januar 2006, 19 Uhr. Es ist stockdunkel. Leichter Nieselregen hat eingesetzt. Die gelben Lichter der Pistenbeleuchtung spiegeln sich auf der nassen Startbahn. «Cleared for take-off runway one-zero» meldet der Flugverkehrsleiter aus dem Kontrollturm. Noch ein letztes Mal überprüft der Pilot die Triebwerksinstrumente, dann schiebt er die beiden Leistungshebel seines F/A-18 Hornet an den Anschlag. Die Nachbrenner zünden. Die erzeugten 16 Tonnen Schub drücken den Piloten in seinen Sitz. Bereits nach weniger als 10 Sekunden ist er in der Luft. Die Geschwindigkeit erreicht schnell über 300 km/h, zunehmend. Sofort wird der Nachbrenner ausgeschaltet, um die Lärmemissionen zu reduzieren. Steil steigt die Hornet Richtung Sustenpass. Kurz nach dem Abheben verschwindet sie in den Wolken.

Eigentlich ein ganz normaler Start, könnte man meinen. Doch diesmal ist alles etwas anders. Die Hornet wird nämlich von einem Piloten der Fliegerstaffel 11 gesteuert, die von diesem Tag an neu permanent auf dem Flugplatz Unterbach bei Meiringen stationiert ist. Die Staffel mit dem Tigerkopf im Emblem war seit ihrer Gründung im Jahre 1952 ununterbrochen in Dübendorf ZH beheimatet. Doch infolge des neuen

Stationierungskonzepts wurde sie ins Berner Oberland verlegt.

Dies ist für uns Piloten und unsere Angehörigen nicht einfach, waren wir doch alle in unseren Heimatgemeinden tief verwurzelt. Wir spüren jedoch von Tag zu Tag deutlicher, dass wir im Haslital herzlich willkommen sind – sowohl bei den Mitarbeitern des Flugplatzes wie auch bei der lokalen Bevölkerung.

## Der Gebirgsflugplatz Meiringen

Da die Fliegerstaffel 11 bereits früher ihren Wiederholungskurs jeweils in Meiringen absolvierte, waren sich die Piloten an die speziellen Gegebenheiten des Gebirgsflugplatzes gewöhnt.

Anspruchsvoll sind vor allem die mit 11° extrem steilen Anflugwinkel. Sie müssen wegen der hohen, umliegenden Berge eingehalten werden. Als Vergleich: in der Zivilliegerei ist 3° die Norm. Wenige Kampfflugzeuge sind überhaupt in der Lage, solch steile Anflüge durchzuführen. Dies war mit ein Grund, weshalb die F/A-18 gegen die F-16, für welche 11° zu viel des Guten sind, das Evaluationsverfahren gewonnen hat.

Zudem sind die Wetterverhältnisse im Haslital sehr eigen: Innert Minuten kann

die Piste zugeschnitten werden, kurz darauf scheint wieder die Sonne. Vor allem die Windsituation fordert von den Piloten bei der Landung höchste Konzentration. Die lokalen Winde von Brünig, Brienzensee und Grimsel treffen sich genau über der Piste. So kann es durchaus vorkommen, dass die Windsäcke an den beiden Pistenenden jeweils in diametral entgegengesetzte Richtungen zeigen.

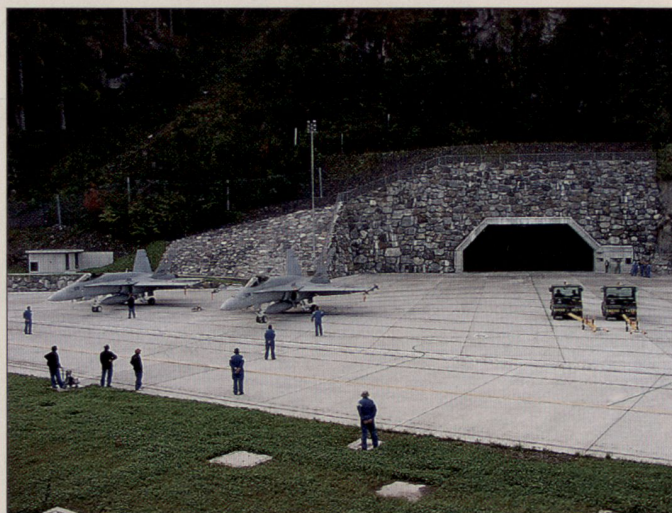
Es ist jetzt 20.00 Uhr. 60 Minuten nach dem Start neigen sich die Petrolreserven der F/A-18 dem Ende zu. Eine freundliche, synthetische Damenstimme meldet dem Piloten «BINGO-BINGO», was ihm anzeigt, dass es Zeit ist, die Nachtflugübung zu beenden und den Rückflug anzutreten. Da das vorherrschende Wetter keine Landung nach Sicht zulässt, muss sich der Pilot vom Bodenradar führen lassen. Der aufregendste Teil der Mission kommt für den Piloten erst jetzt. Über dem Sustenpass, auf 5000 m/M, wird der Pilot aufgefordert, das Fahrwerk auszufahren und seinen Sinkflug mit 11° zu beginnen. Ruhig dirigiert ihn die Stimme des Meiringener Approachcontrollers: «Turn left five degrees heading 275°, you are slightly below glidepath». Blind vertraut der Pilot den Anweisungen des Operators. In den Wolken kann der Pilot die umliegenden Berge sowieso nicht erkennen. Wer aber bei Tag und schönem Wetter solche Anflüge schon gemacht hat, weiss, wie bedrohlich nah man sich den Felswänden nähert und dass man gut daran tut, den Anweisungen des Operators sehr genau zu folgen.

Nach der Landung wird das Flugzeug nicht wie sonst üblich auf einem grossen Abstellplatz oder Hangar von den Mechanikern erwartet. Nach meinem Wissen ist die «Meiringervariante» weltweit einmalig:



Blick durch das Head-up-Display einer Hornet: Der Pilot rollt im Schneetreiben von der Kaverne zur Piste. Spezielle Wetter-situationen machen die Operationen in Meiringen anspruchsvoll, aber sehr interessant.

Fotos: Luftwaffe



Zwei F/A-18 stehen vor der Kaverne. Die Schlepptraktore (rechts) sind ebenfalls schon bereit.



Die Hornissen werden zurück zum Standplatz gezogen. Der Pilot sitzt immer noch im Cockpit.

Die Hornets rollen zurück zur Kaverne, wobei das erste Flugzeug direkt in den Vorstollen hineinrollt. Es wird im wahrsten Sinne des Wortes vom Berg verschluckt. Nach dem Abstellen der Triebwerke werden die Hornissen von Schlepptraktoren zu ihren Standplätzen gezogen. Hier werden sie von der Ground Crew für einen weiteren Einsatz bereitgestellt. Wohlgermerkt, alles in der Kaverne.

Nach der ausführlichen Flugauswertung, dem so genannten Debriefing, ist der erste, aufregende Arbeitstag in neuer Umgebung für den Piloten beendet.

### Modernste Infrastruktur

Nebst den eigens für den Flugbetrieb mit F/A-18 erweiterten Kavernenanlagen wurde auch die Infrastruktur auf dem Flugplatz grosszügig erweitert. Für die Fliegerstaffel von zentraler Bedeutung sind vor allem zwei neue Bauten:

■ Einerseits das Staffelgebäude mit den Büroräumlichkeiten, Theoriesaal, den Räu-

men für die Missionsplanung und -analyse und dem Aufenthaltsraum, dem so genannten «Hornetnest».

■ Andererseits das Ops-Gebäude (Ops = Operations) mit Briefingräumen, Garderobe der Flugausrüstungen und dem Büro des Flugdienstleiters, wo die Piloten vor dem Einsatz neueste Wetterdaten, Informationen über Gefahren- und Sperrzonen sowie weitere «hot-news» einholen können.

### Die Fliegerstaffel 11

Die Fliegerstaffel 11 besteht aktuell aus 16 Berufsmilitärpiloten und einem Miliz-Nachrichtenoffizier (Nof). Aber nur während des WK hat der Kommandant der Staffel alle Piloten und den Nof zur Verfügung. In der übrigen Zeit ist nur etwa die Hälfte der Crew in Meiringen anwesend. Abkommandierungen als Fluglehrer, Teilnahme an Auslandskampagnen, Vorführungen mit den Kunstflugformationen PC-7 Team und Patrouille Suisse, Weiterbildungskurse usw. machen einen Grossteil

unserer weiteren Einsätze aus. Ein Pilot ist gar für drei Jahre in die USA abdetachiert. Dort bildet er in Oceana/Virginia als Schweizer Fluglehrer junge US-Navy-Piloten aus.

### Was bedeutet der Umzug von Dübendorf nach Meiringen für die Fliegerstaffel 11?

■ In den täglichen Operationen müssen wir mit gewissen Einschränkungen leben, unter anderem bei schlechtem Wetter. Infolge der steilen Anflugwinkel sind die benötigten Wetterminima für eine sichere Landung um einiges höher, und während der kalten Jahreszeit ist die Vereisungsgefahr während des Anflugs auf einen Gebirgsflugplatz naturgemäss ausgeprägter, da man die Anflüge in grosser Höhe beginnen muss.

Dafür können wir in Meiringen das wichtige Nachtflugtraining intensivieren. In Dübendorf waren nur Dämmerungsflüge erlaubt.

■ Die neuen Gebäude entsprechen den modernen Anforderungen für eine effektive Missionsdurchführung. «Alles an einem Ort», lautet hier die Devise. In einer Zeit mit äusserst knappen finanziellen Ressourcen ist es für uns umso erfreulicher, dass die Infrastruktur erweitert werden konnte.

■ Für die einzelnen Piloten und deren Familien wird es noch eine Weile dauern, bis jeder in der näheren Umgebung ansässig werden wird und sich auch von der alten Heimat lösen kann. Doch Sympathiebekundungen aller Art erleichtern uns den Umzug. Wer sowieso genug hat von den allmorgendlichen Staus auf Zürcher Autobahnen und von dem hektischen Treiben in der Grossstadt, freut sich auf das beschaulichere Leben am Fusse des Eiger, Mönch, Jungfrau und Silberhorn.

Weitere Informationen über die Fliegerstaffel 11 finden Sie im Internet unter [www.fliegerstaffel11.ch](http://www.fliegerstaffel11.ch)



Rechts das Staffelgebäude, links das Ops-Gebäude. Im Hintergrund ist der Eingang zur Kaverne sichtbar.



Daniel Stämpfli,  
Major,  
Kdt Fl St 11,  
6373 Ennetbürgen.