

# «Den F/A-18 geht es hundsmiserabel»

- 19.10.2019
- Tages-Anzeiger
- Markus Häfliger

Luftwaffe Kontrollen fördern zahlreiche Schäden an den Landeklappen zutage an der gleichen Stelle, an der es schon einmal Risse gab. Sicherheitspolitiker fragen jetzt: Fliegen diese reparaturanfälligen Kampfflugzeuge wirklich noch bis 2030? Markus Häfliger Tausende Flugzeugfans freuten sich vergeblich. Sogar Planespotter aus dem Ausland wollten am 9. und 10. Oktober auf die Axalp im Berner Oberland pilgern und dort auf 2200 Metern über Meer miterleben, wie F/A-18-Kampfflugzeuge mit ihren Bordkanonen Ziele auf einem Bergrücken angreifen.

Doch im letzten Moment zog die Luftwaffe die Reissleine. «Axalp-Demo abgesagt», teilte sie am Vorabend um 20.30 Uhr mit. Der Grund für die kurzfristige Absage sind Risse an Landeklappen einer F/A-18. Die Schäden waren laut Communiqué gleichentags bei Routinekontrollen entdeckt worden.

Darauf verfügte der Luftwaffenkommandant Bernhard Müller Flugeinschränkungen für die ganze Flotte. An eine Flugshow vor Zivilisten war nicht zu denken. Zudem ordnete Müller die Überprüfung aller 30 F/A-18 an. Doch erst jetzt nimmt das Ausmass des Problems Konturen an. Bis Donnerstag wurden an den Landeklappen von elf Jets total 21 Scharniere überprüft.

Bei 15 Scharnieren fanden die Techniker Risse. Jedes Flugzeug hat gemäss der Rüstungsbehörde Armasuisse zwei Landeklappen mit je zwei Scharnieren. Wie viele einzelne Jets betroffen sind, ist unklar. Aufgrund der grossen Anzahl betroffener Scharniere sind es aber sicher mehr als die Hälfte. Nur einige wenige Flugzeuge wurden inzwischen wieder für den vollen Flugbetrieb freigegeben; wie viele genau, konnte Armasuisse nicht sagen.

Auch zur Frage, wie lange die Reparatur dauern wird, gibt es keine Angaben. «Die Entwicklung der Reparaturlösung ist momentan in Arbeit», erklärt ein Armasuisse-Sprecher. Mindesthöhe: 1000 Meter Schon Anfang 2018 traten an den Landeklappen Risse auf, was sogar zum vorübergehenden Grounding der ganzen F/A-18-Flotte führte. Laut Armasuisse traten die Risse damals an jenem Teil des Scharniers auf, das am Flügel befestigt ist. Die neuen Schäden befänden sich nun am Gegenstück.

Die Luftwaffe hat für alle nicht überprüften oder beschädigten Flugzeuge Einschränkungen verfügt. Für Luftpolizeitrainings gilt derzeit eine Mindesthöhe von 1000 Metern über Grund. Falls die Luftwaffe tatsächlich ein fremdes Flugzeug im Schweizer Luftraum stoppen müsste, gälten diese Höhenbeschränkungen aber nicht, hält Armasuisse fest. Darum könne der Luftpolizeidienst ohne Einschränkungen gewährleistet werden. Der neue Schadenfall illustriert, wie abhängig die Luftwaffe von der F/A-18 ist.

Wenn dieser Flugzeugtyp ausfällt, kann die Schweiz ihren Luftraum nicht mehr wirksam gegen fremde Flugzeuge schützen. Zwar stehen auch noch 26 Kampffjets vom Typ F-5 Tiger in den Hangars. Die technisch veralteten Flieger kommen laut Verteidigungsdepartement für den Luftpolizeidienst aber nur noch «am Tag und bei guter Sicht» infrage. Kurze Wege, hohe Belastung Für manche Experten zeigen die neuen Risse darum, dass sich die Luftwaffe in einem kritischen Zustand befindet. Die F/A-18 würden in der kleinen Schweiz mit kurzen Anflugwegen in die Trainingsräume viel intensiver genutzt als etwa in Amerika, sagt Roger Harr, ehemaliger Präsident der Gesellschaft der Luftwaffenoffiziere (Avia).

Entsprechend gross seien die Belastung der Zellen und die Abnützung. Harts Schlussfolgerung: «Den F/A-18 geht es hunds miserabel.» Auch SVP-Nationalrat Thomas Hurter, Berufspilot und ehemaliger Kampfflieger, verweist auf die überdurchschnittlich hohe Belastung. In anderen Ländern müssten Kampfflugzeuge für ihre Luftkampftrainings oft lange Hin- und Rückflüge unternehmen, die wenig belastend seien. In der Schweiz beginne der Einsatz jedoch immer kurz nach dem Start.

Werner Salzmänn (SVP, BE), Präsident der Sicherheitspolitischen Kommission des Nationalrats, hat vom VBS für die nächste Kommissionssitzung nähere Auskünfte verlangt. Für ihn werfen die Risse grundsätzliche Fragen auf. Bisher habe sich die Politik darauf verlassen, dass die F/A-18 noch bis 2030 fliegen dafür werden die Jets derzeit für 450 Millionen Franken einem Upgrade unterzogen. Ab 2030 sollen die F/A-18 dann durch neue Kampffjets ersetzt werden. Im Parlament ist dafür ein Rahmenkredit von sechs Milliarden Franken pendent.

Doch angesichts der sich häufenden Probleme mache er sich «zunehmend Sorgen», sagt Salzmänn. Skeptischer kommentiert SP-Nationalrätin Priska Seiler Graf (ZH) die neuen Risse. Sie sei zwar keine Spezialistin. Angesichts der milliardenteuren Beschaffungspläne frage sie sich aber, warum sich gerade jetzt die Schadensmeldungen häuften. «Gab es früher keine solchen Risse? Oder spricht die Luftwaffe jetzt einfach darüber, um Druck für die Neubeschaffung zu machen?» Da flogen sie noch: F/A-18 bei einer Übung im Januar 2011.