

Luftwaffe testete den Zürcher Flughafen als Ausweichflugplatz

Erstmals «scharfe» Hornet



Gegen 9.30 Uhr am 25. Juli landet mit der J-5003 erstmals eine scharf bewaffnete F/A-18C Hornet der Schweizer Luftwaffe auf dem Flughafen Zürich. Den Sichtanflug hat Pilot Major Marc Studer auf die Piste 28 ausgeführt.

«Hammer 32 cleared to land runway 28», so erteilt «Zürich Tower» am 25. Juli erstmals einer scharf bewaffneten F/A-18C Hornet der Schweizer Luftwaffe die Landebewilligung. Keine zehn Minuten früher ist der erste Funkkontakt mit Zürich erfolgt. Die ungeplante Landung einer der beiden LP24-Hornets ist ein Test für den Flughafen Zürich. Er hat bestanden.

Report von Hansjörg Bürgi

Nur wenige Personen bei der Luftwaffe und am Flughafen Zürich wissen von diesem Test. Weder der Hornet-Pilot, noch die Fluglotsen der Skyguide oder die Mitarbeitenden der Zürcher Airport Authority sind informiert. Wie eigentlich

an jedem normalen Werktag starten die für den Luftpolizeidienst (LP24) – dieses Jahr von 8 bis 18 Uhr täglich – bereitstehenden beide mit scharfen AIM-120 Amraam-, AIM-9X Sidewinder-Lenk Waffen und geladener Bordkanone bestückten Hornets auch an diesem Mittwoch kurz nach 8.30 Uhr in Emmen (ihre normale

Basis Payerne ist baustellenbedingt geschlossen) zu ihrem täglichen Trainingsflug. Als erstes werden sie in die Nordschweiz beordert, wo sie ein nach Basel fliegendes amerikanisches Staatsluftfahrzeug «abfangen» und identifizieren. Anschliessend wechseln sie in den Sektor «West» über dem Wallis, dort absolvieren



Flankiert von zwei Feuerwehrfahrzeugen rollt «Hammer 32» zum Standplatz «Papa 37» auf der Nordseite des Docks E.

sie untereinander eine Luftpolizeiübung. 2019 bis 2020 wird der permanente Luftpolizeidienst täglich von 6 Uhr morgens bis 22 Uhr abends einsatzbereit sein, ab Ende 2020 dann rund um die Uhr, also an 365 Tagen während 24 Stunden.

Umleitung nach Zürich

Plötzlich befiehlt der Chief Air Defence der einen Hornet, nach Zürich zu fliegen, die andere kehrt nach Emmen zurück. Im Cockpit der J-5003 sitzt Major Marc «Studi» Studer, Kommandant der Fliegerstaffel 11. Der militärische Fluglotse informiert sodann die Zürcher Anflugkontrolle, dass eine «scharfe» Hornet im Anflug sei. Da das Wetter bestens ist, steuert Marc Studer seine F/A-18 auf der Sichtflugroute «Whiskey» – genau wie eine einmotorige Cessna – am Katzensee vorbei in den linken Gegenanflug der Zürcher Piste 28. Dabei hilft ihm die VFR-Anflugkarte. Bei schlechtem Wetter wäre er zwischen den Airlinern auf dem Instrumentenlandesystem der Piste 14 gelandet.

Jeder LP24-Pilot ist für Zürich gebrieft, die Anflüge werden auch im Simulator geübt, denn am Wochenende dient Zürich meistens als Ausweichflugplatz für die Luftpolizei-Hornets, die mit dem Rufzeichen «Hammer» unterwegs sind. Kurz vor 9.30 Uhr setzt «Studi» die J-5003 nach einem kurzen Endanflug sauber auf die Piste 28 – und geht im morgendlichen Flughafengeschehen fast unter.

Er rollt am Dock E vorbei nordwärts, um auf die sogenannten «Papa»-Standplätze zu gelangen. Dort sind explizit zwei Standplätze für scharf bewaffnete Militärflugzeuge designiert, weil dahinter ein Erdwall liegt. Dies ist keine Anforderung der Luftwaffe, aber damit – im hoffentlich nie eintretenden Fall einer Fehlfunktion – könnte ein Geschoss aufgefangen werden. Der Erdwall dient somit zur Risikominimierung. Rolf Wallner von der Zürcher Airport Authority begrüsst den Militärpiloten, der selbständig über die Landeklappen auf den Boden hinabsteigt. Dabei übergibt ihm Rolf Wallner auch die spezielle graue Kiste mit den in Zürich gelagerten «Hornet-Utensilien», unter anderem ein Erdungskabel, passende Radschuhe und die Lenk Waffen-Abdeckungen. Anschliessend klappt «Studi» die Hornet-eigene Cockpit-Leiter heraus, so dass er wieder ins Cockpit gelangen kann.

Pilot muss Hornet selber sichern

Bevor sich der Pilot von der Hornet auch nur ein paar Meter entfernen darf, muss er sie selbst sichern. Rolf Wallner hilft ihm, das Erdungskabel an den beiden extra dafür vorgesehenen Punkten am Flugzeug und am Boden



Foto Hansjörg Bürgli

Hinter den «Papa»-Standplätzen befindet sich ein Erdwall, sie sind für Kampffjets designiert.



Foto Hansjörg Bürgli

Die Hornet in ungewohnter Umgebung mit dem Singapore-Airbus A380 nebenan und einer startenden Swiss-CS100.



Foto Hansjörg Bürgli

Nach der Landung ist der Militärpilot auf sich alleine gestellt und muss zuerst die scharfen Lenk Waffen selbst sichern.



Foto Hansjörg Bürgli

Rolf Wallner von der Zürcher Airport Authority begrüsst Major Marc Studer.

Foto VBS



Für den Start am Nachmittag hat Major Studer Support von der aus Emmen angefahrenen Ground Crew der Luftwaffe erhalten.

zu fixieren. Major Studer montiert sodann die einzelnen Sicherungsbolzen in die dafür vorgesehenen Öffnungen. «Wir üben das regelmässig, nicht alle Tage, aber just in der Emmen-Kampagne bin ich alles nochmals durchgegangen. Mit unserer Checkliste könnten wir die Hornet auch selber betanken. Mit scharfen Waffen an Bord sind wir aber auf einen unserer ausgebildeten Männer am Boden angewiesen, da diese erst entschert werden können, wenn der Pilot im Cockpit sitzt», erklärt Marc Studer. Ihm hat die Landung in Zürich übrigens viel Spass gemacht: «Aber hier hinten sieht uns ja praktisch niemand, das ist fast etwas schade», meint er lachend. Nachdem sein Kampffjet gesichert ist, darf er den heissen Tarmac verlassen, muss seine Hornet aber vom nahegelegenen Polizeigebäude aus bewachen, bis die Bodencrew eintrifft.

Gleichzeitig mit dem Flughafen Zürich ist auch diese Bodencrew in Emmen über die ungeplante Landung der Hornet informiert worden. Sie muss dann die Zollpapiere aus-

stellen, die Zutrittsliste erstellen, ihr Fahrzeug beladen und sich aufteilen, damit die andere «Hammer»-Hornet in Emmen auch noch bereitgestellt werden kann. Anschliessend hat sich ein Teil der Ground-Crew sofort auf den Weg nach Kloten gemacht, um die J-5003 wieder für den Start vorzubereiten. Während der Hinfahrt werden die Daten der sechs Mitarbeiter an die Airport Authority übermittelt, damit diese dann gegen 11 Uhr möglichst rasch Zutritt aufs Vorfeld erhalten. Weil die Ground Crew gewisse «Utensilien» dabei hat, welche eine normale Sicherheitskontrolle nie überstehen würden, wird sie die ganze Zeit über von der Polizei begleitet.

Der Start für den Rückflug nach Emmen ist für 14.45 Uhr angesetzt, es bleibt also genügend Zeit, um die Hornet zu betanken und wieder einsatzbereit zu machen. Während der ganzen Bodenzeit der F/A-18 ist auch das Unfallpikett von «Schutz und Rettung» und für den Start auch die Flughafenfeuerwehr zugegen, dies ist eine Vorgabe der Luftwaffe.

Flughafen hat Test bestanden

Philippe Blatter von der Nutzungssteuerung Flugzeuge (NSF) der Luftwaffe ist Betriebsingenieur des F/A-18 und «Vater» dieses Testes für den Flughafen Zürich. Der Zürcher Airport diene als «Ausweichflugplatz», weil er sieben Tage die Woche von morgens 6 Uhr bis abends 23 Uhr geöffnet ist. Insbesondere an Wochenenden würde die Öffnung eines zweiten Militärflugplatzes – nur als Ausweichplatz – einen viel zu hohen Aufwand bedeuten. Die Luftwaffe weicht deshalb auf zivile Flugplätze aus, um im notwendigen Fall immer noch in der Schweiz zu landen. So deckt der Flughafen Zürich den «Alternate» ausserhalb der normalen Trainingszeiten der Luftwaffe ab.

Nachdem die Hornet kurz vor 15 Uhr gleich nach einigen A330 und A340 der Swiss von der Piste 16 abgehoben und scharf nach rechts in Richtung Katzenssee abgebogen ist, zeigt sich Philippe Blatter mit dem Test zufrieden: «Zürich hat bestanden», meint er. Und wir haben wiederum viel lernen können. An diesem 25. Juli 2018 ist bereits zum dritten Mal eine Hornet der Luftwaffe in Zürich-Kloten gelandet, aber eben erstmals einer der beiden scharf bewaffneten »Hammer«.

Das Team von Philippe Blatter hat nun den Auftrag erhalten, auch den Flughafen Genf als «Alternate» für die LP24-Hornets vorzubereiten. Die Erfahrungen aus Zürich werden sicherlich hilfreich sein. Mittlerweile hat die Schweizer Luftwaffe aber auch die Möglichkeit, aufgrund eines gegenseitigen Abkommens, auf drei Militärflugplätze in Frankreich auszuweichen, sollte Payerne – oder im aktuellen Fall Emmen – für die «Hammer»-Hornets einmal nicht mehr benutzbar sein. Ein weiteres Abkommen mit Deutschland wird derzeit erarbeitet. +

Foto Hansjörg Bürgi



Es ist kein Ernstfall, so muss die Hornet den Swiss-Langstreckenjets für den Start auf der Piste 16 den Vortritt lassen.