

*Trotz zunehmender Probleme mit dem Fahrwerk der alternden F-16 soll Zeit und Geld bei der Wartung des Kampffjets eingespart werden – Müssen dann noch mehr Piloten ihre Maschinen "kontrolliert" abstürzen lassen, weil sie nicht mehr mit ihnen landen können?*

**LUFTPOST**

Friedenspolitische Mitteilungen aus der  
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein  
LP 041/07 – 17.02.07

## **Kommandeur sagt: Die Wartung des F-16 Fahrwerkes ist ein "großes Problem".**

Von Scott Schonauer  
STARS AND STRIPES, 04.02.07

( <http://www.estripes.com/article.asp?section=104&article=42259&archive=true> )

**AIR BASE RAMSTEIN, Deutschland – Der führende Offizier des Materialkommandos der Air Force sagte, Ingenieure würden nach Möglichkeiten suchen, um den Arbeitsaufwand bei der Instandhaltung des Fahrwerkes der alternden F-16-Kampffjets zu verringern.**

General Bruce Carlson traf sich letzte Woche während eines kurzen Arbeitsbesuches mit höheren Offizieren der Hauptquartiers der US-Air Force in Europa. Die Kommandeure der Instandhaltungs-Abteilungen verschiedener Geschwader nahmen an dem Treffen teil und wiesen darauf hin, dass die Wartung des F-16-Fahrwerkes zu ihren größten und wichtigsten Problemen gehört.

**Nach den Vorschriften der Air Force müssen Geschwader das F-16-Fahrwerk nach jeweils 1.600 Flugstunden einer Inspektion unterziehen, die 150 (Arbeits-)Stunden in Anspruch nimmt.**

"Wir wussten, dass das ein Problem ist, aber seine Bedeutung und die Auswirkungen waren uns nicht bewusst," sagte Carlson am Mittwoch in einem Interview mit STARS AND STRIPES. "Jetzt wissen wir um die Dringlichkeit dieser Angelegenheit."

Die Instandhaltung des Fahrwerkes sei ein "großes Problem", sagte Carlson, weil die Air Force ihr Personal reduzieren müsse. Das bedeute auch, dass die Geschwader weniger Leute für die Instandhaltung zur Verfügung hätten. Er sagte, sein Kommando suche nach Möglichkeiten, um den Arbeitsaufwand zu reduzieren.

**"Nach meiner Rückkehr werde ich mit unseren Ingenieuren hart arbeiten müssen, um herauszufinden, ob wir den Zeitaufwand für diese Inspektion verringern und die Abstände zwischen den Inspektionen verlängern können," teilte Carlson mit.**

**Das 31<sup>st</sup> Fighter Wing (Kampfgeschwader) auf der Air Base Aviano in Italien und das 52<sup>nd</sup> Fighter Wing auf der Air Base Spangdahlem in Deutschland haben Staffeln, die F-16 fliegen.**

Carlson fügte hinzu, die Geschwader-Kommandeure hätten auch über die Auswirkungen der Budget-Kürzungen auf das Training in Flug-Simulatoren gesprochen, das deswegen verkürzt werden musste. Die Air Force hat versucht, die Flugzeiten mit Kampffjets (aus Kostengründen) zu verringern; sie hat deshalb Piloten (zeitweise) auf über den ganzen Globus verstreuten Flugplätzen stationiert, damit sie am virtuellen Training in (dort vorhandenen) neuesten Flugsimulatoren teilnehmen konnten. Die Air Force bezeichnet das als "Distributed Mission Training" (aufgeteilte Einsatz-Ausbildung).

"Das hat in Europa eine viel größere Auswirkung, weil die (geringere Anzahl der) Übungs-

plätze (für Bombenabwürfe und Schießübungen), der (begrenzte) Luftraum und das Wetter manchmal unsere Trainingsmöglichkeiten stark einschränken," sagte er.

**"Das Training in Flugsimulatoren müsste deshalb hier eher verlängert als verkürzt werden, anders als in den Wüstengebieten im Südwesten der Vereinigten Staaten. Die durch Budget-Kürzungen verursachte Reduzierung des Trainings in Flugsimulatoren macht sich in Europe viel stärker bemerkbar."**

Das Material-Kommando der Air Force besucht die Hauptkommandos der Air Force (zu denen auch die USAFE in Ramstein gehört) routinemäßig, um sich über Probleme informieren zu lassen und herauszufinden, wie die Unterstützung verbessert werden kann. Capt. (Hauptmann) Chris Watt, ein Sprecher der USAFE, teilte mit, dass Mitglieder des Kommandos Europa bereits kürzlich besucht hätten.

**Das Hauptquartier des (Material-)Kommandos auf der Wright-Patterson Air Force Base in Dayton, Ohio, ist verantwortlich für die Entwicklung und Unterstützung aller Waffensysteme der Air Force.**

(Der Artikel wurde komplett übersetzt und mit Anmerkungen in Klammern und Hervorhebungen im Text versehen.)

---

## **Unser Kommentar**

*Nicht nur die im letzten Herbst bei Oberkail in der Eifel "kontrolliert" zum Absturz gebrachte F-16 konnte ihr Fahrwerk nicht mehr ausfahren und normal landen. Auch Piloten, die Kampfeinsätze im Irak fliegen, berichten über ähnliche Probleme mit Maschinen des gleichen Typs. ( <http://www.freerepublic.com/focus/f-news/1667479/posts> )*

*Die F-16 ist wohl auch in die Jahre gekommen. Sie fliegt seit 1976, und bei besonders beanspruchten Komponenten wie dem Fahrwerk kommt es jetzt offensichtlich gehäuft zu Störungen, die intensive und zeitaufwendige Instandhaltungs-Maßnahmen erfordern.*

*Wenn jetzt aus Geldmangel in längeren Zeitabständen weniger gründlich gewartet werden soll, werden wohl bald noch mehr F-16 – hoffentlich nur auf dem neuerdings dafür vorgesehenen Truppenübungsplatz Baumholder – kontrolliert zerschellen, weil sie mit klemmendem Fahrwerk nicht mehr problemlos landen können.*

*Mit großer Freude haben wir vernommen, dass F-16-Piloten auch in stationären, sicher geräuschlosen Flugsimulatoren am Boden üben können. Der US-General hat selbst schon einige Probleme genannt, die das Open-Air-Training in Europa erschweren, dabei aber natürlich ganz den Fluglärmterror vergessen, dem zum Beispiel die Bewohner der dicht besiedelten Westpfalz und des Saarlandes ständig ausgesetzt sind.*

*Wir möchten Herrn Carlson Vorschläge machen, mit denen er seine und unsere Probleme gleichzeitig sehr kostengünstig und zum Vorteil beider Seiten lösen könnte. Die US-Air Force sollte ihre in Spangdahlem und Aviano stationierten morschen F-16 für den äußerst unwahrscheinlichen NATO-Verteidigungsfall schonen und einmotten. Dadurch fielen die hohen Kosten für Wartung und JP-8-Betankung komplett weg. Ihre Piloten könnten sich in Europa durch lärmfreies virtuelles "Trockenfliegen" in Flugsimulatoren für ihren Verteidigungsauftrag fit halten. Das wäre sicher sehr viel billiger als F-16-Totalverluste bei kontrollierten Bruchlandungen. Wie der Herr General schon selbst erkannt hat, sind die äußeren Bedingungen für reales Flugtraining über den menschenleeren Wüstengebieten der USA sehr viel besser als bei uns. Dort käme durch kontrollierte Abstürze auch niemand zu Schaden. Wir sind gern bereit, die großen Vorteile unserer Vorschläge in Gesprächen mit der USAFE zu vertiefen und warten auf eine Einladung.*

[www.luftpост-kl.de](http://www.luftpост-kl.de)

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern