

F-16 nach Training in der Türkei zurück in Spangdahlem – jetzt werden wieder die Westpfälzer und die Saarländer terrorisiert!

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 082/07 – 02.04.07**

Kampffjets kehren nach Spangdahlem zurück, Training in der Türkei verbessert die Fähigkeiten der Piloten

Von Staff Sgt. Andrea Knudson, 52nd Fighter Wing Public Affairs
EIFEL TIMES, 16.03.07

Zur Freude vieler "Sabers" (Säbelschwinger, so nennen sich die Mitglieder des 52nd Fighter Wing) **war das Wetter in dieser Woche etwas wärmer – und mit dem wärmeren Wetter ergeben sich bessere Flugbedingungen und Trainingsmöglichkeiten für die Kampfstaffeln in Spangdahlem.** Weil das in der Eifel-Region nicht immer der Fall ist – besonders während des Winters in Deutschland – müssen die Kampfpiloten auch anderswo trainieren.

"Während der typischen Wintermonate – von Dezember bis Februar – fallen meist bis zu 25 Prozent der Flüge wegen schlechten Wetters aus," sagte Col. (Oberst) Tom Lawhead, der Kommandeur der 52. Operationsgruppe. "Wenn wir unsere Staffeln aber an Orte mit besserem Wetter verlegen können, verlieren sie bedeutend weniger Flugstunden."

Die Mannschaft der Incirlik Air Base hieß die 22nd Fighter Squadron (Kampfstaffel) am 3. Januar und die 23rd Fighter Squadron am 2. Februar willkommen. In der Türkei fanden die Kampfstaffeln wunderbares Wetter vor und konnten auch den Bombenabwurfplatz bei der Konya Air Base nutzen.



F-16 mit voller Bewaffnung (Bild: USAF)

"Ziel des 52nd Fighter Wing (des 52. Kampf-Geschwaders) war es, das gute Wetter und den Bombenabwurfplatz zu nutzen, um die Fähigkeiten jedes einzelnen Piloten in einem hervorragenden Übungsgebiet zu verbessern," sagte Maj. (Major) James Gump, der Chef der 39th Operation Squadron, der in Incirlik für Waffen und Taktiken zuständig ist. "Die Führung der beiden Staffeln hat dem Team in Incirlik für seine Unterstützung gedankt; sie freuten sich darüber, dass sie hier so viel erreicht haben." Incirlik sei wirklich ein großartiger Ort für die Kampfstaffeln gewesen, sagte Col. Lawhead.

"Incirlik ist ein Flugplatz der USAFE und hat sehr lange auch Kampffjets beherbergt. Seit 2003 sind aber keine US-Kampffjets mehr hier gewesen. Es war wichtig für uns, nach fast vier Jahren Incirlik wieder als möglichen Übungsplatz für die USAFE in Betrieb zu nehmen, das ist entscheidend für das künftige Training der USAFE," meinte er.

"Dazu bedurfte es einer gemeinsamen Anstrengung des 52nd Fighter Wing und des 39th Air

Base Wing (des 39. Flugplatz-Geschwaders), bis wir die Spinnweben entfernt hatten und Incirlik bereit war, unsere Luftwaffen-Soldaten und Kampffjets so gastfreundlich aufzunehmen. Es war ein großartiger Job und ein Gewinn für beide Seiten," äußerte Col. Lawhead.

Die Trainingsmöglichkeiten in der Türkei halfen den Piloten bei der Aneignung spezieller Flugfertigkeiten. **F-16-Piloten brauchen 11 Trainingsflüge im Monat, wenn sie noch relativ unerfahren sind.**

"Unsere erfahrenen Kampfpiloten brauchen 8 Übungsflüge im Monat. Das ist im Bereitschaftsprogramm der USAFE so festgelegt," sagte Col. Lawhead. "Es gibt Regeln für die Anzahl der monatlichen Flüge eines Piloten und Vorschriften, wie fehlende Flugstunden wieder aufzuholen sind.

Da die Trainingszyklen der Kampfstaffeln auf die Kampfeinsätze abgestimmt werden müssen, habe die Flugzeit in der Türkei den Piloten geholfen, ihre Flugstunden aufzufüllen und sich zusätzliche Fähigkeiten anzueignen, äußerte 1st Lt. (Oberleutnant) Nicklaus Walker von der 22nd Fighter Squadron.

"Mit dem befristeten Training auf der Incirlik Air Base wollte die Geschwader-Führung überprüfen, ob Incirlik für die Vorbereitung der 22nd Fighter Squadron auf ihren Fronteinsatz im Herbst geeignet ist," sagt Lt. Walker. "Das Training war in spezieller Hinsicht sehr wertvoll, weil wir in einem NATO-Land üben konnten, das andere Flugbeschränkungen als unser Gastgeberland hat."

Die Kampfpiloten nutzten die guten Wetterbedingungen einer weiteren Einrichtung, als die 81st Fighter Squadron (mit ihren A-10) Anfang dieses Jahres nach Monte Real in Portugal verlegt wurde. Damals seien wegen des Wetters keine Flüge ausgefallen, äußerte Col. Lawhead. Während der zwei Monate (in der Türkei) hätten die 22nd und 23rd Fighter Squadron nur eine Handvoll Flüge wegen des Wetters ausfallen lassen müssen.

"Obwohl wir manchmal bei der Verlegung auf andere Flugplätze nicht so viel fliegen können, wie wir wollen – weil die Genehmigung für zusätzliche Flüge nur schwer zu bekommen ist, haben wir dort bedeutend weniger Flugausfälle wegen schlechten Wetters," sagte er.

Am 24. Februar waren alle Flugzeuge bis auf zwei wieder hier. **Insgesamt führten die beiden Staffeln 652 Flüge durch, und das Rotations-Training wird als Erfolg gewertet.** Die wenigen (in Incirlik) zurückgebliebenen Soldaten des 52nd Fighter Wing warten auf Ersatzteile, um einen der zurückgelassenen Jets zu reparieren. Sobald das Flugzeug repariert ist, werden die beiden Jets von Maj. Gump und Lt. Col. (Oberstleutnant) David Youtsey, dem Kommandeur der 39th Operation Squadron, zurück (nach Spangdahlem) geflogen.

"Obwohl nur ein Jet mit den erwarteten Ersatzteilen repariert werden muss, wurde noch ein zweiter Jet zurückgehalten, weil einsitzige Kampfflugzeuge normalerweise immer in Begleitung über Land fliegen," teilte Maj. Gump mit.

Notiz des Herausgebers: 1st Lt. Yasemin Randall von der Pressestelle des 39th Air Base Wing hat zu diesem Artikel beigetragen.

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Anmerkungen in Klammern und Hervorhebungen im Text versehen.)

Unser Kommentar

Jetzt donnern die F-16 aus Spangdahlem wieder über unsere Köpfe und foltern uns an jedem schönen Frühlingstag – manchmal vom frühen Morgen bis fast Mitternacht. Die US-Piloten können sich offensichtlich alles erlauben und durchbrechen über Wohngebieten in

der Westpfalz und im Saarland auch schon mal die Schallmauer. Wer sich beim Luftwaffenamt in Köln beschwert, wird mit der lapidaren Auskunft abgespeist: "Die dürfen das!"

Im MILITÄRISCHEN LUFTFAHRTHANDBUCH DEUTSCHLAND wird dazu ausgeführt:

3.15 Überschallflüge

3.15.1 Flüge bei denen die Schallgeschwindigkeit erreicht oder überschritten wird, sind grundsätzlich nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 0700++ bis 1900++ zulässig.
Mit AIP ENR 1.1 Absatz 2.2 ist zu beachten.
Sofern Einsatzgründe es nicht zwingend erfordern, sind diese Flüge zwischen 1130++ und 1300++ untersagt.

3.15.2 Überschallflüge müssen im Flugauftrag festgelegt sein. Sie sind über der Bundesrepublik Deutschland nur unter Radarüberwachung durchzuführen und mit der radarüberwachenden Stelle vorher zu koordinieren.

3.15.3 Für Überschallflüge beträgt die Mindestflugfläche
- FL 360 über Landgebieten
- FL 200 über Seegebieten (vgl. Abs. 3.14.1)

3.15.4 Überschallflüge unter FL360 über Land sind verboten, sie dürfen zwischen FL 360 und FL 500 nur im Horizontal- oder Steigflug durchgeführt werden. Der Flugweg ist so anzulegen, daß der Überschallknall dichtbesiedeltes Gebiet nach Möglichkeit vermeidet. (10.800 m - 15.000 m Höhe)

3.15.5 Überschallflüge über See unterhalb FL 200 sind nur zulässig, wenn der Abstand von der Küste mindestens 10 sm beträgt und der Steuerkurs in Richtung See führt oder, bei einem Steuerkurs parallel zur Küste bzw. vorgelagerten Inseln, ein Mindestabstand von 35 sm eingehalten wird.

Anmerkung:

LV-Schutzflüge sind von den o.a. Beschränkungen ausgenommen.

Der Pilot weiß also vorher schon, dass er bei seinem Flug die Schallmauer durchbrechen soll. Er weiß auch, dass er das über Land nur in 10.800 bis 15.000 m Höhe und nicht über dicht besiedeltem Gebiet tun darf. Da sein Flug unter Radarüberwachung stattfindet, kann der Überwacher jederzeit feststellen, welcher Pilot wo gegen diese Vorschriften verstossen hat.

Da das Saarland und die Westpfalz sehr dicht besiedelte Gebiete sind, dürfen hier eigentlich überhaupt keine Überschallflüge durchgeführt werden, und schon gar nicht nicht in so geringer Höhe, dass man zu Tod erschrickt und der Putz von der Wand fällt.

Am 29. März um 15.15 Uhr ist die Schallmauer über Kaiserslautern, einer Stadt mit knapp 100.000 Einwohnern, wieder einmal durchbrochen worden.

Nach den geltenden Vorschriften muss der betreffende Pilot festzustellen sein

und bestraft werden, weil er offensichtlich gegen seinen Flugauftrag gleich in mehrfacher Hinsicht verstoßen hat.

In dem Artikel aus der EIFEL TIMES, der Zeitung der US-Air Base Spangdahlem, erfahren wir, dass F-16- Piloten im Monat 8-11 Übungsflüge absolvieren müssen. Wegen schlechten Wetters ausgefallene Flüge müssen nachgeholt werden. Durchschnittlich dürften von erfahrenen und unerfahrenen Piloten jeweils 10 Flüge pro Monat, also 120 Flüge im Jahr anfallen.

In Spangdahlem sind zwei F-16-Staffeln stationiert. Eine Staffel hat 16-24 Maschinen. In der Eifel dürfte es etwa 40 Flugzeuge dieses Typs geben. Da ein Geschwader sicher mehr Piloten als Maschinen hat, werden in Spangdahlem mindestens 50 F-16-Piloten zu Hause sein. Somit gibt es in der TRA Lauter und über den Polygonen jährlich 6.000 Flüge allein von den F-16 der US-Air Force aus Spangdahlem. Dazu kommen dann noch die Übungsflüge der A-10 aus der Eifel, der Bundeswehr-Tornados aus Büchel und der Kampjets anderer NATO-Staaten.

Sollen wir es als erstes Zugeständnis ansehen, dass wenigsten das Bombenwerfen in völkerrechts- und verfassungswidrigen US-Angriffskriegen nicht mehr bei uns geübt wird?

Den ständigen Fluglärmterror über der Region, der das Leben an vielen Tagen zur Qual macht, verdanken wir den deutschen Flugsicherungsbehörden, die das genehmigen und den Politikern in Berlin, Mainz und Saarbrücken, die dieses verfassungswidrige Treiben zulassen. Es kann den Menschen im Saarland und in der Westpfalz nicht länger zuge- mutet werden, dass sie fast täglich – außer an tristen Herbst- und Wintertagen oder bei sommerlichen Wolkenbrüchen – von Luftangriffe übenden Kampjets terrorisiert werden.

www.luftpост-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern