

Tankflugzeug der Nationalgarde aus Wisconsin / USA zeitweise in Spangdahlem stationiert – Luftbetankung einer AWACS- Maschine der NATO über deutscher Großstadt!

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 198/07 – 21.09.07**

126th Air Refueling Squadron / ARS unterstützt Operationen von AWACS-Flugzeugen der NATO

Von Capt. Kevin Coffman, Pressebüro der 52nd Fighter Wing
U.S. Air Forces in Europe, 17.09.07

(<http://www.usafe.af.mil/news/story.asp?id=123068315>)

AIR BASE SPANGDAHLEM, Deutschland – **Mehr als 4.220 Meilen (6752 km) von zu Hause entfernt in 28.000 Fuß (8.534 m) Höhe am Himmel über Hamburg betankt die Besatzung eines KC-135 Stratotankers einer Betankungs-Staffel eine AWACS-Maschine der NATO** (AWACS = Abkürzung für Airborne Warning And Control System; die fliegenden Radar- und Gefechtsstationen der NATO sind in Geilenkirchen nördlich von Aachen stationiert.)

Die 126th Air Refueling Squadron (Luftbetankungs-Staffel) der Air National Guard von Wisconsin, die auf dem internationalen General Mitchell-Air Port in Milwaukee stationiert ist, führt zwei Wochen lang von der Air Base Spangdahlem aus Operationen zur Unterstützung der NATO durch. Zehn "Sabers" (Säbelschwinger = Spitzname der Air Force-Leute in Spangdahlem) durften mitfliegen, um die Luftbetankungen zu beobachten.

"Es war aufregend, den Start mitzerleben, weil ich einen Platz im Cockpit gefunden hatte," berichtete Airman 1st Class (Obergefreiter) Erica Akamine von der 52nd Medical Operations Squadron (Staffel für medizinische Operationen). "Ich habe nicht gewusst, dass sich Piloten nicht nur auf Blicke aus dem Fenster verlassen, sondern ständig ihre Kontrollinstrumente im Auge haben. Ich habe auch einmal selbst miterlebt, wie wichtig die Kommunikation zwischen dem Flugzeug und dem Tower (Kontrollturm) ist." **Während des Fluges wurden 25.000 Pounds oder 3.100 Gallons (11.718 l) des Jet-Treibstoffs JP-8 in die AWACS- Maschine gepumpt.**

Der Operator des Tankauslegers, Staff Sgt. (Stabsunteroffizier) Mat Grzyb, arbeitet seit acht Monaten auf der KC-135. "Jede Mission ist anders, weil die Menge des übergebenen Treibstoffes immer wechselt. Von den 10 unterschiedlichen Flugzeugtypen, die ich bisher betankt habe, waren mir die F-22 (Raptor = Raubvogel, das neueste Kampfflugzeug der US-Air Force) und die F-117 (Nighthawk = Nachtfalke, der Vorläufer-Typ der F-22, der bis Ende 2008 außer Dienste gestellt werden soll) am liebsten."



Die AWACS-Maschine nähert sich dem Tankausleger
(Foto: US-Air Force, Senior Airman Josie Kemp)

Das Tankflugzeug kann 1.000 Gallons (3.780 l) pro Minute abgeben und bis zu 200.000 Pounds (90.718 kg) Treibstoff und 83.000 Pounds (37.648 kg) Ladung auf-

nehmen und alle dazu geeigneten Flugzeuge der Air Force und unserer Verbündeten in der Luft betanken.

"Es ist großartig, einmal Passagiere an Bord zu haben und sie unsere Mission aus der Nähe miterleben zu lassen," sagte Lt. Col. (Oberstleutnant) Steve Fuller, ein Pilot, der seit 17 Jahren fliegt und bereits 6.500 Flugstunden absolviert hat. "Wann haben sie schon einmal die Chance, bei einer anderen Mission der Air Force dabei zu sein."

Die KC-135 wird von der Air Force seit mehr als 50 Jahren geflogen und bietet die Gewähr dafür, dass die US-Air Force und die Luftwaffen der Verbündeten – ohne wertvolle Zeit beim Nachtanken am Boden zu verlieren – jederzeit "Heißes Eisen" (im Original "hot iron" = Bomben) ins Ziel bringen, Soldaten und Nachschub transportieren oder humanitäre Einsätze durchführen können.

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

Unser Kommentar

Der Artikel enthält mehrere Informationen, mit denen sich unsere Politiker dringend befassen müssen. Was haben US-Nationalgardisten, die der NATO nicht unterstellt sind, am bundesrepublikanischen Himmel und auf einem der US-Air Force zu NATO-Verteidigungszwecken überlassenen Flugplatz in der Eifel verloren?

Wer genehmigt riskante Tankmanöver mit Großflugzeugen im Luftraum über der Großstadt Hamburg, die ohne Gefährdung der Bevölkerung auch über der nahen Nord- oder Ostsee stattfinden könnten?

Da solche Betankungsaktionen mit dem krebserzeugenden Jet-Treibstoff JP-8 zu Übungszwecken auch regelmäßig über der Westpfalz und dem Saarland vorgenommen werden, ist zu klären, ob dabei auch überschüssiges JP-8 in die Luft gelangt, und welche Mengen dabei gegebenenfalls auf uns herabrieseln?

Wir fordern, die riskanten Luftbetankungen, die immer mit dem Risiko unbeabsichtigter Kollisionen verbunden sind, über bewohnten Gebieten generell zu verbieten. Der Absturz eines Tankflugzeuges, das über 90 Tonnen Treibstoff an Bord hat, auf ein Dorf oder eine Stadt würde eine Katastrophe unvorstellbaren Ausmaßes auslösen.

Wie wir einem STARS AND STRIPES-Artikel entnommen haben, ist bei Aviano in Italien am 18. September wieder eine F-16 nur 200 bis 300 Meter von Wohnhäusern entfernt abgestürzt – bei einem Routine-Übungsflug aus großer Höhe (<http://www.estripes.com/article.asp?section=104&article=48891>).

Muss es erst zu einer Absturzkatastrophe im Saarland oder in der Westpfalz kommen, bis unsere Politiker endlich einmal über die Gefahr für Leib und Leben nachdenken, in der wir ständig schweben, und dringend notwendige Verbote zum Schutz der einheimischen Bevölkerung erlassen?

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern