

*Auch am Lufttransport von Nachschub jeder Art innerhalb des Iraks sind auf der US-Air Base Ramstein stationierte Soldaten und C-130 Hercules beteiligt. Die gefährlichen Einsätze mit den überalterten Flugzeugen werden vorher durch häufiges Starten und Landen in Ramstein und niedriges Herumkurven über unseren Köpfen geübt!*

# LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der  
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein  
LP 226/07 – 10.11.07

## **Auch Air Force-Soldaten aus Ramstein gehören zu einem Team im Irak**

Von Staff Sgt. Phillip Butterfield

Pressebüro der 386<sup>th</sup> Air Expeditionary Wing, 30.10.07

( <http://www.usafe.af.mil/news/story.asp?id=123073799> )

AIR BASE RAMSTEIN, Deutschland – **Sechs Starts und sechs Landungen in zwölf Stunden: Das ist das Tagewerk der Soldaten der 737<sup>th</sup> Expeditionary Airlift Squadron / EAS (Expeditions-Lufttransport-Staffel) bei einer Mission, die "Pain Train" (Tour der Leiden) genannt wird.**

"Wir sprechen von 'Pain Train', weil wir bei jeder Landung nur 30 Minuten am Boden bleiben," sagte Capt. (Hauptmann) Robin Cadow, ein Pilot der 737<sup>th</sup> EAS. "Am Boden laufen die Motoren weiter, während wir Ladung und Passagiere ausladen, den Laderaum aufklaren und neue Ladung und andere Passagiere übernehmen."

**Die C-130 (Hercules) kann als Flugzeug für taktische Einsätze viele verschiedene Aufgaben übernehmen; im September hat die 737<sup>th</sup> EAS in Zusammenarbeit mit der 43<sup>rd</sup> Expeditionary Electronic Combat Squadron (Expeditions-Staffel für elektronische Kampfführung) bei 1.500 Einsätzen in 2.400 Flugstunden mehr als 40.000 Passagiere und mehr als 500 Tonnen Ladung innerhalb des Iraks und aus diesem Land heraus transportiert.**



C-130 Hercules über der Westpfalz oder dem Saarland? (Fotos:UASF) Wartung einer C-130 in Ramstein

"Die C-130 ist ein sehr vielseitig einsetzbares Flugzeug, das alle Arten von Ladung – Soldaten, Marines (mit ihrer Ausrüstung) oder gepanzerte Fahrzeuge – befördern kann," meinte Capt. Cadow. "Weil sie von Propellern angetrieben wird, braucht sie auch keine so lange Start- und Landebahn wie die größeren Transporter."

Der fristgerechte Transport von Menschen und Lasten ist nicht die einzige Herausforderung für die Besatzungen. Über dem Irak ist das Fliegen mit der C-130 auch gefährlich. In einer Rede auf einem Luftkriegs-Symposium der Air Force Association (der Air Force-Ge-

sellschaft) sagte General Duncan McNabb, der damalige Kommandeur des Air Mobility Command / AMC (des Lufttransport-Kommandos), neben Hubschraubern würden unsere Transportflugzeuge am häufigsten abgeschossen.

**"Bei der Landung sind Transporter so langsam, dass sie leicht getroffen werden können," äußerte er. Im Jahr 2006 seien AMC-Maschinen 215 mal beschossen worden, meist mit Handfeuerwaffen.**

"Wir müssen im Kampfgebiet immer unsere Helme und Schutzwesten tragen, sagte Capt. Cadow. "Bei einem Angriff hätten wir nicht genügend Zeit, um uns erst dann damit zu schützen. Jeder ist damit beschäftigt, Ladung oder Leute ins oder aus dem Flugzeug zu schaffen oder bei der Landung nach möglichen Bedrohungen Ausschau zu halten."

Die Vermeidung von gefährdeten Zonen bei der Planung der Flugroute ist Sache des C-130-Navigators.

"Es bleibt zwischen den Landungen wenig Zeit, um sich zurück zu lehnen und über Fehler oder Erfolge nachzudenken," meinte Capt. William Roeker, ein Navigator der 737<sup>th</sup> EAS. "Für eine erfolgreiche Mission müssen wir hart arbeiten."

Bei der Vorbereitung des Fluges informiere sich die Besatzung über die An- und Abflug-Routen auf den angesteuerten Flugplätzen, die Wetterbedingungen, den Umfang und das Gewicht der Ladung, sichere Flugwege und mögliche Gefahrenquellen, fügte Capt. Roelker hinzu.

**Weil das Durchschnittsalter der C-130 bei 41 Jahren liegt, ist ständige Aufmerksamkeit gefordert. Vor allem die Flugingenieure sind dafür verantwortlich, dass alle Systeme eines Flugzeuges funktionieren: die Maschinen, die Hydraulik, die Stromversorgung und die Funkanlage. Mit den Piloten führen sie die vorgeschriebenen Überprüfungen durch, um Fehlfunktionen während des Fluges zu vermeiden.**

"Das ist ein furchtbar anstrengender Job," sagte Master Sgt. (Feldwebel) William Zegley, der aufsichtsführende Flugingenieur der EAS. "Manchmal bleiben uns nur Minuten oder sogar Sekunden, um eine Lösung zu finden, damit wir unsere Mission fortsetzen können."



Entladen einer C-130 im Irak (Fotos: USAF) Lufttransport eines gepanzerten Fahrzeugs

Einsätze können nur dann als Erfolg gewertet werden, wenn Passagiere und Ladung sicher und rechtzeitig am Ziel ankommen. Das ist Sache der Lademeister.

"Mit meinen Kollegen bin ich zuständig für alle im Laderaum anfallenden Arbeiten," äußerte Master Sgt. David Morse, ein Lademeister der 737<sup>th</sup> EAS. "Wir transportieren alles – Fahrzeuge, Gabelstapler, Passagiere und manchmal sogar bedeutende Besucher. Alles, was hier rein passt, können wir auch transportieren."

Die Lademeister sind auch zuständig für die sichere Verstaung der Ladung, egal ob es sich um Paletten mit Ausrüstung oder um ankommende oder ausfliegende Soldaten handelt.

"Für alles, was sich in unserem Flugzeug befindet, sind wir verantwortlich," sagte Morse. "Wir kümmern uns aber nicht nur um die Ladung, wir müssen auch aus den hinteren Fenstern des Flugzeuges auf den Boden schauen und auf mögliche Bedrohungen unter oder hinter der Maschine achten.

"Weil alle Mitglieder der Flugzeugbesatzungen ganz verschiedene Aufgaben und Verantwortlichkeiten haben, können die Teams nur gemeinsam den Erfolg ihrer lebenswichtigen Einsätze garantieren.

**"Wir scheitern, wenn wir nicht an einem Strang ziehen," sagte Capt. Cadow, "und das wollen wir keinesfalls."**

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

---

## **Unser Kommentar**

*Jetzt wissen wir auch, warum die uralten C-130 so häufig und so niedrig über der Westpfalz und dem Saarland herumkurven, aus immer anderen Anflugrichtungen auf der US-Air Base Ramstein landen, gleich wieder durchstarten oder nach kurzen Aufenthalten in unterschiedliche Abflugrichtungen schnell wieder abheben. Ihre Besatzungen üben für den "Pain Train" im Irak.*

*Die stundenlangen Probeläufe der C-130-Motoren am Boden und die vielen engen Werkstatttrunden um den Flugplatz sind notwendig, damit die klapprigen Veteranen, die schon im Vietnam-Krieg geflogen sind, im Irak nicht plötzlich auch ohne "Feindeinwirkung" vom Himmel fallen.(s. auch LP 013/07. und 068/07).*

*Nicht nur die Übungsflüge der A-10 und F-16 Kampffjets aus Spangdahlem in der TRA Lauter und über den POLYGONEN, mit denen sich die Piloten auf Kampfeinsätze in Afghanistan, im Irak und für alle Fälle auch schon im Iran vorbereiten, sind verfassungswidrig. Auch die Wartungs- und Landeanflugsrunden der Hercules-Transporter um die Air Base Ramstein und ihre sämtlichen Flugmanöver über der Westpfalz und dem Saarland müssen nach Artikel 26 unseres Grundgesetzes verboten werden, weil auch sie zur Vorbereitung und Führung der völkerrechtswidrigen Angriffskriege der Bush-Administration im Mittleren Osten dienen.*

*Wenn die US-Kampftruppen an allen Fronten nicht ständig mit neuen Fahrzeugen, Munition für ihre Waffen und Verpflegung versorgt würden, wenn Verwundete nicht ausgeflogen und Einheiten nicht ausgetauscht würden, wären die US-Raubkriege im Mittleren Osten schon lange zu Ende. Die Hauptdrehscheibe für alle US-Nachschubflüge ist und bleibt die Air Base Ramstein, wenn der Bundestag die Bundesregierung nicht durch einen entsprechenden Beschluss zu einem Verbot der verfassungswidrigen Nutzung aller US-Basen in der Bundesrepublik zwingt.*

*Wer etwas gegen die Gleichgültigkeit unserer "Volksvertreter" tun will, sollte den Ramsteiner Appell unterschreiben (s. [www.ramsteiner-appell.de](http://www.ramsteiner-appell.de) ). Wachsender Protest lässt sich auch an möglichst vielen Unterschriften messen.*

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

**VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern**