

Die alternden, in vielen Kriegen verschlissenen und ständig überstrapazierten Flugzeuge der US-Air Force gefährden auch die deutsche Bevölkerung!

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 116/08 – 27.07.08**

Der Krieg überfordert die alternde Flotte der US-Air Force

Von Kent Harris und Jennifer Svan
STARS AND STRIPES, 06.04.08

(<http://www.stripes.com/article.asp?section=104&article=61222&archive=true>)

Der frühere Verteidigungsminister Donald Rumsfeld setzte sich in die Nesseln, als er im Dezember 2004 in Kuwait mit Soldaten über den Mangel an gepanzerten Fahrzeugen für die Truppen im Irak diskutierte.

"Ihr wisst, dass man nur mit der Army in den Krieg ziehen kann, die man hat," sagte er damals. "Das ist nicht die Army, die ihr euch wünscht oder später einmal haben werdet."

Die gleiche Feststellung könnte man auch für die Air Force treffen, und drei Jahre später träfe sie sogar noch eher zu.

Die Flugzeuge, die am Himmel über dem Irak und Afghanistan operierten, als Rumsfeld das sagte, werden auch heute noch eingesetzt. Einige flogen sogar schon, als er 1975 (unter Vater Bush) seinen Job erstmals antrat.

"Der Krieg gegen den Terrorismus bürdet unseren Kampf- und Transportflugzeugen und Teilen unserer Betankungsflotte viele Flugstunden auf," sagte Col. (Oberst) Bruce Litchfield, der Logistik-Direktor der Air Force im pazifischen Raum / PACAF. "Sie werden wirklich sehr gefordert, und das macht uns zunehmend Sorgen."

Die Probleme erwachsen vor allem daraus, dass viele der Flugzeuge älter sind als ihre Piloten und die Wartungscrews:

- **Die jüngsten Modelle der KC-135 Tankflugzeuge, die unsere Kampf- und Transportflugzeuge bei Langstreckenflügen mit Treibstoff versorgen, haben ein Durchschnittsalter von 46,3 Jahren. Die ältesten Modelle sind noch 2½ Jahre älter.**
- **Das 86th Airlift Wing (Lufttransport-Geschwader) auf der Air Base Ramstein in Deutschland ist einer der meistbeschäftigsten Umschlags- und Transportverbände der Air Force. Aber seine C-130E Transporter sind durchschnittlich 43 Jahre alt. Da sind die im Pazifik stationierten C-130H mit einem Durchschnittsalter von 31,8 Jahren noch vergleichsweise jugendlich.**

Winslow T. Wheeler, der drei Jahrzehnte für US-Senatoren und das General Accounting Office / GAO (gemeint ist wahrscheinlich das Government Accountability Office, das mit unserem Bundesrechnungshof vergleichbar ist) gearbeitet hat, und gegenwärtig der zuständige Experte des in Washington D.C. angesiedelten Center of Defense Information (Zentrum für Verteidigungsfragen) ist, sagte, die Air Force sei selbst schuld an ihrer Misere.

"Die Air Force hat selbst zu verantworten, dass die Kosten für ihre Einheiten völlig außer Kontrolle geraten sind," äußerte er am Mittwoch in einem Telefon-Interview. Ihr neuester Kampffjet, die F-22 Raptor (Raubvogel) koste dreimal mehr als ursprünglich veranschlagt.

Er verspottete den F-35 Joint Strike Fighter, ein Allzweck-Kampfflugzeug der nächsten Generation, das sich noch in der Erprobungsphase befindet, als "Flying Piano" und sagte voraus, dass die Kostensteigerungen dieses Programms sogar noch höher ausfallen würden. (Die Bezeichnung "Flying Piano" – fliegendes Klavier – könnte dem gleichnamigen Song von I. Spike entlehnt sein und andeuten, das dieses Flugzeug nie die hohen Erwartungen der US-Air Force erfüllen wird. Sie erinnert an den Spitznamen "Eier legende Wollmilchsau" für den ebenfalls überschätzten Tornado der Bundeswehr.)

Wheeler vertrat die Meinung, die gegenwärtige taktische Luftflotte werde zwar älter, habe sich aber über Jahre bewährt. Deshalb solle die Air Force diese Flugzeuge einsatzbereit halten, auch wenn die teilweise Erneuerung tragender Bauteile der meist schon in der zweiten Dekade eingesetzten Maschinen jeweils Millionen Dollars erfordern könnte.

Nach einem GAO-Report von 2001 sollen die gegenwärtig eingesetzten Kampfflugzeuge im Jahr 2011 noch 87 Prozent und 2025 noch 24 Prozent der taktischen Flotte stellen. Diese Schätzungen beruhen auf Angaben der Air Force zur geplanten Einführung der neuen Typen F-22 und F-35. Wenn weniger neue Flugzeuge angeschafft werden oder sich ihre Indienststellung verzögert, wäre der Prozentanteil (älterer Flugzeuge) natürlich höher.

Die Air Force hat für das Haushaltsjahr 2009 zunächst 117 Milliarden Dollar gefordert. Gen. (General) Michael Moseley, der (inzwischen in den Ruhestand versetzte) Stabschef der Air Force, hat dann aber weitere 18 Milliarden Dollar verlangt, mit denen die gegenwärtige Flugzeuggeneration einsatzfähig gehalten werden soll.

Eine alternde Flotte in Europa

Bis die Air Force in der Lage ist, genügend Flugzeuge der nächsten Generation anzuschaffen, um ihre gegenwärtige Flotte zu ersetzen, müssen Piloten und Wartungsschrews die Maschinen, die sie haben, flugfähig halten. In Europa müssen die Besatzungen des Tankflugzeugs KC-135 und des Transporters C-130E mit Maschinen fliegen, die älter als sie selbst sind. Die Kampfflugzeuge sind etwas jünger, aber auch mindestens zehn Jahre alt.

Flugzeuge der US-Air Force in Europa / USAFE

Kampfflugzeuge: 201
 Hubschrauber: 5
 Tankflugzeuge: 16
 Transporter: 31

Alter der Flugzeuge der USAFE

Flugzeug	Drchschnitts- alter (in Jahren)		
	ältestes	/	jüngstes
KC-135	46	49	44
F-15C	21.7	23	19
F-15E	12.6	16	4
HH-60	18	20	18
C-130E	43	45	34
C-21	23	24	23
C-20	11	14	12
C-40	5	5	5
C-37	6	6	6
A-10	26	26	25
F-16CJ	14.1	15	9
F-16CG	17.9	19	16

Quelle: US- Air Force in Europa

"Das Dilemma, das durch die lange Pause bei der Beschaffung neuer Flugzeuge eingetreten ist, behindert uns jetzt in vielfacher Hinsicht," sagte Moseley. "Weil wir diese alten Flugzeuge länger fliegen müssen, steigen die Kosten für jede Flugstunde, und es häufen sich die Reparaturen und die Ausgaben für Wartung und Personal.

Das Altern der Luftflotte sollte eigentlich niemand in der Air Force und im Kongress überraschen.

Im GAO-Report von 2001 wurde bereits auf dieses Szenario hingewiesen. Zu den taktischen Flugzeugen der Air Force und der Navy heißt es in dem Report: "In den kommenden 11 Jahren wird das Durchschnittsalter besonders bei den Flugzeugen der Air Force bedrohlich wachsen."

Jetzt scheint es sogar, als sei der Report noch zu vorsichtig in seinen Annahmen gewesen.

"Wenn wir nicht weniger als bisher fliegen, werden die Maschinen schon in kurzer Zeit noch schneller als bisher altern," sagte Col. (Oberst) Dorothy Silvanic, die Chefin der Flugzeugwartungs-Division der USAFE. Das gelte für alle Flugzeugtypen, nicht nur für die Kampfflugzeuge.

Die Air Force betont, dass ein Flugzeug nur fliegen darf, wenn die Wartungsscrews es für sicher halten.

"Ich glaube nicht, dass es auch nur einen Wartungsmechaniker in der Air Force gibt, der einem Piloten ein Flugzeug überlassen würde, das nicht sicher zu fliegen ist," sagte Litchfield (von der PACAF).

Aber an den Maschinen zeigen sich Risse, besonders dann, wenn sie nicht nur die geplante Lebensdauer, sondern auch das vorgegebene Maximum an Flugstunden bereits überschritten haben.

Viele der weltweit eingesetzten F-15 mussten am Boden bleiben, weil eine Maschine dieses Typs im November (2007) über den USA in der Luft auseinander gebrochen ist. Bei C-130 (Hercules-)Transportern mussten neue Tragflügel-Befestigungen eingebaut werden, weil auch dort Risse aufgetreten sind.

"Kein Mensch hat damit gerechnet, dass die "Longerons" (Längsholme) einer F-15 im Flug brechen könnten," sagte Litchfield. "Niemand hielt für möglich, dass die Tragflügelbefestigungen der C-130 dort brechen könnten, wo sie gebrochen sind. Die Frage ist nur, was passiert demnächst bei einer F-16 oder einem KC-135-Tankflugzeug? Es wird immer wieder ein 'nächstes Mal' geben, und das nächste Problem mit unserer alternden Flotte wird uns veranlassen, noch ernsthafter über ihren Zustand nachzudenken."

Warum ersetzt die Air Force nicht einfach ältere Flugzeuge durch neuere Modelle des gleichen Typs? Frau Silvanic teilte uns mit, Flugzeuge mit weniger Flugstunden müssten rund um den Globus rotieren. In Europa würden jährlich aber nur wenige (ältere) Flugzeuge ersetzt. Das jüngste Austauschflugzeug sei eine C-130E, die im Februar in Ramstein eingetroffen ist. Das mache die Luftflotte aber insgesamt nicht jünger. "Eigentlich ist dieses Flugzeug genau so alt wie alle anderen," stellte sie fest.

Neuere Modelle der gegenwärtig eingesetzten Flugzeuge können nicht beschafft werden, denn es gibt keine neueren Modelle. Von den verschiedenen in Europa eingesetzten Typen werden zum Beispiel nur die C-37, C-40, F-15 und F-16 zur Zeit noch produziert.

Die C-37 und die C-40 sind eigentlich nur militärische Versionen kommerzieller Zivilflugzeuge. Sie gehörten zwar zu den neusten Maschinen der Air Force, werden aber nur in geringen Stückzahlen eingesetzt. Die noch gebauten F-15 und F-16 sind nur für den ausländischen Markt bestimmt. Die Air Force erhielt ihre jüngste F-16 im Jahr 2005 und übernahm ihre jüngste F-15 ein Jahr vorher.

Wheeler war der Meinung, die Air Force könne sehr wohl neue F-15 und F-16 bekommen, wenn sie wolle. "Die Herrschaften müssten sich nur ihre Arroganz abschminken (und nicht ständig neue Typen fordern).

Die Produktion aller nicht genannten Flugzeugtypen, die gegenwärtig in Europa stationiert sind, wurde bereits eingestellt.

Es sind jedoch neue – oder wenigstens neuere – Flugzeuge bestellt, und einige sind sogar schon ausgeliefert. Die meisten neuen Typen werden erst in den Staaten ausprobiert, bevor sie ins Ausland verlegt werden. Das gilt auch für die neusten Flugzeuge der PACAF, die alle auf Hawaii oder in Alaska stationiert sind.

Die PACAF freut sich, dass ihre Transporter vom Typ C-17 Globemaster ein Durchschnittsalter von nur vier Jahren haben. Außerdem wurden 20 neue F-22 auf der Elmendorf Air Force Base in Alaska stationiert, die durchschnittlich weniger als ein Jahr alt sind.

Die C-130E-Flotte in Ramstein soll nach Auskunft der Air Force ab 2009 durch Maschinen des Typs C-130J ersetzt werden. Wenn die Bestellung des neuen (europäischen) Tankflugzeugs KC-45A bestehen bleibt, werden die KC-135, die u. a. auf dem Flugplatz Mildenhall der Royal Air Force in England stationiert sind, vielleicht ab 2013 verschwinden. (Die Bestellung der KC-45A wurde auf Betreiben des US-Flugzeugherstellers Boeing inzwischen rückgängig gemacht. Der Auftrag wird neu ausgeschrieben.)

"Die Tankflugzeuge sind zwar heute schon 50 Jahre alt," sagte Litchfield, "werden aber nach Angaben der Betankungs-Flotte noch 15, 20 oder mehr Jahre im Einsatz bleiben müssen. Sie haben also gewissermaßen Anspruch auf soziale Absicherung und Rente, wenn sie außer Dienst gestellt werden." (Wir können über diesen Witz nicht lachen, weil sich diese tickenden Zeitbomben auch ständig in der TRA Lauter tummeln.)

Litchfield sagte auch, die F-15 der Hickham Air Force Base auf Hawaii würden frühestens 2011 durch F-22 ersetzt.

Nach Angaben der Air Force gibt es auch Pläne, Kampfjets der neuen Generation in Europa zu stationieren, etwa auf dem Flugplatz Lakenheath der Royal Air Force in England, auf der Air Base Spangdahlem in Deutschland und auf der Aviano Air Base in Italien. Ein Zeitplan dafür gäbe es aber noch nicht.

Wheeler meinte, die Air Force Bases in Übersee lägen näher bei den Kriegsschauplätzen, und deshalb sei es eigentlich logisch, die neueren Flugzeuge zuerst dort zu stationieren. Es sei aber einfacher, den Kongress zur Bewilligung neuer Flugzeuge zu bewegen, wenn sie zunächst in Wahlkreisen von Kongressabgeordneten landeten.

"So erkaufen sich Abgeordnete nämlich Wählerstimmen," fügte er hinzu.

Wenn die Air Force also weniger neue Flugzeuge bestellt, kann sie noch weniger ins Ausland verlegen, und die bereits dort stationierten müssten noch länger eingesetzt werden.

Wie viele Piloten möchte 1st Lt. (Oberleutnant) Jacob Conger vom 510th Fighter Squadron Kampf-Geschwader) in Aviano sein favorisiertes Flugzeug noch nicht aufgeben.

"Wenn ich die F-16 noch 10 Jahre fliegen und in Aviano bleiben könnte, wäre das großartig," äußerte er.

Sein Wunsch wird kaum in Erfüllung gehen, weil er schon vorher auf einen anderen Flugplatz versetzt wird. Die dortigen Flugzeuge werden aber nicht so bald verschwinden.

Auch Flugzeuge werden älter

Offiziere weisen manchmal darauf hin, dass die Air Force seit mehr als zwei Jahrzehnten Missionen auf dem Balkan, im Mittleren Osten und in Südwest-Asien unterstützt. Viele der Flugzeuge, die dabei eingesetzt waren, werden heute noch benutzt. Es folgt eine Zusammenstellung des Durchschnittsalters einiger der eingesetzten Flugzeug-Typen:

Model	Average age	Oldest	Newest	Production line closed
A-10	26.8	April 10, 1979	March 14, 1984	X
C-130E	43.7	June 28, 1961	Feb. 26, 1974	X
C-20B	20.8	Feb. 24, 1987	Sept. 15, 1987	X
C-20C	20.8	Feb. 24, 1987	Aug. 7, 1987	X
C-20H	12.9	May 23, 1994	Jan. 16, 1996	X
C-21A	23.1	Jan. 4, 1984	Sept. 18, 1987	X
C-37A	7.2	Oct. 14, 1998	Sept. 13, 2002	Gulfstream variant
C-40B	4.1	Dec. 5, 2002	June 7, 2005	737 Variant
C-40C	2.7	Sept. 19, 2002	Nov. 16, 2007	737 Variant
F-15C	24.7	May 24, 1979	Oct. 20, 1989	
F-15E	15.9	Aug. 12, 1987	Sept. 28, 2004	
F-16CG	17.4	May 2, 1989	April 10, 1993	
F-16CJ	13.1	April 20, 1992	March 9, 2005	
HH-60G	17.7	Dec. 8, 1982	Feb. 6, 1999	X
KC-135E	48.8	Dec. 28, 1957	June 28, 1962	X
KC-135R	46.3	June 28, 1958	Dec. 31, 1964	X
KC-135T	48.0	May 28, 1959	May 28, 1961	X

(Wir haben den Artikel und zwei von drei Kästen komplett übersetzt und mit Anmerkungen in Klammern und Hervorhebungen im Text versehen. Den Inhalt des dritten Kastens, der Angaben zur PACAF enthält, können Sie nachlesen, wenn Sie das Original aufrufen.)

Unser Kommentar

Wenn ein Spediteur auf die Idee käme, mit einem Tankwagen aus den sechziger Jahren auch heute noch Gefahrgut-Transporte auf deutschen Straßen durchzuführen, würden

das die zuständigen Behörden ganz sicher durch gründlichste Überprüfungen und schärfste Auflagen verhindern.

Wenn die US-Air Force mit gleichalten Tankflugzeugen ständig über der Bundesrepublik herumkurvt und dabei auch noch hochriskante Betankungsmanöver über deutschen Großstädten durchführt (s. LP 198/07), lässt das die dafür zuständigen Behörden völlig kalt.

Was die tolldreisten Männer der US-Air Force mit ihren gerade noch fliegenden Kisten auch über unserem Land veranstalten, ist so brandgefährlich, dass die Bundesregierung und das Luftfahrt-Bundesamt längst hätten einschreiten müssen.

Wir haben schon wiederholt vor den Gefahren gewarnt, die besonders von den Uralt-Transportern der US-Air Force ausgehen (s. LP 013/07 und 068/07). Bereits am 27. März 2007 hat die Bürgerinitiative gegen Fluglärm, Bodenschall und Umweltverschmutzung e. V. das Luftwaffenamt in Köln, das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr in Frankfurt und das Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig mit unserer LP 068/07 auf den bedenklichen Zustand der auf der US-Air Base Ramstein stationierten C-130E Hercules-Transporter hingewiesen. Die Behörden wurden aufgefordert, den Zustand dieser US-Flugzeuge zu überprüfen und ihnen gegebenenfalls Flugverbot für die Bundesrepublik zu erteilen.

Das Luftfahrt-Bundesamt hat geantwortet, dass es "nur für die Überprüfung ausländischer Zivilflugzeuge zuständig" sei. Das Amt für Flugsicherung der Bundeswehr hat die Anfrage "zuständigkeitshalber" an das ebenfalls angefragte Luftwaffenamt in Köln abgegeben. Das Luftwaffenamt hat bis heute nicht reagiert. (Kopien des Briefwechsels liegen uns vor.)

Eine schriftliche Anfrage einer besorgten Bürgerin zum bedenklichen Zustand der Ramsteiner C-130 hat das Verbindungsbüro des US-Flugplatzes mit der Auskunft abgewimmelt: "Die zum fliegerischen Einsatz kommenden Luftfahrzeuge sind jedenfalls flugtauglich." (s. LP 083/07)

Es ist wohl nur eine Frage der Zeit, bis einer der fliegenden Schrotthaufen der US-Air Force in der Bundesrepublik abstürzt. Die Bundesregierung und die zuständigen Behörden, werden den Hinterbliebenen der Opfer ihr tiefstes Bedauern bekunden – "über dieses tragische Ereignis, mit dem niemand rechnen konnte" – und allen Geschädigten "schnelle, unbürokratische Hilfe" versprechen.

Wir werden dann alle Verantwortlichen an ihre schuldhaften Versäumnisse erinnern.

www.luftpост-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern