

Die STARS AND STRIPES berichtet, was die Großraumtransporter der US-Air Force bei ihren Flügen über der Bundesrepublik Deutschland geladen haben, und wie erschöpft ihre Besatzungen häufig sind.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 116/12 – 23.06.12

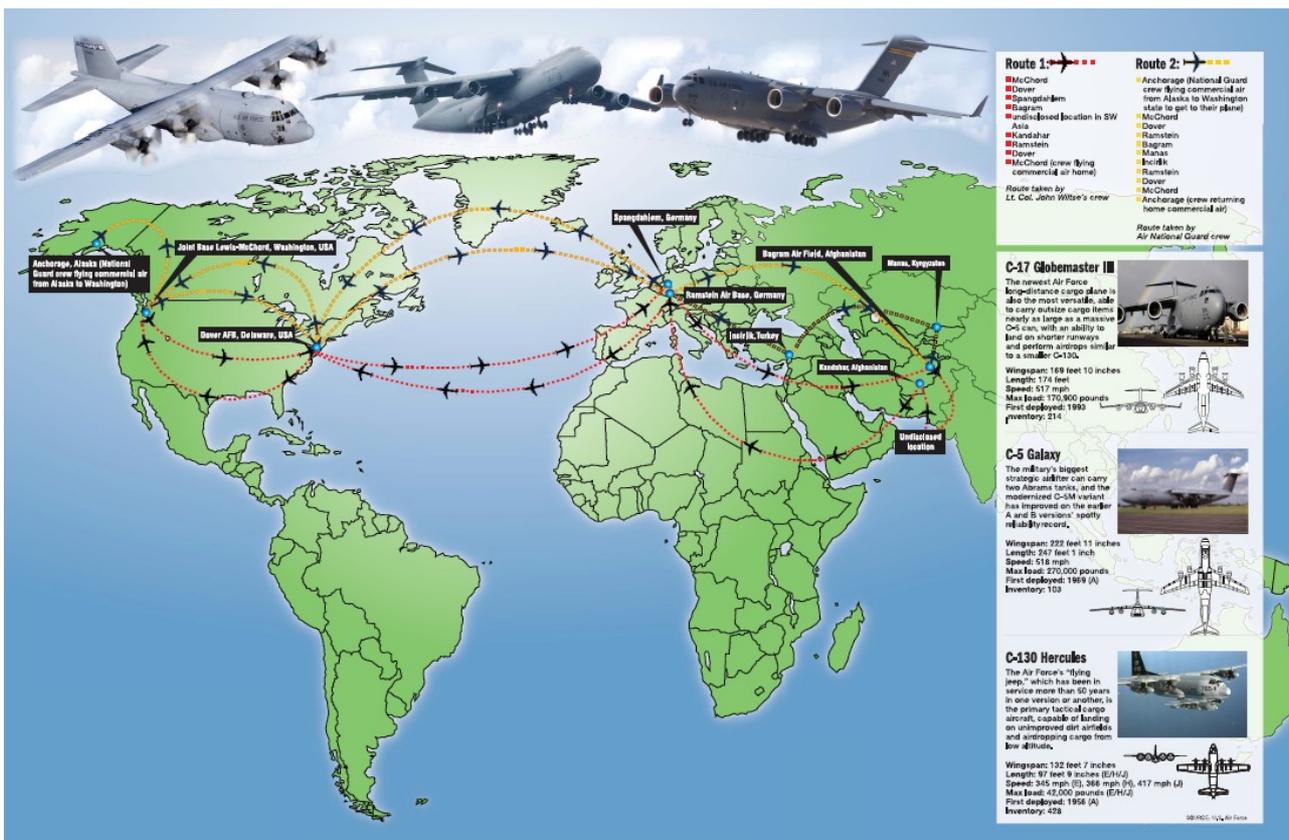
Die Besatzungen von Flugzeugen für strategisch wichtige Transporte kämpfen anonym in einem zermürbenden Krieg

Von Chris Carroll

STARS AND STRIPES, 19.06.12

(<http://www.stripes.com/strategic-airlift-crews-fight-an-exhausting-war-in-anonymity-1.180785>)

AN BORD EINES MILITÄRISCHEN TRANSPORTFLUGZEUGES – Letzten Monat startete an einem Nachmittag auf der US-Air Base Ramstein in Deutschland eine C-17 (Globemaster); im vorderen Teil war sie mit Umzugscontainern von US-Soldaten voller Haushaltsgüter beladen, die Laderampe am Heck war aber mit explosiver Munition bepackt, die schnell abgeworfen werden muss, wenn an Bord des Flugzeuges ein Feuer ausbricht.



Flugrouten und Transportflugzeuge

(Entnommen aus http://www.stripes.com/polopoly_fs/1.180800!/menu/standard/file/routes.pdf)

Nur wenige Minuten nach dem Start übergab Lt. Col. (Oberstleutnant) John Wiltse, der Flugzeugkommandant, die Steuerung des Flugzeuges an seinen Copiloten Capt. (Hauptmann) Rick Loesch; der junge Offizier an seiner rechten Seite kam Wiltses Aufforderung sofort nach.

Der Copilot beugte sich nach vorn, bis seine Stirn fast die Instrumente berührte, und stieß einen Seufzer aus, der in ein Gähnen überging. Mit einem großen Schluck eines starken Energy Drinks nahm er die erste von mehreren Koffein-Gaben zu sich, die er während des neunstündigen Fluges zur Dover Air Force Base in Delaware benötigen würde.

In den fünf Tagen vorher war die Besatzung zwischen dem Mittleren Osten und Europa hin und her geflogen und hatte Verpflegung, Munition, Treibstoff und Soldaten transportiert – Material und Menschen für den Krieg in Afghanistan, in dem die US-Streitkräfte mehr als in allen bisherigen Kriegen auf den Lufttransport angewiesen sind. Nach der Überquerung mehrerer Zeitzonen, an die sie sich kaum noch erinnerten, weil sie nur kurzzeitig wertvollen Schlaf fanden, absolvierten sie jetzt den letzten Flug ihres Einsatzes und würden am nächsten Tag auf ihrem Heimatflugplatz, der Joint Base Lewis-McCord im Staat Washington, ankommen.

Auch am Ende einer Mission seien noch volle Aufmerksamkeit und Disziplin notwendig, damit man keine Fehler mache und gut nach Hause komme, erklärte Wiltse.

Während seiner jahrzehntelangen Laufbahn als Militärpilot – erst bei der Navy und jetzt bei der Air Force – hat Wiltse, 46, ganz bestimmte Verhaltensweisen entwickelt, die er als seine Flugregeln bezeichnet. Während seines zu Ende gehenden jüngsten Einsatzes hat er vor allem seine Regel Nr. 2 beherzigt: Versuche keinesfalls, weltberühmt zu werden!

Piloten von Bombern oder Kampffjets würden sich die Regel, nicht berühmt werden zu wollen, wahrscheinlich nicht zu eigen machen, weil sie im Kampf immer damit rechnen müssen, getötet oder berühmt zu werden. Die logistischen Leistungen der Männer und Frauen, die lange Strecken fliegen und gewöhnlich weit von den Frontlinien und Schlachtfeldern entfernt operieren, bleiben meistens verborgen, obwohl sie in jedem Krieg unverzichtbar sind; sie treten nur dann aus dem Hintergrund hervor, wenn sie unangenehm auffallen.

"In diesem Job kann man kaum positiv auf sich aufmerksam machen," erklärte Wiltse und erzählte eine Geschichte von einem Transporter-Piloten, der versehentlich die Bremsen seines Flugzeuges blockierte und damit nicht nur eine Startbahn, sondern einen wichtigen Flughafen zeitweise außer Betrieb setzte. Weltweit hätten andere Piloten über ihn gelästert.

Am Tag vorher hatte Wiltse vergessen, ein Absperrventil zu schließen, bevor er die Triebwerke seines Flugzeuges startete. Das sei zwar keine Katastrophe gewesen, habe ihn aber schmerzlich daran erinnert, wie leicht man nach einem langen anstrengenden Einsatz solche Details übersehen könne.

Als Wiltse wieder die Kontrolle über die schwer beladene C-17 übernahm, begann Loesch ein Sandwich zu essen. Sofort erhielt er von seinem mit Koffein erfrischten Kommandanten einen leichten Anpfeiff, weil er gegen Wiltses Flugregel Nr. 5 verstoßen hatte: Der Kontrollsockel zwischen den Pilotensitzen sei kein Esstisch.

"Wenn man müde ist, muss man sich auf seine Ausbildung und seine guten Gewohnheiten verlassen können, damit man auch dann noch das Richtige tut," sagte Wiltse. "Wir müssen vor allem die Nachlässigkeit bekämpfen."

Eine andere Art des Fliegens

Der von Ramstein ausgehende Flug war einer von 750 Flügen, die Besatzungen des Air Mobility Command / AMC mit ihren Maschinen täglich weltweit durchführen; das

AMC ist das Kommando der Air Force, das für den Transport von Nachschub und Truppen der US-Streitkräfte und für das Auftanken anderer Flugzeuge in der Luft verantwortlich ist.

Häufig müssen die Besatzungen bis zur Erschöpfung arbeiten, wenn dringende Luftfracht schnellstens befördert werden muss. Ungeduldige Kommandeure wollen nicht auf Nachschub und Ausrüstung warten, die sie angeblich oder wirklich sofort brauchen.

Ein Offizieller (des AMC) hat einmal gesagt: "Jedem wäre es am liebsten, wenn Dinge, die er gerade bestellt hat, schon einen Tag vorher eingeflogen worden wären."

Obwohl es viel mehr kostet, Nachschub mit Flugzeugen statt mit Schiffen, Lastwagen oder der Bahn zu transportieren, sind sie die besten Transportmittel bei eiligen oder lebensrettenden Missionen – wie 2010, als die Erdbebenopfer in Haiti mit Nahrungsmitteln und Soldaten (in Afghanistan), die vor Sprengfallen geschützt werden sollten, mit gepanzerten Fahrzeugen versorgt werden mussten. Auch in alltäglichen Notfällen, wenn ein Träger für ein Bauprojekt im Kampfgebiet fehlt, wird das Flugzeug dringend gebraucht.

Das ist eine ganz andere Art von Flügen. Die Besatzungen von Transportflugzeugen sind häufig Wochen und nicht – wie andere Piloten und Besatzungen – nur Stunden im Einsatz. Transporter-Piloten leben nach dem Grundsatz: "Allzeit bereit, damit andere überleben können!" Sie sind bewährte Nothelfer.

"Sie spielen sich nicht auf," erklärte Brigadegeneral Larry Martin, der stellvertretende Kommandeur der 18th Air Force, die für die Organisation der AMC-Flüge zuständig ist und ihr Hauptquartier auf der Scott Air Force Base III hat. "Das richtet sich nicht gegen die Kollegen, die Bomber oder Kampffjets fliegen, aber die Transporter-Piloten können vor allem stolz darauf sein, dass sie anderen helfen können. ... Man könnte sagen, über uns wird kaum gesprochen, die anderen können aber nur Aufsehen erregen, weil es uns gibt."

Der Aufbau einer Luftbrücke

Weil Afghanistan landumschlossen und Pakistan immer weniger zur Zusammenarbeit bereit ist, sind die Nothelfer (des AMC) zu zentralen Figuren im Krieg in Afghanistan geworden. Nachdem im letzten Jahr bei einem Feuergefecht mit NATO-Truppen 24 pakistanische Soldaten getötet wurden, hat Pakistan als Vergeltungsmaßnahme wichtige Nachschubrouten geschlossen, die über sein Territorium führen, und damit den Landweg blockiert, auf dem bisher der meiste Nachschub nach Afghanistan transportiert wurde. Trotz monatelanger Verhandlungen blieben die Versorgungsstraßen bisher geschlossen.

Weil die Air Force eine "Luftbrücke" eingerichtet habe, sei es nach der Schließung des Landweges aber trotzdem nicht zu Engpässen beim Nachschub gekommen, betonte General John Allen vom Marine Corps, der US-Oberkommandierende in Afghanistan, letzten Monat.

Etwa 40 Prozent des Nachschubs werde jetzt mit Flugzeugen oder erst mit anderen Transportmitteln in die Nähe und dann mit Flugzeugen nach Afghanistan gebracht, erläuterte Cynthia Bauer, eine Sprecherin des U.S. Transportation Command, das sämtliche Transporte für das Militär organisiert. Bevor Pakistan die Nachschubrouten geschlossen habe, hätten 30 Prozent des Nachschubes per Flugzeug Afghanistan erreicht; normalerweise wickelten die US-Streitkräfte nur 20 Prozent ihrer Transporte auf dem Luftweg ab.

Trotz der gewachsenen Bedeutung der Lufttransporte hat das gesamte Transportaufkommen nach Afghanistan seit dem letzten Jahr abgenommen. In den ersten vier Monaten des Jahres 2012 fiel es um 18,5 Prozent auf etwa 154 Millionen Pounds (69.853 t) – im Vergleich zu 190 Millionen Pounds (86.183 t) im gleichen Zeitraum des Jahres 2011; damals musste das AMC noch die Ausrüstung für die 30.000 US-Soldaten heranschaffen, die zur Verstärkung nach Afghanistan verlegt worden waren.

Die Entwicklung geht jetzt in die andere Richtung, weil bis Ende 2011 bereits 10.000 US-Soldaten wieder abgezogen wurden, denen weitere 23.000 bald folgen sollen.

Jetzt steige das Transportaufkommen aus Afghanistan, sagte Maj. Gen. (Generalmajor) David Allvin, der Kommandeur des Kontrollzentrums der AMC-Tankflugzeuge, das weltweit für die Luftbetankung von Transportflugzeugen mit Ladung oder Passagieren zuständig ist. Weil der Krieg in Afghanistan 2014 enden solle, müsse sich die Air Force auf den Rücktransport großer Teile der Ausrüstung aus Afghanistan einstellen.

Schon jetzt häuften sich Fahrzeuge und andere Lasten, die nur mit Flugzeugen abtransportiert werden können, in riesigen Sammellagern, die bei den Flugplätzen Bagram und Kandahar angelegt wurden. Allvin drängt darauf, dass alle Flugzeuge, die Afghanistan verlassen, bereits jetzt so viel Ladung wie irgend möglich aufnehmen, bevor der eigentliche Rückzug beginnt.

"Bisher kamen viele Transportflugzeuge leer zurück, das ändert sich aber gerade," teilte er mit.

Das Risiko eines Burnouts

Nach Aussagen von Transporter-Piloten hat sich die durchschnittliche Einsatzdauer seit dem Einfliegen der Truppenverstärkungen nach Afghanistan um einige Tage verringert. Trotzdem gehöre die Belastung der aktiven Besatzungen von Transportflugzeugen mit 160 Einsatztagen pro Jahr zu den höchsten beim US-Militär, beklagte Allvin.

Das Arbeitspensum sei vor ein paar Jahren noch höher gewesen, erzählte ein ehemaliger Transporter-Pilot.

"Als ich noch Pilot auf der C-17 war, waren die meist unerfahrenen Piloten und Lademeister noch an 200 und mehr Tagen pro Jahr im Einsatz," sagte Capt. (Hauptmann) Cameron Sheaffer, der seine Arbeit beim AMC für einen anderen Piloten-Job, über den er nicht reden darf, aufgegeben hat; jetzt könne er seine Frau und seine beiden kleinen Kinder täglich sehen. "Ich kenne nur eine Hand voll Kollegen, die beim AMC geblieben sind, die Mehrheit musste nach zwei oder drei Jahren wegen eines Burnouts aufhören."

Auch viele andere Piloten, die er kenne, hätten diesen Job aufgegeben, weil sie ihre Lebensqualität verbessern wollten.

"Dienst rund um die Uhr, das ständige Überfliegen von Zeitzonen, die Fast-Food-Ernährung und fehlende Übungszeiten verursachen zusammengenommen den schnellen Verschleiß der Transporter-Piloten," führte er aus.

Wiltse, der nur wenige Tage nach seiner Rückkehr zur McChord Air Base zu einem neuen Flug aufbrechen muss, stimmte dem zu.

"Seinen Körper kann man nicht wie das Licht ein- und ausschalten," erläuterte er. "Während dieser Einsätze kommt man kaum zur Ruhe. ... Man ermüdet immer mehr. Das sehe ich selbst im Spiegel und an den Gesichtern der Kumpels, mit denen ich arbeite."

Sheafer sagte, als er einem Kommandeur einmal kürzere Einsatzzeiten vorschlug, habe der mit einem Achselzucken geantwortet: "Wenn Sie diese Großraumtransporter fliegen wollen, müssen Sie schon etwas zäher sein."

'Wir kommen immer wieder zurück'

Die zermürende Arbeit im Hintergrund wird von vielen Transporter-Besatzungen nicht nur hingegenommen, sondern sogar geschätzt.

"Ich mache meinen Job sehr gern," sagte mir Staff Sgt. (Stabsunteroffizier) Eric Bratton auf einem anderen C-17-Flug von Ramstein nach Bagram.

Er gehörte zu den Lademeistern der Besatzung, die für das Verstauen und Sichern der Ladung im Flugzeug verantwortlich sind. Es war ein Notfall-Einsatz, bei dem mehrere für die Satellitenkommunikation ausgerüstete Fahrzeuge und anderes Kommunikationsgerät schnellstmöglich zu einem Vorposten der Army in der Nähe der Grenze mit Pakistan geflogen werden mussten.

"Diese Ausrüstung ist überlebenswichtig," meinte er. "Man kann leicht erkennen, welche Bedeutung sie in diesem Krieg hat, und was passieren würde, wenn die Soldaten darauf verzichten müssten."

Auf einem anderen Flug von der Dover Air Base nach Deutschland sagte mir Lt. Col. (Oberstleutnant) Jeff Sladko, ein Reservist von der Nationalgarde Alaskas, der als Zivilist Verkehrsflugzeuge fliegt, die Lufttransporte, die er ein paar Monate pro Jahr für das Militär durchführe, seien für einen Piloten der Zivilluftfahrt ein willkommenes Abenteuer.

"Ich finde militärische Flüge befriedigender," äußerte Sladko. "Bei einer zivilen Airline ist man isoliert, man geht ins Cockpit und schließt die Tür hinter sich. Beim Militär gibt es mehr Teamarbeit, und die Verantwortung ist größer. Ich brauche diese Herausforderung."

Zu der Verantwortung, die Veteranen wie Sladko übernehmen müssen, gehört auch die Zusammenarbeit mit weniger erfahrenen aktiven Soldaten und deren Anleitung; das ist eine der Schlüsselaufgaben bei dem Plan zur Integration von Reservisten, den die Air Force zur Zeit umsetzt. Auf dem Transatlantik-Flug hatte Sladko jedoch mit Major Doug Dickson einen weiteren erfahrenen Piloten, der als Reservist in der Nationalgarde dient, an seiner Seite.

"Es klingt zwar wie eine Floskel, aber wir tun das für Gott, unser Land und ein Stück Apfelkuchen," sagte Dickson. "Das ist wichtig für unser Land. Ich weiß nicht, ob Sie außerhalb der Nationalgarde größere Patrioten finden können. Wir könnten jederzeit wegbleiben, wir kommen aber immer wieder zurück."

Wiltse sieht die Bedeutung seiner Nonstop-Hin- und Rückflüge ganz nüchtern: Ein großer Teil der Fracht, die er befördert, käme anders nicht in Afghanistan an. Aber auch diese Erkenntnis beseitigt nicht das ihm sehr unangenehme Gefühl, dass er eigentlich nicht an dem Krieg teilnimmt, der in großer Entfernung stattfindet.

"Wir fliegen, landen, laden aus und fliegen wieder weg, verbringen also kaum Zeit in Afghanistan," äußerte Wiltse.

Einige der Piloten, die kleinere, gefährdetere Flugzeuge in Afghanistan fliegen und täglich auf vorgeschobenen Basen landen oder im Tiefflug zwischen den Bergen an Fallschirmen hängenden Nachschub für Vorposten abwerfen, sehen das ähnlich. Der strategische Lufttransport schafft zwar die Munition aus den USA heran, aber die Piloten der taktischen Fliegerei befördern sie in die Hände der Soldaten – manchmal sogar inmitten eines Feuergefechtes.

"Es besteht ein gravierender Unterschied zwischen uns und denen," betonte ein C-130-Pilot, der früher in Afghanistan und im Irak flog und anonym bleiben wollte. "Sie können es sogar in den Kantinen sehen. Die Piloten, die in Afghanistan fliegen, sitzen immer zusammen, und die Burschen, die nur kurz hier auftauchen und aussehen, als würden sie ihre Wüstenuniformen erst seit fünf Tagen tragen, bleiben für sich."

Eine heilige Pflicht

Wiltse fühlt sich jedoch nicht immer ausgeschlossen. Ein ihm besonders nahe gehender Teil seiner Aufgabe lässt ihn alles ganz anders sehen und gibt ihm das Gefühl zurück, im Krieg mitzukämpfen.

Vor ihrer Rückkehr nach Ramstein hatte Wiltses Besatzung Kriegsmaterial aus ihrem Flugzeug ausgeladen, Abfall-Boxen aufgestellt und Sanitätern geholfen, mehrere verwundete Soldaten an Bord zu bringen, die in das Landstuhl Regional Medical Center in Deutschland überführt werden mussten. Auf ihren medizinischen Evakuierungsflügen befördert die Air Force jährlich Tausende von Verwundeten, und alle Besatzungen halten das für ihre heiligste Pflicht.

"Es ist sehr bewegend, um das Flugzeug herumzugehen und diese Verwundeten anzusehen, von denen einige noch gehen können, andere aber in einem schrecklichen Zustand sind," sagte Wiltse. "Sie haben in diesem Krieg gekämpft, und ihnen helfen zu können, ist wie eine Auszeichnung für uns."

In einem Krieg, der so sehr auf Lufttransporte angewiesen ist, sind einige Flüge sehr viel wichtiger als andere.

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Ergänzungen und Hervorhebungen versehen. Nach unserem Kommentar drucken wir den Originaltext ab.)

Unser Kommentar

Aus der eingefügten Grafik, die über den Link darunter aufgerufen und vergrößert werden kann, geht hervor, dass alle militärischen Großtransporter, die aus den USA in den Mittleren Osten nach Südosteuropa oder nach Afrika fliegen, in Ramstein oder Spangdahlem zwischenlanden, unabhängig davon, ob sie auf der Südroute über Spanien oder auf den Nordrouten über Island oder England fliegen. Dabei wird der über das US-Drehkreuz Dover Air Base abgewickelte Frachtflugverkehr auf zwei Drehkreuze in Rheinland-Pfalz aufgeteilt; der größere Teil wird über die US-Air Base Ramstein in der Westpfalz abgewickelt, schätzungsweise ein knappes Drittel über die US-Air Base Spangdahlem in der Eifel. Wir weisen noch einmal darauf hin, dass sämtliche Versorgungsflüge für die Angriffskriege im

Irak, in Afghanistan oder in Afrika völkerrechts- und verfassungswidrig sind und von der Bundesregierung längst hätten untersagt werden müssen.

Außerdem belegen Aussagen in dem Artikel, dass die Besatzungen der militärischen Großtransporter meist übermüdet oder sogar völlig erschöpft sind, wenn sie ihre nicht nur mit Verwundeten, sondern auch mit scharfer Munition aller Art und schweren Militärfahrzeugen beladenen Maschinen in Ramstein oder Spangdahlem landen oder starten. Vorher oder nachher legen sie weite Strecken über der dicht besiedelten Bundesrepublik Deutschland zurück. Es grenzt an ein Wunder, dass bisher erst eine C-5 Galaxy kurz nach dem Start in Ramstein abgestürzt ist und dabei die im US-Munitionsdepot Miesau zum Abtransport aufgestapelten Giftgasgranaten nur äußerst knapp verfehlt hat (s. dazu auch http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_06/LP03706_040406.pdf).

Wir hoffen natürlich, dass es nicht erst zu einer Katastrophe kommen muss, damit unsere Behörden diese für die deutsche Bevölkerung brandgefährlichen illegalen Flüge endlich verbieten.

STARS AND STRIPES[®]

Strategic airlift crews fight an exhausting war in anonymity

By Chris Carroll
June 19, 2012

ABOARD A MILITARY AIRCRAFT — A C-17 lifted out of Ramstein Air Base, Germany, one afternoon last month packed with crates of servicemembers' household goods up front and explosive munitions stacked on the cargo ramp in back. From there they could be jettisoned in a hurry if a fire broke out.

Minutes after takeoff, the plane's commander, Lt. Col. John Wiltse, called out "copilot's aircraft" and turned over the controls. The young officer to his right, Capt. Rick Loesch, acknowledged the command crisply, like Wiltse requires.

Slumping forward until his forehead rested against the instrument panel, Wiltse let out a sigh that deepened into a yawn. He took a long pull from a Monster energy drink, the first of several heavy caffeine doses he would consume during the nine-hour flight to Dover Air Force Base, Del.

For the previous five days, the crew had hopscotched around the Middle East and Europe, carrying food, ammunition, fuel and troops — the materiel and human components of the war in Afghanistan, which has depended on airlift likely more than any other major conflict. Now, after crossing more time zones than they could count and subsisting on precious little sleep, they were in the final stretch of the mission, and would reach home at Joint Base Lewis-McChord., Wash., the next day.

It's this tail-end stage of the mission, Wiltse said, when strict attention to discipline and detail can mean the difference between a smooth trip home and a mounting string of errors.

Over decades as a military pilot, first for the Navy and now the Air Force, Wiltse, 46, has

developed a wry set of guidelines he calls his rules of flying. In the waning hours of this mission, No. 2 was the key: Don't become world famous.

Avoiding fame is probably not a rule of thumb that would occur to a fighter or bomber pilot facing the potential death-or-glory calculus of combat. But for long-distance airlift fliers, men and women who usually operate far from the front lines of battle doing grueling but obscure logistical work that powers any war effort, emerging from the background generally isn't a good thing.

"There's really no good way you become famous in this job," Wiltse observed, relating a story about an airlift pilot who inadvertently destroyed his plane's brakes, blocking a runway and temporarily shutting down a major aerial port. Among pilots, he became a worldwide topic of gossip.

Wiltse a day earlier had forgotten to close an isolation valve when he started his plane's engines, he said — hardly a catastrophe, but a disturbing reminder of how easy it is to lose track of the details as long duty days pile up and exhaustion builds.

Wiltse resumed control of the massive C-17 and Loesch tore into a sandwich. Immediately, Loesch got a light-hearted chiding from his newly caffeinated commander for breaking Wiltse's flying rule No. 5 — the control pedestal between the pilot seats isn't a dinner table.

"When you get tired, what you have to rely on is your training, good habits and doing things the right way," Wiltse said. "The thing we have to combat is indifference."

A different kind of flier

The flight out of Ramstein was one of 750 flown worldwide each day by crews and aircraft from Air Mobility Command, or AMC, the arm of the Air Force in charge of airlifting U.S. military cargo, transporting people and refueling other aircraft in midflight.

Weariness is standard when the demand for airlift, the speediest means of delivery, is insatiable. Impatient commanders don't want to wait for supplies and equipment they believe, correctly or not, that they need now.

As one official said, "Everyone thinks the thing they want should have been flown in yesterday."

Though it costs far more to move supplies by airlift than by ship, truck or rail, it's the logistical tool of choice for time-sensitive and lifesaving missions — whether delivering food to earthquake victims in Haiti in 2010 or vehicle armor kits to shield troops from roadside bombs. More mundane needs, like a missing beam holding up a downrange construction project, can qualify, too.

It takes a different kind of flier. These aircrews measure their missions in weeks instead of hours, like most pilots and crew do. Mobility pilots live by a mantra — "Answering the call so others can prevail" — that drives home their status as supporting players.

"They're not flashy," said Brig. Gen. Larry Martin, vice commander of 18th Air Force, the flight operations component of AMC, which is headquartered at Scott Air Force Base, Ill. "Nothing against my bomber or fighter brethren, but mobility pilots take pride primarily in helping others. ... You could say we're not the story, but we're here so others can be the story."

Creating an 'air bridge'

The supporting players have become central figures in the war in Afghanistan, thanks to the country's landlocked position next to an increasingly disgruntled Pakistan. In retaliation for a firefight with NATO forces last year in which 24 Pakistani troops were killed, the country shut down crucial ground-based supply lines that were the easiest route for many kinds of war materiel into Afghanistan. Despite months of negotiations, the lines remain closed.

Nevertheless, supplies never dropped to critical levels thanks to the Air Force, which created an "air bridge" in the days following the closure, the top U.S. commander in Afghanistan, Marine Gen. John Allen, said last month.

About 40 percent of the cargo reaching Afghanistan now goes in by plane, or by a combination of aircraft and other transportation modes, said Cynthia Bauer, a spokeswoman for U.S. Transportation Command, which directs all military cargo operations. Before Pakistan shut down the supply routes, the portion reaching Afghanistan by air was 30 percent while, typically, the U.S. military airlifts just 20 percent of its cargo, she said.

Despite the increased emphasis on airlift, overall cargo hauled by air into Afghanistan has tailed off since last year. The total in the first four months of 2012 fell 18.5 percent to about 154 million pounds, compared with 190 million pounds during the same period in 2011, when AMC was still hauling in mass amounts of equipment for the 30,000-troop surge that had recently entered Afghanistan.

Things are moving in the other direction now, with troop numbers dropping by 10,000 late last year and scheduled to fall another 23,000 by fall as the remaining surge troops are withdrawn.

Now, it's the volume coming out of Afghanistan that's on the rise, said Maj. Gen. David Allvin, commander of AMC's Tanker-Airlift Control Center, which schedules and controls cargo, passenger and refueling flights worldwide. As the war winds down approaching the end of 2014, the demands of removing the vast amount of equipment in Afghanistan could fall heavily on the Air Force's shoulders.

Already, vehicles and other loads that can only be brought out by air are piling up at vast "retrograde cargo" yards at Bagram and Kandahar air bases. Allvin is pushing to load every plane leaving the country to the limit before the real crunch hits when a fast-paced draw-down begins.

"A lot of planes were coming back empty," he said, something that's changing quickly.

Risk of burning out

Average mission lengths have decreased by a few days since the height of the surge, fliers say. Nevertheless, active-duty mobility crews still endure some of the most taxing schedules in the military, often spending 160 days a year away on missions, Allvin said.

The workload was even higher a few years ago, a former strategic airlift pilot said.

"The ops tempo during my time in the C-17 was pretty high, with most new pilots and loadmasters being gone 200-plus days a year," said Capt. Cameron Sheafer, who has since left the airlift world for a piloting job he says he can't publicly specify, but which allows him to see his wife and two young children daily. "There are a handful of guys I know that ate it up, but the majority started burning out after two or three years."

He said he knows other pilots who also moved on to improve their quality of life.

“Twenty-four-hour duty days, constant time-zone skipping, eating out of shopettes, lack of exercise,” he said. “All of it had a cumulative effect of wearing guys out over time.”

Wiltse, who would head out on another mission just days after returning to McChord, agrees.

“You can’t turn your body on and off like a light switch,” he said. “On these missions, meaningful rest doesn’t happen. ... The effect is cumulative. I see it in the mirror and in the faces of guys I work with.”

Sheafer said that when he raised the idea of shorter duty days with a commander, the response was a shrug and the observation, “You have to be tough to fly heavies.”

‘We keep coming back’

The grueling work far from the limelight is something many airlift crews accept, and even embrace.

“To me, this is exceptionally rewarding,” Staff Sgt. Eric Bratton said during another C-17 flight, this one flying from Ramstein to Bagram.

He was one of the loadmasters, crew responsible for loading and securing cargo on aircraft for a “contingency mission” carrying several satellite trucks and communications gear the Army needed quickly at a forward operating base near the Pakistan border.

“This is vital equipment,” he said. “You can easily see the effect it has on the war and what it would mean if those soldiers didn’t have it.”

On another mission flight from Dover Air Force Base to Germany, Lt. Col. Jeff Sladko, a reservist from the Alaska National Guard who as a civilian pilots airliners, said the airlift missions he flies a few months a year are a welcome adventure in the midst of more mundane airline flying.

“It’s just more satisfying,” Sladko said. “In airline flying you’re isolated — go in the cockpit and close the door. Doing this, there’s a greater sense of teamwork, and I have broader range of responsibilities. I need that challenge.”

One of the responsibilities of veterans like Sladko is partnering with less experienced active-duty crews and mentoring them, a key part of the Air Force’s recent Total Force Integration plan. On the trans-Atlantic flight, however, he was paired with another experienced Air Guard pilot, Maj. Doug Dickson.

“Sounds cliché, but we do it for God, country and apple pie,” Dickson said. “This is crucial work for the country. I don’t know if you can find a more patriotic set of people than the National Guard. We can walk away anytime we want, but we keep coming back.”

For Wiltse, on his nonstop back-and-forth delivery schedule, the importance of his missions is something he grasps rationally — some of the supplies could make it to Afghanistan no other way. That realization doesn’t erase a feeling in the background that he’s not really part of it, and the war is something going on at a distance.

“We fly, we land, we drop off stuff and leave, never spending any appreciable time in Afghanistan,” Wiltse said.

Some fliers of the smaller, rougher planes that land daily at forward operating bases around Afghanistan, or that swoop low between the mountains and parachute supplies into isolated outposts, see things similarly. Strategic airlift may deliver the bullets from the United States, but the tactical airlift crews put them into the hands of soldiers — sometimes in the middle of a firefight

“There’s a noticeable difference between us and them,” said a C-130 pilot, a veteran of tours in Afghanistan and Iraq, who asked not to be identified. “You can see it even in the dining facilities. The ones who are in Afghanistan all the time sit here, and guys who are just passing through, who look like they’ve only been wearing the desert flight suits for five days, are over there.”

Sacred duty

Wiltse doesn’t always feel that way, however. One sobering part of his mission changes his perspective from harried deliveryman back to someone fighting a war.

On the leg of the mission prior to the one out of Ramstein, Wiltse’s crew had cleared the plane of war materiel, set up litter carriers and helped medical personnel bring onboard several wounded warriors for transfer to Landstuhl Regional Medical Center in Germany. The Air Force transfers thousands of patients each year on such aeromedical evacuation flights, and aircrews uniformly call it their most sacred duty.

“It’s humbling to go around the plane and take a look at these guys, some of them walking wounded, but some of whom are in terrible shape,” Wiltse said. “They’re the reality here, and helping them the way we’re able to is the most rewarding thing we do.”

In a war uniquely dependent on airlift, some loads are far more precious than others.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern