

Wegen eines möglichen Konfliktes mit China fordern Militärexperten neue Tankflugzeuge und Langstreckenbomber für die US-Air Force.

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 199/12 – 25.11.12**

Die US-Air Force kämpft mit total überalterten Flugzeugen

Von Eric Talmadge, The Associated Press

STARS AND STRIPES, 04.11.12

(<http://www.stripes.com/news/us/us-air-force-struggles-with-aging-fleet-1.195918>)

TOKIO (AP) – Jahrzehntlang konnte sich die US-Air Force mit Superlativen wie konkurrenzlos und unschlagbar schmücken. Heutzutage muss man einige ihrer wichtigsten Kampfflugzeuge leider als altersschwach und verbraucht bezeichnen.

Der Alterungsprozess der US-Air Force ist ein Thema, das in Verteidigungskreisen schon lange diskutiert wird; er klang auch kurz in den Debatten zwischen den Präsidentschaftskandidaten an, als der republikanische Kandidat Mitt Romney ihn als Beleg für die schwindende Verteidigungsbereitschaft der USA nutzte. Sein Hinweis, die US-Navy sei heute kleiner als 1917, erregte allerdings mehr Aufmerksamkeit, weil Präsident Obama ihn mit der Bemerkung konterte, die Marineinfanterie habe heute auch weniger "Pferde und Bajonette".

Analysten sind der Meinung, dass die Air Force tatsächlich echte Probleme hat, die sich noch verschlimmern werden – unabhängig davon wer die Wahl gewinnt. Sie wurden teilweise durch Versäumnisse nach dem Ende des Kalten Krieges verursacht, weil Entwicklungskosten und überzogene Kostensteigerungen den Bau von Flugzeugen einer neuen Generation verzögert haben.

Die Fähigkeit der Air Force, sich zu erneuern, ist wegen der drohenden Ausgabenkürzungen stark eingeschränkt – und das in einer Zeit, in der Chinas Aufstieg zur Weltmacht eine Erneuerung unausweichlich macht. Die einst furchterregendste Luftwaffe der Welt hatte zwar niemals einen großen Bedarf an Bajonetten, bräuchte aber dringend sehr viel Geld für die Beschaffung neuer "Arbeitspferde".

Ikes Vermächtnis – der KC-135 Stratotanker

Die USA hätten ihre Luftkriege im Irak, in Afghanistan und in Libyen ohne den KC-135 Stratotanker (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_KC-135) wahrscheinlich nicht führen können; er ist das wichtigste Flugzeug der Air Force, mit dem Kampffjets auf langen Flügen in der Luft betankt werden können.

Die USA können sich bei ihrem Präsidenten Dwight Eisenhower dafür bedanken.

Der KC-135 Stratotanker wurde 1956 während der Amtszeit Eisenhowers in Dienst gestellt. Der jüngste der rund 400 heute noch fliegenden Stratotanker stieg 1964 – also vor fast einem halben Jahrhundert – erstmals auf.

"Wir bewegen uns auf sehr unsicherem Terrain," äußerte Lt. Col. (Oberstleutnant) Brian Zoellner, der selbst 15 Jahre lang Stratotanker-Pilot war und heute Chef der 909th Air Refueling Squadron (der 909. Luftbetankungsstaffel) auf der Kadena Air Base ist, die sich auf

der im Südwesten Japans gelegenen Insel Okinawa befindet. "Wir wissen nicht, wann der Stratotanker endgültig unbrauchbar sein wird."

Das in Entwicklung befindliche Tankflugzeug KC-46A, dessen Auslieferung frühestens in fünf Jahren beginnen wird, soll ihn einmal ersetzen. Wenn es nach dem Kongress geht, müssen die letzten Stratotanker noch bis über das Jahr 2040 hinaus fliegen.

Die Stars der 70er Jahre – die F-15, die F-16 und die A-10

Nach dem Vietnam-Krieg wurde die F-15 (Infos dazu unter http://de.wikipedia.org/wiki/Mc-Donnell_Douglas_F-15) zum wichtigsten Kampfflugzeug der USA. Sie war für etwa 5.000 Flugstunden konzipiert. Die Air Force hat ihre Einsatzfähigkeit mittlerweile aber auf über 18.000 Flugstunden mehr als verdreifacht.

Die F-16 (s. http://de.wikipedia.org/wiki/General_Dynamics_F-16), ein weiterer wichtiger Kampfflugzeug, ist seit 1979 im Einsatz. Vor zwei Jahren hat die Air Force damit begonnen, die ältesten (Maschinen dieses Typs) stillzulegen.

Ebenfalls aus den 70er Jahre stammt die A-10 Thunderbolt (Infos dazu unter http://de.wikipedia.org/wiki/Fairchild-Republic_A-10), ein Flugzeug für die Nahunterstützung der Bodentruppen. Es erhält gerade neue Tragflächen, weil sich in den alten Risse gebildet hatten. Nach Schätzungen des Beschaffungsamtes wird diese Umrüstung allein im Jahr 2013 etwa 2,25 Milliarden Dollar kosten.

Die Air Force wollte ihre Kampfflugzeugflotte eigentlich auf Tarnkappenjets der Typen F-22 Raptor (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Martin_F-22) und F-35 Joint Strike Fighter (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Lockheed_Martin_F-35) umrüsten. Die Produktion der F-22 wurde aber eingestellt, weil die Stückkosten auf fast eine halbe Milliarde Dollar angewachsen waren. Unter Verzögerungen und explodierenden Kosten leidet auch die F-35-Produktion, die zum bisher teuersten Beschaffungsprogramm des Pentagons geworden ist.

Ein Spionageflugzeug aus den 50er Jahren – die U-2

Das geheimnisumwitterte Spionageflugzeug U-2 "Dragon Lady" (Drachendame, s. http://de.wikipedia.org/wiki/Lockheed_U-2) wird immer noch zur Überwachung Nordkoreas und anderer Krisenherde eingesetzt. Die U-2 fliegt seit 1955. Das legendäre Flugzeug spielte während der Kubakrise (s. <http://de.wikipedia.org/wiki/Kubakrise>) eine wichtige Rolle. 1960 gelang der Sowjetunion ein Propagandacoup, als sie eine U-2 abschießen und deren CIA-Piloten Francis Gary Powers festnehmen konnte.

Nach Meinung vieler Analysten könnte die unbemannte Drohne Global Hawk (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Northrop_Grumman_RQ-4) viel wirkungsvoller spionieren; der Kongress hat diese Idee aber erst einmal verworfen und mehr als 1,7 Milliarden Dollar für die Nachrüstung der U-2 bewilligt.

Major Kongs Lieblingsbomber – die B-52

Eine Ikone, aber völlig veraltet! Die altehrwürdige B-52 (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Boeing_B-52), die Filmfans seit ihrer Starrolle in der im Kalten Krieg entstandenen Komödie "Dr. Strangelove" kennen (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Dr._Seltsam_oder_wie_ich_lernete_die_Bombe_zu_lieben), bildet bis heute das Rückgrat der strategischen Bomberflotte der Air Force. Sie flog erstmals im Jahr 1952 und hatte eigentlich schon nach dem Vietnam-Krieg ausgedient; fast 100 B-52 sind aber immer noch im Einsatz.

In den 1970er Jahren ließ die Air Force als Ersatz für die B-52 die B-1 (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Rockwell_B-1) entwickeln. Präsident Jimmy Carter stoppte deren Produktion, Präsident Ronald Reagan ließ sie zwar wieder aufnehmen, aber nach 1988 wurden keine neuen Maschinen mehr ausgeliefert.

Dann kam der Tarnkappenbomber B-2 Spirit (Informationen dazu unter http://de.wikipedia.org/wiki/Northrop_B-2), dessen Erstflug 1989 stattfand. Weil nur 21 Flugzeuge dieses Typs gebaut wurden, betrug der Stückpreis unerschwingliche 2 Milliarden Dollar. Die Air Force hofft jetzt auf einen weiterentwickelten Long Range Strike Bomber (einen Langstrecken-Atombomber, s. http://en.wikipedia.org/wiki/Next-Generation_Bomber), es ist aber noch nicht abzusehen, wann der zur Verfügung stehen wird.

Natürlich wurden alle Flugzeuge immer gut gewartet und nachgerüstet, und die meisten Experten halten die US-Air Force deshalb immer noch für die am besten ausgerüstete Luftwaffe der Welt. Ihre Flugzeuge werden dank intensiver und teurer Wartung auch noch nicht so schnell vom Himmel fallen.

Der ehemalige KC-135-Pilot Zoellner belächelte die Idee, dass der Stratotanker nicht mehr sicher sei und betonte: "Er fliegt immer noch wie ein Champion."

Aber Loren Thompson vom Lexington Institute (s. <http://www.lexingtoninstitute.org/>), einem konservativen Think-Tank, erklärte, die Überalterung der Air Force beweise, dass Washington sie vernachlässigt habe.

"Unsere Luftflotte ist so altersschwach, weil unsere Politiker in den ersten 10 Jahren nach dem Ende des Kalten Krieges dachten, jetzt breche eine lange Ära des Friedens an," sagte Frau Thompson. "In den darauffolgenden 10 Jahren bekämpften die USA einen Feind, der keine Luftwaffe und keine Luftabwehr hatte. Deshalb wurden unsere Luftstreitkräfte 20 Jahre lang vernachlässigt; das erklärt den heutigen Zustand der Air Force."

Robert Haffa, ein ehemaliger Oberst der Air Force, der jetzt einer der führenden Mitarbeiter des Centers for Strategic and Budgetary Assessments (s. <http://www.csbaonline.org/>) ist, fügte hinzu, im Irak und in Afghanistan hätten zwar noch die Bodentruppen die Hauptrolle gespielt, wegen der Erstarkung Chinas und der wachsenden Sicherheitsprobleme im Pazifik fiele in Zukunft aber wieder den US-Luftstreitkräften die Schlüsselrolle zu.

Anders als die letzten Gegner der USA verfügt China über eine starke Luftwaffe, die eine Gefahr für die US-Basen in der pazifischen Region darstellt; deshalb brauchen die USA Luftstreitkräfte, die aus größerer Distanz abschrecken können. Die US-Basen in Japan und möglicherweise auch auf Guam liegen in der Reichweite nordkoreanischer Raketen.

"Weil die USA ihre Aufmerksamkeit jetzt verstärkt auf den Pazifik richten müssen, werden neue Langstreckenbomber besonders wichtig," betonte Haffa. "Veraltete Flugzeuge wie die B-52 reichen jetzt nicht mehr aus."

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Ergänzungen und Links in Klammern versehen. Die museumsreifen Tankflugzeuge und die in Jahre gekommenen Kampffjets der Typen F-16 und A-10 der US-Air Force kreisen täglich auch über unseren Köpfen. Muss es erst zu einer Katastrophe kommen, damit unsere Luftfahrtbehörden endlich einschreiten? Anschließend drucken wir den Originaltext ab.)

STARS AND STRIPES[®]

US Air Force struggles with aging fleet

By ERIC TALMADGE, The Associated Press

Published: November 4, 2012

TOKYO (AP) -- For decades, the U.S. Air Force has grown accustomed to such superlatives as unrivaled and unbeatable. These days, some of its key combat aircraft are being described with terms like geriatric, or decrepit.

The aging of the U.S. Air Force, a long-simmering topic in defense circles, made a brief appearance in the presidential debates when Republican nominee Mitt Romney cited it as evidence of the decline of U.S. military readiness. His contention that the Navy is the smallest it's been since 1917 got more attention, thanks to President Barack Obama's quip that the Navy also has fewer "horses and bayonets."

But analysts say the Air Force has a real problem, and it will almost certainly get worse no matter who wins Tuesday's election. It was created in part by a lack of urgency in the post-Cold War era, and by design glitches and cost overruns that have delayed attempts to build next-generation aircraft.

Looming budget cuts limit the force's ability to correct itself, they argue, as China's rise as a world power heightens its need to improve. And though the world's most formidable air force never had much use for bayonets, it's got more than its share of warhorses.

IKE'S LEGACY - THE KC-135 STRATOTANKER

The U.S. probably couldn't have fought the air wars over Iraq, Afghanistan and Libya without the KC-135 Stratotanker, the Air Force's main aerial refueler, which allows fighter jets to remain airborne on long flights.

America has President Dwight Eisenhower to thank for that.

The KC-135 came into service during Eisenhower's watch in 1956. The newest of the roughly 400 Stratotankers in service started flying nearly half a century ago, in 1964.

"We are in unknown territory," said Lt. Col. Brian Zoellner, who has been flying the KC-135 for 15 years and is head of operations for 909th Air Refueling Squadron at Kadena Air Base on Japan's southwestern island of Okinawa. "The unknown is at what point does the KC-135 become unusable."

The KC-46A refueling tanker is being developed as a replacement, but probably won't start delivery for another five years. If Congress has its way, some Stratotankers could still be taking off well into the 2040s.

THAT '70s SHOW - THE F-15, F-16 AND A-10

The F-15, America's workhorse warplane since the Vietnam War, was designed to have a

service life of about 5,000 flight hours. The Air Force has more than tripled that, to 18,000 hours.

The F-16, another key fighter, has been in use since 1979. The Air Force began retiring the oldest ones two years ago.

Another '70s-era fighter is the A-10 Thunderbolt, which provides close air support for ground troops. It's now being rewinged because its old ones were riddled with cracks. The General Accounting Office estimates the cost of upgrading and refurbishing the aircraft will be \$2.25 billion through 2013.

The Air Force is revamping its fighter fleet with the stealthy F-22 Raptor and F-35 Joint Strike Fighter, but production of the F-22 was cut short after its price tag swelled to nearly half a billion dollars a pop. Delays and escalating costs have also dogged the F-35, which is now the most expensive Department of Defense procurement program ever.

SPY PLANES FROM THE '50s - THE U-2

The fabled U-2 "Dragon Lady" spy plane is still being used to keep watch over North Korea and other hot spots. The first U-2 flew in 1955, and the legendary Skunk Works aircraft became a household name for its role in the Cuban missile crisis, not to mention the propaganda bonanza the Soviet Union got by shooting one down in 1960 and capturing its CIA pilot, Francis Gary Powers.

Many analysts argue the unmanned Global Hawk could do the job more effectively, but Congress has nixed that idea for now. More than \$1.7 billion has been invested in upgrading the U-2.

MAJOR KONG'S FAVORITE BOMBER - THE B-52

Iconic, yes. State-of-the-art, no. The venerable B-52, remembered by movie fans for its starring role in the 1964 Cold War comedy "Dr. Strangelove," remains the backbone of the Air Force's strategic bomber force. It dates back to 1954 and was already losing its edge by the end of the Vietnam War, but nearly 100 B-52s remain in service.

The Air Force developed the B-1 in the 1970s as the B-52's replacement. President Jimmy Carter killed it, President Ronald Reagan brought it back, and none have been delivered since 1988.

Next up was the stealth B-2 Spirit, which first flew in 1989. Because only 21 were built, they ended up costing a prohibitive \$2 billion each. The Air Force is now hoping to upgrade with what it calls the Long Range Strike Bomber, but it's not clear when it will be ready.

To be sure, all of these aircraft have undergone massive overhauls and updates, and most experts agree the U.S. Air Force remains the best-equipped in the world. Its aircraft aren't likely to soon start falling out of the sky, either, thanks to intensive, and expensive, maintenance.

Zoellner, the KC-135 pilot, bristled at the idea his Stratotankers aren't safe. He said they "fly like a champ."

But Loren Thompson, of the Lexington Institute, a conservative think tank, said the graying Air Force is evidence of how Washington has failed to keep its eye on the ball.

"The reason the fleet is so decrepit is because for the first 10 years after the Cold War ended, policymakers thought the United States was in an era of extended peace," he said. "Then it spent the next 10 years fighting an enemy with no air force and no air defenses. So air power was neglected for 20 years, and today the Air Force reflects that fact."

Former Air Force Col. Robert Haffa, a senior fellow at the Center for Strategic and Budgetary Assessments, added that although ground forces were the primary concern in Iraq and Afghanistan, air power will be a key to future security requirements as the United States turns its attention to the Pacific and a strengthening China.

Unlike America's more recent adversaries, China has a credible air force that could conceivably strike U.S. bases in the region, requiring a deterrent force that is based farther away, out of range. America's bases in Japan - and possibly Guam - also are within striking distance of a North Korean missile attack.

"As the nation looks to increased focus in the Pacific, these long-range strike platforms will be especially important," Haffa said. "Planes like the B-52 simply cannot survive."

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern