

Abstürze von US-Militärflugzeugen in der Bundesrepublik – immer nur „Beinahe-Katastrophen“, die schnell aus dem öffentlichen Bewusstsein verschwinden sollen!

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 104/06 – 23.09.06**

War der F-16-Absturz bei Spangdahlem ein seltener Ausnahmefall, der schnell vergessen werden kann?

Die zahlreichen Abstürze von US-Militärflugzeugen in der Bundesrepublik werden leider immer wieder verdrängt und schnell vergessen.

In der Dokumentation „Region Kaiserslautern – Größtes atomares Machtzentrum der USA und der NATO in Europa“, 2. Auflage 1982, fanden wir eine Aufstellung, aus der wir nur die Vorfälle entnehmen, an denen US-Maschinen beteiligt waren:

Unvollständige Bilanz der "Beinahe-Katastrophen" – US-Flugzeugabstürze von August 79 bis März 82 in der Bundesrepublik

- Am 09. und 17.08.79 wurden durch abstürzende US-Phantomjäger in den saarländischen Gemeinden Lebach-Thalexweiler und Nohfelden-Gonnesweiler 12 Menschen verletzt und 55 Häuser beschädigt. Die Piloten konnten sich retten.
- Am 04.03.80 stürzte nur wenige Meter von einem stillgelegten französischen Munitionsdepot am Fuße der Hornisgrinde im Schwarzwald eine amerikanische F-15 Eagle ab. Der Pilot war tot.
- Am 06.03.80 verursachte eine explodierende F-15 der Amerikaner bei Bitburg in der Eifel mehrere Waldbrände. Der Pilot starb.
- Am 24.03.80 entgingen die Dörfer Baalborn und Mehlingen nur knapp einer Katastrophe, als eine amerikanische Phantom aus Spangdahlem nur etwa 500 Meter von den ersten Häusern entfernt zerbarst und Wrackteile und scharfe Munition auf die sonst immer stark befahrene B 40 geschleudert wurden. Beide Piloten waren tot.
- Am 25.07.80 setzte eine abstürzende OV-10 aus Sembach bei Reisenbach (Neckar-Odenwaldkreis) ein Getreidefeld in Brand. Beide Piloten waren tot.
- Am 03.09.80 stürzte eine Phantom F 4, die im Rahmen des Manövers "Crested Cap" aus den USA nach Ramstein verlegt worden war, in ein Waldstück bei Marktlustenau (Kreis Schwäbisch Hall). Beide Piloten starben.
- Am 14.01.81 stürzte eine Transportmaschine C-130 Hercules nach dem Start in Ramstein in das Munitionslager Weilerbach. Alle 9 Besatzungsmitglieder waren tot.
- Am 03.03.81 zerschellte bei St. Wendel eine US-Phantom F 4 aus Hahn, wenige Tage nach Aufhebung des Tiefflugverbots über dem Saarland. Die Piloten konnten sich retten.
- Am 03.06.81 musste eine F-15 Eagle der US-Air Force aus Bitburg brennend in Ramstein notlanden. Herabfallende brennende Teile verursachten westlich des Flugplatzes kleinere Brände, die schnell lokalisiert und gelöscht werden konnten.
- Am 23.06.81 explodierte bei Cuxhaven eine F-15 Eagle der US-Air Force. Der Pilot war tot.
- Am 01.02.82 verlor eine F-15 Eagle der US-Air Force bei Schramberg im Schwarzwald eine scharfe Sidewinder-Rakete. Sie bohrte sich, ohne zu explodieren, in den Betonboden einer Scheune.
- Am 19.02.82 stürzte bei Dudenhofen (Kreis Ludwigshafen) ein US-Hubschrauber

- ab. Die vier Insassen wurden zum Teil schwer verletzt.
- Am 05.03.82 verlor eine US-Phantom aus Spangdahlem beim Landeanflug auf Ramstein bei Heltersberg (Kreis Pirmasens) einen 4 m langen, 1500 kg schweren Treibstofftank. Der Tank wurde leer im Wald gefunden, nur 30 l Kerosin sollen ausgelaufen sein.

Auch in jüngerer Zeit ereigneten sich gefährliche Abstürze, die in der STARS AND STRIPES vom 15.09.06 (s. LP 100/06) aufgelistet sind:

„Abstürze von US-Militärmaschinen in Europa seit 2001

- 26.03.01: Die beiden Technischen Offiziere George Graves und Lance Hill vom 1st Military Battalion der 205th Military Intelligence Brigade werden getötet, als ihre RC-12K (zweimotorige Propellermaschine) in einen Wald bei Schwabach in Deutschland, ungefähr 8 Meilen (12,8 km) südlich von Nürnberg, stürzt.
- Am gleichen Tag werden Capt. Kirk Jones und Lt. Kenneth Hyvonen von der Air Force, die zu dem auf dem RAF-Flugplatz Lakenheath (in England) stationierten 48th Fighter Wing gehören, als vermisst gemeldet, nachdem ihre F-15 in einen Berg der Schottischen Highlands gekracht ist. Die Leichen der Piloten werden eine Woche später gefunden.
- 18.07.01: Eine F-16 der 31st Fighter Squadron von der Aviano Air Base in Italien stürzt in der südlichen Türkei ab – auf einem Flug im Rahmen der Operation „Northern Watch“ in den Irak. Der Pilot katapultierte sich aus dem Flugzeug und blieb unverletzt.
- 20.03.02: Capt. Luke Johnson, ein Kampfpilot der in Spangdahlem stationierten 23rd Fighter Squadron, stirbt, als seine F-16CJ zwei Meilen (3,2 km) nordöstlich der Air Base abstürzt.
- 27.06.02: Capt. Robert Lopez von der in Spangdahlem stationierten 81st Fighter Squadron wird getötet, als seine A-10 Thunderbolt in der Nähe von Nancy in Frankreich abstürzt.
- 31.03.05: Neun Soldaten der 7th Special Operation Squadron, die in Mildenhall in England stationiert ist, sterben, als ihre Maschine vom Typ MC-130H Combat Talon II (Spezialausführung des Hercules-Transporters) in Albanien abstürzt, nachdem sie einen Berg in der Nähe der Stadt Tirana gestreift hat.“ (Die Aufzählung wurde komplett übersetzt.)

Der bisher bedrohlichste Absturz ereignete sich am 29.08.90, als eine C-5 Galaxy kurz nach dem Abheben in Ramstein – kaum eine Flugminute vom US-Munitionsdepot Miesau entfernt – in ein Wäldchen krachte, wobei 13 der 17 Insassen getötet wurden. Im Lager Miesau waren damals Tausende Giftgasgranaten nach ihrem stark gesicherten Abtransport aus dem Lager Clausen zwischengelagert. Ein Absturz auf diese Granaten hätte zu einer Katastrophe unvorstellbaren Ausmaßes geführt.

Auch die am 03.04.06 in Dover, USA, abgestürzte Galaxy (s. LP 037/06) sollte nach Ramstein fliegen. Das teilte der Oberkommandierende der US-Air Force, General T. Michael Moseley in einer Pressekonferenz mit. Er selbst warnte vor der Gefahr, die von einem Flugzeug ausgeht, „das beim Start 700.000 Pounds (317.514 kg) wiegt und 360.000 Pounds (136.077 kg) Treibstoff (JP-8!) an Bord hat“, und freute sich, dass die Besatzung überlebt hatte.

Weil man weiß, dass ein Galaxy-Absturz auf ein Wohngebiet einen ganzen Ort oder Stadtteil mit seinen Menschen auslöschen könnte, haben sich die Zivil- und Militär-Behörden, die den Ausbau der Flugplätze Ramstein und Spangdahlem geplant und genehmigt ha-

ben, bisher hartnäckig geweigert, die möglichen katastrophalen Folgen von Transporter-Abstürzen in Gutachten untersuchen zu lassen.

Auch der jüngste F-16-Absturz soll möglichst schnell unter den Teppich gekehrt werden. Die US-Air Force weiß jetzt schon durch ein Schnellgutachten, dass keine „Verunreinigung“ des Grundwassers stattgefunden hat. Das rheinland-pfälzische Umweltministerium bestätigte den Anwohnern, dass ihr Obst und Gemüse nicht vergiftet wurde.

Dabei wird schon bei den Angaben über die Menge des mitgeführten Hydrazins und seinen Verbleib gelogen, dass sich die Balken biegen. In „**Brandbekämpfung und Hilfeleistungen an Luftfahrzeugen**“, einem Feuerwehr-Fachbuch aus dem Kohlhammer-Verlag, 3. Auflage 1999, ist auf Seite 95 zu lesen:

„6.8 Kampfflugzeug F 16 – Hydrazin ...

Hydrazin ist ein weiterer Flugtreibstoff, der zur Zeit nur für das Not-Hilfs-Triebwerk (Emergency Power Unit) der F-16 zur Anwendung kommt. Hydrazin wird als Gefahrgut mit der UN-Nr. 2029 im Hommel Merkblatt Nr. 272 wie folgt beschrieben:

- * Flüssiger, farbloser Stoff mit ammoniakartigem Geruch,
- * brennbar,
- * Flammpunkt 52 °C,
- * Zündtemperatur 270 °C,
- * reaktionsfähig (kann sich an Luft spontan entzünden),
- * zündfähiges Gemisch von 4,7 Vol.% bis 100 Vol.%,
- * gesundheitsgefährdend, krebserregend, giftig und ätzend (Hauptgefahrenklasse 8),
- * mit Wasser mischbar.

Das Kampfflugzeug F-16 führt allerdings nur ca. 26 l Hydrazin mit.“

(Die nachfolgende Abbildung ist auf S. 96 des genannten Buches abgedruckt.)

In den bisherigen Veröffentlichungen war immer von 6-8 l Hydrazin und der Bergung der „Hydrazin-Flasche“ die Rede. Zuerst versuchte man auch zu suggerieren, der Behälter sei unzerstört. Zuletzt hieß es, er sei doch geborsten.

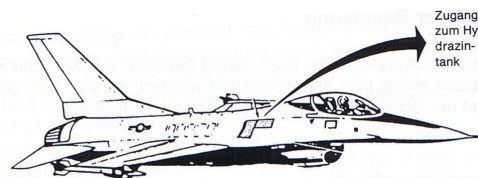


Abb. 86:
Kampfflugzeug F-16, Lage des Hydrazintanks.

Wenn schon in einer Veröffentlichung für die Feuerwehr von „nur **26 l Hydrazin**“ die Rede ist, dürfte zumindest diese Mengenangabe stimmen.

Wie gefährlich Hydrazin ist, geht auch aus einem **Merkblatt des „Institutes für Chemie und Biochemie“ zur Entsorgung von Hydrazin-Abfällen** hervor:

„Hydrazin ist stark wassergefährdend (WGK 3) und darf deshalb nicht ins Abwasser gegeben werden. Kleine Mengen kann man mit Wasserstoffperoxid zu Stickstoff und Wasser oxidieren. Bei nicht ausreichender Verdünnung ist die Reaktion sehr heftig. Es wird bis zum Abklingen der Gasentwicklung mit der Peroxidlösung versetzt. ...

Hydrazin und seine Salze sind carcinogen (GefStoffV Gruppe 2). Die oben angegebene Vernichtung ist deshalb zur Dekontamination verwendeter Geräte wichtig. (Kolben, Tropftrichter, Spritzen etc.) Man spült entweder mit schwach peroxidhaltiger Lösung gut ab oder verwendet ein Tauchbad. Die Reaktion erfolgt augenblicklich. Beachten Sie, dass Wasserstoffperoxid auch mit vielen anderen Stoffen heftig reagieren oder gefährliche Reaktionsprodukte ergeben kann.“

(<http://userpage.chemie.fu-berlin.de/~tlehmann/sonderab/hydrazin.html>)

In der LP 100/06 haben wir schon auf **Beryllium-Oxyd** hingewiesen, das bei jedem Absturz von Kampfflugzeugen freigesetzt wird. Beryllium und seine Salze sind giftig und krebserregend. In Wikipedia heißt es dazu: „Beryllium kann zu Haut-, Lungen-, Milz und Leberschäden führen. Beryllium akkumuliert sich im menschlichen Körper und führt nach jahrelanger Latenzzeit zur Bildung von Tumoren. Gefährlich ist vor allem inhaliertes Beryllium, es führt zu Berylliose.“

(<http://www.wissens-quiz.de/wissen/bildung/wikipedia/b/be/beryllium.html>)

Der Bürgermeister von Oberkail, Rudolf Dernsborn, sagte in der SWR-Fernsehsendung „Ländersache“ am 21.09.06, die F-16 sei in das Wassereinzugsgebiet bei seiner Gemeinde gestürzt. Ob der versickerte, hochgiftige und krebserregende Jettreibstoff JP-8 ins Grundwasser gelangt, wird sich erst nach einiger Zeit herausstellen.

In der Diskussion um den angeblich „kontrollierten Absturz“ der F-16 bei Spangdahlem haben wir beiläufig erfahren, dass die US-Kommandeure ihre havarierten Flugzeuge keinesfalls auf ihren Flugplätze aufschlagen lassen wollen, um deren Betrieb nicht zu stören und ihre eigenen Leute nicht zu gefährden. Sie empfehlen ihren ausstiegsbereiten Piloten sogenannte „Absturzzonen“, die sie auch noch selbst ausgesucht haben.

Was haben wir für Regierungen und Behörden, die es zulassen, dass Stationierungstreitkräfte, die bei uns zu Gast sind, sich solche „Befugnisse“ anmaßen? Sind die Interessen der US-Militärs wichtiger als Leben, körperliche Unversehrtheit und Eigentum der einheimischen Bürger?

Warum wird zugelassen, dass die US-Streitkräfte mit ihren verfassungswidrigen Kriegsvorbereitungen und den von unserem Boden aus geführten völkerrechtswidrigen Angriffskriegen zunehmend auch die Sicherheit und Gesundheit der einheimischen Bevölkerung gefährden?

Wir fordern Aufklärung über alle mit der US-Air Force getroffenen Vereinbarungen. Die widerrechtlich eingerichteten „Absturzzonen“ sind alle zu veröffentlichen und dann zu verbieten. Die US-Air Force wird in unserem Land nicht mehr gebraucht. Sie soll ihre Kriegsbereitungen über den zahlreichen menschenleeren Gebieten in den USA veranstalten und den Transport von Truppen, Waffen und Munition für ihre Angriffskriege durch unseren Luftraum unterlassen, wie es der Artikel 26 unseres Grundgesetzes vorschreibt. Wir haben nur Anschläge und Angriffe zu befürchten, wenn wir unser Land weiterhin als Etappe und Aufmarschgebiet des US-Militärs und die Bundeswehr als Söldnertruppe der Bush-Administration missbrauchen lassen.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern