

Nur noch drei Wartungseinrichtungen für die C-5 Galaxy statt der bisherigen acht – Unterhaltskosten sollen auch für das größte Transportflugzeug der US-Air Force gesenkt werden!

LUFTPOST

**Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 141/06 – 18.12.06**

Dover wird Zentrum der US-Air Force für die Generalüberholung der C-5

Air Mobility Command Public Affairs
Air Force Print News / AFPN, 08.12.06

(http://www.af.mil/news/story_print.asp?storyID=123034559)

SCOTT AIR FORCE BASE, III – Offizielle des Air Mobility Command / AMC (Lufttransport-Kommandos) kündigten am 8. Dezember an, dass die Air Force Base / AFB in Dover, Delaware (US-Partnerstadt Ramstein-Miesenbachs), als eine von drei Einrichtungen ausgewählt wurde, die in Zukunft Generalüberholungen der C-5 Galaxy-Transporter durchführen werden.

Nach Angaben von AMC-Offiziellen hat man sich für die AFB Dover als einzige Einrichtung des aktiven Dienstes der US-Air Force entschieden, weil auf diesem Flugplatz alle notwendigen Spezialwerkstätten, Wartungsmöglichkeiten, qualifiziertes Personal und sonstige Gegebenheiten vorhanden sind.

Eine Generalüberholung ist eine gründliche Überprüfung des gesamten Flugzeuges. Dabei checken und reparieren die Wartungsleute alle Systeme des Flugzeuges – vom Bug bis zum Heck und von der einen Flügelspitze bis zur anderen.

Zwei weitere Einrichtungen für C-5-Generalüberholungen, eine der Nationalgarde und eine der Air Force-Reserve, werden zu einem späteren Zeitpunkt bekannt gegeben.

AMC-Offizielle teilten mit, die Air Force habe die Anzahl der Plätze für die Generalüberholung der C-5 von acht auf drei reduziert, um die Einsatzzeiten der C-5 zu verlängern und die Wartungskosten zu senken.

"Die C-5 werden wieder schneller verfügbar sein, weil sich durch die zentral gesteuerte Wartung der gesamten C-5-Flotte die Zahl der Werkstatt-Tage insgesamt verringern wird," sagte Brig. Gen. (Brigadegeneral) Robert McMahon, der Logistik-Direktor des AMC.

AMC-Offizielle erwarten, dass durch die Reduzierung der Ausfallzeiten jede C-5 der Transporter-Flotte durchschnittlich 2,5 Tage länger im Jahr verfügbar ist; so können bei 300 zusätzlichen Flügen jährlich 10.000 Paletten mehr befördert werden.

"Seit den Terror-Anschlägen des 11. September hat sich das Operationstempo der Air Force-Transporter stark erhöht," sagte General McMahon. "Dieser 'Hunger nach Lufttransporten' hat die älter werdende Transporter-Flotte einer gewaltigen Belastung ausgesetzt."

Der General meinte, da sich beim Lufttransport kein Rückgang der Nachfrage abzeichne, bleibe jede geflogene Palette wichtig. Jeder zusätzliche Flug einer C-5 beschleunige den Nachschub für die kämpfende Truppe.

Bei der totalen Neuorganisation der Generalüberholungen werde ein Teil der aktiven Air Force-Wartungsleute nach Dover versetzt. Der Rest werde auf die Wartungseinrichtungen

der Reserve und der Nationalgarde aufgeteilt.

Nach Meinung von AMC-Offiziellen wird durch die Verschlinkung des Inspektions-Prozesses nicht nur die Effizienz gesteigert, man spart durch die Schließung von Einrichtungen auch Personal und Wartungskosten ein.

(Der Artikel wurde komplett übersetzt und mit Anmerkungen in Klammern und Hervorhebungen im Text versehen.)



Landende C-5 Galaxy (entnommen aus www.richard-seaman.com/)

Unser Kommentar

Jetzt wird auch noch bei der C-5 Galaxy, dem größten Transporter der US-Air Force, der regelmäßig zwischen Dover und Ramstein verkehrt, bei den Wartungskosten gespart.

Wie sollen in einem guten Drittel der bisherigen Inspektions-Einrichtungen mit wahrscheinlich weniger als der Hälfte des zur Zeit beschäftigten Wartungspersonals die immer älter werdenden 111 US-Großtransporter des Typs C-5 so in Stand gehalten werden, dass sie zukünftig noch häufiger und länger fliegen können?

Wir haben über den jüngsten Galaxy-Absturz bei Dover berichtet und an den fatalen Galaxy-Absturz bei Ramstein erinnert (LUFTPOST-INFO, 04.04.06).

Was geschieht, wenn ein über 30 Jahre altes, überstrapaziertes, schlecht gewartetes, aber mit Waffen und Munition vollgestopftes Großflugzeug beim Landeanflug oder beim Start in Ramstein in ein Wohngebiet kracht?

Warum weigern sich die zuständigen deutschen Behörden hartnäckig, in einem Absturzgutachten untersuchen zu lassen, was passiert, wenn ein fast 76 Meter langer und rund 20 Meter hoher Koloss mit einer Spannweite von knapp 68 Metern und einem Gewicht von rund 380 Tonnen mit über 100.000 Litern des gefährlichen Treibstoffs JP-8 in den Tanks und hochexplosiver Ladung an Bord in der Kaiserslauterer Innenstadt aufschlägt?

Die Herren Politiker und Militärs, die das zu verantworten haben, werden sich dann damit herausreden, dass man den Ausbau der US-Air Base Ramstein nie genehmigt hätte, wenn diese katastrophalen Folgen vorhersehbar gewesen wären. Weil sie vorhersehbar sind, müssen für den militärische Flugverkehr über Ramstein mindestens die gleichen Sicherheitsstandards wie in den USA gelten. Dort sind alle Militärflugplätze so angelegt, dass bei Starts und Landungen Wohngebiete nicht überflogen werden müssen.

Die Herren Beck und Bruch haben sich schon aus verfassungsrechtlichen Gründen endlich um zivile Alternativen zu kümmern. Wir fordern sie auf, ihre ständig wiederholten Lockangebote an die US-Streitkräfte zu unterlassen, damit die andauernde Gefährdung der einheimischen Bevölkerung endlich aufhört und nicht noch weiter zunimmt.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern