

Das Gefälle in der Start- und Landebahn der US-Air Base Spangdahlem irritiert an- und abfliegende Piloten und hat zu dem F-16-Absturz im September 2006 beigetragen. Ob die vorgenommenen Änderungen Starts und Landungen sicherer machen, ist ungewiss!

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 027/08 – 23.02.08

Das 52nd Fighter Wing in Spangdahlem modifiziert seine Landebahn, um einer optischen Täuschung entgegen zu wirken

Von Scott Schonauer
STARS AND STRIPES, 13.02.08

(<http://www.stripes.com/article.asp?section=104&article=59891&archive=true>)

AIR BASE SPANGDAHLEM, Deutschland – **Was man sieht, muss man nicht immer glauben. Seit Jahren trifft das auf die Air Base Spangdahlem zu, wo Piloten sich auf eine bekannte, aber immer wieder gefährliche optische Täuschung einstellen müssen, wenn sie sich der Landebahn nähern.**

Der Anflug gilt seit Langem als riskant, aber jetzt hat die Air Force das Flugfeld verändert, um die Wirkung der (optischen) Täuschung zu mildern, in der Hoffnung, damit die Sicherheit erhöhen zu können. **Im letzten Jahr haben Bautrupps die Enden der Start- und Landebahn mit schwarzem Epoxidharz beschichtet und Antennen ca. 10 Meter versetzt.** Die Änderungen haben etwa 1 Million Dollar gekostet und wurden im Oktober abgeschlossen. Außerdem war im letzten Jahr die Oberfläche der Bahn für 3 Millionen Dollar erneuert worden.



Galaxy vor der Landung in Spangdahlem über dem geschwärzten Ende der Landebahn mit den versetzten roten Antennen im Hintergrund (Foto: Ben Bloker, S & S)

Der Täuschungseffekt entsteht durch das Gefälle in der Start- und Landebahn. Beim Anflug aus Südwesten steigt die Bahn an, was bei den Piloten den irrigen Eindruck entstehen lässt, ihr Flugzeug käme zu hoch herein. Wegen dieser optischen Täuschung reduzieren sie die Anflughöhe. Der umgekehrte Effekt tritt auf, wenn sich Piloten einer abfallenden Landebahn nähern.

Die Air Force habe solche Veränderungen erstmals an einer ihre Landebahnen vorgenommen, und das Aufbringen der (dunklen) Beschichtung hätte erst genehmigt werden müssen, sagte Lt. Col. (Oberstleutnant) Kathryn Kolbe, die Kommandeurin der 52nd Civil Engineering Squadron (Baustaffel). Für diese spezielle Gefährdung des Flugbetriebs habe man eine spezielle Lösung gebraucht, erklärten Offizielle.

Das 52nd Fighter Wing (Kampf-Geschwader) hat die Änderungen vorgenommen, nachdem die Untersuchung des F-16-Absturzes am 14. September 2006 ergeben hat, dass die "optische Täuschung" und die vorherige Position der Antennen den Unfall mit verursacht hatten. (s. auch LP 100/06, 102/06 und 104/06)

Seit Mitte der 70er Jahre (des letzten Jahrhunderts) habe es mindestens sieben Vorfälle gegeben, bei denen Flugzeuge der Air Force zu früh aufgesetzt oder eine Antenne am Ende der Bahn berührt hätten, teilte Lt. Col. Tony Forkner, der Sicherheitschef des 52nd Fighter Wing, mit. Das Wetter und der Eindruck, die Bahn liege auf einem Plateau, weil sie von Tälern umgeben ist, erhöhten die potentiellen Gefahren.

"Die Umgebung der hiesigen Start- und Landebahn stellt große Anforderungen," äußerte Lt. Col. Scott Bowen, Pilot und stellvertretender Kommandeur der 52nd Operations Group.

Nach dem Bericht über den Absturz im Jahr 2006 könnte der Pilot, 1st Lt. (Oberleutnant) Trevor Merritt von der 22nd Fighter Squadron, damals durch die optische Täuschung irritiert worden sein. Er näherte sich zu niedrig und kappte im Vorfeld eine Antenne. Weil dabei das Fahrgestell seiner Maschine beschädigt wurde, musste er sie bei der Gemeinde Oberkail abstürzen lassen. Vorher hatte er sein Flugzeug mit dem Schleudersitz sicher verlassen können.

Piloten, die in Spangdahlem starten oder landen, werden seit Jahren bei ihrer Flugvorbereitung vor der optischen Täuschung gewarnt.

Durch das Einfärben der Bahnenden mit einer Farbe, die sich von dem grauen Beton abhebt, könnten die Piloten ihren richtigen Aufsetzpunkt besser erkennen, sagte Bowen. Durch das Versetzen der Antennen sei auch eine Pufferzone entstanden, damit zu tief anfliegende Piloten sie nicht noch einmal abrasieren. Die Offiziellen hoffen, mit den Veränderungen Leben retten zu können. **"Wir haben das Flugfeld zwar verbessert, indem wir eine beträchtliche Anzahl von Gefahrenquellen beseitigen ließen," sagte Bowen. "Ich kann aber nicht versprechen, dass uns damit alles gelungen ist, was wir beabsichtigt haben."**

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Anmerkungen in Klammern und Hervorhebungen im Text versehen.)

Unser Kommentar

Der Pilot, der im September 2006 seine Maschine bei Oberkail in der Eifel abstürzen ließ, weil er sie mit beschädigtem Fahrgestell nicht mehr landen konnte, war in Spangdahlem stationiert, muss also von der gefährlichen optischen Täuschung gewusst haben und hat trotzdem eine Antenne gekappt.

Was geschieht, wenn sich der Pilot einer Galaxy, der zum ersten Mal in Spangdahlem landet, verschätzt und trotz der getroffenen Sicherheitsvorkehrungen, deren Wirksamkeit man offensichtlich anzweifelt, eine Bruchlandung hinlegt, die je nach Ladung unabsehbare Folgen für die Bewohner der benachbarter Dörfer haben kann?

Politiker und Militärs werden dann neben Bekundungen tiefempfundenen Mitleids versichern, mit einer solchen Katastrophe habe niemand rechnen können, obwohl die auf der US-Air Base Spangdahlem bestehenden Risiken jetzt allgemein bekannt sind.

www.luftpост-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern