

A-10 Kampffjets aus Spangdahlem erhalten bei Generalüberholung in Belgien eine bessere elektronische Ausstattung – damit in Afghanistan und im Irak noch mehr Menschen damit umgebracht werden können!

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 106/08 – 15.07.08

Verehrtes "Warzenschwein" reif für eine Aufwertung

Von Scott Schonauer

STARS AND STRIPES, 06.04.08

(<http://www.stripes.com/article.asp?section=104&article=61224&archive=true>)

KAISERSLAUTERN, Deutschland – Sie nennen die A-10 nicht umsonst "Warzenschwein". Das hoch geschätzte Erdkampfflugzeug gilt als das hässlichste der Air Force. Aber die Soldaten am Boden erfreuen sich an seinem Anblick, wenn sie dringend Unterstützung aus der Luft brauchen. Das einzige für die Unterstützung von Bodentruppen konstruierte Flugzeug der Air Force ist im Irak und in Afghanistan zu einem (unersetzlichen) Arbeitspferd geworden.

Deshalb bleibt eines der ältesten Flugzeuge der Air Force nach verschleißenden, aber nachweislich effektiven Einsätzen auch weiterhin im Dienst.

Das "Warzenschwein" ist reif für eine Generalüberholung. Für eine Modernisierung der Kontrollausstattung in seinem Cockpit und eine Verbesserung seiner Flugeigenschaften und seiner Waffensysteme plant das Militär Ausgaben in Höhe von 420 Millionen Dollar. Zusätzliche Verbesserungen, die das Leben des Flugzeuges um weitere 25 Jahre verlängern könnten, würden nach einem Report des General Accountability Office von 2007 etwa 4,4 Milliarden Dollar kosten. (Gemeint ist sehr wahrscheinlich das Government Accountability Office, das unserem Bundesrechnungshof entspricht.)

Lt. Col. (Oberstleutnant) Timothy "TJ" Hogan, der Kommandeur der in Spangdahlem stationierten 81st Expeditionary Squadron (Expeditions-Staffel) fliegt die A-10 seit 17 Jahren. Für ihn bedeutet die Überholung "eine gewaltige Aufwertung" für eins der zuverlässigsten Flugzeuge der Air Force.



Waffenbestückte A-10 (Foto: USAF)

"Was die Einsatzmöglichkeiten der Waffen und die Kampffähigkeit angeht, wird das wunderbar für uns werden. Das wird ein richtiger (Entwicklungs-)Sprung, von dem wir profitieren," sagte er am Telefon in Afghanistan, wo die Staffel

eingesetzt war.

Das langsame, wendige Flugzeug ist einzigartig in der Flotte der Air Force. Die erste A-10 wurde 1977 in Dienst gestellt.

Ihr offizieller Name ist "Thunderbolt (Donnerschlag) II", aber bekannter ist sie als "Warthog (Warzenschwein)" oder einfach nur "Hog". Die stumpfe Nase und die beiden Strahlentriebwerke, die am Rumpf hinter den Tragflügeln sitzen, bilden einen starken Kontrast zu der kaum zu ortenden, glatten F-22 Raptor.

Obwohl die Überlebensfähigkeit des Flugzeugs in Fliegerkreisen gerühmt wird, ist sein weiterer Einsatz durch Kritiker bedroht, die es in einer Zeit der Multifunktions-Kampfflugzeuge für zu einseitig halten. Aber im Irak und in Afghanistan hat es sich hervorragend bewährt.

In Europa wird das Durchschnittsalter der A-10 von 26 Jahren nur von dem KC-135 Tankflugzeug und dem C-130 Transporter übertroffen. Die 81st (in Spangdahlem) ist die einzige Staffel in Europa, die A-10 fliegt. Eine erste Maschine (aus der Eifel) durchläuft gerade einen Prozess, den die Air Force Precision Engagement Modification (Maßnahme zur Präzisions-Verbesserung) nennt. Dabei wird das Cockpit des Flugzeugs mit neuen Displays, einer laufend das überflogene Gelände zeigenden Landkarte und einem verbesserten Stick ausgestattet, durch den die Piloten über ihre Fingerspitzen eine bessere Kontrolle ausüben können.

Die erste A-10 der Staffel wird gerade in Belgien umgebaut. In den nächsten beiden Jahren, werden alle 21 Maschinen der Einheit diesen Überholungsprozess durchlaufen. Die Piloten werden in einem Spezialtraining die neue Ausstattung der umgebauten Maschinen kennenlernen und sich mit ihr vertraut machen.

Hogan, der schon 3.300 Flugstunden mit der A-10 absolviert hat, sagte, die Änderungen würden die Effektivität des schon jetzt sehr wertvollen Flugzeuges noch weiter erhöhen. Nach seiner Meinung sprechen zwei Hauptgründe für den weiteren Einsatz der A-10: ihre Fähigkeit zur wirksamen Unterstützung der Bodentruppen und ihre Zuverlässigkeit.

"Was seine Teile angeht, ist das ein sehr einfacher Flugzeug," fügte er hinzu.

Senior Airman (Hauptgefreiter) Ryan Conversi, der Chef der Wartungsgruppe der ältesten A-10 in Europa, arbeitet seit fünf Jahren an dem Flugzeug. Er sagte, er kenne kein Flugzeug der Air Force, das er lieber warten würde. Das "Warzenschwein" ist bei den Wartungsleuten genau so beliebt wie bei den Piloten.

"Es ist sehr wartungsfreundlich," bestätigte Conversi. "Flugzeugbauer denken ja meist nicht an unsere alltägliche Arbeit. Sie bauen die Komponenten des Flugzeuges so ein, wie es ihnen passt. Bei der A-10 haben sie aber einen guten Job gemacht. Bei einer F-16 oder einer F-15 musst du manchmal drei oder vier Komponenten ausbauen, um eine einzige zu ersetzen. Bei der A-10 sind alle Komponenten gut zugänglich."

Die raue staubige Umgebung in Afghanistan hat den Einsatz der A-10 überhaupt nicht beeinträchtigt.

"Sie ist ein fantastisches Waffensystem und wurde entwickelt, um unsere Soldaten am Boden zu schützen. Sie fliegt wie ein Champion," ergänzte Hogan.

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

Unser Kommentar

Jetzt werden die in der Eifel stationierten A-10 also zu noch perfekteren Mordwerkzeugen hochgerüstet, damit die Piloten bei ihren nächsten Einsätzen im Mittleren Osten noch mehr Menschen umbringen und noch größere Gebiete mit den DU-Geschossen ihrer Bordkanonen radioaktiv verseuchen können als bei ihrem jüngsten Afghanistan-Einsatz (s. auch LP 090/08).

Vorher werden sie die neuen Möglichkeiten zur noch präziseren Zielerfassung aber erst in der TRA Lauter üben müssen. Da die Umrüstung aller 21 Maschinen erst 2010 abgeschlossen ist, wird der Krach über der Westpfalz und dem Saarland in den beiden kommenden Jahren neue Rekordhöhen erreichen.

Die Bewohner von Einzelgehöften oder kleineren Dörfern und Autofahrer auf wenig befahrenen Landstraßen müssen damit rechnen, dass sie überfallartig sehr tief angefliegen werden, weil sie trainierenden A-10-Piloten als fiktive Ziele dienen.

Ob sich das Bombardieren von Hochzeitsgesellschaften und die heimtückische Ermordung von Frauen und Kindern dadurch in Zukunft verhindern lässt, ist allerdings sehr zweifelhaft.

Die Landesregierungen in Mainz und Saarbrücken sollten endlich unter Hinweis auf die erneuten Vorbereitungen völkerrechts- und verfassungswidriger Angriffshandlungen gegen den damit verbundenen Fluglärmterror protestieren und von der Bundesregierung ein sofortiges Verbot aller Trainingsflüge für die Kriege im Mittleren Osten fordern.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern