

Anfang April 2009 soll die erste C-130J auf die US-Air Base Ramstein verlegt werden. Macht dieses "neue Modell" des Hercules-Transporters wirklich weniger Lärm?

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 060/09 – 16.03.09

C-130J in Bulgarien eingesetzt

Jennifer H. Svan

STARS AND STRIPES, 13.03.09

(<http://www.stripes.com/article.asp?section=104&article=61301>)

BEZMER AIR BASE, Bulgarien – **Als sich die beiden grauen Militärtransporter in der Nähe dieses Flugplatzes im ländlichen Südosten des Landes dem Feld eines Bauern näherten, waren kaum Unterschiede zu erkennen.**

In geringer Höhe über ihrem Bodenziel – einem kleinen orangefarbenen Zelt, das sich im kühlen Märzwind blähte – ließen beide Maschinen einen 15-Pfund-Sandsack aus ihren offenen Heckklappen fallen.

An Fallschirmen schwebten die Säcke schnell zu Boden; einer landete 70 Yards (64 m), der andere 100 Yards (91,44 m) von dem Punkt entfernt, den die Besatzungen der beiden Flugzeuge als Zielmarkierung bezeichneten.

"Unser Abwurf wäre auch in einer Kampfzone in Ordnung gewesen. Dreißig Yards sind wirklich keine große Abweichung," sagte 1st Lt. (Oberleutnant) Ryan Taylor, der Kopilot einer C-130E der in Ramstein, Deutschland, stationierten 37th Airlift Squadron (Lufttransport-Staffel), als er durch die Abwurfzone stapfte.

Der Vergleich ergab keinen großen Unterschied: Die zwei C-130-Transporter, die an dem Manöver "Thracian Spring 2009" (Frühling in Thrakien 2009) in Bulgarien teilnehmen, könnten Vögel aus zwei aufeinander folgenden Gelegen sein.

Obwohl sie beide fast das gleiche Ergebnis erzielten, ist eine Maschine ein E-Modell aus den siebziger Jahren (des letzten Jahrhunderts), eins der "Arbeitspferde", die schon im Vietnam-Krieg geflogen sind. Im Cockpit sitzen zwei Piloten, ein Bordingenieur und ein Navigator.

Das andere Flugzeug ist ein neueres J-Modell, geführt von einem Piloten, einem Kopiloten und einem Computer! Das J-Modell gehört zur letzten Generation der C-130, die erst vor weniger als 10 Jahren zu fliegen begann und ihre Flügel bald auch über Deutschland ausbreiten wird.

Wenn das 86th Airlift Wing (Lufttransport-Geschwader) in Ramstein Anfang April seine erste C-130J Super-Hercules erhält, wird es die erste



C-130J mit 6-blättrigem Propeller in Bulgarien
(Foto: J. H. Svan / S&S)

aktive Einheit (der Air Force) im Ausland sein, die über dieses Flugzeug verfügt.

Offizielle der 37th Airlift Squadron (in Ramstein) erwarten, dass die Staffel in den nächsten 12 Monaten insgesamt 14 Maschinen des J-Modells erhalten wird und damit ihre gesamte E-Flotte ersetzen kann. Die Hälfte der E-Modelle der Staffel werde ausgemustert und der Rest werde einer anderen Einheit übergeben; welche Flugzeuge weiter fliegen werden, hänge von der Zahl der abgeleiteten Flugstunden ab, sagte Lt. Col. (Oberstleutnant) Craig Williams, der Operationschef der 37th Airlift Squadron.

Zweifellos werde die Umstellung auf das J-Modell die Einsatzfähigkeit der Staffel verbessern, äußerten erfahrene C-130-Piloten.

"(Beim Fronteinsatz) in der Wüste würde ich diesen Typ jederzeit dem E-Modell vorziehen" sagte Master Sgt. (Feldwebel) Kyle Gurnon, ein C-130J-Lademeister von der Nationalgarde Rhode Islands. "Ich fühle mich sicherer, weil wir mit höherer Geschwindigkeit auch schneller steigen können."

Gurnon wird zusammen mit drei weiteren C-130J-Besatzungsmitgliedern von der Nationalgarde Rhode Islands und mit 12 Wartungsmechanikern etwa einen Monat in Ramstein verbringen, um der 37th Airlift Squadron bei der Umstellung zu helfen. Gurnons Einheit war eine der ersten, die das neue Modell erhalten hat.

"Wir werden die Erfahrungen, die wir in der Nationalgarde mit dem J-Modell gesammelt haben, an die Aktiven der Air Force weitergeben," sagte er.

In seiner Einheit bei der Nationalgarde hätte man sich bei der Umstellung auf das J-Modell vor allem daran gewöhnen müssen, dass es im Cockpit zwei Besatzungsmitglieder weniger gab, teilte Gurnon mit.

"Uns fehlte vor allem der Bordingenieur, der immer über die Schulter des Piloten sah. Wenn im Flugzeug Störungen auftraten, hat man sich früher häufig an den Bordingenieur gewandt."

Aber Gurnon glaubt, dass die Umstellung der 37th Airlift Squadron auf das neue Flugzeug reibungslos verlaufen wird, weil alle dieses Flugzeug bald im Fronteinsatz sehen wollten – überall da, wo es brenne.

Schon vor dem Debüt des Flugzeugs in Ramstein hat die (37.) Staffel die Gelegenheit, während des Manövers "Thracian Spring" in Bulgarien, an dem die bulgarische Luftwaffe und die US-Air Force in Europa teilnehmen, mit Gurnons Team und deren C-130J gemeinsam zu üben.

Da sich die C-130J der Nationalgarde bereits in Europa befand, wurde sie als Ersatz für ausgefallene C-130E angefordert; zwei Maschinen dieses Typs konnten an der Übung in Bulgarien nicht teilnehmen, weil in der letzten Woche für alle älteren C-130-Modelle eine Überprüfung der oberen Tragflügel-Befestigungen angeordnet worden war.

Das Zusammentreffen der beiden unterschiedlichen C-130-Typen in Bulgarien hat einen unausweichlichen freundschaftlichen Wettbewerb zwischen den unterschiedlichen Flugzeugen und ihren Besatzungen ausgelöst, der letztlich zwischen Mensch und Computer ausgetragen wird.

Maj. (Major) David Morgan, der stellvertretende Operationschef der 37th Airlift Squadron, meinte, es sei eine Sache des Stolzes, da die alte C-130E noch einen Navigator und die C-130J bereits einen Computer einsetze, um für den Piloten u. a. den genauen Zeitpunkt für einen Abwurf zu bestimmen. Während der Übung waren neben dem Sandsack-Abwurf über dem Feld des Bauern weitere Vergleiche geplant.

"Bis jetzt haben wir die Anderen (mit ihren J-Modell) noch nicht schlagen können," sagte Morgan am Mittwoch, fügte aber hinzu, die Abweichungen seien nicht erheblich gewesen.

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

Unser Kommentar

Ab April 2009 sollen die schon im Vietnam-Krieg eingesetzten Hercules-Transporter vom Typ C-130E endlich aus Ramstein abgezogen werden. Mit dem schlechten Zustand und den gefährlichen Rundflügen dieser nur noch eingeschränkt flugfähigen, schrottreifen Kisten haben wir uns ausführlich bereits in folgenden LUFTPOST-Ausgaben befasst:

http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP01307_160107.pdf .
http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP06807_200307.pdf ,
http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP07707_270307.pdf .
http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP08307_030407.pdf ,
http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP08407_040407.pdf ,
http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_07/LP22607_101107.pdf ,
http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP01508_040208.pdf und
http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP08408_150508.pdf

Die Redakteurin Anke Herbert hat wieder einmal DIE RHEINPFALZ als bewährtes Propaganda-Instrument für die US-Air Force eingesetzt und am 14.03.09 in einer Randnotiz den fluglärmterrorisierten Flugplatzanwohnern die "frohe" Botschaft verkündet, dass sie nun bald mit der angeblich leiseren "Super-Hercules" rechnen könnten. Gleichzeitig versuchte sie ein besonderes Entgegenkommen der US-Air Force zu suggerieren – mit der Falschmeldung, "das 86. Lufttransportgeschwader in Ramstein werde als erste US-Luftwaffen-Einheit weltweit mit diesem neuen Modell ausgestattet".

Einem Fact Sheet (Datenblatt) der US-Air Force (s. <http://www.af.mil/factsheets/factsheet.asp?id=92>) ist zu entnehmen, dass die C-130E seit August 1962 fliegt und das jüngste Nachfolge-Modell, die C-130J, bereits ab Februar 1999 in Dienst gestellt wurde. Seither wird die C-130J von der Nationalgarde und verschiedenen Air Force-Einheiten in den USA geflogen. Die 37th Airlift Squadron des 86th Airlift Wing in Ramstien ist nur die erste im Ausland stationierte Einheit der US-Air Force, der dieses Flugzeug zur permanenten Nutzung zugeteilt wird.

Diesem Datenblatt ist auch die folgende Charakterisierung der C-130J entnommen:

"Die C-130J ist das letzte Modell der C-130-Flotte und wird die alternden C-130E-Transporter ersetzen. Die C-130J ist auf dem neusten Stand der Technik, kommt mit einer kleineren Besatzung aus, verursacht geringere Betriebs- und Wartungskosten und ermöglicht deshalb gegenüber früheren C-130-Modellen bedeutende Einsparungen bei den Gesamtkosten. Verglichen mit älteren C-130-Maschinen steigt des J-Modell schneller und höher, fliegt schneller, hat eine höhere Reisegeschwindigkeit und benötigt kürzere Strecken zum

Starten und Landen. Die C-130J-30 ist eine gestreckte Version mit einem 15 Fuß (5,39 m) längeren Rumpf, hat also mehr Nutzfläche und einen größeren Laderaum.

Zu den wichtigsten Verbesserungen bei den Typen C-130J und C-130J-30 gehören ein modernes Cockpit, das nur noch zwei Piloten erfordert, weil alle Bedienungselemente voll digitalisiert sind, multifunktionale Farbmonitore, auf die Frontscheiben projizierte Daten-Displays, modernste GPS-basierte Navigationssysteme, ein Niederfrequenz-Radar, ein Display, das die sich verändernde Position auf einer Landkarte zeigt, neue Turboprop-Triebwerke mit 6-blättrigen Propellern aus Verbundwerkstoffen, ein digitaler Auto-Pilot, verbesserte Betankungs- und Vereisungsschutz-Systeme, größere Umweltfreundlichkeit und ein fortschrittliches Beladungssystem."

Ob die stärkeren Rolls-Royce-Triebwerke der C-130J leiser sind als die Allison-Triebwerke der C-130E, wenn sie den Transporter mit mehr Schub schneller steigen lassen, muss sich erst noch erweisen. Ein Vergleichstest, zu dem die USAFE ihre "Fluglärmkommission" am 08.11.07 auf die US-Air Base Ramstein eingeladen hatte, musste leider ausfallen, weil die dafür vorgesehene C-130E plötzlich Startschwierigkeiten hatte (s. auch [http://www-luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP08408_150508.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP08408_150508.pdf)).

Dass die neuen Triebwerke der C-130J vielleicht etwas leiser sein könnten, wird allenfalls mit der Bemerkung über die "größere Umweltfreundlichkeit" angedeutet. Ansonsten ist die US-Air Force einfach gezwungen, sich von ihren schrottreifen C-130E zu trennen, weil sie endgültig in ihre Einzelteile zu zerfallen scheinen. Die C-130J musste ja nur deshalb an dem Manöver in Bulgarien teilnehmen, weil die in Ramstein stationierten C-130E wieder einmal ihre Tragflügel zu verlieren drohten.

Da alle Ramsteiner Piloten erst lernen müssen, die C-130J zu fliegen, wird der Hercules-Dauerfluglärm bis weit ins nächste Jahr erst einmal gewaltig anwachsen. Mit weiteren Gefälligkeitsartikeln, die den Fluglärmterror der USAFE beschönigen, ist also zu rechnen.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern