

Die US-Air Force lässt uns wissen, was eine Staffel A-10-Kampffjets bei einem sechsmonatigen Einsatz in Afghanistan angerichtet hat.

**LUFTPOST**

Friedenspolitische Mitteilungen aus der  
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein  
LP 021/10 – 20.01.10

## **A-10-Einheit hat in 6 Monaten in Afghanistan bei 2.500 Einsätzen 10.000 Flugstunden absolviert**

Von Capt. Kristen D. Duncan, Pressebüro des 451<sup>st</sup> Expeditionary Wing  
U.S. AIR FORCE, 05.01.10

( <http://www.af.mil/news/story.asp?id=123184118> )

AIR BASE KANDAHAR, Afghanistan – Am Neujahrstag hatte die 354<sup>th</sup> Expeditionary Fighter Squadron / EFS (Expeditions-Kampfstaffel) nach einem sechsmonatigen Frontaufenthalt in Afghanistan mit 2.500 Kampfeinsätzen 10.000 Flugstunden angesammelt.

Die Piloten einer Staffel mit Kampffjets des Typs A-10 Thunderbolt II (Donnerschlag) konnten zahllosen am Boden kämpfenden Soldaten das Leben retten, weil die Reaktionszeit wegen ihrer Stationierung im Süden Afghanistans viel kürzer war.

"Weil das Regional Command South (Süd) sich um die Ortschaften in (der Provinz) Helmand kümmern muss, wird dort ein Flugzeug gebraucht, das für die Unterstützung der Bodentruppen aus der Luft entworfen wurde und dafür besser als jeder andere Kampffjet der Welt geeignet ist; (durch die Stationierung auf der Air Base Kandahar) sind die Piloten auch viel näher am Kampfgeschehen als auf der Air Base Bagram (nordöstlich von Kabul)," sagte Lt. Col. (Oberstleutnant) Michael Millen, der Kommandeur der 354<sup>th</sup> EFS. "Wir sind dort viel näher bei unserer Arbeit, und haben mehr Zeit für unseren Job, weil wir nicht immer hin und her fliegen müssen. Selbst wenn wir dort nicht immer unsere ganze Feuerkraft gegen die Feinde einsetzen können, hören sie wenigstens auf zu schießen, wenn wir auftauchen. Es scheint nicht besonders viel zu sein, dass die Kameraden, wenn wir über ihnen fliegen, ihre Schutzwesten ausziehen und in Ruhe essen können, es ist aber wichtig, dass wir da sind."



A-10 Thunderbolt II (Foto: Wikipedia)

Die Staffel, die von der Davis-Monthan Air Force Base in Arizona im Juli 2009 hierher verlegt wurde, führte während ihrer Einsätze ein neues Datenübermittlungssystem ein, das bei laufenden Operationen die Verbindung zwischen der Army und der Air Force sichert.

### **Ein Blick auf die Zusammenhänge**

Der Situational Awareness Data Link / SADL (der situationserfassende Datenübermittler) projiziert seine Informationen auf ein Situationserfassungs-Display im Cockpit des Flugzeuges; er erkennt die Position von Einheiten der eigenen Bodentruppen, die über ein Enhanced Position Location Reporting System / EPLRS (ein Präzisions-Positionsübermittlungsgerät) oder ein Global Positioning System-Based Non Terrestrial Tracking System (ein Navigationsgerät mit Positionsweitergabe), also über so genannte Blue Forces Trackers (Fährtenleger für die Luftwaffe) verfügen. Vor der Einführung von SADL, einem

Online-Netzwerk zur Erfassung von Erkennungssignalen auf dem Boden, in der Luft oder auf See, mussten die Piloten die Positionen der eigenen und der feindlichen Truppen mit Fettstiften auf Landkarten aus Papier markieren.

Auf dem Situationserfassungs-Display in seinem Cockpit kann der Pilot alle Fahrzeuge der (in der Provinz Helmand operierenden) 5<sup>th</sup> Stryker Brigade (der schnellen Eingreif-Brigade) der 2<sup>nd</sup> Infantry Division und sogar viele ihrer Soldaten erkennen. Bis vor kurzem konnten sich die Piloten die Truppen auf dem Boden und die Flugzeuge am Himmel nur über zwei getrennte Systeme ansehen. Die Zeit für das Wechseln zwischen beiden Systemen stand nicht für den Schutz der Kameraden am Boden zur Verfügung.

Das SADL-System, das auch noch in älteren Modellen des Kampffjets F-16 (Fighting Falcon (Kämpfender Falke) vorhanden ist, wird seit der Entwicklung der A-10C verwendet. Jared Cox, ein Capt. (Hauptmann) der Army, der zur 5<sup>th</sup> Stryker Brigade gehört, hat die Vereinigung der Situation am Boden und in der Luft auf einem Display angeregt und somit den A-10-Piloten die Möglichkeit verschafft, die Flugzeuge in ihrer Nähe und die Bodentruppen gleichzeitig im Auge zu behalten.

"Am 26. Dezember 2009 habe ich bei einem nur 60 Meilen von hier geflogenen Einsatz mit einem Joint Terminal Attack Controller / JTAC (einem Zieleinweiser am Boden, s. [http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP\\_09/LP18409\\_270809.pdf](http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_09/LP18409_270809.pdf) ) über einen Konvoi gesprochen, zu dem dieser keine Verbindung hatte; ich konnte den Konvoi in wenigen Sekunden ausfindig machen, weil er über EPLRS verfügte," sagte Lt. Col. Millen. "Er gehörte zur Stryker Brigade, und wir fanden ihn in etwa 10 Sekunden. Wir hätten 5 bis 10 Minuten gebraucht, wenn wir ihn mit Hilfe von Koordinaten auf der Karte oder durch Absuchen der Straße hätten aufspüren müssen. Mit dem System, das wir im Flugzeug haben, und dem, über das die Stryker Brigade verfügt, konnten wir mit Hilfe der Datenübermittlung, die Capt. Cox angeregt hat, den Konvoi in Sekunden finden."

Im Anfangsstadium traten bei der von Capt. Cox vorgeschlagenen Datenübermittlung noch ein paar Probleme auf, weil immer mehr Teilnehmer ins Spiel kamen, aber nach sechsmonatiger Erprobung in der Operation Enduring Freedom (im Afghanistan-Krieg) ist der Grundstein gelegt.

"Kapitän Cox hat ein Jahr Vorarbeit benötigt, bis die Datenübermittlung hergestellt werden konnte, die uns in unserem Cockpit jetzt gleichzeitig einen Blick auf die Situation am Boden und in der Luft ermöglicht," sagte Lt. Col. Millen. "In den USA konnten wir noch nicht auf diesem Niveau trainieren. Bis wir hierher kamen, hatten wir nur die Situation in der Luft auf unserem Display, der jetzt mögliche gleichzeitige Überblick über die Situation am Boden erweitert die Möglichkeiten der an Bord der A-10C vorhandenen Werkzeuge ganz enorm."

Der Wert der Kombination der beiden Systeme ist den Vorgesetzten des Capt. Cox nicht verborgen geblieben; sie haben ihn beauftragt, sie auf weitere 16 "Mitspieler" zu übertragen. Capt. Cox arbeitet zurzeit an der Datenübermittlung zu Kampffjets der Typen F-15E Strike Eagle (Angriffs-Adler) und F-16 und zu anderen Flugzeugen mit Kommando- und Kontrollfunktion – damit sie die gleiche Verbindung zwischen Luft und Boden herstellen können.

"Mit der Weiterentwicklung der neuen Datenübermittlung konnten wir uns zunehmend von unserer traditionellen Art der Luftunterstützung von Bodentruppen lösen. Bisher haben wir uns durch Beobachtung des Bodens orientiert, wo wir uns befinden, uns in der Karte vergewissert, die Positionen von Freund und Feind gecheckt und dann losgelegt; wir haben

(Konvois) eskortiert oder bewaffnete Überwachungsflüge durchgeführt," sagte der Staffel-Kommandeur. "Weil das Stryker Brigade Combat Team / SBCT (das Kampfteam der Stryker Brigade) mit EPLRS ausgestattet ist und wir ständig in Datenverbindung mit ihm stehen, wissen wir sofort bei unserer Ankunft, wo sich unsere Kameraden befinden, und können entscheiden, ob wir den Feind offensiv angreifen oder unseren eigenen Truppen nur defensiven Feuerschutz geben. Weil wir immer gleich wissen, wo unsere eigenen Leute sind, können wir uns sofort auf die Suche nach dem Feind machen, um ihn zu attackieren und unsere eigenen Leute zu schützen, und das kostet uns nur noch die Hälfte die Zeit."

### **Immer am Schrauben**

Auf ihrem Heimatflugplatz kommen die 24 Kampffjets, die normalerweise zu einer Staffel gehören, auf etwa 7.000 Flugstunden im ganzen Jahr. Während ihres Afghanistan-Einsatzes flogen die Piloten der 354<sup>th</sup> EFS mit der Hälfte der Flugzeuge mehr als 10.000 Stunden in sechs Monaten. Von den annähernd 2.500 Einsatzflügen entfallen etwas mehr als 400 auf einen Monat, also etwa 35 auf jedes Flugzeug, das sind 210 Prozent der zu Hause absolvierten Trainingsflüge.

Der Kommandeur schrieb diese Erfolgsquote dem Bodenpersonal zu, das auch von Davis-Monthan Air Force Base kam.

"Sie haben erstaunliche Dinge mit diesen Flugzeugen vollbracht und sie während der ganzen Zeit einsatzbereit gehalten," sagte er. "Die Kampffjets sind 30 Jahre alt und können die gleiche Einsatzquote wie die 30 Jahre jüngeren unbemannten Drohnen aufweisen; das ist eine Bestätigung für die Leistungen unseres Wartungsteams. Wir haben die besten Leute mitgenommen, und sie haben sich auch bei diesem Einsatz als die besten erwiesen – und das in dieser unwirtlichen Umgebung.

Es herrschten extreme Umweltbedingungen; in den Wüstengebieten gibt es Staub, der so fein wie Talkum ist, der Hindukusch ist ein Hochgebirge, und die Temperaturen lagen teilweise unter dem Gefrierpunkt und stiegen an auf 120 Grad (Fahrenheit = ca. 49 Grad Celsius). Oft musste rund um die Uhr hart gearbeitet werden.

"Die Burschen, die an den Schrauben drehen, wissen was läuft und was da draußen auf sie zukommt," erläuterte Senior Master Sgt. (Hauptfeldwebel) John Russell, der Aufsichtsführende der 451<sup>st</sup> Expeditionary Aircraft Maintenance Squadron (Expeditions-Flugzeugwartungs-Staffel). "Sie haben niemals aufgegeben. Egal, ob es heiß oder kalt war, sie haben immer gewusst, dass sie die Flugzeuge in die Luft bringen müssen, weil die Kameraden am Boden Schutz brauchen. Das hat sie motiviert, das Richtige zu tun."

Sergeant Russell erklärte, am meisten Probleme hätten die Triebwerke gemacht.

"Es ist sehr schwierig, die Maschinen bei so vielen Flugstunden immer einsatzbereit zu halten," meinte er. "In 48 Stunden mussten wir einmal acht Triebwerke austauschen, und es ist schon außergewöhnlich, dass die Burschen die Flugzeuge in dieser kurzen Zeit alle wieder kampffähig machten.

### **Freunde schützen und Feinde angreifen**

Die A-10 kann eine Vielzahl konventioneller Waffen einsetzen: Mehrzweckbomben, Clusterbomben (s. <http://de.wikipedia.org/wiki/Streumunition> ), lasergesteuerte Bomben, Joint Direct Attack Munition (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Joint\\_Direct\\_Attack\\_Munition](http://de.wikipedia.org/wiki/Joint_Direct_Attack_Munition) ), Raketen der Typen AGM-65 Maverick und AIM-9 Sidewinder, Wind Corrected Munition Dispens-

ser (s. <http://www.globalsecurity.org/military/systems/munitions/wcmd.ht> ), sonstige Raketen, Flares (s. <http://de.wikipedia.org/wiki/Flare> ) und eine GAU-8/A 30-mm-Kanone (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/GAU-8/A\\_Avenger](http://de.wikipedia.org/wiki/GAU-8/A_Avenger) ), die in einer Minute bis zu 3.900 Geschosse (aus abgereichertem Uran) abfeuern und damit gleichzeitig viele Ziele zerstören kann.

Vom Juli bis Dezember 2009 feuerte die Staffel 36.915 Geschosse des Kalibers 30 mm ab, setzte 104 Raketen mit weißen Phosphor ein, warf acht Bomben des Typs MK-82 (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Mark\\_82](http://de.wikipedia.org/wiki/Mark_82) ), neun Bomben des Typs GBU-12 (s. <http://de.wikipedia.org/wiki/Paveway> und insgesamt 78 Bomben des Typs GBU-38 JDAM (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Joint\\_Direct\\_Attack\\_Munition](http://de.wikipedia.org/wiki/Joint_Direct_Attack_Munition)) ab, von denen jede 500 Pound (227 kg) wog, und setzte eine lasergesteuerte Rakete des Typs AGM-65E Maverick (s. <http://de.wikipedia.org/wiki/AGM-65> ) ein. Die verwendeten Waffen hatten einen Wert von etwa 3,75 Millionen Dollar.

Weil damit die Bodentruppen geschützt wurden, waren diese Kosten angemessen. Als am 3. Oktober 2009 der Vorposten Keating angegriffen wurde, musste die Kampfstaffel ihre ganze Planung ändern. Lt. Col. Millen berichte, weil er geschlafen habe, hätten sofort "clevere Hauptleute" und "kluge Majore" das Kommando übernommen. Weil sich das Wetter zusehends verschlechterte, wussten sie, dass ihre A-10-Kampffjets bald gebraucht würden. Als der Chef des Combined Air Operation Centers (des gemeinsamen Lufteinsatz-Zentrums) anrief, waren sie zum Aufsteigen bereit.

"Wir flogen mit vier Maschinen früh am Morgen los, blieben den ganzen Tag über Keating präsent, starteten bei Sonnenuntergang vier weitere Maschinen und flogen die ganze Nacht. Natürlich gaben wir Feuerschutz, aber fast noch wichtiger war die Überwachung des Flugverkehrs über dem Stützpunkt, die irgendjemand übernehmen musste," erzählte er. "Es waren viele Hubschrauber der Army und Flugzeuge der Air Force in der Luft, aber die vielen Leute, die helfen wollten, konnten nicht alle miteinander sprechen. Unsere Piloten verbrachten viel Zeit damit, die Aktionen zu koordinieren und mit den Kommandeuren am Boden zu kommunizieren," erzählte Millen.

"An diesem Tag flogen wir die meisten Einsätze; wir hatten gleichzeitig acht Jets in der Luft und zwei in Alarmbereitschaft und brachten es in 24 Stunden auf 100 Flugstunden," erläuterte er. "Wir flogen einige längere Einsätze, und unsere Wartungsleute hatten alle Hände voll zu tun."

Ihre Fähigkeiten wurden schon kurz nach ihrem Eintreffen (in Afghanistan) getestet, als am 29. Juli 2009 im Norden ein Nachschubkonvoi in einen Hinterhalt geriet. Dabei kamen auch die Bodentruppen unter Feuer, und mehrere Verwundete mussten versorgt werden.

"Jemand musste sofort die Luftüberwachung übernehmen, was unsere Jungs auch taten," sagte Lt. Col. Millen. "Zwei gute, junge Hauptleute übernahmen das; sie verschafften sich einen Überblick und feuerten auf die Feinde, die den US-Konvoi beschossen "

"Sie schützten den Konvoi, und die 129<sup>th</sup> Expeditionary Rescue Squadron (Expeditions-Rettungsstaffel) machte sich daran, die Verwundeten mit ihren Hubschraubern zu evakuieren," führte er aus. "Das dauerte mehrere Stunden. Wir starteten noch zwei A-10, und obwohl das nicht geplant war, holte das Wartungsteam die beiden Maschinen aus den Hallen und brachten sie in die Luft."

Während der Operation geriet einer der Hubschrauber unter Beschuss und musste eine viertel Meile (400 m) von der Stelle entfernt, an der sich der Hinterhalt ereignet hatte, notlanden. Die Piloten der 354<sup>th</sup> EFS starteten vier weitere Flugzeuge, um den Konvoi zu

schützen, während die Verwundeten in einen anderen Hubschrauber umgeladen wurden; alle Soldaten der Bodentruppe konnten in Sicherheit gebracht werden."

"Das war ein guter Tag, weil sie diesen Konvoi wirklich schützen konnten, bis die Situation wieder unter Kontrolle war; alle kamen sicher davon und konnten nach Kandahar zurückkehren," sagte er.

Trotz des Hinterhalts, des heftigen Beschusses und des beschädigten Hubschraubers überlebten die drei US-Verwundeten und die Besatzungen der Hubschrauber vom Typ HH-60G Pave Hawk (s. [http://de.wikipedia.org/wiki/Sikorsky\\_UH-60#HH-60\\_Pave\\_Hawk](http://de.wikipedia.org/wiki/Sikorsky_UH-60#HH-60_Pave_Hawk) ) den Angriff.

### **Jung, aber schon zu allem bereit**

Als die beiden Sechser-Gruppen von Tucson in Arizona nach Kandahar in Afghanistan, flogen, hatte Lt. Col. Millen mehr Flugstunden auf der A-10 als alle fünf Piloten, die mit ihm flogen, zusammen genommen. Er hatte auch mehr Flugstunden, als alle sechs Piloten der zweiten Gruppe zusammen hatten.

Der führende Pilot der zweiten Gruppe hatte nur etwa 500 Flugstunden. Lt. Col. Millen, ein Absolvent der U.S. Air Force Academy, übertraf genau am 26. Dezember 2009 die Marke von 3.000 Flugstunden.

"Ich war erstaunt, zu sehen, wie jung die Piloten der Staffel waren," äußerte er. "Die Burschen haben sich sehr angestrengt, und ich war schon auf dem Flug hierher wirklich beeindruckt von ihnen. Auch die Wartungsleute haben jede Situation großartig gemeistert – den Wahltag (in Afghanistan ?), den Überfall auf den Vorposten Keating und den Konvoi-Hinterhalt. In allen genannten Fällen mussten wir ihnen sagen, wir brauchen mehr Jets, und jedes Mal machten sie zwei mehr startklar sind und hielten zwei weitere in Bereitschaft.

"Das Combined Air Operations Center / CAOC (das gemeinsame Zentrum für Luftoperationen) hat uns nie um mehr Flüge, mehr Flugzeuge oder mehr Einsätze gebeten, die unsere Wartungsleute nicht hätten garantieren können," erläuterte er. "Das war nicht leicht, und oft mussten wir Flugzeuge bereitstellen, an denen gerade gearbeitet wurde, oder die für andere Einsätze vorgesehen waren. Das Wartungsteam hat sie oft in wenigen Minuten wieder zusammengebaut und flugbereit gemacht. Das war wirklich erstaunlich."

### **2010**

Die Staffel wird bald nach Tucson zurückkehren. Ihr Kommandeur, der für das Naval War College (die Kriegs-Universität der Marine) ausgewählt wurde, wird am 19. Februar das Kommando über die Staffel abgeben, die er 27 Monate befehligt hat.

"Ich persönlich hasse den Gedanken, das Kommando abgeben zu müssen. Ich übergebe es aber einem fantastischen Burschen, der mit der Staffel noch große Dinge tun wird," sagte der aus Georgia stammende Lt. Col. Millen. "Aber ich bin noch nicht fertig damit. Ich würde das morgen alles noch einmal tun. Es war ein guter Einsatz, und das Kommando über diese Staffel war die größte Herausforderung und die lohnendste Sache auf diesem Planeten."

*(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit erläuternden Links in Klammern versehen. Wer sich das antun will, kann ein martialisches Video aufrufen, das die A-10 und ihre*

Waffen in "Action" zeigt (s. <http://www.youtube.com/watch?v=zhPwaApe4Rk> ). Flugzeuge dieses Typs haben mit Geschossen aus abgereichertem Uran in den völkerrechtswidrigen US-Angriffskriegen im ehemaligen Jugoslawien, in Afghanistan und im Irak weite Gebiete so stark radioaktiv verseucht, dass auch in kommenden Generationen noch viele missgebildete Kinder geboren und viele Menschen an Krebs erkranken werden. Darüber verliert der schneidige US-Oberstleutnant natürlich kein Wort. A-10 Kampffjets sind übrigens auch auf der US-Air Base Spangdahlem in der Eifel stationiert. Sie haben auch schon in Afghanistan gewütet und trainieren über der Westpfalz und dem Saarland für ihren nächsten Kampfeinsatz. Anschließend drucken wir den Originaltext ab.)

---



## **A-10 unit marks 10,000 flight hours, 2,500 sorties in 6-month tour in Afghanistan**

by Capt. Kristen D. Duncan  
451st Air Expeditionary Wing Public Affairs

**1/5/2010 - KANDAHAR AIRFIELD, Afghanistan (AFNS)** -- More than 10,000 flight hours and 2,500 sorties marked the closing stages of a six-month tour for the members of the 354th Expeditionary Fighter Squadron here New Year's Day.

The A-10 Thunderbolt II squadron Airmen were able to save countless ground forces' lives because of faster reaction times as the unit is based in southern Afghanistan.

"Because a lot of the focus is Regional Command-South -- towns in Helmand -- it gives you an airplane that is designed for close-air support, it does CAS better than any other airplane in the world, and it puts us much closer to the fight than if we were at Bagram (Airfield in Afghanistan)," said Lt. Col. Michael Millen, the 354th EFS commander. "We are much closer to our work, and it allows us more time actually doing the job than traveling to and from it. "Even if we're not able to employ or provide the fire power to engage the enemy, they will stop shooting while we're there. It doesn't sound like much, but if our presence enables guys to take off their body armor and eat lunch, then that's what we do."

The squadron from Davis-Monthan Air Force Base, Ariz., which deployed in July, flew sorties while spearheading new data link communications along the way because of a combined effort between the Army and Air Force.

### **Seeing the bigger picture**

The situational awareness data link feeds information into the tactical awareness display in the cockpit and has the capability of geospatially finding ground units that have an Enhanced Position Location Reporting System, or a Global Positioning System-based non-terrestrial tracking system, Blue Force Trackers. Prior to the integration of SADL, an Internet-like network of land, air and sea tracking systems, pilots annotated friendly and enemy locations in grease pencil on paper maps.

All of the 5th Stryker Brigade, 2nd Infantry Division vehicles and even a lot of their personnel can be seen on the pilots' situational awareness displays in the cockpit. But until recently, pilots could only view units on the ground or airplanes in the sky on two separate systems. Time spent flipping between the two meant time not focused on supporting guys on the ground.

SADL, which is also in some older model F-16 Fighting Falcons, has been used since the A-10C was developed. Moving a step forward, Army Capt. Jared Cox, assigned to 5-2 SBCT, was catalyst in developing the combined air and ground picture, providing A-10 pilots with the ability to see nearby aircraft and ground components simultaneously.

"December 26 (2009), working just 60 miles from here, I went out and began talking with the joint terminal attack controller about a convoy that he had outside the wire, and I was able to find him in a matter of seconds because they had an EPLRS-based system," Colonel Millen said. "It was a Stryker Brigade element and we found them in about 10 seconds. It would have taken us approximately 5 to 10 minutes to find them with reading back and forth coordinates and us looking for them on the roads. With the system we have in the airplane and the system they have on the Stryker, as well as the data link architecture that Captain Cox has set up, we were able to find them in seconds."

In its infancy stages, Captain Cox's data link picture still has a ways to go until more players are linked into the air-ground design, but after six months of operational use supporting Operation Enduring Freedom, the groundwork is there.

"Captain Cox set up preparing for this over a year ago and then he managed to set up the data link architecture so that it would feed both the ground picture and the air picture right in to our cockpit," Colonel Millen said. "We had never trained to it at that level until we got here, having only the air picture back in the states, but it's been a phenomenal addition to the suite of tools we have in the A-10C."

The value in combining the systems was not lost on the Army captain's chain of command, who gave him the autonomy to run the program. Captain Cox is currently working to get Link 16 players -- F-15E Strike Eagles, F-16s and many command and control platforms -- to see the same air, ground atmospheric.

"As the system has progressed, we've gone from what I would call our traditional style of doing CAS, we check and find things visually on the ground, we know where we are, we look at the map, we find the enemy, we find the friendlies, and then we begin to employ, we begin to escort or we begin to provide armed over watch," the squadron commander said. "With the Stryker Brigade combat team, with the EPLRS-based system and our data link, we are able to arrive on station and immediately find the friendlies, and whether you're offensive attacking, or defensive trying to protect the friendlies, you immediately find them and then you're able to progress from finding them, to finding the enemy, to attacking the enemy or protecting the friendlies, and you do it in about half the time."

## **Turning wrenches**

At home station, approximately 24 jets per squadron will normally fly 7,000 hours in a year. While deployed, the 354th EFS Airmen, with half the number of airplanes, flew more than 10,000 hours in six-months. Approaching 2,500 sorties, that is more than 400 sorties a month, or a utilization rate of about 35, which is 210 percent the rate at home.

The commander attributed that success rate to the maintainers who are also deployed from Davis-Monthan AFB.

"They've done amazing things with these airplanes, they have kept them fixed all the time," he said. "This is a 30-year-old jet, and if you look, we have the same fully mission capable rate as the unmanned aircraft, which are 30 years newer, that's a testament to our maintainers. We bring the best people we can find, and they're the best people I've seen deployed, and it's a tough environment."

The environment is extreme; from the fine, talcum-like sand in the barren deserts to the high-elevations of the Hindu Kush Mountains, and temperatures ranging from below freezing to 120 degrees. It's also 24-hours-a-day of hard labor.

"The guys turning the wrenches really know what's going on out there, and that's what it comes down to," said Senior Master Sgt. John Russell, the 451st Expeditionary Aircraft Maintenance Squadron lead production superintendent. "Those guys have never backed down. It doesn't matter what type of weather, hot or cold, because they know they've got to get the aircraft in the air to protect the guys on the ground. That motivates them to do it right."

Sergeant Russell said the main issues they ran into were engine problems.

"It is very difficult to keep all the sorties going for the amount of hours they're flying," he said. "Within a 48-hour period we changed eight motors, which is outstanding for these guys to put those aircraft back into the fight."

### **Protecting friendlies, attacking enemies**

The A-10 can employ a wide variety of conventional munitions, including general-purpose bombs, cluster bomb units, laser-guided bombs, joint direct attack munitions, wind-corrected munitions dispenser, AGM-65 Maverick and AIM-9 Sidewinder missiles, rockets, illumination flares, and the GAU-8/A 30mm cannon, capable of firing 3,900 rounds per minute to defeat a wide variety of targets.

From July thru December 2009, the squadron employed approximately 36,915 rounds of 30mm, 104 white-phosphorus rockets, eight MK-82's, nine GBU-12's and 78 GBU-38 JDAMs (all 500-lb. bombs), and one AGM-65E laser-guided Maverick missile. That's about \$3.75 million worth of munitions.

To the ground forces, those munitions are well worth the cost. When Combat Outpost Keating came under attack Oct. 3, 2009, the fighter squadron Airmen changed their entire schedule. While Colonel Millen slept, his "smart captains" and "smart majors" took control, realizing the weather was getting bad and A-10s would soon be needed. When the Combined Air Operations Center battle director called, they were ready to launch.

"We launched four early in the day, and they maintained presence all day over Keating, and then we launched four more at sunset and flew all night. Sure, we provided firepower, but more importantly somebody to provide airborne on-scene command," he said. "There were a lot of airplanes (both Army and Air Force) dedicated to this effort and a lot of people involved and not all of them could talk to each other. Our guys spent a lot of time overhead assigning tasks, sorting out who was doing what and providing information to the ground commanders involved.

"That's the day we flew the most sorties, we had eight jets airborne at one point, with two on alert and flew 100 hours in a 24-hour period," he added. "We flew some long sorties and our maintainers never slowed down."

Their abilities were first tested shortly after deploying; however, when a resupply convoy was ambushed up in the north July 29, 2009. The ground forces were hit with an ambush, and they took a lot of effective fire with several casualties.

"Somebody needed to just show up and take charge of the airborne piece, which is what our guys did," Colonel Millen said. "Two good, young captains went out and sorted it out



and went out employing on enemy positions as they were firing down at our U.S. convoy.

"They protected the convoy and the 129th Expeditionary Rescue Squadron proceeded to continue to get guys evacuated out of there with their helicopters," he said. "That went on for several hours. We launched two more A-10s to do that, and again, guys pushing sorties out that weren't on the schedule, just taking airplanes out the door and fixing them and getting them going."

During the operation, one of the helicopters took enough small-arms fire to cause a hard-landing one-quarter mile from the ambush site. The 354th EFS Airmen launched another four airplanes to protect the convoy as casualties were transferred to another aircraft, and all the ground forces were safely cleared out.

"That was a good day because they did protect that convoy until they could get the situation settled down and get everybody safely out of there and headed back down to Kandahar," he said.

Despite the ambush, heavy fire and damaged helicopter, the three U.S. casualties and HH-60G Pave Hawk aircrews survived the attack.

### **Young, yet ready**

When the two, six-ships flew from Tucson, Ariz., to Kandahar, Afghanistan, Colonel Millen had more flight hours in the A-10 than all five of his wingmen combined, not to mention more than the entire other six-ship combined as well.

The lead pilot in the second cell only had about 500 flight hours. Colonel Millen, a graduate of the U.S. Air Force Academy, just surpassed his 3,000 flight hour-milestone Dec. 26, 2009.

"It's been amazing to watch; it was a very young squadron," he said. "Guys here stepped up and I've been phenomenally impressed with the guys along the way. The maintainers have been absolutely great with any situation -- for election day, Forward Operating Base Keating, the convoy ambush -- in all those cases we walked across the hall and said, we need more jets, and every time, we've launched two more and prepared two more.

"We've never had the CAOC ask us to extend, or ask us to launch additional aircraft, or ask us to do additional sorties, that we couldn't produce airplanes out of that aircraft maintenance unit over there to make it happen," he said. "It's not easy, and it means taking an airplane that you may have been working on and maybe you had scheduled for something else, and they put the whole thing back together and get it back on the schedule in a matter of minutes. That part has been amazing."

### **2010**

The squadron will be returning to Tucson soon. The commander, selected for Naval War College, will relinquish command Feb. 19, after leading the squadron for 27 months.

"For me personally, I hate the thought of giving up command, but I'm giving command to a fantastic guy who will do great things in the squadron," the Georgia native said. "But I'm not ready. I'd do it all again tomorrow. It's been a good ride, and commanding this squadron has been the greatest challenge, and the most rewarding thing on the planet."

[www.luftpost-kl.de](http://www.luftpost-kl.de)

**VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern**