

Auf der US-Air Base Ramstein in der Westpfalz, dem Tor der US-Streitkräfte nach Europa, finden wieder einmal umfangreiche Wartungs- und Reparaturarbeiten statt.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 149/11 – 07.09.11

Flugplatz-Instandhalter und Ingenieure beseitigen Schäden am Flugfeld der US-Air Base Ramstein

Bericht und Foto von Staff Sgt. Travis Edwards, Pressebüro des 86th Airlift Wing
KAISERSLAUTERN AMERICAN, 24.08.11

(<http://www.kaiserslauternamerican.com/article.php?i=17727>)

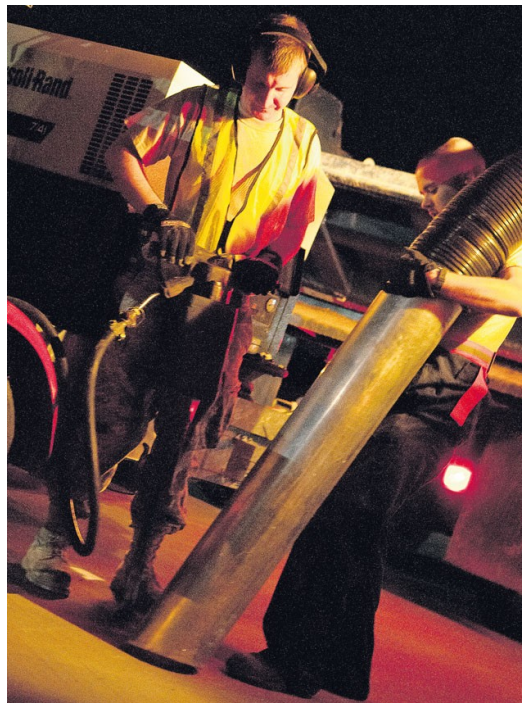
Die für die Abwicklung des Flugbetriebs verantwortliche Abteilung des 86th Airlift Wing (des 86. Lufttransportgeschwaders) hat am Montag wegen dringend notwendiger Reparaturen am Beleuchtungssystem des Flugfeldes und anderer Wartungsarbeiten den Flugbetrieb auf der US-Air Base Ramstein vorübergehend eingestellt.

Von 22 bis 6 Uhr haben Air Force-Soldaten und deutsche Ingenieure dringende Reparaturen an verschiedenen Systemen des Flugplatzes durchgeführt.

"Ramstein ist das Tor nach Europa," sagte Capt. Casey Hayes, der Kommandeur der 86th Operations Support Squadron (der 86. Operationsunterstützungsstaffel), die für die Instandhaltung der Start- und Landebahnen zuständig ist. "Wer aus den USA kommt und zu einem Stationierungsort irgendwo in Europa oder zu einem der gegenwärtigen Kampfgebiete will, landet zunächst in Ramstein. Wir haben von unserem Geschwader, vom Flugplatzkommandanten und von der Air Force den Auftrag, die Air Base Ramstein 24 Stunden pro Tag betriebsbereit zu halten. Deshalb müssen wir den Flugplatz laufend instandsetzen ."

"Diese Reparaturen sind erforderlich, damit wir die für die Air Base Ramstein geltenden Regelung für den Instrumentenflug einhalten können," sagte Senior Master Sgt. (Hauptfeldweibel) Nicholas LeMay, der Flugfeld-Manager des 86th Airfield Operation Flight. (Ein "Flight" entspricht einem Zug bei der Bundeswehr.) **"Diese Regelung erlaubt Starts und Landungen auch bei geringer Sicht und während der Nacht."**

Bei geringer Sicht nutzen die Piloten das Instrumentenlandesystem / ILS. Das ILS in Ramstein ist das einzige der Kategorie IIIa, das weltweit vom US-Verteidigungsministerium betrieben wird. Diese Kategorie ermöglicht es den Piloten, auch bei einer Sicht unter 660 Fuß (ca. 300 m) zu landen, was bei häufigem Morgennebel und schneereichen Wintern in Deutschland erforderlich ist.



Risse in der Startbahn werden mit einem Presslufthammer aufgeweitet, damit sie anschließend ausgegossen werden können. Die Betonbrocken saugt ein Riesenstaubsauger auf.

(Weitere Informationen zum Instrumentenlandesystem sind aufzurufen unter <http://de.wikipedia.org/wiki/Instrumentenlandesystem#ILS-Kategorien> .)

Während der Flugpause führten Air Force-Soldaten und einheimische Spezialisten eine Überprüfung der Kabelkanäle durch; vorher musste die für die Stromversorgung zuständige 786th Civil Engineer Squadron (die 786. Baustaffel) das Wasser abpumpen, das sich in den unterirdischen Gängen angesammelt hatte, in denen die Verkabelung der Beleuchtungsanlage untergebracht ist. Erst dann konnte das deutsche Team, das die Befuerung des Flugfeldes (s. http://de.wikipedia.org/wiki/Start-_und_Landebahn#Befuerung) wartet, die Gänge sicher betreten, um Stromleitungen und andere Komponenten der Beleuchtungsanlage zu reparieren oder zu ersetzen, damit das Flugfeld wieder komplett ausgeleuchtet werden kann.

Weitere Reparaturarbeiten wurden an Absperrvorrichtungen, an Markierungen und an der Asphaltdecke der Start- und Landebahn durchgeführt.

"Es ist gut für uns, wenn die Start- und Landebahn nicht benutzt wird, wenn wir die Begrenzung warten," sagte Staff. Sgt. (Stabsunteroffizier) Frank Furman, der bei der 786th Civil Engineer Squadron für die Instandhaltung der Begrenzungseinrichtungen zuständige NCOIC (s.http://en.wikipedia.org/wiki/Non-Commissioned_Officer_in_Charge). "Dann können wir uns voll auf unsere Arbeit konzentrieren und einen guten Job machen, anstatt ständig darauf achten zu müssen, ob wir nicht über Funk zur Einstellung der Arbeit aufgefordert werden, weil ein Flugzeug landen will."

Er sagte, sein Team brauche normalerweise etwa 30 Minuten, um abzubauen und alles aus dem Weg zu räumen, was ein landendes Flugzeug beschädigen könnte.

"Für Starts und Landungen während der Nacht und bei ungünstigen Wetterbedingungen brauchen wir eine betriebsbereite Befeuungsanlage," sagte Hayes. "Wir haben viel Arbeit vor uns, denn wir müssen 12,5 Millionen Quadratfuß (ca. 1,13 Millionen m²) Rollbahnen und zwei Start- und Landebahnen überprüfen."

Ein weiterer Aspekt, der beachtet werden muss, damit das einzige Instrumentenlandesystem der Kategorie III des US-Verteidigungsministeriums funktioniert, ist die gute Sichtbarkeit und genaue Ausführung der Markierungen auf den Start- und Landebahnen und auf den Rollbahnen, damit die ILS-Signale nicht versehentlich durch Fahrzeuge gestört werden.

"Die Markierungslinien für den Instrumentenanflug werden erneuert, damit sie wieder gut sichtbar sind und der Flugplatz sowohl für die Besatzungen von Flugzeugen als auch für die Fahrer von Service-Fahrzeugen sicher ist," sagte LeMay.

Er fügte hinzu, wenn jemand die ILS-Signale störe, könnte das den Piloten irritieren, wenn er ein Flugzeug lande, das viele Millionen Dollars gekostet habe.

"Der Tower muss erst zustimmen, bevor eine dieser Linien überfahren werden darf," sagten der 21-jährige Flugfeld-Experte aus Michigan.

Die Flugplatz-Leitung wird das Flugfeld noch öfter sperren müssen, um weitere Wartungsarbeiten zu ermöglichen. Im Notfall seien aber auch dann bei einer Wartezeit von zwei Stunden jederzeit Starts und Landungen möglich, fügte Hayes hinzu.

Wenn der Flugplatz nicht gesperrt sei, fände die normale Anzahl von Nachtflügen statt.

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Ergänzungen und Links in Klammern versehen. Wer im Landstuhler Bruch, einem trockengelegten Moorgebiet, einen Flugplatz für Schwersttransporter bauen lässt, braucht sich nicht zu wundern, wenn die Kabelkanäle regelmäßig voll Wasser stehen und die auf nachgebendem Grund betonierten Start- und Landebahnen immer wieder Risse bekommen (s. dazu auch http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_08/LP07208_250408.pdf). Wir empfehlen der US-Air Force wegen ihrer immer leerer werdenden Kassen erneut, das Dollargrab in der nebligen und schneereichen Westpfälzischen Moorniederung endlich aufzugeben und die Versorgungsflüge für ihre völkerrechts- und verfassungswidrigen Angriffskriege gleichzeitig mit diesen Kriegen ganz einzustellen.



Airfield ops, plus engineers, equals functional airfield

Story and photos by Staff Sgt. Travis Edwards

86th Airlift Wing Public Affairs, Published August 19, 2011

The 86th Airfield Operations Flight shut down flight operations on Ramstein Monday to conduct essential repairs to the airfield's lighting systems and associated components.

Airmen and German civil engineers worked together from 10 p.m. to 6 a.m. making repairs that are critical to airfield systems.

"Ramstein is the gateway to Europe," said Capt. Casey Hayes, 86th Operations Support Squadron airfield operations flight commander. "When you travel from the U.S. toward any (deployed environment) current operations and the rest of Europe, you're stopping at Ramstein. We have a commitment to the wing, command and the Air Force to stay operational 24 hours a day. To do that, we must ensure the airfield is maintained."

"These repairs are vital to the continuation of instrument flight rules operations at Ramstein," said Senior Master Sgt. Nicholas LeMay, 86th Airfield Operations airfield manager. "This allows the critical missions to continue during times of low visibility and at night."

During times of low visibility, pilots utilize an instrument landing system. The ILS at Ramstein is the only Category III A ILS in the Department of Defense. This category allows pilots to land in conditions with visibility no less than 660 feet, which is needed for the foggy mornings and snowy winters in Germany.

During the shutdown, Airmen and local nationals conducted a vault assault where the 786th Civil Engineer Squadron power production team pumped water out of underground vaults, containing lighting panels. This allowed the German airfield lighting team to enter and safely repair or replace lighting remotes and other lighting components, ensuring a properly lit airfield.

Other sustainment operations included barrier maintenance, pavement samples and pavement repair.

“It’s nice to have a general runway closure for us to work on barrier maintenance,” said Staff Sgt. Frank Furman, 786th Civil Engineer Squadron barrier maintenance NCOIC. “It’s good to be able to concentrate more on our work being done and doing a good job rather than listening and moving when the mobile radio calls for an inbound aircraft.”

He said his crew would normally be out of the way in about 30 minutes, taking everything with them to ensure no foreign object damage is done to aircraft landing.

“To fly at night and during inclement weather, we must have an operational lighting system,” Hayes said. “We have a large job ahead of us that covers 12.5 million square feet of airfield pavement and two runways.”

Another aspect of ensuring the DOD’s only Category III A instrument landing system is operational is ensuring the markings on the runways and taxiways are visible and properly marked to prevent vehicles from interfering with the ILS signal.

“The instrument hold lines are repainted to increase the visibility of markings and enhance airfield safety for both aircrew members and airfield vehicle operators,” LeMay said.

He added that if someone were to obstruct the ILS signal, the pilot’s on-board readout could be wrong, which is dangerous when landing a multimillion dollar aircraft.

“Tower approval is needed before crossing that line,” said the 21-year airfield veteran and Michigan native.

Airfield operations is scheduled to shut down the airfield again to facilitate more maintenance in the future. However, Hayes added that mission critical and in-flight emergencies will still be able to land within a two-hour window.

This will not affect the normal number of nighttime-flying operations during nights the airfield is not closed.

www.luftpost-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern