



Presse- und Werbeagentur Wolfgang Jendsch
Fachagentur für Brandschutz und Rettungsdienst
D-78315 Radolfzell/Bodensee

Fachbeitrag 3008/04, Juli 2004 - Autor Wolfgang Jendsch

Das Ende der „Heavy Airtanker“?

Die Nachricht schlug ein wie eine Bombe: Am 10. Mai 2004 teilten das amerikanische Innenministerium (U.S. Department of the Interior) und der U.S. Forest Service (USDA) mit, dass die Verträge für die 33 „Heavy (Large) Airtanker“ (Grosse Löschflugzeuge der Typenklasse I und II) „... im Hinblick auf die unkalkulierbaren technischen Zustände der Maschinen und im Hinblick auf die öffentliche Sicherheit“ gekündigt werden. Der Forest Service, eine der grössten amerikanischen Forst- und Brandschutz-Behörden, berief sich dabei auf einen Untersuchungsbericht des „National Transportation and Safety Board“ (NTSB) vom 23. April 2004, in dem ein abschliessendes Fazit aus den Untersuchungen der voran gegangenen Abstürze von Airtankern in den Jahre 1994, 2002 und 2003 gezogen wurde. „Es ist offensichtlich, dass derzeit keine effektive Technik zur Verfügung steht, die eine künftige Flugfähigkeit dieser Löschflugzeuge sicherstellt“, so der NTSB. Zugleich wurde festgestellt, dass sowohl der U.S. Forest Service als auch das Innenministerium für die Aufrechterhaltung der Sicherheit von Löschflugzeugen – und damit auch für die Sicherheit des fliegenden Personals sowie der bodengebundenen Einheiten – verantwortlich sind.

Die meisten heute als „Grosse Airtanker“ (Large Airtanker) verwendeten Flächenflugzeuge wurden vor Jahrzehnten für den militärischen Einsatz entwickelt, bevor sie nach deren Ausmusterung von privaten Firmen übernommen und zu Löschflugzeugen umgebaut wurden. Zur jährlichen Waldbrandsaison in den USA werden die Maschinen dann von den „Fire Agencies“ (u.a. vom „U.S. Forest Service“, vom „Bureau of Landmanagement“/BLM, vom „Bureau of Indian Affairs“/BIA oder vom „California Department of Forestry and Fire Protection“/CDF) bei den auf die Waldbrandbekämpfung aus der Luft (Aerial Firefighting) spezialisierten Unternehmen (Contractors) gechartert.

„Für die wenigsten Maschinen konnten jedoch eine lückenlose technische Wartung und regelmässige Inspektionen nachgewiesen werden“, stellte das NTSB in ihrer Untersuchung fest. Dieser „mangelhafte Nachweis“ mache es künftig unmöglich, ausreichende technische Flugsicherheit für die Airtanker zu garantieren. Immerhin liegt das Alter der „Grossen Airtanker“ bei 48 bis 60 Jahre (!).

„Sicherheit ist das höchste Gut im Brandschutz und daher für uns unverzichtbar“, erklärte der Direktor des U.S. Forest Service, Chief Dale Bosworth (USFS National Headquarter) sofort nach Bekanntwerden der NTSB-Untersuchungen. Auch Kathleen Clarke, Direktor des „Bureau of Landmanagement“ (BLM), schloss sich dieser Auffassung an: „Eine Fortsetzung der Nutzungsverträge für diese Grossen Airtanker stellt ein nicht akzeptables Risiko dar für die Luftfahrt-Verantwortlichen, für die Einsatzkräfte am Boden sowie für die Kommunen, die wir zu schützen haben. Deshalb nehmen wir die Untersuchungen und die abschliessenden Empfehlungen des NTSB sehr ernst“, so Kathleen Clarke. Beide Organisationen machten deutlich, dass man sich bemühen werde, in Kooperation und in Abstimmung mit den anderen staatlichen Brandschutz-Organisationen, dem Kongress, der Industrie und der Öffentlichkeit deutlich zu machen, dass diese Entscheidung notwendig wurde, um weiterhin Sicherheit, ein effektives Fire-Management und einen effektiven Brandschutz sicherstellen zu können.

USFS und BLM wiesen zudem darauf hin, dass der Einsatz Grosser Airtanker „... nur eine von zahlreichen Möglichkeiten“ sei, die Einsatzkräfte bei Wald- und Flächenbrände nutzen können. Solche Einsätze würden in der Regel vom Boden aus organisiert und bekämpft – nicht aus der Luft! „Im Laufe eines Jahres werden Tausende von Wald- und Flächenbränden im Ersteinsatz gelöscht – ohne Luftunterstützung!“, argumentierten der U.S. Forest Service.

Für die Waldbrand-Saison 2004 entwickelten die „Fire Agencies“ eine sofort umsetzbare Strategie, nach der die bodengebundenen Löscheinheiten (u.a. Hotshot Crews, Engine Crews) durch den koordinierten Einsatz anderer zur Verfügung stehender Luftfahrzeuge unterstützt werden sollen – so beispielsweise durch Helikopter und Helitanker (Lösch-Hubschrauber Type I bis III), durch einmotorige „Single Engine Airtankers“ (SEAT) und durch die mit dem „Modular Airborne Fire Fighting System“ (MAFFS) ausgerüsteten acht „C-130“-Löschflugzeuge der Nationalgarde und der Airforce.

Die Planung für ein „Langzeit-Aviation-Management“ und zur Beschaffung moderner Luftfahrzeuge – abhängig von denn zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln – wird nun unter der Leitung des U.S. Forest Service (USDA) und der DOI-Organisationen (DOI/Department of the Interior: BLM, NPS, BIA, OAS) erfolgen.

„Damit ist klar, dass die Dienstzeiten älterer Luftfahrzeuge mit unklarer technischer Flugfähigkeit für Waldbrand-Einsätze vorbei ist“, so Chief Dale Bosworth, „Wir sind den Piloten, den Crews und den Betreibern dieser Luftfahrzeuge dankbar, dass sie sich über Jahrzehnte hinweg um den Einsatz von Airtankern zur Wald- und Flächenbrandbekämpfung engagiert haben. Wir verfügen in den USA nicht zuletzt deshalb über das grossartigste Fire-Management und die besten Brandschutz-Konzepte der Welt, und wir werden auch weiterhin bemüht sein, menschliches Leben, Besitz und die natürlichen Ressourcen unserer Nation zu schützen“.

Rund 30 Millionen Dollar hatten die führenden Brandschutz-Organisationen bisher

jährlich für den Einsatz von Airtankern ausgegeben.

Zur Geschichte der Airtanker

Die „Pioniere“ des „Aerial Firefighting“ stammen aus den Jahren ab 1850. Es waren unter anderem Granville Swift, Robert Semple oder Floyd Nolta, die zunächst im Rahmen der landwirtschaftlichen Fliegerei neue Theorien und Technologien zur Diskussion stellten. Im Jahre 1927 gründete Nolta den „Willows Flying Service“ in Glenn County (Kalifornien) zur Bearbeitung von Feldern aus der Luft. Joe Ely vom U.S. Forest Service stellte 1955 Überlegungen an, Luftfahrzeuge auch für die Bekämpfung von Wald- und Flächenbränden einzusetzen. Am 13. August 1955 erfolgte der erste Abwurf von Löschwasser aus einem Luftfahrzeug anlässlich des „Mendenhall Fire“ im Mendocino National Forest. Vance Nolta, der Bruder von Floyd, flog damals eine „Boeing Stearman Caydet“, ein modifiziertes Landwirtschafts-Flugzeug. Diese Maschine mit der Nummer N75081 gilt als erster registrierter Airtanker in der Geschichte der Waldbrand-Luftfahrt.

Später rekrutierten private amerikanische Brandschutz-Unternehmen ausgemusterte Kampf- und Transportflugzeuge der U.S. Air-Force und statteten diese mit Löschmittel-Tanks und entsprechenden Abwurf-Einrichtungen aus. Die bekanntesten Firmen sind bis heute die „Aero Union Corporation“ aus Chico/Kalifornien, „Hawkins and Powers“ aus Grebull/Wyoming, „Minden Air Corporation“ aus Minden/Nevada oder „Neptune Aviation“ aus Almagordo/New Mexiko. Zum Einsatz kamen die unterschiedlichsten Militär-Flugzeuge, eingeteilt in die Grössenordnungen I bis IV: Type-I-Airtanker mit mehr als 3000 gal Retardant (Löschmittel), Type-II-Airtanker mit 1800 bis 2999 gal Retardant, Type-III-Airtanker mit 600 bis 1799 gal Retardant und Type-IV-Airtankers mit 100 bis 599 gal Retardant (100 gal = ca. 235 Liter). Zu den von der Entscheidung des U.S. Forest Service betroffenen „Grossen Löschflugzeugen“ der Typen I-III gehören unter anderem die „Lockheed C-130“, die „Lockheed P3-A Orion“, die „Douglas DC-7“ (alle Type I), die Type-II-Airtanker „Douglas DC-6“, „Lockheed P2V“, „SP2H“, „PB4Y2“ sowie die „Douglas DC-4“ und nicht zuletzt einige der alten Type-III-Airtanker.

Weiterhin bei Wald- und Flächenbränden eingesetzt werden sollen die „Lockheed C-130“ (MAFFS) der „National Guard“ und der U.S. Air Force, in Kalifornien die Type-III-Airtanker „S2“ und „S2T“ des „California Department of Forestry and Fire Protection“ (CDF) sowie die „Single-Engine-Airtanker“ (SEAT).

Die ansonsten fehlenden 33 „Grossen Airtanker“ sollen laut USFS und BLM saisonal ersetzt werden durch bis zu 80 zusätzliche Airtanker (SEAT) sowie durch 71 Helikopter grosser und mittlerer Grössenordnung (Type I und II). Rund 66 Millionen Dollar müssen für diese Zusatz-Einheiten aufgebracht werden. Weiterhin zur Verfügung stehen werden – neben den bereits genannten 22 Airtankern des CDF - die zahlreichen Helikopter (Einsatz mit „Buckets“) und Helitanker (Einsatz mit fest angebauten Tanks), die von den „Fire Agencies“ jährlich für Waldbrand-Einsätze gechartert werden. Das „Los Angeles County Fire Department“ (LACFD) hat Verträge über den Ein

satz von kanadischen Löschflugzeugen des Typs „Canadair CL-415“ (Super-Scooper) abgeschlossen, um ihren Zuständigkeitsbereich mit 51 Städten, mehr als neun Millionen Bewohner und einer Gesamtfläche von 2200 Quadratmeilen (...) zu schützen. Erstmals hatte das LACFD „Canadair“-Löschflugzeuge während der Waldbrandsaison 1994 und 1995 eingesetzt (siehe auch Beitrag „Seit 35 Jahren im Einsatz – Canadair-Amphibian-Löschflugzeuge“ in diesem Buch). Kaufen werden die Fire Manager in Los Angeles den „Super-Scooper“ allerdings nicht, da die Maschinen für die regionalen Bedingungen nicht optimal einsetzbar und zudem sehr kostenintensiv sei.

Wenig aussichtsreich auch der Versuch des San Diego County, Helikopter-Piloten der U.S. Navy und der Marine in Schnellkursen für die Waldbrandbekämpfung „fit“ zu machen. Der Krieg im Irak verhinderte den kontinuierlich Einsatz der Militär-Flieger. „Wie auch immer“, resümierte CDF-Battalion Chief Ray Chaney nach einem Training für Piloten der „3rd Marine Aircraft Wing“ aus Miramar sowie der „HC-85 Navy Reserve Squadron“ aus North Island, „diese Piloten können solange nicht für Waldbrandeinsätze zertifiziert werden, bevor sie nicht ausreichend lange und intensiv zusammen mit CDF-Crews trainiert haben. Das wiederum ist nicht möglich, bevor die Waldbrand-Flieger des CDF nicht ein zeitaufwendiges militärisches Training absolviert haben.“

Intensiv diskutiert wurde die Sicherheit der meist betagten Airtanker sowie die Sicherheit im „Aerial Firefighting“ generell nach den Crashes von drei Airtankern in den Jahren 2002 und 2003. So stürzte am 17. Juni 2002 der Airtanker 130 (N130HP), eine 46 Jahre alte Lockheed C-130 A der Firma „Hawkins and Powers Aviation“ während eines Löscheinsatzes beim „Cannon Fire“ (Walker/Kalifornien) ab. Die dreiköpfige Crew kam dabei ums Lebens (siehe auch Beitrag „AT-130 down“ von Wolfgang Jendsch in der Ausgabe 2003 von „BRAND – Die Feuerwehren der Welt“). Ursache für den Absturz waren nach späteren Untersuchungen der Nationalen Transportsicherheitskommission der USA mehrere Risse in Teilen der Tragflächenkonstruktion, offensichtlich entstanden durch Materialermüdung. Bereits in 1994 stürzte eine „C-130“ unter ähnlichen Umständen ab.

Ende Juli 2002 zerbrach während des Fluges die linke Tragfläche einer 50 Jahre alten „Consolidated-Vultee PB4Y-2“-Airtanker (N7620C) der Firma „Hawkins and Powers“ während eines Waldbrandeinsatzes nahe Estes Park in Colorado. Die Maschine stürzte sofort ab, die Besatzung (zwei Mann) starben. Auch hier wurde später Materialermüdung als Unfallursache festgestellt.

Während des Rückfluges von einem Waldbrandeinsatz in Arizona stürzte der Airtanker 99 (N299MA), eine zweimotorige „P2-V“ der „Minden Air Corporation“, am 3. Oktober 2003 im San Bernardino National Forest unweit von San Bernardino/Kalifornien ab. Beide Besatzungsmitglieder wurden getötet.

Rege Diskussionen

Die Wellen schlugen verständlicherweise hoch, als die Entscheidung des U.S. Forest

Service zum Verzicht auf die 33 „Grossen Airtanker“ bekannt wurde. Unverständnis in Fachkreisen sowie Proteste aus Kreisen der Piloten und Wildland Firefighter bestimmten sofort die Diskussionen auf den Air Bases und in den Fire Stations der einzelnen Brandschutz-Organisationen sowie insbesondere die Berichterstattung der Medien nahezu aller US-Bundesstaaten. Dabei war es weniger der Unmut über verlorene Jobs, die den Protest auslösten, sondern vorrangig die Einschätzung der erfahrenen Einsatzkräfte, dass auf die „Grossen Airtanker“ in der Wald- und Flächenbrandbekämpfung nicht verzichtet werden kann. „The large fixed wings were not grounded, they were terminated!“, so der emotionale Aufschrei eines Airtanker-Piloten, der zugleich die Frage nach der Verantwortung stellt: „Wer wird demnächst verantwortlich sein für den einzelnen Feuerwehrmann am Boden, der sein Leben verliert, weil Luftunterstützung im gefährlichen Kampf gegen die Flammen nicht zur Verfügung stand?“. „Ich kann die Entscheidung des Forest Service und des Innenministeriums einfach nicht verstehen“, resigniert ein weiterer Fire Manager und fragt: „Wenn diese Entscheidung so kurz nach Beginn der aktiven Waldbrand-Saison wirklich notwendig war, warum gesteht man uns dann keine sinnvolle Übergangsphase zu?“. „Wir werden eine Saison ohne unsere rettenden Engel haben“, so eine andere Stimme – „How many lives will be lost, how many homes will be lost, how many families and business will be ruined?“.

„Das hat hier wie eine Bombe eingeschlagen“, so Airtanker-Pilot Phil Darnell (63) vom Prescott Fire Center in Arizona. Als er am Montagabend nach der USFS-Entscheidung hörte, dass er seinen Job verloren hatte, verspürte er „ein Gefühl der Übelkeit in der Magengegend“. „Ich habe mit konzeptionellen Veränderungen schon gerechnet, aber dass die jetzt alles streichen, damit habe ich nicht gerechnet“. Jetzt steuert Phil Darley die 1964 gebaute ehemalige Navy-Maschine „P3 Orion“ ein letztes Mal von Prescott zurück zur „Aero Union“-Heimatbasis nach Visalia in Kalifornien, während sein Kollege Del Hunt seine „Douglas DC-6“ von 1947 in Richtung Chico zur „TMT Butler Base“ fliegt. Zwei SEAT's sollen die „Feuer-Bomber“ in Prescott ersetzen.

Die Kritik an der Entscheidung des U.S. Forest Service zeigt darüber hinaus auch politische Ansätze. So schreibt ein nicht amerikanischer Airtanker-Pilot an seine Kollegen in den USA: „Ich arbeite seit mehr als zwanzig Jahren in diesem Job und ich kann nicht verstehen, dass die USA bereit sind, in einer Woche im Irak mehr Geld auszugeben als für die Finanzierung der Airtanker-Flotte zur Verteidigung Eurer Häuser und Eures Besitzes“.

Neben den emotionalen Reaktionen sind es auch fachlich orientierte Stimmen, die gegen die Entscheidung des U.S. Forest Service sprechen. Fire Manager bezweifeln, dass die Brandschutz-Organisationen in der Lage sein werden, eine für dieses Jahr erwartete harte Waldbrand-Saison erfolgreich zu überstehen. Kritik richtet sich zudem auch gegen die Ankündigung des U.S. Forest Service, militärische MAFFS verstärkt in die Brandbekämpfung aus der Luft einzubinden. „7000 bis 8000 Dollar ko

stet eine solche Maschine stündlich“, merkt ein „PB2“-Pilot an – und „... bei allem Respekt für die Crews, MAFFS können die bisher eingesetzten Airtanker nicht ersetzen“. Für deren Piloten sei die Waldbrandbekämpfung nicht die vorrangige Aufgabe unter vielen anderen. Somit könne der Einsatz der MAFFS nur ein „Alibi“ für den Forest Service sein. Bezogen auf die jährlichen Kosten für das „Aerial Firefighting“ weisen Fachleute auf die Folgekosten hin, wenn kleinere Wald- und Flächenbrände nicht unmittelbar durch Luftunterstützung gelöscht werden und sich in gefährlicher Weise ausbreiten können.

USFS-Verantwortliche gehen auf Grund der wohl unerwarteten und kritischen Reaktion in verbale Opposition. „Der Krieg gegen das Feuer ist vorbei!“, liess eine von ihnen wissen, „wir werden nicht länger Brände bekämpfen, wir werden sie managen!“. Die Antwort eines Praktiker aus Kalifornien kam postwendend: „Und während die ihr Feuer managen, werden sie uns hoffentlich nicht unsere S-2-Airtanker von den Ersteinsatz-Basen klauen, um das gemanagte Feuer dann zu löschen?“. Eine Befürchtung wird gerade in Kalifornien deutlich artikuliert: „Sie werden unsere Bürger und Steuerzahler in den Wildland Urban Interfaces (gemeint sind weit verbreitete Ansiedlungen in Wald- und Natur-Regionen) bei Wald- und Flächenbränden ohne Luftunterstützung lassen“ – in der Tat eine lebensgefährliche Situation, wenn Wald- und Flächenbrände sich in die Nähe von Siedlungen ausbreiten.

Bezweifelt wird von Fire Managern auch, dass die wesentlichen kleineren SEAT's geeignet sind, „Large Airtanker“ zu ersetzen. Dazu reiche weder die Kapazität der Beladung mit Löschmitteln noch die Qualifikation der Piloten, die zuvor im Wesentlichen zum Besprühen landwirtschaftlicher Flächen eingesetzt waren. Ein Hersteller dieser kleinen Maschinen, die „Air Tractor Inc.“ aus Olney in Texas, sieht das jedenfalls anders. Sie propagiert verstärkt die Leistungsfähigkeit ihres neuesten Produktes, des „AT-802 F“ mit einer Löschmittelbeladung von 820 gal (ca. 1930 Liter). Ähnlich sieht es bei den Helikoptern aus: Maschinen vom Type-II und Type-III verfügen nur über begrenzte Löschmittel-Kapazitäten, Type-I-Helitanker gelten zwar als partielle Alternative, stehen jedoch nur in relativ geringer Anzahl zur Verfügung.

„Airtanker sind ein unverzichtbarer Teil unserer nationalen Bemühungen im Rahmen der Wald- und Flächenbrandbekämpfung“, stellte Kristen Schloemer fest. Schloemer ist Präsident der „Neptune Aviation“ in Missoula/Idaho, einer der bekanntesten und grössten Airtanker-Contractor der USA. „Diese Lücke können andere Flugzeuge nicht schliessen“, vermutet Schloemer. Allein sein Unternehmen stellt jährlich bis zu acht „Large Airtanker“ mit ihren hochqualifizierten Besatzungen in den Dienst des U.S. Forest Service. Schloemer widerspricht zugleich der Meinung, die „Grossen Airtanker“ seien technisch zu unsicher für den Waldbrand-Einsatz: „Wir haben Wartungsprogramme, die über die anderer Luftfahrtunternehmen hinausgehen und die qualitativ höher anzusetzen sind als die mancher Linien-Airlines“, so seine Einschätzung.

Trotz massiver emotionale und fachlicher Kritik von nahezu allen Seiten gibt es wiederum auch andere Meinungen. „Ich unterstütze die Entscheidung der bundesstaatlichen Organisationen völlig“, erklärt Ray Weidenhaft, Fire Management Officer der „Wyoming State Forestry Division“. Weidenhaft kennt die Geschehnisse im „Aerial Firefighting“ – „... diese Risiken können die Verantwortlichen nicht tragen“. „Aber“, so der Fire Manager weiter, „ich kann nicht glauben, dass es uns künftig nicht sehr viel härter treffen wird, weil als Ersatz für die abgezogenen Airtanker Helikopter und Single-Engine-Airtanker (SEAT) so zahlreich nicht zur Verfügung stehen werden“.

„The sky is not falling“, liess Dan Torrence, Manager des Redmond Air Center in Central Oregon, verlauten. „Airtanker sind nicht unsere einzige Waffe gegen das Feuer“, so der Waldbrand-Experte, der durchaus Möglichkeiten sieht, den Ausfall der „Grossen Airtanker“ durch andere Luftfahrzeuge zu kompensieren. Torrence verweist in diesem Zusammenhang nachdrücklich auf das durchschnittliche Dienstalter der ehemaligen „World-War-II“-Maschinen von 46 Jahren und damit auf die Wahrscheinlichkeit, dass schon aus Altersgründen die technische Sicherheit dieser Airtanker nicht gewährleistet sein könnte. „Wir werden jetzt wohl auf die nächste Generation moderner Airtanker warten müssen“, hofft Rex Holloway, Sprecher des U.S. Forest Service im Regional-Office der Organisation. Andere Brandschutz-Organisationen und –Einheiten in den westlichen US-Staaten bereiten sich quasi „schweigend“ auf eine Waldbrand-Saison vor. „Wir wollen hier Sicherheit erhalten“, verspricht Gail Aschenbrenner vom Coronado National Forest in Arizona. Der „Vorbeugende Brandschutz“ wird dort jetzt noch grösser geschrieben als je zuvor, die Zahl der Wildland Firefigther wird erhöht wie auch die Zahl der Löschfahrzeuge und der Lösch-Hubschrauber. Mit in Bereitschaft gehaltenen SEAT's versucht man nun, die sonst vorgehaltenen „Large Airtanker“ zu ersetzen.

„Weniger als zehn Prozent unserer Waldbrände haben je einen Airtanker gesehen“, argumentiert Tim Foley, Fire Manager für die westliche „Upper Colorado River Region“. Selbst die Löscharbeiten bei einem der letzten grossen Waldbrände dort – das „Glade Park Fire“ im Jahre 2002 unweit der Stadt Grand Junction (Colorado) – konnten auf Grund der herrschenden Windverhältnisse damals nicht durch Airtanker unterstützt werden. „Gelöscht wurden sie trotzdem“, so Foley.

Matt Mathes, Sprecher des U.S. Forest Service in Kalifornien, bringt die Sorge um die Sicherheit der Einsatzkräfte auf den Punkt: „Die Airtanker töten derzeit fünf Prozent ihrer Piloten in jeder Waldbrand-Saison!“.

Ein Fazit

Einzelne Stimmen wohl, die zudem im Gewirr der zahlreichen Meinungen, Stellungnahmen und Aussagen eher untergehen, die aber ein wenig Besonnenheit anmahnen in einer Diskussion, die eigentlich allein vom Bemühen um eine grösstmögliche Sicherheit bei der Wald- und Flächenbrandbekämpfung bestimmt ist. Während allerdings die einen die grösstmögliche Sicherheit für die Bevölkerung und für die Einsatzkräfte durch den Rückzug der „Large Airtanker“ gewährleisten wollen, sehen an

dere durch die Nichtverfügbarkeit der Airtanker die Sicherheit für die Bevölkerung und für die Einsatzkräfte nicht beziehungsweise eben nicht mehr gewährleistet.

Einzelne Fälle aus der Waldbrand-Saison 2004 könnten letzteren Recht geben. So kam es Mitte Juli zu einem Wald- und Flächenbrand unweit von Carson City in Nevada (Waterfall Fire). Als die Flammen sich in Richtung bewohnte Gebiete ausbreiteten und ausser Kontrolle zu geraten schienen, beobachteten Anwohner immer besorgter die Wasserabwürfe der eingesetzten Lösch-Hubschrauber. „Es sah aus, als würden sie eine Wasserpistole einsetzen, um einen Gebäudebrand zu löschen“, erinnert sich Betty Kelly. Die in Minden – nur wenige Meilen von Carson City entfernt – beheimateten Airtanker der „Minden Aircraft Corporation“ konnten die rund 1600 Einsatzkräfte beim „Waterfall Fire“ nicht unterstützen – sie waren bekanntlich vom USFS „gecanceled“. Einer der Piloten: „Es ist frustrierend. Wir beobachteten die Not der Anwohner – und wenn mich mein Nachbar fragt, warum wir nicht starten und helfen, kann ich nur bedauernd den Kopf schütteln“. Letztendlich jeder in Carson City fragt sich mittlerweile, wie viele Gebäude bei anderen Waldbränden noch verbrennen müssen, bis man das bis dahin effektivste Gerät – nämlich die „Grossen Airtanker“ – zum Einsatz schon in der Anfangsphase des Brandes bringt?!

Schätzungsweise 26 bis 40 Millionen Dollar soll es letztendlich gekostet haben, um die Airtanker 2004 „aus dem Verkehr“ zu ziehen, einschliesslich der Kosten für die ausservertragliche Kündigung der bereits mit den Luftfahrtunternehmen abgeschlossenen Verträge. „Diese 33 Airtanker werden zurückgeschickt in die Werkstätten und dort eingehend auf ihre Flugtüchtigkeit überprüft“, so USFS-Chef Dale Bosworth, der gleichzeitig versicherte, dass mittelfristig eine „... neue Generation von Airtankern entwickelt werden wird. Ich hoffe und glaube, hier liegt die Zukunft der Airtanker“. Zwischenzeitlich sind fünf „Large Airtanker“ vorübergehend wieder in Dienst gestellt. Nach sehr eingehenden Inspektionen und einer umfangreichen technischen Experten-Analyse durch Gutachter des „DynCorp Technical Service“ akzeptierten der „U.S. Forest Service“ (USFS) und das „Bureau of Landmanagement“ (BLM) Mitte des Jahres wieder den Einsatz von Löschflugzeugen des Typs „P-3 Orion“ (Aero Union Corporation).

Zwei generalüberholte Type-I-Airtanker vom Typ „DC-7“ (Butler Aircraft Co.; T-62 und T-66) sind zudem vom „Oregon Department of Forestry“ sowie eine „P-3A Orion“ (Aero Union) für Nord-Kalifornien in Dienst gestellt worden.

Eine Besonderheit stellt der US-Bundesstaat Alaska dar. Dort wurden im Juli 2004 die Airtanker 272 und 278 („Canadair CL-415“) zur Bekämpfung der grossen Wald- und Flächenbrände im Osten des Landes eingesetzt – und schrieben zugleich „Geschichte“: Airtanker 272 war die erste „CL-415“, die in Alaska Waldbrände bekämpfte und zugleich die erste „CL-415“, die zu Waldbränden nördlich des Äquators eingesetzt war.

Autor: Wolfgang Jendsch

Fachredakteur Brandschutz/Rettungsdienst - mit Arbeitsschwerpunkten „Wald- und Flächenbrandbekämpfung (Wildland Firefighting/USA), „Brandschutz- und Rettungssysteme der neuen EU-Mitgliedsstaaten“ sowie „Öffentlichkeitsarbeit der Feuerwehren“;

**Mitglied “International Association of Wildland Fire” (IAWF), Virginia/USA;
News Editor IAWF-“Wildfire Magazine”;**

**Fachberater Dokumentation/Öffentlichkeitsarbeit, Pressesprecher (bis 2003)
der Feuerwehr Radolfzell/Bodensee;**

Internationaler Bodensee-Feuerwehrebund (BFB), Pressesprecher (bis 2003).

Rechtsbelehrung:

Dieser Beitrag ist urheberrechtlich geschützt (Copyright).

Alle weiteren Veröffentlichungen sowie anderweitige Nutzungen bedürfen der schriftlichen Genehmigung des Autors. Zuwiderhandlungen gegen das Urheberrecht werden rechtlich verfolgt und mit Schadensersatzforderungen belegt.