

# AMARG - DAVIS-MONTHAN



## Een bezoek aan de 309e Aerospace Maintenance And Regeneration Group

Een groot deel van Davis-Monthan Air Force Base in Tucson, Arizona, is in gebruik bij de 309e Aerospace Maintenance And Regeneration Group, of kortweg, AMARG. Deze naam zal bij de meeste mensen geen belletje doen rinkelen, maar als je ze vertelt dat het een vliegtuigkerkhof -'boneyard'- in de Amerikaanse woestijn is, zullen velen een kreet van herkenning slaken. Omdat 'boneyard' nogal oneerbiedig klinkt voor dit beroemde complex, probeerden we in eerste instantie deze term te vermijden tijdens ons gesprek met de commandant van AMARG, Robert S. Lepper Jr. Dat werkte...voor ongeveer twee minuten. Na onze verspreking glimlacht de kolonel en vertelt hij dat hij niets tegen de term 'boneyard' heeft. "Vraag in Tucson en omgeving waar je de AMARG kunt vinden en de meeste mensen zullen je vragend aankijken. Vraag in plaats daarvan waar de 'boneyard' is en ze zullen je allemaal

in de juiste richting wijzen. Maar eerlijk is eerlijk, 'boneyard' is niet echt de juiste naam voor het 309ste. We doen zoveel meer dan alleen het opslaan en opruimen van oude vliegtuigen. "In het kort: de geschiedenis van 309 AMARG In april 1946 werd de 4105 Army Air Force Unit opgericht op Davis-Monthan AFB, dat in die dagen Davis-Monthan Field heette. De primaire verantwoordelijkheid van de eenheid was opslag van een enorm aantal vliegtuigen van de Army Air Force, dat na het einde van de Tweede Wereldoorlog niet meer werd gebruikt. Honderden B-29's en C-47's werden overgevlogen naar Davis-Monthan en opgeslagen in de woestijn. Veel van deze vliegtuigen werden kort na hun aankomst alweer opnieuw vliegklaar gemaakt om in 1948 deel te nemen aan de 'Berlin Airlift'. De Sovjet-Unie had de toegang naar West-Berlijn, dat onder controle van de Westerse geallieerden viel, geblokkeerd. Om de inwoners van Berlijn te bevoorraden organiseerden de Westerse geallieerden de





Berlijnse luchtbrug, zodat alle dagelijkse behoeften continu door de lucht aangeleverd konden worden. In 1965 werd het depot omgedoopt tot de Military Aircraft Storage and Disposition Center (MASDC) en belast met de verwerking van vliegtuigen voor alle Amerikaanse strijdkrachten en dus niet alleen voor de US Air Force. In overeenstemming met het START I-verdrag, werd het MASDC opgedragen om begin jaren negentig 365 B-52 bommenwerpers te 'eliminieren'. De voortgang hiervan werd via de satelliet en via daadwerkelijke bezoeken op Davis-Monthan gecontroleerd door Rusland. Het commando van AMARG werd in mei 2007 overgebracht naar de 309e Maintenance Wing. Het centrum werd omgedoopt in de 309e Aerospace Maintenance and Regeneration Group. Tegenwoordig is het 309ste verantwoordelijk voor de Amerikaanse strijdkrachten (Luchtmacht, Landmacht, Marine, Mariniers & Coast Guard), maar ook voor federale instanties (Douane, Border Patrol, NASA, FBI) en voor geallieerde bondgenoten.

Er zijn verschillende redenen waarom Davis-Monthan werd gekozen als de locatie voor opslag. De combinatie van woestijn, lage luchtvochtigheid, extreem lage regenval en grote hoogte (780 m) maakt de opgeslagen vliegtuigen minder kwetsbaar voor corrosie

en roest. Ten tweede is er de harde alkalische grond. De grond is zo hard dat het mogelijk is om de vliegtuigen overal op slaan en heen en weer te slepen zonder taxibanen of platforms te hoeven maken. Zelfs een vliegtuig zo groot als een C-5 Galaxy kan gemakkelijk ergens worden geparkeerd in de woestijn. Na aankomst op AMARG worden de vliegtuigen niet zomaar in de zon neergezet.

Voor de opslag worden ze zodanig geprepareerd dat ze –wanneer nodig– in de toekomst opnieuw kunnen worden gebruikt. Sommige onderdelen worden verwijderd, zoals geschut, de schietstoel en eventuele geheime onderdelen. Nadat de brandstof is afgetapt wordt het brandstofsysteem voorzien van een dun laagje olie. En last but not least, worden de vliegtuigen voorzien van een omhulsel, dat wil zeggen afgedicht tegen stof, zonlicht en hoge temperaturen.

Bezoek aan AMARG trekt ongeveer 30.000 bezoekers per jaar. De meeste van hen nemen de officiële bustour die begint bij het Pima Air & Space Museum. Tijdens de 1½ uur durende tour, rijdt de bus onder andere langs 'Celebrity Row', waar zo'n 60 verschillende bekende vliegtuigen tentoongesteld staan. Wanneer je de bus neemt, wees dan niet verbaasd wanneer de bus op een bepaald punt gestopt wordt en de commandant zelf



A-10C's



aan boord stapt. Want zo nu en dan doet hij dat om zelf met de bezoekers te praten en hun vragen te beantwoorden. Geregeld verwelkomt AMARG ook beroemdheden. Onlangs bezochten Gary Sinise (Luitenant Dan in de film Forest Gump) en Larry Lawrence Whitney (acteur in Larry the Cable Guy) AMARG. De Boneyard was ook een opname locatie voor de film 'Transformers: Revenge of the Fallen'. Missies van het 309ste Kolonel Lepper heeft een aantal indrukwekkende cijfers om het belang van het 309ste aan te geven. "We hebben meer dan 4.000 vliegtuigen opgeslagen. Deze kostten de belastingbetaler meer dan 34 miljard dollar toen ze oorspronkelijk gekocht werden. Daarnaast hebben we 7.000 motoren en nog eens 400.000 onderdelen in voorraad. We zijn er ook erg trots op dat we 670 van de beste technici in de wereld in dienst hebben.

De meerderheid van hen zijn veteranen met een gemiddelde leeftijd van 55 jaar." De 'bone yard taak'. Storage en Preservation is slechts één van de missies van het 309ste.. Vliegtuigen worden in opslag gehouden zo lang als de 'klanten' met ze vliegen. Zo werd de laatste F-111 Aardvark pas afgevoerd nadat zijn laatste geallieerde gebruiker, de Royal Australian Air Force, in december 2010 stopte met het vliegen van de F-111. Vliegtuigen die geen verder nut meer hebben worden verkocht aan schroothandelaren. Zij betalen geld voor het 'oude metaal' en zorgen zelf voor het afvoeren van de vliegtuigen. Een andere zeer belangrijke missie is Regeneration. Jaarlijks worden 80 tot 100 vliegtuigen geregenereerd of te wel opnieuw inzetbaar gemaakt. Het hangt af van het type vliegtuig, de staat en de tijd die het in opslag heeft gestaan, hoe lang het duurt om een vliegtuig weer operationeel te krijgen. "Afgelopen april hebben we een F-4 geregenereerd, die al 24 jaar in opslag stond", vertelt de kolonel met trots in zijn

stem. "We kunnen bijna alles weer vliegend krijgen." Momenteel is de regeneratie van de F-16's in volle gang. Ongeveer 200 F-16's worden geregenereerd tot onbemande QF-16's. Onlangs werd de eerste QF-16 geleverd en vloog het zijn eerste missie op 19 september 2013 op Tyndall AFB, Florida. De QF-16's vervangen de QF-4's, die ook van AMARG kwamen en sinds 2008 in gebruik waren. "Vliegtuigen verlaten AMARG op een vrachtwagen of op eigen kracht. Meer dan 25% van de vliegtuigen in opslag heeft AMARG vliegend verlaten voor verdere service", vertelt Lepper. Depot Level Maintenance wordt uitgevoerd op een verscheidenheid van vliegtuigen. Een van de huidige programma's is het Service Life Extension programma voor de A-10 Warthog II. Eind 2008 werd AMARG al ingeschakeld voor een noodzakelijke controle naar mogelijk scheurtjes in de vleugels van de A-10. 84 A-10's werden gecontroleerd en daar waar nodig gerepareerd.

Dit keer bezoeken de A-10's AMARG voor de installatie van de nieuwe Raytheon Scorpio helmtechnologie. AMARG's flightline Na aankomst op Davis-Monthan AFB worden de vliegtuigen geparkeerd op de eigen flight line van AMARG. Het is vreemd gevoel om rond te lopen op een plek waar een groot deel van de naoorlogse Amerikaanse luchtvloot heeft gestaan. Momenteel is de flightline de parkeergelegenheid voor A-10's van Davis-Monthan AFB en Osan AB, Zuid-Korea, F-16's van de US Air Force en de Air National Guard en F-18's en SH60's van de US Navy. Op internet is eenvoudig te zien welke vliegtuigen bij AMARG binnenkomen en welke vliegtuigen AMARG weer verlaten.

(<http://amarcexperience.com/ui/>)

**Tekst en foto's: Hans Drost, Henk de Ridder en Dick Wels (Recce Reports).**



T-34A



C-130H