

Geheimnisvoller Business-Jet in Frankfurt



Völlig unscheinbar steht sie da. Die weiße Boeing 737. Im Hintergrund die Abraumhalden der Terminal-3-Baustelle des Frankfurter Flughafens. Weil die Positionen des *General Aviation Terminals (GAT)* häufig belegt sind, werden große VIP-Maschinen auf den bereits fertiggestellten Vorfeld-Positionen des künftigen dritten Terminals abgestellt.

737-VIP-Jets sind in Frankfurt keine Seltenheit. Doch bei genauerem Hinsehen unterscheidet sich der weiße Clipper so sehr von den gewöhnlichen Business-Jets, dass er sich als Militär-Flugzeug entpuppen könnte. Obwohl keine militärische Beschriftung oder Bemalung darauf hinweist, jedoch zahlreiche Antennen auf dem Dach auf einen Militär-Jet hindeuten. Die Kennung „20042“ spricht möglicherweise auch dafür. So haben die Air Force One-Flugzeuge der US-Präsidenten stets allein stehende fünfstelligen Kennzahlen.

Nicht einmal ein Blick ins Internet bringt Gewissheit. Die Internetportale für Flugzeugspotter „*Flight Radar 24*“ oder „*Planespotter*“ schweigen sich aus. Selbst die US-Luftfahrtbehörde *FAA (Federal Aviation*

Administration) kann die Kennung keiner Boeing 737 zuordnen. Dort wird unter 20042 eine Cessna 172 geführt, die am 6. Juni 1977 ausgelistet wurde, weil das Flugzeug nach Malta verkauft wurde.

Der Flieger scheint so geheim, dass selbst auf der Website der *USA-Air-Force (USAF)* auf Anhieb keine Informationen zu finden sind. Über den Google-Hinweis, dass die militärische Typenbezeichnung der 737-700



Boeing 737 Business Jets in Frankfurt. Im Vordergrund militärisch, im Hintergrund zivil. Man achte auf die Apparaturen am Heck der sonst so unscheinbaren Militärmaschine.

„C-40 Clipper“ sei, sprudeln die Informationsquellen ein wenig mehr. So findet man unter „Boeing C-40“ bei Wikipedia den Hinweis, dass dieser Typ sowohl von der US Navy als auch der US Air Force als Transporter genutzt wird. Basis dafür ist die Boeing-Variante 737-700C. C wie „Convertible“. Sie ermöglicht es, dass Flugzeug in weniger als einer Stunde von einem Frachter zu einem Passagierflieger umzubauen.

Büro im Himmel



Eine von vier C-40B der USAF, hier in der Farbgebung der Air Force One. Foto: USAF

Der Clipper auf Position K4 des Frankfurter Flughafens sieht so gar nicht nach einer Frachtmaschine aus, obwohl auf den gegenüberliegenden Positionen sich Frachter aus der ganzen Welt ihr Stelldichein geben. Nirgends ist eine Frachttür zu erkennen. Die braucht die C-40B auch nicht. Sie basiert auf dem 737-700 „Boeing Business Jet“ (BBJ). Besonderes Merkmal: Winglets an den Tragflächenspitzen. Der C-40B-Clipper wird deshalb auch als „Büro im Himmel“ bezeichnet. Gedacht ist das Flying Office für ranghohe Militärs und Regierungsmitglieder: „High-priority personnel transport“ lautet die offizielle Primär-Funktion.

Im Himmelsbüro gibt es neben Telefon, Faksimilegeräte, Computer, Fernseher sowie verschlüsselte Datenleitungen via Internet.

Die C-40B ist für maximal 32 Passagiere ausgelegt. Die Crew besteht je nach Mission aus bis zu zehn Personen. Als Boeing 2002 den ersten Büro-Flieger an die USAF übergab, betrug der Stückpreis 70 Millionen Dollar.

Stationiert ist die 20042 beim „89th Airlift Wing“ auf der „Joint Base Andrews Naval Air Facility“ in Maryland, besser bekannt als

Andrews Air Force Base, dem Regierungsluftflughafen, 15 Kilometer von Washington D.C. entfernt.

Militärische Ausrüstung

Während verschlüsselte Datenleitungen ein offenes Geheimnis sind, kann über die militärische Ausrüstung nur spekuliert werden. Es wird jedoch vermutet, dass der militärische Business Jet über einen Infrarot-Störsender verfügt. Dafür sprechen die ungewöhnlichen Auswölbungen und Apparaturen am unteren Rumpfbereich. Dabei handelt es sich wohl um IRCM (*Infrared Countermeasures*). Ein



Boeing C-17 der Kuwait Air Force auf dem Vorfeld des Frankfurter Flughafens.

Störsystem, wie es auch die *AFO* (*Air Force One*) hat, um hitzesuchende Boden-Luft und Luft-Luft-Raketen abzuwehren. Desweiteren wird vermutet, dass die Außenhaut des Flugzeuges und die Verkabelung, ähnlich wie bei der *Boeing E-4B* - auch *National Airborne Operation Center (NAOC)* oder „*Doomsday Aircraft*“ genannt - besonders geschützt ist.

Weitere seltene Vögel

Militärmaschinen sind auf Deutschlands größtem Flughafen keine Seltenheit. So manche Transportmaschine – mit und ohne Camouflage – gehört schon zu den Stammgästen in Frankfurt. Besonders *Boeing C-17* sind öfters zu sehen. Überwiegend an Wochenenden finden die Carrier der USAF zu ihrem einstigen Gateway zu Euro-

pe, der Rhein-Main-Air-Base, zurück.

Absoluter Exot unter den militärischen Globetrottern ist die *Boeing C-17* der Kuwait Air Force mit der Kennung „KAF 342“. Aber auch eine *Lookheed C-130* der Royal Saudi Air Force war schon im Anflug auf Frankfurt.

Eines haben alle Militärmaschinen gemeinsam: Ihre Mission wird geheim gehalten.

Uwe Strauß



C-130 Hercules im Anflug auf Frankfurt Rhein-Main.