

# Die Luftwaffe auf dem Weg in die Zukunft

## Blick zurück

### Geschichte ab 1990 und die Luftwaffenstruktur 4

Als mit der deutschen Wiedervereinigung am 3. Oktober 1990 ein neues Zeitalter anbrach, begann gleichzeitig für die Bundeswehr ein langer Prozeß des Wandels. Sie hatte Jahrzehnte lang einer quantitativen Übermacht des Warschauer Pakts gegenübergestanden und war entsprechend strukturiert

und ausgerüstet. Der Wegfall dieser Bedrohung, praktisch über Nacht, ließ Forderungen nach einer »Friedensdividende« (reduzierter Verteidigungsetat), laut werden. Doch zunächst einmal galt es für die Bundeswehr, die ehemalige Nationale Volksarmee (NVA) zu integrieren. Schritt für Schritt wurden diese Verbände entweder in die eigenen Strukturen überführt oder aufgelöst. So musste auch die Luftwaffe große Anstrengungen unternehmen, zusätzliches Personal und



Übernahme: Nachdem die Wehrtechnische Dienststelle 61 das komplette Luftfahrzeug-Sortiment der NVA ausgiebig getestet hatte, fiel die Entscheidung der Luftwaffenführung, die MiG-29-Jagdflugzeuge des ehemaligen JG 3 in Preschen zu übernehmen und in ein bestehendes Jagdgeschwader zu integrieren.



Zäsur: Dem Rotstift fiel auch das Aufklärungsgeschwader 51 »Limmelmann« in Bremgarten mit ihren RF-4E Phantoms zum Opfer. Später entstand das Geschwader als Tornado-Verband in Schleswig/Jagel neu.

Gerät auf der einen Seite und Einsparforderungen auf der anderen Seite auszuführen. Diese Herausforderung konnte nur mit einer Verschlankung und Restrukturierung erfolgen. In den folgenden Jahren wurden viele ehemalige LSK/LV-Verbände (Luftstreitkräfte/Luftverteidigung) aufgelöst. Bei modernem Gerät gab es jedoch Ausnahmen. So auch die MiG-29-Flugzeuge des ehemaligen Jagdgeschwaders 3 in Preschen, welche nach einer ausgiebigen Testphase schließlich übernommen wurden. Die anfangs 24 Maschinen des Typs bildeten später die erste Staffel des von Sobernheim nach Laage bei Rostock verlegten Jagdgeschwader 73 »Steinhoffe«. Weiterhin übernahm die Luftwaffe, neben geeignetem Personal, Transportflugzeuge wie Let-410, IL-62, Tu-154 und An-26. Auch der robuste Hubschrauber Mi-8 war nach eine Zeit lang im Einsatz.

Generalleutnant Hansjörg Kuebart, der ab dem 1. April 1991 das Amt des Luftwaffeninspektors von Generalleutnant

Horst Jungkurth übernommen hatte, führte die Luftwaffe in der folgenden Zeit in die Luftwaffenstruktur 4, die unter anderem eine Personalreduzierung von 110.000 auf 82.000 Mann vorsah. Die Umstrukturierung verfolgte vor allem ein weiteres Ziel, nämlich der Luftverteidigung den gleichen Stellenwert einzuräumen wie dem Luftangriff. Die NATO-Vorgaben verlangten zusätzliche Änderungen. Wie z.B. die Auflösung einzelner Geschwader, Ansiedlung eines Luftwaffengeschwaders in Ostdeutschland (nach dem Rückzug der Sowjets), Aufstellung von Krisenreaktionskräften und nicht zuletzt die Änderung der Kommandostruktur.

So wurden sukzessiv Standorte wie z.B. Husum (JaboG 41), Oldenburg (JaboG 43), Bremgarten (AG 51) oder Leck (AG 52), um nur einige zu nennen, geschlossen. Mitte der 90er-Jahre, mittlerweile unter dem Kommando von Generalleutnant Bernhard Mende, hatte die Luftwaffe im Wesentlichen ihre neue Struktur eingenommen.



tionalen Hilfsorganisationen und der Überwachung der Rüstungskontrollabkommen. Der derzeitige Umfang des deutschen Gesamtkontingents liegt bei etwa 2400 Soldaten. Die Luftwaffe unterhält allerdings kein eigenständiges Kommando, sondern stellt kleinere Einheiten zur Unterstützung der eingesetzten Kräfte. Darüber hinaus befinden sich Tornado ECR (Electronic Combat Reconnaissance) des JaboG 32 an ihrem Heimatfliegerhorst in Bereitschaft.

### Kosovo Force (KFOR)

Im Laufe des Jahres 1998 entbrannte im südlichen Teil des ehemaligen Jugoslawien ein weiterer Bürgerkrieg, nun zwischen den albanischen Volksgruppen und den Serben. Tausende Flüchtlinge wurden vom serbischen Heer vertrieben oder als Geiseln festgehalten. Auch hier konnte die internationale Völkergemeinschaft nicht tatenlos zusehen, sondern musste handeln.

Die Lage im Kosovo spitzte sich immer weiter zu, sodass die NATO unter der Bezeichnung »Allied Force« am 23. März 1999 den Befehl zum Luftangriff auf Jugoslawien gab. Knapp 24 Stunden später starteten die ersten Maschinen von den Stützpunkten Aviano und Istrano in Norditalien. Auch die Luftwaffe führte am 24. März ihren ersten Kampfeinsatz durch, als Tornados des JaboG 32 von Piacenza/Italien aus zum Schutz alliierter Angriffsformationen starteten. In der Folgezeit flogen die Besatzungen des JaboG 32 und AG 51 »Immelmann« – zusammengefasst als Einsatzgeschwader 1 – ca. 500 Einsätze, wobei mehrfach auch HARM-Raketen (HARM = High-speed Anti Radiation Missile) verwendet werden mussten. Nicht zuletzt der professionelle Einsatz und die hervorragende multinationale Zusammenarbeit führten zum Erfolg der elfwöchigen Luftoperation, bei der, trotz feindlichem Beschuss, kein Flugzeug der Luftwaffe getroffen wurde.

Die Luftwaffe beteiligte sich ab Juli 1999 auch noch an einem deutschen Heereskontingent. Hier für wurden vier bis



Im Rahmen eines KFOR-Einsatzes patrouillieren Soldaten einer Luftwaffensicherungskompanie in einem vom Krieg stark gezeichneten Dorf.



Luftwaffensoldaten der 5. Staffel des Objektschutzbataillons der Luftwaffe helfen wo immer es notwendig ist, wie hier beim Hausbau im Kosovo.



Vier bis sechs UH-1D sind weiterhin bei KFOR im Einsatz und werden unter anderem für Kranken Transporte eingesetzt.



sechs leichte Transporthubschrauber vom Typ Bell UH-1D zu einem gemischten Heeresfliegerverband zusammengestellt, sowie eine Objektschutzstaffel abgeordnet. Auch heute ist die Lage im Kosovo noch nicht stabil.

Weiterhin sind ca. 3300 Bundeswehresoldaten im Rahmen von KFOR vor Ort und überwachen im internationalen Verbund die Einhaltung der mittlerweile geschlossenen Verträge.





Ohne Schweiß kein Preis: Die Anstrengungen sind Flugschüler und -lehrer ins Gesicht geschrieben.



Nachbesprechung: Sie beginnt bereits auf dem Rückweg zur Einsatzzentrale.

Wappen des deutschen Anteils am multinationalen Pilotentraining, Sheppard AFB, Texas.



intensiven Schritte durchlaufen und durch die entsprechenden Ausbilder erfolgreich bestätigt wurden, steht eine weitere Steigerung auf dem Programm: der Umstieg auf den Überschalltrainer Northrop T-38A Talon.



## Annäherung an die Schallmauer

Mit Respekt nähert man sich der Northrop T-38A Talon. Ein überschallschneller, zweistrahliger Trainer par Excellence steht jetzt für die weitere Ausbildung zur Verfügung. Zwei von General Electric gebaute J85-GE-5-Triebwerke mit einem Schub von zusammen 23,8 kN (mit Nachbrenner 34,3 kN) verleihen diesem eleganten Flugzeug eine Höchstgeschwindigkeit von Mach 1,3.

Auch hier beginnt alles zuerst wieder mit purer Theorie und Übungsflügen im Simulator. Nachdem man zum ersten Mal die Beschleunigung mit Nachbrenner gespürt hat, lässt einen die Faszination Fliegen nicht mehr los. Das Fliegen und nochmals Fliegen wird einzig und allein durchsetzt mit Pauken von »Procedures«. So vergehen auch die Tage, die

sehr oft erst nach zwölf Dienststunden enden, im wahrsten Sinne des Wortes wie im Fluge. Nach über 100 Flugstunden ist der Höhepunkt abzusehen. Man hat es endlich geschafft.

Im feierlichen Rahmen einer »Graduation Ceremony« werden den stolzen Anwärtern vor zahlreichen Gästen die deutsche und US-amerikanische Flugzeugführerschwinge an die Brust geheftet. Nach der Zuteilung des künftigen Einsatzmusters, entweder Tornado oder Eurofighter, schließt sich noch ein zweimonatiges taktisches Einweisungsprogramm auf der Northrop AT-388 (auch auf der Sheppard AFB) an. Im internationalen Rahmen wird dieses so genannte IFF-Training (IFF = Introduction to Fighter Fundamentals) auf der waffenfähigen Variante der T-38 durchgeführt.

Über Nacht werden die Flugzeuge in entsprechenden Wartungshallen inspiziert und gewartet.



Noch bevor die Sonne aufgeht, stehen die Trainingsmaschinen für den Flugbetrieb wieder bereit.



## Neues Lufttransportgerät

### Airbus A310 MRT/MRTT

Am 25. März 1999 erhielt die Luftwaffe ihren ersten A310 MRT aus den Händen des umrüstenden Betriebes, den Elbe Flugzeugwerken in Dresden (zu EADS gehörend). Insgesamt neun Monate hatte der Umbau gedauert. Die Maschine erhielt ein 3,5 x 2,5 m großes Frachttor im vorderen Rumpfbereich. Auffällig grau lackiert, folgten in den anschließenden Monaten drei weitere Maschinen. Mit dem MRT kann die Luftwaffe ein breites Spektrum verschiedener Transportaufgaben abdecken:

- Passagier-/Truppentransport (Passagierversion)
- Kombierter Transport von Fracht und Passagieren (Kombiversion)
- Transport von Verwundeten, Unfallverletzten oder Kranken (»Medevac« – medizinische Evakuierung)

Durch die nachgerüstete Frachtraumtür können Standardcontainer, so genannte Iglus bzw. palettierte Fracht schnell und einfach mit Hilfe eines halbautomatischen Frachtlade-

systems auf das umrüstbare Passagierdeck geladen werden. Insgesamt kann der MRT 36 Tonnen Fracht transportieren. Weiterhin wurden in der gesamten Kabine Rollkugelmatten installiert. Auf Paletten installiert, können sehr schnell und flexibel Passagiersitze oder auch die Medevac-Ausrüstung eingebaut werden. Letztere besteht vor allem aus bis zu sechs sogenannten PTEs (Patienten-Transport-Einheit) für intensive medizinische Behandlung Verletzter oder Kranker. Die medizinischen Geräte der PTE sind mit Schnellverschlüssen auf einer Doppelschiene mittels Adapter eingeklinkt, wodurch höchste Flexibilität gewährleistet ist. Selbst während des Fluges können Geräte sekundenschnell getauscht werden. Der Sauerstoffvorrat einer PTE reicht aus, um einen Patienten für mindestens acht Stunden mit 100% Sauerstoff zu beatmen. Die medizinische Crew umfasst, abhängig von dem durchzuführenden Auftrag, maximal 25 Personen. Binnen 30 Minuten kann eine PTE bestückt, ins Flugzeug eingebaut und aktiviert werden.

Schon lange standen eigene Tankflugzeuge ganz oben auf der Luftwaffen-Wunschliste – teure Fremdkapazitäten, vor allem von der USAF, mussten bisher angemietet werden.



Nach der Ankunft in Köln/Wehr beginnt man sofort damit, die Frachtpaletten auszuladen. Dazu wird das große seitliche Frachtraumtor des MRT aufgeföhrt und das Frachtgut mit einem so genannten Highloader nach unten beföhrt.



Ein MRTT versorgt gleichzeitig zwei Tornados mit Treibstoff. Hierdurch wird die Einsatzfähigkeit des Jagdbombers erheblich gesteigert.



Blick aus dem Cockpit eines Tornados kurz vor dem Andocken an den Betankungsschlauch.



Eine zeitnahe Informationsgewinnung über die Bedrohungslage, deren Auswertung und Weiterleitung ist schon seit jeher eminent wichtig, um erforderliche Operationen erfolgreich durchzuführen. Eines der wichtigsten Fähigkeits-Elemente der Bundeswehr ist die Nachrichtengewinnung und Aufklärung wobei die Aufklärungstornados des AG 51 »Immelmann« weiterhin eine zentrale Rolle spielen.

Das Geschwader entstand aus den mit RF-4E Phantom ausgestatteten Verbänden AG 51 »Immelmann« und AG 52, die im Zuge der Luftwaffenstruktur 4 aufgelöst wurden. Am 1. Juli 1992 begann eine Hand voll Soldaten des so genannten »Aufstellungsstabes Luftwaffen-Tornado-Geschwader Jagel« die Arbeit. Vor allem mit Maschinen des ehemaligen Marinefliegergeschwaders 1 wurde der Flugbetrieb dann im Januar 1993 aufgenommen. Seit 1995 ist die zweite Fliegende Staffel ständiges Mitglied



Verbandswappen des Aufklärungsgeschwaders 51 »Immelmann«.

in der bekannten »Tigers Association«, die sich regelmäßig einmal pro Jahr zu gemeinsamen Übungen trifft.

Mit nunmehr etwa 1800 Soldaten und zivilen Angehörigen betreibt der Verband 41 Tornado IDS, die mit einem modernen Aufklärungsbehälter bestückt werden, wovon es zwei Ausführungen gibt. Eine Tiefflugvariante (»Recco-Pod«) bestückt mit einem Objektiv in der Nase des Behälters sowie einem Infrarotscanner, und einer Variante für Höhenaufklärung mit einem Behälter für Abstands- und Höhenaufklärung (»Telelens-Pod«), der neben dem Infrarotscanner über ein nach unten gerichtetes Teleskopobjektiv mit 610 mm Brennweite verfügt. Die Filme in den Kameras sind bis zu 151 m lang und können



Ein Aufklärungsauftrag ist eingegangen. Die Maschine verlässt zügig ihren Schutzbau.



Zum Start werden die beiden RB199-Triebwerke mit Nachbrenner betrieben.



Augen auf: Bei dieser Aufklärungsmission eines AG 51 Tornados sind alle Jalousien geöffnet und die entsprechenden Kameras aktiv.





Letzte Vorbereitungen vor dem Rollout.



Nur der eigene Rollwegscheinwerfer beleuchtet die gelben Leitlinien, die den Weg zur Startbahn zeigen.



Noch halten die Bremsen den Tornado fest, doch die Nachbrenner sind bereits gezündet und der Start steht kurz bevor.



Das Emblem des JaboG 33.

In den hell beleuchteten Bunkern (Shelter genannt) stehen währenddessen die mit Übungsbomben bestückten Maschinen für den Einsatz bereit. Nacheinander treffen die Crews ein und beginnen mit dem so genannten »walk-around-check« (die letzte Möglichkeit, einen Fehler an der Maschine

bzw. an den Waffen festzustellen). Die Triebwerke werden gestartet und dann rollen die Maschinen ins Dunkel der Nacht. Nacheinander treffen die Flugzeuge am »last chance«-Platz ein. Taschenlampen huschen um die Maschinen. Scheinwerfer am Bugfahrwerk beleuchten den Rollweg zum Startpunkt. Dann erfolgt der Start. Die Nachbrenner werden gezündet, der weiß-blaue Abgasstrahl entfernt sich mit lautem Getöse in den nächtlichen Himmel und verschwindet im Dunkel. Nacheinander starten alle Maschinen und Ruhe kehrt wieder ein.

Ganz auf die Instrumente konzentriert, bringen die Besatzungen nun ihre Maschinen auf die geforderte Höhe, drehen auf den vorgewählten Kurs ein. Als großes Lichtermeer taucht auf der rechten Seite zuerst Köln, Düsseldorf und dann der Rhein/Ruhr-Städteverbund mit Mönchengladbach, Krefeld, Duisburg, Moers und Oberhausen auf.

Nach einer knappen halben Stunde Flugzeit und bereits schon über holländischem Gebiet ist die Küste erreicht. Es beginnt das Anflugmanöver auf die Range mit dem Meldern bei Range Control. Alle folgenden Aktivitäten werden von einem Range Operator überwacht. Nacheinander werden die Maschinen über Wasser in den Sinkflug überführt, auf nur 70 m Höhe gedrückt, der Zielanflug beginnt. Zuvor hatte der Waffensystemoffizier (WSO) das Ziel geortet und alle Ziel-daten in den Waffenrechner eingegeben. Während des Zielanfluges identifiziert der WSO das Ziel mit Hilfe des





Stimmungsvolle Aufnahme bei Sonnenaufgang. Schön sind hier die eleganten Konturen der T-38 zu erkennen.



Zwei Crews, Fluglehrer und Schüler, sprechen kurz vor einem Übungsflug auf einer AT-38B (eine waffenfähige Variante der T-38A) den folgenden Einsatz noch einmal durch.



Eine T-38 bei der Landung.

