

Das Lufttransportgeschwader 61 der deutschen Luftwaffe

Autor(en): **Stahel, Albert A.**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift**

Band (Jahr): **166 (2000)**

Heft 4

PDF erstellt am: **23.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-66571>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Das Lufttransportgeschwader 61 der deutschen Luftwaffe

Mittel, Aufgaben, Personal und Zukunft

Der Fliegerhorst Penzing, auf dem das Lufttransportgeschwader 61 (LTG 61) stationiert ist, befindet sich 5 km nordöstlich von Landsberg. Der erste Einsatzverband wurde bereits 1957 unter dem Verteidigungsminister Franz Josef Strauss gegründet. 1958 auf den Fliegerhorst Neubiberg bei München verlegt, wurde schlussendlich Penzing als definitiver Standort gewählt. Zusammen mit den beiden anderen Lufttransportgeschwadern, LTG 62 und LTG 63, ist das LTG 61 dem Lufttransportkommando in Münster unterstellt.

Das Einsatzspektrum des LTG 61 unter ihrem Kommodore Oberst Roger Evers besteht aus dem strategischen und dem logistischen Lufttransport, der Unterstützung von Luftlandeoperationen, dem Transport von Verwundeten, Unfallverletzten und Kranken, den humanitären Einsätzen, dem Such- und Rettungsdienst (Search and Rescue = SAR), der Unterstützung der zivilen Luftrettungsdienste und der Katastrophenhilfe.

Einsatz und Gliederung

Für die Auftragserfüllung ist das Geschwader in eine Fliegende Gruppe, eine Technische Gruppe und eine Fliegerhorstgruppe gegliedert. Der Fliegenden Gruppe sind die 1. und die 2. Fliegerstaffel, die Flugbetriebsstaffel für Flugsicherung mit Feuerwehr sowie die zivile Flugwetterbeobachtung, und der Technischen Gruppe die Instandsetzungs- und die Wartungsstaffel sowie die Nachschub- und Transportstaffel unterstellt.

Mittel

Das Geschwader ist mit dem Transportflugzeug C-160D Transall (siehe Abbildung) und dem Transporthelikopter Bell UH-1D ausgerüstet. Die C-160D ist ein Gemeinschaftswerk von Aerospatiale und der früheren MBB heute DASA. Die ersten Flugzeuge wurden 1968 ausgeliefert. Das LTG hat einen Buchbestand von 27 Transall, aber einen Verfügungsbestand von 22 Maschinen. Von diesen sind zum gegenwärtigen Zeitpunkt deren 12 im Einsatz. Wann ein Nachfolgemodell eintreffen wird, ist noch ungewiss. Zurzeit stehen verschiedene Lösungen zur Diskussion. Aufgrund des Querschnittes des Laderaumes – mindestens 16 m² – kommt beispielsweise die Hercules nicht in Frage. Die Hercules ist in gewissen Bereichen der Transall unterlegen. Die aussichtsreichsten Kandidaten sind der A400M von Airbus oder die An-70 von Antonov. Während die A400M nur auf dem Papier steht und die Entwicklung zuerst noch finanziert werden müsste, wäre die An-70 verfügbar. Allerdings müsste u. a.

die Avionik auf westliche Massstäbe ausgerichtet und die Flugsicherung aufdatiert werden. Das Flugzeug verfügt über eine ausgezeichnete fliegerische Leistungsfähigkeit.

Die ersten Bell UH-1D, bekannt aus dem Vietnamkrieg, wurden durch Dornier 1968 ausgeliefert. Das LTG weist einen Buch- und Verfügungsbestand von 23 Maschinen auf. 19 Maschinen sind im Einsatz. Mit einer Besatzung von 2 Mann kann eine UH-1D 13 Passagiere mitführen. Die Ablösung durch den NH-90 ist auf das Jahr 2003 hin vorgesehen.

Der Einsatz der Transall

Die 1. Staffel, die mit den Transall ausgerüstet ist, verfügt über 36 Besatzungen. Das fliegende Personal setzt sich ausschließlich aus Zeit- und Berufssoldaten zusammen. Die Besatzung einer Transall besteht aus dem 1. Luftfahrzeugführer (Kommandant), 2. Luftfahrzeugführer (Co-Pilot), einem Bordmechaniker, dem Luftfahrzeugmeister und dem taktischen Systemoffizier. Mit einer Reichweite von 1750 bis 1850 km kann eine Transall entweder im Schulbetrieb 81 Fallschirmspringer oder im Kampfauftrag 60 Fallschirmspringer oder 62 Tragen oder 93 Passagiere mitführen. Die Tiefflugausbildung – bis hinunter auf 100 Fuss – erfolgt in Kanada.

Der Einsatz der Bell UH-1D

Die 2. Staffel mit den Bell UH-1D ist mit Schwergewicht im Such- und Rettungsdienst (SAR) und in humanitären Aktionen im Einsatz. Die Einsatzart SAR



Eine Transall C-160D auf dem deutschen Luftwaffenstützpunkt Penzing.

Foto: Albert A. Stahel

Zusammenarbeit zwischen der schweizerischen und der deutschen Luftwaffe

wird seit 1962 betrieben. Daneben erfolgt eine enge Zusammenarbeit mit der bayerischen Bergwacht im Rahmen der Gebirgs-luftrettung. Dazu gehören der Transport von Rettungsmannschaften, von Suchhunden, die Rettung von Verletzten und die Bergung von Toten.

Was den humanitären Einsatz im Kosovo betrifft, so erfolgt dieser seit August 1999 von Prizren aus.

Personal

Die Flugzeugführer sind grundsätzlich Offiziere. Sie sind entweder in der Laufbahn der Offiziere des militärfachlichen Dienstes oder der Laufbahn des Truppendienstes. Erstere führt über die Unteroffizierlaufbahn und mit der Beförderung zum Leutnant zugleich in den Status eines Berufssoldaten. Die zweite Laufbahn sieht den Offizier zunächst als Zeitsoldat mit einer Verpflichtungszeit auf 15 Jahre. Er kann dann den Antrag auf Übernahme zum Berufssoldaten stellen.

Aufgrund guter Aussichten in der Zivilfliegerei und einiger anderer Probleme im Bereich der Luftwaffe geht die Zahl der qualifizierten Antragsteller zum Berufssoldaten leider deutlich zurück. Zugleich verlassen in letzter Zeit vermehrt Berufssoldaten die Luftwaffe durch Kündigung, darunter in den letzten drei Jahren sogar fünf Staffelkapitäne. Der Schritt fällt fachlich

Der Bundesrat hat eine Vereinbarung zwischen der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland genehmigt. Darin werden die gemeinsame Ausbildung und gemeinsame Übungen auf dem Gebiet der Militärluftfahrt und der militärischen Flugsicherung geregelt. Der Kommandant der Luftwaffe wurde ermächtigt, die Vereinbarung zu unterzeichnen.

Die Vereinbarung regelt die Bereiche der militärischen Luftraumüberwachung, Führung von Militärflugzeugen, Ausbildung in den Verbänden sowie lehrgangsgebundene Ausbildung. Aus neutralitätspolitischen Gründen beschränkt sie sich, wie analoge andere

Vereinbarungen, auf den Ausbildungsbe-reich.

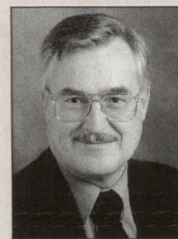
Auf der Grundlage von Vereinbarungen und MOU (Memorandum of Understanding) mit verschiedenen Staaten (z.B. Niederlande, Frankreich, Norwegen, Italien, Belgien) finden seit mehreren Jahren gemeinsame Trainings- und Ausbildungsvorhaben mit ausländischen Luftwaffen statt. Der Nutzen solcher gemeinsamer Trainings- und Ausbildungsvorhaben ist jeweils für beide Parteien sehr hoch, und die Szenarien kommen in Friedenszeiten der Realität, im Rahmen des Möglichen, sehr nahe. Im Ausland können zudem Aktivitäten trainiert werden, welche im schweizerischen Luftraum nicht durchgeführt werden können. VBS

relativ leicht, da die Ausbildung dem zivilen Linienflugzeugführerschein (ATPL) entspricht.

Folgerungen

Die deutsche Luftwaffe verfügt mit ihren drei Lufttransportgeschwadern seit Jahrzehnten über eine eindruckliche Transportkapazität. Die Piloten weisen demzufolge auch eine reiche Erfahrung in Auslandseinsätzen, wie Irak, Somalia, Bosnien, auf. Ein Informationsaustausch bezüglich Erfahrungen und zukünftiger Beschaf-

fungsprojekte wäre zwischen der deutschen und der schweizerischen Luftwaffe im Bereich Lufttransport anzustreben. ■



Prof. Dr.
Albert A. Stahel,
Oberstleutnant,
Universität Zürich
und MFS, Au/ZH.

WIRTSCHAFTS- Notizen

Die neue Speedbroom sb 2500

Mit der neuen Speedbroom sb 2500 bringt Boschung eine Maschine mit einem Nutzinhalt von 2,5 m³ in den Abmessungen einer Kleinkehrmaschine auf den Markt. Dabei erfüllt die Kleinkehrmaschine die neusten Anforderungen hinsichtlich der Umweltverträglichkeit und Sicherheit.

Der Speedbroom ist nach den neusten internationalen Anforderungen für eine optimale und umweltfreundliche Reinigung von Innenstädten und verkehrsberuhigten Zonen entwickelt worden. Er ist nur 129 cm breit, 199 cm hoch und 380 cm lang. Der Schmutzbehälter aus Inox hat ein Fassungsvermögen von 2,5 m³. Durch die hydraulische

Alldradlenkung ergibt sich ein Wendekreisdurchmesser von unter 7 m sowie die Möglichkeit, im Hundegang zu traversieren. Der vollhydraulische lastgeregelte PR-Hydraulik-Antrieb erfolgt auf die Hinterachse. Die Arbeitshydraulik für die Besenverstellung, Wasserpumpenantrieb und Behälterkippfunktion erfolgt durch eine ausgeklügelte hydraulische «Loadensing»-Steuerung.

Angetrieben wird die gesamte Hydraulik von einem umweltfreundlichen Euro II Stufe-2-Motor, welcher vor kurzem auch die Hürde der Euro III schaffte. Die Euro II soll ca. im Jahr 2001 für alle Arbeitsmaschinen eingeführt werden. Der Motor Typ VM HR 494 HT2 (Detroit Diesel) ist mit 59 kW und einem maximalen Drehmoment von 230 Nm bei 1900 min⁻¹ äusserst leistungsstark. Dies führt dazu, dass die Maschine mit tiefen Drehzahlen motorschonend und somit mit einem niedrigen Lärmpegel eingesetzt werden kann. Wichtig ist, dass die niedrigen Abgaswerte ohne aufwendige Partikelfilter oder Katalysatoren erreicht werden können. Das neue patentierte lineare Kehr-

besensystem «Boschung LBS» (Linear-Broom-System) erlaubt Kehrbreiten bis zu 210 cm. Mit dem optional erhältlichen Frontbesen sind sogar Kehrbreiten bis zu 270 cm erreichbar. Durch eine neue Saugmundkonstruktion mit hydraulischer Verstellung und einer äusserst leistungsstarken Turbine von 12000 m³/h sind Arbeitsgeschwindigkeiten bis zu 10 km/h möglich. Mit dem 500 l grossen Kunststoffwassertank und der optional erhältlichen Recyclinganlage ergibt sich eine grosse Einsatzautonomie mit bis zu 2500 l Wasser. Durch die integrierte Mitteldruckwasserpumpe und dem Handpistolenset sowie der optional erhältlichen Wasserhochdruckanlage mit integriertem Schwemmbalken auf den Frontbesen erhöht sich die Einsatzflexibilität enorm.

Äusserlich präsentiert sich der Speedbroom der neuen Kehrmaschinenmode entsprechend modern gestaltet; seine Kabine ist rundum verglast mit Sichtfenstern im Boden zu den Bürsten und den Saugmund. Die Kabine verfügt über zwei vollwertige, komfortable, mechanisch gefederte Sitze mit 3-

Punkt-Sicherheitsgurten. Als erste Maschine auf dem Markt verfügt der Speedbroom über eine nach ISO/DIN ROPS-geprüfte Sicherheitskabine, welche bei einem Crash mit Überschlag dem Fahrer und Beifahrer einen Überlebensraum sichert.

Dank der übersichtlich angeordneten, farbigen, beleuchteten Bedienschalte ist die Bedienung äusserst simpel und durch die ausgezeichnete Fahrerplatzergonomie ein stress- und ermüdungsfreies Arbeiten möglich.

Mit einer hohen Dislokationsgeschwindigkeit von bis zu 50 km/h kann man sich jederzeit stressfrei im Stadtverkehr bewegen, und durch die komfortable Federung der Vorder- und Hinterachse ist auch die schlechteste Strasse kein Hindernis.

Marcel Boschung AG,
Maschinenfabrik,
CH-3185 Schmiten/FR,
Telefon 026 497 85 85,
Fax 026 497 85 90,
sales.mechanical@boschung.com.