

Zeitschrift: Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 56 (1981)
Heft: 10

Artikel: The Gateway to Europe
Autor: Voneschen, Reto
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-707449>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

The Gateway to Europe

Leutnant Reto Voneschen, Chur

Seit Ende des Zweiten Weltkrieges ist ständig ein recht ansehnliches Kontingent der amerikanischen Luftwaffe – die sogenannte «United States Air Force in Europe» (kurz: USAFE) – in Europa stationiert. Die Schwerpunkte dieser Stationierung liegen einerseits im südlichen Teil Englands, andererseits in Mitteldeutschland. Neben verschiedenen, mit eigentlichen Kampfflugzeugen wie etwa der «F-15 Eagle» oder der «F-4 Phantom» ausgerüsteten Einheiten findet sich im Verband der USAFE auch ein Detachement des «Military Airlift Command» (kurz: MAC), das seine wichtigen Unterstützungsaufgaben vor allem vom Militärflugplatz Rhein-Main aus zu erfüllen hat.

Im Jahre 1977 wurde die Transportkomponente des «Tactical Air Command» (kurz: TAC) dem MAC einverleibt, das damit die alleinige Verantwortung für taktische und strategische Lufttransporte der amerikanischen Boden- und Luftstreitkräfte übernahm. Dem MAC, das sein Hauptquartier auf der «Scott Air Force Base» (kurz: Scott AFB), Illinois, hat, unterstehen an über 300 Stationierungsorten in 23 Ländern über 1000 Flugzeuge und nicht weniger als 87 000 Berufssoldaten und Zivilangestellte.

Das «Military Airlift Command» wurde in zwei sogenannte «Air Forces» aufgeteilt: Beide Teile – die 21st wie die 22nd «Air Force (MAC)» – verfügen über ein Hauptquartier in den USA. Die 21st AF ist von McGuire AFB (New Jersey) für Operationen östlich des Mississippi bis hin zur Afghanisch-Pakistanischen Grenze verantwortlich – in ihren Zuständigkeitsbereich fallen also auch die Aktivitäten der auf der Rhein-Main AB stationierten Einheiten. Westlich der vom Mississippi gezogenen Trennlinie besorgt die 22nd AF (MAC) von der Travis AFB in Kalifornien aus die notwendige Unterstützung der amerikanischen Streitkräfte in diesem Teil der Welt.

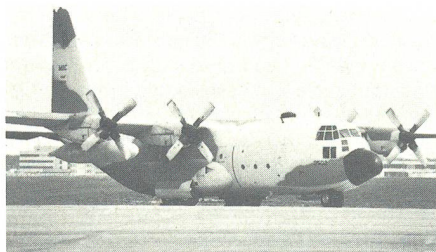
Zentrale Stellung in amerikanischer Verteidigungspolitik

Dem MAC, das in den USA dreizehn Stützpunkte unterhält und in Europa für die Niederlassungen Rhein-Main AB und Lajes Field auf den Azoren zuständig ist, kommt innerhalb der amerikanischen Verteidigungspolitik eine nicht zu unterschätzende Bedeutung zu: Das «Military Airlift Command» ist nämlich für die Luftbeweglichkeit der US-Streitkräfte besorgt und ermöglicht damit erst deren Einsätze weitab vom Mutterland.

Die Hauptaufgaben des MAC umfassen neben dem Transport von Bodentruppen samt Ausrüstung auch deren Unterstützung mit Nachschubgütern auf dem Luftweg. Daneben sind dem MAC aber auch noch der «Air Weather Service» (kurz: AWS), der «Aerospace Rescue and Recovery Service» (kurz: ARRS) sowie der «Aerospace Audiovisual Service» (kurz: AAVS) angeschlossen.

MAC in Europa

Die in Europa stationierten Teile des MAC, die hauptsächlich in Mildenhall (GB) und auf der Rhein-Main Air Base anzutreffen sind, unterstehen im operationellen Bereich direkt dem Kommando der USAFE, während die administrative Kontrolle Sache der «21st Air Force (MAC)» ist. Das wichtigste in Europa stationierte Kom-

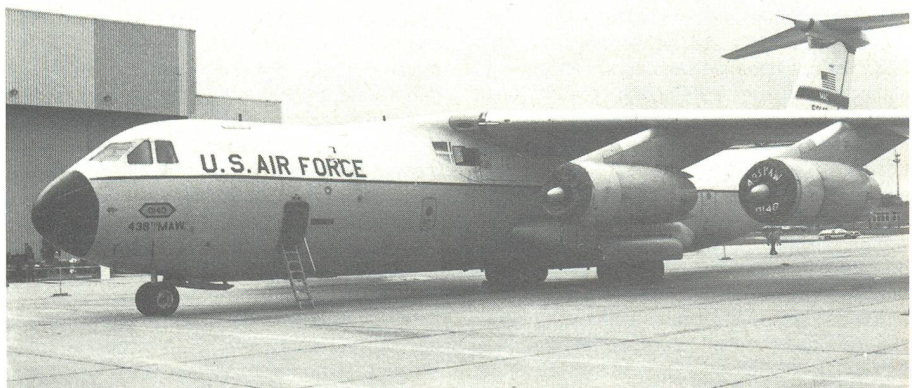


Eine «C-130 Hercules» der «37th Tactical Airlift Squadron». Diese Staffel, die Bestandteil des 435th TAW ist, verfügt über rund 20 Maschinen dieses Typs und fliegt ihre Einsätze von der Rhein-Main AB aus.

mandoelement des MAC ist dabei die «322nd Airlift Division» in Ramstein (BRD), die erst seit relativ kurzer Zeit für rund 60 für VIP-Transporte, regelmässige Versorgungsflüge und medizinische Zwecke eingesetzte Flugzeuge verantwortlich zeichnet.

Das Arbeitspferd unter den Flugzeugtypen der USAFE ist sicherlich die «C-130E Hercules», von der immer rund 20 in Mildenhall sowie ungefähr die gleiche Anzahl auf der Rhein-Main AB zu finden sind. Etwas ungewöhnlich präsentieren sich die Stationierungsverhältnisse des MAC in Europa: Während auf dem Militärflugplatz Rhein-Main die «37th Tactical Airlift Squadron» permanent in Europa stationiert ist, werden die «C-130» der «313th Tactical Airlift Group» in Mildenhall jeweils auf temporär begrenzter Basis von Stützpunkten in den USA aus nach Europa geschickt.

Eine relativ kleine Flotte bestehend aus Verbindungsflugzeugen verschiedener Typen untersteht ebenfalls der «322nd Airlift Division» und ist an deren Standort als «58th Military Airlift Squadron» in Ramstein (BRD) stationiert. Da-



Eine «C-141A Starlifter» des «438th Military Airlift Wing» anlässlich eines «Tages der offenen Tür» auf der Rhein-Main Air Base. Zusammen mit den grösseren «C-5A Galaxy» sorgen die in den USA stationierten «C-141», die sukzessive zu «C-141B» umgebaut werden sollen, für einen regelmässigen Nachschubdienst zwischen amerikanischen Stützpunkten in aller Welt und dem Mutterland.

neben unterhält der ebenfalls dem MAC angehörende «Aerospace Rescue and Recovery Service» in Europa drei Detachements, die direkt der «67th Aerospace Rescue and Recovery Squadron» in Woodbridge (GB) unterstehen. Diese Detachements, die vor allem für Rettungsaufgaben zum Einsatz kommen, aber verschiedentlich auch für routinemässige Verbindungsflüge eingesetzt werden, sind in Ramstein, Zaragoza (Spanien) und in Keflavik (Island) anzutreffen.

Rhein-Main: Zivilluftfahrt und Luftwaffe

Der Flughafen Rhein-Main in der Nähe Frankfurts gehört mit seinen zwei gutausgebauten Start- und Landebahnen wohl mit zu den wichtigsten Flugplätzen Europas. Mit einer Totalzahl von nicht weniger als 17 660 000 abgefertigten Fluggästen lag er im vergangenen Jahr vom Verkehrsaufkommen her gesehen in Europa hinter London-Heathrow auf dem zweiten Platz. Pro Tag werden allein im zivilen Bereich des Frankfurter Flughafens durchschnittlich nicht weniger als 48 000 Passagiere abgefertigt, 2000 Tonnen Fracht umgeschlagen und 600 Flugzeugbewegungen gezählt.

Daneben leben und arbeiten heute auf der militärischen «Rhein-Main Air Base» nicht weniger als 10 000 Menschen, die im vergangenen Jahr für 8800 Flugzeugbewegungen sowie 440 000 militärische Fluggäste verantwortlich waren. Dazu müssen pro Monat rund 5500 Tonnen an Fracht, die teilweise mit Grosstransportern der Typen «C-141 Starlifter» und «C-5A Galaxy» direkt aus den USA eingeflogen wird, verladen werden. Auf dem Passagiersektor ist Rhein-Main AB zurzeit die bedeutendste, vom MAC betriebene Destination, während ihr vom Frachtaufkommen her der zweite Platz innerhalb der vom MAC betriebenen Stützpunkte zukommt.

Das 435. Luft-Transport-Geschwader

Federführende Einheit im militärischen Teil des Flughafens Rhein-Main ist das «435th Tactical Airlift Wing» mit seinen verschiedenen Staffeln. Hauptaufgabe dieses Verbandes ist die Bereitstellung von Transportkapazitäten für taktische Versorgungsflüge, für Sanitäts- sowie Verbindungsflüge innerhalb des europäischen Kommandobereiches. Als Gastgeberinheit verwaltet und betreibt das 435. Geschwader zudem die Rhein-Main AB mit einer Fläche von rund 370 Hektaren. Ausserdem unterstützt das

Basen der USAFE

Bundesrepublik Deutschland: Ahlhorn (A-10A)*; Bitburg (F-15); Frankfurt Rhein-Main (C-130, C-9, T-39); Hahn (F-4, ab 1982: F-16); Leipheim (A-10)*; Nörvenich (A-10)*; Ramstein (F-4, diverse Verbindungsflugzeuge, z.Zt.: E-3 Sentry); Sembach (OV-10, CH-53, A-10)*; Spangdahlem (F-4); Zweibrücken (F-4).

Grossbritannien: Alconbury; Bentwaters; Fairford; Lakenheath; Mildenhall; Upper Heyford; Woodbridge.

Niederlande: Soesterberg (F-15).

Spanien: Torrejon; Zaragoza.

* Die Erdkampfflugzeuge «A-10A Thunderbolt II» benutzen diese Basen nur als vorgeschobene Stationierungsorte von Bentwaters (GB) aus.

Alle Angaben betreffend Stationierung von bestimmten Typen ist provisorisch und teilweise einem ständigen Wechsel unterworfen. Der Stützpunkt Lajes Field auf den Azoren wird ähnlich wie Rhein-Main Air Base durch Einheiten des MAC betrieben. In Keflavik auf Island stationierte «F-4E Phantom II» unterstehen nicht der USAFE. Rein bodengestützte Einheiten der USAFE sind zusätzlich in Aviano (Italien) und Inçirlik, Adana (Türkei), zu finden.



Die «C-9A Nightingale» ist eine Version des bekannten Passagierflugzeuges «McDonnell-Douglas DC-9». Die «Nightingale» ist – im Gegensatz zur normalen «C-9A» für Passagiertransporte – mit Spezialeinrichtungen zum Transport von Kranken ausgerüstet.

435th TAW rund 100 unterstellte und angeschlossene Einheiten mit diversen Dienstleistungen. Der regelmässige Nachschubdienst mit Grosstransportern aus den USA fällt, was die Bodeninstallationen angeht, ebenfalls in den Bereich dieser Einheit.

Die «Blue Tail Flies»

Zur Bewerksstellung seines taktischen Lufttransportauftrages verfügt das 435th TAW über die «37th Tactical Airlift Squadron» (Übername: «The Blue Tail Flies»), welche mit viermotorigen Transportern vom Typ «C-130E Hercules» ausgerüstet ist. Vier «C-9A Nightingale» werden von der «55th Aeromedical Airlift Squadron» für medizinische Noteinsätze, aber auch

für regelmässige Flüge zwischen verschiedenen militärischen Spitaleinrichtungen innerhalb Europas benutzt. Das medizinische Personal für diese Flüge wird durch die «2nd Aeromedical Evacuation Squadron» gestellt. Die «7111th Operations Squadron», welche nur gerade über ein Exemplar der «C-9A» verfügt, ist für VIP-Transporte sowie Flüge mit höheren Staboffizieren von Rhein-Main aus verantwortlich.

Als unabhängige Einheit ist zusätzlich auf dem Frankfurter Flughafen die «1868th Facility Checking Squadron», die Bestandteil des «Air Force Communications Service» ist, beheimatet. Sie hat die Aufgabe, mit einer tarnfarbig gestrichenen «T-39A Sabreliner» die Genauigkeit der verschiedenen Navigationshilfen der USAFE in ganz Europa periodisch zu überprüfen.



Der Schirm der letzten Chance

Emanuel Riggenbach, Basel

Nicht nur in der Pionierzeit des Flugwesens hat der «Schirm der letzten Chance», der Fallschirm, eine Rolle gespielt, auch heute, im Zeitalter der Eroberung des Weltraums, trägt er die Astronauten und ihre Kapseln behutsam zur Erde zurück. Es ist ein Gerät, das in der Aviatik immer dann zum Einsatz und zu Ehren kommt, wenn die technisch hochgezüchteten Flugzeuge versagen.

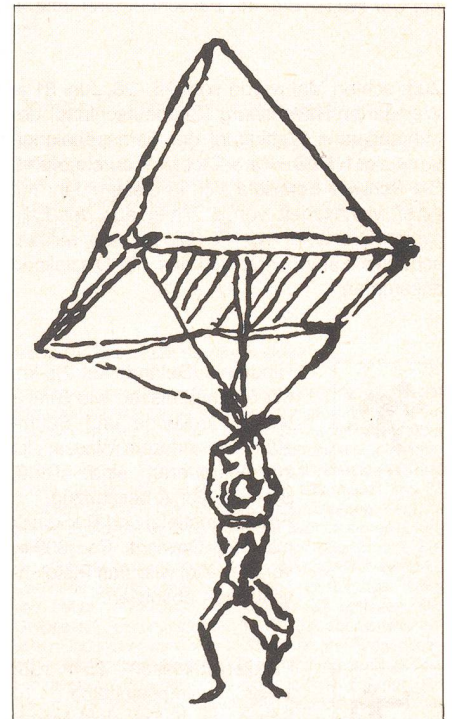
Seit sich der Mensch mit Erfolg in der Aeronautik versuchte, hat er an der Verbesserung des Fallschirms als Luftrettungsgerät gearbeitet, und das sind, den Beginn der Ballonfliegerei inbegriffen, reichlich 180 Jahre her. Die Grundidee dazu ist aber schon sehr viel älter, sie wurde im Jahre 1495 von Leonardo da Vinci skizzenhaft dargestellt. Durch andere Erfinder vielfach abgewandelt, hat sie aber Jahrhunderte hindurch keine nennenswerte Bedeutung erlangt. Erst mit dem Aufkommen der Ballonfliegerei wurde die Frage der Sicherung der Piloten dieser anfänglich noch sehr fragwürdigen Luftfahrzeuge akut.

Es war denn auch der Erfinder des sog. Heissluftballons, Joseph Montgolfier, der mit einem selbstkonstruierten Fallschirm pröbelte, und 1785 rettete sich erstmals ein Pilot, der Franzose Blanchard, durch einen solchen Fallschirm vor dem Absturz aus einem geplatzen Ballon. In der Folgezeit wurde dieses Rettungsgerät auch mehr und mehr zu artistischen Schau-

nummern benützt. Zu besonderer Berühmtheit gelangte am Anfang des 19. Jahrhunderts Garnerin als Fallschirmspringer, wie auch seine Pfliegerochter Elisa, die erste Frau zahlreiche Absprünge wagte.

Während man bei den allerersten Fallschirmkonstruktionen bestrebt war, den Schirm durch festverbundene Stäbe oder durch Reifen offen zu halten, ging die spätere Entwicklung von diesen Monsterkonstruktionen über auf den klein zusammenfaltbaren Rucksackfallschirm. Um sein rechtzeitiges Öffnen zu sichern, schlug man noch 1908 vor, ihn so auszubilden, dass er gleichzeitig als Mantel diene und durch das Ausbreiten der Arme in Funktion trete. Die Sache war aber nicht zu verwirklichen, weil sich der Flieger zu nahe am Schirm befand. So hat man zahlreiche andere Möglichkeiten erwogen und ausprobiert.

Man versuchte es mit dem Einbau von sog. «Nürnberger Scheren», dann mit Gestängen ähnlich wie bei Regenschirmen. Ein weiterer Versuch ging dahin, Gaszellen einzubauen, die durch eine Gaspistole gefüllt, die Entfaltung des Schirms fördern sollten. All das bewährte sich aber nicht, die Fallschirmspringer gingen nun dazu über, auf der unteren Tragfläche eines Doppeldeckers sitzend von Hand den Schirm aus seinem Behälter zu ziehen, wobei er sich durch den Fahrtwind öffnete und den Piloten vom Flügel wegzog. Bei Vorführungen mag die-



Die Skizze von Leonardo da Vinci aus dem Jahre 1495, mit der die Grundidee zum Fallschirm gegeben war.