

Military Airlift Command : das Lufttransportwesen der USA

Autor(en): **Buchner, Volker**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : Monatszeitschrift für Armee und Kader mit FHD-Zeitung**

Band (Jahr): **55 (1980)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.04.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-705117>

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.

Verwendung von Reservisten bei der Marine

Auch bei den Seestreitkräften geht es nicht ohne Reservisten! Auch diese Teilstreitkraft muss schon im Frieden annähernde Verteidigungsstärke besitzen. Reservisten werden überwiegend in Unterstützungseinheiten und Marinesicherungsstruppenteilen eingesetzt. Gegenwärtig sind 23 000 Reservisten bei der Marine eingeplant, davon etwa 6500 als Personalersatz. Sie besteht also im Verteidigungsfall etwa zu einem Drittel aus Reservisten. Rund 30% aller eingeplanten Reservisten nehmen

jährlich an Wehrübungen teil. Die Ausbildung der Reservisten für Marinesicherungsstruppenteile ist in einem Ausbildungszentrum zusammengefasst.

Verwendung im Sanitäts- und Gesundheitswesen

Diese Stellen benötigen zur Sicherstellung des Auftrags einen hohen Anteil an personeller Mobilmachungsergänzung. Dieser ist am grössten bei der Reservelazarettorganisation des Terri-

torialheeres, die im Frieden nur aus Geräteeinheiten besteht, im Krieg aber die Hauptlast der stationären Betreuung verwundeter Soldaten zu tragen hat.

Dem hohen Bedarf an Reservisten steht ein geringes Aufkommen gegenüber. Teilweise bleiben deshalb Reservisten des Sanitätsdienstes länger eingeplant, Reservisten anderer Truppengattungen werden zu Sanitätssoldaten umgeschult. Da wirkliche Ausbildungsmöglichkeiten im Frieden – Gott sei Dank – fehlen, wird gegenwärtig nur das Führungs- und Funktionspersonal zu Übungen herangezogen.



Military Airlift Command – Das Lufttransportwesen der USA

Volker Buchner, Ismaning (Bundesrepublik Deutschland)

Die Sicherheit und Verteidigungsfähigkeit Westeuropas ist in entscheidendem Mass von der Bereitschaft der Vereinigten Staaten abhängig, im Krisenfall die NATO-Partner mit Truppen und Nachschubgütern aus den USA zu unterstützen. Dieser Unterstützung kommt in mehrfacher Hinsicht eine besondere Bedeutung zu. Zum einen mussten die USA ihre in Europa befindlichen Einheiten wegen zu hoher Stationierungskosten in den vergangenen Jahren reduzieren, zum anderen haben die UdSSR und ihre Verbündeten in den letzten Jahrzehnten ihre militärische Stärke derart ausgebaut, dass sie zu einer ernstzunehmenden Bedrohung der Sicherheit und des Friedens in Westeuropa und der gesamten freien Welt wurden. Die NATO-Staaten und hier insbesondere die Bundesrepublik Deutschland, sehen sich einem übermächtigen östlichen Militärbündnis unmittelbar gegenüber, dessen Soldaten, Panzer, Raketen und Flugzeuge sowie Schiffe jederzeit in der Lage sind, einen Angriffskrieg ohne lange Vorwarnzeit zu führen. In einem möglichen Konfliktfall müssten die Abwehrkampfhandlungen deshalb zunächst von den bereits in der Kampfzone befindlichen NATO-Truppen geführt werden. Der Erfolg dieses Abwehrkampfes wie der gesamten Strategie der Vorverteidigung, ist jedoch auf längere Sicht ausschliesslich von der Verstärkung dieser vorgeschobenen Einheiten durch Kampftruppen der US-Armee abhängig. Da diese Verbände mit samt ihrer Ausrüstung und ihrem schweren Gerät in der Masse aus den USA eingeflogen werden müssen, kommt den strategischen Transportkräften der US-Luftwaffe die im sogenannten Luftwaffentransportkommando oder «Military Airlift Command» (MAC) zusammengefasst sind, eine besondere militärische Rolle in der Verteidigung Europas und anderer freier Teile der Welt, zu. Die Aufgaben des MAC konzentrieren sich somit im wesentlichen auf den schnellen, flexiblen und konzentrierten Transport von Gruppen und Nachschubgütern in mögliche Krisengebiete überall in der Welt. Für Westeuropa bedeutet dies, dass MAC solange den Lufttransport aufrechtzuerhalten hat, bis Nachschub auf dem Seeweg herangeschafft werden kann. General William G. Moo-

re, Kommandeur des MAC erklärt, dass sich die NATO-Verbündeten darauf verlassen könnten, durch den Einsatz von MAC, aus der Luft versorgt zu werden. Das militärische Lufttransportkommando der USA wird damit zu einem bedeutenden sicherheitspolitischen Faktor und signalisiert zugleich den Willen und die Entschlossenheit der Vereinigten Staaten, die Freiheit Westeuropas zu garantieren.

Die Geschichte des MAC

Im Juni 1948, kurz nach dem Zweiten Weltkrieg, wurden die vorhandenen Lufttransportkräfte der US-Luftwaffe und der US-Marine zu einer Transportorganisation dem «Military Air Transport Service» (MATS) zusammengefasst. Die Aufgaben des MATS gliedern denen einer kommerziellen Luftverkehrsgesellschaft und bestanden im Transport von Flugreisenden und Luftfracht. Die erste Bewährungsprobe eines konzentrierten Lufttransportes ergab sich noch im gleichen Jahr, als anlässlich der Berlinblockade alliierte Militärmaschinen die Versorgung der von sowjetischen Besatzungstruppen eingeschlossenen Zweimillionenstadt übernahmen. In der Folgezeit erwies sich die Gründung des MATS, das nun in immer stärkerem Mass militärische Güter flog, als richtig, ja geradezu notwendig, um durch das rasche Verlegen hochbeweglicher Eingreiftruppen sich entwickelnde Kleinkriege, Krisen und Konflikte, die die Sicherheit der USA oder anderer freier Staaten bedrohten, einzudämmen. Mit dem Bau moderner Düsenmaschinen wurden die Aufgaben des MATS immer umfangreicher, so dass sich der amerikanische Kongress im Jahr 1965 entschloss, MATS in «Military Airlift Command» umbenennen und damit eine Gleichstellung mit anderen Luftwaffeneinheiten herbeiführte. Die wohl eindrucksvollste Demonstration strategischer Lufttransportmöglichkeiten war die Versorgung Israels während des Nahostkrieges 1973. In einem Zeitraum von 33 Tagen beförderten die Maschinen des MAC auf 566 Flügen mehr als 22 000 Tonnen Waffen, Munition, Ersatzteile, Sanitätsmaterial und andere Versorgungsgüter in den Nahen Osten. Innerhalb kür-

zester Zeit nachdem die Entscheidung für diese Luftunterstützung im Weissen Haus gefallen war, konnte die erste C-5 Galaxy in Richtung Tel Aviv starten. Die Umkehrzeiten lagen bereits am fünften Tag unter einer Stunde. Neben diesem rein militärischen Einsatz beteiligte sich MAC aber auch an zahlreichen zivilen Hilfsflügen. So wurden 1956 nach dem Einmarsch sowjetischer Truppen in Ungarn über 15 000 Flüchtlinge evakuiert, 1960 in über 80 Einsätzen 850 Tonnen Versorgungsgüter aus dem Erdbengebiete nach Chile geflogen, 1964 700 Tonnen Nahrungsmittel in das Hungergebiet Nordostpakistan transportiert, 1965–1970 mehr als 190 000 Flüchtlinge aus Kuba ausgeflogen, 1973 in 118 Einsätzen 566 amerikanische Soldaten und 25 Zivilisten aus vietnamesischer Gefangenschaft befreit und in die Staaten gebracht, und 1978 in 160 Einsätzen Geräte in die von einer Schneekatastrophe heimgesuchten nordöstlichen Gebiete der USA befördert. Von besonderer Bedeutung ist darüberhinaus der Sanitätslufttransport, der seit kurzer Zeit im europäischen Kommandobereich der US-Streitkräfte mit DC-9 Maschinen des 435. Taktischen Lufttransportgeschwaders, einer Einheit des MAC, vom Rhein-Main-Militärflugplatz in Frankfurt aus durchgeführt wird. Die Flugzeuge sind als fliegende Hospitäler eingerichtet und damit in der Lage, auch schwer verletzte Patienten ärztlich zu versorgen.

Die militärische Organisation des MAC

Das Military Airlift Command stellt einen selbständigen Teil der US-Luftwaffe dar. Dem Oberkommando, das sich in Scott Air Force Base (AFB) Illinois befindet, unterstehen rund 90 000 aktive Soldaten, die auf insgesamt 350 Flugplätzen in 33 Ländern der Erde stationiert sind. Die bedeutendsten Flugbasen sind dabei Andrews AFB bei Washington, sowie Lajes Field auf den Azoren und Rhein-Main Air Base in Frankfurt. Das MAC gliedert sich in zwei grosse Kommandobehörden, der 21. und der 22. Luftflotte. Die 21. Luftflotte, deren Oberkommando sich in McGuire AFB New Jersey befin-

det, ist zuständig für das Gebiet östlich des Mississippi bis zur Grenze Afghanistans und Pakistans und umfasst die Antarktis, Europa, Afrika, den Nahen Osten und Südamerika. Mehr als 400 Flugzeuge operieren von fast 60 Flugplätzen, 34 000 Soldaten gehören der Luftflotte an. Einer der bedeutendsten Einsätze der 21. Luftflotte war das Unternehmen «Big Lift» im Herbst 1963, bei dem 16 000 Soldaten der 2. US-Panzerdivision in weniger als drei Tagen von Texas nach Frankfurt geflogen wurden.

Die 22. Luftflotte ist zuständig für den Lufttransport im Gebiet westlich des Mississippi, über den Pazifik hinweg bis zur Ostküste Afrikas und von Pol zu Pol in Nord-Südrichtung. Zum Einsatzbereich der 22. Luftflotte gehört ferner das Gebiet um Japan, Okinawa, Neu Seeland und Australien.

Die Aufgaben von MAC lassen sich im einzelnen wie folgt beschreiben: Transport von Kampftruppen, Ausrüstung und Nachschubgüter über grosse Entfernungen, Luftlandeeinsätze in der Kampfzone, Lufttransport Kranker und Verwundeter, Wetterbeobachtung und -vorhersage, Suche nach verunglückten Flugzeugen, Transport des Präsidenten und höchster Regierungsmitglieder.

Das MAC verfügt zur Erfüllung der vielfältigen Aufgaben über insgesamt mehr als 900 Maschinen, davon 310 Maschinen für strategische, und 600 für taktische Aufgaben. Im einzelnen kommen 70 C-5 Galaxy, 234 C-141 Starlifter, 490 C-130 Hercules, 64 C-123 Provider und 48 C-7 sowie eine Reihe von C-137 Stratolifter, C-140 Jetstar, C-9 Nightingale zum Einsatz. Weiterhin verfügt das MAC über die Hubschraubertypen UH-1 Iroquois, CH-3 Jolly Green Gigant, HH-53 Super Jolly Green Gigant.

Die wichtigsten Maschinen seien hier nun kurz vorgestellt: Grösstes Flugzeug des MAC und zugleich grösstes Flugzeug der Welt überhaupt ist die Lockheed C-5A Galaxy mit einer Spannweite von 67,9 Meter, einer Länge von 75,5 Meter und einer Höhe von 19,8 Meter. Das Startgewicht beträgt 346 770 kg, die Reichweite bei 36 000 kg, Zuladung 10 460 Kilometer und die Fluggeschwindigkeit 919 km/h. Die Galaxy besitzt 12 Flügel-Integraltanks mit einer Gesamtkapazität von 185 465 Liter Treibstoff, einer Menge, mit der man fast sieben normale Eisenbahnwaggons füllen könnte. Die vier Bläsetriebewerke haben eine Schubleistung von je 18 642 kp, wiegen immerhin 3243 kg und haben einen Einlassdurchmesser von 2,5 Meter. Zur Erhöhung der Reichweite kann die Maschine luftbetankt werden. Zur raschen Beladung lässt sich sowohl das Heck wie der Bug gleichzeitig öffnen. Im Oberdeck finden 75 Soldaten, im Unterdeck 270 ausgerüstete Soldaten Platz.

Bereits seit über 10 Jahren ist der kleine Bruder der C-5A, die C-141 Starlifter im Einsatz. Sie hat, obwohl im Aussehen fast gleich, jedoch wesentlich geringere Ausmasse. So beträgt die Spannweite der C-141 48,7 Meter, die Länge 44,2 Meter und die Höhe 12 Meter. Das Startgewicht liegt bei 143 600 kg, die Reichweite bei 32 000 kg, Zuladung um 6400 Kilometer und die Fluggeschwindigkeit bei 919 km/h. Die Maschine kann 154 ausgerüstete Soldaten transportieren. Bereits über drei Jahrzehnte ist die Lockheed C-130H Hercules im Dienst. Die Spannweite der von vier Propellerturbinen angetriebenen Maschine beträgt 40,2 Meter, die Länge 29,7 Meter und die Höhe 11,6 Meter. Das Startgewicht beträgt 79 380 kg, die Reichweite bei 20 400 kg, Nutzlast 4170 Kilometer und die Fluggeschwindigkeit 618 km/h. Die



Das grösste Flugzeug der Welt, die C-5 Galaxy, beim Start von Rhein-Main Air Force Base in Frankfurt.



Absetzen eines Panzers mit Hilfe von drei Fallschirmen aus dem geöffneten Heck einer C-130 Hercules des MAC.



Eine Lockheed C-141 Starlifter des Military Airlift Command beim Landeanflug.



Der Sanitätslufttransport wird im europäischen Kommandobereich des MAC vom 435. Taktischen Lufttransportgeschwader in Frankfurt mit C-9 Flugzeugen durchgeführt.



Bildnachweis: US-Air Force

Heckklappe der Maschine ist zu öffnen, so dass im Flug schwere Lasten abgesetzt werden können.

Kurz vor der Ausmusterung stehen die schon seit 1949 im Einsatz befindliche Fairchild C-123 Provider und die De Havilland Canada C-7A Caribou, die beide noch mit jeweils zwei Kolbenmotoren angetrieben werden. Als weitere Maschinen finden beim MAC die Lockheed C-140B Jetstar, Boeing KC-135, die insbesondere als Tankflugzeug im Einsatz ist; und die Donnell Douglas DC-9 Verwendung.

Im Krisenfall werden dem MAC 30 000 Reservisten zugeführt, die immer wieder ihre Reservierungsübungen beim MAC ableisten.

Eine weitere Unterstützung erfährt das MAC durch Einheiten der Air National Guard, die in Friedenszeiten den Gouverneuren der Bundesstaaten untersteht und über folgende Einheiten verfügt: 4 taktische Transportgeschwader, 14 taktische Transportgruppen, 18 taktische Transportstaffeln sowie zwei Rettungs- und Bergungs-, und einer Wetterstaffel.

Die zivile Reserveflotte

Von besonderer Bedeutung für den strategischen Lufttransport ist die zivile Reserveflotte «Civil Reserve Air Fleet» (CRAF), die sich aus ausgewählten Maschinen ziviler Linien- und Charterfluggesellschaften zusammensetzt und aus folgenden vier Komponenten besteht: Internationale Langstreckenmaschinen wie der DC-10 und Boeing B-747, Jumbo Jet, Internationale Kurzstreckenmaschinen wie der Boeing B-727 und B-737, Inlandmaschinen verschiedener Typen und Maschinen der Alaskan CRAF.

Der Einsatz der zivilen Reserveflotte wird in drei Stufen geregelt: Stufe eins kann der Kommandeur des MAC in eigener Zuständigkeit anordnen, bei Stufe zwei ist die Entscheidung dem Verteidigungsministerium vorbehalten und Stufe drei kann nur durch den Präsidenten entschieden werden und setzt einen nationalen Notfall voraus. MAC vergibt in Friedenszeiten Transportaufträge an Zivilluggesellschaften um sie zu veranlassen, ihre Maschinen im Spannungsfall dem MAC zur Verfügung zu stellen. Über 300 Maschinen von 21 Fluggesellschaften gehören derzeit der CRAF an. Welche Bedeutung die zivile Reserveflotte hat, verdeutlichen folgende Zahlen: Um eine komplette US-Division aus den USA nach Europa zu transportieren sind 50 Maschinen des Typs Boeing B-747 oder Douglas DC-10 notwendig. Die dafür notwendige Zeit beträgt etwa sieben Tage. Zusammen mit 70 C-5 Galaxy, 200 C-141 Starlifter sowie 250 B-747 der CRAF könnte innerhalb von drei bis vier Tagen eine komplette Division einschliesslich Waffen und Geräte über den Atlantik transportiert werden. Voraussetzung für das Gelingen eines derartigen Lufttransportes ist die absolute Beherrschung des Luftraumes, die jedoch in Anbetracht moderner und weitreichender Luftabwehrkräften in Zukunft immer problematischer werden dürfte.

Um die volle Einsatzbereitschaft aller Maschinen und dem dazugehörenden Personal, aber auch die Organisation und Steuerung des strategischen Lufttransportes zu trainieren, nimmt das MAC jährlich an zahlreichen Übungen teil so u. a. auch an Reforger (Return of Forces to Germany). 1978 wurden Panzer, Geschütze, Hubschrauber, Kampfflugzeuge, Kettenfahrzeuge, Lastwagen und Zugmaschinen sowie rund 750 Tonnen Ausrüstungen und annähernd 13 000 amerikanische Soldaten nach Deutschland transportiert.