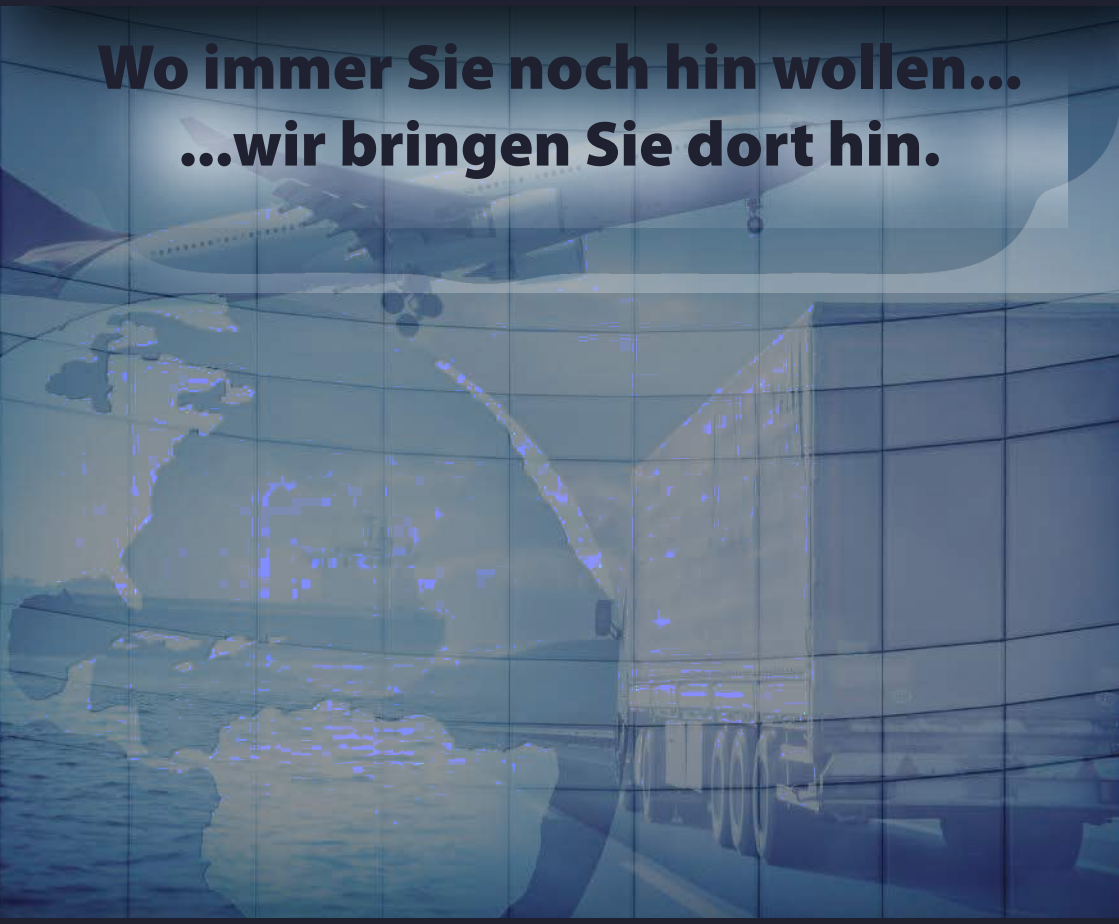
02/2023

DER 51 RECCE klärt auf...

Geschwaderzeitung des Taktischen Luftwaffengeschwaders 51 "Immelmann"

PARAMOUNT
Transportation Systems



Wir sind Rahmenvertragspartner der Bundeswehr und des Auswärtigen Amtes für Umzüge.

Deutschland • Kanada • Mexiko • Singapur
Vereinigtes Königreich • Vereinigte Staaten von Amerika

Website:	E-Mail:	Tel:
www.pts-moves.com	eu@pts-moves.com	+49 6107 989920

Inhaltsverzeichnis

Der Recce – Taktisches Luftwaffengeschwader 51 "Immelmann"

Vorwort Kommodore 4
Vorwort Chefredakteur 8
Auftakt zur Übung Air Defender 23 10
Air Defender 2023 – Jahre der Vorbereitung,
um 200 Flugzeuge in die Luft zu bekommen 12
Flugunfallübung in Jagel – Die Zahnräder greifen ineinander 17
Das westliche Bündnis im Kampf gegen die Occasus-Allianz 20
Im Nest der Kampfflieger 22
Fighter Ops: Wie werden die Luftmissionen geplant? 24
Deutschlands oberster Steuermann besucht
Luftwaffengroßübung Air Defender 23 in Jagel 28
Anspruchsvolles Training steigert Effektivität:
Welche Instrumente hat die Luftwaffe? 31
Verteidigungsminister Pistorius sieht starkes Signal 34
Air Defender 23: Übung beendet 36
100 Jahre Fliegerei an der Schlei – Teil 13 40
Einer von uns – Andreas „Sonic" Jeschek 47
B-Course 84 "Syllabus complete" 55
Eine gelebte Praxis besiegelt 58
Sommerfest der Familienbetreuungsstelle Husum 59
Recce fragt nach 62
Benefizkonzert in der Geestlandhalle in Kropp 64
Eröffnung der Regionalausstellung des TaktLwG 51 "I" 66
„Da ist etwas - das bleibt..." 68
FluSi informiert 70
Das ist ja der Hammer 72
Rätselseite 73
Impressum 74

Vorwort
Kommodore

Liebe Angehörige des Taktischen Luftwaffengeschwaders 51 "Immelmann", liebe Leserinnen und Leser des RECCE,

wir befinden uns mitten im laufenden Jahr und viele von Ihnen genießen derzeit den mehr als wohlverdienten Urlaub.
In den letzten Monaten kamen viele Dinge – auch im privaten Bereich – bei vielen von Ihnen deutlich zu kurz.
Dennoch – Aller Aufwand und alle Anstrengung im ersten Halbjahr haben sich mehr als gelohnt.
Sie, wir, der Verband haben nach intensiver Vorbereitungszeit und anstrengender Durchführungsphase beim Air Defender 23 gezeigt, was in uns steckt und über welche Kapazitäten und Fähigkeiten das Taktische Luftwaffengeschwader 51 „Immelmann" verfügt. Das macht uns einzigartig und unverwechselbar!
Sie haben dabei alle über das normale und erwartbare Maß hinaus Ihre Expertise, Kreativität sowie Ihren Leistungs- und Durchhaltewillen eingebracht.
Der Verband hat mit der gezeigten Leistung weit über die Landes- und Bundesgrenzen hinaus Hochachtung und Wertschätzung auf allen Ebenen der Politik, des Militärs, aber auch unserer Bündnispartner, erfahren.
Insgesamt können wir auf eine zweiwöchige, hochintensive Zeit zurückblicken, die wir aktiv und mit wesentlichen Anteilen selbst gestalten konnten und auch haben. Das Geschwader Immelmann hat dabei nicht nur maßgeblich, sondern ganz entscheidend zum Erfolg der Übung beigetragen.
Nicht umsonst haben sich so viele prominente Politiker und ranghohe Militärs ein Bild von der Übungsdurchführung bei uns vor Ort gemacht.
Gezeigt haben wir dabei, dass wir über 70 externe Gastluftfahrzeuge nicht nur aufgenommen, sondern auch die komplette logistische Unterstützung und Querversorgung über unsere beiden Plätze Jagel und Hohn im Vorfeld und während der Durchführungsphase sicherstellen können.

Für diese Luftfahrzeuge waren erhebliche Materialumfänge in Form von Verlegepaketen und mehr notwendig.
Unser „Luftumschläger" konnten mit externer, internationaler Unterstützung während des Deployment und Redeployment 16 C-17 sowie 95 C-130 abfertigen.
Diese Fähigkeiten und Kapazitäten sind auch die wesentlichen Bausteine und Eckdaten, um als Drehscheibe, aber auch Aufmarsch- und Einsatzraum für Bündnispartner dienen zu können.
Wesentlich für die Leistungsfähigkeit hat sich auch unsere Versorgung mit Betriebsstoffen als durchhaltefähig unter höchster Beanspruchung erwiesen.
Wir konnten pro Tag damit von unseren beiden Flugplätzen zwischen 80 und 85 Sorties mühelos unterstützen. Ein sehr beachtlicher Wert, der auch bei unseren internationalen Partnern deutlich mit Anerkennung quotiert wurde.
Mit der Aufnahme der US-Stabselemente in Hohn wurde im Vorfeld der Übung eine sogenannte Expeditionary Air Wing der USANG geformt, die sich auch im taktischen Einsatzbetrieb bewährt hat. Von US-Seite wurde bereits erneut Interesse bekundet, ggf. in den kommenden Jahren wieder zusammen mit uns hier im hohen Norden zu üben.
Der „Setup" von zwei Flugplätzen ist dabei tatsächlich einzigartig und bietet sich förmlich an.
Aber auch unsere geostrategische Lage mit direktem Zugang zu Nord- und Ostsee und die Luftraumstruktur haben sich mehr als bewährt.
Dass wir als Gastgeber neben dem gesamten taktischen Business uns gut verkauft haben, wurde bereits in der Vorwoche zu Übung deutlich. Die

Unterkünfte wurden hervorragend angenommen und übertrafen die Erwartungen aller Übungsteilnehmer deutlich. Wir haben in der Spitze 1.650 externe Teilnehmer und Unterstützungspersonal unterbringen können. Hier gebührt mein außerordentlicher Dank den Kräften des Objektschutzregiments sowie des Spezialpionierregiments, die uns mit dem Aufbau und in Teilen des technischen Betriebs erheblich unterstützt haben!
Gar nicht zu sprechen von unseren Betreuungseinrichtungen und Betreuungsmaßnahmen. Die Bilder muss ich hier nicht wiederholen. Jeder der es selbst gesehen hat, wird konstatieren, dass er solchen Umfang und Qualität noch bei keiner anderen internationalen Übung gesehen hat. Bei aller Anstrengung in der Vorbereitung - es hat unglaublich viel Spaß bereitet!
Im Vorfeld der Übung hat sich bereits gezeigt, dass wir geschaffene Interimsinfrastruktur für den AD23 auch für zukünftige Projekte verstetigen wollen. Die Unterkünfte werden wir dazu bis einschließlich zum NATO Tiger Meet 2024 in bestehender Form erhalten. Den Fighter OPS Bereich wollen wir mehrjährig darüber hinaus verstetigen, um die auf der Zeitachse hinkenden geplanten festen Infrastrukturprojekte bestmöglich zu kompensieren. Wir benötigen für perspektivisch zulaufende Waffensystem - wie der PEGASUS - bereits ab 2024 Bürounterkünfte; aber auch zur Entlastung bestehender Bereiche des Geschwaders bieten die Container entsprechende Möglichkeiten. Dazu wurden geschwaderseitig und seitens der übergeordneten Kommandobehörden alle notwendigen Weichen gestellt.
Bevor ich das Thema wechsle, möchte ich nochmals Ihre Leistung besonders hervorheben.
Unser Verband hat sich einmal mehr von seiner besten Seite gezeigt!
Es war schlichtweg eine außerordentliche und brillante Teamleistung, für die ich mich bei Ihnen bedanken möchte und mein Lob und meine Anerkennung an Sie ausdrücke!
Ich bin stolz auf das Team Immelmann!
Insgesamt bin ich nach dem Air Defender 23 gut gestimmt, dass wir viele der Vorbereitungen für das NATO Tiger Meet 2024 so übernehmen können

und damit in der Vorbereitung deutliche Entlastung des Personals erfahren werden. Das ist gut so!

Mit dem Air Defender 23 ist das Jahr 2023 jedoch noch nicht für das TaktLwG 51 „I“ geschrieben. Wir bleiben natürlich selbstredend weiterhin in der höchsten Einsatzbereitschaftsstufe, der VJTF. Unser Personal und Material sind professionalisiert und einsatzbereit. Hier ergeben sich keine Änderungen.
Nicht einmal einen Monat nach Ende des Air Defender 23 haben wir bereits das nächste „Highlight“ mit der Übungs- und Leistungsdemonstration SNAP (Significance of National Air Power 2023) erfolgreich im Verbund zusammen mit den anderen beteiligten Luftwaffenverbänden absolviert. Dabei wurde dem Führungsnachwuchs der Bundeswehr, welcher sich derzeit auf dem Nationalen Generalstabslehrgang an der Führungsakademie der Bundeswehr befindet, die Leistungsfähigkeit der Waffensysteme der Luftwaffe im Wirkverbund hier am Flugplatz Jagel bildstark demonstriert.
Ein weiterer Meilenstein für den Verband stellt die Beendigung unserer Beteiligung am VN-Einsatz im Rahmen MINUSMA dar. Am 27. Juli geht damit offiziell ein weiterer langjähriger Einsatz zu Ende. Nach 6 Jahren, 9 Monaten und 22 Tagen wird mit der Rückkehr der letzten Angehörigen der HERON-Staffel MINUSMA der letzte Einsatz mit dem unbemannten System HERON 1 beendet. Viele Angehörige des Geschwaders haben in dieser Zeit hervorragende Leistungen gezeigt und ihren Beitrag dazu geleistet, dass die Sicherheit der VN-Kräfte und der malischen Bevölkerung temporär verbessert werden konnte. Die zukünftige Entwicklung dieses Landes jedoch bleibt nach Beendigung des VN-Mandats zum 30.12.2023 ungewiss.

Im weiteren Verlauf des Jahre 2023 werden wir neben den Herausforderungen durch das vielschichtige und intensive Übungsgeschehen einen weiteren Meilenstein mit den Vorbereitungen zur Aufnahme und Realisierung des Flugbetriebs GERMAN HERON TP (GHTP) weiter vorantreiben.
Den genauen Termin zum Zulauf des ersten Luftfahrzeuges kann ich Ihnen zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht benennen. Wir arbeiten jedoch daran, möglichst verzugsfrei zum Plan, mit einem System GHTP die Leistungsdemonstration in Jagel im Rahmen der Landes- und Bündnisverteidigung, beginnen zu können.
Übungsseitig werden wir uns dieses Jahr noch mit der Übung Timber Express im Rahmen CESMO hier am Standort, zusammen mit internationalen Partnern weiter professionalisieren.
Darüber hinaus steht unsere wichtige Teilnahme am NATO Tiger Meet in Italien im Oktober auf dem Programm. Gerade als Host Nation für das NATO Tiger Meet 2024 ist für uns die Teilnahme neben den hochwertigen Übungsinhalten selbstredend und Pflichtkür.
Für das NATO Tiger Meet 2024 werden wir auch dieses Jahr noch entsprechende Übungskonferenzen abhalten, um im weiteren Planungsverlauf – auch bei allen bereits durch Air Defender 23 abgedeckten Themenfeldern – nicht ins Hintertreffen zu gelangen.

Sie sehen, es bleibt weiterhin herausfordernd und inhaltsreich.
Wir werden all dies auch mit unserer gewohnten Professionalität und norddeutschen Gelassenheit angehen und zum Erfolg führen.
Bleiben Sie wie Sie sind. Behalten Sie sich Ihre Motivation und Freude bei all unseren Herausforderungen bei!

Ich bedanke mich nochmals für Ihre überragende Leistung und freue mich auf das weitere Miteinander im Geschwader „Immelmann“!

Ihr Kommodore

UMZÜGE SPEDITION LAGERUNG

Johs. H. Ehlert

BESTER SERVICE SEIT MEHR ALS 120 JAHREN!

» Bundesweit. Europaweit. Weltweit.
» Privat-, Firmen- und Behördenumzüge
» Kleinumzüge
» Lagerung

0 46 21 - 2 51 44

Wittgenstein 5
24866 Busdorf
info@umzuege-ehlert.de

www.umzuege-ehlert.de

Vorwort
Chefredakteur

Liebe Leserinnen und Leser,

diese Ausgabe des Recce erreicht Sie / Euch mit reichlich Verzögerung. Der Grund dafür liegt in der nun seit einigen Wochen beendeten Übung „Air Defender", die erwartungsgemäß in dieser Ausgabe einen besonders großen Raum einnehmen wird. Und so waren unsere Redakteure sowie die Redakteure des PIZ während der Übung schwer damit beschäftigt, Interviews zu führen, Themenrecherche zu betreiben, entsprechende Artikel zu schreiben, während unsere Fotografen mehrere Tausend Bilder machten. Aus dieser enormen Fülle an Material, das es dann zu sichten, zu bewerten und auszuwählen galt, sind dann die Beiträge für diese besondere Ausgabe des Recce entstanden. Und dieser Vorgang hat, insbesondere vor dem Hintergrund der unmittelbar nach Air Defender eingesetzten Urlaubsphase deutlich länger gedauert, als erwartet.

Meinen persönlichen Eindruck zu Air Defender möchte ich gerne mit einem Satz beschreiben: „Wenn alle hochmotiviert und lösungsorientiert an einem Strang ziehen, dann kann etwas wahrlich Großes dabei herauskommen!" Ich habe mich in der gesamten Übungsphase immer mal wieder unter die Leute gemischt, hab versucht, das „Ohr an Masse" zu legen und unmittelbar bei den Menschen nach der aktuellen Stimmung, ihren Gefühlen und Sorgen gefragt. Und immer wieder wurde mir bestätigt, „ja, es ist eine Menge Arbeit, ja, es klappt nicht alles reibungslos, ja, hier und da gibt es noch ein paar Probleme!". Aber statt zu jammern und zu klagen wurde allerorts in die Hände gespuckt, angepackt und organisiert. Manche Lösungen ergaben sich dann zufällig, oder auch, weil man bereit war auf allen Ebenen auch mal ein wenig „out oft he box" zu denken, Netzwerke zu nutzen, dabei auch mal über seinen eigenen Schatten zu springen und immer wieder die Lösung zu suchen, und nicht das Problem.

Dann, ja dann kann wirklich etwas Großes dabei herauskommen, etwas, worauf alle Beteiligten, egal in welcher Funktion, wirklich stolz sein können – Air Defender wart Ihr, weil Ihr Air Defender wart!

Darüber hinaus war auch in der gesamten Region um die Standorte Hohn und Jagel sowie in Kropp eine hohe Akzeptanz bei der Bevölkerung zu spüren, die für die mit der Übung verbundenen Einschränkungen und Belastungen, wie den zusätzlichen Fluglärm oder das erhöhte Verkehrsaufkommen innerorts sowie auf der B77, ein hohes Verständnis aufbrachten. Ich denke, dem Einzelhandel in Kropp hat die besondere Kaufkraft, die von den vielen Gästen ausging, auch nicht unbedingt geschadet. Selbst der Überschall-Knall eines nicht näher bezeichneten amerikanischen Kampfflugzeuges kurz vor Ende der Übung hatte nur kurzfristig für Verwirrung gesorgt, da ich vermute, alle unter 20-jährigen haben dieses Geräusch zum ersten Mal in ihrem Leben gehört. Proteste oder gar ein medialer „Shit-storm" blieben glücklicherweise aus. In Amerika nennt man den „Supersonic-Boom" übrigens „Sound of freedom".

Ganz besonderen Anklang fand die Übung Air Defender erwartungsgemäß bei den hunderten von „Planespottern", die teilweise von sehr weit gekommen waren, um das Treiben auf der Start- und Landebahn aus nächster Nähe zu beobachten und dabei ihre begehrten Fotos zu machen. Dazu gesellten sich gefühlt an die tausend interessierte Besucher, Touristen vielleicht, die von der Übung gehört hatten, und das Treiben von unserer Hauptwache in Jagel, oder von einer der vielen Beobachtungspunkte rund um den Fliegerhorst herum, aus nächster Nähe mit verfolgten. Mitunter wusste man nicht genau, ob vor unserer Hauptwache ein Campingplatz eröffnet hatte oder dort ein Volksfest im Gange war. Ich fand´s klasse, weil all dies absolut friedlich und für die Übung selbst, weitestgehend störungsfrei über die Bühne ging. Selbst die während Air Defender vor der Hauptwache in Jagel abgehaltene Demonstration der Friedensbewegung fügte sich sehr gut in das Gesamtbild ein, denn im Grunde genommen haben wir alle das gleiche Ziel – den Frieden. Und dass es, was das Erreichen dieses Zieles angeht, unterschiedliche Sichtweisen und Strategien geben kann, bei denen man in der Umsetzung nicht immer die gleiche Meinung sein muss, ist in unserer Demokratie nicht nur erlaubt, sondern auch dringend notwendig.

Wie ich aus vielen Gesprächen am Rande des Fly-In sowie des Nations Day von unseren Gästen erfahren durfte, nehmen nahezu alle einen bleibenden und sehr positiven Eindruck von ihrem Einsatz bei Air Defender mit nach Hause. Nicht zuletzt das abwechslungsreiche und für manchen Amerikaner doch sehr ungewöhnliche Essen bleibt wohl nachhaltig in Erinnerung. Rotkohl, Knödel, Rouladen und sogar der Schokoladenpudding wurden anfangs eher skeptisch betrachtet, vorsichtig probiert um dann mit großem Genuss verzehrt zu werden. An dieser Stelle gilt ein großes Lob den Soldatinnen und Soldaten sowie den zivilen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der Truppenküche, die sich in Quantität und Qualität mal wieder übertroffen haben, was so manchem Gast, zumindest kulinarisch, eine völlig neue Welt eröffnet hat. Völkerverständigung über den Gaumen, das ist doch auch mal was!

Und so ganz nebenbei aber völlig zufällig kam es während des Nation Day zu einer „Reunion" zweier Soldaten (einem Deutschen und einem Amerikaner), die sich vor Jahren im Einsatz Counter Daesh in Incirlik kennengelernt hatten. Die Freude war „grenzenlos". Möglicherweise war dies nicht das einzige Wiedersehen alter Freunde und Bekannte. Und so konnten während Air Defender nicht nur alte Freundschaften aufgefrischt, sondern viele neue Freundschaften geschlossen werden. Wir sind halt doch irgendwie wie eine große Familie – ob Luftwaffe, Air Force, Air National Guard, Türk Hava Kuvvetleri, Magyar Légierö (Hungarian Air Force), Royal Air Force oder der Ilmavoimat (finnische Luftwaffe), um nur einige zu nennen. Wir alle haben ein Ziel – wir fliegen für den Frieden und die Freiheit!

Doch neben diesem spektakulären Jahres-Highlight mit all seinen hochrangigen und illustren Gästen haben sich im zurückliegenden Quartal auch tragische und traurige Momente zugetragen, die unter dem Einfluss dieser Übung bitte nicht in Vergessenheit geraten dürfen. Daher erinnere ich an dieser Stelle an den schrecklichen Flugzeugabsturz der GFD in Hohn, bei dem am 15. Mai 2023 die Piloten Maik Sollte und Udo Bore ihr Leben verloren. Die entsprechenden Nachrufe werden wir im nächsten RECCE veröffentlichen. Ebenfalls erinnern wir in einem Nachruf an den viel zu frühen Tod von Sönke Treffler.
Auf die weiteren Artikel sowie unsere bekannten Rubriken „Einer von uns", „Recce fragt nach" sowie der Fortsetzung unserer geschichtlichen Reise durch „100 Jahre Fliegerei an der Schlei" will ich an dieser Stelle gar nicht weiter eingehen und wünsche stattdessen unseren Leserinnen und Lesern viel Spaß bei der Lektüre, unseren Kameradinnen und Kameraden im Auslandseinsatz eine glückliche und gesunde Heimkehr und uns Allen, eine gute Zeit!

Ihr / Euer

Auftakt zur Übung Air Defender 23

Ein starkes Signal transatlantischer Partnerschaft

„Mit der Übung Air Defender 23 schreiben wir ein neues Kapitel transatlantischer Geschichte", so der Inspekteur der Luftwaffe bei der Pressekonferenz in der deutschen Botschaft am 4. April in Washington D.C. (District of Columbia) vor deutschen und amerikanischen Journalisten.

Die Tatsache, dass Air Defender die größte Verlegung von Luftstreitkräften von den USA nach Europa seit Bestehen der NATO ist, stünde für sich selbst, so Ingo Gerhartz weiter. Die Übung basiere auf einem Artikel-5-Beistandsszenario, denn die NATO sei ein reines Verteidigungsbündnis, betonte er. Trotz eines veränderten Bewusstseins in Deutschland und Europa für die Bedeutung von militärischer Stärke seit der sogenannten Zeitenwende, bleibe die transatlantische Verbindung zentral, sagte der Luftwaffenchef. Deutschland trage mit der Planung, Organisation und Durchführung von Air Defender 2023 der Forderung nach Übernahme von mehr Verantwortung Rechnung.

Im Falle einer Krise hätten die Luftstreitkräfte als „First Responder" aufgrund ihrer schnellen Reaktionsfähigkeit eine zentrale Bedeutung, erklärte Gerhartz weiter. Dies gelte es im Sinne einer glaubhaften Bündnisverteidigung mit Air Defender zu üben und zu demonstrieren: „Wir müssen jedem zeigen, wenn es darauf ankommt, sind wir auch in der Lage, unsere Werte Freiheit und Demokratie in dieser Allianz zu verteidigen."

Lieutenant General Michael Loh, Director der Air National Guard, betonte, die transatlantische Partnerschaft beruhe auf gegenseitigem Vertrauen und gemeinsamen Werten. Air Defender 23 verbinde die USA und Deutschland strategisch. Aber die Übung erlaube es der US National Guard vor allem, die Beziehungen auch zu den anderen beteiligten Nationen auf operationeller Ebene auf- und auszubauen. Die Übung teste die Fähigkeit der teilnehmenden Luftstreitkräfte zusammenzuar-

beiten und auch, ob dies schnell möglich sei, so der Chef der US National Guard.

Belastung gering halten

Der Inspekteur der Luftwaffe betonte, die Luftwaffe würde alles tun, um die Belastungen durch die über 250 Starts für die Bevölkerung so gering wie möglich zu halten. Die Übungsanteile würden hauptsächlich über Nord- und Ostsee geflogen, um Fluglärm so gering wie möglich zu halten. Zudem würden die drei Übungslufträume Nord, Süd und Ost zeitversetzt für jeweils nur zwei bis drei Stunden am Tag genutzt. So sei auch gewährleistet, dass zivile Flüge weitestgehend regulär stattfinden könnten - auch wenn ein Übungsluftraum zeitweise für die zivile Luftfahrt gesperrt sei.

Bei der Übung Air Defender 23 verlegt die US National Guard über 100 Luftfahrzeuge nach Deutschland, von wo aus im Laufe der folgenden zwei Wochen vom 12. bis 23. Juni 24 Nationen mit insgesamt über 220 Luftfahrzeugen gemeinsame Luftoperationen üben. Air Defender findet unter deutscher Führung, aber mit Beteiligung der NATO statt.

Die National Guard sind militärische Verbände unter der Flagge von US-Bundesstaaten, die parallel zu den regulären US-Streitkräften dem Kommando des jeweiligen Gouverneurs unterstellt sind. Sie können im Krisenfall als Unterstützung der regulären Streitkräfte durch den Präsidenten aktiviert oder bei Naturkatastrophen durch die Bundesstaaten eingesetzt werden.
Von einer Ergänzungstruppe ist die Air National Guard der USA mittlerweile zu einem wichtigen Glied der amerikanischen Luftstreitkräfte geworden.

Text: Sylvia Boerner
Bild: Francis Hildemann

Gehrke
Reifendienst Kropp
Reiferhandel · Fahrzeugreparaturen · Autohandel
Rheider Weg 1 • 24848 Kropp • Tel. (04624) 8297
info@reifendienst-kropp.de
www.reifendienst-kropp.de
- Eine preiswerte Kfz-Werkstatt ganz in Ihrer Nähe
- Verschleißteile-Sofortdienst
- Klimaanlagen-Service
- Abgasuntersuchung
- KÜS Hauptuntersuchung nach § 29 STVZO

KRAFTFAHRZEUG HANDWERK
MEISTERBETRIEB DER KFZ-INNUNG

Air Defender 2023 – Jahre der Vorbereitung, um 200 Flugzeuge in die Luft zu bekommen

Zwei Wochen intensive Übung – Vier Jahre der Vorbereitung

Großübung als Zertifizierung

Deutschland hat sich 2018 bereit erklärt, als Rahmennation für eine Multinational Air Group (MAG) gemeinsam mit NATO-Partnern einsatzbereite fliegende Großverbände aufzustellen. Dabei war eine der Vorgaben, eine erste operationelle Einsatzbereitschaft im Jahr 2023 nachzuweisen. Dies sollte anhand einer Großübung, der MAG-Exercise (MAGEX), geschehen. So entstand der erste Grundgedanke für eine größere fliegerische Übung für das Jahr 2023.

Mehrere kleinere Übungen, die MAGDAYS, sollten auf dem Weg zur Großübung als Meilensteine umgesetzt werden. Diese wurden ab 2018 jährlich vom Luftwaffentruppenkommando in Zusammenarbeit mit dem Zentrum für Luftoperationen organisiert.

Die ersten Planungen

2019 begannen im Übungsdezernat im Luftwaffentruppenkommando die ersten Überlegungen und Planungen für die Großübung. Die Planer dort erstellten ein Übungskonzept für die MAGEX mit einem Einsatz von bis zu 50 Luftfahrzeugen. Erste Übungsluftraummodelle wurden entwickelt und in den MAGDAYS getestet. Die fliegenden Verbände trainierten das Zusammenspiel mit einer Führungsorganisation, dem Joint Force Air Component Headquarters (JFAC), das vom Zentrum für Luftoperationen in Kalkar gestellt wurde. Aus den Ergebnissen flossen wichtige Gedankenansätze in ein Konzept. Dieses Konzept MAGEX 2023 wurde 2020 dem Inspekteur Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, vorgelegt und gebilligt.

Aus der MAGEX wird Air Defender

Darüber hinaus entwickelten sich in den Jahren im Bereich Konzeption des Kommando Luftwaffe neue Ideen für mögliche Großübungen. Diese waren von den MAG-Vorgaben völlig losgelöst und orientierten sich an der großen US(United States)-Übung Defender Europe 20: Dies war eine große Heeres- und Streitkräftebasis-Übung in Kooperation mit den USA. Die amerikanischen Streitkräfte übten, eine komplette Division nach Europa zu verlegen.

20.000 US-Soldatinnen und -Soldaten samt Material und Fahrzeugen wurden damals nach Europa transportiert. Im Bereich der Luftwaffe wurde schnell der Ruf nach ebenso einer Übung laut. Und so kam es dann auch: Innerhalb der Luftwaffenführung wurden die konkurrierenden Ansätze MAGEX und der neuere Ansatz, der Air Defender heißen sollte, vereint. Die USA stimmten dem Vorhaben der Luftwaffe zu. Aus der MAGEX wurde Air Defender. Erste Reaktionen der USA verhießen eine Teilnahme mit bis zu 100 Luftfahrzeugen. Es gab nach wie vor den gleichen Zeitansatz zur Übungsvorbereitung, aber von nun an unter einem neuen Namen.

Das Konzept MAGEX 2023 wurde 2021 in die Übungsspezifikation Air Defender 2023 überführt. Im Dezember desselben Jahres übernahm der kommandierende General des Luftwaffentruppenkommandos, Generalleutnant Günter Katz, die Verantwortung für die Durchführung der Übung Air Defender 2023. Unter der Federführung des Luftwaffentruppenkommandos wurde die Übung nun weiter ausgeplant und organisiert.

Teilnehmer-Akquise

Etwa zwei Jahre vor der eigentlichen Übung stand ein entscheidender Teil der Übungsvorbereitung bevor: Die Nationen wurden zu Air Defender eingeladen. Die Übung Air Defender wurde vorgestellt sowie Möglichkeiten und Chancen für die Nationen durch eine Teilnahme erläutert. Die Teilnehmernationen haben, wie wir selbst, Übungskalender für militärische Großvorhaben, die mehrere Jahre im Voraus durchgeplant sind. Um mit der Großübung Air Defender 2023 in diese hineinzukommen, bedurfte es dieser langen Vorlaufzeit.

Wenn sich die Nationen für eine Teilnahme entscheiden, melden sie dem Planungsteam, mit wie vielen und welchen Luftfahrzeugen sie sich einbringen möchten und welche Wünsche sie für den Einsatz ihrer Luftfahrzeuge haben. So bekommt der Planer der Übung eine ungefähre Idee, mit welchem Gerät er rechnen kann und welche unterschiedlichen Einsatzmöglichkeiten die einzelnen Luftfahrzeugmuster haben. Daraus entwickeln sich beim Übungsplaner taktisch-operationelle Ideen und Schwerpunkte, die in den Übungslufträumen umgesetzt werden sollen.

ERFAHRUNG NUTZEN - SICHER UMZIEHEN

SEIT JAHRZEHNTEN ITO FÜR SIE IM EINSATZ!

Weltweite Umzüge

Bremen	Hamburg	El Paso, TX	Türkei
Köln	Frankfurt	Alamogordo, NM	Tunesien
Berlin	Ramstein	Wichita Falls, TX	Mali
München	Koblenz	Washington DC	Senegal

Unser bekannter Service gilt für jeden Standort.
Überlassen Sie nichts dem Zufall und lassen Sie Ihren Wohnortwechsel von einem kompetenten Fachteam durchführen!

www.ito-movers.de **Tel 0800 - 48 69 100**

Mail:Service@ito-movers.de

ITO Möbeltransport GmbH | Damaschkestraße 31 | 28307 Bremen

Das erste internationale Zusammenkommen
Im Juli 2022, kurz vor Beginn der operativen Umsetzung, fand die erste große Planungskonferenz mit 220 Teilnehmern statt. Auf dieser Initial Planning Conference (IPC) waren Vertreter aller bis dato bestätigten Nationen. Die Planer der Luftwaffe haben erläutert, wie Air Defender wahrscheinlich durchgeführt werden soll und haben Möglichkeiten aufgezeigt, von wo aus die Teilnehmer innerhalb Deutschlands während der Übung agieren könnten - für den Fall, dass die Anflugwege in die Übungslufträume zu weit sind, um von ihrem Heimatflugplatz zu starten.
Das erste Konstrukt für die geplanten Übungslufträume wurde vorgestellt und weiter ausgebaut. Der Bereich Informationstechnik hat Anbindungsmöglichkeiten für alle Teilnehmer aufgezeigt, die Sanitäter haben Daten gesammelt, um ein erstes Konzept der medizinischen Versorgung zu erarbeiten. Der Bereich militärische Sicherheit hat sich um Bewachungskonzepte gekümmert. Das Presse- und Informationszentrum der Luftwaffe hat eine erste Pressestrategie vorgestellt. Alle deutschen Verbände waren anwesend und haben ihre Möglichkeiten und Forderungen an die Übung vorgebracht. So entstand ein erstes Gesamtbild zur Übung: Wer von den Nationen verlegt mit wieviel Personal und Material wohin? Wer nimmt vom Heimatstandort aus teil? In welchen Lufträumen werden Schwerpunkte gebildet? Wie wird alles zu einem IT-Netzwerk verbunden? Für all die Fragen gab es nun erste Antworten.
In der Zwischenzeit begann die erneute Invasion Russlands in die Ukraine. Dies änderte den Blickwinkel auf die Sicherheitspolitik in Europa: Air Defender kam nun eine noch tragendere Rolle als weithin sichtbares Zeichen der Stärke der NATO und insbesondere des transatlantischen Bündnisses unter deutscher Führung zu.

Die Planungen werden umgesetzt
In der operativen Phase wurde das Zentrum Luftoperationen zur Vorbereitung von Air Defender 2023 hinzugezogen. Dieses war von nun an zuständig für die finale Durchführungsphase der Übung. Von dort kamen die Einsatzbefehle für die Missionen, die sogenannten Air Task Orders, während der Kernübungszeit. Ab der IPC haben die Planer im Zentrum Luftoperationen damit begonnen, das Herzstück für diese Live Flying Exercise zu erstellen: den Master Air Operations Plan. Jedes einzelne Luftfahrzeug wurde in diesem Plan

täglich einzelnen verbundenen Luftoperationen zugeordnet. Daraus entstand der Flugbetrieb für die Übung. Dieser Plan wurde bis zum Beginn der Übung ständig weiter ausgeplant. Daraus entstanden während Air Defender die einzelnen Air Task Orders, ohne die kein Flugzeug in die Luft gehen würde.
Nach der IPC gab es die ersten Site Surveys: Die Teilnehmernationen besuchten die deutschen Hauptstandorte von Air Defender und haben vor allem die Infrastruktur geprüft. Stellplätze für die eigenen Luftfahrzeuge, Arbeitsmöglichkeiten für die Crews, IT-Schnittstellen, Büros, Unterkünfte, Küchen, medizinische Versorgung - alles muss passen. Denn jede Nation beteiligt sich mit unterschiedlichen Typen an Luftfahrzeugen, die dementsprechend unterschiedliche Anforderungen an Wartung, Versorgung und Inbetriebnahme haben. Die Nationen erstellten Bedarfslisten anhand der Gegebenheiten vor Ort. Diese mussten von Deutschland als Gastgebernation erfüllt werden. Was jetzt fehlte, musste entweder beschafft werden oder der Verlegeplan wurde angepasst.

Abstimmung der Lufträume

Im Dezember 2022 folgte die Main Planning Conference (MPC), nun schon mit 450 Teilnehmern. Dort entschied man über die finalen Übungsteilnehmer und teilte die Luftfahrzeuge auf unterschiedliche Lufträume auf. Die Übungslufträume hatte die Luftwaffe während der vergangenen zwei Jahre permanent mit der Deutschen Flugsicherung (DFS) abgestimmt. In Deutschland hat kommerzieller Flugbetrieb Vorrang vor militärischem Übungsflugbetrieb. Da zu Air Defender mehr als 200 Luftfahrzeuge erwartet wurden, musste im Vorfeld festgelegt sein, zu welchen Zeiten welche Lufträume für die zivile Luftfahrt gesperrt sind.
Nachdem nun alle Teilnehmer feststanden und eingeplant waren, kamen noch weitere Teilnehmernationen dazu. In diesem Fall Großbritannien, Finnland, Japan und Schweden. Die Planer und Konzeptionisten der Übung stellte dies vor eine Herausforderung, denn zu diesem Zeitpunkt standen die meisten Dinge schon fest. In die bestehenden Planungen mussten nun zusätzliche Übungsteilnehmer integriert werden. Erst wenn diese Integration geschafft war, wurde der finale Master Air Operation Plan erstellt. An diesem Punkt war die Übung Air Defender im April 2023.

Die letzten Vorbereitungen

Im April folgte die Final Coordination Conference (FCC). Zu dieser wurden, wie schon bei der MPC, mehr als 400 Teilnehmer erwartet. Die Teilnehmernationen erfuhren dabei die genauen Abläufe der Übung und Szenarien. Danach war der Kernübungszeitraum nicht mehr weit entfernt. Bevor es aber losgehen konnte, gab es eine Communication Exercise, in der alle wichtigen Kommunikationskanäle auf NATO Secret Level und unter Belastung getestet wurden, die während Air Defender zum Einsatz kommen.
Im Mai begannen die ersten Nationen damit, ihre Luftfahrzeuge und Einheiten nach Deutschland zu verlegen. Das Zentrum Luftoperationen hatte das JFAC (Joint Forces Air Component) hochgefahren. In Schleswig wurde währenddessen der Hauptgefechtsstand aufgebaut und die Infrastruktur für die Übung finalisiert. Eine Woche vor Übungsbeginn im Juni hatte es Briefings geben, die die Teilnehmer mit den örtlichen Gegebenheiten vertraut machten.
Und dann war es soweit: Vier Jahre Planung und Vorbereitung mündeten im zwei Wochen andauernden, harten und intensiven Flugbetrieb mit geplanten 1.800 einzelnen taktischen Flugbewegungen.

Text: Stephan Prietzel
Bilder: StFw Bärwald, StFw Timmig

Flugunfallübung in Jagel – Die Zahnräder greifen ineinander

In Vorbereitung auf die Übung Air Defender 23 trainierte das Taktische Luftwaffengeschwader 51 den Ernstfall: Einen Unfall in der Luft.

Das Feuer an der Unfallstelle muss gelöscht werden

Oberstleutnant Helge B., Flugsicherheitsstabsoffizier beim Taktischen Luftwaffengeschwader 51 „Immelmann" in Jagel, ist Organisator der Übung, die am 11. Mai 2023 auf dem Fliegerhorst in Schleswig-Holstein stattfand.
In weiser Voraussicht, dass bei der multinationalen Großübung Air Defender 23 ab Juni mehr als 70 zusätzliche Flugzeuge die Militärflugplätze in Jagel und Hohn anfliegen werden, war dies ein guter Grund, um sich rechtzeitig auch auf den schlechtesten Fall bestmöglich vorzubereiten. Wenn es zu einem Zwischenfall oder einem Flugunfall kommt, müssen Meldewege funktionieren und die richtigen Personen zur richtigen Zeit alarmiert werden, damit effektive Hilfe geleistet werden kann. Dafür müssen alle Zahnräder exakt und reibungsfrei ineinandergreifen.

Komplexes, aber fiktives Szenario
Oberstleutnant Helge B. hatte dafür ein eigenes Drehbuch geschrieben: Ein ziviles Sportflugzeug ist auf einem Flug über Schleswig-Holstein. Gleichzeitig befindet sich ein Tornado-Kampfjet im Anflug auf den Fliegerhorst Jagel bei Schleswig. Durch einen Vogelschlag fallen beide Triebwerke des Jets aus. Während des Versuchs, dem Vogelschwarm auszuweichen, kommt das Kampfflugzeug der zivilen Cessna so nahe, dass der Pilot sein Sportflugzeug nur schwer unter Kontrolle behält. Die vier Insassen werden verletzt und eine Notlandung in Jagel ist nötig. Die Besatzung des Militärflugzeugs rettet sich mit Schleudersitzen. Ist es komplex? Ja. Ist es aufwändig? Ja. Zu viel für die militärischen Rettungskräfte allein. Es wird zusätzlich zivile Unterstützung angefordert.

Um 16:46 Uhr schrillen die Alarmglocken in der Feuerwache der Flugplatzfeuerwehr. Gleichzeitig waren die Sirenen der Ortsfeuerwehr in Jagel und Kropp zu hören und auch in Dannewerk rückte die Freiwillige Feuerwehr aus. Nur wenige Minuten später trafen die Hilfskräfte an den Unfallorten ein. Drei Szenarien sollten gleichzeitig bearbeitet werden. Während die Flugplatzfeuerwehr das

Feuer am Wrack des Tornados löschte, retteten die Feuerwehrkameraden aus Kropp die vier Verletzten aus der Cessna. Trümmerteile des Kampfjets waren in die örtliche Tischlerei gestürzt und hatten dort einen Brand verursacht. Die Dannewerker Feuerwehr löschte diesen und konnte einen Soldaten aus dem Gebäude retten. Wo sind der Tornado-Pilot und sein Waffensystemoffizier geblieben? Den Landeort der Fallschirme konnte niemand beobachten. Deshalb setzten die Johanniter ihre Suchhunde ein. Insgesamt wirkten bei dieser Flugunfallübung rund 120 Rettungskräfte mit.
Oberstleutnant Helge B. ist überrascht, positiv überrascht: „Unsere Meldewege sind unterschiedlich und es sind viele Meldestellen involviert. Ich habe befürchtet, dass es dabei Schwierigkeiten geben könnte. „Tatsächlich hat es richtig gut geklappt, die Zahnräder greifen ineinander."

Womit sich auch die Frage klärt, ob auch in Zukunft solche aufwändigen und komplexen Übungen notwendig sind? "Ein eindeutiges JA!"

Text: Hptm Keck
Bilder: StFw Pötzsch, Fw S.K.

Zivile Sanitätskräfte wurden in die Übung eingebunden. Im Ernstfall würden sie ebenso die Kräfte der Luftwaffe unterstützen.

Die zivilen und militärischen Führungskräfte nehmen miteinander Kontakt auf, um gemeinsam Hilfe zu leisten und den Unfall abzuarbeiten

Eine Tornado-Attrappe diente während der Übung als Ausbildungsobjekt.

WIR SIND DIE RESERVE

VERBAND DER RESERVISTEN
DER DEUTSCHEN BUNDESWEHR e.V.

reservistenverband.de

#ReservistenverbandRockt #WirSindDieReserve #115Tausend1Ziel #ReserveRockt

Verband der Reservisten der Deutschen Bundeswehr e.V.
Geschäftsstelle Hohn | Hugo-Junkers-Kaserne | Gebäude 10
Krummenorter Heide 7 - 10 | 24791 Alt Duvenstedt
+49 4335 921-502 | hohn@reservistenverband.de

Das westliche Bündnis im Kampf gegen die Occasus-Allianz

Ein fiktives Szenario stellt den Hintergrund für Air Defender dar.

Hintergrund
Jede Übung benötigt ein fiktives Szenario, um anhand dessen realitätsnah militärische Einsätze zu trainieren. Die fiktiven geopolitischen Szenarien dienen den Operationsplanern dann als Grundlage dafür, die einzelnen militärische Übungsmissionen, die Teil der Gesamtübung sind, im Detail auszuplanen.

Kampfhandlungen auf deutschem Boden, knappe Energieressourcen und eine von Corona und Inflation erschöpfte Bevölkerung: Wie kann reagiert werden, wenn ein feindliches Militärbündnis einen Teil Deutschlands besetzt hält? Dies ist die geopolitische Ausgangslage für die Übung Air Defender 23.
Deutschland, in einem fiktiven Jahr der Zukunft: Die jahrelange Konfrontation der NATO mit dem östlichen Militärbündnis OCCASUS hat den Boden der Bundesrepublik erreicht. Spezialkräfte der Organisation Brückner und andere Truppen von OCCASUS konnten von Osten nach Deutschland eingeschleust werden. Nun halten Luft- und Bodenkräfte die gesamte Region Klebius besetzt, etwa ein Viertel des Landes. Und der nächste taktische Zug ist bereits absehbar: Die OCCASUS-Allianz versucht nach Norden zur Ostsee vorzustoßen und den Rostocker Hafen in Besitz zu nehmen. Dabei nutzt sie eine Mischung aus Sabotageaktionen und den Einsatz von Spezialkräften, die aus der Luft unterstützt werden. Die Folge: Das westliche Bündnis löst den Verteidigungsfall nach Artikel 5 des NATO-Vertrages aus.

Den Vormarsch nach Norddeutschland stoppen
Hochgeschaukelt hatte sich der Konflikt, der räumlich auf die Linie zwischen Arktis und Schwarzem Meer ausstrahlt, schon länger. Der Staat Murinus und seine Bündnispartner Plumbeus, Griseus und Cinereus verbindet in dem Szenario gemeinsame Handels- und Sicherheitsabkommen. Um die NATO zu schwächen, hat die östliche Allianz zunächst ihre Militärpräsenz in der Nachbarschaft des Bündnisgebiets verstärkt, etwa nahe dem Baltikum. In einer Spezialoperation griff OCCASUS zuletzt außerhalb des NATO-Bündnisgebietes den Staat Otso an und nahm ihn zügig ein.

Mit Blick auf NATO-Staaten wie Deutschland, wo OCCASUS-Sympathisanten die öffentliche Meinung beeinflussen, belässt es OCCASUS zunächst bei einer hybriden Kriegführung. Besonders die Verknappung von Energielieferungen trifft die noch von der Corona-Pandemie geschwächte deutsche Wirtschaft hart, zumal die Inflationsraten rasant ansteigen. Doch greifen die Räder bei den westlichen Luftstreitkräften ineinander, wird zumindest der weitere Vormarsch nach Norddeutschland gestoppt.

Test für die Reaktions- und Handlungsfähigkeit

Soweit das Szenario, das der Lage während der Großübung Air Defender die geopolitische Kulisse bietet. Vom 12. bis 23. Juni trainieren bis zu 10.000 Übungsteilnehmer aus 25 Nationen mit 250 Luftfahrzeugen unterschiedliche Luftoperationen. Auf diesen lag eindeutig der Schwerpunkt der multinationalen Übung unter Ägide der Luftwaffe - auch wenn der Konflikt im erdachten Szenario weit vielschichtiger auch die politische, die wirtschaftliche und die mediale Ebene umfasst. Kern der Großübung ist es, die militärische Reaktions- und Handlungsfähigkeit in der Luft belastbar zu erproben und die Bevölkerung beispielsweise vor Mittelstreckenraketen schützen zu können.
Geübt wird hauptsächlich in drei Flugkorridoren über Deutschland, der Nord- und der Ostsee - Luftbetankung und Tiefflüge inklusive. Unter dem östlichen Übungsraum liegt die fiktive Region Kleibus, die im Szenario von der OCCASUS-Allianz besetzt ist.

Text: Rüdiger Franz
Bild: StFw Timmig

Im Nest der Kampfflieger

Jagel ist Hauptstandort während Air Defender 23

Einen buchstäblich großen Schatten warf die Übung Air Defender 23 auf dem Fliegerhost in Jagel bereits zwei Wochen vor Übungsbeginn voraus - in Gestalt eines riesigen amerikanischen Transportflugzeugs des Typs Boeing C-17. An Bord waren 32 Passagiere und jede Menge technisches Gerät. Tags darauf landete ein Kampfjet vom Typ F/A18 Hornet auf dem benachbarten Flugplatz Hohn (Kreis Rendsburg-Eckernförde).

Und das war nur der Anfang: Bei der multinationalen Großübung Air Defender 23 flogen im Anschluss mehr als 70 zusätzliche Flugzeuge die beiden Militärflugplätze im Herzen Schleswig-Holsteins an. Beiden Standorten kam während der größten Verlegeübung seit Bestehen der NATO eine Schlüsselrolle zu. Denn von hier aus starteten die meisten Kampfjets zu gemeinsamen Manövern über Norddeutschland. Hohn und Jagel liegen innerhalb des Übungsraums, der für den zivilen Flugverkehr in bestimmten Flughöhen zwischen 16 und 20 Uhr gesperrt war.

Besonders für die temporäre Stationierung der amerikanischen Air National Guard und ihrer insgesamt mehr als 100 beteiligten Flugzeuge wurde Jagel für den Übungszeitraum vom 12. bis zum 23. Juni zum Hauptstützpunkt. Auch bildete Jagel für die Dauer der Übung die Hauptbasis für die beteiligten Kampfflugzeuge, deren Gefechtsstand sich in der eigens errichteten Fighter Ops, einer Art Containerdorf, befand. Amerikanische F-16 und A-10 starteten auf dem Fliegerhorst Jagel ebenso zu ihren Übungsmissionen wie ungarische Gripen oder türkische F-16.

Normalerweise sind es Tornados, die am Himmel über Jagel zu sehen sind. Ausgestattet mit moderner Aufklärungssensorik sowie einer verle-

gefähigen Auswerteanlage gehört das Taktische Luftwaffengeschwader 51 "Immelmann" zu den Einsatzkräften der Bundeswehr und ist der einzige fliegende Verband der Luftwaffe, der über die Fähigkeiten zur bemannten und unbemannten abbildenden und signalerfassenden luftgestützten Aufklärung verfügt. 2013 übernahm das Geschwader zudem die Fähigkeit zur Niederhaltung der gegnerischen bodengebundenen Luftverteidigung vom aufgelösten Jagdbombergeschwader 32 aus Lechfeld. Seit 2005 ist das Geschwader zusätzlich mit der Rolle der Seekriegführung aus der Luft beauftragt.

Frühere Transall-Halle wird zur Truppenküche

1.600 externe Soldatinnen und Soldaten, darunter allein 1.200 US-Amerikaner wurden in einer eigens errichteten Zelt- und Containerstadt in der Kai-Uwe-von-Hassel-Kaserne untergebracht. Auf dem 20 Kilometer entfernten Flugplatz Hohn bei Rendsburg, der mit Beginn des Jahres 2022 ebenfalls zum TaktLwG 51 "Immelmann" gehört und regelmäßig als Ausweichflugplatz genutzt wird, entstand in einer ehemaligen Transall-Halle auf mehr als 450 Quadratmetern eine mobile Küche. Das Personal versorgte hier bis zu 1.000 Soldatinnen und Soldaten. Auch in Hohn waren für die Dauer der Übung 32 Flugzeuge stationiert, darunter die amerikanische F-15 und F-18 sowie E/A18 "Growler".

Von kaiserlicher Fliegertruppe bis zur Royal Airforce

Die militärischen Wurzeln des Fliegerhorsts in Jagel reichen in den Ersten Weltkrieg zurück. Nach dem Zweiten Weltkrieg nutzte zunächst die Royal Airforce den Platz, der eine Zeitlang den Namen RAF Schleswigland trug. So war der Fliegerhorst etwa 1948 in die Berliner Luftbrücke eingebunden. 1958 von der Bundeswehr übernommen, beheimatete der Standort zunächst das Marinefliegergeschwader 1. 1994 wurde das Geschwader in die Luftwaffe überführt. Und in der Durchführung großer Übungsszenarien hat man in Jagel in Gestalt mehrerer NATO Großübungen Routine. Die beeindruckende Geschichte des Fliegerhorstes Jagel wird in der Kai-Uwe-von-Hassel Kaserne in Kropp sowohl in einer militärgeschichtlichen Sammlung (MGS), als auch in einer kürzlich eröffneten Regionalausstellung anschaulich nachgezeichnet und erlebbar gemacht. Ein Besuch lohnt sich.

Text Rüdiger Franz
Bilder: StFw Bärwald, Fw S.K.

Fighter Ops: Wie werden die Luftmissionen geplant?

Das A und O ist die genaue Planung der Mission bis in das kleinste Detail: Dazu briefen sich die Crews in der Fighter Ops bis kurz vor dem Start.

Der Morgen graute, über dem Flugfeld peitschte der Wind, als Piloten der deutschen Luftwaffe sich auf ihre bevorstehende Mission vorbereiteten. Es sollte die erste sein, in der von Deutschland geführten Luftwaffengroßübung Air Defender 23, an der sich 25 Nationen und circa 250 Flugzeuge beteiligen. Doch was genau sind die Voraussetzungen und wie sieht die Vorbereitung dazu aus?

Herzstück jeder Planung, um eine Mission zu fliegen, ist die Air Tasking Order (ATO), ein detailliertes Dokument, das die Aufgaben und Verantwortlichkeiten der einzelnen Piloten und der Besatzungen während der auszuführenden Luftoperationen beschreibt. Als Scharnier zwischen der strategischen Zielsetzung und der taktischen Ausführung spielt sie eine entscheidende Rolle bei der Planung und Durchführung von Luftmissionen innerhalb der NATO und damit auch der Übung Air Defender. Auf Basis der ATO stiegen die Piloten gedresst in Fluganzügen und multifunktionalen HEA (Head Equipment Assembly)-Helmen in ihre Cockpits und bereiteten sich auf den Start vor. Die Mission war klar definiert – Schutz der eigenen Kräfte aus der Luft, also das Erringen der Luftüberlegenheit im Operationsgebiet. Die Piloten hatten die Aufgabe, potenzielle Ziele zu identifizieren, Angriffe durchzuführen und alle an dem Einsatz beteiligten Kräfte, ob am Boden oder in der Luft, mit Echtzeitinformationen zu versorgen.

Klarmachen der Aufgabe im Team

Die ATO entsteht in einem komplexen Verfahren und setzt auf präzise Planung. In der Fighter OPS, der Operationszentrale auf dem Fliegerhorst, laufen die taktischen Vorbereitungen zusammen. So auch auf dem Fliegerhorst Jagel. Hier hatten die deutschen Gastgeber, das Taktische Luftwaffengeschwader 51 „Immelmann", jeweils drei Briefingräume und drei Planungsräume eingerichtet, für jeden Übungsraum einen.

Dort kamen je nach Szenario die zugeteilten Besatzungen der Mission zusammen. Der Ablauf der Einweisung, auch Briefing genannt, orientiert

sich immer an dem gleichen Schema: Als erstes kommen die Meteorologen zu Wort. Nachdem die Rahmenlage mit den tagesaktuellen Besonderheiten bekannt gegeben wird, briefen sich die Besatzungen untereinander. Ab jetzt wird es scharf, die Jets starten und unter der Leitung des zugeordneten Control and Reporting Centre (CRC) steuern die Piloten auf den Übungsraum zu. Sie folgen nun den vorgegebenen Flugrouten gemäß dem Einsatzbefehl – der ATO.

400 Seiten Information

Die ATO schaffen klare Strukturen und Vorgaben, um die Zusammenarbeit und Koordination zwischen den beteiligten Flugzeugen und den Bodentruppen und Marineeinheiten zu gewährleisten. Sie kann bis zu 20.000 Zeilen umfassen – eine Seite wird in der Standardschriftgröße mit 50 Zeilen beschrieben. Darin enthalten sind unter anderem Flughöhen, Koordinaten der Treffpunkte mit Tankflugzeugen und die erwarteten Feindkräfte. Die ATO zu lesen, den jeweiligen Auftrag erfassen, ihre Aufgaben zu verstehen und zu verinnerlichen, hilft den Piloten, ihre Mission erfolgreich auszuführen. Die Piloten müssen nicht nur mit technischen und taktischen Aspekten umgehen, sondern auch mit dem Druck, in einem dynamischen und gefährlichen Umfeld Entscheidungen zu treffen. Dabei ist die Kommunikation von entscheidender Bedeutung. Die Piloten nutzen die ihnen zugewiesenen Frequenzen und Codierungen, um sicherzustellen, dass sie effektiv miteinander und mit den Bodenkontrollzentren kommunizieren können. Während des Fluges bleiben die Piloten wachsam, ständig auf der Suche nach potenziellen Bedrohungen. Ihr Situationsbewusstsein ist geschärft, während sie den Himmel beobachten. Für den Umgang mit möglichen Feindseligkeiten helfen ihnen die Einsatzregeln der ATO, taktisch richtige Entscheidungen im Einklang mit der Gesamtlage zu treffen. Jedem Flugtag geht ein Planungstag voraus. Der Übungsraum Deutschland erfordert extrem viel Koordination. Jeder Pilot muss genau wissen, was er zu tun hat, denn in der Luft gibt es genug dynamische Prozesse, die die Piloten klar analysieren und einordnen müssen. Das heißt in der Vorbereitungsphase: Bei kleinsten Unklarheiten kommen die Crews erneut zusammen und stimmen sich ab: Bis die Mission steht.

Das Team zählt

Als sie ihr Zielgebiet erreichen, arbeiten die Piloten eng mit einem AWACS-Luftraumaufklärer zusammen. Dieser kann aus mehr als 400 Kilometer Entfernung Feindziele erkennen und sie den Jets zuweisen. Aufklärer und Eurofighter koordinieren ihre Aktionen, um die Ziele präzise zu bekämpfen und so den Himmel von gegnerischen Kräften freizuhalten. Die Mission ist anspruchsvoll und intensiv. Die Piloten fliegen mehrere Stunden lang, immer bereit, auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren und schnell zu handeln. Sie wissen, dass ihr Erfolg davon abhängt, wie gut sie die Aufträge ihrer „Mission-Bibel", der ATO-Anweisungen umsetzen und wie exakt sie als Team zusammenarbeiten.

Hohe Anforderungen plus hartes Training gleich Effektivität

Kurzum: Die ATO sind das Rückgrat der Luftoperationen der NATO, und die Piloten sind die Helden am Himmel, die diese Missionen zum Erfolg führen. Die Einsatzbefehle werden immer komplexer und anspruchsvoller, da neue Technologien und Taktiken Einzug halten. Die Piloten müssen sich konstant mit den neuesten Entwicklungen vertraut machen und ihre Fähigkeiten kontinuierlich verbessern, um den hohen Anforderungen gerecht zu werden. Intensive Trainingsprogramme und Simulationen werden durchgeführt, um realistische Szenarien nachzustellen und die Piloten auf verschiedene Einsatzszenarien vorzubereiten. Mit ihrem Mut, ihrer Entschlossenheit und ihrer Expertise werden sie auch in Zukunft eine zentrale Rolle bei der Planung und Durchführung militärischer Luftmissionen spielen. Die NATO-Luftstreitkräfte und ihre Verbündeten bleiben kontinuierlich bestrebt, ihre Fähigkeiten weiterzuentwickeln und ihre Effektivität zu steigern, um den sich wandelnden Bedrohungen gerecht zu werden. Die Zusammenarbeit und Koordination zwischen den Mitgliedsstaaten des Bündnisses sind von entscheidender Bedeutung, um die Effektivi-

tät der Luftoperationen zu maximieren. Gemeinsame Übungen und Trainings ermöglichen es den Piloten, sich aufeinander abzustimmen und effizient zusammenzuarbeiten. Dabei helfen eine gemeinsame Sprache, einheitliche Standards und geeignete Technik. Durch den Austausch bewährter Verfahren und die Harmonisierung von Kommunikations- und Koordinationsprozessen wird sichergestellt, dass die NATO-Luftstreitkräfte als Einheit auftreten und ihre Aufgaben erfolgreich erfüllen können. Eine weitere wichtige Komponente bei der Planung einer militärischen Luftmission ist die Auswertung nach Abschluss der Operation. Durch eine gründliche Analyse der durchgeführten Aktionen, der erreichten Ziele und der gemachten Erfahrungen können Verbesserungspotenziale identifiziert und in zukünftige ATOs integriert werden. Diese kontinuierliche Lernkurve trägt dazu bei, die Effizienz und Effektivität der Luftoperationen weiter zu steigern.

Mit anspruchsvoller Vorbereitung zu mehr Sicherheit im Bündnis

Es ist wichtig anzumerken, dass die Planung einer militärischen Luftmission ein komplexer Prozess ist, der von vielen Faktoren abhängt. Neben den ATOs müssen auch politische Entscheidungen, strategische Ziele, geografische Gegebenheiten und die Verfügbarkeit von Ressourcen berücksichtigt werden. Die Planung einer Mission erfordert ein hohes Maß an Expertise, eine enge Zusammenarbeit zwischen verschiedenen Fachbereichen und eine gründliche Analyse der Lage. Insgesamt bleibt die Planung einer militärischen Luftmission eine anspruchsvolle Aufgabe, die eine

umfassende Vorbereitung, Koordination und Zusammenarbeit erfordert. Die ATOs spielen dabei eine zentrale Rolle, da sie den Rahmen und die Anweisungen für die Durchführung der Mission festlegen. Die Piloten der NATO-Luftwaffen sind dabei die Schlüsselfiguren, die mit ihrem Fachwissen, ihrer Disziplin und ihrem Mut die Missionen erfolgreich umsetzen und so zur Sicherheit und Verteidigung der NATO-Mitgliedsstaaten beitragen.

Nachbesprechung als Blick nach vorn

Nach Abschluss der Mission kehren die Piloten zu ihrer Basis zurück. Doch der Tag ist noch nicht vorbei, denn die Nachbereitung, das sogenannte Debriefing steht an. Jeder Pilot muss einen detaillierten Bericht über seine durchgeführten Aktionen und Beobachtungen verfassen. Diese Berichte sind von großer Bedeutung, denn sie dienen nicht nur der Dokumentation, sondern auch der Analyse und Auswertung der Mission. Gleichzeitig werden durch den Führer des Operationsraumes, den Airboss, die Checkfiles ausgewertet. Das sind Datensätze, vergleichbar mit einer Blackbox in einem zivilen Flugzeug, sie werden ausgelesen und zu einem gemeinsamen Lagebild zusammengefügt. Anhand dessen wertet in der Nachbesprechung die Crew die Ergebnisse der Mission aus. Die Piloten tauschen ihre Erfahrungen aus, besprechen Schwachstellen und Möglichkeiten zur Verbesserung. Die Erkenntnisse aus diesen Gesprächen fließen in die Entwicklung neuer Taktiken, Techniken und Verfahren ein, um zukünftige Missionen effektiver zu gestalten.

Text: Thomas Skiba
Bilder: HprFw Schmidt, StFw Timmig

Deutschlands oberster Steuermann besucht Luftwaffengroßübung Air Defender 23 in Jagel

Bundeskanzler Olaf Scholz zeigte sich begeistert über den Eurofighter. Dieser Flugzeugtyp ist ein wichtiger Baustein der glaubwürdigen Abschreckung im transatlantischen Bündnis.

Bundeskanzler Olaf Scholz (SPDSozialdemokratische Partei Deutschlands) hat sich ein Bild von der zurzeit laufenden multinationalen Großübung „Air Defender 23" gemacht. Dazu besuchte er den Fliegerhorst Jagel in Schleswig-Holstein, den größten der insgesamt sechs Standorte der Übung. Der Luftwaffenstützpunkt ist die Heimat des Taktischen Luftwaffengeschwader 51 "Immelmann„ und beherbergt während der Übung Luftfahrzeuge teilnehmender Staaten. Air Defender findet unter deutscher Führung mit Beteiligung der NATO, 23 NATO-Nationen und weiterer Verbündeter statt.

Über ein verspätetes Geburtstagsgeschenk freute sich gestern Bundeskanzler Olaf Scholz. Der Regierungschef nahm während der Besichtigung des Fliegerhorstes Platz in einem Eurofighter und durfte sich für einen Moment als Jetpilot fühlen. „Da komme ich jetzt in Versuchung und bin nicht mehr ganz sicher, ob das Jura-Studium das richtige war", sagte Scholz, als er in die Fähigkeiten des Mehrzweckkampfflugzeuges eingewiesen wurde. Doch Scholz kam nicht nach Jagel, um Präsente entgegenzunehmen – der Bundeskanzler will mehr!

Jeden Zentimeter unseres Bündnisses verteidigen

Bundeskanzler Scholz will mit seiner Visite ein Zeichen setzen: Deutschland übernimmt als Führungsnation mit der Durchführung von Air Defender 23 Verantwortung innerhalb des Bündnisses. Es stellt mit Infrastruktur und Lufträumen eine wichtige Säule der NATO-Luftverteidigung, auf die die Bündnispartner dies- und jenseits des Atlantiks bauen können. „Die Übung zeigt, dass wir zusammenarbeiten und das ist in diesen Zeiten eine große Botschaft", sagte der Kanzler zu den Übungsteilnehmern und Pressevertretern. Landes- und Bündnisverteidigung müssen miteinan-

Die Einweisung in das Übungsgeschehen mit dem zugrundeliegenden Szenario war Bestandteil des Besuchs des Bundeskanzlers in Jagel.

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, erläuterte dem Kanzler den Übungsverlauf und die Herausforderungen moderner Luftoperationen.

der trainiert werden, sagt Scholz, „damit die Aussage auch ernst genommen wird, dass wir jeden Zentimeter unseres Bündnisgebietes verteidigen". Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, wies dem Kanzler in den Übungsverlauf ein und erläuterte ihm Herausforderungen moderner Luftoperationen. Anschließend überreichte Gerhartz dem Regierungschef ein Modell des Transportflugzeuges A400M im Maßstab 1:100. „Es symbolisiert die deutsche Seite und auch den transatlantischen Link mit der amerikanischen Flagge", unterstreicht der deutsche Luftwaffenchef. Weiterhin gehörten auch der Besuch einer statischen Waffenschau sowie Gespräche mit Soldatinnen und Soldaten der Bundeswehr und internationalen Besatzungen zum Programm.

Zeitenwende

Der Kanzler zeigte sich beeindruckt von der Professionalität und dem Engagement der Teilnehmenden wie auch von der Leistung, innerhalb von wenigen Tagen 2.000 US-amerikanische Soldaten und 100 Flugzeuge nach Deutschland zu verlegen. Circa 10.000 Übungsteilnehmer aus 25 Nationen mit über 250 Luftfahrzeugen übten unter der Führung der Luftwaffe seit dem 12. Juni Luftoperationen im europäischen Luftraum. Der Krieg in der Ukraine zeigt, glaubhafte Abschreckung ist mehr denn je von Bedeutung zur Sicherung der Freiheit. Scholz betont: „Mit dem russischen Angriffskrieg auf die Ukraine ist eine Zeitenwende eingetreten." Es ist die Aussage, dass ein mächtiges Land bereit ist, wenn es die Macht dazu hat, seine Nachbarn zu überfallen und Grenzen zu verschieben, so der Bundeskanzler weiter. „Und wir waren uns doch einig, dass wir das nicht mehr wollen", appelliert Scholz. Deutschland als die Führungsnation der bisher größten Verlegeübung multinationaler Luftstreitkräfte seit Gründung der Nato ist ein wesentlicher Teil des transatlantischen Bündnisses und stellt klar, zusammen mit seinen Verbündeten die gemeinsamen Werte Freiheit, Demokratie und Wohlstand zu schützen.

Abschreckung muss glaubhaft sein

Die Luftwaffe selbst nahm mit 70 Luftfahrzeugen teil – vom Mehrzweckkampfflugzeug Eurofighter bis hin zum Transportflugzeug A400M. Die Bereitstellung von Infrastruktur, Lufträumen für die Übung, die Koordination der Übungsdurchführung sowie logistische und sanitätsdienstliche Unterstützung kennzeichneten den Beitrag für Deutschland als Ausrichter der Übung. Vertieft und gefestigt wurde die taktische und technische Interoperabilität als auch die Zusammenarbeit und Koordination zwischen den Mitgliedsstaaten des Bündnisses und der Partner. Im Ergebnis setzte das transatlantische Bündnis ein klares Signal und demonstrierte, dass kriegstaugliche, durchsetzungsfähige und schlagkräftige Luftstreitkräfte ein zentrales Element einer glaubwürdigen Abschreckung sind. Damit leistet diese Luftverteidigungsübung einen wichtigen Beitrag zu Frieden, Stabilität und Sicherheit in Europa.

Text: Thomas Skiba
Bilder:HptFw Schmidt

Alle Wege führen zu uns

Nutzfahrzeuge

Ihre Vertragswerkstatt für Volkswagen, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi und Škoda

- **Verkauf von EU-Neuwagen und Gebrauchtwagen**
- **Original Volkswagen Ersatzteile und Zubehör**
- **Mietwagen**

Mit uns bleiben Sie mobil. Garantiert.

AUTOHAUS THOMSEN GMBH
Werkstraße 2 | 24848 Kropp
Telefon 04624 80450
www.thomsen-kropp.de

THOMSEN

LÜTTMER

Anspruchsvolles Training steigert Effektivität: Welche Instrumente hat die Luftwaffe?

Übungen simulieren realistische Kampfsituationen, bei denen die Piloten ihre Fähigkeiten verbessern

„Trainiere, wie du kämpfst – kämpfe wie Du trainiert hast!" ist der Wahlspruch nicht nur für Kampfpiloten. Ein gutes Training bereitet auf alle Eventualitäten im Ernstfall vor. Es ist die Maxime der Luftgroßübung Air Defender 23.

Der Leitspruch betont die Notwendigkeit eines realistischen und anspruchsvollen Trainings, um die Einsatzbereitschaft, Fähigkeiten und Effektivität der Luftstreitkräfte sicherzustellen. Ob in der Luft oder am Boden, nur durch eine zielgerichtete Vorbereitung können die im Einsatz geforderten Aufgaben erfüllt werden.

Doch wie wird dieses Prinzip umgesetzt? Luftkampfübungen ermöglichen es Piloten, ihre Fähigkeiten im Luftkampf zu verbessern und taktische Manöver zu erlernen und neue zu entwickeln. Beispiele dafür sind Übungen wie „Red Flag", bei der in den USA spezielle Verbände als Sparringspartner, also für die Gegnerdarstellung der Piloten bereitstehen. Oder das multinationale „Tactical Leadership Programm„ in Europa. Letzteres findet auf dem Flugplatz Albacete in Spanien statt. Diese Übungen simulieren realistische Kampfsituationen und lassen die Piloten gegen andere erfahrene Piloten antreten, um ihre Fähigkeiten zu schärfen und neue Taktiken zu erlernen.

Gemeinsam am Boden und in der Luft

Je nach Szenario wird bei Luftkampfübungen die Luftnahunterstützung trainiert. Um effektive Luftnahunterstützung, den Kampf Luft-Boden zu gewährleisten, müssen Piloten in der Lage sein, in engster Zusammenarbeit mit den Bodentruppen zu operieren. Entscheidend für ein effektives Training ist Interoperabilität. Durch sie werden die Luftstreitkräfte befähigt, mit internationalen Partnern zusammenzuarbeiten. Denn multinationale Einsätze wie sie heutzutage die Regel sind,

erfordern ein hohes Maß an Zusammenarbeitsfähigkeit zwischen den Luftstreitkräften der Mitgliedstaaten. Um dies zu erreichen, werden gemeinsame Übungen und Trainingsprogramme durchgeführt, bei denen die Piloten, aber auch das Bodenpersonal verschiedener Nationen zusammenarbeiten, um ihre Kommunikation, Koordination und Einsatzverfahren zu verbessern und zu standardisieren.

Simulatorentraining bereitet auf Praxis vor

Dabei spielt das Simulations- und Virtual-Reality-Training eine Rolle, das zukünftig noch mehr Raum einnehmen wird. Die Luftstreitkräfte nutzen fortschrittliche Flugsimulatoren und virtuelle Umgebungen, zum Teil Länder- und Kontinent übergreifend, um realitätsnahe Kampfszenarien nachzustellen und Piloten in sicheren, trotzdem anspruchsvollen Situationen zu trainieren. Diese Trainingsmethoden ermöglichen es den Piloten, ihre Fähigkeiten zu üben, Entscheidungen unter Druck zu treffen und sich mit den fortschrittlichen Systemen und Waffen vertraut zu machen, die in modernen Kampfflugzeugen eingesetzt werden.

Ein weiterer wichtiger Aspekt des Trainings ist die ständige Weiterentwicklung von Taktiken, Techniken und Verfahren. Dies geschieht durch eine enge Zusammenarbeit mit verbündeten Luftstreitkräften und die Analyse von aktuellen Konflikten und Bedrohungsszenarien. Basierend auf diesen Erkenntnissen werden neue Trainingsmethoden entwickelt und bestehende weiterent-

wickelt, um den sich ändernden Anforderungen gerecht zu werden.

Analyse stößt Verbesserungen an

Entscheidend ist weiter die regelmäßige Evaluierung der erworbenen Fähigkeiten. Durch umfassende Nachbesprechungen können Stärken und Schwächen identifiziert werden. Dies ermöglicht es den Streitkräften, ihre Trainingsprogramme kontinuierlich anzupassen und zu verbessern.

Die Aussage „Trainiere, wie du kämpfst" ist ein Leitsatz, der die Bedeutung eines realistischen und anspruchsvollen Trainings in der Luftwaffe und der NATO hervorhebt. Dieser Ansatz gewährleistet, dass die Streitkräfte stets auf dem neuesten Stand sind, ihre Fähigkeiten kontinuierlich verbessern und sich auf die vielfältigen Herausforderungen vorbereiten können, mit denen sie konfrontiert werden. Nur durch ein intensives und realitätsnahes Training können die Luftwaffe und ihre Partner im Nato-Bündnis sicherstellen, dass sie in der Lage sind, ihre Aufgaben zur Verteidigung und Sicherheit der Allianz effektiv zu erfüllen.

von Thomas Skiba
Bilder: StFw Bärwald, HptFw Schmidt

Multinationale Einsätze erfordern ein hohes Maß an Zusammenarbeitsfähigkeit zwischen den Luftstreitkräften der Mitgliedstaaten. Um das zu trainieren, werden gemeinsame Übungen durchgeführt.

Verteidigungsminister Pistorius sieht starkes Signal

Verteidigungsminister Boris Pistorius und NATO-Generalsekretär Jens Stoltenberg gehen am DV-Day der Verlegeübung Air Defender 23 in Jagel zu den verschiedenen Nationen und kommen mit den Soldaten ins Gespräch.

In Anwesenheit von Air Chiefs aus 20 teilnehmenden Nationen, Vertretern von Partnernationen und Parlamentariern des Verteidigungs- und Haushaltsausschusses des Deutschen Bundestages bot der Fliegerhorst im Norden Deutschlands eine beeindruckende Kulisse. Zahlreiche Vertreter aus Presse, Funk und Fernsehen begleiteten das Ereignis. Die Gäste erhielten eine detaillierte Einweisung in das Szenario der Übung und konnten die Vorbereitung und Durchführung einer Luftkampfmission hautnah miterleben. Bei einer Waffenschau hatten die Parlamentarier und Air Chiefs die Gelegenheit, mit den Soldaten ins Gespräch zu kommen und sämtliche Flugzeugtypen, die am Standort Jagel während der Übung stationiert sind, aus der Nähe zu betrachten. Startende amerikanische F-16- und deutsche Tornado-Mehrzweckkampfflugzeuge untermalten den Besuch und verdeutlichten eindrucksvoll die Stärke des transatlantischen Bündnisses.

Gemeinsam, reaktionsschnell und schlagkräftig

Verteidigungsminister Pistorius zog ein erstes Fazit und betonte die Bedeutung der Übung: „Alle Teilnehmer nehmen persönliche Erfahrungen, neues Wissen und Fähigkeiten von dieser Übung mit. Und die Gewissheit, was gemeinsam erreicht werden kann, wenn man gemeinsam übt und gemeinsam anpackt." Er bezog sich dabei auf die kürzliche Aussage von Generalsekretär Stoltenberg, der betonte, dass bei Air Defender 23 gezeigt werde, dass jedes Territorium der NATO verteidigt werde. Die Teilnehmer der Übung haben in den letzten Tagen bewiesen, dass sie dieses Versprechen ohne Wenn und Aber erfüllen können: gemeinsam, reaktionsschnell und schlagkräftig.

Als Führungsnation hat Deutschland die Initiative ergriffen und mit dem Inspekteur der Luftwaffe, Ingo Gerhartz, eine breite Partnerschaft geschaffen, die zum großen Erfolg dieser Übung beigetragen hat. Minister Pistorius bedankte sich ausdrücklich bei den beteiligten Soldatinnen und Soldaten und hob die Bedeutung der Mitgliedsstaaten des Bündnisses und der Partner hervor: „Es ist das Vertrauen unserer Partner und ihrer Teilnehmer, das Air Defender 23 zu dem macht, was es ist: ein starkes Signal der Geschlossenheit, Entschlossenheit, Einsatzbereitschaft und einer engen transatlantischen Verbindung."

Luftverteidigung und Luftstreitkräfte gewinnen an Bedeutung

Auch NATO-Generalsekretär Stoltenberg betonte die starke Bindung zwischen Europa und Nordamerika: „Wir arbeiten in der NATO zusammen." Angesichts der brutalen und willkürlichen Angriffe Russlands auf ukrainische Städte unterstrich Stoltenberg die Bedeutung der Luftverteidigung für die Sicherheit der Bevölkerung. Er stellte klar, dass die NATO keine Konfliktpartei sei, aber die Ukraine in ihrem Recht auf Selbstverteidigung unterstütze. Als Führungsnation der Übung Air Defender 23 betrachtet Stoltenberg dies als starken Beweis für das Engagement und die Leistungsfähigkeit Deutschlands.

Das Hauptziel der größten Luftverlegeübung seit Bestehen der NATO besteht darin, Luftoperationen mit verbündeten Luftstreitkräften und Partnern zu üben. Die taktische, operative und technische Zusammenarbeit sowie die Koordination zwischen den Mitgliedsstaaten des Bündnisses und den Partnern werden vertieft und gefestigt. In den Mittelpunkt des Geschehens rücken die Optimierung und Ausweitung der Kooperation sowie die Interoperabilität der teilnehmenden Nationen. Das Szenario der Übung orientiert sich an einem Artikel-5-Beistandsszenario der NATO.

Die Übung Air Defender 23 setzt ein klares Signal und demonstriert, dass kriegstaugliche, durchsetzungsfähige und schlagkräftige Luftstreitkräfte ein zentrales Element einer glaubwürdigen Abschreckung darstellen. Durch die enge Zusammenarbeit und das gemeinsame Training wird das transatlantische Bündnis gestärkt und die Sicherheit des NATO-Territoriums gewährleistet.

Text: Thomas Skiba
Bilder HptFw Schmidt, Fw S. K.

Air Defender 23: Übung beendet

Der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz erklärt die Übung Air Defender 23 für beendet und wertet sie jetzt schon als vollen Erfolg

Zwei Wochen lang trainierten 25 Nationen mit 250 Flugzeugen und über 10.000 Soldatinnen und Soldaten bei Air Defender 2023. Am 23.06.2023 beendete der Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Ingo Gerhartz, in Jagel die größte Verlegeübung von Luftstreitkräften seit Bestehen der NATO. Deutschland habe diese Übung geführt und es sei ein wichtiges Zeichen an unsere Partner, so der Luftwaffenchef, „dass wir gerade in Zeiten wie diesen Verantwortung übernehmen können".

Gerhartz fasst zusammen

„Ja - wir können es!" Vonseiten der 24 Partnernationen gab es Lob und Anerkennung über die Organisation der Übung als auch zu dem taktischen Szenario, so der Inspekteur weiter. Mit Air Defender sollte keine Botschaft gegen jemanden gesendet werden. „Wir haben ein starkes Zeichen an uns selber gesetzt, dass wir in der Lage sind, dieses Bündnis zu verteidigen", sagte der Chef der Luftwaffe. Die Übung solle als Signal an die Menschen in Deutschland und die Partnernationen gewertet

werden, dass sie sich auf die Verteidigungs- und Einsatzfähigkeit der Luftstreitkräfte verlassen können. „Wir müssen üben, um die unterschiedlichen Fähigkeiten zum Einsatz bringen zu können", stellt Gerhartz klar und betont, „das kann nicht simuliert werden." Besonders dankte Gerhartz der US-Air National Guard. Über 100 Flugzeuge und rund 3.000 Soldatinnen und Soldaten entsendeten 42 US-Bundesstaaten nach Deutschland, die innerhalb weniger Tage zusammen mit circa 1.500 Tonnen Material über den Atlantik verlegt wurden. „Gemeinsam haben wir gezeigt, wofür Air Defender steht - Stronger Together!"

Fazit

Während der zehn Übungstage sind die Partnernationen 808 Missionen mit über 1.800 Flügen in den drei zu unterschiedlichen Zeiten aktivierten Lufträumen geflogen. Dabei kamen bei insgesamt 24 Composite Air Operations (COMAO) durchschnittlich je 52 Kampfflugzeuge zum Einsatz.

Mehr als 90 Prozent aller Übungsflüge konnten wie geplant durchgeführt werden, dass sei für eine Übung dieser Größenordnung ein hervorragendes Ergebnis. Ursache für nicht durchgeführte Flüge war in den meisten Fällen das Wetter. „Flugsicherheit steht immer an erster Stelle", fasst der Luftwaffenchef zusammen. Die Auswirkungen auf den zivilen Luftverkehr machten sich weit weniger bemerkbar, als es im Vorfeld prognostiziert wurde. Nur ein geringer Teil der Verspätungen im europäischen Luftraum konnten auf die Übung Air Defender zurückgeführt werden. Diese Verspätungen lagen bei den jeweiligen Flügen im Bereich nur weniger Minuten. Das unterstreicht die hervorragende Zusammenarbeit zwischen der Luftwaffe, der Deutschen Flugsicherung und Eurocontrol.

Text: Thomas Skiba
Bilder: HptFw S., BrigGen Gräfe

AIR
DEFENDER
2023

Taktisches Luftwaffengeschwader 51

"Immelmann"

100 Jahre Fliegerei an der Schlei – Teil 13

In unserer letzten Ausgabe hatten wir bereits über die Einführung des wohl umstrittensten Luftfahrzeugmuster seit bestehen der Bundeswehr berichtet und insbesondere die militärischen und politischen Hintergründe, die zur Einführung dieses einzigartigen Luftfahrzeuges, des Starfighter F-104 G geführt hatten, beleuchtet. An dieser Stelle setzen wir diese Geschichte jetzt am Beispiel des im MFG 1 angelaufenen Flugbetriebes mit diesem neuen Muster fort.

DIE STARFIGHTER - PERIODE IM MFG 1

1964 - LOCKHEED F-104 G ...

Mit einem spektakulären Crash, der Wellen schlug – denen allerdings bald noch weit größere folgen sollten - eröffneten die KptLt. Zander und Buth das erste volle Starfighterjahr. Sogar einem Doppelcrash. Sie waren am 31. Januar mit ihren Millionenvögeln gestartet und hatten nach 11 Minuten etwa 30.000 Fuß Höhe erreicht, als die beiden Maschinen kollidierten und außer Kontrolle gerieten. Die beiden Flugzeugführer stiegen aus und kamen heil zur Erde zurück. Dass das Fliegen mit F-104 wahrlich neue Dimensionen mit sich brachte, dokumentierten die Absturzstellen: Die eine Maschine schlug bei Leck an der dänischen Grenze auf, die andere bei Waabs/Eckernförde.

Die Umrüstung auf F-104 G kam in den nächsten Monaten gut voran und war schon am 4. Juni mit der Lieferung der letzten Einsatzmaschine abgeschlossen. Die letzte einsatzfähige Sea Hawk verließ jedoch erst am 31. Juni 1965 das Geschwader.

3000-m-Bahn und neuer Tower

Am 28. Mai konnte die neue, für den überschallschnellen Jagdbomber mit seiner hohen Landegeschwindigkeit wichtige Startbahn 05/23 in Betrieb genommen werden. Sie war mit 3000 m ein gutes Stück länger als die 08/26 und verfügte über eine technisch hochwertige Fanganlage. Die alte

Startbahn hatte vorerst weiterhin ihre Kettenbarriere. In den Baubereich fällt für diese Zeit auch die Übernahme eines neuen Gefechtsstandes für das MFG 1. Noch nicht in Betrieb, aber seit dem 15. Mai im Bau, war der neue Tower, der den bisherigen aus der Zeit der Berliner Luftbrücke ablösen sollte.

Verbesserte Infrastruktur

Die neue Startbahn 05/23 war nur der Auftakt zu enormen Erweiterungen bei der Flugplatz-Infrastruktur. Im Ostteil der Basis wurde ein Dispersal für die 1. Staffel, im Westteil einer für die 2. geschaffen. Im Zuge der »Härtung« des Platzes für konventionelle Kriegführung bekam jede der »Trauben« später einen Shelter hinzugefügt, widerstandsfähige Betonbunker für die Flugzeuge.
Zur Verkehrssicherheit auf den Flug- und Fahrverkehrsflächen trug eine neue Ringstraße entlang des Flugplatzzauns bei mit der die hinderlichen Kreuzungen mit Startbahnen und Taxiways vermieden wurden. Eine neue Alarmstraße vom Südtor zur Landstraße nach Kropp schuf eine kürzere und schnellere Verbindung zwischen der Basis und dem Unterkunftsbereich Kropp.
Diese Baumaßnahmen veränderten innerhalb weniger Jahre das äußere Bild des Flugplatzes entscheidend und verbesserten seine Funktionstüchtigkeit ganz wesentlich. Mit dem neuen Flugzeug und den baulichen Maßnahmen verfügten die Marineflieger nun über ein Geschwader, welches seine Schlagkraft gegenüber vorher vervielfacht hatte. Das ganze Jahr stand im Übrigen im Zeichen der Eingewöhnung und des Trainings auf dem neuen Flugzeugtyp.

1965 - NEUE TRUPPENFAHNE

In den ersten Monaten des Jahres 1965 ging es darum, das Geschwader möglichst bald für die NATO verfügbar zu machen. Schon am 1. April erlaubte es der Ausbildungsstand, die 1. Staffel mit 15 Flugzeugen dem Bündnis als bedingt einsatzbereit zu unterstellen. Am 18. März verlor OLt zS Baumann sein Leben, als er mit einer F-104 abstürzte.
Bundesverteidigungsminister Kai Uwe von Hassel überreichte dem MFG 1 am 23. April in der Uffz-Schule in Plön endlich ein Feldzeichen, eine Truppenfahne. Sie wurde in feierlichem Zeremoniell und mit Pauken und Trompeten am 30. April nach Jagel eingeholt und von hier nach Kropp gebracht.
Glück hatten die OLt zS Rösner und Lutz, die am 26. April über dem Wattenmeer aus einer TF-104 rechtzeitig abspringen konnten. Das Schicksal ereilte Rösner jedoch zehn Tage später, als er wegen Kompressorstall seine Maschine erneut mit dem Schleudersitz verlassen mußte. Diesmal war jedoch der »Golden Key« des Fallschirms nicht ein-

gehängt. Er wurde beim Aufschlag auf den Boden getötet.

Kampfbereit

Flottenchef VAdm Helmut Mahlke kam am 5. Mai nach Schleswig, um in einer großen Pressekonferenz der Öffentlichkeit mitzuteilen, dass die Umrüstung auf F-104 G »Starfighter« nun abgeschlossen sei und das MFG 1 Ende des Jahres voll kampfbereit der NATO zur Verfügung stehen werde. Am 1. Juli 1965 wurde die Leitung des Geschwaders von KptzS Berthold Jung auf den bisherigen Kommandeur fliegende Gruppe, den 43-jährigen FKpt Günter Luther übertragen.

Nun mit Nachbrenner

Nicht nur die F-104 flog mit Nachbrenner. Das ganze Geschwader bekam einen, als am 28. März 1965 die MFG 1-Zeitschrift »Der Nachbrenner« ins Leben gerufen wurde. Mit einem tüchtigen Redaktionsstab an der Spitze sollte diese neue Zeitung künftig Spiegelbild der Ereignisse in Jagel und Kropp sein. Dazu Bindeglied zu den Reservisten und Veteranen und nicht zuletzt zur Öffentlichkeit.

50.000 zum Tag der Marine

Nach der ersten Vorstellung einer F-104 beim Großflugtag 1961 konnte die Bevölkerung am 12. Juni, dem Tag der Marine, auf dem Fliegerhorst Schleswig zum ersten Mal den Starfighter voll in Betrieb erleben. Ein normaler Tag der offenen Tür, aber es kamen dennoch rund 50.000 in u.a. 8000 Pkw um sich die Trommelfelle strapazieren zu lassen.

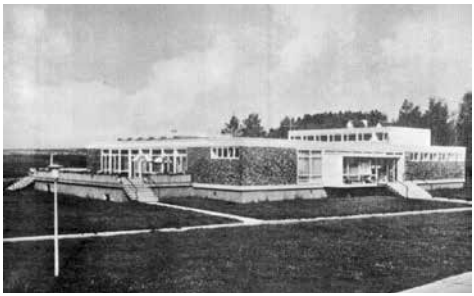
Das Geschwader, mit insgesamt 46 Flugzeugen, bestand zu diesem Zeitpunkt aus 95 Offizieren, 580 Unteroffizieren und 889 Mannschaften. - Am 30. Juni wurde die letzte Sea Hawk aus der NATO entlassen, dafür tags darauf die 2. Staffel mit ihren F-104 dieser als »bedingt operational« assigniert.

Bauboom im U-Bereich

Im Sommer 1965 begann auch die Erweiterung des Unterkunftsbereichs Kropp. Hier wurden 15 neue zweigeschossige Gebäude in Angriff genommen. Eine Baumaßnahme, die die Topographie des Ortes wesentlich veränderte. Die alte Bennebeker Straße nach Westen musste abgebunden und dafür eine neue südliche Umgehungsstraße angelegt werden.

1966 - CRASH NR. 53 UND 54

Das Einsatztraining mit dem Starftghter ging weiter. Vom 3. bis 12. Mai flogen die Maschinen 120 Einsätze bei der NATO-Übung »Bright Horizon«. Leider gingen dabei auch wieder zwei Maschinen verloren. Die Flugzeugführer KptLt Winkler und OLt zS Stehr wurden getötet. Es waren bei der Bundeswehr die Starftghter-Abstürze Nr. 53 und 54. In Politik und Öffentlichkeit war inzwischen eine erregte Debatte über die Sicherheit des Flugzeugtyps angelaufen, die jedoch meist von starken Emotionen und weniger von Sachkenntnis geprägt war.



Soldatenheim Kropp

Im Oktober 66 wurde das neue Soldatenheim in Kropp fertiggestellt. Freizeit- und Begegnungsstätte für Soldaten und Zivile sollte es sein. Leider war ihm keine lange Lebensdauer beschieden. Es brannte wenige Jahre später ab.

Am 18. Oktober musste OLt zS Engelmann nach Verlust seiner F-104 in einer dramatischen Rettungsaktion aus der Nordsee geborgen werden.

Nach Ende der Sea Hawk-Ära wurde in diesem Jahr eine ausgemusterte Zelle des Typs als Denkmal vor der Hauptwache des Fliegerhorsts aufgestellt. Ein Kuriosum: Es handelte sich dabei - wie schon erwähnt - um die Maschine des Hauptgefreiten Metzger.

1967 - NEUER TOWER FERTIG

»Pfusch am Bau« oder was es sonst gewesen sein mag, der 23. Februar 1967 jedenfalls verpasste den Diensthabenden in Halle 157 eine gehörigen Schreck. Von der Hallendecke hatten sich bei Sturm etliche dicke Brocken gelöst und waren hinabgefallen. Dabei wurde eine F-104 schwer, vier andere leichter beschädigt.

Ungeachtet dieses Zwischenfalls lief der stramme Flugbetrieb mit dem Starftghter weiter. Über die Fortschritte beim Geschwader unterrichtete sich am 10. Mai der CINCNORTH General Darling. Acht Tage später war zum ersten Mal der damalige Minister für gesamtdeutsche Fragen Herbert Wehner, SPD, auf dem Fliegerhorst zu Gast.

Neue Werkstätten

Auf dem Flugplatz begannen Baufirmen im Sommer mit der Errichtung einer neuen Triebwerks- und Bodendienstwerkstatt. Sie wurde im September des folgenden Jahres fertiggestellt.
Für die unermüdliche Horstfeuerwehr brachte der 26. Juli 1967 einen Sondereinsatz. In der Kasernenanlage auf der Freiheit in Schleswig nahm sie an der Bekämpfung eines Großbrands teil. Der neue Tower der Basis Jagel konnte im Oktober 1967 an das MFG 1 übergeben werden. OLt zS Peter Huse und OLt zS Schneider verloren am 21 . September ihr Leben, als sie bei Stenderup mit einer Fouga »Magister« abstürzten.

1968 - „BULL'S" EYE IN SCHLESWIG

Auch der Jahresanfang 1968 stand beim MFG 1 im Zeichen reger Bautätigkeit. Billig für Vater Staat wurde ein neues Freizeitheim in Kropp. Die Stürme lieferten das nötige Bauholz für das schmucke Blockhaus, das weitgehend in Selbsthilfe errichtet wurde.
Anders bei den neuen Unterkünften. Hier musste der Steuerzahler 30 Millionen Mark berappen. Am 28. Mai 1968 wurde Richtfest für die 15 zweigeschossigen Gebäude nördlich der alten L 40 in Kropp gefeiert. Das Kasernengelände wurde dabei durch weitere 18 Hektar fast doppelt so groß wie bisher, erforderlich durch die personelle Verstärkung des Geschwaders nach der Umrüstung auf

den Starfighter. Am 4. April 1968 stürzte KptLt Holger Fischer, ein gebürtiger Schleswiger, mit seiner F-104 bei Eckernförde tödlich ab.

Bull's Eye

Kommodore Luther begrüßte am 20. Mai 1968 um 14 Uhr die Teilnehmer des zehntägigen Schießwettbewerbs „Bull's Eye" auf der Basis Jagel. Sieben Einheiten mit je vier Flugzeugen, fünf Flugzeugführern und 50 Mann Personal waren dabei. Sie kamen von den amerikanischen, norwegischen und bundesdeutschen Luftstreitkräften. Zum ersten Mal auch mit McDonnell „Phantom II"Jägern. Ein Typ, der sich hier bereits sieben Jahre zuvor als „eben ausgebrütete" Neukonstruktion mit brüllender Lautstärke vorgestellt hatte.
Prompt erschien zwei Tage später auch das Big Brass in Gestalt von CINCNORTH General Sir K. Darling, später gefolgt vom Kommandeur Landstreitkräfte Nordeuropa General Rasmussen (OK) und vier weiteren deutschen Generälen und Admirälen. Der Wettbewerb endete mit folgendem

info•

Kropp
BETREUUNGsbüro

Ihr möchtet etwas über Freizeitaktivitäten oder Unternehmungsmöglichkeiten am Standort, der Region oder bundesweit in Erfahrung bringen oder wollt Euch Betreuungsmaterial ausleihen?

Dann kommt vorbei!

Als Infopunkt geben wir zusätzlich über Beratungs- und Unterstützungsleistungen am Standort Auskunft.

Ausleihe von:
- Festzeltgarnituren
- Pavillons
- Musikanlagen
- Brett- und Gesellschaftsspiele
- Spielekonsolen und Spiele
- Outdoor-Spiele
- Fahrräder
- Stand Up Paddle
- Kajak
- Satellitenanlage mit Receiver
- Projektor und aufblasbare Leinwand

.. und vieles mehr

Zusätzlich:
Über uns kann die Kegelbahn im Gebäude 53 gebucht werden.

Betreuungsbüro Kropp • Gebäude 53

Telefon 04624 30-31146 /-31147 • FSpNBw 90 7531 31146 /-31147
Betreuungsbuero-Kropp@bundeswehr.org • wiki.bundeswehr.org/display/BeBKropp

Ergebnis: Es siegten die „Ginas" der 2./LKG 41 Husum, gefolgt von der 336 Sqn. RNAF Trondheim, 1./MFG 1, 92 Sqn. USAF Bentwaters, 1./LKG 41 , 2./MFG I und 338 Sqn. RNAF. Einzelsieger wurden Major Granviken von der 336. vor KptLt Seeck vom MFG 1 .

Bilanz eines Jahrzehnts

Am 5. Juli 1968 gedachte das Geschwader des 10. Jahrestags seiner Aufstellung. KptzS Luther begrüßte aus diesem Anlass Ehemalige von damals und gab dabei einen umfassenden Überblick über das bisher geleistete. Das Geschwader absolvierte in den 10 Jahren 55.000 Flugstunden, davon 40.000 auf Jets, 23.000 allein auf F-104 G. Der Tower leitete in der gleichen Zeit rund 52.000 Starts und wickelte 44.000 Radaranflüge ab.

Und noch mehr Statistik: 127 größere bauliche Anlagen wurden seit 1958 erstellt, 1000 Soldaten in der Fahrschule ausgebildet und von der Kraftfahrzeugstaffel 16 Millionen Kilometer zurückgelegt. Zur Abwicklung sicheren Allwetterflugbetriebs wurde der Flugplatz auf 620 Hektar erweitert, und durch die Marine wurde Kropp zur drittgrößten Gemeinde des damaligen Kreises Schleswig.

Beim Geschwaderappell auf dem gleichzeitig veranstalteten Tag der offenen Tür überreichte der Flottenbefehlshaber zahlreiche Orden und Auszeichnungen. Der Kommodore begrüßte die vielen Gäste auf dem Platz und dankte für ihr Verständnis bei gelegentlichen Belästigungen durch den Flugbetrieb. Gleichsam als Entschädigung für diese verzehrten sie gleich darauf 5000 Portionen Erbsensuppe. Gerade noch rechtzeitig konnten die neuen Lärmschutzhallen fertiggestellt werden. Sie wurden gleich von 15.000 Besuchern in Augenschein genommen.

KptzS Reger übernimmt

Mit einer Feier auf dem Sportplatz im U-Bereich Kropp und in Anwesenheit von FAdm Berthold Jung wurde am 11. Oktober 1968 die Führung des Geschwaders von Kommodore Luther auf KptzS Gerhard Reger übertragen. - Ende November folgte der Einzug in ein neues Fernmeldezentrum.

1969 bis zu 1.000 Flugstunden/Monat

Komprimierten Flugbetrieb mit bis zu 1000 Flugstunden im Monat brachte das Jahr 1969. Dabei gab es einige dramatische Zwischenfälle - und nebenbei viel hohen Besuch.

Am 25. März ereignete sich ein recht seltener Unfall, als sich der Treibsatz einer Rakete unter der Tragfläche einer F-104 selbst entzündete und einen Wart erheblich brandverletzte. Er musste mit einem Hubschrauber in die Universitätsklinik Kiel gebracht werden.

Hoher Besuch kam am 5. Mai mit Bundeskanzler Dr. Kurt Kiesinger, begleitet von Staatssekretär Karl Carstens und zwei Admirälen.

Besuch aus Lossie

Kaum war in der Zeit vom 21. bis 26. Juni das zweite TacEval überstanden, konnte das MFG 1 sechs »Buccaneer« aus Lossiemouth auf dem Platz einwinken. Ihr Wartungspersonal folgte in vier Transportmaschinen. Der Staffelaustausch dauerte fünf Tage.

Der September 1969 brachten einen Monats-Flugstundenrekord. Am 29. sah alles so aus, dass maximal 998 Flugstunden möglich waren. Unter Aufbietung aller Kräfte gelang es, noch einen Vogel hochzujagen, und um 17:56 Zulu konnte KptLt »Speedy« Ostermann die 1.000. als erledigt melden.

Bugrad auf Abwegen

Reine Nervensache war ein Ereignis am 5. Oktober. KptLt Worms hatte seine 104 nach einem Drittel Startbahn auf runde 90 Knoten gebracht, als das Bugrad seiner Maschine seine eigenen Wege ging. Das unbeschuhte Fahrwerkbein versprühte Funken und wurde rasch kürzer, was dem Piloten nicht verborgen blieb. Dennoch entschloss er sich - das Startbahnende kam näher - erst einmal abzuheben.

Nach etlichen Platzrunden und nachdem die Feuerwehr einen Schaumteppich auf die Piste gelegt hatte, schwebte Worms mit seinem lädierten Vogel wieder ein. Um erst einmal zu beweisen, dass ein Unglück selten allein kommt. Denn beim Aufsetzen platzte auch noch der linke Reifen. Mit viel Geschick und etwas Glück schaffte er es jedoch zu aller Erleichterung, den Starfighter unzerlegt auf der Startbahn abzuliefern.

Text: A.Herz, Hptm Cordes
Bilder: Bundesarchiv, M.Seltmann

TAXI GÖTZ
TAXI
TAXI
TAXI
TAXI
Krankenfahrten
Flughafentransfer
24848 Kropp (04624) ☎ 3300
Tag und Nacht

Einer von uns – Andreas „Sonic“ Jeschek

Für das Interview zu unserer Geschichte über „Einen von uns“ hat es mich auf eines der drei im Stadthafen von Schleswig ankernden Schubboote verschlagen. Diese Boote werden aktuell nicht mehr für die Binnenschifffahrt genutzt, wo sie sonst mehrere mit Fracht beladene Schubleichter vor sich herschieben, sondern wurden zu Hausbooten umgebaut, die über ein wirklich großzügiges Raumangebot verfügen. Bewohnt wurde das Hausboot von der Familie Jeschek, die sich derzeit bereits in der Umzugsphase an ihren neuen Dienstort befand und für die es tatsächlich keine andere Unterbringungsmöglichkeit gab, als eben dieses Hausboot im Schleswiger Hafen. „Nun, man hätte es wohl auch schlechter treffen können!“ meinte Andreas bei der Begrüßung.

Und so nutzten wir quasi in „letzter Sekunde“ und auf gepackten Koffern noch einmal die Gelegenheit, an dieser Stelle unseren ehemaligen Staffelkapitän 514 und Standardisierer sowie Leiter der AZPK Andreas „Sonic“ Jeschek vorzustellen und dabei in gewisser Weise auch zu verabschieden. Aber jetzt mal der Reihe nach!

Andreas wurde am 16.11.1978 in Röbel/Müritz im früheren Kreis Neubrandenburg, heute Mecklenburgische Seenplatte, geboren. Dort ist er auch zu Schule gegangen und verlebte, wie er selber sagt, eine unbeschwerte Kindheit in einem verschlafenen Ort an der Müritz zu einer Zeit, als dies noch die DDR war. Am liebsten verbrachte er die Zeit am oder auf dem Wasser u.a. beim Angeln und Segeln oder mit den anderen Jungs beim Moped fahren. Er kann sich noch gut daran erin-

nern, dass sie als Jugendliche einen guten Draht zum ABV (Abschnittsbevollmächtigten oder auch „Dorf-Sheriff") hatten. Der drückte auch mal ein Auge zu, wenn Andreas mit den anderen Dorfjungs ohne Führerschein auf zurechtgemachten Mopeds über Feld- und Waldwege oder die abgemähten Stoppelfelder donnerte. Geschwindigkeit zählte bereits in frühen Jahren zu den Leidenschaften von Andreas, was sich deutlich in seinem Berufswunsch wiederspiegelte - er wollte Kosmonaut werden und Sigmund Jähn war damals sein großes Vorbild.

Mit der Wende kam auch der Schulwechsel auf das „Joliot-Curie-Gymnasium" in Röbel.- Seit seinem 12. Lebensjahr ist Andreas Segelflieger. Um sich dieses Hobby finanzieren zu können, arbeitete er nach der Schule in einem lokalen Supermarkt und in den Ferien im Tiefbau. „Tiefbau: 360 DM die Woche, als Schüler, das war 'ne Menge Geld. Da konnte man einige Fliegerlager mit finanzieren."

Für den geplanten „Griff nach den Sternen" wurde er auch tatkräftig von seinem Großvater unterstützt, der mit ihm schon sehr früh im Trabbi nach Morgenröthe-Rautenkranz ins Vogtland fuhr um dort das Geburtshaus von Sigmund Jähn, in dem sich seit 1979 eine Raumfahrtausstellung befand, zu besuchen. Leider war der Herr Oberst Jähn nicht selbst vor Ort gewesen, diesen sollte Andreas erst Jahre später im wiedervereinigten Deutschland kennenlernen, als sich die beiden beim Treffen der Gemeinschaft Deutscher Jagdflieger in Köln begegneten. Mit dem Fall der Mauer gab es keine Kosmonauten mehr aber für Andreas stand fest, er bleibt beim Fliegen und wollte Jet-Pilot bei den Marinefliegern werden. Einen Plan-B hatte er nie, wie er sagt.

Nach seinem Abitur im Jahre 1997 hat sich Andreas erst einmal als Wehrpflichtiger bei der Bundeswehr zur Grundausbildung einziehen lassen um, wie er sagt, den Laden erstmal aus dieser Perspektive kennenzulernen und zu bewerten. Und dies tat er nicht etwa bei der Marine oder Luftwaffe, nein! Seine erste Bundeswehrluft schnupperte er beim Heer in Demen bei Schwerin, wo er die dreimonatige Grundausbildung durchlief und anschließend zum Kraftfahrer B,C,E ausgebildet wurde um dann seinen Dienst bei der 14. Panzergrenadierdivision in Neubrandenburg zu verrichten. Seine Arbeit als Kraftfahrer und GeZi-Soldat gab ihm die Gelegenheit, interessante Kontakte zu knüpfen und Menschen aus verschiedensten gesellschaftlichen Schichten kennen zu lernen. Wie er selber sagt, war seine damalige Einheit ein „Schmelztiegel" sämtlicher sozialer Gruppierungen unserer Gesellschaft – Maurer, Mörder, Abiturienten wie er scherzhaft sagte, vom linken Aktivisten bis zum Skinhead, das gesamte Spektrum war vertreten. Mit den dabei vorprogrammierten Konflikten durfte er sich schon während der Grundausbildung als VP seiner Kompanie auseinandersetzen. Sein damaliger Bataillonskommandeur hatte wohl schon sehr früh das Potential von Andreas entdeckt, woraufhin der Schütze Jeschek nicht nur die Funktion des VP in seiner Dienstgradgruppe übernahm, sondern auch die Gelöbnisrede beim feierlichen Gelöbnis halten durfte. Ein einprägsames und ehrfürchtiges Erlebnis für einen 19-jährigen vor mehreren tausend Menschen sprechen zu dürfen. Doch sein eigentliches Ziel war ja das Jetcockpit. Und so ging Andreas im Sommer 1998 an die OPZ und wechselte, nach erfolgter Eignungsfeststellung, seinem Wunsch entsprechend, zügig im August 1998 zur Marine. Als Angehöriger der Crew VII/98 absolvierte er seine zweite Grundausbildung an der MUS in Plön und stelle dabei nicht nur den deutlichen Unterschied zwischen Heer und Marine fest, sondern festigte beim Kutterpullen und Segeln auch seine besondere Affinität zum Wassersport. Und das Wasser sollte auch weiterhin sein primäres Element bleiben, denn nach der Ausbildung in Plön folgte seine Ausbildung zum Offizier an der Marineschule Mürwik, sowie auf dem Segelschulschiff Gorch Fock. Diese Reise führte die Gorch Fock mit der ersten Crew von Kiel aus nach Antalya. Während dieser ersten Etappe verunglückte am 17. September 1998 ein Crewkamerad auf See nordwestlich von Skagen durch einen Sturz aus dem Großmast tödlich. Andreas war in der zweiten Crew, die mit der Gorch Fock dann von Antalya über Piräus und Barcelona wieder nach Kiel segeln sollte. Diese Crew blieb zum Glück zwar von weiteren Todesfällen verschont, dennoch, so erinnert sich Andreas, war irgendwie „der Wurm drin". Die Crew hatte ihre Leichtigkeit verloren und dann „fluppt" es nicht. Und so gab es weitere Unfälle, bei dreien

davon verloren Kameraden Finger oder Teile ihrer Finger, weil sie z.B. mit den Händen zwischen Seile, Ketten, Umlenkrollen oder Ähnlichem geraten waren. Daraufhin hatte der Kapitän entschieden, für eine Zeit ohne Segel und nur mit dem Motor zu fahren um die Crew „runter zu bringen". Darüber hinaus war der damalige Smutje sich seiner besonderen Stellung an Bord bewusst und nutzte diese auch gnadenlos aus, um die Offizieranwärter mit Schikanen zusätzlich unter Stress zu setzen – ein fürchterlicher Charakter. Dennoch überwiegen bei Andreas bis heute die positiven Eindrücke dieser Reise auf der Gorch Fock, von denen ihm noch viele in guter Erinnerung geblieben sind. Während unseres Gesprächs begannen seine Augen zu leuchten als er die alten Erinnerungen wieder hervorkramte. Besonders erinnert er sich an die Durchfahrt bei Gibraltar, wo die Gorch Fock aufgrund von schlechtem Wetter in der Straße von Gibraltar vor der Afrikanischen Küste kreuzen und abwettern musste. Gemeinsam mit seinem Kameraden Chris, der unter Höhenangst litt, kletterte er auf Geheiß des Segeloffiziers in den Tagen davor immer wieder ein Stück höher in die Takelage um dessen Höhenangst zu überwinden. An dem besagtem Abend vor Gibraltar sollten Andreas und Chris dann letztlich bis ganz nach oben in die Takelage des Großmastes (Höhe 45 Meter) klettern. Der Bootsmann wollte zum Beweis, dass die Beiden tatsächlich bis ganz nach oben geklettert waren, wissen, was auf der obersten Laterne am Mast geschrieben steht – eigentlich nichts besonders – nur eine Nummer und der Herstellername. Aber es war ein Moment, den Sonic wohl sein Leben lang nicht vergessen wird. Oben im Mast, die Höhenangst überwunden, bei einem grandiosen

Sonnenuntergang, den man so wohl nur auf dem Meer erleben kann. Unter einem schneidet sich die „Gorch Fock" kraftvoll durch die Wellen. Die Mannschaft wuselt auf dem Deck herum. Er selbst „eingepickt" in luftiger Höhe mit seinem Kameraden und vor dem Bug des Schiffes springen die Delphine im Schein des Vollmonds. Die Berge Afrikas leuchten am Horizont im Gewitter vor einem noch rot gefärbtem Abendhimmel - kitschiger geht's eigentlich gar nicht – sagt er. Und dann heißt es „Alle Mann an Deck! Klar machen zur Halse! Und Ihr zwei da oben haltet Euch gut fest!" Und an Deck setzte sich die Maschinerie aus Tauwerken, Rollen, Seilen und Personal in Bewegung um die Fock auf neuen Kurs zu bringen. Ein beeindruckendes und anstrengendes Spektakel, nicht jedoch für Chris und Andy, die fest eingepickt oben auf dem Mast standen und das ganze aus der Vogelperspektive beobachten durften. Bei der Durchfahrt am nächsten Tag durch die Meerenge von Gibraltar auf den offenen Atlantik, tauchte neben der Gorch Fock ein britsiches Atom-U-Boot auf und grüßte, während von achtern der damals größte Flugzeugträger der US Navy, die „Dwigt D. Eisenhower" näher kam. Gemeinsam mit der „Dwight D. Eisenhower" durchfuhren sie die Straße von Gibraltar. Zum damaligen Zeitpunkt hatte alleine die „Eisenhower" mehr Soldatinnen und Soldaten an Bord, als die gesamte Deutsche Marine seefahrendes Personal hatte!

Nach seinem Turn auf der Gorch Fock wurde Andreas zum Flottenpraktikum auf dem Minenjagdboot HERTEN (M1099) eingeschifft. Auf seiner Ausbildungstour ging es von Kiel aus nach Schweden (Gotland), Finnland (Helsinki), Norwegen (Bergen), Schottland (Kingston Upon Hull) bis nach Belgien (Antwerpen). Hierbei wurde auf allen Stationen rotiert, d.h. im Rahmen seines Praktikums musste Andreas alle Abteilungen einmal durchlaufen. Anschließend ging es für ihn auf den Sprachenlehrgang – Fliegerenglisch nach Hürth und dann in die 9. Inspektion nach Fürstenfeldbruck. Daran schloss sich das Screening in Goodyear sowie die Jetpilotenausbildung beim Euro NATO Joint Jet Pilot Training (ENJJPT) in Sheppard AFB, TX an. Vom August 2002 an war Andreas dann auf der Holloman AFB um als Teilnehmer WST 19 seine TORANDO-Schulung zu beginnen. Hier gradierte er im August des darauffolgenden Jahres. Seine Europäisierung flog er beim damaligen JaboG 38 in Jever.

Während seiner fliegerischen Ausbildung wurde in Deutschland bereits der Entschluss gefasst, das Marinefliegergeschwader 2 in Eggebek aufzugeben und die Luftwaffe, respektive das AufklG 51 „I" mit dem Auftrag Seekriegsführung aus der Luft zu beauftragen. Nach Abschluss seiner Ausbildung in den USA kam Sonic aber dennoch erstmal zum MFG 2, entschied sich aber auf Anraten seiner Kameraden zeitnah zur Luftwaffe zu wechseln um sich dort sein „standing" aufzubauen, ohne nicht jedoch wenigstens einmal gemeinsam mit seinem Kameraden Sven Dassel als Marineflieger über Nord- und Ostsee zu fliegen.

Im Jahre 2004 folgte dann der Wechsel zur Luftwaffe. In diesem Zusammenhang hatte Andreas damals Nörvenich, Schleswig oder Lechfeld (in dieser Reihenfolge) als Standortwunsch angegeben. Es wurde Büchel!

Keine Ahnung wo dieses Büchel liegen sollte, damals musste Andreas erst einmal den Atlas rauskramen (Navis gab es da noch nicht) und erschrak! Aber einmal vor Ort konnte er auch dieser Gegend einen gewissen Charme nicht absprechen. Und er muss schon ganz besonders genau hingeschaut haben, denn schließlich hat er hier seine spätere Frau Jenny kennen gelernt. Dies beweist mal wieder die These: die wirklich wichtigen Dinge im Leben sind nie geplant!

Mit den 33ern hat Andreas dann an vielen Übungen und Kommandos, wie z.B. Red Flag, Green Flag und an Tiefflugtrainings in Goose Bay teilgenommen. Auch hatte er die Aufgabe als Adjutant des Kommodore TaktLwG 33 übernommen. Ungeplant (mal wieder) aufgrund der Bitte eines Freundes, welcher den Posten vorher innehatte. Ab 2009 war er dann wieder in Holloman, um als Ersatzmann für „Kretsche" (liebe Grüße an dieser Stelle), der sich kurz zuvor verletzt hatte, am TIC (Tornado Instructor Course) teilzunehmen und zum Fluglehrer ausgebildet zu werden – wiedermal nicht geplant! Ebenfalls nicht geplant wurde Andreas in dieser Zeit mit der Frage konfrontiert, ob er sich vorstellen könnte, als deutscher Austauschpilot auf die A-10 „Thunderbold" II zu gehen. Seine damali-

ge Freundin (jetzt Frau) Jenny und er waren sich schnell einig, dass es ihnen in den Vereinigten Staaten sehr gut gefiel. Daher stimmten sie diesem neuen Plan ohne zu zögern zu und zogen im Jahr 2011 mit den damals 14 Monate alten Zwillingstöchtern Anni und Nele nach Tucson / Arizona, wo auf der dortigen „Davis Monthan AFb" seine neue Staffel, die 354th „Bulldogs" beheimatet waren. Ursprünglich war vorgesehen, dass Andreas auf der A-10 Thunderbold ausgebildet wird und primär am Flugbetrieb in Amerika teilnehmen soll. Ich muss an dieser Stelle wohl nicht noch einmal betonen, dass auch der nachfolgende Schritt nicht geplant war. Nach Erteilung einer Sonderfreigabe für die Teilnahme am Auslandseinsatz, die der damalige Verteidigungsminister Thomas de Maiziére höchstselbst unterzeichnete, verlegte Andreas im September 2012 gemeinsam mit seinen amerikanischen Kameraden nach Baghram / Afghanistan und blieb dort für insgesamt 7 Monate, um von dort aus mit der A-10 die verbündeten Kräfte mit Close Air Support zu unterstützen. Auch wenn ihm als Deutscher, aufgrund des nationalen Vorbehalts der Amerikaner, einige Spezialmissionen verwehrt blieben, erflog er in der relativ kurzen Zeit knapp 400 Einsatzflugstunden in insgesamt 96 Missionen, meist Close Air Support, die aufgrund des damaligen Rückzuges der alliierten Kräfte häufig „recht dynamisch" verliefen. Immer mindestens 2 mal 2 Luftfahrzeuge, 24 Stunden, 7 Tage die Woche in der Luft. Die Einsätze wurden strikt nach den gültigen ROE durchgeführt. Damit war man rechtlich legitimiert die Waffen des Luftfahrzeuges entsprechend auch einzusetzen. Bei der A-10 Thunderbold wirkt hierbei in der Regel die in die Flugzeugnase installierte sechsläufige 30-mm-Gatling-Maschinenkanone GAU-8/A Avenger mit bis zu 1.350 Schuss Munition, die sie mit einer Kadenz von nahezu 70 Schuss pro Sekunde ins Ziel bringen kann. Spötter behaupten ja, man habe zuerst diese mächtige Kanone, und dann das Flugzeug darum herum konstruiert und daraus entstand dann die A-10 – nicht schön, aber mächtig.

Natürlich machte man sich auch Gedanken über die Wirkung dieses gewaltigen Geschützes am Boden und es gab auch Zweifel – eine Gewissensfrage, insbesondere dann, wenn der Kombattantenstatus von Personen, die angegriffen werden sollten anfangs nicht eindeutig war. Eine höchst seltene Erfahrung, wie ich an dieser Stelle einmal anmerken darf. So kann Andreas sich daran erinnern, dass er sich mit seiner A-10 weigerte, eine Person anzugreifen, die sich am helllichten Tage scheinbar, aber offensichtlich mit dem Vergraben eines IED oder ähnlichen Sprengsatzes beschäftigte. „Irgendwas passte nicht, oder fehlte an dem Bild! Ich hatte nur keine Ahnung was, nur dieses

Gefühl...“" sagte Andreas. Letztlich war es ein alter Mann der dort einen behelfsmäßigen Abflussgraben in die Straße grub, um eine Überschwemmung zu beseitigen damit die unbefestigte Straße zu seinem Dorf wieder befahrbar wurde. Ein Angriff hätte hier zweifellos den Falschen getroffen.
Bei Unterstützungsmissionen von Bodentruppen im Feuergefecht, „troops in contact“ oder auch TIC war die Lage jedoch meist glasklar. Da sind die Seiten genau definiert und da gibt es auch kein Zögern. Denn das würde potentiell die meist jungen (sehr jungen) Kameraden am Boden noch mehr gefährdet. „Das war die Art von Einsatz für die wir vor Ort waren und darin waren wir mit weitem Abstand die Besten!“
Zu vielen seiner Kameraden der A-10 hat Andreas bis heute noch einen engen Kontakt. Diese Erfahrung prägt ihn bis heute wie er sagt und hat seine Sicht auf ganz viele Dinge, privat und dienstlich, nachhaltig geändert.
Sein Frau Jenny war diese Zeit mit den beiden Zwillingen Anni und Nele, die ein Jahr zuvor geboren waren, in Tucson verblieben und wurde dort fürsorglich von Cathrin, der Frau des Squadron Commanders, betreut. Für alle in der Familie war diese Zeit eine besondere Bewährungsprobe.
Nach der Festlegung durch die Luftwaffe, einige BO-41 als BO mit dienstgradbezogener Altersgrenze weiter zu verpflichten, kam wieder einmal alles anders als geplant. Diese „Zwangsverpflichtung“ zum BO-Dienstgrad, sorgte bei den Betroffenen für großen Frust und Verärgerung, der auch vor Andreas nicht haltmachte.
Anstelle nach Büchel zurückzukehren, wurde Familie Jeschek im März 2014 direkt in den benachbarten Bundesstaat New Mexico versetzt. Wo Andreas als Staffelkapitän der Ausbildungsstaffel TORNADO dienen durfte. Dort blieb er bis 2017, als es bereits darum ging, die Fliegerische Ausbildung von Holloman aus nach Schleswig zu verlagern. In dieser Zeit ist dann der Sohn Toni (als einziger mit amerikanischer Staatsbürgerschaft) geboren, womit die Familie Jeschek damit komplett war.
Mit der Verlagerung der fliegerischen Ausbildung nach Schleswig wurden dann auch Andreas mit seiner Familie nach Schleswig zum TaktLwG 51 „I“ versetzt. Hier bekam er den Auftrag, mit einer Hand voll Fluglehrern, die fast alle mit Ihm aus Holloman gekommen waren, die Fliegerische Ausbildung am Standort Schleswig zu organisieren und unter extrem schweren Bedingungen nahezu lückenlos fortzusetzen.
Schnell stand dabei fest, dass das gesamte Geschwader, weder materiell, infrastrukturell noch mental auf diese Aufgabe ausreichend vorbereitet war. Den damit oft verbundenen „Kampf gegen Windmühlen“ und den dadurch entstehenden Frust sollte Andreas dann auch bald körperlich und seelisch zu spüren bekommen. Insbesondere wenn Befehle grundsätzlich diskutiert und Entscheidungen stets in Frage gestellt wurden, lag die Kündigung gedanklich oft auf dem Tisch und er wünschte sich die Pragmatik aus dem Einsatz zurück. Als dann die ersten Flugschüler mit Einkaufsstoffbeuteln ihre Helme zum Flugzeug brachten, weil es keine Helmtaschen gab bzw. beschafft werden konnten und die Technik mit Einführung des SAP einen institutionalisierten Sabotageangriff erlebte, kam ihm die folgende Auszeit mehr als gelegen.
Diese bekam er dann im zweiten Halbjahr 2018, als er als Kommodore ins Einsatzgeschwader nach Mazar-e Sharif (Resolute Support) beordert wurde. Hier rückten dann die pragmatischen Gedanken eindeutig wieder in den Vordergrund – hier wurde gehandelt und nicht nur geredet. Diese Zeit war wie eine Kur für Andreas, sagt er. In dieser Zeit lernte er die Kameraden der Heron 1 sowie der CH-53 genauer kennen und schätzen. Gemeinsam holte der Verband dutzende teils schwerst verwundete Soldaten der Afghanischen Special Forces aus den Gefechten ab um sie dem Hospital auf der Base der medizinischen Versorgung zuzuführen oder unterstütze bei Flugunfalluntersuchungen wie z.B. dem Absturz eines Mi-8 Hubschraubers eines zivilen Auftragnehmers der Bundeswehr. Da die afghanische Flugaufsichtsbehörde mit der Situation komplett überfordert war, wurde der Hubschrauber durch das Einsatzgeschwader geborgen und in einem versiegelten Hangar gelagert, um Flugunfalluntersuchungen zu ermöglichen.
Das er einmal als Kommodore in Mazar-e Sharif tätig sein würde, hätte er sich nie träumen lassen, zumal ihm nach der „Verpflichtung zum BO“ klar gesagt wurde, dass die Chancen einen Verband zu führen sehr gering wären, da ihm ja der not-

wendige „Aufbau" fehlte. Aber wie so oft, erstens kommt es anders und zweitens als man denkt. Nicht nur für ihn war dieser Einsatz auf eine besondere Weise heilsam. Viele Kameraden liebten die Tatsache, dass man tatsächlich in seinem Bereich einmal unbürokratisch und effektiv Dinge bewegen konnte, was die Motivation unheimlich förderte.

Mittendrin musste Sonic lachen. Als ich fragte warum, teilte er mir eine Erinnerung mit, die ihm gerade wieder einfiel und lachen ließ. Jahre vorher, in einem vorherigem Einsatz in MeS, so um 2007/2008, war der damals junge Hauptmann Jeschek als Kraftfahrer gefordert. Da ein Sicherungszug der Kroaten nicht rechtzeitig in MeS angekommen war, wurden Kraftfahrer für einen Versorgungskonvoi ins Marmalgebirge gesucht. Weil auch Andy in seiner militärischen Vorgeschichte mal als Kraftfahrer ausgebildet worden war, übernahm er einen LKW, fuhr einen Tag lang durchs Camp um wieder „warm zu werden", übte Schneeketten aufziehen und das Schiebeschild bedienen und bekam am Tag darauf seinen Beifahrer für die Konvoifahrt zugewiesen. Als sich die Beifahrertür öffnete, konnte er kaum glauben das sein Kindheitsfreund und Nachbar Jan zu ihm auf den Bock stieg. Die beiden hatten sich seit ihrer Kindheit nicht mehr gesehen. So verrückt ist die Welt, dass man sich ausgerechnet in Afghanistan wieder begegnet. Und so schoben die zwei Schulkameraden dann auf ihrem Weg in die Dörfer den Schnee von den „Straßen" Afghanistans, um Kleidung und Versorgungsgüter in die tiefverschneiten Dörfer rund um Mazar-e Sharif zu bringen.

Nach seiner Rückkehr aus dem Einsatz wurde er für ein Jahr zur fliegerischen Standardisierung nach Jagel zurückversetzt. Ab Oktober 2019 war er bei der Standardisierung Luft 1c im LwTrKdo, was, wie er mit einem Grinsen im Gesicht sagt, gar nicht so schlimm war, denn durch die Covid-Pandemie hatte er sein „Corona-Office" dann im Hallenmeisterbüro der Halle 402 und musste kaum nach Köln pendeln.

Während dieser Zeit wurde das Thema der Flexibilisierung der Laufbahnen der Berufsoffiziere für den fliegerischen Dienst nochmals aufgeworfen. Gemeinsam stellten Andreas und einige weitere Kameraden fest, dass sie doch mittlerweile über

ein beachtliches Netzwerk verfügten, welches bis weit ins politische Berlin reichte. Die kurze Geschichte ist, dass die „Zwangsverpflichtung", unter der so viele gelitten haben, umgeändert wurde zu Gunsten einer flexibleren Gestaltung des Dienstendes.

Als Andreas dann 2020 in das TaktLwG 51 „I" zurückversetzt wurde, übernahm er die Stelle des Leiter AZPK im Stab der Fliegenden Gruppe. Hier wurde ihm klar, dass sich in den vergangenen zwei Jahren in der Ausbildung nicht sehr viel getan hatte. Es gab nach wie vor viel zu wenig Ressourcen für den Auftrag. Neben Infrastruktur und Lfz-Verfügbarkeit, war es vor allem das Ausbildungspersonal, auf dessen Rücken die Last der Ausbildung abgewälzt wurde ohne Aussicht auf oder Pläne für eine Verbesserung der Situation. Innerhalb des Geschwaders, so sagt er, hatte er jedoch das Gefühl, das mittlerweile klar war, was gute Ausbildung kostet und wie schwer es ist, diese unter den aktuellen Rahmenbedingungen zu gewährleisten. Technik und Fliegende waren sich einander nähergekommen. Allein in den dem Geschwader übergeordneten Hierarchien schien noch nicht vollends angekommen zu sein, mit welcher teils unlösbaren Aufgabe das TLG 51 „I" beauftragt worden war. Daran zu arbeiten, dass die Bedarfe und Realitäten der Ausbildung und die Limitationen des Verbandes in der Ausbildung von allen übergeordneten

Instanzen verstanden werden, betrachtete Andy von nun an als seine Hauptaufgabe. Mittlerweile, so glaubt er, ist allen klar und es wird akzeptiert, dass es Grenzen gibt bei dem was der Verband und die Menschen zu leisten im Stande sind. Die vermeintlich gute Idee, die fliegerische Ausbildung, quasi im Handstreich, von Amerika nach Deutschland zu verlegen, stieß in seiner Umsetzung immer wieder an seine Grenzen. Die Aufgabe eines Ausbildungsverbandes, quasi als Nebenaufgabe des TLG 51 „I" in eine Staffel zu verorten, ließ sich nicht so einfach gestalten, wie zuvor prognostiziert.
Und dann, wie soll ich sagen, kam wieder mal völlig ungeplant kurz vor seiner Ausbildung zum AVO Heron 1 die Anfrage, ob Andreas sein geplantes Dienstzeitende im Herbst 2024 nicht doch vielleicht bis zum März 2027 aufschieben möchte um als Fluglehrer auf die T-38 nach Sheppard zu gehen. Und obwohl sich Andreas, Jenny und die Kinder in Schleswig sehr wohl fühlten, reizte ihn die Vorstellung, nicht weiterhin „am Schreibtisch" gefordert zu werden, sondern zum Abschluss seiner Karriere das zu tun, was ihm am meisten Freude bereitet, nämlich jungen Kameraden und Kameradinnen das Fliegen beizubringen und seinen Erfahrungen mit ihnen teilen zu dürfen.
Nun, den Ausgang dieser Geschichte kennen wir bereits von dessen Anfang. Die Familie Jeschek sitzt auf gepackten Koffern auf einem Hausboot im Schleswiger Stadthafen und bereitet sich auf die lange Reise nach Sheppard vor. Es wird jedoch (geplant) kein Abschied für immer. Durch seine besondere Leidenschaft zum Wasser, die er mit seiner ganzen Familie teilt, planen sie eine Rückkehr nach Schleswig spätestens bis 2027. Denn hier an die Schlei, an Nord- und Ostsee fühlen sie sich richtig wohl, sind viel Outdoor sowie auf und im Wasser unterwegs und lieben es vor allem, die Schweinswale in der Ostsee vom Boot aus zu beobachten. Bis es wieder soweit ist, wird das Haus im Berender Redder an Freunde vermietet, Boot und Wohnwagen wurden verkauft. Ein guter Plan wie ich finde – aber was haben wir in dieser Geschichte nicht schon alles über PLÄNE gehört?
Wir würden uns freuen, wenn wir die Familie Jeschek dann in einigen Jahren wieder hier in Schleswig-Holstein begrüßen können und wünschen ihnen bis dahin alles Gute, Sonic many happy landings und viel Spaß in Amerika. Farewell!

Text: Hptm Cordes
Bilder: Oberstlt Jeschek

B-Course 84 "Syllabus complete"

Wir gratulieren zum abgeschlossenen 84. Basis Course: Frau Hauptmann Isabel D., Herrn Hauptmann Dennis T., Herrn Hauptmann Paul L., Herrn Hauptmann Stefan L., Herrn Hauptmann Alin F., Herrn Hauptmann Timo F., Herrn Hauptmann Sven U. und Herrn Oberleutnant Jacob G..

Wie bereits im vergangenen Oktober 2022 fand auch dieses Jahr, am 22. April 2023, die Graduation des nun abgeschlossenen Basis Kurses 84 (84. B-Course) im Hotel Marienbad in Busdorf statt.

Der 84. B-Course ist mittlerweile der sechste Basis Kurs, welcher im Taktischen Luftwaffengeschwader 51 "Immelmann", bei der 4. Fliegenden Staffel durchgeführt und abgeschlossen wurde.
Hinter einer Graduation verbirgt sich die offizielle Übergabe des sogenannten Beiblatt „F" zum Militärluftfahrzeugführerschein an die ausgebildeten Flugschüler des jeweiligen Basis-Kurses im feierlichen Rahmen.
Eine Veranstaltung mit Tradition, die einen würdigen Abschluss des Lehrgangs bildet.

Auf der diesjährigen Graduation führte der Leiter B-Course 4. Fliegende Staffel, begleitet durch die Graduenten und untermalt mit Bildern sowie Videos durch die anspruchsvolle Ausbildungszeit und durch das Abendprogramm.
Der Einladung des 84. Basis Kurses folgten unter anderem der Geschäftsführer der GFD GmbH, der Geschäftsbereichsleiter Simulation GFD GmbH, der Teamleiter GFD Tornado Simulation, der stellvertretende Staffelkapitän der 1. Fliegenden Staffel TaktLwG 51 "I", der Kommandeur Fliegende Gruppe TaktLwG 33, die Staffelkapitäne 1. und 2. Fliegenden Staffel TaktLwG 33, der Staffelfeldwebel der 2. Fliegenden Staffel TaktLwG 33 sowie Herr Brigadegeneral a.D. Poth und nicht zu vergessen, der "Fürst", beide in Funktion der Deutschen Tornadostaffel (DTS).

Brigadegenaral a.D. Poth war von 1999 bis 2000 als S3-Stabsoffizier und stellvertretender Kommodore und anschließend von 2000 bis 2002 als Kommodore im damaligen Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann" eingesetzt und freute sich zum wiederholten Male, auch wenn nur für kurze Zeit, an seine alte Wirkungsstätte zurückzukehren.
Unser Kommodore Oberst Schroeder begrüßte die Graduenten samt Familien und alle geladenen Gäste persönlich. Gleichfalls startete Oberst Schroeder die Eröffnungsrede und wünschte dem abgeschlossenen 84. Basis Kurs "Many Happy Landings". Der Kommandeur Fliegende Gruppe TaktLwG 51 "I", Herrn Oberstleutnant Stefan I. und dem Staffelkapitän der 4. Fliegenden Staffel TaktLwG 51 "I", Herrn Oberstleutnant R. rundeten die Reden ab. Anerkennung fanden besonders die Leistungen des Lehrpersonals der 4. Fliegenden Staffel. Während der Durchführung des 84. Basis Kurses überschnitten sich weitere Lehrgänge in der 4. Fliegenden Staffel. Der 83. Basis Kurs und anschließend der 85. Basis Kurs wurden parallel zum 84. Basis Kurs durchgeführt. Höchste Belastungen für das Fluglehrpersonal aber auch des gesamten Staffelpersonals der 4. Fliegenden Staffel. Dieses zeigt auch der Umstand, dass zwei Flugschüler ihren Basis Kurs erst einen Tag vor der Graduation abschlossen. Man könnte jetzt sagen, Glück gehabt. Ja, das gehört in der heutigen Zeit auch dazu. Wir nennen es aber kurzum Professionalität.
Auf der Graduation wurde durch die Lehrgangsteilnehmer das Kursgeschenk des B-Courses 84 an den Staffelkapitän übergeben. Hierbei handelt

es sich um einen Außentank Tornado, welcher am 19. September 2019 über Schleswig-Holstein unbeabsichtigt abgeworfen wurde. Dieser ziert nun die Einfahrt zur 4. FlgStff TaktLwG 51 "I" und ersetzt das eher unscheinbare Zufahrtsschild zur Staffel.

Weiterhin wurden verschiedenste "Awards" verliehen und somit gerade den Fluglehrern und dem eingesetzten Ausbildungspersonal ein Zeichen der Anerkennung durch die Absolventen entgegengebracht.

Traditionell wurden diverse Auszeichnung mit einem Glockenschlag quittiert, was so viel bedeutet, dass pro Glockenschlag ein gewisser Betrag gespendet wird. Ein gängiger Brauch...

Unabhängig von der Höhe der Einnahmen wurde bereits im Vorfeld festgelegt, dass sämtliche freiwilligen Spenden dem Soldatenhilfswerk zu Gute kommen werden. Viele der ausgezeichneten Personen, das Stammpersonal der 514 oder einfach mal zwischendurch (dem guten Zweck förderlich) "klingelten" eine Gesamtsumme von insgesamt 1.514 Euro zusammen.

Ein prima Brauch, bedenkt man, dass gerade diese Art der Unterstützung für unverschuldet in Not geratene Soldatinnen / Soldaten sowie deren Angehörige bzw. Hinterbliebene angewandt wird.

Text: StFw T.
Bilder: HptFw S., StFw Pötzsch

Eine gelebte Praxis besiegelt

Gelbe Schleifen für die Garnisonsstadt Husum

v.l.: Hauptmann Adrienne Meyer, Oberst Hans-Martin Gieseler, Fregattenkapitän Jens Tischer, Bürgermeister Uwe Schmitz, Stabsfeldwebel Marcus Meister und Oberst Jörg Sievers

Gelbe Schleifen sind nun auch im nordfriesischen Husum zu finden. Fregattenkapitän Jens Tischer, Vorsitzender im Bezirk 1, übergab die Zeichen der Verbundenheit an den Bürgermeister der Garnisonsstadt sowie militärische Vorgesetzte. Die Schleifen werden ihren Platz an den Ortseinfahrten „der grauen Stadt am Meer" sowie den Kasernen der Garnisonsstadt finden.

Die Initiative dafür ging von Angehörigen der Truppenkameradschaft Julius-Leber-Kaserne aus. Unterstützt von allen Husumer Kameradschaften wurde das Gespräch mit den Kommandeuren geführt und dann mit der Stadt gesucht. Das Vorhaben, die Schleifen im Rahmen eines Benefizkonzerts der Big Band der Bundeswehr auf dem Marktplatz zu übergeben, scheiterte am Wetter. Die Übergabe wurde deshalb Ende Juli in der Julius-Leber-Kaserne nachgeholt. Dazu fanden sich Bürgermeister Uwe Schmitz, Oberst Jörg Sievers (Kommodore des Flugabwehrraketengeschwader 1) und Oberst Hans-Martin Gieseler (Kommandeur Spezialpionierregiment 164 „Nordfriesland") sowie örtliche Mandatsträger des DBwV im Kasino ein. Für die Truppenkameradschaften waren unter anderem die Vorsitzenden Hauptmann Adrienne Meyer (Spezialpionierregiment 164) und Stabsfeldwebel Marcus Meister (Flugabwehrraketengeschwader 1) sowie für die Ehemaligen Hauptmann a.D. Rolf Riemann dabei.

Tischer nutzte die Gelegenheit, um den Beteiligten von Seiten des Verbandes Zusammenarbeit und Unterstützung auf Augenhöhe anzubieten. Der Bürgermeister stellte zur Übergabe fest: „Wir besiegeln heute das, was lange schon gelebte Praxis ist und setzen dafür ein Zeichen nach außen." Schmitz lobte in diesem Zusammenhang das Engagement der Soldaten, Soldatinnen und Ehemaligen im zivilen Bereich, so bei der Tafel, in Vereinen und vielen anderen Bereichen: „Auch deshalb freue ich mich über die Schleifen für die Stadt."

Derzeit leisten rund 2.500 Bundeswehrangehörige in der 24.000-Einwohner-Stadt Dienst, dies entspricht in etwa einem Zehntel der Bevölkerung. Das Verhältnis zwischen Streitkräften, Verwaltung und Bürgern wird allgemein gelobt. Oberst Sievers und Oberst Gieseler betonten während des Treffens das gute Miteinander. „Hier lebt man gut, hier ist man gerne und dafür macht die Stadt Husum eine Menge," wie es der Regimentskommandeur der Spezialpioniere ausdrückte. Die Gelben Schleifen werden dies jetzt sichtbar machen, für alle Bürger mit und ohne Uniform.

Text & Bild: Hptm Meyer

Sommerfest der Familienbetreuungsstelle Husum

Im Zuge der durchzuführenden Informations- und Betreuungsmaßnahmen fand am 15. Juli 2023 das Sommerfest in Kropp statt. Teilgenommen haben Soldaten sowie Angehörige aus der 2./SpezPiRgt 164, der 3./SpezPiRgt 164 und der 5./SpezPiRgt 164. Es haben rund 553 Personen am Sommerfest teilgenommen.

JOIN THE
EMPIRE

Der Leiter der Familienbetreuungsstelle Husum, Stabsfeldwebel Hanschmann, begrüßte die Teilnehmerinnen und Teilnehmer mit einer kleinen Ansprache, in der er die Gäste mit dem Tagesablauf vertraut machte. Es wurden zudem besondere Gäste, unter anderen der Kommandeur des SpezPiRgt 164 Oberst Hans-Martin Gieseler sowie die Sozialarbeiterin Frau Mack-Denecke und der Lotse Stabsfeldwebel Häußler vorgestellt.

Es gab 38 Stationen, unteranderem eine KFZ-Schau mit militärischen Fahrzeugen, sowie eine Station mit Lamas und Alpakas. Zudem gab es eine Station mit Zuckerwatte und Popcorn. Hüpfburgen und Pools wurden an dem Tag für die Kinder bereitgestellt. Als besondere unbekannte Gäste, kamen verkleidete Star Trek/Star Wars Fans mit ihren selbstentworfenen Kostümen, die mit den Gästen Fotos in einer Fotobox machten.

Das Fest war ein voller Erfolg und das Wetter spielte mit. Wir von der Familienbetreuungsstelle Husum/SpezPiRgt 164 bedanken uns herzlich beim Taktischem Luftwaffengeschwader 51 "I" für die Bereitstellung der Liegenschaft sowie die Mithilfe bei Aufbau.

Text & Bilder:

Recce fragt nach ...

Stabszugführerin Stab TaktLwG 51 "I" Hauptmann Saskia Frieber

Was tun Sie in Ihrer Freizeit?
Viel Zeit mit der Familie und Freunden verbringen. Einfach gemeinsam etwas erleben und Erinnerungen schaffen. Ansonsten gerne viel Sport jeglicher Art, aber am liebsten in Verbindung mit dem Element Wasser. Zudem sitze ich gerne mit einem guten Kaffee und einem Buch in der Sonne.

Was hören Sie für Musik?
Grundsätzlich alles Mögliche. Ich gehöre zu der Personengruppe, die öfters zwischen den Radiosendern hin- und herspringt. Aktuell sehr gerne Post Malone und bei meinem letzten Konzert war ich mit Freunden bei Marteria.

Haben Sie Vorbilder?
„Happiness comes from WHAT we do. Fulfillment comes from WHY we do it" – Simon Sinek

Wo wollten Sie schon immer mal hin?
Aufgrund meiner letzten Verwendung durfte ich sehr viele Orte bereits bereisen. Momentan stehen Nepal, Vietnam und Hawaii ganz oben auf meiner Reiseliste.

Was wünschen Sie sich für die Zukunft?
Gesamtgesellschaftlich: Mehr Toleranz und Integration. Keine Angst vor dem Neuen und dem Ungewissen, sondern Stärke und Zuversicht sowie Menschlichkeit. Bewältigung von Krisen/Konflikten und den aktuellen und künftigen Herausforderungen, wo jeder Einzelne seinen Betrag leisten kann und sollte.

Was ist Ihr Lebensmotto?
Positive Grundeinstellung zum Leben. Perspektive: Es gibt keine Probleme, sondern vielmehr Herausforderungen.

Was ist Ihre größte Schwäche/Stärke?
Meine positive Grundeinstellung kann in manchen Momenten Fluch und Segen zugleich sein. Jeder Mensch hat seine Ecken und Kanten, die einen auszeichnen und einzigartig machen. Wichtig ist, dass man diese erkennt und die Fähigkeit der Reflexion besitzt. Das Eine funktioniert nicht ohne das Andere. Stärken effektiv nutzen ist für mich von großer Bedeutung.

Wen wollten Sie schon immer mal kennenlernen?
Die ersten, die mir in den Sinn kommen: Yuval Noah Harari, Sheryl Sandberg oder Barack Obama. Die Liste ist aber nicht abschließend, da die Welt glücklicherweise eine Vielzahl von beeindruckenden und inspirierenden Persönlichkeiten vorzuweisen hat und hatte.

Was würden Sie als erstes tun, wenn Sie für einen Tag Kommodore wären?
Eine Reihe von sehr großen Fußstapfen! Da ich dann ja theoretisch Fliegen könnte und dürfte, ... Vermutlich erstmal Fliegen gehen :).

Frieber

Benefizkonzert in der Geestlandhalle in Kropp

Das Marinemusikkorps aus Kiel spielt für den guten Zweck

Das am 22. März in der Kropper Geestlandhalle in Zusammenarbeit der Gemeinde Kropp, dem Amt Haddeby und dem Taktischen Luftwaffengeschwader 51 „Immelmann" organisierte Konzert des Marinemusikkorps aus Kiel war nicht nur musikalisch ein Erfolg. Immerhin war damit ein Erlös von insgesamt 3.333 Euro erzielt worden, die es im Anschluss an gemeinnützige Institutionen und Vereine zu verteilen galt. Hierzu hatte der Kommodore des Geschwaders, Oberst Jörg Schroeder, neben dem Kropper Bürgermeister, Stefan Ploog auch die Leiterin der Tafel Schleswig, Christa Sprunner von Mertz, den Leiter der Tafel Kropp, Udo Fels und Lars Underberg sowie den Vorsitzenden des TSV Kropp in die OHG der Kai-Uwe-von-Hassel Kaserne zur Scheckübergabe eingeladen. Der gesamte Erlös des Benefizkonzertes ging hierbei zu gleichen Teilen an die Tafeln in Kropp und Schleswig, sowie an den TSV Kropp, dessen geladene Vertreter die entsprechenden Schecks in Höhe von jeweils 1.111 Euro dankbar entgegennahmen. Der Vorsitzende des TSV Kropp berichtete über das im Sommer geplante Kinder- und Jugendzeltlager, für das der Verein den Erlös verwenden wird. Und selbst der an die Tafel Kropp gespendete Geldbetrag kommt insbesondere den Kindern in der Gemeinde zu Gute, da mehr als 160 von Ihnen regelmäßig zu Tafel kommen. Bei der Tafel Schleswig freut man sich, dass die gestiegenen Kraftstoffkosten, die durch das Einsammeln der Waren entstehen, durch die Spende ein wenig ausgleichen zu können. Mit diesem Benefizkonzert konnten die Organisatoren somit erneut an eine bereits als Tradition zu bezeichnende Veranstaltung, für den guten Zweck, anknüpfen.

Text: Hptm Cordes
Bilder:StFw Pötzsch

Eröffnung der Regionalausstellung des TaktLwG 51 "I"

„Immelmänner – unser Einsatz weltweit für Sicherheit"

Die Kai-Uwe-von-Hassel Kaserne, in der sich seit mehreren Jahren im Gebäude 29 bereits eine Militärgeschichtliche Sammlung (MGS) befindet, und in dessen Räume bereits ein breites Informationsangebot zur Geschichte des Standortes Kropp / Jagel sowie unseres Geschwaders zusammengetragen wurde, ist seit dem 28.04.2023. um eine ganz besondere Informations- und Begegnungsstätte, der sogenannten Regionalausstellung, reicher. Diese Regionalausstellung, die das umfangreiche Aufgabenspektrum unseres Geschwaders eindrucksvoll beleuchtet, befindet sich in unmittelbarer Nähe zur MGS im Gebäude 31 und wurde im Rahmen einer Feierstunde in Beisein der Vertreter der Umlandgemeinden, der Ämter Südangeln, Haddeby und Kropp-Stapelholm sowie dem Abteilungsleiter III im Kommando Luftwaffe, Herrn Brigardegeneral Friedhelm Tränapp und unserem Kommodore, Oberst Jörg Schroeder eröffnet.

Ziel der Ausstellung ist es, die gesamte Bandbreite und die außergewöhnliche Vielseitigkeit des Verbandes in der Region einer breiten Öffentlichkeit zugänglich zu machen, diese Bild- und inhaltsstark zu präsentieren, zu informieren, um Bundeswehr und Gesellschaft in einen Dialog zu bringen. Denn stand die MGS den Besuchern nur auf besondere Anfrage und nach Absprache mit dem entsprechenden Verantwortlichen zur Verfügung, so ist die Regionalausstellung nach erfolgtem Zugang zur Kaserne tagesdienstlich zwischen 07:30 und 16:30 ohne vorherige Anmeldung für die Öffentlichkeit geöffnet. Auch bedarf es keiner besonderen Anmeldung oder Begleitung durch das Personal des Geschwaders, denn die Ausstellung ist hochmodern gestaltet, startet ihre Präsentationen vollautomatisch bei Betreten der Räumlichkeiten.

Bundesweit ist es die fünfte Regionalausstellung, in der sich die Bundeswehr der Öffentlichkeit an-

schaulich präsentiert. „Die Eröffnung einer solchen Regionalausstellung ist Einzigartig in der Geschichte des Verbandes und passiert einem selbst als Dienststellenleiter aller Wahrscheinlichkeit nur einmal im Laufe der eigenen Dienstzeit!", so der Geschwaderkommodore bei seiner Eröffnungsansprache. Von der Idee bis zur Realisierung galt es einen langen Weg zu beschreiten. Die Projektleiter Hauptmann Lars Möller, Stabsfeldwebel Falk Bärwald, Hauptfeldwebel Rainer Töpperwien und Stabsfeldwebel Lars Poetzsch haben gemeinsam ganze Arbeit geleistet. Insbesondere den Vorgenannten sprach Oberst Jörg Schroeder für ihren besonderen Einsatz ein besonderes Lob aus. Mit Unterstützung der einzelnen Stäbe und Staffeln sowie den Tischlern und Lackierern des Verbandes ist eine sehenswerte, hochtechnische und ansprechende Ausstellung entstanden, die ihre Besucher auf eine informative Erlebnisreise durch das Geschwader und seine Aufgaben mitnimmt. Hierbei werden alle Sinne angesprochen, Hör-/ Film- und Videostationen umrahmen die vielen Exponate, die informativ und mit Hilfe modernster Ausstellungstechnik das Geschwaderleben in Szene setzen. Neben der ausführlichen Vorstellung der einzelnen Gruppen des Geschwaders, kann sogar ein Flug mit dem PA-200 Tornado mittels Virtual-Reality-Brillen dreidimensional mitverfolgt werden. Wem dabei etwas schwindelig werden sollte, der verfolgt die Erlebnisreise im bequemen Kino-Liegesessel. Die Zeitgeschichte des Verbandes und dessen vielfältiges Aufgabenspektrum wird ebenso beleuchtet, wie die Leistungen des Verbandes in der jüngsten Gegenwart, die in der Regionalausstellung perspektivisch dargestellt werden. Für dessen Bewertung lohnt auch immer auch ein Blick in die Vergangenheit. „Wo kommen wir her und was war die bisherige Leistungs- und Fähigkeitsvielfalt im Geschwader!" so der Kommodore Oberst Schroeder. Die Ausstellung steht allen Besuchern und auch Schulklassen zu den genannten Öffnungszeiten zur Verfügung.
Die Ausstellung „Immelmänner – Unser Einsatz weltweit für Sicherheit" ist täglich montags bis freitags, von 07:30 bis 16:30 in der Kai-Uwe-von-Hassel Kaserne zu sehen.

Text: Christina Weiss
Bilder: Christina Weiss, StFw Pötzsch

„Da ist etwas - das bleibt...“

Am 21.04.23 fand das 3. Mechanikertreffen statt. Viele ehemalige Kameraden und Zivilangestellte der Geschwader AG 51, AG 52, JaboG 41, TaktLwG 51, MfG 1 und des MfG 2, sowie auch der Feuerwehr Jagel und des MunDepot Kropp waren dabei.
Organisiert wurde es von Thomas Möckel und Jan Ingwersen. Vielen Dank, dass ihr uns zusammenhaltet, eure Zeit investiert und ein solches Treffen zu einem unvergessenen Tag für uns alle gemacht habt!
Der gemeinsame Besuch der MGS in der Kaserne Kropp bei wunderschönem Wetter war der Auftakt für intensive Gespräche miteinander. Und natürlich wurden viele gemeinsame Begebenheiten und Erlebnisse zurückgeholt und reichlich ausgewertet.
Bis in den späten Abend hinein umsorgten uns die Kameraden der OHG mit Speisen und Getränken. Danke dafür Männer!
Ein harter Kern zog sich gegen 23:00 Uhr in das Unterkunftsgebäude der I-Staffel zurück. Es gab noch einiges zu besprechen, so dass es dann bis 2:30 Uhr brauchte, bis die Müdigkeit obsiegte. Beim herausfahren aus der Kaserne und einem Blick in den Rückspiegel wurde es für mich noch einmal „komisch“.
Denn wenn seiner Zeit eine Fiat G91 oder ein Starfighter auf dem Sockel zu sehen waren, dann sieht man heute einen Tornado (sein Flugzeug) mit etwas Wehmut ...
Vielen Dank noch einmal den Organisatoren, den Kameraden der OHG und nichts zu vergessen auch an Hauptmann Lars Möller und seine Frau, die für uns in der MGS da waren!
„Da ist etwas – das bleibt ...“ Die Verbundenheit mit „seinem Geschwader“, der Fliegerei ... dieser besonderen Aufgabe.
Und was seiner Zeit als Paragraph des Soldatengesetzes mit Kameradschaft überschrieben war, wird von vielen weit über die aktive Dienstzeit hinaus gelebt.

Text & Bild: Marco Schnemilich

Ihre finanzielle Sicherheit bei Dienstunfähigkeit

Für Soldatinnen und Soldaten sowie Beamtinnen und Beamte der Bundeswehr

RV RAHMENVERTRAG BUNDESWEHR

Nur der Rahmenvertrag mit dem BMVg bietet Ihnen umfassenden Schutz durch

- Versicherungsschutz bei allen vom Bundestag bzw. Bundeskabinett beschlossenen Einsätzen und einsatzgleichen Verpflichtungen – auch bei Einsatz von Waffengewalt
- zuschlagfreie Versicherung aller militärischen Risiken, auch für das besonders gefährdete Personal nach §63 SVG (z. B. Strahlflugzeugführer, KSK, Fallschirmjäger, Kampfschwimmer, U-Boot-Besatzungen)

Ich berate Sie über die Zusatzversorgung nach dem Rahmenvertrag Bundeswehr und betreue Sie in Ihren Standorten
Jagel / Kropp / Flensburg / Glücksburg / Husum
Hohn / Stadum / Leck

Ihr Rahmenvertragsbeauftragter
Marcus Schwarz
Dorfstraße 2a
24867 Dannewerk
Tel 04621-37537
Mobil 0177-3217894
Marcus.Schwarz@rv-bundeswehr.de

FluSi informiert

Das Rahmenprogramm zur Verhütung von Unfällen/Zwischenfällen mit Lfz 3. Quartal 2023 lautet:

a) Bodensicherheit
b) Verhütung von Fremdkörperschäden

Zu finden ist das Rahmenprogramm auch auf der Wisepage des Geschwaders.

Termine für die nächsten Belehrungen „Fahren Flugbetriebsbereich" sind auf der Homepage über den I-Server *107022/ 1074-FSO/Startseite FSO.htm* zu finden.

Das Team Flugsicherheit

Nachruf

Wir trauern um unseren Kameraden und Freund

Sönke Treffler

der am 03.06.2023 plötzlich und vollkommen unerwartet verstorben ist.

Als Triebwerker gehörte Sönke Treffler bereits seit 1999 zu den „Immelmännern". Im Jahr 2013 kehrte er in das Geschwader zurück und wurde fortan bei Cross Servicing in der Wartungs- und Waffenstaffel eingesetzt.

Sönke war aus Leidenschaft Fluggerätemechaniker und liebte es, an Luftfahrzeugen zu arbeiten. Seine vielen Projekte, welche er tatkräftig vorantrieb, zielten vor allem immer auf die Förderung von Kameradschaft und Zusammenhalt. Er wurde dafür überaus geschätzt.

Die Nachricht von seinem viel zu frühen Tod bestürzt uns. Wir werden sein Andenken bewahren und ihn in bester Erinnerung behalten.

Für die Wartungs- und Waffenstaffel

Major Armin Trost

Staffelchef

Das ist ja ...

der „Hammer"

Rätselseite

Suchbild

Was haben wir da fotografiert und wo befindet es sich?
Lösung von Ausgabe 01/23:
Nach dem schweren Ausbruch der Containeritis könnte das Bild fast überall im Geschwader entstanden sein. Wir sehen hier die ruhigste Containerreihe neben dem Sportplatz in der Kaserne Kropp.

Landesdirektion RNS Sörensen Assekuranzkontor GmbH & Co. KG

Jörg Lorenzen, Finn Petersen und Rolf-Ejvind Sörensen – Ihre Ansprechpartner für die Kasernen in den **Standorten Flensburg, Glücksburg, Heide, Jagel, Kropp und Stadum**

- Anwartschaft (groß und klein)
- Pflegepflicht (Ein Muss für jeden Soldaten)
- Auslandsreisekrankenversicherung
- Familienabsicherung
- Zulagenabsicherung

Exklusiver Versicherungsschutz vom Empfehlungsvertragspartner der

Förderungsgesellschaft des Deutschen Bundeswehr/Verbandes mbH

Königstr. 33
24837 Schleswig
Tel. 04621 484020, Fax 04621 4840220
rolf.soerensen@continentale.de

Die Continentale

Impressum

Chefredakteur
Hptm Jens Cordes App. 22012

Stellvertretende Chefredakteurin
HptFw Christiane Zander App. 21593

Redakteure in den Gruppen
Hptm Julian Carlsdotter App. 22210
Hptm Sebastian Goecke App. 21532
Hptm Julian Leuthner App. 21581
Hptm Björn Todtberg App. 21581
StFw Falk Bärwald App. 31975

Gestaltung & Satz
StFw Lars Pötzsch App. 31440

Buch- & Kontoführung, Anzeigenverwaltung
HptFw Christiane Zander App. 21593
Kassenprüfer
Hptm Frank Hansen App. 31092

Schriftführer
StFw a.D. Jürgen Wodka

Freie Mitarbeiter
StFw a.D. Hauke Hammer
StFw a.D. Jürgen Wodka

Abonnement: Für den Versand innerhalb Deutschlands wird eine Gebühr von 11,– €/Jahr erhoben.

Erscheinung: RECCE erscheint vierteljährlich.
Auflage: 1500

Nächster Redaktionsschluss
08.09.2023

Alle Rechte sowie Änderungen vorbehalten. Nachdruck, auch auszugsweise, nur mit ausdrücklicher Genehmigung der Redaktion oder des Verfassers. Für unverlangt eingesandtes Foto- und Textmaterial übernimmt die Redaktion keine Haftung.
Der RECCE wird herausgegeben von der **Vereinigung der Angehörigen und Freunde des Aufklärungsgeschwaders 51 "Immelmann" e.V. 1994**.
Beiträge von Mitarbeitern der Redaktion und von freien Mitarbeitern geben die Ansicht des Verfassers, nicht notwendigerweise die Meinung des BMVg oder der Geschwaderführung wieder. Auf die aktuelle und zukünftige Gestaltung, die Inhalte oder die Urheberschaft der angegebenen Internetseiten hat der Autor keinerlei Einfluss. Deshalb distanziert er sich hiermit ausdrücklich von allen Inhalten aller angegebenen Internetseiten.

Titelbild: Der Kommodore Oberst Schroeder mit NATO-Generalsekretär Jens Stoltenberg und Verteidigungsminister Boris Pistorius auf einem Rundgang während Air Defender 23.

Redaktionsanschrift:
Taktisches Luftwaffengeschwader 51
"Immelmann"
Redaktion RECCE
Kai-Uwe-von-Hassel-Kaserne
Bennebeker Chaussee 100
24848 Kropp
Telefon: 0 46 24 / 30 - 31440
E-Mail: *info@recce.de*
Homepage: *www.recce-tlg51i.de*

Ja, es ist spät geworden mit dieser Ausgabe.
Mit Air Defender und einer anschließenden Erholungsphase im Geschwader konnten wir unser Ausgabedatum ... nicht ganz pünktlich halten.
Wir bitten um Nachsicht.

HACKER WERDEN?

Umschulung zum IT-Spezialisten

- IT-Systemkaufmann
- IT-Systemelektroniker
- IT-Systemanalytiker & Fachinformatiker

zur Durchführung von Penetrationstests und zur Entwicklung unserer Software cyberscan.io®!

- Engagiert, lernbereit und IT-begeistert?
- Ausdauernd, eigenständig und teamfähig?
- Anspruch auf Berufsförderungsdienst?

DEUTSCHE GESELLSCHAFT FÜR CYBERSICHERHEIT

Am Fördeufer 1b
DE-24944 Flensburg

info@dgc.org
www.dgc.org

cyberscan.io®

T +49.461.995 838 0
F +49.461.995 838 99