

50 Jahre Jagdbombergeschwader 32

150 Jahre Militärgeschichte Lechfeld

Leseproben

1. Zur F-84F

Aber nicht immer machten F-84-Piloten aus Lechfeld positive Schlagzeilen. Am 14. September 1961 verirrten sich die beiden Flugzeugführer Fw Peter Pfefferkorn und Stufz Hans Eberl mit ihren Maschinen in den Luftraum der DDR und konnten nur mit Mühe nach Westberlin geleitet werden, wo sie auf dem Flugplatz Tegel landeten. Wie konnte es nur dazu kommen? Durch einen Fehler im Navigationssystem rutschten die beiden F-84F zufällig in den südlichen der drei nach Berlin führenden Luftkorridore. ⁽⁶⁵⁾ Der Radaroperator in Berlin-Tempelhof achtete so sehr auf eine angekündigte DC-6 der PAN AM aus Frankfurt, dass er die beiden F-84 zunächst nicht bemerkte. In dem Moment, wo die Lechfelder Piloten ihren Irrtum feststellten, beschlossen sie, umzukehren. Inzwischen hatte aber auch die sowjetische Luftabwehr die beiden Lechfelder Maschinen bemerkt und schickte ihre Abfangjäger in die Luft. Nun kam die große Stunde des Tempelhofer Obergefreiten der USAF. Da er wusste, dass die umdrehenden F-84F direkt den MiG's vor die Kanonen fliegen würden, ordnete er für die beiden Lechfelder Maschinen einen Tiefflug nach Berlin an

und sprach sie sicher nach Tegel, das sich der längeren Landebahn wegen besser für die beiden Jets eignete als Tempelhof. Nach der Landung brachte man die beiden Maschinen sofort in eine Halle und schloss die Tore. Die sowjetischen MiG's stellten inzwischen enttäuscht fest, dass es sich bei dem vermeintlichen Ziel um eine Douglas DC-6 der PAN AM handelte und gegen die gab es - entsprechend den alliierten Vereinbarungen - nichts zu unternehmen. Nun aber kam in Tegel



die Frage aller Fragen. Wie wird man die beiden überraschend aufgetauchten Lechfelder Flugzeuge wieder los? Als aus Frankfurt zwei riesige DC-124 Globemaster in Tegel landeten, waren alle der Ansicht, damit würde man die beiden F-84F zurückfliegen. Die Frage, wo die beiden Maschinen geblieben sind, gab zu manchen Spekulationen Anlass und war lange ungeklärt. In der Ausstellung „50 Jahre Luftwaffe“ im Luftwaffenmuseum Berlin-Gatow (15.09.2006-31.08.2007) wurden Fotos dieser beiden Maschinen gezeigt, die man damals auf Befehl der französischen Schutzmacht auf dem Flugplatz vergraben hatte und die im Zuge einer Altlastensuche wieder gefunden wurden. Der Zwischenfall schlug gehörige Wellen von Washington bis Moskau und Verteidigungsminister Franz-Josef Strauß setzte den verdutzten Kommodore OTL Siegfried Barth kurzerhand ab. Über diese unverhältnismäßige Maßnahme waren die Offiziere des Geschwaders derart aufgebracht, dass es einer Dienstreise des damaligen Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Kamhuber (1896-1986) nach Lechfeld bedurfte, um die Wogen der verständlichen Erregung zu glätten. OTL Barth wehrte sich übrigens gegen diese Maßnahme und wurde im Mai 1962 durch den Wehrdienstsenat auch rehabilitiert.

2. Zur Dornier Do 28

Die Luftwaffen-Do's wurden in der Masse in den Einsatzverbänden als Verbindungs- und Transportflugzeug eingesetzt und dort teilweise von Jetpiloten in Zweitfunktion geflogen, so auch beim JaboG 32. Der Typ erfreute sich verständlicherweise keiner besonderen Beliebtheit, schließlich stiegen diese Piloten dabei von einem Ferrari auf einen VW-Käfer um. Dieses gespannte Verhältnis führte dann auch zu solch wenig charmanten Spitznamen wie Bauernadler, Schweineboeing,



Bundeswehrtaxi, fliegende Baracke oder Leukoplastbomber. Trotz alledem liebten aber die Piloten diese gutmütigen Flugzeuge und gaben ihm so interessante Namen wie „Wolpertinger Airlines“ (JaboG 49), „Tiger Shuttle“ (JaboG 43), „Allgäu Express“ (JaboG 34) oder „Lechfeld Airlines“ (JaboG 32), in der Regel angebracht auf den Motorgondeln. Die für dieses Muster berechtigten Piloten mussten jährlich mindestens 180 Flugstunden „auf dem Bock kutschieren“, um die Flugberechtigung und damit auch die Fliegerzulage nicht zu verlieren. Die periodischen Inspektionen und Instandsetzungen wurden bei der Technischen Gruppe 31 des Luftwaffenversorgungsregimentes 3 auf dem Flugplatz Leipheim durchgeführt. Auf Grund von Rationalisierungs- und Sparmaßnahmen wurde dieses Flugzeug am 30. Juni 1993 aus den Beständen der Bundeswehr ausgemustert. Die Lechfelder Do 28 brachten es bis zu ihrer Abgabe auf insgesamt 18.675:25 Flugstunden. Die Maschinen wurden zentral auf dem Fliegerhorst Leipheim zusammengezogen und dann über die VEBEG zum größten Teil in die USA, aber auch an osteuropäische Staaten verkauft oder an Ausbildungs-/Lehrwerkstätten der Bundeswehr übergeben. ⁽⁵⁹⁾

3. Zur F-104G

Fünf Jahre später bestätigten Lechfelder 104-Piloten eindrucksvoll, dass sie ihr Waffensystem beherrschten. So gelang Hauptmann Hartmut Bieler während eines TacEval's beim Anflug mit seinem Starfighter auf die Schießplätze Siegenburg und Helchteren (Belgien) am 10.07.1969 ein nicht mehr zu überbietendes Traumergebnis: während seines Waffeneinsatzes brachte er nicht nur alle Raketen zu 100 Prozent ins Ziel, auch seine



Bomben lagen mitten im Zentrum (Bull's Eye) und bei einer Schussentfernung von 600m trafen er sogar mit all seinen 100 Schuss Bordmunition das 5x5m große Ziel. Beim 12. Tactical Weapons Meet (TWM) im Jahr 1976, das auf dem niederländischen Flugplatz Twenthe stattfand, nahmen als Teil der Mannschaft der 4. ATAF auch vier Starfighter des JaboG 32 teil. ⁽⁹²⁾ Für die Dauer dieses Wettbewerbs hatten sich die Lechfelder einen besonderen Gag ausgedacht. Beiderseits des hinteren Rumpfteils ihrer F-104G war in großen gelben Buchstaben BAVARIA aufgespritzt, ergänzt durch weiß-blaue bayerische Rauten.

Die „Bierkutscher von Twenthe“, wie die Lechfelder Piloten daraufhin genannt wurden, revanchierten sich auf ihre Weise: sie gehörten zu den Siegern dieses Wettbewerbs. Einer der teilnehmenden Piloten war übrigens Major Berger mit der 26+12, der neun Jahre zuvor als Oberleutnant mit seiner „104“ zwei Starfighter aus Wittmund, denen ein Blitz die Nase abgeschlagen hatte, sicher zum Heimatflugplatz leitete. ⁽⁹³⁾

4. Zur HFB 320 (M)

Dass dieses Flugzeug auch technisch gesehen eine wirklich außerordentliche Maschine war, wird durch die Tatsache verdeutlicht, dass es in der Technischen Gruppe des Geschwaders eine eigene „Technischen Staffel HFB“ gab, in der dieses anspruchsvolle Flugzeug optimal gewartet werden konnte. Um die notwendigen Inspektionen und Reparaturen durchführen zu können, arbeiteten in dieser Einheit über 100 Soldaten und Zivilangestellte im 2-



Schicht-Betrieb. Wegen der geringen Anzahl an Flugzeugen waren in dieser Einheit die Aufgaben einer Instandsetzungs-, Wartungs- und Elektronikstaffel zusammengefasst. Es waren gerade die Spezialisten der Instandsetzungsstaffel, die nach einem eher merkwürdigen Unfall Arbeit bekamen. Am 18. August 1982 waren die beiden Flugzeugführer der 16+25 (W.Nr. 1062), OTL Volker Heinz und Leutnant Schaible, sicher nicht wenig erschrocken, als um 08:01 Uhr, unmittelbar nach dem Start, mit einem lauten Knall die linke Seitenscheibe aus dem Rumpf platzte. Gefunden wurde die Scheibe später nordwestlich von Hurlach, Besatzung und Maschine konnten sicher in Lechfeld landen.

5. Zur HS 748



Die BFS erhielt die erste zur Flugvermessungsmaschine umgebaute HS 748 (D-ADSD, W.Nr. 1656) am 12. Februar 1969 auf dem Flughafen Frankfurt. Das Gewicht der Messeinrichtungen im Innern betrug 2,5t und bestand unter anderem aus Empfängern, Multimetern, Sensoren, Oszilloskopen, Computern, Frequenzanalysatoren, Fernsehkameras, Bildschirmen und diversen Auswerte- und Kommunikationseinrichtungen.

Wie aufwendig eine derartige Maschine bestückt war, sieht man daran, dass allein zum senden und empfangen der für die Vermessung notwendigen Signale insgesamt 47 Antennen am Flugzeug installiert werden mussten. Entworfen und in die Maschinen eingebaut wurde die Mess-Ausstattung von MBB-Hamburg. Die letzte für die BFS bestimmte HS 748 (D-AFSJ, W.Nr. 1727) wurde am 8. April 1976 ausgeliefert.

6. Zum MRCA

Eigens für die Bundeswehr wurden 35 Tornados ECR (Electronic Combat and Reconnaissance) entwickelt, deren Hauptaufgabe das Aufspüren und Bekämpfen von gegnerischen Befehls-, Kommunikations- und Radaranlagen ist. Der Auslöser für diese in der Hauptabteilung Rüstung im BMVg entwickelte Überlegung war die Erkenntnis, dass sich im Warschauer Pakt eine zunehmende Dominanz der Luftabwehrsysteme abzeichnete, die das Erreichen und Aufrechterhalten einer Luftüberlegenheit der NATO-Staaten erschwert hätte. Es galt also, für einen modifizierten Tornado ein Anforderungsprofil zu erstellen, das ihn in die Lage versetzte, gegnerische, bodengestützte Luftabwehrsysteme zu orten, zu identifizieren und zu bekämpfen. Mit der Zustimmung des Verteidigungsausschusses des Deutschen Bundestages am 4. Juni 1986 zu diesem ECR-Programm begann eine neue Ära dieses Waffensystems. Der erste ECR-Prototyp, ein ungerüsteter IDS-Tornado, absolvierte am 18.08.1988 seinen Erstflug. Nach Abschluss einer erfolgreichen Erprobung erfolgte zwischen Mai 1990 und Januar 1992 die Auslieferung der 35 für die Luftwaffe gebauten ECR-Tornados. Mit dem feierlichen Fly-In der 46+39 und der Übergabe dieses ersten ECR-Tornados am 5. Juni 1991 durch den Kommodore Oberst Bretschneider an die 1. Staffel des JaboG 32 begann die Zeit einer neuen Einsatzrolle des Geschwaders, das seit 1994 komplett mit Flugzeugen dieser Konfiguration ausgestattet ist und das seither auch die offizielle Verbandsbezeichnung JaboG 32 ECR führt.

