



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster

Ein Zeitraffer-Bericht der Luftwaffe

24 Stunden - Luftwaffe im Einsatz, eine lange Nacht.

Köln-Wahn, 10.08.2011.

Wenn man an Luftwaffe denkt, assoziiert man dies vor allem mit Waffensystemen wie Abfangjägern oder Jagdbombern. Abgesehen von diesen attraktiven und hochmodernen Aushängeschildern hat sich die Luftwaffe aber auch zu einem Teilstreitkraft-übergreifenden wie multinational agierenden Dienstleister entwickelt, der quer über den Globus agiert - wie die nachfolgende Geschichte zeigen wird: 24 Stunden Luftwaffe am Stück.



Der MedEvac-Airbus.

Hauptmann Eberhardt Fugger ist Offizier vom Gefechtsdienst (OVG) der Flugbereitschaft BMVg in Köln-Wahn. Erst vor wenigen Minuten hat er seine Schicht angetreten. Da klingelt bereits das Telefon. Als im Display die Bundeswehrkennziffer 8500 aufleuchtet, ahnt Fugger nichts Gutes, denn die Nummer steht für das

Einsatzführungskommando der Bundeswehr in Schielowsee bei Potsdam: Das könnte ein Einsatz für die Flugbereitschaft werden. Und tatsächlich: Zwei Soldaten sind im ISAF-Einsatz ernsthaft verletzt worden: Der MedEvac-Airbus der Flugbereitschaft wird angefordert. Damit nimmt eine ganze Kette von Arbeitsschritten einen Verlauf, der die Luftwaffe um den halben Planeten führen soll.



Köln, 19:15 Ortszeit

Nur wenige hundert Meter entfernt hat Oberfeldwebel (OFw) Regina G. ihr Arbeitszimmer in der Flugberatung der Flugbereitschaft BMVg betreten. Auch sie hat Schichtbeginn - und noch deutet nichts darauf hin, dass die Nacht anders als die übliche Routine verlaufen soll. Sie fährt ihren Computer hoch, überfliegt die noch auszuarbeitenden Flugpläne und macht im Vorbeigehen die Kaffeemaschine an, als das Telefon klingelt: Die Nummer des OVG leuchtet im Display.



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster



Ein paar Stunden zuvor, irgendwo in Afghanistan

Mehrere Stunden zuvor wurde das Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif (EG MeS) in Alarmbereitschaft versetzt. Im Rahmen einer Patrouille waren irgendwo zwischen Mazar-e-Sharif und Kunduz zwei Ausbilder des OMLT von der Explosion eines am Straßenrand deponierten Sprengsatzes schwer verletzt worden. Zwar sind die

Verwundungen am Bein nicht lebensgefährlich, aber die Ärztin, die kurze Zeit vorher mit der CH 53 G aus Mazar-e Sharif eingeflogen wurde, um die Verwundeten aufzunehmen, weiß nach der ersten Begutachtung genau, dass der Einsatz für die beiden Soldaten hier am Hindukusch vorbei ist. Im Grundbetrieb beim Manchinger Flugabwehrraketengeschwader 5 eingesetzt, sollten die Verwundeten die afghanischen Sicherheitskräfte unter anderem vor der Bedrohung von Sprengfallen schulen: Nun hat es die Ausbilder selbst erwischt.



Köln, immer noch 19:15

Hauptmann Fugger hat in der Zwischenzeit gehandelt: Zunächst rief er bei der „Technik der Flugbereitschaft“ an und fragt nach, welche Maschine am schnellsten mit dem Rüstsatz zur Intensivbetreuung, ab wann zur Verfügung stehen könnte. Nach einer kurzen Pause erhält er die Rückantwort, dass der Airbus mit

der Kodierung 10+24 in fünf Stunden abflugbereit sei. Danach geht Fugger rüber in die fliegende Staffel der Flugbereitschaft und schaut sich den Schichtplan der Piloten an. Nachdem er diese über den bevorstehenden Einsatz telefonisch informiert hat, ruft er in der Flugberatung an. Es muss so schnell wie möglich ein Flugplan her...



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster

Ein paar Stunden zuvor, irgendwo in Afghanistan



Die auf Niveau eines deutschen Kreiskrankenhaus eingerichtete Sanitätseinrichtung in Mazar-e Sharif, wohin der Hubschrauber mit den Patienten an Bord bereits aufgebrochen ist, ist für derartige Fälle der Gefäßchirurgie zwar eine gute-, aber nicht die bestmögliche Alternative - auch wenn sie weit und breit eine der modernsten Sanitätseinrichtungen in Afghanistan darstellt. Noch während der Hubschrauber im tiefen

Konturenflug über das Dünenmeer der Wüste gleitet, hat Oberstabsärztin und Luftwaffenuniformträger Susanne H, die im Grundbetrieb Truppen- und Fliegerärztin in Altstadt an der Luftlande- und Transportschule des Heeres ist, per Funk regeln lassen, dass die strategische Luftrettung aus Deutschland angefordert wird. Letzten Endes hat sie auch kaum eine andere Wahl: Die Fürsorge für den Soldaten hat in diesem Fall Priorität.



Köln, 19:30

Das war's dann wohl mit der ruhigen Nacht, denkt sich Regina G., als sie einen Blick auf die wandfüllende Karte im Raum der Flugberatung wirft und sich dabei bereits im Gedächtnis eine Route für den MedEvac zurechtlegt. Eigentlich wollte sie in aller Ruhe einen Flug des Bundespräsidenten nach St. Petersburg aufstellen, der Stunden zuvor noch mal

planerisch umgeworfen wurde – sonst gäbe es längst einen Flugplan. Aber jetzt muß sie sich sputen. In knapp zwei Stunden werden Piloten des MedEvacs bei ihr zur Flugberatung erscheinen. Und den nächsten Flugplan - den mit der Challenger des Bundespräsidenten - muss sie direkt danach erstellen, weil bereits gegen 2 Uhr morgens auch dieser Flug „stehen muß“: Die Piloten der Challenger werden zurecht enttäuscht sein, wenn sie um 2 Uhr nicht die notwendige Flugberatung bekommen, denn sonst verschiebt sich auch die Einnahme des Cockpits durch die Piloten, die danach erst ihre vielen Checks innerhalb der Maschine durchgehen, bis die Challenger wirklich an den Start darf: Immerhin fliegt man den Bundespräsidenten. Da will sich niemand blamieren.



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster

Irgendwo in Afghanistan, zeitgleich

Während in Köln OFw G. - mit zweieinhalb Stunden Zeitunterschied - an der Gestaltung ihres Flugplanes nach Termez arbeitet, spitzt sich die Lage in Afghanistan noch mal zu. Die beiden Feldwebel der Auswertestation des Einsatzfluggeschwaders Mazar-e Sharif (EG MeS) - im Grundbetrieb gehören sie zum Aufklärungsgeschwader 51 „Immelmann“ aus Jagel - haben gerade genau das entdeckt, was der Patrouillenführer des OMLT befürchtet hat: Eine weitere Falle wird bereits für die Truppe des OMLT installiert – der Rückweg wird versperrt. Je weiter sich die Auswerter in das bei Nacht festgehaltene Screen Capture (festgehaltenes Bild eines Videos) „hinein zoomen“, desto sicherer werden sie, dass die drei vermummten Gestalten, die mit dem Pickup an der Straßenkreuzung angehalten haben - was hier in der menschenleeren Gegend schon außergewöhnlich ist - einen weiteren Sprengsatz verlegen. Obschon das RPA Heron 1 aus knapp vier Kilometern Höhe operiert, können die Soldaten der Auswertestation das Geschehen aus mehreren hundert Kilometern Entfernung am Bildschirm mit verfolgen – gestochen scharf und auch bei Nacht. Der Heron wird mittels Steuerkonsole angewiesen, seine Videokameras in jede denkbare Richtung zu lenken, das Video auf einen bestimmten Bereich so lange eingegrenzt, bis kein Zweifel mehr an der Intention der Saboteure besteht. Die selbst bekommen davon in der Regel nichts mit, da die fliegende Aufklärungsplattform praktisch lautlos operiert – und das über mehr als 24 Stunden lang.



Köln, 21:45

In der Zwischenzeit hat sich Oberfeldwebel G. in Köln um eine Überfluggenehmigung bemüht, indem sie einige Telefonate führte. Außerdem besorgt sie sich die Wetterdaten und informiert den in Sichtweite befindlichen Tower des Köln-Bonner Flughafens über den anstehenden MedEvac-Flug um Mitternacht. Nachdem die planerischen Voraussetzungen als Grundgerüst für den Flug stehen, macht sie sich an die Feinplanung und entwirft den exakten Flugplan, der dann an alle Flugsicherungen auf dem Weg von Köln nach Termez in Usbekistan per email versandt wird. Sie hat ihre Arbeiten gerade abgeschlossen, als die Piloten des MedEvacs zur Flugberatung erscheinen...



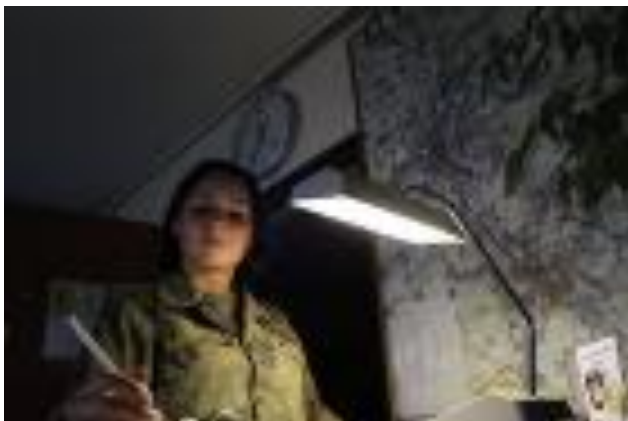
Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster

Irgendwo in Afghanistan, kurz nach Mitternacht

Eigentlich hatte sich die nächtliche OMLT-Patrouille schon darauf eingestellt, die Nacht im Freien verbringen zu müssen, denn mit der Meldung an den Patrouillenführer OMLT, wonach der Rückweg durch einen Sprengsatz abgeriegelt sei, hätte es für das OMLT erst dann wieder einen Rückweg nach Kunduz gehabt, wenn ein EOD-Team, dass im Grundbetrieb aus dem Luftwaffenstandort Diepholz stammt, den betreffenden Sprengsatz geborgen hätte. Eine andere Straße gibt es nicht und ein Weg jenseits der Straße bei Dunkelheit wäre ein Vabanque-Spiel, das kein verantwortungsbewusster Patrouillenführer riskieren will, wenn es denn wirklich keine andere Alternative gäbe.

Stattdessen will es der Zufall, dass eine zweite OMLT-Patrouille, genau in dem Moment am Horizont auftaucht, als die Saboteure den Sprengsatz scharf schalten wollen. Aus mehreren hundert Kilometern Entfernung verfolgen die Soldaten der Auswertestation am Bildschirm mit, wie die Aufständischen plötzlich alles stehen und liegen lassen und sich mit ihrem Pick-Up in Richtung Osten absetzen – denn auf eine offene Konfrontation mit den ISAF-Soldaten lassen sie sich nur ein, wenn sie aus einem Vorteil heraus agieren können.

Aber auch das ist Einsatz: Bei aller Technik und allem operativem Kalkül kann es immer wieder zu Situationen kommen, die sich auch bei allem planerischen Geschick nicht einkalkulieren lassen.



Köln, 0:30

Am militärischen Anteil des Flughafen Köln-Wahn rollt der MedEvac-Airbus an den Start. Wenige Minuten später kann Oberfeldwebel G. von ihrem Fenster aus beobachten, wie sich der Airbus A310 MRTT in den nächtlichen Himmel schraubt. Die Nacht ist längst hereingebrochen und im Schein der Lampe macht sie sich nun daran, den Flug nach St. Petersburg

vorzubereiten, während im knapp 5.000 Km entfernten Termez/Usbekistan ebenfalls noch Betrieb herrscht, dort, wo die Luftwaffe einen ständigen Umschlagplatz für Personal und Material eingerichtet hat.



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster

Mazar-e Sharif, 03:00 Ortszeit, Termez 03:30 Ortszeit



In Termez wird übrigens gerade eine Transall entladen, die Fracht aus Mazar-e Sharif an Bord hat, welche für den Weitertransport nach Deutschland vorgesehen ist.

Und eine halbe Flugstunde von Termez entfernt, wird gerade beim EG MeS ein MedEvac-Rüstsatz in eine Transall eingebaut: Vor kurzer Zeit landete nur wenige Meter entfernt der Hubschrauber mit den beiden verletzten Soldaten des OMLT. Von einem

Ambulanzwagen aufgenommen, wurden diese anschließend zur Sanitätseinrichtung des Standortes gebracht, um dort weiter ambulant versorgt zu werden, mit dem Ziel, in wenigen Stunden den Weitertransport nach Termez aufzunehmen.

Mazar-e Sharif, 04:30 Orstzeit, Köln, 02:00

Die Aircraftcontroller (Flugsicherheitsoffiziere) des Airports Mazar-e Sharif erspähen auf ihren Monitoren einen gern gesehenen Gast: Eine Illjuschin Il 76 TD. Die Maschine kommt



normalerweise nonstop aus Trolenhagen in Mecklenburg-Vorpommern, der Drehscheibe der Luftwaffe für den Lufttransport ins Einsatzland. Die Maschine braucht nur knapp einen Kilometer Landebahn, um ihre bis zu 140 Tonnen Gesamtgewicht zum Stehen zu bringen. Besondere Bremsen und extra in die Flügel eingebaute Spoiler machen diese bemerkenswerte Fähigkeit möglich. An Bord hat sie bis zu 40 Tonnen Last, die sie über eine Entfernung von fast 4.500

km in den Einsatz transportiert. Für eine Übergangszeit operieren die Transporter aber aus Köln-Wahn, weil in Trolenhagen Instandsetzungsarbeiten an der Landebahn vorgenommen werden.



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster

Im Gegensatz zum Truppentransporter Airbus A310, der jede Woche zweimal von Köln-Wahn nach Termez fliegt und damit jede Woche knapp 1 000 Soldaten in Richtung Termez/Usbekistan hin- und zurück transportieren kann, muss die Illjuschin nicht erst Termez anfliegen, sondern kann aufgrund ihrer höheren Reichweite direkt in „Mazar“ landen. Kurz nachdem die Maschine aufgesetzt hat, wird sich eine kleine Armada von Gabelstaplern auf den Transporter stürzen: In weniger als einer Stunde sind bis zu vierzig Tonnen Fracht entladen. Während in Mazar-e Sharif für die Luftumschlagsoldaten die Nacht fast zum Tag gemacht wird, ist in Köln mittlerweile Ruhe auf dem Flugfeld eingeekehrt, obschon in der Flugbereitschaft immer noch gearbeitet wird. Aus dem Fenster blickend kann Regina G. bereits die Challenger erblicken, die in zwei Stunden gen St. Petersburg aufbrechen soll. Vor knapp einer Viertelstunde ist sie mit ihren Flugplanungen fertig geworden. Die betreffenden Piloten sind auch schon da: Die Flugberatung kann also rechtzeitig stattfinden.

Mazar-e Sharif, 06:15 Ortszeit, Köln 3:45



Mittlerweile ist es in Mazar-e Sharif bereits hell - und die Soldaten des Luftumschlagszuges haben damit begonnen, die Illjuschin wieder zu beladen. Sie beeilen sich dabei - nicht nur, um die Maschine, die auf dem Rückweg über Baku nach Köln noch mal knapp 80.000 Liter Treibstoff aufnimmt, schnell wieder „in die Luft zu bekommen“, sondern auch deswegen, weil es mit jeder Minute scheinbar heißer wird „auf der

Platte“. Bald wird es sogar so heiß sein, dass man auf der Startfläche „ein Spiegelei backen kann“, hört man die Soldaten des Luftumschlagszuges sagen.



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster



unverhofft oft“. Wenige Augenblicke später ist auch die Challenger abgehoben, nur noch ihre Positionsleuchten sind eine Zeit lang vernehmbar, bevor auch die vom nächtlichen Himmel verschluckt werden.

In Köln ist erst ein kleiner Silberstreif am Horizont sichtbar, der aber schnell größer wird, während die kleine Challenger - mit dem Bundespräsidenten an Bord - bereits auf den Weg zur Startbahn ist. Oberfeldwebel G. hat noch etwas mehr als zwei Stunden Schicht vor sich, bis ihre Ablösung kommt. Bis dahin kann sie vielleicht schon den nächsten Flugplan vorbereiten, denn wie man am Ende dieser Geschichte festhalten kann, „kommt



Ghandaki, Afghanistan, 7.30 Ortszeit, Köln, 5:00

Eine Patrouille der Objektschutzgruppe aus Mazar-e Sharif - im Grundbetrieb stammen die Soldaten in der Masse aus dem Objektschutzregiment der Luftwaffe „Friesland“ - besucht früh morgens das Dorf Ghandaki. Die Luftwaffensoldaten nehmen immer wieder mal die Stimmungslage in der Umgebung der „Blue

Box“ auf, wie das dörfliche Umfeld des größten deutschen Standortes im Ausland, Mazar-e Sharif, auch genannt wird. Der Dorfälteste, dessen Ansprechpartner auf Luftwaffenseite der sogenannte „Dorffeldwebel“ der Objektschutzgruppe beim Einsatzgeschwader Mazar-e Sharif ist, hat angefragt, ob es für den kommenden Winter Hilfe seitens der Bundeswehr zu erwarten gibt, beispielsweise Holz oder Zeltbahnen. Auch Schulmaterial für die Kinder steht auf dem fiktiven Wunschzettel des Maliks, wie man den Dorfältesten hier auch bezeichnet. Der Patrouillenführer im Dienstgrad Hauptfeldwebel hat sich eine Zeit lang die Wünsche des Maliks notiert. Ohne konkrete Zugeständnisse machen zu können, bedankt er sich anschließend für dessen Gastfreundschaft und bricht mit seiner Truppe zum nächsten Dorf innerhalb der „Blue Box“ auf. Und der Dorffeldwebel hat da auch schon eine Idee, denn er hat erst gestern gehört, dass bei den Kameraden von CIMIC vor kurzem ein Frachtcontainer mit Schulbedarf aus Deutschland eingetroffen ist: Eine fürsorgliche Lehrerin aus Düren in Nordrhein-Westfalen „klappert“ im Umfeld ihrer alten Wirkungsstätte sämtliche Schulen ab, um für die Kinder in Afghanistan Papier und Bleistifte zu besorgen - damit aufgeklärte Kinder in Afghanistan mit ihrer erworbenen Bildung irgendwann ihre Zukunft selbst in die Hand nehmen können...



Freundeskreis
Panzerbataillon 203-214 e.V.
Webmaster



Oberfeldwebel G. kippt sich den letzten Kaffee für diese Nachtschicht ein. Die lange Nacht hat sie schon gezeichnet, auch wenn sie dies mit Humor zu überspielen versucht. Noch etwas mehr als Stunde, dann geht es in die verdiente Schichtruhe. Während Deutschland schlief, hat sie deren staatliche Repräsentanten „mit Arbeit versorgt“, die sich im Verlauf des anbrechenden Tages noch weiter vollziehen wird – und zwar über den halben Globus. Rein auf die Luftwaffe bezogen, war die vorangegangene Nacht ein Ausschnitt aus der Arbeit einer Teilstreitkraft von nur knapp 12 Stunden Dauer.