

31. August 1996

DM 5,00



Tag der offenen Tür **35 Jahre**

In diesem Heft

Alles über das Geschwader
Los für einen Freiflug
Poster




Flugplatz
Rheine/Hopsten



Jagdgeschwader 72 "Westfalen"



Der Kommodore

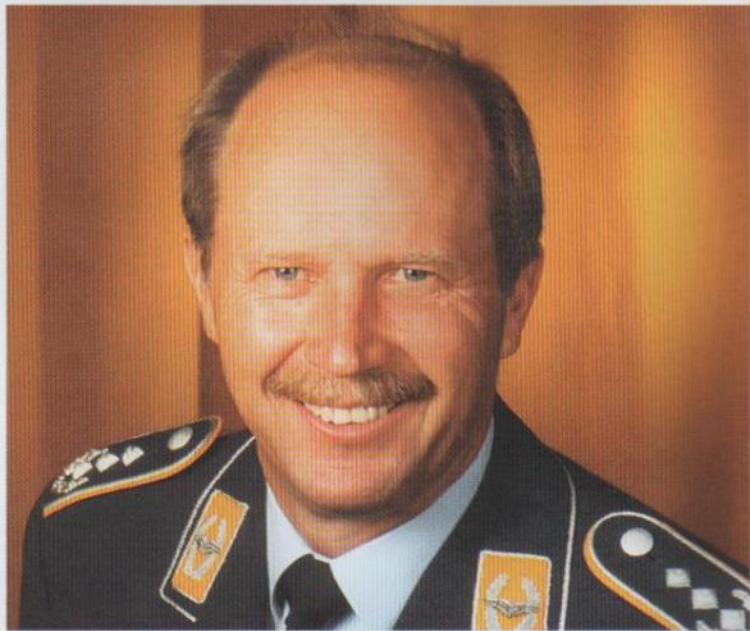
Oberst Johannes Dieter Hassenewert

Am heutigen Tag begeht unser Jagdgeschwader 72 „Westfalen“ sein 35jähriges Bestehen mit einem „Tag der offenen Tür“ mit Flugbetrieb.

Zu diesem Großereignis darf ich Sie auf der Basis Hopsten herzlich willkommen heißen. 35 Jahre Jagdbomber- bzw. Jagdgeschwader verdienen einen Rückblick auf die Geschichte des Verbandes.

Am 12. Dezember 1961 wurde das einstige Jagdbombergeschwader 36 als Kampfverband der neuen Luftwaffe vom damaligen Inspekteur, General Kamhuber in Dienst gestellt. Die erste F-84 Thunderstreak-Staffel wurde in Nörvenich aufgestellt und am 31. August 1961 nach Rheine verlegt.

Rheine galt während des Krieges als einer der modernsten Fliegerhorste und konnte fast bis zum Ende einsatzbereit gehalten werden. Nach der Einnahme durch die Engländer wurde er unbrauchbar gemacht und große Teile zur landwirtschaftlichen Nutzung freigegeben. 1960 begann die NATO mit dem Bau eines



Fliegerhorstes, der strikt den neuen Richtlinien, räumliche Trennung von operationellen und Unterkunfts-bereichen, entsprechen sollte. Anfang 1962 wurde die zweite fliegende Staffel aufgestellt, die einen besonderen Auftrag in die Wiege gelegt bekam. Sie sollte als Waffenschule fungieren und die aus den USA zurückkehrenden F-84-Piloten in die europäischen Wetterverhältnisse einweisen sowie eine erste Waffenausbildung mit Bordwaffen, Bomben und Raketen durchführen. Nach ent-

sprechenden Kursen führte der Weg eines Piloten dann weiter zu einem endgültigen Einsatzverband. Der zügig vorangetriebene Ausbau des Flugplatzes endete mit der Ausrichtung der großen NATO-Übung „2nd Tactical Weapons Meeting“ im Frühjahr 1964. Der Flugplatz Hopsten hatte sich zu einem Musterflugplatz nach NATO-Richtlinien gemauert.

Mit der Überführung des ersten „Starfighter“ F-104 G am 2. Februar 1965 von Manching nach Hopsten begann



die Starfighter-Ära auch in Rheine. Nach turbulenten Anfangsjahren erreichte der Verband seine 50.000 Starfighter Flugstunde im Jahr 1971.

Die Umstellung auf den „Supervogel“ war längst gelungen.

Im November 1974 erhielt das damalige Jagdbombergeschwader 36 die ersten Phantom F-4F. Die Umrüstung brachte neue Herausforderungen mit sich, ging sie doch mit einigen bedeutenden Veränderungen einher. So wurden erstmals Waffensystemoffiziere (damals noch Kampfbeobachter genannt) eingesetzt, die von den meisten Flugzeugführern nicht gerade mit offenen Armen empfangen wurden. Aber schon nach kurzer Eingewöhnungszeit zeigte sich das Crewkonzept als wesentlicher Faktor, die Effektivität eines Einsatzes und die Flugsicherheit zu erhöhen. Auch aus technischer Sicht war die Phantom eine Herausforderung. Sehr viel komplizierter als der Starfighter, mußten umfangreiche Änderungen im Wartungsbereich geleistet werden.

Die folgenden Jahre waren gekennzeichnet von der Übernahme einer Zweitrolle „Luftverteidigung“, Indienststellung einer „Zentralen Ausbildungseinrichtung F-4F (ZAE) und der erstmaligen

Verlegung eines Kommandos nach Goose Bay in Kanada im Jahre 1980.

Der 25. Geburtstag des Geschwaders wurde am 14. September 1986 mit einem Flugtag begangen.

Die Wiedervereinigung brachte für die Luftwaffe auch die alleinige Verantwortung für den bundesdeutschen Luftraum mit sich. Da mit dem Jagdgeschwader 71 „Richtofen“ und dem Jagdgeschwader 74 „Mölders“ nur zwei Verbände zur Verfügung standen, entschied die Luftwaffenführung, auch die beiden Jagdbombergeschwader 35 und 36 voll mit Abfangaufgaben zu betrauen. Folgerichtig wurde das JaboG 36 „Westfalen“ im Januar 1991 in Jagdgeschwader 72 „Westfalen“ umbenannt; gleichzeitig entfiel die Rolle des konventionellen Luft-Boden-Einsatzes. Mit Wirkung zum 1. Juli 1991 wurden die Aufgaben der ZAE der 2. Jagdstaffel übertragen. Gleichzeitig wurde die ZAE außer Dienst gestellt.

Die erste kampfwertgesteigerte Phantom setzte am 25. Februar 1993 in Hopsten auf, doch die eigentliche Zuweisung begann erst Anfang 1995. Diese im Avionikbereich stark verbesserten Maschinen verleihen uns die Fähigkeit, unseren Luftverteidigungsauftrag bis zur In-

dienststellung des Nachfolgesystems besser erfüllen zu können.

So gerüstet blicken wir zuversichtlich in die Zukunft. Seinen Auftrag entsprechend hat das Jagdgeschwader 72 mit über 330.000 Gesamtflugstunden in den vergangenen 35 Jahren seinen Beitrag zur Sicherung des Friedens in Freiheit geleistet. Zahlreiche Auszeichnungen, Bestpreise und Würdigungen kennzeichnen die hohe Einsatzbereitschaft des Verbandes und dienen als Basis, auch in der Zukunft neue Aufgaben zu meistern und Bewährtes zu pflegen.

Dazu benötigen wir auch weiterhin die Unterstützung unserer politischen Mandatsträger und unserer Bevölkerung in den Randgemeinden des Fliegerhorstes.

Wir, die Angehörigen des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“ werden auch weiterhin unseren Beitrag zu einer glaubwürdigen Verteidigungsfähigkeit unseres Vaterlandes leisten.

Ihr

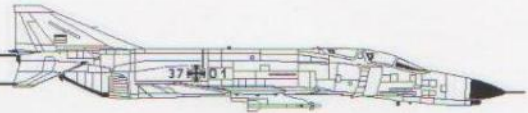
John ...



Inhalt

Die Festschrift im Überblick

		Impressum
Grußwort	2	<u>Herausgeber:</u> Jagdgeschwader 72 „Westfalen“ Schorlemer Straße 80A 48432 Rheine Telefon (05971) 81101 Fax (05971) 71504
Die Garnisonstadt Rheine	5	<u>Layout:</u> Dieter Meseth, Major
Mc Donnell Douglas F-4F	7	<u>Textbeiträge:</u> Dieter Meseth, Major Christoph Hesselmann, Hauptmann Peter Schwarz, Hauptmann Michael Schön, Hauptmann Thomas Born, Oberleutnant Hilmar Teskera, Oberfähnrich Peter Wiemers, Hauptbrandmeister
Die Geschichte des Flugplatzes	11	<u>Fotoarchiv:</u> Wolfgang Grenzmeier, Medienzentrale der Bundeswehr sowie privat
Die Kommodore des Jagdbomber- geschwaders 36	14	<u>Satz und Druck:</u> Ibbenbürener Vereinsdruckerei GmbH Wilhelmstraße 240 49463 Ibbenbüren Telefon (05451) 933-0 Telefax (05451) 933-195
Die Kommodore des Jagd- geschwaders 72 „Westfalen“	16	<u>Auflage:</u> 50.000 Stück
Stationierte Flugzeuge seit 1961	18	<u>Preis:</u> DM 5,00
Das Jagdgeschwader 72 „Westfalen“	26	<u>Titelseite:</u> Rot und Blau, die beiden Hauptfarben des Geschwaderwappens durchziehen das Layout. Dazwischen die F-4F „Phantom“, die diesen Flugplatz entscheidend mitge- prägt hat.
Nostalgie und Anmut	37	
Luftkampf über dem Mittelmeer	38	
Tiefstflug in Kanada	40	
Die Fliegerhorstfeuerwehr	42	
Vestigium Leonis - Die 1. Staffel	45	



Rheine - Die freundliche Garnisonstadt mit Herz

Die Geschichte

Vor rund 1200 Jahren errichteten fränkische Krieger auf einem Kalkhügel einen Stützpunkt, um die wichtige Furt in der Ems zu sichern. Die Ansiedlung wuchs ständig - bis kurz vor Ende des Dreißigjährigen Krieges im Jahre 1647 das jetzige Rheine fast gänzlich dem Erdboden gleichgemacht wurde. Am Beckerschen und am Beilmannschen Haus in der

Innenstadt kann man heute noch auf Tafeln davon lesen.

Der Rheiner „Falkenhof“ war früher ein Anwesen mit dem Namen „Curtis Reni“ und genau diesem Gut „Reni“ verdankt Rheine seinen Namen.

Rheine wird zur Stadt

Am 15. August 1327 erhält Rheine vom Fürstbischof Ludwig II, Bischof von Münster und Landgraf von Hessen, die Stadtrechte, die Stadt Rheine

war geboren. Einen Aufschwung erlebte die Stadt Rheine im Zeitalter der Industrialisierung, der bis heute andauert. Hauptsächlich die Textilindustrie und die Eisenbahn expandierten in Rheine explosionsartig. Zeitzeugen dieser Epoche sind im Falkenhof ausgestellt. Für Eisenbahnfans sei am Rande bemerkt, daß hier in Rheine die letzte Dampflokomotive der damaligen Deutschen Bundesbahn außer Dienst gestellt wurde.



Der Falkenhof-Gründungszentrum und Wahrzeichen Rheines

Foto: Schäffer



Rheine heute

Am 1. Januar 1975 fusionierten die Gemeinden Rheine, Elte und Mesum zur Großgemeinde Rheine. Auf 145 Quadratkilometern und mit über 72000 Einwohnern präsentiert sich Rheine heute als freundliche und erlebnisreiche Stadt

zum Wohnen, Arbeiten, Erholen oder einfach nur zum Bummeln. Der Fluß Ems steht im Mittelpunkt, früher und heute. Herrliche Uferpromenaden und idyllische Alleen laden zum Verweilen ein; Stadt, Land, Fluß werden hier zur harmonischen Einheit.

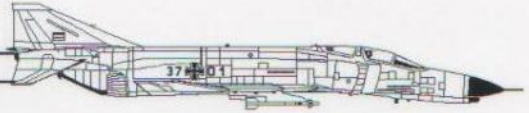
Das Umfeld

Rheine liegt naturgemäß im Münsterland mit einem attraktiven Freizeitangebot. Im Norden schließt sich das ländliche Emsland an und auch zum Tecklenburger und Osnabrücker Land ist es nur ein Katzensprung.



Das Emswehr in der Rheiner Altstadt - Idylle pur

Foto: Schäffer



Die Mc Donnell Douglas F-4F „Phantom II“

Ein Flugzeugportrait





Im Oktober des Jahres 1954, dies ist kein Druckfehler und beschreibt einen Zeitraum von fast 42 Jahren, begann die Entwicklung dieses Flugzeuges, ursprünglich als F-3H „Sageburner“ für den Flugzeugträger Einsatz der amerikanischen Marine. Sie sollte das „dauerhafteste, vielseitigste und bemerkenswerteste Flugzeug“ werden, denn so wurde sie bezeichnet, als am 24. Mai 1978 die 5.000. Maschine F-4 „Phantom“ vom Band rollte.

Die Entwicklung

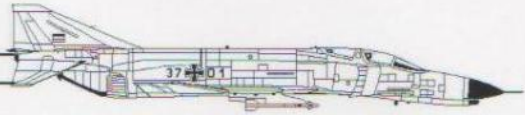
Es ist schwer, ein solches Flugzeug mit wenigen Worten zu beschreiben. Andere Autoren brauchten den zehnfachen Umfang dieser Festschrift, um die komplette Historie dieses „milestones“ in der Geschichte der Militärluftfahrt zu erfassen. „Das letzte Männerflugzeug“, so charakterisierte ein ehemaliges Mitglied dieses Geschwaders und Flugzeugführer die F-4 in der Presse.

Ein Jet von außerordentlicher

Vielseitigkeit: Jagdbomber, Abfangjäger, Aufklärer und Versuchsflugzeug, eingesetzt von Flugzeugträgern und Landbasen, als Kunstflugzeug in den Staffeln der „Thunderbirds“ oder „Blue Angels“ und als „Arbeitspferd“ in den Einheiten von Luftstreitkräften um die ganze Welt, es gibt nichts, wo die „Phantom“ nicht eingesetzt wurde oder noch wird.

Mr. Mc Donnell selbst war es, der beim Erstflug der Maschine am 27. Mai 1958 sein Werk als „ein Scheusal ohne Grazie,





mit herunterhängender Nase, gedrungen und mit abfallendem Heck“ beschrieb. Genau so ist den Besatzungen und dem Bodenpersonal auf vielen Fliegerhorsten dieser Erde bekannt.

Die Rekorde

Im Dezember 1959 ging man dann bereits auf Rekordjagd: Mit dem Prototyp YF-4F-1 stieg Colonel Lawrence Flint mit einer „cleanen“ Maschine, also ohne jegliche Außenlasten, Trägern und Pylonen, auf 17.000 Meter Höhe. Dort beschleunigte er auf zweifache Schallgeschwindigkeit und zog das Flugzeug dann fast senkrecht in den in dieser Höhe stahlblauen, ja fast schwarz werdenden Himmel. Irgendwann vor der Rekordmarke gingen dann beide Triebwerke wegen der immer dünner werdenden Luft aus, das Flugzeug beschrieb nur noch eine ballistische Kurve und erreichte die sensationelle Höhe von 98.557 Fuß (30.040,20 Meter). Schon 1961 wurde der Geschwindigkeitsweltrekord auf 3.085,23 Stundenkilometer geschraubt, insgesamt hatte die F-4 „Phantom“ 15 Weltrekorde inne bis einige nach der Indienststellung der F-15 „Eagle“ übertroffen wurden. Die F-4 war jedoch nicht zur Rekordjagd

gebaut worden, doch verdeutlichen diese Leistungen die herausragende Stellung, die dieses Flugzeug damals, und noch lange, lange Zeit danach, inne hatte. Elf Luftstreitkräfte auf der Welt und die US-Marineflieger bauten auf die Zuverlässigkeit und Einsatzvielfalt der „Phantom“.

In dreizehn verschiedenen Versionen wurde die F-4 gebaut, penible Rechengierer kommen sogar auf 21 verschiedene Muster, die sich in Kleinigkeiten unterscheiden und in St. Lois/Missouri, der Heimatstadt der „Phantom“, vom Band gelaufen sind. In Spitzenzeiten erreichte das Werk einen Ausstoß von 72 Maschinen pro Monat.

Deutschland steigt ein

Im Jahr 1968 vereinbarten die Regierungen der USA und der Bundesrepublik Deutschland den gemeinsamen Bau der Aufklärerversion RF-4E. Die deutsche Firma Messerschmitt-Bölkow-Blohm (MBB) baute Teile der Zelle und bei MTU wurden die Triebwerke gefertigt. In der Folge fiel in der Bundesregierung die Entscheidung für die F-4F als „taktischer Jäger“. Der Erstflug aus dem Konsortiumbau fand am 18. Mai 1973 statt, es war die Maschine mit dem taktischen Kenn-

zeichen 37+01, Seriennummer 72-1111. Dieses Flugzeug gehört heute zum Verfügungsbestand unseres Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“.

Die Luftwaffe hat insgesamt 273 „Phantom“ in Dienst gestellt, 175 als taktische Jäger, aufgeteilt auf zwei Jagd- und zwei Jagdbomberverbände, sowie 88 Aufklärungsflugzeuge RF-4E in zwei Aufklärungsgeschwadern. Weitere zehn Maschinen wurden unter amerikanischem Kennzeichen erst in George AFB/Californien, jetzt in Holloman AFB/New Mexico zur Schulung deutscher Flugzeugbesatzungen eingesetzt.

Die Produktion dieses Flugzeugtyps wurde am 28. Februar 1979 eingestellt; 5.195 Maschinen verließen insgesamt die Montagebänder.

Die Umstrukturierung

Aufgrund der veränderten politischen Lage nach der Wiedervereinigung Deutschlands hat sich die deutsche Luftwaffe von ihren Aufklärungsflugzeugen getrennt und aus den beiden Jagdbombergeschwadern 35 in Pferdsfeld sowie Jagdbombergeschwader 36 „Westfalen“ hier in Hopsten zwei reine Jagdverbände entstehen lassen. Knapp über 150 Flugzeuge sind nun mit der



Sicherung des deutschen Luft-
raumes beauftragt.

Die Technik

Die beiden Triebwerke mit 16.200 kp Standschub im Nachbrennerbetrieb ermöglichen eine Maximalgeschwindigkeit von Mach 2 in großen Höhen und eine Steigleistung auf 30.000 Fuß (10 km) Höhe in ca. einer Minute. Findige Physiker haben bei der Umrechnung des Schubes in herkömmliche PS eine Zahl von ca. 98.000 PS äquivalent errechnet. Das Flugzeug hat eine Länge von 19,40 Meter, eine Spannweite von 11,70 Meter und eine Höhe von 5,01 Meter. Drei voneinander unabhängige Hydrauliksysteme betreiben die Steuerflächen, das Fahrwerk, die Bugradlenkung sowie die Landeklappen und die automatischen Vorflügel. Letztere findet man nur an den neueren Baureihen

der F-4; sie dienen der Verbesserung der Manövrierfähigkeit und einem besseren Flugverhalten im Grenzbereich bei hohen Anstellwinkeln.

Der Kraftstoffvorrat in den sechs Rumpffinntanks sowie in den Tragflächen beträgt 6500 Liter, zusätzlich können in drei Außentanks weitere 5500 Liter mitgeführt werden

Die gesamte „Phantom“ Flotte wird derzeit im Rahmen eines Programmes „Kampfwertsteigerung“ (KWS-F-4F) auf das wesentlich modernere Bordradargerät AN/APG 65 GY umgerüstet. Im Zusammenhang mit der neuen amerikanischen Mittelstreckenrakete AMRAAM (Advanced Medium Range Air to Air Missile) und einem laser-gestützten Trägheitsnavigationssystem reiht sich das Flugzeug kampfwertmäßig in die Reihen der dritten Generation ein.

Ein Radarwarnsystem ermöglicht es der Besatzung zu erkennen, wenn sie von einem fremden Radargerät angeleuchtet wird. Durch das Mitführen von entsprechenden Stör- und Täuschmitteln können somit elektronische Bedrohungen abgewehrt werden.

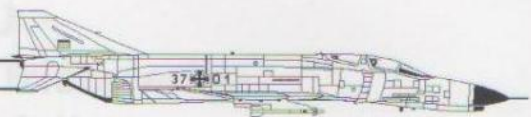
Da das Flugzeug, je nach Landegewicht, mit einer Geschwindigkeit von etwa 300 Stundenkilometern aufsetzt, unterstützt ein im Heck angebrachter Bremschirm die Radbremsen und ermöglicht so relativ kurze Landestrecken.

Für Notfälle ist das Flugzeug im Heck mit einem sehr stabilen Fanghaken ausgestattet, der im Zusammenspiel mit einer der vier auf der Startbahn installierten Hakenfanganlagen sichere Landungen z.B. bei Ausfall der Bugradlenkung oder der Bremsen gewährleistet.



Die F-4F „Phantom“ bei einem Tiefflug-abfangeneinsatz über dem Emsland.

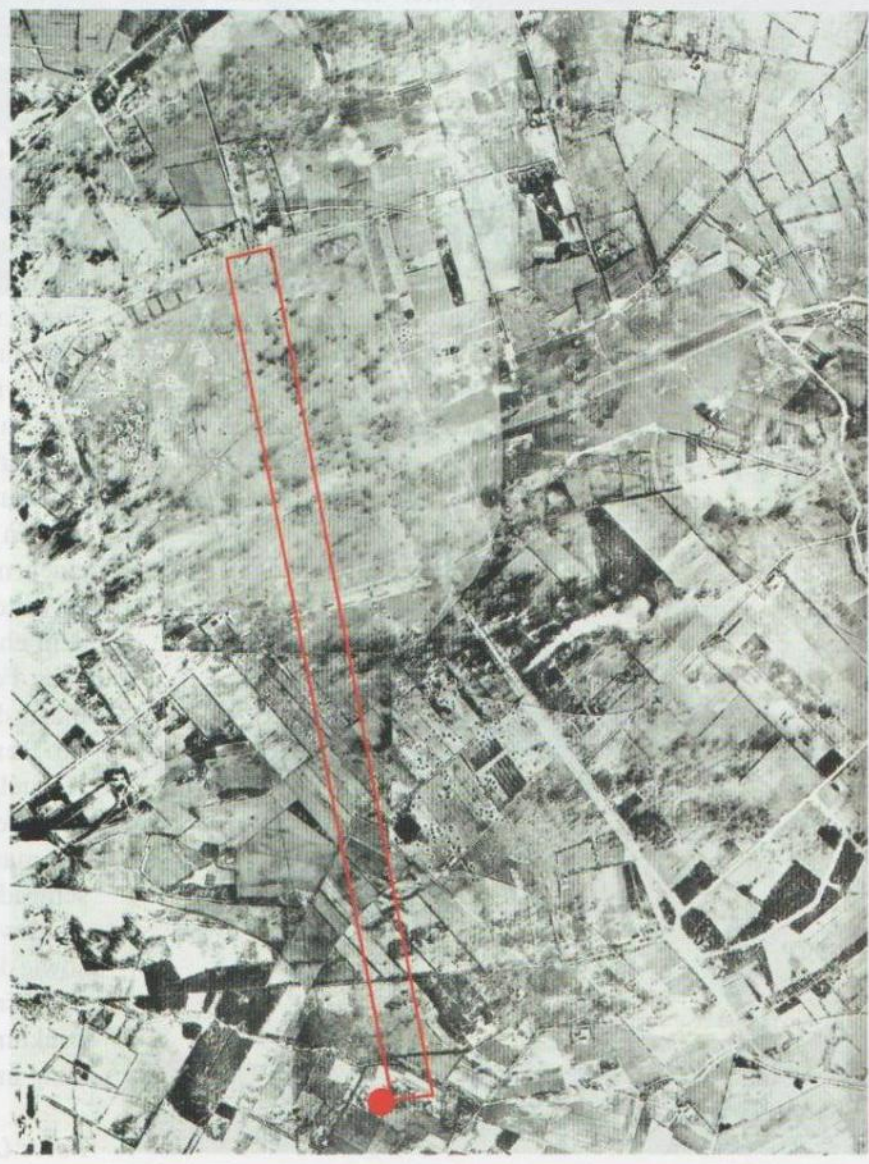
Um den Lärm zu reduzieren beträgt die Mindestflughöhe dabei 340 Meter.



MTU
die
spezialisten.

Die Geschichte der Basis Hopsten/Dreierwalde

Ein historischer Rückblick seit der Gründung



*Unzählige
Bombentrichter
zeugen von den
massiven Angriffen
auf den Flugplatz
während des Zweiten
Weltkriegs. Der rote
Punkt markiert die
jetzige Hauptwache;
zur Verdeutlichung
wurde die heutige
Startbahn
nachgezeichnet*



Der Fliegerhorst Hopsten war vor dem Zweiten Weltkrieg ein Feldflugplatz für die im Münsterland stationierten Kampf- und Jagdverbände

Während des Letzten Krieges wurde wurde der Flugplatz im Jahre 1940 ausgebaut. Er erhielt drei Startbahnen und diente der Luftwaffe hauptsächlich als Feld- und Einsatzflugplatz.

Die in Hopsten stationierten Verbände hatten den Auftrag, gegen Westen zu operieren. Für die Reichsverteidigung und dann ab 1944 auch für die Turbinen-bombenverbände erhielt der Platz den Charakter einer Drehscheibe. Die Haupt-

startbahn lag damals Ost-West und war fast 3.000 Meter lang. Dies entspricht ziemlich exakt der heutigen Startbahn 01/19, wie sie auf dem Fliegerhorst existiert. Das Gelände des Flugplatzes lag größtenteils im Bereich der Gemeinde Hopsten; dies war der Grund, woher der Flugplatz seinen Namen erhielt, den er bis heute in weiten Teilen der Bevölkerung sowie in den Publikationen der Luftwaffe und der Zivilluftfahrt trägt.

Während des Krieges war der Flugplatz ein begehrtes Ziel und wurde mehrfach von Bombern angegriffen. Aufgrund einer äußerst starken und zuverlässigen FlaK-Verteidigung blieb er jedoch

relativ unversehrt und bis Kriegsende einsatzbereit.

Stationiert waren in Hopsten das Jagdgeschwader 26 mit der Messerschmitt Me-109 sowie das Jagdgeschwader 27 mit der Focke-Wulf Fw-190. Gegen Ende des Jahres 1944 kamen dann die ersten Düsenjäger der Welt hinzu. Die zweistrahligen Messerschmitt Me-262 des Kampfgeschwaders 51 „Edelweiß“ sowie die Arado Ar-234 der Aufklärungsgruppe „Sperling“ flogen von Hopsten aus ihre Einsätze.

Nach dem Krieg wurde der Flugplatz abgerissen und zerstört und den nachbarlichen Landwirten zur Bewirtschaftung angeboten.

Im Jahr 1960, fünf Jahre nach Gründung der Bundeswehr, begannen dann die Arbeiten für einen, nach NATO-Richtlinien zu erstellenden Flugplatz auf dem ehemaligen Gelände des alten Feldflugplatzes. Dieser Platz, der jetzt ausschließlich im Bereich der Gemeinde Hörstel/Dreierwalde liegt, ist seit seiner Fertigstellung Heimat des „Westfalengeschwaders“, des Jagdbombergeschwaders 36 „Westfalen“ sowie des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“ nach seiner Umstrukturierung und Umbenennung im Jahr 1991.



Foto: U. Pröbsting

MTU – die Triebwerks- spezialisten.



M/715/D/96

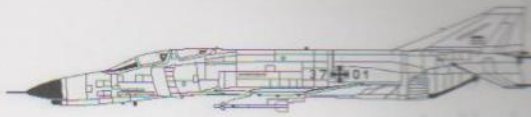
»Der Antrieb kommt von MTU« heißt es bei vielen Flugzeugprogrammen. Dazu braucht man Flugtriebwerke, wie sie die MTU herstellt und betreut: in München, Hannover und Ludwigsfelde. MTU-Triebwerke erfüllen ihre Aufgabe in den unterschiedlichsten Flugzeugtypen. Alle Mitarbeiter der MTU-Gruppe arbeiten an einem Ziel: Produkte zu schaffen, die eine Spitzenstellung einnehmen und sich am Markt behaupten.

Antriebssysteme von MTU –
den Triebwerksspezialisten.

MTU Motoren- und
Turbinen-Union
München GmbH
Postfach 50 06 40
80976 München
Telefon (0 89) 14 89-0
Telefax (0 89) 150 26 21



Daimler-Benz Aerospace
MTU München



Die Kommodore des Jagdbombergeschwader 36



**Major
Wilhelm Meyn**
Kommodore vom
13.03.1961 bis 14.12.1962



**Oberstleutnant
Hans Gerhard Opel**
Kommodore vom
01.01.1963 bis 24.08.1964



**Oberst
Lothar Kmita**
Kommodore vom
27.08.1964 bis 31.12.1969



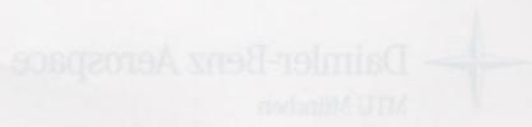
**Oberst
Hans-Carl Freih. v. Friesen**
Kommodore vom
01.01.1970 bis 27.03.1972



**Oberst
Wilhelm Merkl**
Kommodore vom
28.03.1972 bis 07.11.1974



**Oberst
Winfried Schwenke**
Kommodore vom
02.11.1974 bis 09.08.1976





**Oberst
Klaus Rimmek**
Kommodore vom
10.08.1976 bis 02.04.1979



**Oberst
Friedrich P. Busch**
Kommodore vom
02.04.1979 bis 26.03.1982



**Oberst
Botho B. R. Engliem**
Kommodore vom
26.03.1982 bis 29.03.1984

Elf Offiziere hatten von 1961 bis 1991 den höchsten Dienstposten im Verband inne

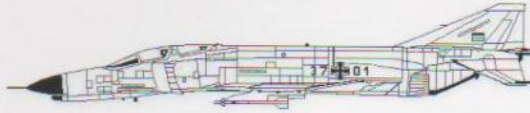


**Oberst
Peter Vogler**
Kommodore vom
30.03.1984 bis 26.09.1986



**Oberst
Manfred Menge**
Kommodore vom
27.09.1986 bis 25.03.1991

Am 1. Januar 1991 wurde das Jagdbombergeschwader 36 „Westfalen“ auf Grund der veränderten politischen Lage zum Jagdgeschwader 72 „Westfalen“ umbenannt und mit neuen Aufgaben der Luftraumsicherung versehen



Die Kommodore des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“



**Oberst
Jürgen Kolbe**
Kommodore vom
26.03.1991 bis 25.03.1993




**Oberst
Wolfgang Conrad**
Kommodore vom
24.03.1993 bis 01.10.1995



**Oberst
Johannes D. Hassenewert**
Kommodore seit
01.10.1995





INTERN. SPEDITION SEIT 1873
Möbeltransporte
Überseetransporte - Lagerung
Verteilerverkehr - Nachtentladung
Luftfracht - Zollabfertigung
Spezialtransporte

Albersloher Weg 66 • 48155 Münster • (02 51) 68 91 27

**Umzüge in alle Welt
Möbellagerung**

**Handwerkerservice
Wohnungsreinigung**

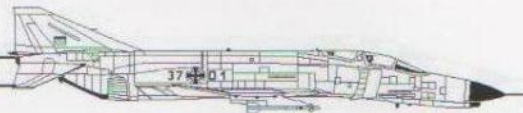
**Ab-, Aufbau und Änderung
von Schrankwänden und
Einbauküchen etc.**

Erste Adresse für den Adressenwechsel



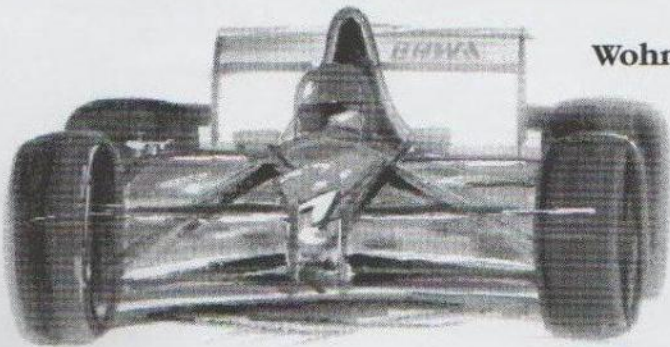


INTERN. SPEDITION SEIT 1873
Möbeltransporte
Überseetransporte - Lagerung
Verteilerverkehr - Nachtentladung
Luftfracht - Zollabfertigung
Spezialtransporte



„Scramble !!!“: Alarmstart der QRA-Alarmrotte. Die beiden Besatzungen spürten zusammen mit ihren Wartungscrews zu den Flugzeugen; in zehn Minuten müssen beide Abfangjäger in der Luft sein. Schon Augenblicke später rollen die Abfangjäger zum Start. Foto: U. Pröbsting

Mit neuer Bausparförderung und BHW DISPO 2000 schneller zum Ziel.



Wohnungsbauprämie für fast alle Bausparer ab **16 Jahre**.
Eigentumsförderung unabhängig vom Einkommen. **Kindergeld** deutlich erhöht. Bis zu **6,15% Rendite** auf einen Bausparvertrag. Bei

uns erfahren Sie, wie Sie von den neuen Regelungen profitieren.

Ihre Vorteils-Beratung: Jetzt bei uns.

BHW Bausparkasse AG
Z. Hd. H. Hermann Hinken
Klosterstraße 19
48431 Rheine
Telefon 0 59 71/23 45

BHW
Der Baufinanzierer
Bank • Bausparkasse • Versicherung



Die Flugzeuge seit 1961

Drei Baumuster bestimmen das Bild

Republic F-84 „Thunderstreak“



Mit der F-84F begann die 35jährige Geschichte des Flugplatzes.



Lockheed F-104 „Starfighter“



Zehn Jahre lang prägte das bisher wohl schönste und eleganteste je gebaute Kampfflugzeug das Bild am Himmel über der Basis Hopsten/Dreierwalde. Obwohl von der Absturzserie arg gebeutelt und als „Witwenmacher“ verrufen, galt es in den Augen der Flugzeugführer als sicher

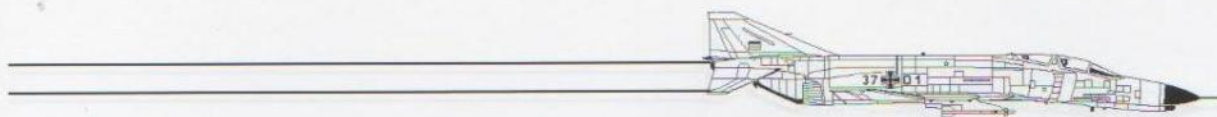


Mc Donnell Douglas F-4F „Phantom II“



Seit 1975 wird dieses Flugzeugmuster im Geschwader geflogen. Die F-4F erreicht damit mit Abstand die bisher längste Stehzeit eines Kampfflugzeuges in der Luftwaffe. Ihre Zuverlässigkeit, Vielseitigkeit sowie die Leistungsmerkmale sind die Garanten für weitere Jahre bis zur endgültigen Entscheidung über das Nachfolgemodell.

Die Aufnahme zeigt einen Jäger bei der Annäherung zur Luftbetankung.



Vision für das nächste Jahrtausend

Eurofighter EF 2000

Es war zweifellos ein Stück Luftfahrtgeschichte, das mit dem offiziellen Roll-out des Eurofighter EF 2000 am 4. Mai 1994 über die imposant gestaltete Bühne des Hangars von British Aerospace in Warton/UK ging. 1400 beeindruckte Zuschauer

konnten sich von der beispielhaften Zusammenarbeit der vier beteiligten Nationen - Spanien, Italien, Großbritannien und Deutschland - beim Bau eines Jagdflugzeuges modernsten technologischen Zuschnitts überzeugen, der zudem auch noch bezahlbar bleiben dürfte.

Der künftige europäische Jäger braucht denn auch keinen der potentiellen Gegner zu fürchten. Sein technisches Leistungsvermögen wird nur knapp von der künftigen F-22 der Amerikaner übertroffen werden, die dann aber auch gleich doppelt so teuer sein wird.

Eine Bank geht neue Wege

Wo haben Innovationen eine lange Tradition?

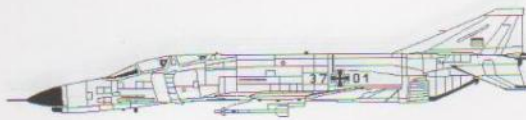
DER TECHNISCHE Fortschritt macht's möglich. Unser tägliches Leben gestaltet sich immer bequemer. Und auch der moderne Geldverkehr verlangt nach zeitgemäßen Lösungen. In Ihrer Commerzbank erwarten Sie deshalb nicht nur ausgezeichnet geschulte Berater, sondern immer auch innovative Produkte, mit denen Sie aus Ihrem Geld wirklich das Beste

machen. Zum Beispiel COMPACT, das Vermögens-Anlage-System, CONCERT für effizientes Wertpapier-Investment oder COMEGA, die Commerzbank Geldmarkt-Anlagen.

Vertrauen Sie unserem Engagement und Know-how, und gehen Sie mit uns neue Wege. Die Zukunft Ihres Geldes beginnt bei uns.

COMMERZBANK

Die Bank an Ihrer Seite



Wohnungs-Verein
Rheine



eingetragene Genossenschaft
gegründet 1911

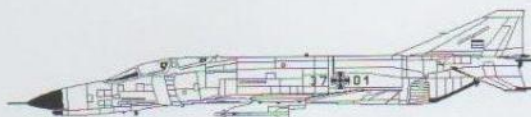
■ Betreuungs- und Verwaltungs-
Gesellschaft mbH

bietet folgende Dienstleistungen an:

- ✓ Vermietung von Genossenschaftswohnungen
- ✓ Vermietung von Mietwohnungen im verwalteten Hausbesitz
- ✓ Verwaltung von Mietobjekten und Eigentumswohnungen
- ✓ Bau und Verkauf von Reihenhäusern, Doppelhäusern und Eigentumswohnungen

Informieren Sie sich über
unsere Dienstleistungen

Wohnungs-Verein Rheine
Postfach 2252, 48412 Rheine
Adolfstraße 23, 48431 Rheine
Telefon (0 59 71) 4 08-0
Telefax (0 59 71) 40 825



Das „Westfalengeschwader“ stellt sich vor

Jagdgeschwader 72 „Westfalen“ intern

Als „Das Jabo“ war es und ist es noch bei vielen Bürgern im Umfeld von Rheine bekannt. Wegen Fluglärm oft gescholten, aber im Innern doch gern geduldet; so charakterisiert sich diese Einrichtung der Bundeswehr zwischen Rheine und Hörstel.

Was sich im Inneren tut und hinter drei Zäunen verbirgt, das sollen die folgenden Seiten etwas näher beleuchten.

Der Auftrag

Die fliegende Luftwaffe unterscheidet bei Kampfflugzeugen zwei Einsatzarten: Den *Luftangriff* oder auch **Gegenangriff**, wie man diese Einsatzart seit ein paar Jahren nennt und die *Luftverteidigung*.

Beide Einsatzarten waren hier am Platz bereits vertreten: als Jagdbombengeschwader 36 „W“ zu Zeiten des kalten Krieges und vor der Wiedervereinigung und als Jagdgeschwader 72 „W“ nach dem Jahr

1992. Nach diesem sogenannten „Rerolling“, der Umstellung auf die reine Luftverteidigung, hat das Geschwader also den Auftrag, im Frieden wie im Krieg für die Unversehrtheit unseres deutschen Luftraumes zu sorgen und ungebetene Eindringlinge abzu- drängen oder gar zu bekämpfen.

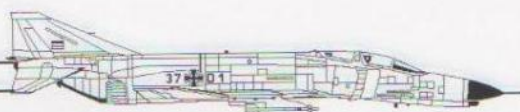
Die Liegenschaften

Der Flugplatz Hopsten, so erscheint er übrigens in allen Pu-

blikationen der Luftfahrt, befindet sich geografisch bei 52 Grad 20 Minuten nördlicher Breite und 7 Grad 32 Minuten östlicher Länge, eingebettet zwischen den Ortschaften Dreierwalde und Spelle im Westen, Schapen im Norden, Hopsten und Hörstel im Osten sowie Rheine im Süden.

Hier befindet sich der operationelle Teil des Geschwaders, die Fliegende Gruppe mit ihren drei Staffeln und die Technische Gruppe, hier ist die „action“.





Etwa drei Kilometer in südlicher Richtung liegt die zweite Dependence des Jagdgeschwaders: Das Munitionslager Uthuisen. Neben dem Fachgruppenleiter, Stabsfeldwebel Kampen, sind noch weitere fünf Soldaten und drei Zivilangestellte in der Anlage tätig. Bewacht wird das Areal von der zivilen Hundewache, die auch auf der Basis Dreierwalde für Sicherheit sorgt. Im Munitionslager Uthuisen werden, wie der Name schon vermuten läßt, Munitionsteile aller Art gelagert. Geschosse für Handfeuerwaffen sind hier ebenso verwahrt wie Lenkflugkörper für Flugzeuge, Infrarotäuschkörper, Störkartuschen und sonstige pyrotechnische Artikel. Allein im Jahr 1995 wurden 21,7 Tonnen dieser Munitionsarten transportiert.

Direkt mitten in Rheine in der Schorlemerstraße, liegt last not least die „General-Wever-Kaserne“. Sie beheimatet den Geschwaderstab, die Fliegerhorstgruppe mit ihren Teileinheiten und die Sozialeinrichtungen wie Mannschaftsheim, Unteroffizierheim oder Offizierheimgesellschaft.

Ferner sind gemäß einer NATO-Konzeption alle Unterkünfte der ledigen Soldaten hier konzentriert. Truppenverwaltung, Fernschreibstelle,

Bezirksverwaltung und eine Ausbildungswerkstatt sowie auch Teile der Fliegenden und Technischen Gruppe befinden sich ebenfalls in der Kaserne in Rheine.

Der Stab des Jagdgeschwaders 72 „W“

Der Geschwaderstab unterstützt den Kommodore bei der Führung des Geschwaders und umfaßt Bearbeiter für die Sachgebiete Personalwesen, Sicherheit, Einsatz, Ausbildung, Logistik und Fernmeldewesen. Die Truppenverwaltung, Standardisierungsgruppe und die Dienststellen des Flugsicherheitsstabsoffiziers und Fliegerarztes sind ebenfalls dem Geschwaderstab angegliedert.

Dem Kommodore unterstehen drei Gruppen, die von Kommandeuren geführt werden und denen ebenfalls ein Gruppenstab zugehörig ist.

Die Fliegende Gruppe

Die Fliegende Gruppe plant, koordiniert und überwacht den fliegerischen Einsatz des Geschwaders. Sie umfaßt den Stab Fliegende Gruppe, zwei fliegende Staffeln, die Flugbetriebsstaffel mit Feuerwehr und die Geophysikalische Beratungsstelle.

Der Stab Fliegende Gruppe steuert den Einsatz und die Ausbildung dieser Einheiten und stellt die personelle und materielle Einsatzbereitschaft sicher.

In seinem Verantwortungsbereich liegt auch der Geschwadergefechtsstand, die rund um die Uhr besetzte Einsatzzelle des Verbandes. Von hier aus führt der Kommodore, unterstützt von Personal aus allen drei Gruppen, das Geschwader bei den periodisch durchzuführenden Übungen und den taktischen Überprüfungen durch die NATO.

Alle Informationen zur Durchführung des Einsatzauftrages werden hier verarbeitet und umgesetzt.

Die fliegenden Staffeln führen, wie der Name schon sagt, den fliegerischen Einsatz durch.

Das Erreichen eines hohen Ausbildungsstandes und die sichere Durchführung des Flugbetriebes sind hier oberstes Ziel. Das Trainingsprogramm der Besatzungen ist in nationalen und NATO-Vorschriften festgelegt. Besonders hervorzuheben ist hier die zweite fliegende Staffel mit ihrem speziellen Ausbildungsauftrag. Junge Besatzungen werden hier nach ihrer Ausbildung in den USA mit den eu-



ropäischen Wetterverhältnissen und einer für sie völlig neuen Luftraumstruktur vertraut gemacht. Weiterhin werden hier Umschulungslehrgänge für Umsteiger auf die F-4F durchgeführt sowie Lehrgänge zur Ausbildung erfahrener Besatzungen zu Lehrpersonal.

Die Geophysikalische Beratungsstelle führt die Flugwetterberatung der Luftfahrzeugbesatzungen durch. Jeder Flug wird generell unter Beachtung aller erhältlichen Wetterinformationen geplant und durchgeführt.

Die Flugbetriebsstaffel ist für die sichere und reibungslose Durchführung des Flugbetriebes mitverantwortlich. Sie betreibt den Kontrollturm und die Radarkontrollstelle, die es ermöglicht, die Flugzeuge auch bei schlechtem Wetter sicher zum Platz zurückzuführen. Die Flugabfertigung gehört ebenfalls zu dieser Staffel. Hier erhalten die Besatzungen eine eingehende Beratung und Informationen über Ausweichflugplätze, Flugbeschränkungsgebiete und den Status der Navigationsanlagen. Die Flugpläne werden durch die Flugabfertigung an die übergeordneten Flugsicherungsstellen weitergeleitet. Der Fernmeldezug der Flugbetriebsstaffel ist für die Be-



reitstellung und Wartung sämtlicher Kommunikationsanlagen und Fernmeldeverbindungen des Verbandes verantwortlich.

Die Aufgabe der Fliegerhorstfeuerwehr ist die Brandbekämpfung bei Unfällen oder Zwischenfällen im Flugbetrieb.

Modernes Gerät und gut ausgebildetes Personal garantieren eine schnelle und effektive Durchführung von Rettungseinsätzen, wenn notwendig auch über den Rahmen des Geschwaders hinaus.

Die Fliegende Gruppe hat also ein breites Spektrum von Aufgaben. Hochmotiviertes und gut ausgebildetes Personal garantieren, daß die obersten Ziele des Geschwaders erreicht werden:

Die sichere und effektive Durchführung des Flugbetriebes.

Die Technische Gruppe

Die Technische Gruppe ist eine der tragenden Säulen des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“. Mit ca. 850 Soldaten und zivilen Mitarbeitern ist sie die personell stärkste Gruppe und mit ihrer Vielfalt der zu erledigenden Aufgaben wohl auch die vielseitigste.

Mit der Unterstützung der fliegenden Staffel, aber auch des gesamten Verbandes, ausgerichtetem Auftrages ist die gesamte Technische Gruppe jeden Tag neu gefordert.

Um der Herausforderung gerecht zu werden, täglich die technische Einsatzbereitschaft des Westfalengeschwaders nach den von der NATO aufgestellten Kriterien zu gewährleisten, stehen dem Kommandeur der Technischen



Im Elektronikbereich werden Instandsetzungsarbeiten und Inspektionen an Luftfahrzeuganlagen und Testgeräten in den Bereichen Trägheits-, Funk- und magnetische Navigation, Radargeräte, Flugregelanlagen und Funkgeräte durchgeführt. Eine weitere Teileinheit ist mit der Kalibrierung von elektronischem und mechanischem Testgerät beauftragt.

Der Waffenteil der Staffel ist, nachdem das Geschwader in seinem Auftrag keine Bomberaufgaben zu erfüllen hat, ein wenig geschrumpft. Aber dennoch gibt es mit der Wartung und Instandsetzung der Bordkanone, der Schleudersitzanlage oder der Träger für Luft-Luft-Raketen, genug zu tun.

Die Nachschubstaffel

Sie sorgt für den gesamten Materialnachschub, von der hochkomplizierten Radarantenne über Nieten bis zur Verpflegung. Sie zeichnet dabei für die Beschaffung, Lagerung, Disposition und Ausgabe der über 20.000 verschiedenen Versorgungsartikel für diesen Großverband verantwortlich. Dies alles wird in den Teileinheiten Annahme und Versand, Hauptlager mit Außenlagern, Vorratskartei, Dezentrale Beschaffung, Bekleidungskammer und POL (Petrol, Oil, Liquides) bewerkstelligt.

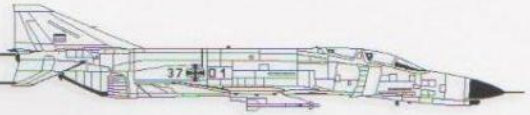
Besonders stolz ist man auf die beiden Großküchen im Geschwader, die täglich für das leibliche Wohlergehen des gesamten Verbandes sorgen.

Die Fliegerhorstgruppe

Während Ihnen bisher Bereiche des Geschwaders vorgestellt wurden, die fast ausschließlich direkt mit der „Fliegerei“, wenigstens aber mit Flugzeugen zu tun hatten, soll Ihnen jetzt ein Teil des Verbandes näher gebracht werden, der zumindest auf den ersten Blick keinen Zusammenhang mit dem Fliegen erkennbar werden läßt: die Fliegerhorstgruppe.

Die Fliegerhorstgruppe „produziert“ mit den ihr zur Verfügung stehenden Kräften und Mitteln sowie mit ihren technischen Einrichtungen für die fliegende und technische Komponente des Verbandes die Einsatzsicherung, die erforderlich ist, um einen reibungslosen und ordnungsgemäßen Flugbetrieb des Geschwaders auch im Spannungs- und Verteidigungsfall durchzuführen. So gesehen ist auch diese „bodenständige“ Gruppe - ebenso wie die Fliegende und Technische Gruppe des Geschwaders - fest eingebunden in den funktionellen Kreislauf des Flugbetriebes. Der Auftrag der Fliegerhorstgruppe besteht darin, in Spannungszeiten, insbesondere im Verteidigungsfall, die Überlebensfähigkeit des Geschwaders gegenüber Feindangriffen zu gewährleisten. Hierzu zäh-





len sowohl aktive als auch passive Schutzmaßnahmen, kurz gesagt, alles, was dazu dient, die personelle und materielle Einsatzbereitschaft herzustellen und zu erhalten. Daraus resultieren im einzelnen folgende Aufgabenschwerpunkte: Bewachung und Sicherung des Fliegerhorstes vor Angriffen am Boden, Abwehr von Tiefflieger-Angriffen auf einsatzwichtige Einrichtungen am Platz, Vorbereitung und Durchführung von ABC-Abwehr- und Selbstschutzmaßnahmen, Startbahnschnellinstandsetzung sowie die Schadensbekämpfung im infrastrukturellen Bereich. Durchführung von Ausbildungsaufgaben, Sicherstellung der sanitätsdienstlichen Versorgung im Frieden und im Verteidigungsfall.

Zur Gewährleistung der oben beschriebenen „Einsatzsicherungsaufgaben“ stehen der Fliegerhorstgruppe JG 72 „W“ drei aktive Einheiten sowie drei Mob-Einheiten zur Verfügung.

So wird aus der zunächst kleinsten Gruppe des Geschwaders mit ca. 340 Angehörigen nach Zuführung der Reservisten im Verteidigungsfall die größte Gruppe mit ca. 1.200 Soldaten und Zivilbediensteten.

Schwerpunktaufgabe der Fliegerhorstgruppe ist die Bewachung und Sicherung des Fliegerhorstes und seiner einsatzwichtigen Anlagen. Diese Aufgabe obliegt der Luftwaffensicherungstaffel. Im Verteidigungsfall werden zwei weitere Sicherungsstaffeln aktiviert. Diese in Erstfunktion

eingesetzten Kräfte können bei Bedarf durch Personal in Zweitfunktion erheblich verstärkt werden; letztlich kann jeder Soldat des Fliegerhorstes zur Verteidigung seines Arbeitsplatzes eingesetzt werden. In Friedenszeiten sind alle Soldaten an der Bewachung und Sicherung des Geschwaders beteiligt.

Die Luftwaffe fliegt ihre Einsätze von stationären Basen aus, die gegen feindliche Angriffe geschützt werden müssen. Zu diesem Schutz gehören jedoch nicht nur aktive Maßnahmen zur Sicherung und Verteidigung des Personals und einsatzwichtiger Anlagen, sondern auch passive Verteidigungsmaßnahmen wie Startbahnschnellinstandsetzung und ABC-Abwehr und Selbstschutzmaßnahmen.

ABC-Abwehr und Selbstschutz sind Aufgaben, die im Stab der Fliegerhorstgruppe geplant, koordiniert und überwacht werden. Dazu gehören das Aufspüren von ABC-Kampfstoffen, die Dekontaminierung (Entstrahlen/Entgiften), das Bergen und Retten von Personal und Material, sowie die Feuerbekämpfung und Trümmerbeseitigung. Wesentliches Ziel der Ausbildung ist es, daß jeder Soldat des Geschwaders die Auswirkungen von Angriffen



mit ABC-Kampfmitteln kennt, sich auf die physischen und psychischen Belastungen solcher Angriffe einstellt und schnell und richtig darauf zu reagieren weiß.

Die Startbahnschnellinstandsetzung obliegt der Startbahnschnellinstandsetzungsstaffel. Diese als Geräteeinheit konzipierte Staffel wird erst im Verteidigungsfall aktiviert. Ihr Auftrag ist die Wiederherstellung der Funktionsfähigkeit des Einsatzflugplatzes nach Feindeinwirkung. Im Vordergrund stehen dabei die Instandsetzung der Flugbetriebsflächen und die Bauinstandsetzung einsatzwichtiger Anlagen und Einrichtungen.

Zu dem Komplex der der Fliegerhorstgruppe obliegenden Unterstützungsaufgaben ge-

hört der Kraftfahrzeugbetrieb für den Gesamtbereich des Geschwaders. Das schließt den Transport von Personal und Material sowie die Durchführung von Spezialaufgaben mit Sonderfahrzeugen (z.B. Bergen eines Luftfahrzeuges mit einem 20 t Kran), die Wartung und Instandsetzung des gesamten Kraftfahrzeugparks ein. Diese Aufgaben werden von der Kraftfahrzeugstaffel wahrgenommen.

Die Staffel hat eine Gesamtstärke von rund 110 Mitarbeitern, von denen im Friedensbetrieb knapp zwei Drittel zivile Arbeitnehmer sind.

Zur Veranschaulichung diene eine Zahl: die Kraftfahrzeugstaffel verfügt über ca. 310 verschiedene Fahrzeuge, mit denen jährlich mehr als zwei

Millionen Kilometer zurückgelegt werden.

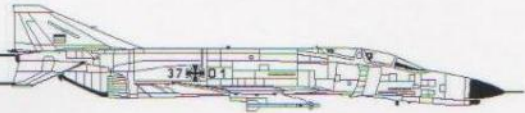
Zu dem Aufgabenkomplex der Fliegerhorstgruppe gehört auch die sanitätsdienstliche (einschließlich zahnärztliche) Versorgung des Personals. Hierzu ist ihr eine Luftwaffen-sanitätsstaffel zugeordnet, deren Friedenskapazität so ausgelegt ist, daß rund 1.400 Soldaten ambulant versorgt werden können. Sie verfügt über rund 24 Betten, so daß im begrenzten Rahmen auch eine stationäre Behandlung möglich ist. Im Verteidigungsfall wird die Friedenskapazität verdoppelt und um eine chirurgische Komponente ergänzt.

Stab Fliegerhorstgruppe

Eine Vielzahl der Aufgaben, die der Stab der Fliegerhorstgruppe zu bewältigen hat, betrifft nicht nur die eigene Gruppe, sondern hat Auswirkungen auf alle Bereiche des Geschwaders.

Selbstverständlich ist der Stab der Fliegerhorstgruppe auch mit allen stabstypischen Aufgaben betraut. Einen breiten Raum im Aufgabenspektrum nimmt das Sachgebiet „Infrastruktur“ ein. Der Kommandeur als Kasernenkommandant und der Infrastrukturfeldwebel nehmen die Belange der militärischen Infrastruktur für das Jagdge-





schwader wahr. Der komplexe Aufgabenbereich dieser Teileinheit läßt nur ein Aufzeigen weniger Beispiele zu. Im Wesentlichen ist der Infrastrukturfeldwebel verantwortlich für die Ermittlung, Aufstellung und Anmeldung des jährlichen Bedarfs für Bauunterhaltung, Koordinierung der Bauausführung mit der Truppe und den ausführenden Stellen, Unterrichtung des Kommodores über aktuelle Sachstände in der Planung und Durchführung von Baumaßnahmen, Einleitung von notwendigen Sofortmaßnahmen zur Aufrechterhaltung der Einsatzbereitschaft des Geschwaders. Darüberhinaus sind viele kleine Instandhaltungsarbeiten, wie Stellungsbau, Kabelgräben etc. notwendig. Die Dienststelle des Servicetrupps, die übrigens in keiner STAN des Verbandes aufgeführt ist, kann man sich aus dem Geschwader schon kaum mehr wegdenken. Scherzhaft wird hier vom „Hotel Westfalen“ gesprochen, denn die Hauptaufgabe der Soldaten besteht darin, alle Soldaten und Bw-Angehörige, die aus dienstlichen Gründen das Geschwader besuchen, (sei es zu eintägigen Besprechungen oder mehrtägigen Tagungen) in Bezug auf Unterkunft zufriedener zu stellen. Ob es Mob-Übungen, Tagungen, Semina-

re oder andere „High Lights“ sind, immer, wenn es um eine Unterkunft geht, ist die Vorzimmerdame des Kommandeurs „die Ansprechpartnerin.“ Wenn es ihr möglich ist, erfüllt sie auch gerne jeden Sonderwunsch.

Der Kasernenfeldwebel ist im Auftrag des Kasernenkommandanten zuständig für die Aufrechterhaltung der Disziplin und Ordnung in den Kasernenanlagen, die Verteilung der Unterkünfte, die Nutzung der gemeinsamen Ausbildungs- und Betreuungseinrichtungen sowie die ordnungsgemäße Vollstreckung von Arrest und Freiheitsstrafen in den militärischen Vollzugseinrichtungen.

Die drei Geräteeinheiten (Einheiten, die erst ab einer bestimmten Alarmstufe mit ausgebildeten Reservisten gefüllt werden) der Fliegerhorstgruppe stellen einen besonderen Schwerpunkt der Arbeit des Stabes dieser Gruppe dar.

Die Startbahninstandsetzungsstaffel ist personell im Frieden mit einem Uffz m.P. und drei zivilen Mitarbeitern besetzt. Die Hauptaufgaben im Frieden bestehen in der Pflege und Wartung der zugewiesenen Geräte sowie der Konservierung von SBInst-Großgerät. Weiterhin muß dafür gesorgt werden, daß Soldaten während

ihrer Dienstzeit eine Ausbildung erhalten, die sie befähigt, bei der Startbahninstandsetzung ihren Auftrag zu erfüllen. Nach Beendigung der Dienstzeit erhält der ausgebildete Soldat eine Mobbeorderung zur SBInstStff. Die mobbeordneten Soldaten werden in regelmäßigen Abständen zu einer Mob-Übung einberufen. Die TrWÜbung findet im Halbstaffelrahmen alle drei Jahre statt.

Die SBInstStff hat im Verteidigungsfall in erster Linie die Aufgabe, die Funktionsfähigkeit des Einsatzflugplatzes wiederherzustellen. Die SBInst-Kräfte sind so ausgebildet und ausgerüstet, daß die Startbahn unabhängig von Jahres- und Tageszeit in einer von der NATO vorgegebenen Zeit repariert werden kann. Ein Einsatz im Rahmen der allgemeinen Bauinstandsetzung an einsatzwichtigen Objekten ist eine weitere Aufgabe der Staffel. Außerdem verfügt die Einheit über Personal, das bei der Kampfmittelerkundung und Kampfmittelbeseitigung zum Einsatz kommt. Die beiden anderen Geräteeinheiten, zwei Luftwaffensicherungsstaffeln, haben den Auftrag, im Verteidigungsfall im Rahmen der örtlichen Sicherungspläne ein zugewiesenes Schutzobjekt zu überwachen, zu sichern und zu verteidigen.



Die Luftwaffensicherungsstaffel

Die Luftwaffensicherungsstaffel (LwSichStff) sichert im Bedarfsfall die Einrichtungen und das Personal des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“ vor Übergriffen durch Demonstranten sowie Angriffen terroristischer oder feindlicher Kräfte. Für diese Aufgabe stehen ihr im Frieden zwei Sicherungszüge mit ca. 100 Soldaten und eine zivile Wache mit ca. 60 Diensthundeführern und 28 Diensthunden zur Verfügung.

Um den Schutz des Geschwaders wirkungsvoll gewährleisten zu können müssen die Soldaten der LwSichStff ein umfangreiches Ausbildungs-

und Trainingsprogramm absolvieren. Neben einer umfassenden und spezialisierten Waffen- und Schießausbildung werden die Soldaten zusätzlich im Funk- und Fernmeldedienst, im Sanitätsdienst, in der ABC-Abwehr und im Selbstschutz, sowie im Pionierdienst und den für ihren Einsatz notwendigen rechtlichen Grundlagen ausgebildet.

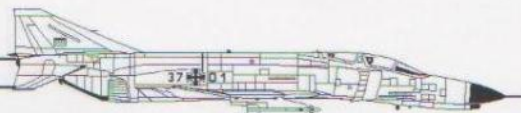
Für jeden Angehörigen der Staffel ist körperliche Fitneß ein notwendiges Muß, um das körperlich sehr fordernde Ausbildungsprogramm überstehen zu können. Konditionstraining, Laufen, Schwimmen, Leichtathletik und kleine Trainingsspiele schaffen hierbei die notwendige körperliche

Kraft für den täglichen Dienst. Die Krönung ihrer Ausbildung erhalten die Soldaten als mobiles Einsatzkommando im Orts- und Häuserkampf sowie im Jagd- und Waldkampf. Hierbei lernen sie, sowohl an Straßensperren und Kfz-Kontrollpunkten als auch im bebauten Gebieten und in unübersichtlichem Gelände bei Tag und Nacht wirkungsvoll und sicher zu agieren.

Die zivile Wache der LwSichStff sichert die Einrichtungen des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“ durch den Einsatz ihrer Diensthundeführer und Diensthunde als Streifengänger und Posten an besonders zu schützenden Punkten.

Um dies zu gewährleisten, ist auch hier ein umfangreiches Sicherheits- und Ausbildungsprogramm zu absolvieren. An erster Stelle steht die Arbeit von Mensch und Tier. Neben verschiedenen Schutz- und Unterordnungsübungen wird besonders die Zusammenarbeit von Hundeführer und Hund bei Übergriffen trainiert, um in den täglichen Streifen- und Kontrollgängen sicher arbeiten zu können.

Ferner werden die Diensthunde neben den speziellen Wach- und Kontrollaufgaben



auch erfolgreich als Unterstützung zu speziellen Einsätzen der Sicherungszüge, beispielsweise bei nächtlicher Durchsuchung von Waldstücken oder bei Demonstrationen mit herangezogen.

Natürlich ist auch die tägliche Pflege und Versorgung des Hundes von besonderer Bedeutung, da letztendlich das Verhältnis und die Bindung des Diensthundes zum jeweiligen Diensthundeführer ein Garant für eine motivierte und erfolgreiche Arbeit ist.

Die Kraftfahrzeugstaffel

Die Kraftfahrzeugstaffel ist das „Führerunternehmen“ unseres Geschwaders, ein Dienstleistungsbetrieb, der am ehesten mit einer Speditionsfirma, einem Taxiunternehmen und einer Kfz-Werkstatt zu vergleichen ist. Drei fahrende Züge, unterteilt nach den Aufgaben Personentransport, Materialtransport, und Flugunterstützung sind das Rückgrat der Staffel, um den militärischen Auftrag zu erfüllen. Die Kfz-Werkstatt und der allgemeine Staffeldienst gewährleisten die notwendige Unterstützung innerhalb der Staffel. Der Arbeitsbereich der Staffel ist auseinandergezogen. Die angesprochenen Teileinheiten sind im Unterkunftsbereich,

auf dem abgesetzten Kfz-Hof und auf der Basis Hopsten stationiert. Vom Kfz-Hof aus wird der 1. Zug, die Teileinheit Materialtransport, eingesetzt. Sein Kennzeichen sind die „dicken Brummer“, LKW's mit einer Ladekapazität bis zu sieben Tonnen. Aufgabe dieses Bereiches ist die Abwicklung des gesamten Materialtransportes des Geschwaders. Hier wird fast alles transportiert, das denkbar ist. Dabei beschränkt sich der Einsatzraum nicht nur auf den Standortbereich Rheine, sondern im Rahmen der dringenden Ersatzteilbeschaffung werden Ziele in der ganzen Bundesrepublik angefahren. Fahrten, die sich über zwei oder drei Tage hinziehen, sind dann keine Seltenheit und treiben die Kilometer in die Höhe.

Eine ganz andere Aufgabe stellt sich der nächsten Teileinheit, die ihren Stammsitz ebenfalls auf dem Kfz-Hof hat. Der 2. Zug, überwiegend mit großen Bussen und VW 8-Sitzern ausgestattet, bewältigt den anfallenden Routine-Personaltransport zwischen Unterkunftsbereich und der 12 Kilometer entfernten Basis. Im Pendeldienst stellen diese Fahrzeuge ständig die Verbindung dieser Bereiche sicher. Aber auch alle Sondervorhaben, wie z.B. Ausbildungsfahrten, Transporte zu Truppenübungsplätzen usw., gehören zum Aufgabenspektrum dieser Teileinheit.

Besondere Anforderungen werden bei den jährlichen Übungen und Verlegungen des Geschwaders gestellt. Ein Teil





der hier beschäftigten Soldaten und zivilen Mitarbeiter nimmt an den Verlegungen regelmäßig teil, die anderen müssen die Transporte zu Abflughäfen sicherstellen. Eine Aufgabe, die Verantwortung und hohe Einsatzbereitschaft fordert.

Die Teileinheit „Sonderfahrzeuge“ ist die dritte Komponente der fahrenden Züge. Ihr Aufgabenspektrum, die mittelbare Flugunterstützung, bedingt auch den Einsatzort dieser sehr wichtigen Teileinheit auf der Basis Hopsten. Rund um die Uhr sind hier die Kraftfahrer im Einsatz, um alle Belange des Geschwaders auf diesem Sektor abzudecken. Flugzeuge werden abgeschleppt oder in die Halle und Shelter geschoben. Öle, Fette und Aggregate werden zu den Maschinen transportiert. Techniker-Crews werden mit funkgeleiteten Taxen zu ihren Arbeitsbereichen gefahren. Große Kehrmaschinen reinigen die Startbahn und die Rollwege im Flugbetriebsbereich.

Der Winter setzt für diese Teileinheit immer besondere Akzente. Dann heißt es nämlich, den Platz schnee- und eisfrei zu halten. Manchmal keine leichte Aufgabe, trotz der zur Verfügung stehenden Einsatzmittel. Schnee und Eis werden

mit Schneepflügen, Schneeschleuder und -fräsen, mit Kehr-Blas-Geräten bekämpft. Und wenn das alles noch nicht ausreicht, dann wird zu der guten alten Schneeschippe gegriffen - selbstverständlich von Hand. Der Einsatz unserer ca. 310 Kraftfahrzeuge stellt natürlich auch hohe Anforderungen an das Material. Jährlich legt das Geschwader etwa 2 Millionen Kilometer zurück, das entspricht 50 Erdumrundungen. Für die routinemäßige Wartung und für die außerplanmäßigen Instandsetzungen ist auf dem Kfz-Hof die Werkstatt verantwortlich. Von der kleinsten Reparatur bis zur größten Instandsetzung führen die Mechaniker alles durch, um die Fahrzeuge einsatzbereit zu halten.

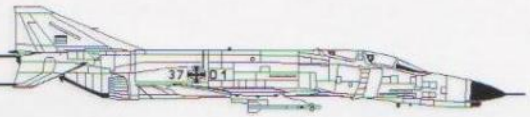
Die Luftwaffensanitätsstaffel

Die ärztliche und zahnärztliche Versorgung der Soldaten des Geschwaders ist Aufgabe der Luftwaffensanitätsstaffel. Drei Ärzte, zwei Zahnärzte, zwei Schwestern, eine Zahnarthelferin, zwei Medizinisch Technische Assistentinnen und 33 Soldaten (weiblich und männlich) und, nicht zu vergessen, zwei Zivilkraftfahrer sind nur (!) dazu da, sich um kleine und große Weh-

wehchen der Geschwaderangehörigen zu kümmern. Wenn gute Ratschläge, Salben, Verbände und Pillen nicht mehr ausreichen, stehen auch 24 Betten bereit, damit sich die Patienten gesundschlafen können.

Doch so ganz einfach ist der Weg dahin nicht. Er kann über Stationen führen, in denen der Patient gestochen wird und ihm die unterschiedlichsten Flüssigkeiten abgezapft werden (Labor), oder in eine Kabine eingesperrt wird, in der er nur eigenartige Pieptöne hört (Audiometer).

Damit ist natürlich der Tätigkeitsbereich der Sanitätsstaffel noch lange nicht erschöpfend behandelt: Die Bearbeitung von Kuren und Wehrdienstbeschädigungen, Erstellung von Versorgungs- und anderen Gutachten, Untersuchungen vor Weiterverpflichtungen oder Statusänderung, Überwachung der Hygiene und die Leistung von acht Bereitschaftsdiensten pro Tag - inklusive der Crash-Bereitschaft auf der Basis während des Flugbetriebs-, erfordern in der doch kleinen Staffel einen intensiven und engagierten Einsatz des gesamten Personals, aber auch die Mitarbeit, Einsicht und Vernunft jedes einzelnen Patienten.



Nostalgie, Anmut und Kraft...

Der Kenner sieht viele Gemeinsamkeiten



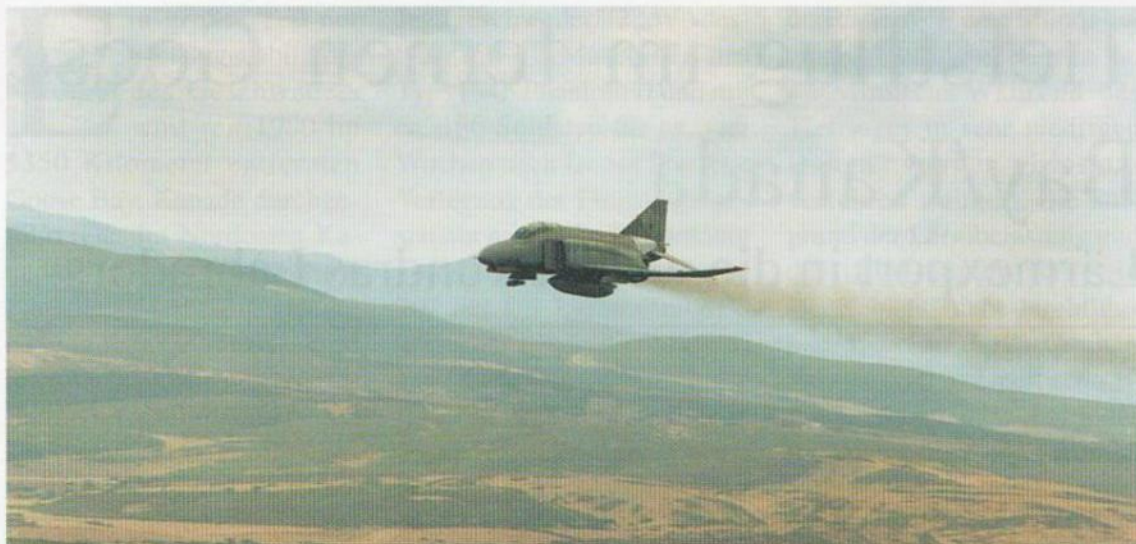
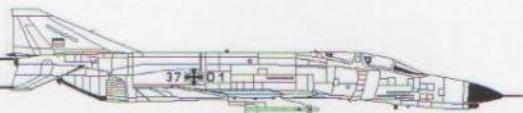
Foto: U. Pröbsting



Luftkampf über dem italienischen Mittelmeer

Hochwertausbildung in Decimomannu





Wie schon seit vielen Jahren vorher verlegt das Jagdgeschwader 72 „Westfalen“ auch dieses Jahr im November wieder einen großen Teil seiner fliegerischen Aktivitäten für vier Wochen auf den NATO-Flugplatz Decimomannu auf Sardinien. „Warum eigentlich?“ mag man sich fragen.

„Macht die Luftwaffe Strandurlaub am Mittelmeer?“

Dieser Aspekt trifft jedoch allenfalls an den Wochenenden zu, ansonsten stehen für die Techniker und die fliegenden Besatzungen des Geschwaders während der Woche harte, lange Arbeitstage auf dem Programm. Die guten Wetterbedingungen und die mit einer hochmodernen Flugaufzeich-

nungsinstrumentierung bestückten Übungsflugräume über dem Meer erlauben die unbeschränkte Durchführung und vor allem die exakte Auswertung groß angelegter Luftverteidigungsübungen mit verschiedenen NATO-Partnern. Das heißt im Klartext: Zehn Flugzeuge dreimal täglich flugklar machen (bei Temperaturen im Sommer von bis zu 60°C in der Mittagssonne), zwei bis drei Übungsflüge täglich für die fliegenden Besatzungen mit entsprechenden ausführlichen Vor- und Nachflugbesprechungen, sowie hohe Einsatzbereitschaft und Flexibilität von allen Beteiligten bei plötzlich auftretenden technischen Ausfällen und entsprechenden Planungsänderungen. Viel Arbeit also, die nur mit der hilfreichen Unterstützung durch das ständig dort stationierte Deutsche

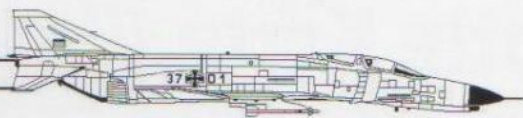
Luftwaffenausbildungskommando gelingen kann. Dieses sorgt auch mit seinen Betreuungseinrichtungen, Freizeitangeboten und Fahrzeuggestellungen für den entsprechenden Ausgleich nach Feierabend und am Wochenende. Taucher, Surfer und andere Wasserratten kommen im „Camp Calasetta“ auf ihre Kosten. Außerdem bietet die Insel mit ihrer vielfältigen Landschaft und wechselreichen Geschichte sowie mit ihrer Gastfreundschaft und Gastronomie eine breite Auswahl an Ausflugzielen. Selbst „Veteranen“, die schon mehr als zehn „Deci“-Kommandos auf dem Buckel haben, entdecken immer wieder etwas Neues. Doch nach zwei Wochen Kommandoleben und entsprechenden Mengen „Spaghetti Aglio Olio“ freuen sich die meisten wieder auf Zuhause.



Tiefstflug im fernen Goose Bay/Kanada

Lärmexport in die weiten Tundras Labradors





Ein großer Teil der Tiefflugausbildung des Geschwaders wird seit 1980 im 5350 Kilometer entfernten Goose Bay, Kanada durchgeführt. Der im Nordosten Kanadas, in der Provinz New Foundland/ Labrador gelegene Flugplatz Goose Bay, wird hauptsächlich von den NATO-Partnern Großbritannien, den Niederlanden und der Bundesrepublik Deutschland genutzt. Die sehr geringe Bevölkerungsdichte von 0.14 Einwohner/Km² (Deutschland 225 Einwohner/Km²) erlaubt eine besonders realitätsnahe Flugausbildung bis in Höhenbereiche von 30 Meter über Grund. Jedes Jahr verlegt das

Jagdgeschwader 72 „W“ deshalb mit 12 Maschinen des Typs F-4F Phantom II und mit ca. 180 Soldaten für ca. vier Wochen nach Goose Bay. Die Verlegung der Flugzeuge geschieht mittels Luftbetankung von einer umgebauten Boeing 707 der US Luftwaffe. Aufgrund der hohen Anforderungen, die die Fliegerei in Goose Bay mit sich bringt, fliegen dort nur Besatzungen, die die Grund- und Fortgeschrittenen-ausbildung in den USA und Deutschland bereits abgeschlossen haben. In Goose Bay werden pro Tag etwa 24 Einsätze geflogen, die sich auf zwei Flugperioden verteilen. Die Einsätze werden generell als Viererformation geflogen

und dauern ca. eine Stunde bei einem Tieffluganteil von ca. 40 Minuten. Während des Tieffluges in sehr niedrigen Höhen werden Einsatzverfahren trainiert, die aufgrund der Lärmbelastung und der Luftraumstruktur in Deutschland nicht durchführbar sind. Ein durchschnittlicher Dienstag dauert etwa 10 bis 12 Stunden, wobei jedes Besatzungsmitglied zweimal zum Einsatz kommt. Insgesamt stellt der Übungsaufenthalt in Goose Bay aufgrund seiner realitätsnahen Fliegerei und der Zusammenarbeit mit den NATO-Partnern für die Piloten und Techniker des Geschwaders einen Höhepunkt im Jahresprogramm dar.





Die Fliegerhorstfeuerwehr

Wachsam und immer da wenn's brennt

Die Fliegerhorstfeuerwehr ist eine Sicherheits-einrichtung des Jagdgeschwaders 72 „Westfalen“. Ihre Hauptaufgabe besteht natürlich darin, eventuelle Brände bei Flugunfällen sofort einzudämmen und zu löschen, sowie Arbeiten bei denen mit feuergefährlichen Materialien hantiert wird, abzusichern. Vergleichbar ist diese Einrichtung mit einer professionellen Berufsfeuerwehr für besondere Aufgaben.

Das Personal

Geführt wird die Horstfeuerwehr von Hauptbrandmeister Peter Wiemers. Ihm unterstehen sechs Brandmeister, die als Schicht- bzw. Zugführer agieren. In der weiteren Hierarchie nach unten folgen 14 Hauptfeuerwehrmänner sowie 34 Feuerwehrmänner. Das Personal ist in zwei Wachen aufgeteilt und arbeitet im modifizierten 24-Stunden-Schichtdienst.

Die Ausbildung der Feuerwehrleute erfolgt an der Bundeswehrfeuerweherschule

in Faßberg, bei diversen Berufsfeuerwehren, an den Landesfeuerweherschulen in Heyrothsberge in Sachsen-Anhalt und Saarbrücken sowie natürlich am eigenen Arbeitsplatz.

Die technische Ausrüstung

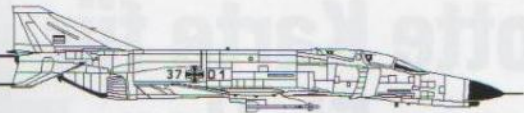
Zwölf Fahrzeuge umfaßt der Fuhrpark der Fliegerhorstfeuerwehr. Neben einem Einsatzleitfahrzeug stehen vier stehen vier Großlöschwagen mit je 8000 Liter Wasser und 900 Liter Schaum-



Der imposante Wagenpark der Fliegerhorstfeuerwehr vor dem Kontrollturm auf der Basis Hopsten.

Deutlich zu erkennen die beiden 8000 Liter Jumbos in der Mitte des Bildes

Foto: Withake



bildner, zwei LKWs mit je 3500 Liter Wasser/260 Liter Schaum, ein Löschwagen mit 3 Tonnen Pulverlöschmittel sowie zwei Löschfahrzeuge mit je 1000 Liter Wasser und 100 Liter Löschschaum zur Verfügung. Für besondere Einsätze gibt es einen Ölschadensbekämpfungsanhänger und eine mobile Feuerlöschpumpe mit der internen Bezeichnung TS 8/8. Zusätzlich steht Spezialgerät wie bei den professionellen Berufsfeuerwehren zur Brandbekämpfung und für technische Hilfeleistungen, wie z.B. Atemschutzgeräte, Schere und Spreizer zur Verfügung.

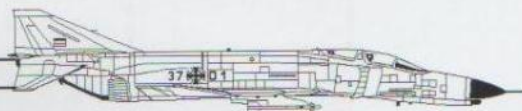
Die Aufgaben der Fliegerhorstfeuerwehr

Generell sind zwei Hauptbereiche, der vorbeugende und der abwehrende Brandschutz, zu unterscheiden. Dazu wird während des Flugbetriebes auf der Basis Hopsten ein Pisten-einsatzdienst betrieben. Alle Be- und Enttankungsvorgänge der Flugzeuge werden abgesichert, Probeläufe von Triebwerken, Anlaßvorgänge der Triebwerke mittels Kartuschen und das Hantieren mit feuergefährlichen Stoffen werden überwacht. Alle Liegenschaften des Geschwaders werden mit Kleinlöschgerät

ausgestattet und gewartet. Der abwehrende Brandschutz umfaßt schließlich den Einsatz des Pistendienstes im Flugbetriebsbereich der Basis, die Unterstützung anderer Wehren bei Flugunfällen und Zwischenfällen außerhalb des Flugplatzes sowie die Bedienung und Kontrolle der Notfanganlagen für die Kampf-flugzeuge. Last but not least ist die Horstfeuerwehr bei Bränden in und außerhalb von Gebäuden zur Stelle und hilft den umliegenden Gemeinden unbürokratisch im Rahmen einer sogenannten „nachbarlichen Löschhilfe“.



Damals bereits erstklassig ausgerüstet: Die Fliegerhorstfeuerwehr in den Gründerjahren anfangs der 60er Jahre *Foto: Withake*



Vestigium Leonis - Die Spur des Löwen

Die erste fliegende Staffel des JG 72 „W“



Verfolgt man die lange Spur der „Löwenstaffel“ des Jagdgeschwaders 72, so landet man zuerst in der wüsten Umgebung des zweiten Weltkrieges, als sich das Kampfgeschwader 26 in Afrika einen Löwen zum Maskottchen nahm und sich das lateinische „Vestigium Leonis“ (die Spur des Löwen) in das Wappen schrieb. Nach Beendigung des zweiten Weltkrieges verliert sich die Spur zunächst bis zum 08.10.1976, als die bis dahin namenlose 1. Staffel des damaligen

Jagdbombengeschwader 36 die Patenschaft über das KG 26 übernahm und die Tradition der Jagdfliegergemeinschaft bis heute aufrechterhält. Die Staffel gliedert sich in drei Fluggruppen mit jeweils ca. 7 Piloten und Waffensystemoffizieren, sowie den Innendienst, der mit den administrativen Aufgaben betraut ist. An der Spitze steht der Staffelkapitän im Dienstgrad eines Oberstleutnants. Alles in allem hat er die Aufsicht über ca. 40 Offiziere, 6 Unteroffiziere und 8 Mannschaftsdienstgrade, die insgesamt einen Altersdurchschnitt von etwa 30 Jahren haben.

Keines der von der 1. Staffel geflogenen Flugzeugmuster befindet sich solange im Dienst wie die noch heute eingesetzte Mc Donnell Douglas F-4F Phantom II, die sich seit 21 Jahren hier am Flugplatz im Einsatz befindet. Zuvor waren der Starfighter F-104 (1965 - 1975), sowie die F-84 F

Thunderstreak (1961 - 1965) im Einsatz.

Im Gegensatz zur zweiten Staffel, die sich vornehmlich um die Aus- und Weiterbildung der Phantombesatzungen kümmert, ist die erste Staffel die Einsatzstaffel des Jagdgeschwaders 72 und somit im Frieden mit der Wahrung der Lufthoheit betraut sowie den Aufgaben die sich aufgrund der Bündnispflicht innerhalb der NATO ergeben.

Die Dienstzeiten wechseln wochenweise mit der zweiten Staffel zwischen Früh- und Spätschicht, um einen optimalen Einsatz der zur Verfügung stehenden Flugzeuge zu gewährleisten.

Ein typischer Frühschichttag gestaltet sich wie folgt:

6 Uhr 30

Dienstbeginn
anschließend Wetter- und
Flugdienstberatung

**7 Uhr**

Flugvorbereitungen für den ersten Flug

8 Uhr 30

Flugdurchführung

9 Uhr 45

Nachbesprechung des Fluges

11 Uhr

Mittagessen

12 Uhr

Vorbereitung des zweiten Einsatzfluges

13 Uhr 30

Flugdurchführung

15 Uhr

Flugnachbesprechung

ca. 16 Uhr

Dienstschluß

Die Besatzungen die nicht zum Flugdienst eingeteilt sind, verbringen die Zeit mit theoretischer Weiterbildung, oder mit Übungsflügen im Simulator. Sehr häufig wird auch Sport auf dem Dienstplan angesetzt, um die körperliche Fitness zu erhalten.

Normalerweise ist der Start- und Landeplatz hier in Rheine,

zweimal im Jahr jedoch verlegt ein Teil des Geschwaders für jeweils ca. vier Wochen ins Ausland um die dortigen Trainingsmöglichkeiten zu nutzen. Zum einen nach Labrador in Canada zur Tiefstflugausbildung und zum anderen nach Decimomanu auf Sardinien um dort mit anderen Nationen an gemeinsamen Übungen teilzunehmen. Mehrmals im Jahr finden dann noch Luftkampfübungen im In- und Ausland statt, an denen einzelne Besatzungen mitwirken.

Gemütliche Gaststätte

Cafe, Konditorei, Bäckerei

- ★ Veranstaltungen bis 80 Personen
- ★ Party Service außer Haus
- ★ Buffets mit gebackenen Suppentassen
- ★ Gutbürgerliche Küche



Walter Epping, Ketteler Straße 7

48496 Hopsten

☎ **05458-7061**