

Emsköppken



20 Jahre

Jagdbombergeschwader 36

Rheine/Hopsten 1961 - 1981

Sonderausgabe

Als vernünftiger Mensch hat man ein Sparkonto.
 Man kann einerseits für große
 Wünsche sparen und hat
 andererseits Geld, wenn
 Not am Mann ist.
 Lassen Sie sich beraten
 und kommen Sie zu
 uns, denn es gibt viele
 verschiedene
 Sparformen.



**Spar- und Darlehnskasse
 Neuenkirchen/Rheine eG**

Wir bieten mehr als Geld und Zinsen



20
 Jahre
 1961-1981

Herzlich Willkommen

Als dem achten Kommodore des Westfalenge-
 dienstzeit. Zu den Feierlichkeiten und Verans-
 Freunde, Gönner, Ehemalige und Aktive —
 Ich möchte keine Bilanz meiner bisherigen 2

Jagdbomber-
 geschwader 36
 Rheine/Hopsten

Stand: September 1981

Herausgeber: Jagdbombengeschwader 36
 Fotos: Bildstelle Jabo G 36
 Anzeigenverwaltung: Verlag Gels, Altenheiner Weg 5, 4446 Hörstel, Tel.: 05978-358
 Gesamtherstellung: Druck und Verlag Gels, Postfach 1242, 4470 Meppen, Tel. 05931-14070

Possehl-Anti-Skid

Seit 1956 mehr Sicherheit bei Start und Landung. Auch in der 3. Generation

verschiedene
Sparformen.



Possehl-Anti-Skid-Beläge seit Jahrzehnten auf über 80 Startbahnen Europas hervorragend bewährt. Possehl-Anti-Skid-Beläge bieten optimale Griffigkeit, verhindern das gefürchtete Aquaplaning, erhöhen die Richtungsstabilität beim Landen, verkürzen take-off-distance und Bremsstrecke bei Nässe und Schneematsch. Possehl-Anti-Skid-Beläge sind beständig gegen alle bekannten chemischen Enteisungsmittel und verhindern Glättebildung bei Verwendung flüssiger Materialien.

 **POSSEHL**
Spezialbau GmbH - Wiesbaden

6200 Wiesbaden 1, Blücherplatz 2, Postfach 4729, Telefon (061 21) 40 1031, Telex 04 186 785



Herzlich Willkommen

Als dem achten Kommodore des Westfalengeschwaders fällt das 20-jährige Jubiläum in meine Dienstzeit. Zu den Feierlichkeiten und Veranstaltungen aus diesem Anlaß darf ich Sie alle — Freunde, Gönner, Ehemalige und Aktive — auf das herzlichste willkommen heißen.

Ich möchte keine Bilanz meiner bisherigen 2 1/2-jährigen Dienstzeit als Kommodore ziehen; denn "Bilanz ziehen" hört sich immer etwas nach Abschiednehmen an. Höhepunkte aufzuzeigen, fiel mir nicht schwer. Es gab sie in genügender Anzahl. Ganz bewußt möchte ich aber davon an dieser Stelle Abstand nehmen. Die Probleme waren in den vergangenen 20 Jahren zu jeder Zeit anderer Art. Das lag unter anderem an der schwierigen Aufbauphase, aber auch an den verschiedenen Waffensystemen, mit denen das Geschwader seinen Auftrag zu erfüllen hatte.

Was in all den Jahren blieb, war das gute, nachbarschaftliche Verhältnis zu der Zivilbevölkerung im näheren Umkreis unseres Flugplatzes. Ihnen ein besonderer Gruß und ein Dankeschön für das Verständnis und die Einsicht. Mit dem Fluglärm bei Start und Landung zu leben, ist nicht immer ganz leicht und angenehm.

Mein Dank gilt aber auch den Soldaten und zivilen Mitarbeitern des Geschwaders. Ihr Selbstverständnis bei der Erfüllung ihrer Arbeiten haben mir die Führung des Geschwaders sehr erleichtert! Der Platz, den wir uns im Vergleich zu anderen Verbänden erarbeitet haben, ist ihr Verdienst und letztlich ihrer aufopferungsvollen Arbeit zu verdanken!

Friedrich P. Busch
Oberst

AOK Partner der Versicherten und Arbeitgeber

Leistungsstark!

Für die Gesundheit und ihre Vorsorge bieten wir:

- Mutterschafts-Vorsorgeuntersuchungen
- Früherkennungs-Untersuchungen
- Schutzimpfungen bei Frauen — Männern — Kindern

Ortsnah!

Fachkundige Mitarbeiter beraten Sie in:

- 4430 Steinfurt Alexander-Koenig-Str. 17 Tel. (02551) 161
- 4407 Emsdetten Kolpingstraße 56 Tel. (02572) 4096-97
- 4402 Greven Rathausstraße 6 Tel. (02571) 2536
- 4530 Ibbenbüren Münsterstraße 25 Tel. (05451) 6015-18
- 4540 Lengerich Bahnhofstraße 94 Tel. (05481) 6064 + 7012
- 4440 Rheine Kardinal-Galen-Ring 100 Tel. (05971) 50027-29

sowie in 24 Auskunfts- und Beratungsstellen.

Partnerorientiert!

Die richtige Krankenkasse für:

- Arbeiter, Angestellte, Beamte
- Studenten, Praktikanten
- Behinderte, Rehabilitanden
- Selbständige
- Rentner
- Soldaten
- Auszubildende



Grußwort

Namens des Kreises Steinfurt entbieten wir dem Jagdbombergeschwader 36 herzliche Glückwünsche zum 20. Geburtstag. Das jüngste Jagdbombergeschwader der deutschen Luftwaffe — wegen seines Standortes auch "Westfalengeschwader" genannt — hat seit 1961 einen erheblichen Beitrag zur Verteidigung und Erhaltung des Friedens geleistet.

Darüber hinaus haben es die Verantwortlichen auf militärischer Seite verstanden, gute und enge Beziehungen zwischen Soldaten und Bevölkerung zu knüpfen. Vielen „Bürgern in Uniform“ ist der Raum Rheine — Hopsten — Dreierwalde und auch der Kreis Steinfurt zur neuen Heimat geworden. Und es freut uns insbesondere, daß neben den behördlichen Kontakten und Verbindungen auch dadurch ein Zusammenhalt gegeben ist, daß aktive Soldaten des JaboG 36 sich kommunalpolitisch in Räten und Kreistag zum Wohle der Mitbürger engagieren.

So sehen wir der gemeinsamen Zukunft mit Zuversicht entgegen und hoffen, daß die ohnehin schon partnerschaftlichen Bande noch fester geknüpft werden.

Für den Kreis Steinfurt

Poetschki
Landrat

Dr. Hoffschulte
Oberkreisdirektor



Informationen

Rathaus, Klosterstr. 14

Tel. 059 71 / 49 221

Verkehrsverein, Bahnhofstr. 16

Tel. 059 71 / 54 055



„die Stadt an der Ems“

Ihr Treffpunkt für

Kultur
Sport
Freizeit
Erholung

RHEINE



Grußwort

Das Jagdbombergeschwader 36, vor 20 Jahren "in Dienst gestellt", begeht in diesen Tagen ein Jubiläum. Dazu möchten wir allen ehemaligen und derzeitigen Geschwadermitgliedern unseren herzlichen Glückwunsch sagen, den Glückwunsch der Bürger unserer Stadt Rheine.

20 Jahre Jagdbombergeschwader 36 bedeutet auch: Durch 20 Jahre sind das Westfalengeschwader und die Stadt Rheine eng miteinander verbunden. Es war eine Zeit der Verständigung und des Verstehens, guter und produktiver Zusammenarbeit, immer gegenwärtiger Hilfsbereitschaft und Rücksichtnahme. Dafür möchten wir nachdrücklich danken.

Das Jubiläum ist sicherlich ein Gedenken und Überdenken wert. In der Entwicklung unserer Stadt Rheine sind das Jagdbombergeschwader 36 und neben ihm die weiteren im Standort stationierten Einheiten der Bundeswehr bedeutsame Faktoren. Das gilt für den wirtschaftlichen, den arbeitsmarkt- und kommunalpolitischen Bereich, für die Realisierung und Gestaltung von Maßnahmen der Vereine und Verbände zur Freizeitgestaltung, Geselligkeit und Kultur, für viele persönliche Kontakte und freundschaftliche Bindungen.

Jetzt soll aus Anlaß dieses Jubiläums darauf hingewiesen werden, daß die Integration des Jabo-Verbandes in die Stadt Rheine kein leeres Wort ist. Das Bemühen um Zusammenarbeit und tragfähige Kompromisse auch in den Bereichen, die vom einen wie vom anderen Partner Einschränkungen fordern, und das Sich-Einbinden in das Ganze unserer Stadt haben sich allen Beteiligten stets als vordringlich zu lösendes Aufgabenbündel dargestellt. Es ist gestaltet worden in vertrauensvollem Miteinander. Wir sind sicher, daß es auch in Zukunft für unsere Zukunft verantwortungsbewußt weitergepflegt wird.

Rheine, im September 1981

Ludger Meier
(Bürgermeister)

Clemens Ricken
(Stadtdirektor)

GEMEINDE HOPSTEN



Kirche in Hopsten mit Töddenhäusern, eine Sehenswürdigkeit in der Gemeinde Hopsten. 150000 m² Gewerbe- und Industriegebiet werden zu günstigen Preisen an Interessenten abgegeben.

Das neue Gebiet liegt an der Verbindungsstraße Osnabrück-Lingen/Achse Emsland-Ruhrgebiet/mit Anschluß an die Autobahnen E8 und A30.

Hopsten, mit den Ortschaften Hopsten, Schale und Halverde, bildet den Übergang von der münsterländischen Parklandschaft zu den Marsch- und Moorgebieten des Emslandes. Sehenswert sind in Hopsten der historische Marktplatz mit barockem Bildstock und Barockkirche von 1727, stattliche Töddenhäuser, unter ihnen »Haus Nieland« und das 3 km entfernt liegende Naturschutzgebiet »Heiliges Meer«. Den Ortskern von Schale bildet die romanische Kirche von 1728, der verbliebene Teil eines Klosters der Zisterzienserinnen. Ein Besuch im Kleintiergehege und auf dem Wurf- taubenstand mit verschiedenen Schießsporteinrichtungen wird empfohlen. In Halverde lohnt sich ein Spaziergang zur alten Öl- und Schrottmühle. Die barocke Dorfkirche bildet den Mittelpunkt des Ortes.

Auskunft erteilt die Gemeindeverwaltung Hopsten, Bunte Straße 35, 4447 Hopsten, Telefon: 05458/831

Im Mittelpunkt von Hopsten . . .

- ★ Zum Abschluß Ihres Besuchs in Hopsten
- ★ oder nur mal so
- ★ mit Freunden sich wohlfühlen

. . . natürlich bei **Epping**, Kettelerstr. 7

- Café und Konditorei
- Gaststätte – im Ausschank *König-Kloster*
- Gesellschaftsraum für 120 Personen

Wir empfehlen auch Speisen, kalte Buffets und unsere rustikalen Brotsorten außer Haus.

20 Jahre
Jabo G 36



20 Jahre
Kantine Epping
auf dem
Fliegerhorst Hopsten



Grußwort

der Bürgermeister von Hörstel und Hopsten

Zur Festwoche anlässlich des 20-jährigen Bestehens des Jagdbombergeschwaders 36 grüßen wir alle Soldaten und Zivilbediensteten dieses Geschwaders sowie die Besucher des Tages der offenen Tür am 20. September 1981.

Wir begrüßen es sehr, daß sich das Westfalengeschwader mit dieser Informationsbroschüre seinen Soldaten, Zivilbediensteten und Nachbarn vorstellen möchte. Wenn auch die Einwohner der angrenzenden Städte und Gemeinden täglich akustisch und optisch an diese Nachbarschaft erinnert werden, so erkennen wir die Notwendigkeit an und wissen, daß die Werte unserer freiwilligen Ordnung von diesem Natoverband jederzeit wirkungsvoll verteidigt werden können. Ein modernes Geschwader, wie auf der Basis Hopsten, ist zu vergleichen mit einem gut geführten Industriebetrieb mit einer Vielzahl von Arbeitsplätzen und in dem moderne Führungsgrundsätze für die dort Beschäftigten berücksichtigt werden. Hierzu gehört auch, daß Informationen geben werden. Die Tatsache, daß vom Jagdbombergeschwader 36 erneut großzügig eingeladen wird, ist ein Beweis, von welchem modernen Gedankengut dieser fliegende Verband geführt wird.

Mit unserem Dank für die jahrelange gute nachbarschaftliche Zusammenarbeit verbinden wir die besten Wünsche für alle Soldaten und Zivilbediensteten des Westfalengeschwaders.

Hörstel und Hopsten, im August 1981

Grüter
Bürgermeister, Hörstel

Jasper
Bürgermeister, Hopsten

20 Jahre Jagdbombergeschwader 36



Indienststellung des Geschwaders 1961



Bauarbeiten Unterkunft 1961



Januar 1962



Tag der offenen Tür 1962



Tactical Air Meet 1963



Neue Truppenfahne (1965)



Namensgebung (1965)



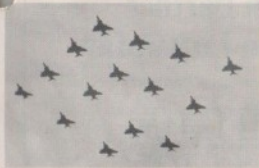
Erster Soldatenchor 1965



Die erste F-104, 1965

General a. D. Wilhelm Meyer
Kommandore vom 13. März 1961 bis
14. Dezember 1962

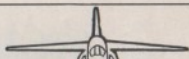
„Sie übernehmen Hopsten“, teilte mir General Kuhlmeiy lapidar mit.
Meine erste Reaktion war: „Wo liegt denn das?“
Ganz begeistert war ich nicht, denn meine Ambitionen gingen mehr in Richtung Bayern, doch im Februar 1961 sah ich mir Hopsten zum ersten Male



16-Ship



Unternehmen Goose Bay



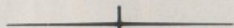
ALPHA JET



MIRCA TORNADO



PHANTOM



STARF



Tag der offenen Tür 1962

LITEF ein Partner der deutschen Luftwaffe

Trägheitsnavigationssysteme · Bordrechner · Navigationsrechner

LITEF
(Litton Technische Werke)

der Hellige GmbH, Postfach 774, D 7800 Freiburg, Tel. (0761) 49011

20 Jahre Jagdbombergeschwader 36 7 Kommodore berichten

Zwanzig Jahre vorher



**General a. D. Wilhelm Meyer
Kommodore vom 13. März 1961 bis
14. Dezember 1962**

„Sie übernehmen Hopsten“, teilte mir General Kuhlmei lapidar mit.

Meine erste Reaktion war: „Wo liegt denn das?“

Ganz begeistert war ich nicht, denn meine Ambitionen gingen mehr in Richtung Bayern, doch im Februar 1961 sah ich mir Hopsten zum ersten Male an. Was ich fand, war eine riesige Baustelle, aber schon erkennbar, daß hier das Geschwader eine prächtige Heimat finden würde.

Am 1. April 1961 erhielt ich als erster Soldat des Jagdbombergeschwaders 36 meine Versetzungsurkunde als Major und Kommodore.

Die Schwierigkeit lag nur darin, den Rest der Soldaten und Zivilbediensteten zusammenzubekommen. Jabo G 36 war das letzte Geschwader in der damaligen Aufstellungsplanung der Luftwaffe, und es ging nun um ein zähes Handeln und Feilschen um jeden Mann.

Material und die F-84-zigs wurden im wesentlichen von Jabo G 31 übernommen, das auf F-104 um-

rüsten sollte. Auch die Flugzeugführer kamen meist von Nörvenich, wo auch die 1. Staffel noch aufstellte.

Am 5. April 61 trafen die ersten Teile des Vorkommandos in der Schorlemerstraße ein. Die 1. Staffel verlegte im Frühsommer von Nörvenich nach Decmannannu zum Schießen, und ich pendelte zwischen drei Standorten umher.

Es waren richtige Pionierzeiten. Befehle und Vorschriften gab es noch wenig, Eigeninitiative wurde groß geschrieben, und mit größtögiger Hilfe der Nörvenicher ging es recht gut voran.

Eine Handvoll alter Unteroffiziere und Offiziere (nicht zu vergessen unsere prächtigen TecReps), die wußten, wo es lang geht, waren unermüdlich dabei, die tausend Engpässe und Schwierigkeiten zu überwinden. Was wurde nicht alles improvisiert, um das Bett zu bereiten.

Und dann war es soweit.

Am 31. August 1961 war die Basis anflieger und der Unterkunftsbereich aufnahmefähig. (Sogar der See war schon angestaut.)

Die 1. Staffel verlegte an diesem Tag von Nörvenich auf ihren Heimatfliegerhorst, und noch in der gleichen Nacht um 24.00 Uhr konnte ich von unserem prächtigen neuen Gefechtsstand das Geschwader mit der 1. Staffel dem TOC Goch bereit zur Übernahme der NATO-Assignierung melden.

Damals geschahen noch Wunder, wir waren nie „earmarked“, sondern sprangen gleich voll ins Wasser.

Als am 12.12.61 der damalige Inspekteur der Luftwaffe, General Kammlhuber, uns dann offiziell „in Dienst“ stellte, sah es schon wie ein richtiges Geschwader aus.

Die Rampen standen voller Flugzeuge, eine starke Truppe war angetreten, das Geschwader war assigniert und die größten Probleme vom Tisch.

Keinem wurde es wohl so richtig klar, daß noch keine 9 Monate vergangen waren, daß der Name „Jagdbombergeschwader 36“ in die Geschichte der Luftwaffe aufgenommen wurde.

Was folgte, war die Aufstellung der 2. Staffel im Januar 1962.

Um ein dringendes Bedürfnis aller F-84 Verbände zu erfüllen, übernahm sie die Aufgaben einer Wafenschule für die frisch aus den USA zurückkehrenden Flugzeugführer.

Das jüngste Geschwader der Luftwaffe hatte sich mit zwei Rollen eine ganze Menge aufgeladen. Im Rückblick ist es damit recht gut fertig geworden, und diese unauffällige Selbstverständlichkeit in der Bewältigung gestellter Aufgaben hat sich in diesem Geschwader fast zu einem Markenzeichen entwickelt.

Allen Soldaten und Zivilbediensteten der ersten Stunde, die damals dafür den Grundstein gelegt haben, gilt nochmals mein Dank. Diesem Jagdboomberggeschwader 36, dem ich auch nach 20 Jahren zutiefst verbunden bin, gelten meine besten Wünsche für eine friedliche Zukunft.



Innerer und äußerer Aufbau



Oberst a. D. Hans Gerhard Opel
Kommodore vom 15. Dezember 1962 bis
21. August 1964

Am 14.12.1962 übernahm ich das Geschwader von meinem Vorgänger und „Lehrmeister“, dem damaligen Oberstleutnant Meyn, Lehrmeister insofern, als ich erst ca. ein Jahr vorher von einem vierjährigen US-Kommando direkt in das Jabo 36 versetzt worden war und praktisch keine Ahnung hatte, wie es in einem deutschen Jabo-Geschwader auszu sehen hatte.

Dank guter „Mitarbeiter“, — wie ich mich heute als Zivillist in einem Industriebetrieb auszudrücken

gewohnt bin, — und gründlicher Einweisung durch OTL Meyn, gelang es dem Geschwader und mir, viele Klippen zu umschiffen.

Das Jahr 1963 war noch dem inneren wie äußeren Aufbau gewidmet. Aus einer fliegenden Staffel wurden zwei und aus dem sogenannten „Unteroffiziergeschwader“ ein „richtiges“. Wir mußten uns oft etwas einfallen lassen, um innerhalb und manchmal hart am Rande der Vorschriften zu improvisieren; es gelang meistens und hat dazu noch Spaß gemacht.

Da Hopsten der erste deutsche Fliegerhorst war, der streng nach NATO-Kriterien gebaut wurde, bramen wir in der Zeit viele, vor allem ausländische Besucher, die sich von der Funktionsfähigkeit der Anlage überzeugen wollten.

Als im Frühjahr 1964 entschieden wurde, daß wir den Gastgeber für das „2. Tact. Weapons Meeting“ — wie es damals hieß — zu spielen hatten, brach eine „furchtbare“ Heftik für das Geschwader aus. Ich akzeptierte die Entscheidung unter den Bedingungen, daß u. a. die Auffang-Barrieren und das Offizierskasino endlich fertiggestellt wurden.

Bis dahin dienten am Süden der Startbahn nur eine Holzbrücke über den dort verlaufenden Fluß, im Norden nur ein paar Weidezäune als Barrieren und als Offizierskasino zwei Unterrichtsräume.

Als die Gäste aus 8 Nationen dann am 12.6.1964 eintrafen und am Abend der Eröffnungs-Umtrunk stattfand, schlichen sich die letzten Handwerker — mit sehnsüchtigen Blicken auf die bereitgestellten Whisky- und Biervorräte — aus der Hintertür. Aber das Kasino war fertig, auch die Barrieren funktions-tüchtig!

Leider ging es auch in den Jahren meiner Tätigkeit als Kommodore nicht ganz ohne Verluste von Kommeraden ab.

Nachdem wir 1963 den TAC-Eval. mit einer „B-Rating“ bestanden hatten, schafften wir als erstes deutsches Geschwader 1964 die taktische Überprüfung mit „A“, das aber von FÜ L III auf „B“ herabgesetzt wurde, aus welchen Gründen auch immer!

Das Jahr 1964 war außerdem schon geprägt von der bevorstehenden Umrüstung von F-84 auf F-104. So schickten wir „Kundschafter“ zu den bereits umgerüsteten Geschwadern um zu „spicken“ und jungen entbehrlichen Techniker zur Vorrausbildung.

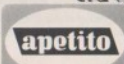
Vom anspruchsvollen appetito-Menü à la carte bis zum leckeren Senioren-Menü beim Mahlzeitendienst reicht die vielfältige appetito-Angebotspalette

Die Pionierleistung, vor mehr als 20 Jahren begonnen, hat appetito zu einem der führenden europäischen Unternehmen mit tiefkühl-frischen Menüs für die Gemeinschaftsverpflegung werden lassen. Nahezu 3000 Kunden, wie z. B. Schulen, Betriebe und Verwaltungen sowie soziale Einrichtungen nutzen heute die wirtschaftlichen Vorteile des schmackhaften, abwechslungsreichen appetito-Speisenangebotes.

Mit dem appetito-catering-service — einer Dienstleistung besonderer Art — übernimmt appetito auch die komplette Bewirtschaftung des gesamten Verpflegungsbereiches — eine sinnvolle Lösung, die sich bereits seit vielen Jahren bewährt.

appetito — immer neue schmackhafte Ideen.

appetito
Karl Düsterberg GmbH & Co. KG
Sandkampstr. 142-148
4440 Rheine
Ruf 05971 - 7991



Der Kontakt zur Stadt Rheine wurde von Jahr zu Jahr enger, dank einer aufgeschlossenen Stadtverwaltung und Bevölkerung, sowie einer großen Schneeräumungsaktion der Techn. Gruppe, als die Stadt Rheine im Winter 62/63 im Schnee zu erstickten drohte.

Am 31.8.1964 nahm ich schweren Herzens Abschied von einer arbeitsreichen, aber schönen Zeit in Rheine und Hopsten beim JaboG 36.

Ende März 1970 feierte ich wieder im Kreise alter und neuer Kameraden beim JaboG 36, aber diesmal, um endgültig von der Bundeswehr Abschied zu nehmen.

Umrüstung auf Starfighter



Oberst a. D. Lothar Kmita
Kommodore vom 22. August 1964 bis
31. Dezember 1969

Denke ich an meine Zeit in Rheine zurück, so verbinden sich damit eine Reihe schöner Erinnerungen, sei es im dienstlichen wie auch im persönlichen Bereich. Sehr erfreulich für mich auch die Tatsache, über fünf Jahre Kommodore dieses ausgezeichneten Geschwaders gewesen zu sein!

Zwei recht bedeutende Ereignisse für das Geschwader waren zum einen die Übergabe der Truppenfahne und die Namensgebung der Kaserne nach dem ersten Generalstabschef der Luftwaffe, General Wever, am 25. Oktober 1966. Die Namensge-

bung erfolgte durch den damaligen Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Steinhoff.

Eine besondere Aufgabe und Herausforderung stellte natürlich die Umrüstung des Geschwaders vom alten Waffensystem F 84 auf den "Supervogel" F 104 dar. Ganz besonders fällt mir dabei natürlich in diesem Zusammenhang ein, daß ich den ersten Starfighter am 2. Februar 1965 von Manching nach Hopsten überführte und dort dieses Ereignis entsprechend mit einem "großen Bahnhof" gewürdigt wurde. Alle Kameraden warteten mehr als gespannt auf das neue Waffensystem.

Die Umrüstung verlief recht reibungslos, und so konnte bereits am 22. September des Jahres 1.000 Flugstunden auf dem Starfighter verbucht werden, knapp 1 Woche, bevor die letzten zwei F 84-F von uns in die Türkei überführt wurden. Mit der Umrüstung wartete eine weitere bedeutende Aufgabe und Umstellung auf das Geschwader: Die Übernahme einer zweiten Rolle, nämlich dem "Strike-Einsatz". Hierzu waren natürlich einschneidende Maßnahmen erforderlich. Infrastrukturell und auch von der Aufgabenstellung ein Berg Arbeit, der geschafft werden mußte. Dazu kam automatisch die Integration einer neuen Komponente, die Amerikaner gesellten sich mit ihrem Detachment zu uns. Die sogenannte "NATO-Siedlung" in Dreierwalde wurde gebaut, und sicherlich ist so manch einem aus der Bevölkerung aus dieser Zeit das "Mini-Kasino" am Haupteingang zur Basis in recht guter Erinnerung. In diesem Zusammenhang muß ich ganz besonders betonen, daß zur Umrüstung, sei es in der nahen wie auch weiteren Umgebung, ein recht herzlicher und hervorragender Kontakt bestand und von Seiten der Bevölkerung dem Geschwader nicht nur mit Interesse, sondern mit sehr großem Verständnis begegnet wurde!

Noch ein großes Ereignis möchte ich erwähnen. Auf Befehl des Inspektors durfte ich im Oktober 1968 die erste große Luftwaffen-Demonstration, die Übung "Schneller Pfeil", auf dem Bombenabwurfplatz Nordhorn-Ränge leiten. Eine sehr große Aufgabe für das Jagdbombengeschwader 36, aber hervorragend von allen Beteiligten erfüllt.

Dem Jagdbombengeschwader 36 und seinen Soldaten ist es immer gelungen, die gestellten Aufgaben zu lösen und den Ruf des "Westfalengeschwaders" zu erhalten und zu stärken. Das dies auch in Zukunft so bleiben möge, wünsche ich Ihnen mit einem kräftigen "Hals- und Beinbruch"!

Jahre der Konsolidierung



Oberst G. Hanscarl Freiherr von Friesen
Kommodore vom 1. Januar 1970 bis
27. März 1972

Von 1967 bis 1972 habe ich dem Geschwader als Kommandeur der Fliegenden Gruppe, stellvertretender Kommodore und Kommodore angehört, wobei im ersten Jahr maßgeblich die Waffenausbildung auf F 104 G vorangetrieben werden mußte, damit das Geschwader Anfang 1968 erneut der NATO unterstellt werden konnte.

Es folgten die Jahre der Konsolidierung, angefüllt mit der sogenannten Routine-Arbeit und einigen Unterbrechungen, wie zum Beispiel der dreimonatigen Aufenthalt in Beja während der Platzhübebung 1971. Was damals im einzelnen von den Geschwaderangehörigen, Soldaten und zivilen Mitarbeitern geleistet wurde, erfüllt mich heute noch mit Stolz, Freude und höchster Anerkennung. Ohne deren Esprit de Corps, Einsatzbereitschaft, Initiative und Organisationsvermögen wäre es u.a. nicht möglich gewesen, die herausragenden Ergebnisse bei den jährlichen taktischen Überprüfungen zu erzielen oder 1971 mit dem Bestpreis der 3. Luftwaffendivision ausgezeichnet zu werden.

Selbstverständlich muß an dieser Stelle auch das gutnachbarliche Verhältnis zu den vielen Mitbürgern angeführt werden. Ihr Verständnis für unsere Belange erleichterte unsere Arbeit ganz wesentlich.

So wie unter meinen Vorgängern und Nachfolgern als Kommodore, überzeugt das Jagdbombengeschwader 36 durch seine Leistungen.

Voller Dankbarkeit für fünf wunderschöne Dienstjahre möchte ich meinem alten "Westfalen"-Geschwader auch für die nächsten 20 Jahre Hals- und Beinbruch und den wohlverdienten Erfolg wünschen.

Teamarbeit - Neuorientierung Öffentlichkeitsarbeit



Oberst Wilhelm Merkl
Kommodore vom 28. März 1972 bis
2. November 1974

Vom März 1972 bis Dezember 1974 war ich mit der Geschwaderführung des Jagdbombengeschwaders 36 beauftragt; für mich war und ist die Dienststellung eines Kommodore eine ehrenvolle und besonders fordernde Aufgabe und Verpflichtung für einen Offizier der Luftwaffe.

Bei der Übernahme des Geschwaders machte ich deutlich, worauf es mir, in Erfüllung des Auftrages besonders ankommt. Rückblickend kann ich zu den von mir als wesentlich betrachteten Schwerpunkten folgendes feststellen:

1. Kooperative Führung, Arbeit im Team und Information

Grundpfeiler jeder, besonders einer militärischen Ordnung sind Befehl und Gehorsam. Sie erfordern

vom Befehlshaber und -empfänger gedankliche Disziplin, im Vollzug Loyalität, Willen und Fachwissen. Freiheit und Ordnung schließen einander nicht aus.

Fachliches Können, Loyalität und der Wille zur Leistung und Zusammenarbeit waren auf jeder Ebene vorhanden. Informationen, welche die Brücke zu den Realitäten bilden, wurden nicht gehandelt, sondern möglichst genau und bildhaft gegeben. Deshalb konnten nach vorangegangener Aussprache und Problemanalyse auf allen Ebenen zweckmäßige Entscheidungen fallen. Daß eine Entscheidung auch mit Risiken, besonders im Flugbetrieb, verbunden sein kann, wurde akzeptiert.

Die ängstliche Formulierung Johannes Nestroys "der Gescheite mocht den Vorgesetzten darauf aufmerksam, was er Dummes tut, und das ist dumm", wurde widerlegt.

2. Sichere und operationelle Handhabung des Waffensystems

Im Frieden müssen andere Maßstäbe und Kriterien als im Krieg gelten. Dennoch beruht die Strategie der Abschreckung u. a. auf der Fähigkeit, gerade im Frieden einem potentiellen Gegner die Fähigkeiten glaubhaft zu demonstrieren, auf die es im Kriege ankommt.

Das Geschwader versuchte damals, als erster Verband das Konzept Tactical Fighter mit Fleisch zu fühlen. Die Aufenthalte und Lufräumstrukturen in Portugal trugen dazu wesentlich bei. Auch die Aufgabe des „Strike“-Auftrages und der Abzug des US Detachments 1972 erforderten eine Neuorientierung. Insgesamt schaffte der Verband diese Umstellung in kurzer Zeit, mit nachweisbar gutem Erfolg im Sinne einer flexiblen und damit besseren Nutzung der Fähigkeiten des Haupteinsatzsystems.

3. Öffentlichkeitsarbeit

Unsere Gesellschaft durchläuft — übrigens nicht nur heute — einen Übergangsprozeß, dessen Ergebnis noch weitgehend unklar ist. In der Öffentlichkeit werden nicht nur die Armee in ihrer Organisation und der Grad ihrer Wirksamkeit in Frage gestellt, was zweifelsfrei legitim, zweckmäßig und im öffentlichen Interesse ist. Aber auch der Auftrag der Streitkräfte wird in Zweifel gezogen.

Deshalb kam es darauf an, einer breiten regionalen und auch überregionalen Öffentlichkeit den Auftrag des Geschwaders, die Fluglärmbelastung und den täglichen Dienst der Geschwaderangehörigen zu erklären und zu verdeutlichen.

Ich habe bewußt darauf verzichtet, eine chronologi-

sche Aufzählung von "bedeutenden Ereignissen" während meiner Amtszeit als Kommodore vorzunehmen; auch wichtige Personalveränderungen erwähne ich nicht; vor allem deshalb nicht, weil erst das Team, jeder an seinem Platz, den erteilten Auftrag gemeinsam erfüllt.

Das „Westfalengeschwader“ JaboG 36, dessen Kommodore ich leider nur 2 1/2 Jahre sein durfte, war ein hervorragendes Team und ist es sicher heute noch.

Ich danke allen, die zu meiner Zeit dabei waren für ihren Einsatz, ihre Leistung, für die Kameradschaft. Weiter Hals- und Beinbruch für das Jagdbombergeschwader 36!



Umrüstung auf die »Phantom«



Brigadegeneral Winfrid Schwenke
Kommodore vom 3. November 1974 bis
9. August 1976

Die Zeit, die mir als Kommodore des Geschwaders verfloß, stand ganz im Zeichen der Umrüstung von der F-104 "Starfighter" auf die F4 "Phantom". Bei meinem Dienstantritt gaben wir gerade die F-104 ab, und nach und nach trüderten die F4 ein. 14 Tage nach der taktischen Überprüfung, d. h. mit dem Ende der Umrüstung, mußte ich das Geschwader bereits wieder verlassen, um eine Verwendung im Ministerium anzutreten.

Die Umrüstung eines fliegenden Verbandes auf ein einigermaßen kompliziertes Waffensystem, das gegenüber dem vorherigen gravierende Unterschiede aufweist, stellt immer besondere Anforderungen an



MITAC/SETAC Bordausrüstung



MITAC/SETAC Mittelstreckennavigations- und Schichtwechsel Anflug- und Landesystem

Sicherheit – in jeder Höhe

SEL Luft- und Raumfahrtssysteme

Sicherheit heißt Zuverlässigkeit und ist oberstes Gebot in der Luft- und Raumfahrt.

Wir entwickeln und fertigen mit langjähriger Erfahrung Flugsicherungs-systeme für die zivile und militärische

Luftfahrt, elektronische Bordausrüstungen für Flugzeuge und Hubschrauber sowie Datenverarbeitungssysteme für Satelliten und Raumsonden.

In jedem Fall: sicher, wirtschaftlich, wartungsfreundlich und zukunftsorientiert.

Standard Elektrik Lorenz AG
Geschäftsbereich
Verteidigung und Luftfahrt
Heilmuth-Hirth-Straße 42
7000 Stuttgart-Zuffenhausen
Telefon (0714) 821-1
Telex 72526-O sed

die Soldaten und die zivilen Mitarbeiter. Bis alle mit dem neuen System vertraut sind, erfordert beispielsweise der Gesichtspunkt der Flug- und Betriebsicherheit ständige, besondere Aufmerksamkeit und Mühe.

Ich kann aber feststellen, daß die Umrüstung auf die F4 insgesamt problemlos verlief. Sie war luftwaffenweit exzellent vorberichtet.

Eine Besonderheit dieser Umrüstung war der Übergang von einem einstägigen auf ein zweistägiges Flugzeug. Die Flugzeugführer mochten die Idee, das Cockpit künftig teilen zu müssen, überhaupt nicht. An dem Hauptausstragungsort für heiße Diskussionen — der Bar im Offizierheim — waren Argumente zu hören wie: "Bisher konnten wir es doch allein!" Oder: "Wir sollen wohl unter Aufsicht gestellt werden?"

Jedenfalls wurden anfangs die Kampfbeobachter nicht gerade mit offenen Armen aufgenommen. Das Problem löste sich aber überraschend schnell. Letzten Endes waren es die Kampfbeobachter selbst, die mit den Vorurteilen rasch fertig wurden, und mit schnell gewonnener Sachlichkeit stellten sich die Flugzeugführer der Herausforderung, und die Besatzungen wuchsen in Teamarbeit zusammen.

Eine andere Besonderheit der Umrüstung war, daß wir nach der relativ zierlichen F-104 mit der F4 einen regelrechten "Kampfelefanten" erhielten. Die Technische Gruppe bekam dies besonders zu spüren. Wie alle Elefanten hat die "Phantom" ein kompliziertes Innenleben, beträchtlichen Durst und erhebliche Tragkraft. Um seinem Auftrag gerecht werden zu können, mußte das Geschwader neben dem entfernten Depot sowohl Lager- als auch Montagemöglichkeiten am Platz haben. Der Bau einer Lademstraße war zwar vorgesehen, aber erst für viel später, im Rahmen der normalen Infrastrukturplanung jedoch nicht zu verwirklichen. Schließlich wurden die benötigten Anlagen — die aufgrund der Sicherheitsbestimmungen recht umfänglich sein mußten — gewissermaßen im Eigenbau errichtet.

Für ein Geschwader ist die taktische Überprüfung — zumal nach einer Umrüstung — das Ereignis. Mit dem Nähertricken des Zeitraums, in dem die Überprüfung zu erwarten war, nahmen Alarme und Übungen zu. Wir bestanden die nationale Vorprüfung, die noch einige Anregungen brachte, und dann kam wochenlang wolkenlos heißes Sommerwetter. Und als die taktische Überprüfung — wie üblich unvermutet — über uns hereinbrach — waren wir topfit, jedenfalls für den Schönwetterreitsatz.

Wir hatten wochenlang strahlend blauen Himmel

gehabt. Auch am ersten Tag der Überprüfung — an dem kein Mensch flug, sondern andere Sachen geprüft wurden — herrschte wolkenloses heißes Sommerwetter. Am zweiten Tag, als die fliegerische Überprüfung begann: Lausiges Wetter! Wie bestellt; der Himmel grau in grau, schlechte Sicht. Noch heute bin ich mir nicht sicher, ob das mit rechten Dingen zugegangen ist.

Für den Flugbetrieb in einer Examenssituation waren das natürlich schlechte Voraussetzungen. Aber Besatzungen und Flugsicherung spielten reibungslos zusammen, und es lief alles "wie am Schnürchen".

Insgesamt konnten wir so die Umrüstung unfallfrei abschließen. Auch die taktische Überprüfung standen wir mit Nöten, deren wir uns nicht zu schämen hatten. Beide Ergebnisse waren nur durch das konzentrierte Zusammenwirken aller Geschwaderangehörigen möglich.

Es ist hervorzuheben, daß Soldaten aller Dienstgrade, besonders dort, wo Engpässe bestanden, nicht nur während der Überprüfung, sondern auch längere Zeit vorher bereitwillig bis an die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit gingen.

Dieses Geschwader mit seinen Soldaten und Zivilbediensteten „stand seinen Mann“. Eine Tatsache, die auch heute noch dafür sorgt, daß das „Westfalengeschwader“ die ihm gestellten Aufgaben vorbildlich löst.

★ »TACTICAL FIGHTER« - Schwerpunktverlagerung -

20 Jahre Jagdbombergeschwader 36, gut 2 1/2 Jahre, vom Sommer 1976 bis zum Frühjahr 1979, war ich ein Teil davon.

Bei meinem Dienstantritt war gerade die Umrüstung vom Startflieger F-104 G auf die PHANTOM F-4 F beendet, eine Phase der Konsolidierung stand bevor. Insbesondere Infrastruktur und Verfahren waren noch nicht voll auf die Bewältigung gewaltig vermehrter Versorgungsgüter, u. a. Ersatzteile, Treibstoff, Munition, eingestellt, große Aufgaben für die Technische und Fliegerhorstgruppe.

Gleichzeitig war Neues anzugehen. Es war die hohe Zeit der vieldebattierten "Tactical Fighter"-Rolle, die Luftangriffs- und Verteidigungsaufgaben "gleichzeitig und gleichwertig" vorsah, weil einerseits die Einsatzmittel der Luftwaffe begrenzt waren und andererseits die Vielseitigkeit des Waffensystems F-4 F seinen flexiblen Einsatz zuließ.

Für die Technik hieß das mehr Arbeit, für die fliegerische Ausbildung Schwerpunktverlagerung von Jagdbomberausbildung — wie der Name des Geschwaders anzeigt, bis dahin Hauptaufgabe — zu Abfangjagdaufgaben, den „viel geliebten intercepts“, und zu taktischen Jagdaufgaben, zu Luftkampfbüßen, zur „wilden Kurbiel“.



**Brigadegeneral Klaus Rimmeck
Kommodore vom 10. August 1976 bis
2. April 1979**

Nicht ohne Risiken, das neue Gebiet der Luft-/Luft-Ausbildung, zumal die ersten Kampfbeobachter ohne solide Waffensystemausbildung kamen und direkt im Geschwader auf die noch neue F-4 F umgeschult werden mußten. Doch war seit einiger Zeit vor der Umrüstung kein Flugzeugführerwachstum zugeführt worden, so daß der Erfahrungs- und Leistungsstand der Flugzeugführer hoch war. Ihm war es wesentlich zu verdanken, daß diese kritische Phase sicher überstanden werden konnte. Besonders für mich nach Jagdbomber-Fluglehrer-Jagerverwendung die Zeit der vielseitigsten und schönsten Fliegerei. Ärgerlich für mich als Flugzeugführer, mit fortschreitender Ausbildung immer weniger leicht bei Luftkampfbüßen ein passables Bild gegen den reinen "Jabos" abgeben zu können, eine helle Freude für mich als Kommodore, den schnellen Leistungsanstieg der fliegenden Besatzungen bei der neuen Aufgabe zu erleben.

Wichtig und kennzeichnend für die Zeit, die ich beim Geschwader erleben durfte, waren folgende Ereignisse:

Juni 1977. Tag der offenen Tür aller Verbände der Bundeswehr im Standort Rheine auf dem Flugplatz Hopsten. —

Nach monatelanger Vorarbeit ein strahlender Sommertag, annähernd 200.000 Besucher, eine bei kleinen Pannen insgesamt hervorragende Organisation, ein trotz aller Auflagen ein Fliegerherz begeistertes Programm.

Frühjahr 1978, erfolgreiche Ausrichtung einer Informationsveranstaltung des Verteidigungsministeriums für alle Unteroffiziersbelegschaften der Bundeswehr durch die Unteroffiziere des Jagdbombergeschwaders 36 in Rheine, eine durchaus beachtliche Großveranstaltung der Unteroffiziere und des Verbandes.

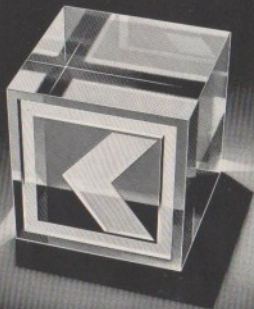
Frühjahr 1979, gleichzeitige Auszeichnung des Jagdbombergeschwaders 36 mit dem Bestpreis der 3. Luftwafendivision und mit dem Flugsicherheitspreis der Bundeswehr.

Jeder Luftwaffenverband, dem ich angehörte, hatte einen eigenen Charakter. Mit dem Westfalengeschwader verbinde ich Begriffe wie Gediegenheit, Solidität, Leistungsvermögen und Bescheidenheit. Den Erhalt dieser wertvollen Eigenschaften wünsche ich dem Verband zum 20-jährigen Jubiläum.

Aus diesem Anlaß grüße ich alle jetzigen und ehemaligen Geschwaderangehörigen und die vielen Freunde und Gönner des Geschwaders aus dem zivilen und militärischen Bereich, die meine Erinnerung an die Zeit im Verband und in Westfalen so angenehm machen.



Achten Sie beim Einkauf auf dieses Zeichen



Sie finden es auf allen Artikeln, denen wir
das Prädikat »Marke unseres Hauses« gegeben haben.

Diese Auszeichnung erhalten
nur Waren von hoher Qualität zu günstigen Preisen.

Dafür bürgen wir mit unserem Namen.

Wenn Sie also Gutes günstig kaufen wollen,
greifen Sie zu Waren, die mit dem Zeichen unseres
Hauses ausgezeichnet sind.

KARSTADT-Mark – Gutes günstig



100
Jahre
Einkaufs-
freude



KARSTADT

PHOTO 9/27

Ein alter Hopstener erinnert sich

Nach drei Jahren Erding, Grundüberholung der F84-Flotte, Sommer 1961, endlich ein Marschbefehl in Richtung näher der Heimat. Ziel: mein neues Geschwader in Hopsten. Militärfahrkarte eingelöst, und ab ging die Post als junger Unteroffizier nach Rheine. Leider kannte niemand in Bahnhofsnähe das Geschwader. Optimistisch wurde ein Taxi genommen, aber die Fahrt ging zunächst fälschlicherweise zur Damploop-Kaserne. Die Holländischen Kameraden wählten fleißig die überliegenden Einheiten an, und endlich war das Ziel bekannt: grobe Richtung Kibitzweide. In der Nähe der Gaststätte Schöpker öffnete sich dann das Tor zur Unterkunft. Rechts neben der Wache war damals das San-Revier. Den Unteroffizier vom Dienst (UvD) gefragt, wo die Wartungsstaffel liegt, meinte dieser: „Alles erst einmal zur Instandsetzungs-Staffel!“

Gleich am nächsten Morgen ging es raus zur Basis. Fahrbarer Untersatz war der alte "Hammerbus" (LKW mit Busaufsatz). Über eine alte schmale, stark bucklige Straße ging's in Richtung Dreierwalde. Da lag er nun, unser neuer Einsatzort. Von der Wache aus zu erkennen die ersten Gebäude im Süden, Halle 1, 2 und 5 (Werft) und die 1. Fliegende Staffel. Am Südeinde der großen Südflyt stand unser Domizil. Ein riesiger Flightwagen, ca. 50 qm Fläche, aus britischen Beständen.

Auf der Flight die ersten F84-Maschinen mit dem Kennzeichen "DA", später "DF", direkt aus Decimomannu auf Sardinien überführt. Dort war gerade die letzte Übung der Nörwischer Kameraden mit der F84 beendet worden und die Maschinen ab sofort unsere "Mühlen". Eine davon war auch meine. Das Prinzip war damals: Flugzeug genau wie das Werkzeug "am Mann". Apropos Werkzeug: Im ersten Monat hatten wir **eine** Werkzeugkiste auf der ganzen Flight. Aber Hartgeld war vorhanden, um Schnellverschlussschrauben zu bewegen.

Irgendwann, im Laufe des Tages, kam auch die erste Mittagsmahlzeit raus. Eine Küche auf der Basis gab es noch nicht. Also Essenkübel runter vom LKW, Werkzeug aus der Tasche (immer am Mann), Teller auf die Tragfläche und schon ging's dabei. Mit von der Partie waren übrigens auch die "Kutscher", die Flugzeugführer, TO "Muckel" Gelfert und andere Dienstgrade (es gab ja noch so wenig davon).

Im übrigen wurden in unserem Geschwader von Anfang an Kameradschaft und Teamegeist ganz groß geschrieben. Das Wort "Überstunden" kannte niemand, erst wenn die Mühlen wieder klar und abgedeckt auf der Flight standen, ging's ab Richtung Unterkunft.

Es gab kaum Ortsverheiratete, also trafen wir uns alle bei Schöpker direkt neben der Wache. Hier wurde gefachsimpelt bis zum Aufbruch. Bis zur Unterkunft waren es ja nur ein paar Meter. Leider war die Nebenwache dann schon geschlossen. Also wurde die "Schöpkerleiter" angestellt, und auch das Problem war so gelöst.

Eines Tages kursierte das Gerücht, ein gewisser "General Alert" und ein Herr "Taceval" kämen bald, um unser Geschwader zu überprüfen. Daher hieß es ab sofort: Kameraden ran, und zeigt, war ihr gelernt habt! — Und siehe da, gleich auf Anhieb waren diese beiden Herren mit uns zufrieden. Und spätestens zu diesem Zeitpunkt wußte jeder in der Luftwaffe, daß auch in Hopsten etwas geleistet wurde.

Gleich nach der Assignierung wurde die erste QRA aufgestellt. Gleiche Bedingungen wie heute, nur mit dem kleinen Unterschied, ein Zelt diente als Unterkunft, die Flugzeuge standen im Freien, der Dienst: eine Woche technischer Dienst kombiniert mit Wache rund um die Uhr.

Eines Nachts: Scramble, Alarmstart! Es wurde jedoch nur alarmmäßig bis zur Startposition gerollt, und dort stoppte der Kommandeur der Fliegenden Gruppe die Maschinen zwecks

Überprüfung. Saß doch glatt ein Pilot als "heißer Tiger" im Schlafanzug, mit Helm auf, in seiner Mühe!!

Gleich von Anfang an liefen herrliche Auslandskommandos, die die Kameradschaft unglaublich förderten. In Decimomannu auf Sardinien z.B. verbrachten wir Monate des Jahres. Und dann von Deci nach Hopsten zurück mit der "guten alten Nora" (Noratlas-Transportmaschine), das war immer ein echtes Glücksspiel. Montags sollte immer abgelöst

werden, nur wußte niemand so recht, an welchem Montag eine "Idare" Nora kam. War sie endlich da, mußte des öfteren noch von uns mit Hand angelegt werden bei der Reparatur. Alles in allem eine schöne und ergebnisreiche Zeit, an die ich mich, wie sicherlich auch die meisten meiner Kameraden von damals, sehr gerne erinnere.

(Helmut Dudeck)

Die DBV weiß, worauf es uns im öffentlichen Dienst ankommt.

Viele sagen es. Und meinen unsere Spezialtarife für den öffentlichen Dienst. Zum Beispiel die finanzielle Sicherheit für den Fall von Dienstunfähigkeit:

die Pensions-Zusatzversorgung der DBV mit Leistungsdynamik. Zur Ergänzung der Beihilfe die Krankheitskosten-

Zusatzversicherung der APK mit Leistungsdynamik. Die Unfallversicherung für die ganze Familie – ebenfalls dynamisch. Sowie Hausrat-, Kfz-, Dienst- und Privat-Haftpflichtversicherungen.

Bitte informieren Sie sich.

Eigens für uns im öffentlichen Dienst

DBV

Deutsche Beamten-Versicherung
Unternehmen der DBV-PARTNER-Gruppen

Bezirksdirektion
Urbanstraße 1, 4400 Münster, Tel. 0251/58055 + 58056

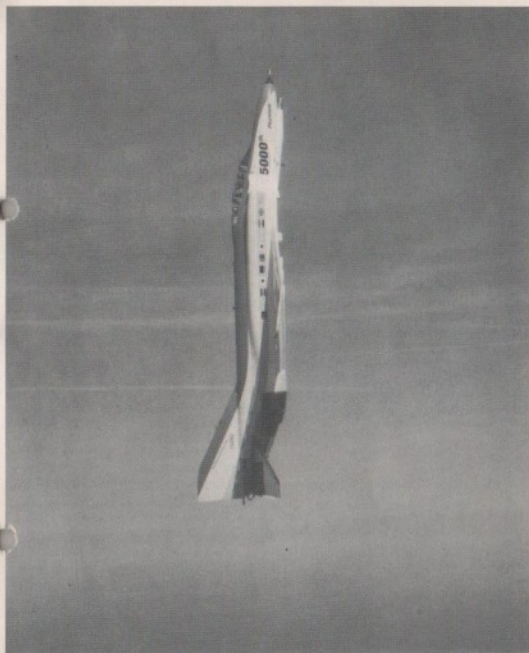
AR

Raters

4446 HÖRSTEL (WESTF)

Telefon 05459 / 1027

Hoch- und Tiefbau · Erdarbeiten



PHANTOM

5000



MCDONNELL DOUGLAS

Der Fliegerhorst Hopsten



teidigung und ab 1944 auch für die Turbinenbomberverbände bekam der Platz den Charakter einer Drehscheibe. Die Hauptstartbahn lag damals in Ost/West-Richtung; sie war fast 3.000 m lang. Das Gelände des Flugplatzes lag größtenteils im Bereich der Gemeinde Hopsten, so daß der Flugplatz von daher seinen Namen erhielt, den er bis heute noch. weiten Teilen der Bevölkerung sowie in der Luftwaffe trägt.

Der Flugplatz wurde mehrmals von Bombern und Jagdflugzeugen angegriffen. Er blieb jedoch aufgrund einer äußerst starken Flakverteidigung bis zum Kriegsende einsatzbereit.

Eingesetzt waren in Hopsten

- das Jagdgeschwader 26 mit der Messerschmitt 109
- das Jagdgeschwader 27 mit der Focke-Wulf 190.

Gegen Ende des Jahres 1944 kamen die ersten Düsenflugzeuge der Welt hinzu. Es waren die zweistrahligen Messerschmitt 262 des Kampfgeschwaders 51 (Edelweiß) und die Arado 234 der Aufklärungsgruppe Sperling, die von Hopsten ihre Einsätze flogen.

Nach dem Kriege wurde der Flugplatz Hopsten zerstört und den angrenzenden Landwirten zur Bewirtschaftung angeboten.

Im Jahr 1960 wurde auf einem Teil des ehemaligen Fliegerhorstes Hopsten ein neuer, nach NATO-Kriterien geplanter Flugplatz errichtet. Dieser Platz, der ausschließlich im Bereich der Gemeinde Dreierwalde liegt, ist seit seiner Fertigstellung Heimat des „Westfalengeschwaders“, dem Jagdbombengeschwader 36.

Geschichte des Flugplatzes Hopsten

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

Während des Zweiten Weltkrieges wurde der Fliegerhorst im Jahre 1940 ausgebaut. Er erhielt 3 Startbahnen und diente der Luftwaffe hauptsächlich als Feld- und Einsatzflugplatz.

Die in Hopsten stationierten Verbände operierten gegen den Westen. Für die Reichsver-



Sommer + Grotke GmbH · 4441 Dreierwalde bei Rheine
 ☎ (059 78) 315 Telex 981 638 sugdwd

Wo es noch was zu entdecken gibt

STADT HÖRSTEL Bevergern, Dreierwalde, Hörstel, Riesenbeck
 Am Fuße des Teutoburger Waldes - Gute Verkehrsverbindungen und Anfahrtsmöglichkeiten - Beliebte Ausflugslokale und Ausflugsziele (Wasserschloß Surenburg) - Gepflegte Gastronomie - Preiswerte Gasthäuser und Komfort-Hotels - Ausgedehntes Wanderwegenetz in waldreicher Umgebung - Vielfältige Freizeitmöglichkeiten (Rieten, Wassersport, Hallenbad, Badesee, Angeln, Schießen, Kegeln) - Passagierschiffahrt (»Nasses Dreieck«) - »Heimathäuser in Bevergern - Fernsichten ins Münsterland.

Wir geben gerne weitere Auskunft:

Stadtverwaltung Hörstel, Riesenbeck, Kalixtusstr. 6, 4446 Hörstel,
 Telefon (05454) 89-0



Das Jagdbombergeschwader 36

Auftrag - Unterstellung - Gliederung

1. Auftrag

Das Jagdbombergeschwader 36 ist eines von 6 PHANTOM-Geschwadern der Deutschen Luftwaffe. Diese Geschwader sind schwerpunktmäßig vorgesehen für

- Luftverteidigungsaufgaben, im wesentlichen also Bekämpfung von Zielen in der Luft,
- Luftangriffsaufgaben, im Gegensatz dazu, Bekämpfung von Zielen am Boden, und
- Luftaufklärungsaufgaben als notwendige Ergänzung zur Lagefeststellung.

Allein aus dieser Aufzählung geht hervor, daß das Waffensystem F-4 ein flexibles Mehrzweckkampfmittel ist. Die Jagdgeschwader und die Jagdbombergeschwader sind mit der baugleichen Version F-4F ausgerüstet, die sich gleich gut für den Angriff auf Ziele in der Luft und am Boden eignet. Es war daher naheliegend, die Befähigung zur Doppelrolle in allen Geschwadern gleichermaßen zu nutzen. Das sogenannte TACTICAL FIGHTER Konzept für die F-4F Verbände sieht dementsprechend vor, alle Geschwader (einschließlich Jagdbombergeschwader 36) im Spannungs- und Verteidigungsfall je nach Lage und Bedarf entweder zur Luftverteidigung oder im Luftangriff einzusetzen. Für unseren Verband bedeutet das bereits im Frieden die Herstellung und Erhaltung einer hohen personellen und materiellen Einsatzbereitschaft in der ursprünglichen Assignierungsrolle "konventioneller Jagdbomber" und in der zusätzlichen und gleichwertigen Rolle "Abfang- und Luftüberlegenheitsjagd". Sichtbarer Ausdruck des Doppelauftrags ist die Unterhaltung einer Alarmrotte für Luftverteidigungszwecke. Ständig (24 Stunden am Tag und 7 Tage in der Woche) sind schon jetzt im Frieden bei uns

wie bei den übrigen F-4F Geschwadern 2 Flugzeuge mit scharfer Luft/Luft-Bewaffnung innerhalb weniger Minuten startbereit. Die übrigen Flugzeuge des Geschwaders werden auf Befehl bzw. Stichwort wahlweise für Luft/Luft-Einsätze oder Luft/Boden-Einsätze beladen.

Wesentlichste Aufgabe des Geschwaders im Frieden ist es, die fliegenden Besatzungen und das technische Personal so auszubilden, und das sie jederzeit das ganze Einsatzspektrum abdecken können.

2. Unterstellungsverhältnisse

Das Jagdbombergeschwader 36 untersteht mit 4 anderen fliegenden Kampfverbänden und einem Flugkörpergeschwader dem Kommandeur der 3. Luftwaffendivision in jeder Hinsicht. Einen Sonderstatus nimmt nur die Alarmrotte ein, die schon in Friedenszeiten dem NATO-Befehlshaber im Luftverteidigungssektor 2 (COMSOC 2) für den Einsatz unterstellt ist.

Mit Auslösung bestimmter Alarmstufen wechseln auch die übrigen Teile des Geschwaders für den Einsatz in eine NATO-Unterstellung über. Der direkte Vorgesetzte bleibt jedoch der Person gleich, da der Kommandeur der 3. Luftwaffendivision automatisch NATO-Befehlshaber der Taktischen Operationszentrale (COMATOC) in Kalkar wird.

3. Gliederung des Geschwaders

Das Jagdbombergeschwader 36 ist wie alle anderen Kampfverbände der Luftwaffe funktional gegliedert und besteht aus dem Geschwaderstab und 3 Gruppen. Der Geschwaderstab unterstützt den Kommandeur bei der Führung des Geschwaders und

Gebrüder Kösters

Maler- und Lackierermeister

4440 Rheine 1 - Rodde - Im Diek 1 - Ruf 05459/76 19

4446 Hörstel-Bevergern - Ruf 05459/73 13

Ihr Partner in allen Bauangelegenheiten

Hermann
Büschler GmbH & Co. KG

Bauunternehmung
Schlüsselfertigbau

4432 Gronau-Epe

Hofkamp 15 Tel. 02565 1404

Für Ihre

**Betriebsfeste, Familienfeste, Kommunion, Konfirmation,
Jubiläumfeste, Feten . . . und . . . und . . . und . . .**

**Kalte Buffets, Münsterländer Buffets,
rustikale Buffets,**

**Bunte Platten (ab 2 Personen), deftige warme Essen,
(z. B. Grillschinken, Schweinshaxen, Braten, Suppen, Gemüseplatten)
garniert und geliefert von . . .**

Rheiner Party-Service

Inh. Monika Leerkamp
4440 Rheine, Elter Straße 7 b
Telefon 0 59 71 / 71247
71850
65577

Überzeugen Sie sich samstags von 8.00 – 11.00 Uhr

Ausschneiden und aufbewahren!



die ganze Welt des Tabaks
Zigarren- und Zigarillo-Spezialitäten
Bernhard Hagemann

Tabakwaren-Großhandlung
4440 Rheine
Poststraße 28-30, Telefon 502 11
Weltverzweigt und moderner
Automatendienst

Clubmaster
...eine Cigarillolänge
Tabakgeschmack.

PAUL KÖNIG OHG VW- und Audi-Händler

Rheiner Straße 108/110 - Telefon (02572) 5934
4407 EMSDETTEN

umfaßt Bearbeiter für die Sachgebiete S1 bis S6 sowie die Truppenverwaltung, die Standardisierungsgruppe und die Dienststellen des Flugsicherheitsabschiffers und des Fliegerarztes. Die einzelnen Gruppen werden von Kommandeuren geführt, denen ebenfalls je ein Gruppenstab beigegeben ist. Die unterstellten Staffeln sind allgemein entsprechend ihrer Aufgaben bezeichnet.
Die Fliegende Gruppe umfaßt alle Komponenten für die Durchführung des Flugbetriebs. Die Technische Gruppe ist eigentlicher Halter der Flugzeuge des Geschwaders und zuständig für deren Einsatzbereitschaft.
Die Fliegerhorstgruppe umfaßt alle Einheiten,

die funktional nicht zur Fliegenden Gruppe oder zur Technischen Gruppe passen und der Unterstützung für den Kampfauftrag dienen. Das Jagdbombergeschwader 36 verfügt im Frieden über rund 1.600 Soldaten und 1970 Zivilbeschäftigte, insgesamt also 2.070 Personen. Die 1.600 Soldaten teilen sich auf in

- rund 200 Offiziere
- etwa 750 Unteroffiziere und
- etwa 650 Mannschaften.

Der Anteil der Wehrpflichtigen bei den Mannschaften beträgt ziemlich genau 40 Prozent. Berechnet an der Gesamtzahl der Soldaten im Geschwader sind das jedoch weniger als 20 Prozent.



Ganztäglich
geöffnet

Rheine
Matthiasstr. 25

DIE F-4 F PHANTOM

Das Flugzeugporträt

Das dauerhafteste, vielseitigste und bemerkenswerteste Flugzeug, so wurde die Phantom II bezeichnet, als am 24. Mai 1978 die 5.000. Maschine fertiggestellt wurde, deren Entwicklung bereits im Oktober 1954, und zwar als F-3H Sageburner, ursprünglich als für den Flugzeugträger einsatz befähigter Marinejäger geplant war.

Es ist schwer, ein solches Flugzeug in wenigen Zeilen zu beschreiben. Ein Jet von außerordentlicher Vielseitigkeit: Jagdbomber, Abfangjäger, Aufklärer und Versuchsflugzeug, eingesetzt von Flugzeugträgern oder Landbasen, als Kunstflugzeug in den Staffeln der "Thunderbirds" und "Blue Angels", oder als "treuer Diener" in den Einheiten der verschiedenen Luftstreitkräfte. So beschrieb Mc Donnell sein Flugzeug am 27. Mai 1958 nach dem Entwurf: "Ein Scheusal ohne Gräde, mit herunterhängender Nase, gedrungen und mit abfallendem Heck". Genauso ist sie auch den Besatzungen und dem Bodenpersonal auf vielen Fliegerhorsten rund um die Welt bekannt.

Schon im Dezember 1959 ging man mit dem Prototyp YF-4F-1 auf Rekordjagd. Die Testmaschine von Oberst Lawrence Flint war ohne Außenlasten, also "clean". Nach dem Start stieg er auf 17 Kilometer Höhe. Dort beschleunigte er auf etwa zweifache Schallgeschwindigkeit und zog dann die Maschine fast senkrecht nach oben in den dunkelblau bis violett werdenden Himmel. Bevor die Triebwerke wegen Sauerstoffmangels einen sogenannten Flammabritt bekamen, fiel er wieder nach unten. Er landete nach 40-minütigem Flug, bei dem er die sagenhafte Höhe von 98.557 Fuß (30.040,2 Meter) erreichte. Schon 1961 wurde der Geschwindigkeitsrekord auf 3.085,23 Stundenkilometer geschraubt. Die F-4 hielt fünfzehn Weltrekorde, bis mehrere davon durch die F-15 "Eagle"

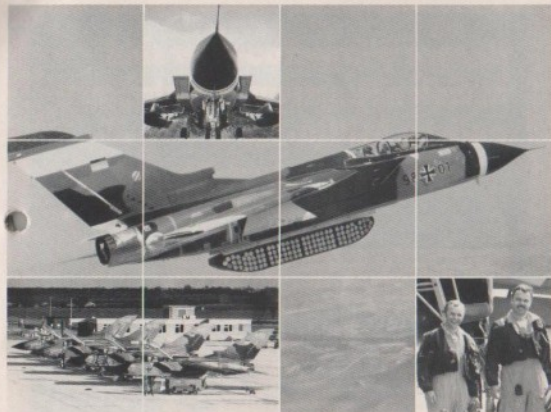
überboten wurden. Dennoch stehen einige Rekorde bis auf den heutigen Tag. Der 50-Meter Tiefstflug beispielsweise wurde in Holloman/USA mit 1671 km/h, was in der warmen Luft einem Überschallflug von Mach 1,25 entsprach, aufgestellt und bis heute nicht übertroffen.

Zur Rekordjagd wurde die F-4 aber nicht gebaut, es waren die Leistungsdaten eines, zur damaligen Zeit überragenden Kampfflugzeuges. Dieses moderne Flugzeug sollte in den folgenden Jahren das Arbeitstier von elf Luftstreitkräften in allen Erdteilen sowie der US-Marineflieger werden.

In dreizehn verschiedenen Versionen wurde die Phantom gebaut, wenn man kleinlich sein will, so sind es ganze 21 verschiedene Muster. In St. Louis, der Heimatstadt der "Phantom-Fabrik", wurde im Juni 1967 mit 72 Einheiten pro Monat die höchste Ausstoßrate erreicht. Im Jahre 1968 vereinbarten die Regierungen der USA und der Bundesrepublik den gemeinsamen Bau der Phantom RF-4E Aufklärer-Version. Die deutsche Industrie (MBB) baute Teile der Zelle, und bei MTU wurden die Triebwerke gefertigt (nicht nur für den deutschen Anteil). Nach der Entscheidung für die Phantom F-4F als taktischer Jäger für die Luftwaffe fand der Erstflug einer solchen Maschine (als 37 + 01 mit der Seriennummer 72-1111) am 18. Mai 1973 statt.

Die Luftwaffe hat insgesamt 273 Phantom in Dienst gestellt. Davon sind 175 als taktische Jagdflugzeuge und 88 als Aufklärungsflugzeuge in sechs Geschwadern eingesetzt. Zehn weitere Maschinen fliegen unter amerikanischen Kennzeichen in George AFB/USA und stehen der Schulung deutscher Besatzungen zur Verfügung.

Die Produktion dieses erfolgreichen Flugzeugtyps wurde am 28. Februar 1979 eingestellt, nachdem insgesamt 5.195 Maschinen die Montagebänder verlassen hatten.



Tornado: Gute Noten im Schulungs- geschwader.

MBB

Partner
internationaler
Programme

Für die Hersteller von Flugzeugen ist das Urteil der Besatzungen von größter Bedeutung. Denn wer ist kompetenter, die Leistungen und Eigenschaften einer Maschine zu beurteilen als die Crew, die sie fliegt.

Die erste Luftwaffen-Besatzung, die als Ausbilder auf dem Waffensystem Tornado geschult wurde, über das Flugzeug:

„Meine Eindrücke von der Umschulung sind sehr gut. Etwas Vorurteile schwanden bei den ersten beiden Flügen sehr schnell. Besonders hervorzuheben sind Flugsteuerung, Cockpit und geringe Geräuschentwicklung. Tornado verhält sich bei Turbulenzen im Tiefflug überaus stabil, auch im Vergleich zur F-104. Besonders erstaunt bin ich über die hohe Zuverlässigkeit der Tornados bei hohem Flugstundenaufkommen.“ (Major Hartmut Jung, Flugzeugführer)

Und Major Bernd von Sivers, Tornado-KBO: „Das Tornado-Flacis ist im Vergleich zu dem der F-4 sogar, besonders im Tiefflug besticht es durch seine extrem hohe Auflösung.“

In europäischer Kooperation wurde mit Tornado ein Waffensystem geschaffen, das für den Verteidigungsauftrag der Bundeswehr von fundamentaler Wichtigkeit ist. MBB ist als deutscher Hauptauftragnehmer im transnationalen Panavia-Konsortium maßgeblich an diesem bedeutenden Programm beteiligt.

Unsere Wärmetauscher sind in vielen Flugzeugen installiert- auch im ALPHA-JET

Kompakte Wärmetauscher für Klimaanlage und Pneumatiksysteme an Bord von Hochleistungsflugzeugen – zivil und militärisch – entwickeln und fertigen wir in jeweils zweckentsprechender Technik.



Beispiel ALPHA JET

Für dieses Erdkampfflugzeug haben wir einen Wärmetauscher in "plate and fin"-Bauweise entwickelt. Mit diesem Prinzip wird eine hohe thermodynamische Leistung bei geringem Druckverlust und kleinen Abmessungen und Gewichten erreicht. Der Wärmetauscher ist Bestandteil der Flugzeug-Klimaanlage. Er kühlt mittels Staluluft heiße Zapfluft, die dem Kompressor der Triebwerke entnommen wird.

Sprechen Sie uns an, wenn es um's Heizen, Kühlen oder Klimatisieren geht.



Elektronik Feinmechanik AG
Victor-Slotosch-Straße 20
D-6000 Frankfurt 60 (Bergen-Enkheim)
Telefon (0 61 94) 303-1
Telex 4185 909

Technische Merkmale

Die beiden Triebwerke mit 16.200 Kp Stand-schub im Nachbrennerbereich ermöglichen eine Höchstgeschwindigkeit von über 2 Mach und eine Steigleistung auf 10 km Höhe in ca. 1 Minute.

Spannweite	11,70 m
Länge	19,40 m
Höhe	5,01 m

Drei voneinander unabhängige Hydrauliksysteme betreiben die Steuerflächen, das Fahrwerk und die automatisch arbeitenden Vorflügel, die dem Flugzeug eine bessere Manövrierfähigkeit und ein besseres Flugverhalten im Grenzbereich bei hohen Anstellwinkeln geben.

Der Kraftstoffvorrat in den 6 Rumpfinnen-tanks beträgt 6.500 ltr, zusätzlich können in 3 Außen-tanks weitere 5.500 ltr mitgeführt werden.

Das Bordradargerät und die Trägheitsnavigationsanlage in Verbindung mit dem bordgestütztem Rechnersystem ermöglichen die Allwetterflugfähigkeit und eine eingeschränkte Allwetterkampffähigkeit dieses Waffensystems.

Ein Radarwarnsystem stellt die Erkennung elektronischer Bedrohung sicher, die durch den unter dem Rumpf angebrachten Stör- und Täuschbehälter abgewehrt werden können.

Ein im Heck des Flugzeugs angebrachter Bremschirm ermöglicht kurze Landungen. In Notfällen kann das Flugzeug unter Benutzung des unter der Rumpfunterseite angebrachten Fanghakens und einer auf der Startbahn installierten Hakenfanganlage innerhalb von 250 m abgebrast werden.



Das Jagdbombergeschwader 36 als Wirtschaftsfaktor

Das Jagdbombergeschwader 36 ist seit dem konjunkturebedingten Rückgang der Textilindustrie zum größten Arbeitgeber in Rheine geworden.

1.650 Soldaten und 460 zivile Mitarbeiter haben ihren Arbeitsplatz beim Geschwader.

Die Gehälter der Berufssoldaten, Soldaten auf Zeit, Beamten und Angestellten sowie die Löhne der Arbeiter ergeben jährliche Personalausgaben in Höhe von etwa 71,3 Millionen DM.

Rund 1.700 Familien bestreiten ihren gesamten Lebensunterhalt durch die Zugehörigkeit des Haupternährers zum Jagdbombergeschwader.

Da das Familieneinkommen überwiegend am Wohnort für Mieten, Strom- und Wasserverbrauch, Heizung, Ernährung und Bekleidung ausgegeben wird, entwickeln die Angehörigen des Geschwaders eine bedeutende Kaufkraft in Rheine und den angrenzenden Gemeinden und Städten. Das Geschwader tritt auch als Großverbraucher an das örtliche Handwerk

und den Handel heran, da neben den Gehältern und Löhnen die Haushaltsmittel des Geschwaders durch die Truppenverwaltung bewirtschaftet werden. Die Ausgaben, die nochmals einen Betrag von etwa 5,2 Millionen DM ausmachen, sichern den "Sofortbedarf der Truppe" und gewährleisten somit die Einsatzbereitschaft des Geschwaders.

An Vertragsfirmen und im Rahmen der freihändigen Vergabe werden Aufträge für die Erhaltung des Materials mit einem Wert von jährlich 2,6 Millionen DM vergeben. Dabei entfallen allein auf die Erhaltung der Kraftfahrzeuge 310.000 DM. Für die Erhaltung der Flugzeuge müssen an Kleinmaterial, das nicht oder nicht rechtzeitig auf dem Versorgungsweg geliefert werden kann, etwa 190.000 DM aufgewendet werden.

Nicht zuletzt bedeutet der zu zahlende Wehrsold an die Wehrpflichtigen in Höhe von 1,7 Millionen DM einen nicht zu unterschätzenden Wirtschaftsfaktor für Rheine und Umgebung.

Anton Bothorn sen.



JUWELIER

4440 RHEINE
MARKT S

TEL. 05971/3344

Wenn Sie heute Geld brauchen — kommen Sie zu uns!



Unser Privatdarlehen bis zu 30.000 Mark ist das richtige für Sie:

Ob Sie das Darlehen für ein Auto, eine Fotoausrüstung oder neue Möbel brauchen, danach fragen wir nicht. Sondern nur, welche monatliche Belastung Sie bequem tragen können.

Unsere Empfehlung: Lieber etwas länger zurückzahlen — dafür niedrigere Monatsraten. Gehen Sie einfach zur nächsten Dresdner Bank-Geschäftsstelle, und lassen Sie sich beraten.

Dresdner Bank

BEWERBAU
BEELMANN + WESSELS GMBH, RHEINE

Hochbau, Tiefbau,
Ingenieurbau,
Schlüsselfertiger Bau

4440 Rheine,
Am Stadtwald 101, Postfach 206,
Telefon (05971) 6373

**Fotosachen laß
Keizer-Kerkhoff
machen**

FOTO KEIZER
Inh. Franz Keizer
Hrensreiberstraße 8
Telefon (05971) 53718
4440 Rheine

FOTO KERKHOFF
Inh. Franz Keizer
Hauptstraße 45
Telefon (05973) 3327
4445 Neuenkirchen

»EMSKÖPPKEN«

Geschwaderzeitung des Jagdbombergeschwaders 36

Mit diesem Heft, einer Sonderausgabe, stellt sich Ihnen nicht nur eine einmalige und allgemeine Informationsschrift des Jagdbombergeschwaders 36 vor. Seit einigen Jahren ist "EMSKÖPPKEN" die Geschwaderzeitschrift des "Westfalengeschwaders".

Von Soldaten nach dem Motto "vom Geschwader für's Geschwader" gemacht soll "EMSKÖPPKEN" Ausschnitte aus dem Leben des Jagdbombergeschwaders 36 dokumentieren und wiedergeben, nicht als Chronik, sondern als lebendiger Eindruck eines jeden. Darstellung von Einzelbereichen des großen und vielschichtigen Arbeitsplatzes, auch die Weitergabe von Information, die alle angeht, Nachdenkliches und Beherzigenswertes und Anregungen aus allen Bereichen sowie Berichterstattung über Erlebnisse im und mit dem Geschwader sind der Inhalt. Die Form — mal ernsthaft und rein informativ, mal witzig und humorvoll, aber auch kritisch und tro-

nisch, — eben eine echte Geschwaderzeitung.

"EMSKÖPPKEN" mit der freundlich dreinschauenden Titelfigur, dem Maskottchen des Verkehrsvereins Rheine, und uns von diesem freundlicherweise zur Verfügung gestellt, wird nicht nur für Angehörige des Jagdbombergeschwaders 36 gemacht, sondern ist auch für alle Freunde des Geschwaders und Interessierte da.

Sollten Sie Interesse haben, alle zwei Monate das neueste Exemplar zu erhalten, so können Sie mit dem folgenden Bestellschein selbst dafür sorgen. — Sicherlich haben Sie Verständnis dafür, daß wir einen kleinen Unkostenbeitrag erheben müssen. Er beträgt für das Jahresabonnement (6 Hefte) 10,- DM. Senden Sie uns diesen Betrag (auch in Briefmarken) mit Ihrem Bestellschein (siehe unten). Ihre Redaktion des

Bestellschein für »EMSKÖPPKEN«, Geschwaderzeitung des Jagdbombergeschwaders 36 Rheine

Hiermit bestelle ich das »EMSKÖPPKEN« für _____ Jahr(e)...

Den Betrag von _____ DM (10,- DM pro Jahr) füge ich als Scheck/in Form von Briefmarken bei.

Meine Adresse: _____

Bitte an: **Jagdbombergeschwader 36, Redaktion EMSKÖPPKEN, Schorlemerstr. 80, 4440 Rheine** senden!

IHR REISEPARTNER

Reisebüro Stehning GmbH



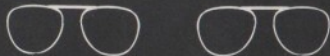
Marktstraße 10
4440 RHEINE
Telefon (0 59 71) 5 02 66
Telex 981 671 pbrd



Hinter einer Brille steckt mehr ...



A. Bothorn jun. Rheine · Emsstraße



Hinter einer Brille steckt mehr ...

Vertragslieferant der Bundeswehr

HONDA PRELUDE. Servo, Sonne, Stereo.

Das 1600er-Coupe mit 59 kW/80 PS, Frontantrieb, Einzelradaufhängung und kontaktloser Transistor-Spulenzündung. Jetzt auch gegen Aufpreis mit Servolenkung. Serienmäßig das getönte, elektrische Glasschiebedach, UKW/MW-Stereoradio, 5-Gang-Getriebe und Alu-Felgen. Ein exklusives Coupe mit sparsamem Normalbenzinverbrauch. Genießen Sie den PRELUDE-Komfort auf einer Probefahrt.



HONDA
PRELUDE



HONDA
Rundherum ein Meisterwerk

witte
automobile motorräder

Hovestraße 86
Tel. 05971/57577

Das Geld zum Einsteigen
bekommen Sie von uns.



Sparen Sie nicht am falschen Platz. Im heutigen Straßenverkehr ist ein Auto mit moderner Technik, Wirtschaftlichkeit und Sicherheit seinen Preis wert.

Wir geben Ihnen den passenden Kredit dazu: einfach und schnell.

Deutsche Bank



Filiale Rheine, Poststraße 21
Zweigstelle Dorenkamp, Breite Straße 40
Zweigstelle Schotthock, Bonifatiusstraße 48a
Filiale Emsdetten, Am Markt 11-12
Filiale Ibbenbüren, Oststraße 1

Die Fliegende Gruppe

In der Dreigliederung des JaboG 36 bildet die Fliegende Gruppe den Teil, der den Einsatzauftrag ausführt. Hierzu stehen zur Verfügung:

- 2 Fliegende Staffeln
- Flugbetriebstaffel
- Geophysikalische Beratungsstelle

Der Einsatz und die Ausbildung der einzelnen Einheiten werden koordiniert und überwacht vom Stab der Fliegenden Gruppe.

Die Fliegenden Staffeln bilden die Heimat der Flugzeugbesatzungen. Über einhundert Piloten und Kampfbeobachter sind am täglichen Flugbetrieb beteiligt.

Neben dem routinemäßigen Einsatz werden hier auch junge Besatzungen nach ihrer Ausbildung in den USA mit den europäischen Wetterverhältnissen und deutschen Taktiken vertraut gemacht.

Der fliegerische Alltag ist vielfältig. Die jährlich etwa 180 Flugstunden pro Besatzung schließen ein: Tiefflug, Schießen auf Luft-/Bodenschießplätzen im In- und Ausland, Abfangübungen, Luftzielschießen und Luftkampf. Verlegungen nach Italien, Kanada sowie Staffelaustausche mit den NATO-Partnern runden das Bild ab.

Die Besatzungen werden vor jedem Einsatz von der Geophysikalischen Beratungsstelle unseren "Wetterfröschen", über die Wetterbedingungen im Einsatzgebiet unterrichtet.

Rund um die Uhr gehen per Fernschreiber Wettermeldungen aus ganz Europa ein und werden eigene Meldungen abgesetzt.

Sicher werden Meteorologen immer gegen ihren Ruf angehen müssen, ihre Vorhersagen seien unzuverlässig. Ohne ihre Beratung allerdings wäre eine sichere Flugdurchführung nicht gewährleistet.



Weitere Unterstützung erhalten die Besatzungen durch die Flugbetriebstaffel. Bei An- und Abflügen wachen Fluglotsen im Kontrollturm und am Radargerät über eine kontrollierte und gestaffelte Flugdurchführung in Platznähe.

Sie helfen auch zivilen Maschinen z.B. beim Anflug auf den Regionalflugplatz Münster-Osnabrück. Bei schlechtem Wetter „sprechen“ sie anfliegende Flugzeuge mit Hilfe ihrer Radargeräte bis auf wenige Meter zur Landebahn herunter.



1974 **Rostbratwurst** für Grill + Planne
bis höchste Auszeichnung
1980 der Deutschen Landwirtschafts-Gesellschaft

Kalbsleberwurst – Spitzenzeugnis –
7 Jahre höchste Auszeichnungen

FRISCHFLEISCH – FRISCHWURST – KONSERVEN
DAUERWURST – SCHINKENARTIKEL

– mehr als 60 Medaillen –
– probieren Sie doch mal –

Hermann Böttgermann

FLEISCHWARENFABRIK Bei Burg, Tel. 05403-959
FLEISCHERFACHGESCHÄFT: Große Straße 7-9

Hier steht zu jeder Zeit die Flugplatzfeuerwehr bereit, um bei unvorhergesehenen Zwischenfällen helfend einzugreifen. Sie ist mit modernsten Löschgeräten, z.B. dem 8000 l Wasser fassenden FAUN "JUMBO", ausgerüstet.



Eine weitere Aufgabe der Flugbetriebstaffel ist das Herstellen und Instandhalten der Fernmeldeverbindungen. So wurden 1980 allein 8 km Kabel verlegt, Telefon, Fernschreiber



und Funk verbinden das Geschwader mit den vorgesetzten nationalen und NATO-Kommandobehörden. Nur sie ermöglichen eine planmäßige Einsatzführung. Alle Verbindungen laufen im Geschwadergefechtsstand zusammen. Im Frieden koordinieren hier Offiziere der Fliegenden Gruppe den täglichen Flugbetrieb. Bei Übungen führt der Kommodore, unterstützt von Offizieren aller Gruppen, von hier aus das JaboG 36.

Nicht unerwähnt bleiben darf die Alarmrotte, QRA (I) (Quick reaction alert — intercept). 2



Flugzeuge, 2 Besatzungen und das notwendige technische Personal sind Tag und Nacht bereit, innerhalb von 15 Minuten erkannte gegnerische Flugzeuge abzufangen oder sich in Luftnot befindenden Kameraden zu helfen.

Ständige Bereitschaften, laufend wechselnder Flugbetrieb usw. zwingen einen Großteil der Angehörigen der Gruppe zum Schichtdienst. Arbeit und Aufregung sind hier immer zu finden — Langeweile ist ein seltenes Gefühl.

Stab Fliegende Gruppe

- 10 Offiziere
- 21 Unteroffiziere
- 26 Mannschaften
- 5 Zivilbedienstete

Je Fliegende Staffel

- 58 Offiziere
- 6 Unteroffiziere
- 10 Mannschaften
- 1 Zivilbedienstete

Geophysikalische Beratungsstelle

- 22 Zivilbedienstete

Flugbetriebstaffel

- 36 Offiziere
- 52 Unteroffiziere
- 61 Mannschaften
- 73 Zivilbedienstete, davon
- 57 Feuerwehr









emsland-getränke

GBH + CO.

4473 HASELÜNNE - Tel. 05961/805 - Versand Tel. 05961/5214

Ihr Datsun-Händler

DATSUN

Wir machen Zuverlässigkeit
Weltweit.

**Autohaus
Rothkötter**
4441 Dreierwalde
Telefon 059 78/366

Seit mehr als

100 Jahren Gasversorgung
80 Jahren Wasserversorgung
65 Jahren Stromversorgung

Gut versorgt aus
einer Hand



Hafenbahn 10 - Telefon 45-1

kundeneigen — kundennah



Bernhard Korthues

Inh. Hubert Korthues

BAU- UND MÖBELTISCHLEREI · MÖBELHANDLUNG

4440 Rheine 1 · Drosselstraße 4 · Fernruf 05971 / 64171

Fleischwaren

Loh

ein Leistungsbegriff für
**FLEISCH- UND
WURSTWAREN**
im Raum Rheine und
Umgebung

Ecke Ems-Mühlenstraße 37 • Darbrookstraße 25
Salzbergener Straße 97

Heer – Luftwaffe: Zusammenarbeit

Heeresverbindungssoffizier 36

Offizier sowie ein Feldwebel und zwei Mannschaftsdienstgrade hinzu.

HVO 36: Hinter dieser schlichten Bezeichnung verbirgt sich die wichtige Einrichtung eines Verbindungsorgans des I. Korps mit Standort Münster zum Jagdbombergeschwader 36. Der Heeresverbindungssoffizier ist Bestandteil der gemeinsamen Luftunterstützungsorganisation der Teilstreitkräfte Heer und Luftwaffe.

Diese Aufgabe wird im Frieden wahrgenommen durch zwei Stabssoffiziere und einen Feldwebel. Im Verteidigungsfall treten ein weiterer

Zum Aufgabenbereich des HVO gehören unter anderem die Mitwirkung bei der Ausbildung der Fliegenden Besatzungen im Erkennungsdienst von Waffen und Gerät des Heeres. Er unterrichtet über Führungs- und Kampfgrundsätze eigener und fremder Landstreitkräfte. Insbesondere wirkt er mit bei der Vorbereitung und Auswertung von Einsätzen zur Unterstützung der Landstreitkräfte. Durch seine Tätigkeit trägt der HVO dazu bei, das Verständnis der Angehörigen der Luftwaffe für die Belange des Heeres zu fördern.



SUZUKI
Präzision für die Freizeit

**Autohaus
Rothkötter**

4441 Dreierwalde
Telefon 059 78/366

»MAYDAY - MAYDAY - MAYDAY«

F4 - Landung mit Hakenfang

In 30.000 Fuß zeichnen "MH 12" - und "MH 55", zwei Phantom unseres Geschwaders, mit ihren Contrails (Kondensstreifen) ihren Flugweg gegen den strahlendblauen Himmel. — Ein ganz normaler Abfang-Übungseinsatz, abwechselnd wird von einer Bodenleitstelle (GCI) eine Besatzung auf die andere angesetzt, um so durch spezielle Verfahren in eine günstige Abschußposition für die Luft-Luftkraketen zu kommen.

Gerade noch wanderten zwei Augenpaare in der "MH 55" über alle Instrumente und Anzeigergeräte: "Alles klar, Sprit, Höhenmesser, Sicherungen, Kabinendruck, Triebwerkswerte usw. . . o.K." — Auf gehts, Einkurven in die 6-Uhr-Position der "MH 12", dann alles simuliert für einen erfolgreichen Luft-Luftkraketen-einsatz schalten und . . .

Es kommt anders, — "MASTER-CAUTION-Licht brennt!" alarmiert der Kampfbeobachter den Flugzeugführer vorne. — Kurz und knapp auch dessen Antwort: "CHECK HYDRAULIC GAUGES" (Warnanzeige, die Hydraulikanlage zu überprüfen). Ein kurzer Blick genügt um festzustellen, daß die Haupt-Hydraulikanlage komplett ausgefallen ist! Die erste Reaktion ist klar: Einsatz abbrechen, Notruf über Funk absetzen, und dann schnell nach Hause!

"MAYDAY — MAYDAY — MAYDAY — MH 55 declaring emergency, utility failure, 35 nautical miles northeast of hopsten at 30000 feet, request immediate landing at hopsten and barrier for approach-end-arrestment!" Auch die Antwort von der Bodenstation auf diesen Notruf, in dem die Besatzung ihre Situation schildert und um sofortige Landung in Hopsten mit Notfang in der Notfanganlage am Anfang der Startbahn bittet, ist relativ kurz: "Roger, MH 55 descend flight level 60" (Verstanden, Sinkflug auf Flugfläche 60 = 6000 Fuß beginnen!)

Da bei der Landung durch den gerade an Bord aufgetretenen Vorfall Anti-Blockier-System, Bremsung und die Bugradsteuerung des Fahrwerks nicht funktionieren, ist ein solcher Haken-Notfang erforderlich.

Im Cockpit wird jetzt alles anhand einer Notcheckliste vorbereitet und durchgesprochen, um diesen Notfang mit dem Fanghaken und der Fanganlage am Boden durchführen zu können.

Eine schon häufig geübte Routine läuft gleichzeitig auf dem Heimatflugplatz ab: Alarmierung der Notfallkräfte, der SAR-Hubschrauber startet, die Feuerwehr rast zur Notfanganlage, um dort das Fangseil in das System einzuhängen, Bergungs- und Rettungsfahrzeuge begeben sich in die Nähe der Anlage, um notfalls sofort zur Stelle zu sein.

Hochbetrieb auch beim Kontrollturm und dem GCA: Eine große Anzahl eigener Maschinen sind zur Zeit noch in der Luft und melden sich jetzt ziemlich gleichzeitig, um noch vor der "MH 55" zu landen. — Nach einem Notfang ist der Platz erst einmal gesperrt, eine Landung dann vorerst nicht möglich und eine Landung auf einem Ausweichflugplatz nicht zu vermeiden! Logisch, daß es in einem solchen Fall alle zurück in den heimatischen "Stall" drängt!

Im Cockpit der "MH 55" hat die Besatzung mittlerweile allerhand zu tun gehabt. Da Fahrwerk und die Landklappen mußten mit einem speziellen Notsystem "herausgeblasen" werden, der Fanghaken ist sicher in Position, überflüssiger Treibstoff zur Verringerung des Landegewichts und des Risikos ist abgelassen worden.

Alein 16 Systeme bzw. Systemteile arbeiten jetzt nicht mehr, und weitere 7 sind mehr oder weniger stark in ihrer Funktion beeinträchtigt. So erfordert zum Beispiel das Betätigen des Seitenruders vom Flugzeugführer vollen Einsatz seiner Beinmuskulatur.

Die Landebahn kommt in Sicht, die letzten Punkte der recht umfangreichen Checkliste sind durchgeführt, eigentlich müßte alles problemlos weiterlaufen, wie schon so oft im Simulator geübt.

Für die am Boden bereitstehenden Bergungs- und Rettungsfahrzeuge wird die "MH 55" in der Ferne sichtbar. Landescheinwerfer und die typische Rauchfahne kommen langsam näher.

Alle anderen Hopstener Phantoms sind inzwischen in kurzen Abständen zueinander gelandet, bis auf eine, die es nicht mehr geschafft hat und sich bereits auf dem Weg zu einem englischen Flugplatz in der Nähe von Düsseldorf befindet.

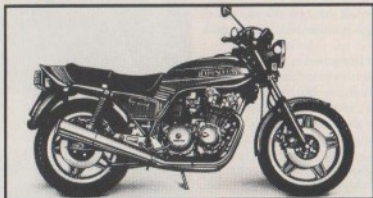
Die "MH 55" ist jetzt schon so nah heran, daß man deutlich den herausgehenden Fanghaken erkennen kann. — Noch einige hundert Meter, dann eine saubere Landung, alles achtet gespannt auf den Fanghaken: Nahezu geräuschlos hakt er ein, und mit der Wucht von fast 260 km/h wird das Fangseil schlagartig ausgezogen. Gleichzeitig jedoch sorgt die Flüssigkeitswirbelbremse in der Anlage für eine relativ leichte Abbremsung.

Nach rund 200 Metern kommt die F4 zum Stehen, bald umrundet von den Fahrzeugen der Feuerwehr, des Fliegerarztes sowie auch dem Schleppfahrzeug.

Schließlich soll die Startbahn so schnell wie möglich wieder benutzbar sein! Schon bald läuft wieder Routine ab, zwei DRA-Maschinen donnern auf ihrem Feuerstrahl über die Startbahn, die "MH 55" wird bereits von der Technik "unter die Lupe" genommen, die Besatzung der Maschine schreibt ihren Zwischenfallbericht. — Ein ganz normaler Tag im Leben unseres Geschwaders geht weiter.



Start zur Bol d'Or. Bei uns. Honda CB 900 F



Die enorme Kraftentfaltung. Das Konzept der Piste. Fahrtwindgekühlter Vierzylinder-Viertakt-Motor (D.O.H.C.) mit 16 Ventilen, 70 kW (90 PS). Über 200 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Wir machen
Motorrad-Geschichte.

HONDA

witta

automobile motorräder

Hovestraße 86
Tel. 05971/57577

Die Technische Gruppe

Unter den drei Gruppen des „Westfalengeschwaders“ ist die Technische Gruppe die personell stärkste Gruppe und mit ihrer Vielfalt der zu erledigenden Aufgaben wohl auch die vielseitigste.

Mit dem auf Unterstützung der fliegenden Staffeln ausgerichteten Auftrag ist die gesamte Technische Gruppe jeden Tag neu gefordert.

Um der Herausforderung gerecht zu werden, täglich rund um die Uhr die technische Einsatzbereitschaft des Geschwaders nach von der NATO aufgestellten Kriterien zu gewährleisten, stehen dem Kommandeur der Technischen Gruppe fünf Einheiten, nach Fachge-

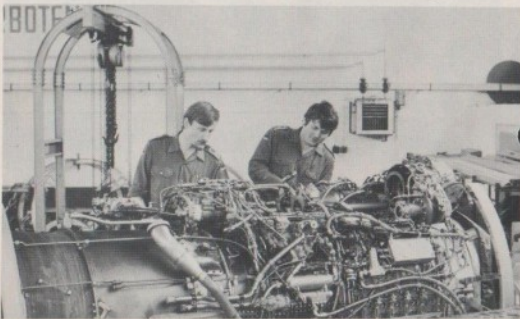
bieten aufgliedert zur Verfügung.

1. Der Stab der Technischen Gruppe, verantwortlich für die Steuerung und Planung von Arbeiten an den Kampfflugzeugen F-4F Phantom und sämtlichen Bodendienstgeräten, für die Koordinierung von Ausbildungsgängen, für die statistische Erfassung aller Daten, die Entscheidungsgrundlage sein können, für die Festlegung von Arbeitsverfahren im technischen Bereich, für Organisation und Ablauf von Verlegeübungen und für die Nachprüfung von Arbeiten im flugzeugtechnischen und elektronischen Bereich.





2. Die Wartungsstaffel, zuständig für Pflege und Wartung der technisch einsatzfähigen Flugzeuge, für Vorflug-, Zwischenflug- und Nachflugsinspektionen, für die Änderungen von Flugzeugkonfigurationen, für die Beladung von Kampfflugzeugen mit Einsatz- und Übungsmunition und für die Versorgung von flugplatzfremden Luftfahrzeugen.



3. Die Instandsetzungsstaffel sorgt für die Behebung von nicht planbaren Störungen an Luftfahrzeugen und Bodendienstgerät sowie für periodische Inspektionen und planbare Instandsetzung in den Bereichen Triebwerk, Flugzeugmechanik, Hydraulik, Elektrik, Klima-Anlagen und Sauerstoffversorgung, Metallarbeiten, Rettungsgerät, Rad u. Reifen sowie Bodendienstgerät.



Ebenso ist der Wechsel von Fristaustauschteilen und die Durchführung von technischen Änderungen an Luftfahrzeugen und Bodendienstgeräten in o.a. Bereichen ein Teil ihrer Arbeit.

Zur Instandsetzungsstaffel gehören auch noch die allgemeinen Werkstätten Schmiede, Schreinerei, Dreherei, Sattlerei und Malerwerkstatt, die für Reparatur und Neuanfertigung von allem, was man so braucht, zuständig sind.

4. Die Elektronik- und Waffenstaffel ist, wie der Name schon sagt, in zwei Großbereiche zu unterteilen.

Der Elektronikbereich ist wie die Instandsetzungsstaffel zuständig für nicht planbare und planbare Instandsetzung und Inspektion an Luftfahrzeuganlagen und Testgeräten, jedoch in den Bereichen Trägheits-, Funk- und Magnetische Navigation, Bildgeräte, Feuerleit- und Radargeräte, Flugregelanlagen und Funkgeräte, Kalibrierung von elektronischem, elektrischem und mechanischem Festgerät, Elektronische Gegenmaßnahmen und Radarwarnanlagen.



Die leckere
Erfrischung

Molkerei und Eiskremfabrik Werlemann GmbH u. Co. KG.
4534 Recke/Westf. · Telefon (054 53) 30 66 · Telex 09 4 527

SCHMITZ LANVER

GmbH

Tabakwaren Großhandlung
Osnabrücker Straße 39 4440 Rheine 1
Postfach 963 Telefon 05971/6314

**Erstklassiger
Zigaretten-Automatendienst**

Ihr zuverlässiger Lieferant

Schoonhoven

Obst – Gemüse – Südfrüchte – Import – Großhandel
eigene Packstation mit Preisauszeichnungen

BANANEN in Folie verpackt

C. v. Schoonhoven + Sohn GmbH + Co. KG

Christianstr. 2-6 - 4440 RHEINE - Tel.: 05971/50171-4 - FS 981603



Louis Möhlenpage

Geflügelgroßfarm-Schlachtereie
Postfach 40, 2844 Lemförde,
Telefon: 05443/508 - Telex: 0941213

Zuständiger Fachberater: Herr Nordhoff
Spezialprogramm für Lebensmittel-Einzelhändler, Gastronomie, Großküchen und Kantinenkunden.

PRODUKTIONSPROGRAMM:

Marken-Artikel-Programm
Fleischenten, Fleischgänse, Puten,
Hähnchen und Wildteile
Putenoberkeulen, Putenrollbraten, Suppenhühner, Wildenten, bratfertig 600-800g, Fasane, bratfertig 800-1000g, Jungmasthahn, Junghuhn

MARKENARTIKELLIEFERANT

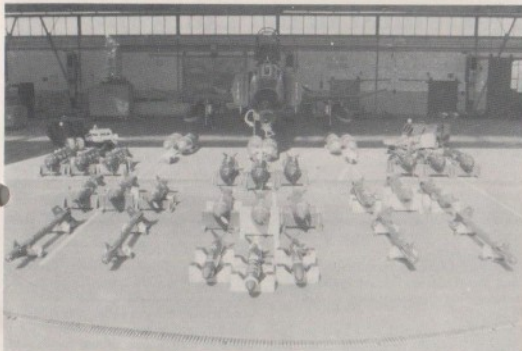
Spitzenprogramm der Verkaufsfahrer. Schnell in Kleinstmengen zu erhalten, 1x evtl. 2x wöchentlich. Informieren Sie sich.

- Riesenauswahl ■ Fachgerechter Service
- Günstige Preise ■ Komplettes Sportprogramm



SPORTHaus
Wehmeier

4440 Rheine 1, Antoniusstr. 10, Tel. 05971/7561



Der Waffenbereich ist verantwortlich für Wartung und Instandsetzung der Bordkanone, der Schleudersitzanlage, der Träger für Übungs-

und Einsatzmunition sowie für die Montage und Wartung von Lenkflugkörpern und Bomben.

5. Die Nachschubstaffel zeichnet für die Beschaffung, Lagerung, Disposition und Ausgabe von über 50.000 Versorgungsartikeln verantwortlich.

Dies alles wird in den Teileinheiten Annahme und Versand, Hauptlager mit Außenlagern, Vorratskartei, Dezentrale Beschaffung und POL (Petrol, Oil, Liquids) bewerkstelligt.

Die Kleiderkammer und die Küche sorgen für das leibliche Wohlergehen des gesamten Geschwaders.

Für diese Vielzahl der aufgeführten Aufgaben sind die unterschiedlichsten Spezialisten notwendig, die mit Interesse und Einsatz ihre Arbeit zu jeder verlangten Tageszeit gründlich und zuverlässig ausführen, um die volle Einsatzbereitschaft mit der dazugehörigen Sicherheit zu gewährleisten.



Flexibilität in der Luftwaffe

Waffenanpassprogramm F-4 F

Flexibilität?

Was hat dieses Wort mit dem Jagdbombergeschwader 36 zu tun? So werden sich vermutlich viele fragen.

Flexibilität im Zusammenhang mit einem Verband, der schon seit Februar 1975 ein- und dasselbe Flugzeugmuster fliegt — die F-4F Phantom?

Das paßt auf den ersten Blick nicht ganz zusammen. Da müßte doch eigentlich alles ein-

gefahren sein. Da dürfte doch alles nur noch Routine sein. Daß dieser an sich logische Schluß bei einer modernen Armee, wie der deutschen Luftwaffe nicht richtig ist, soll dieser kleine Bericht aufzeigen.

Seit Anfang des Jahres 1981 wird das Flugzeugmuster F-4F umgerüstet. Es wird ein sogenanntes "Waffenanpassprogramm F-4F" durchgeführt. Jetzt stellt sich natürlich vor allem dem Steuerzahler die berechtigte Frage nach der zwingenden Notwendigkeit dieser Umrüstung.

Das Waffenanpassprogramm F-4F wurde notwendig, um die konventionelle Kampfkraft der Luftwaffe in den achtziger Jahren, der Bedrohung entsprechend, anzupassen. Hierbei handelt es sich insbesondere um Infrarotlenkflugkörper kurzer und mittlerer Reichweite für den Luftkampf und um elektro-

optisch gelenkte Bomben und Luft-/Boden-Lenkflugkörper.

Außerdem ist man nun in der Lage, die F-4F und die F-4E der US AIR FORCE mit deutschen Waffen zu beladen.

Zur Verwirklichung des Waffenanpassprogramms sind eine Reihe verschiedener Maßnahmen notwendig. Zuerst muß natürlich die F-4F Phantom elektronisch und strukturell so modifiziert werden, daß die oben genannten Voraussetzungen erfüllt werden können.

Dazu gehört im Einzelnen:

1. Einbau eines freiprogrammierbaren Digitalrechners mit einem Einsatzflugprogramm sowohl für den Luft/Luft-, als auch für den Luft/Boden-Einsatz.
2. Ausrüstung mit einem digitalen Bildwandler, der sowohl die Darstellung von Radarsignalen wie auch von Fernsehbildern ermöglicht.
3. Verbesserung der automatischen Zielauffassung im Luft/Luft-Einsatz.
4. Mechanische Anpassung an den Luft/Luft-Infrarotlenkflugkörper
5. Nachrüstung von Komponenten und Bauelementen für den Einsatz von elektrooptischen Waffen der US AIR FORCE.

Ist nun jedoch ein Flugzeug in der oben beschriebenen Weise umgerüstet, so läßt sich zunächst nichts damit anfangen, da für den Betrieb eine Menge anderer Aspekte zu berücksichtigen sind.

Um eine Wartung und Instandsetzung dieser neuen Waffenkomponenten zu gewährleisten, müssen zum einen vorhandene Testgeräte/-bänke modifiziert und zum anderen neue beschafft werden.

Die so geänderten bzw. neu beschafften Geräte müssen sachgerecht gelagert oder aufgestellt werden.

Deshalb werden z.T. umfangreiche Umbauten oder Installationen (z.B. Klimaanlage) notwendig.

Die zum Betrieb der Anlagen notwendige Do-

kumentation muß neu erstellt bzw. modifiziert werden.

Zur Instandsetzung der neuen, hochmodernen Rechneranlagen müssen entsprechende Ersatzteile neu beschafft und gelagert werden. Das Personal, das direkt oder indirekt mit den neuen Anlagen zu tun hat, benötigt für ein sachgerechtes Arbeiten eine Ausbildung.

Das fängt an bei den Technikern, die später für die Instandsetzung der Anlagen verantwortlich sind und deshalb das System bis zum kleinsten Bauteil beherrschen müssen.

Die dazu notwendige 1/2-jährige Zusatzausbildung, die aus Kapazitätsgründen teilweise in den USA stattfindet, mußte bereits 1979 mit einem Vorlauf von 2 Jahren begonnen werden, da aufgrund der weiterlaufenden Arbeiten immer nur ein kleiner Personenkreis abkömmlich ist.

Eine Ausbildung, wenn auch nicht so umfangreich, müssen aber auch die Waffenmechaniker für die Wartung und Instandsetzung der neuen bzw. modifizierten Träger und Launcher, die Wartungsmechaniker für die Durchführung der Vor-, Zwischen- und Nachfluginspektionen, die Elektriker für die geänderten flugzeugseitigen Verkabelungen und nicht zuletzt das fliegende Personal für die Bedienung und Handhabung der neuen Systeme erhalten.

Alles in allem eine Vielzahl von Maßnahmen, die koordiniert und geplant ablaufen müssen, will man die Erfüllung des Einsatzauftrages nicht gefährden.

Das führt natürlich zwangsläufig zu einer erheblichen Mehrbelastung, da alle zusätzlichen Aufgaben lediglich von dem für die Routinearbeiten ausgelegten Personalumfang zu bewältigen sind.

Auf der anderen Seite merkt man dann jedoch sehr deutlich, daß die Luftwaffe nicht starr ist, sondern flexibel auf ein geändertes Umfeld reagieren kann.

Dieser Aspekt erscheint so wichtig, daß er eventuelle Mehrbelastungen bei den Beteiligten völlig in den Hintergrund treten läßt.

SONDERPOSTEN

IBM elektr. Schreibmaschinen	598,—
IBM Kugelpopf-Schreibmaschinen ab	798,—
GEHA elektr. Vervielfältiger mit Automatik. Modell 570 zum Vorführpreis von:	798,—
GEHA elektr. Umdrucker Modell 460 S zum Vorführpreis von:	798,—
IBM Kugelpopf-Schreibmaschine mit Geräuschdämmung und automatischer Korrekturreinrichtung ab	1298,—

Alle Preise verstehen sich + 13% MwSt.
Wir gewähren auf alle Maschinen 1 Jahr Garantie!



Büromaschinen-Centrum
Wolfgang Küssner, Rheiner Str. 51/53, 4407 Emsdetten
Kundendienststelle:
Lange Str. 10, Tel. 02572/3278/4477, Telex 0891171

Unser gemeinsames Ziel: Eine gesicherte Zukunft für unsere Kinder.



Das erreichen wir mit Energie.

Wenn es um Energie geht,
sitzen wir alle im gleichen Boot.
Steuern wir den gleichen Kurs.

VEW

Verantwortung - Erfahrung - Weitblick

Vereinigte Elektrizitätswerke Westfalen AG
Herwarthstraße 1, 4400 Münster · Tel. (02 51) 49 71

Die Fliegerhorstgruppe

Während Ihnen bisher Bereiche des Geschwaders vorgestellt wurden, die fast ausschließlich direkt mit der "Fliegerel", wenigstens aber mit Flugzeugen zu tun hatten, soll Ihnen jetzt ein Teil des Verbandes nähergebracht 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 **Einsatzunterstützung**, die erforderlich ist, um einen reibungslosen und ordnungsgemäßen Flugbetrieb des Geschwaders 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 zählen 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 Transportaufgaben so-

wie Wartung und Instandsetzung von Kraftfahrzeugen

- Durchführung von Ausbildungsaufgaben, insbesondere Unteroffizierlehrgänge und Fahrerschulung
- Sicherstellung der sanitätsdienstlichen Versorgung im Frieden und im Verteidigungsfall.

Zur Gewährleistung der oben beschriebenen "Einsatzunterstützungsaufgaben" stehen der Fliegerhorstgruppe JaboG 36 drei aktive Einheiten sowie 3 Mobeinheiten zur Verfügung. Hinzu kommt eine Kompanie eines Ausbildungsregimentes, die im Spannungsfall nach Rheine verlegt und der Fliegerhorstgruppe unterstellt wird. So wird aus der zunächst kleinsten Gruppe des Geschwaders mit ca. 450 Mann nach Zuführung der Reservisten und Verlegung der Ausbildungskompanie im Verteidigungsfall die größte Gruppe mit ca. 1.200 Soldaten/Zivilbediensteten.

Schwerpunktaufgaben der Fliegerhorstgruppe ist die **Bewachung und Sicherung** des Fliegerhorstes und seiner einsatzwichtigen Anlagen. Diese Aufgabe obliegt der **Unteroffizier-Lehr- und Sicherungsstaffel** (ULS-Stf). Im Verteidigungsfall wird eine weitere **Flugplatzsicherungsstaffel** aktiviert; damit



HUBERT GRAF

Technisches Geschäft GmbH & Co

RHEINE · Hovestraße 23

Treibriemen - Keilriemen - Gummiwaren
Schläuche jeder Art - Schutzkleidung - Kunststoffe
Kugellager - Rollenlager - Nadellager
Druckminderer - Manometer
Auslieferungslager FAG »Kugelfischer« Schweinfurt



Beitragsrückvergütung '80

Bei uns bekommen
Sie seit 1951 Jahr für Jahr Geld zurück.

Die HUK-Coburg zahlt z. B.
in der Kraftfahrzeug-
Haftpflichtversicherung bis zu

20%

die HUK-Coburg-Allgemeine -
die Versicherung für jedermann -
geht in der Kraftfahrzeug-
Haftpflichtversicherung ebenfalls bis zu

20%

Dierk Noltmann
Tel. privat 10 59 711 6 52 93
Tel. dienst
10 59 711 60 35 / 5 57
Farnweg 9, 4440 Rhaine



Geschäftsstelle
Münster
Tel. (0251) 402711
Friedr.-Ebert-Str. 1-5

HUK-Coburg
Versicherungsgruppe



OEVERMANN

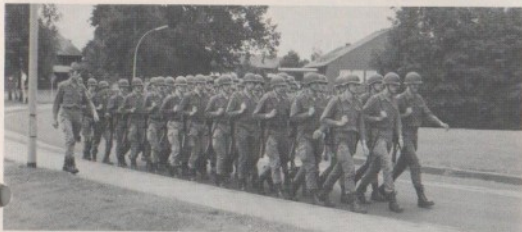
JOSEF OEVERMANN
Tief- und Straßenbau
Hoch- und Ingenieurbau
Schüsselfertiges Bauen
Fertigteilbau

CmbH + Co. HOCH- UND TIEFBAU

Robert Bosch-Straße 7-9, Tel. (0251) 70011,
4400 Münster
Niederlassungen: Dortmund, Bönen, Gütersloh, Pa-
delborn, Lippstadt, Bielefeld, Cleppenburg, Olden-
burg, Osnabrück, Meppen.

Oevermann GmbH Bauunternehmen Braunschweig
mit Zweigstelle in Wolfsburg

Spannbeton Oevermann GmbH + Co. KG Münster



erhöht sich das Potential für die Bodenverteidigungsaufgaben auf annähernd 650 Soldaten. 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. Der Dienst in der ULS-Staffel ist so organisiert, daß die Bewachung und Sicherung der einsatzwichtigen Flugplatzanlagen im Schichtbetrieb rund um die Uhr gewährleistet ist.

Die grundlegende **Ausbildung des Unteroffizernachwuchses** erfolgt in 10-wöchigen Unteroffizierlehrgängen, die ebenfalls in der ULS-Staffel durchgeführt werden. Hier steht eine Kapazität von 36 Ausbildungsplätzen zur Verfügung, die viermal im Jahr genutzt werden kann, so daß jährlich rund 150 Soldaten zum Unteroffizier ausgebildet werden können.

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.





Rheiner Wach-Institut

GmbH + Co. KG.
B. Schöpker

Tag und Nacht für Sie einsatzbereit!
4440 Rheine, Elter Straße 7, Ruf 0 59 71 / 6 43 70



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.

Einsatzflugplätze sind im Verteidigungsfall in besonderem Maße durch feindliche Luftstreitkräfte bedroht, wobei vor allem mit überraschenden Tieffliegerangriffen gerechnet werden muß. Zum Einsatzauftrag der Fliegerhorstgruppe gehört deshalb die **Tieffliegerabwehr**. Diese Aufgabe wird wahrgenommen durch eine **Flakbatterie 20 mm**. Diese Flakbatterie ist im Frieden nur als Geräteeinheit mit einem Personalkader von 3 Unteroffizieren ausgelegt; ihnen obliegt die Wartung und Pflege der Kanonen sowie die Ausbildung von Flak-Personal. Im Verteidigungsfall hat diese Batterie einen Personalumfang von ca. 175 Soldaten. Die Anzahl der Kanonen, die sich durch hohe Feuerkraft, einfache Handhabung und erfreuliche Funktionssicherheit auszeichnen, erlauben nicht nur eine effektive Rundumverteidigung des Platzes gegen feindliche Flugzeuge, sondern können auch im Bodenkampf oder gegen Fallschirmspringer eingesetzt werden.

Zu dem Komplex der der Fliegerhorstgruppe obliegenden Unterstützungsaufgaben gehört 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, wie auch den Betrieb einer Fahrschule zur Durchführung der Kraftfahrerausbildung ein. Diese Aufgaben werden von der **Kraftfahrzeugstaffel** wahrgenommen. Die Staffel hat eine Gesamtstärke von rund 170 Mann, von denen im Friedensbetrieb



Information Nr. 3

Wehr- technik

Die Deutsche Bundeswehr garantiert die Freiheit der Bundesrepublik Deutschland. Dazu ist sie nach ihrem Auftrag verpflichtet.

Die wehrtechnische Industrie ist Partner der Deutschen Bundeswehr. Sie beschäftigt rund 300.000 Arbeitnehmer, Hochqualifizierte Wissenschaftler, Ingenieure und Facharbeiter. Sie entwickelt und produziert wehrtechnische Systeme als Voraussetzung unserer Verteidigungsbereitschaft. Sie produziert Sicherheit.

Sicherheit für unseren Staat. Sicherheit für unser Wirtschaftssystem, der Grundlage unseres Wohlstands. Sicherheit für die 14.000 Mitarbeiter der Rheinmetall-Gruppe, die in diesem System ihre Zukunft sehen.



RHEINMETALL

Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
Ulmenstraße 125 · D-4100 Düsseldorf 1
Rufschl. 6609 · Telefon (02 11) 4 47 21 21
Telex 8 584 963

Wollen Sie mehr über die Rheinmetall-Wehrtechnik wissen oder wollen Sie mit uns über unseren Auftrag zusammen schreiben Sie uns.

- Ich möchte Informationen erhalten über die Rheinmetall-Wehrtechnik erhalten.
- Ich möchte Sie gern besuchen. Bitte teilen Sie mir einen Termin mit.

Name: _____

Anschrift: _____

Franz Schröder-Schütte

- HOCHBAU
- TIEFBAU
- BRÜCKENBAU
- BAUSTOFFE

4447 HOPSTEN in Westfalen

Postfach 5

Telefon (05458) 861 und 862



rund ein Drittel zivile Arbeitnehmer sind. Zur Veranschaulichung diene eine Zahl: die Kraftfahrzeugstaffel verfügt über ca. 280 Fahrzeuge, mit denen jährlich mehr als 2 Millionen km zurückgelegt werden.

Zu dem Aufgabenkomplex der Fliegerhorstgruppe gehört auch die **sanitätsdienstliche** (einschließlich zahnärztliche) **Versorgung** des Personals. Hierzu ist ihr eine **Luftwaffen-sanitätsstaffel** zugeordnet, deren Friedenskazapazität so ausgelegt ist, daß rund 2.000 Soldaten ambulant versorgt werden können. Sie verfügt über rund 25 Betten, so daß im begrenzten Rahmen auch eine stationäre Behandlung möglich ist. Im Verteidigungsfall wird die Friedenskazapazität verdoppelt und um eine chirurgische Komponente ergänzt.



Daß in der Fliegerhorstgruppe alle Aufgaben der **Infrastruktur** des Geschwaders zusammengefaßt und koordiniert werden, sei der Vollständigkeit wegen ebenso erwähnt wie die Tatsache, daß hier beim **Kasernenkommandanten** die Verantwortung 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 Vollzugsanstalten zusammengefaßt sind.

WILLI BOLTE GMBH

Sanitär-, Heizungs- und Klimatechnik
Gas- und Ölfeuerungs-Kundendienst
Klempnerei



4440 Rheine, Neuenkirchener Str. 71
Telefon (0 59 71) 24 30

HUGO STEILING

Dachdeckermeister
4440 Rheine

Büro u. Lager Stadtforst 7
Tel. (05971) 64443

Privat: Dorotheenweg 19
Tel. (05971) 2353



Bedachungsmaterial
Industriebedachungen
Flachdachisolierungen
Asbest-Zementfassaden

... und fühle mich wie zu Hause im MANNSCHAFTSHEIM bei

ERIKA u. HEINZ HENZE



Sügro

DORTMUNDER
UNION
Ziegel-Pils

Süßwaren und Spirituosen vom Sügrovertrieb Osnabrück
ALFRED WINDEL GmbH

Ausstatter für moderne Küchen



Das Küchen-Fachgeschäft der Rheimer Eisenhandlung GmbH
Rheine · Sprickmannstraße 84 · Telefon 05971/47-266

... in mehr als 40 Städten im Bundesgebiet

Wachdienst

Ein herrlicher Frühlingstag geht zu Ende. Den Großteil des Tages verbrachte ich allerdings im Bett. Einmal mehr ist die Wachunterkunft auf der Basis für dieses lange Wochenende mein Quartier. Nach der ermüdenden Früh-schicht erwartet mich nun, um 21.30 Uhr eine ebenso lange, wie anstrengende Samstag-abendschicht. Als Wachhabender unterliege ich einem sechsstündigen Dienst- und zwölfstündigen Bereitschafts- bzw. Ruhezyklus. Geht habe ich heute reichlich und dennoch fühle ich mich ziemlich müde und abge-schlafft.

Der Flugplatz scheint ruhig und verlassen. Das monotone Schnarren des Batterieladegerätes im Wachioklo geht mir langsam auf die Ner-ven. Mein Stellvertreter blättert gelangweilt in einer Illustrierten und macht auch nicht gerade einen ermunternden Eindruck. Bestimmt ist er mit seinen Gedanken bei seiner Freun-din, mit der er das Wochenende sicher ab-wechslungsreicher gestalten könnte.

Ich tröste mit einstweilen mit dem Gedanken, daß ich nach dieser Schicht nur noch einmal zum Einsatz komme und am Montag, nach zwei Dienstwochen in die heißersehnte Wach-freiwoche gehen kann. Leider vergehen bis dahin noch einige Stunden, und die routine-mäßigen Funksprüche der Hundeführer so-wie die Kontrollanrufe von Tanklager, Munition-sdepot und anderen Objekten holen mich wieder in die Gegenwart zurück.

Ein Blick auf den Rondenzettel erinnert mich

an die noch ausstehenden Streifen, die ich mit einem Fahrer erledigen muß. Ausgerüstet mit Taschenlampen, Funkgerät und scharfen Waffen schwingen wir uns in unser Fahrzeug. Wir fahren diesmal eine große Streife. Simulator, Werft und Elektronik- und Waffen-richtungen sind einige unserer Stationen. Diesmal sind Türen und Fenster alle geschlos-sen, und auch die Hundeführer, denen wir begegnen, melden nichts Auffälliges. Mit ge-mischten Gefühlen erinnere ich mich an Ein-sätze, bei denen offenstehende Fenster und Türen zu verschließen waren. Oft ist es nur die Nachlässigkeit eines Schlüsselldienstes, doch mit Sicherheit läßt sich ein unerlaubtes Eindringen nie ausschließen.

Angst? Eigentlich nicht, denn die Waffe am Koppel verleiht zumindest ein beruhigendes Gefühl. Und doch die Frage, wie ich bei einer Konfrontation mit einem Straftäter, der unter Umständen sogar mein Leben bedrohen könnte, reagieren würde. Die Waffe auf einen Menschen richten, zielen, abdrücken? Ich ver-suche, meine beunruhigenden Gedanken sehr schnell wieder zu verdrängen. Als Soldat im Wachdienst habe ich meine Pflicht zu erfül-len, notfalls auch mit der Waffe.

An dieser Stelle muß ich mich an die abfälligen Worte meiner Kameraden aus anderen Einheiten erinnern. "Armer Wachschappi", "Schranken- und Türöffner", "Wachiokap-pener" etc., so etwa werden wir bisweilen ber-mitleidet und tituliert.

Dabei stellt sich mir die Frage, welchen Rang unsere Sicherung im Geschwader wohl ein-

Wir bieten Ihnen preisgünstig Gebrauchtwagen!

Ihr V.A.G Partner für Volkswagen und Audi

BERNDZEN & NEUHAUS

V.A.G

4440 RHEINE - Neuenkirchener Straße 41-45 - Tel. (05971) 50071

Ihr Fachunternehmen für
Bundeswehrumzüge

In- u. Ausland
Überseetransporte



SPEDITION
LAGERUNG
HANDWERKER-
FULL-SERVICE



Aug. Peters

44 Münster/Westfalen
Albersloher Weg 66
Telefon 0251/6890

Seit 1873

Coke

SCHUTZMARKE

*macht mehr
draus...*



koffeinhaltig · köstlich · erfrischend

H. HEYDT Osnabrück-Haselünne-Nordhorn



nimmt. Die Antwort gebe ich mir selbst, indem ich davon überzeugt bin, daß ohne Sicherung ein risikoarmer und geregelter Flugbetrieb im militärischen Bereich kaum möglich sein dürfte. Zivile Wachen können, wie mancherorts bereits eingesetzt, diese Aufgabe auch erfüllen — allerdings mit einer erheblichen finanziellen Mehrbelastung. Natürlich ist eine Tendenz zur zivilen Wache absehbar, wenn bald auch noch die geburtenschwachen Jahrgänge nachrücken werden. Bis dahin haben wir aber unsere verantwortungsvolle Aufgabe zu erfüllen, auch wenn uns der ganze "Laden" oft zum Halse heraushängt!

Zugegeben, es gibt ein paar Kameraden, die weniger motiviert oder desinteressiert an ihre Wachaufgabe herangehen. Doch der Großteil von uns sieht die Notwendigkeit einer durchgehenden Bewachung von militärischen Anlagen ein, auch wenn einer Zaunstreife oder einem Haupttorposten die Füße schmerzen und er in seinem Postenhäuschen, gerade am Wochenende, ausgiebig vor sich hinflucht.

Seit eineinhalb Jahren bin ich nun schon dabei. Eigentlich hatte ich sogar ein bißchen Glück, denn ich konnte gleich nach meiner Grundausbildung den LKW-Führerschein machen, stand wenige Male Posten, wurde recht bald Fahrer, Stellvertreter und zuletzt als Wachhabender eingesetzt. Manchmal macht

mir mein Wachjob sogar Spaß. Weniger, weil ich als Wachvorgesetzter wenigen unterstellt bin, sondern es reizt mich vielmehr die Verantwortung, die ich als Truppenführer bei möglichen Alarmen und Luftnotlagen jederzeit tragen muß. Ob ich dabei das Vertrauen meiner Vorgesetzten im "Ernstfall" allerdings rechtfertigen kann, möchte ich ungern im Einsatz beweisen, doch wurde mein Selbstbewußtsein durch meine Aufgabe weiter gestärkt.

Nach meiner Entlassung werden zwar die unangenehmen Erinnerungen nicht getilgt, doch die erfreulicheren Erlebnisse nachhaltiger sein. So verbrachte ich ein Drittel meiner Dienstzeit daheim, hatte ich Kontakt mit den unterschiedlichsten Menschen und konnte mir als SaZ 2 (Soldat auf Zeit/2 Jahre) einige persönliche Wünsche erfüllen.

Meine Gedanken wandern noch zwischen den vergangenen achtzehn Monaten umher. Es ist schon weit nach Mitternacht, mein Stellvertreter verzweifelt an einem Kreuzworträtsel, in der Mannschaftsunterkunft ist Stille eingeleert, nur das verflixte Ladegerät hat es wieder auf mich abgesehen. Mein Stuhl kommt mir zudem immer unbequemer vor, und die Müdigkeit befällt mich wieder langsam. Immerhin, schon Sonntag. . .
(Mo/ari)



Militärseelsorge als Ansprechpartner

Im Zeichen einer wachsenden, zum Teil einseitigen pazifistischen Bewegung in der Bundesrepublik, macht die Militärseelsorge deutlich, daß die Soldaten und Wehrpflichtigen der Bundeswehr nicht Christen und Menschen zweiter Klasse sind. Auch hat der Anspruch des Evangeliums, wie manche heutzutage meinen, vor dem Kasernator nicht haltzumachen.

Fußend auf den Verträgen der Bundesrepublik Deutschland mit der Evangelischen Kirche in Deutschland bzw. der Katholischen Kirche gibt es Militärseelsorge im Standort Rheine schon seit Ende 1958.

Militärseelsorge ist als Gruppenseelsorge Teil der gesamten kirchlichen Arbeit. Ihre Träger, die Militärpfarrer, verwalten ein kirchliches Amt und sind in ihrer Amtsführung gegenüber den militärischen Dienststellen unabhängig. Bei ihrer seelsorglichen Tätigkeit sind sie ausschließlich kirchlichem Recht unterworfen und von staatlichen Weisungen unabhängig. So steht die Militärseelsorge an einer bedeut-

samen Nahtstelle von Kirche und Welt. Neben den Militärgottesdiensten sind die Militärpfarrer für alle kirchlichen Amtshandlungen bei Soldaten in ihrem Standort zuständig.

Auch erteilen sie in der Truppe den lebenskundlichen Unterricht. Er behandelt sittliche Fragen, die für die Lebensführung des Menschen, seine Beziehung zur Umwelt und für die Ordnung des Zusammenlebens in jeder Gemeinschaft wesentlich sind.

Der lebenskundliche Unterricht gibt den Soldaten Hilfen fürs tägliche Leben und fördert seine sittlichen Kräfte.

Zur Vertiefung bestimmter Themen werden von der Militärseelsorge außerdem Rüstzeiten, Werkwochen und Exerzitien angeboten. Sie geben den einzelnen Teilnehmern die Möglichkeit, in der Auseinandersetzung mit Problemen der Zeit, vom Evangelium her einen eigenen Standpunkt zu gewinnen.

Unterstützt wird die Militärseelsorge von der Evangelischen und Katholischen Arbeitsgemeinschaft für Soldatenbetreuung. Ihr Ziel ist es, Soldaten und zivile Bürger am Standort zusammenzuführen. Hauptanliegen der Arbeitsgemeinschaften ist die Entwicklung der Initiative des Einzelnen, der Gruppe oder ganzer Einheiten im Hinblick auf wertvolle kulturelle betreuende Maßnahmen, wobei sie unterstützende organisatorische und finanzielle Hilfen anbieten.

V·A·G

**AUTOHAUS
STADTBERG**

RHEINE, HANSASTR. 45-55, TEL. 6019/6010

Integration von Soldaten: In Rheine ein Problem?

Rheine, seit 1959 wieder Garnisonsstadt, hat sich in den vergangenen Jahren zu einem der größten Standorte der Bundeswehr entwickelt. Etwa 5.000 Soldaten leben zum Teil mit ihren Angehörigen in Rheine, hinzu kommen ca. 1.500 Zivilbedienstete im Bereich der Standortverwaltung und der Truppenverwaltungen der einzelnen Verbände. Man sollte meinen, daß eine so geartete Bevölkerungsschichtung zur Überfremdung einer Stadt, bzw. Blockbildung zwischen Zivilbevölkerung und Soldaten führt.

Ganz im Gegenteil kann man in Rheine von einer gelungenen Integration sprechen. Die Soldaten der Stadt sind als Bürger voll anerkannt. Dies bezieht sich nicht nur auf die offiziellen Stellen der Stadt und der Bundeswehr, sondern ebenso auf den individuellen Bereich. Viele Soldaten sind im gesellschaftlichen Bereich stark engagiert, so beispielsweise in den verschiedensten Vereinen des kirchlichen und caritativen Bereichs. Das gleiche gilt für den politischen Sektor. So sind allein im Rat der Stadt Rheine vier Soldaten vertreten.

Anders geartet stellt sich die Integrationsproblematik in Bezug auf die wehrpflichtigen Soldaten dar. Zwar wird zwischen Wehrpflichtigen und längerdienenden Soldaten grundsätzlich nicht differenziert, jedoch liegt bei den Wehrpflichtigen ein ganz anderes Freizeitverhalten vor. Ihre Heimatorte liegen in der Regel 150 — 200 km von Rheine entfernt. Viele kommen sogar aus Rheine oder der näheren Umgebung. Aus diesem Grunde wird der Soldat keine großen Bindungen an seinen Standort haben, da er die Wochenenden möglichst zu Hause verbringen möchte. Dennoch führt die Stadt Rheine für junge Soldaten Stadtführungen durch, um ihnen die verschiedenen Freizeitmöglichkeiten aufzuzeigen.

Die offiziellen Stellen beider Seiten waren und sind stets um gute Zusammenarbeit bemüht. Ob es sich um das Ausleihen von Zelten, Kochen für Jugend- und Freizeitlager, Ernteinsätze, Hilfe in Katastrophenfällen handelte, die Bundeswehr half im Rahmen ihrer Möglichkeiten stets unbürokratisch und schnell.

Daneben wurden durch die Bundeswehr, — sie ist der größte Arbeitgeber am Ort —, viele Arbeitsplätze direkt oder indirekt geschaffen. Das Kaufkraftvolumen — Löhne und Gehälter — der Soldaten betragen mittlerweile ca. 100 Millionen DM pro Jahr. Andererseits haben sowohl die Stadt als auch die hier ansässigen Firmen viel für die Eingliederung ausscheidender Soldaten auf Zeit getan.

Die Reihe dieser Beispiele ließe sich beliebig fortsetzen. Zusammengefaßt kann man sagen, daß die Integration von Soldaten in Rheine kein Problem war und sein wird. Die Bundeswehr ist ein fester Bestandteil des Rheiner Alltags.



... wir machen das Beste daraus!



SAR-Kommando Hopsten

Ein Läuten der Alarmglocke läßt die Besatzung des SAR-Hubschraubers im Aufenthaltsraum aufspringen. "Flugunfall, Luftnotlage oder Krankentransport?" Der Pilot eilt zum Telefon der Zehnervermittlung, um den Einsatzbefehl vom RCC Goch (SAR-Leitstelle Land) entgegenzunehmen. In der Zwischenzeit übertragen Bordtechniker und Luftretter die erhaltenen Daten auf die Sichtflugkarte, ermitteln Flugrichtung, Entfernung und Flugzeit. Im Laufschrift geht es zum Hubschrauber, Anlassen und Abheben nach dem Erhalt der „Take-off-Clearance“ vom Tower sind fast schon Routine. Das Ganze dauert nur wenige Minuten und gehört zum täglichen Brot jeder Hubschrauberbesatzung der SAR-Kommandos.



Rescue). Bedingt durch Ausbildung und Ausrüstung wird die SAR-Bereitschaft überwiegend von Nationalen Militärs wahrgenommen, so auch in der Bundesrepublik.



Im Gebäude 71, vormals 2. Staffel, auf der Basis Hopsten ist unser SAR-Kommando untergebracht. Die Besatzung besteht aus Pilot und Bordtechniker, gestellt von der 1. Hubschraubertransportstaffel des HTG 64 Ahlhorn und einem Luftrettungsmeister der LwSanStff des JaboG 36. Sie zusammen bilden eine Crew, die eine Woche lang, Tag und Nacht in Bereitschaft ist. Nach dieser einwöchigen Bereitschaft einschließlich Wochenende gibt es als Dienstaustausch drei Tage "Flight-Frei".

Die Hauptaufgabe des Such- und Rettungsdienstes besteht nach einem internationalen Abkommen der Luftfahrt im Suchen von verunglückten Luftfahrzeugen und im Retten der Besatzungen sowie der Fluggäste (Search and

**Rudolf
Bruckmann
KG**
FEINKOSTFABRIK

4815 Schloß Holte-Stukenbrock
Postfach 1128

Da Flugunfälle zum Glück recht selten sind, wird der Such- und Rettungsdienst der Luftwaffe im Rahmen der Nothilfe auch für Krankentransporte und Unfallrettung eingesetzt (ca. 90% der geflogenen Einsätze).

Jedes Krankenhaus, auch Passanten auf der Straße, sind berechtigt, über die SAR-Leitstelle Tel.: 02823/3333 einen Rettungshubschrauber anzufordern, wenn damit durch die schonenden und schnellen Lufttransporte Leben gerettet werden kann.



Ab Herbst 1981 ist die Stationierung des Hubschraubers tagsüber in der Nähe des Mathiaspitals in Rheine geplant. Damit soll mit einer anderen Ausrüstung und Ergänzung der Crew durch einen Notarzt im Umkreis von 50 Km um Rheine eine schnellstmögliche Unfallrettung in Ergänzung zu den bestehenden Rettungshubschraubern der Länder erreicht werden.



Germania Edel Pils

IN MÜNSTER GEBRAUT



Germania Edel Pils, leichtwürzig und feinherb, deshalb so bekömmlich. Ein Pilsener-Typ wie ihn der Kenner heute bevorzugt. Gebraut mit der handwerklichen Sorgfalt, der unser Stammhaus seine alte Tradition verdankt.

Germania Edel Pils. Tradition genießen.



Zum Beispiel: Soldat auf Zeit



Zum Beispiel: Soldat auf Zeit OFw Beckmann

- 1971 Eintritt in die Bundeswehr als OG mit Gesellenbrief (Kfz.-Mechaniker)
- 1972 Lehrgang 1. Flugzeugmechaniker und Beförderung zum Unteroffizier
- 1973 Beförderung zum Stabsunteroffizier
- 1975 Flugzeugmechanikermeisterlehrgang
- 1975 Beförderung zum Feldwebel
- 1979 Beförderung zum Oberfeldwebel
- Gesamtverpflichtungszeit: 12 Jahre

Mit Oberfeldwebel Beckmann wird ein Unteroffizier des Jagdbombergeschwaders 36 vorgestellt. Er hat die Klippen seines bisherigen militärischen Werdeganges mit Bravour gemeistert und kann zurecht stolz auf das Erreichte sein. Er soll hier als Beispiel einmal herausgestellt werden. An seiner Stelle könnte jedoch auch eine Vielzahl anderer Soldaten — unabhängig von der Zugehörigkeit zu einer Teilstreitkraft — stehen. Sie haben bei aller

Unterschiedlichkeit ihrer Verdienste eines gemeinsam: Sie verpflichten sich, auf Zeit in der Bundeswehr Dienst zu leisten und machen Gebrauch vom vielfältigen Aus- und Weiterbildungsangebot. Hierdurch werden sie zu hochwertigen Spezialisten, auf die die Bundeswehr bei der Bewältigung ihrer gestellten Aufgaben angewiesen ist.

Bedarf an Soldaten auf Zeit

Je höher der Grad der Technisierung, desto umfangreicher die Kenntnisse, die für Spezialfunktionen erforderlich sind, um so größer auch der Anteil an gehobenen Verwendungen, für die ein 15-monatiger Wehrdienst nicht mehr ausreicht. Hierdurch und durch die ständige Personalluktuatation (u.a. müssen ausscheidende Soldaten auf Zeit zeitgerecht ersetzt werden) ergeben sich regelmäßig Einstellungsmöglichkeiten für Bewerber, die eine Verpflichtung auf Zeit eingehen wollen. Ihnen kann ein weites und interessantes Betätigungsfeld mit überwiegend zivilberuflich nutzbaren Ausbildungsmöglichkeiten angeboten werden.

Beratung/Auskünfte

Interessenten haben besonders günstige Beratungsmöglichkeiten am Tag der offenen Tür (siehe Lageskizze Mitte des Heftes), da für diesen Tag eine besondere Laufbahnberatungsstelle eingerichtet wurde!

Ausführliches Informationsmaterial kann über das Streitkräfteamt (Postfach 89, 5300 Bonn-Duisdorf) bezogen werden. Auskünfte erteilen darüber hinaus die Wehrdienstberater bei den Kreiswehersatzämtern, die Freiwillingenahmestellen und jeder Truppenteil. Zu empfehlen ist insbesondere eine Beratung durch den Truppenteil, bei dem eine spätere Verwendung gewünscht wird. Im Rahmen einer derartigen Beratung kann — bei entsprechendem Personalbedarf — eine gezielte Einberufung sichergestellt werden.

Lukrativer Nebenverdienst

Die BAUSPARKASSE SCHWÄBISCH HALL AG, eine der größten Bausparkassen in Deutschland, sucht für den Raum

nebenberufliche Mitarbeiter

Wenn Sie Interesse an einem guten Nebeneinkommen haben, setzen Sie sich schriftlich oder telefonisch mit unserem Bezirksleiter **Paul Matzker**, Beratungsstelle Klosterstr. 19, 4440 Rheine, Tel. 05971/56136, priv. 05971/65460 in Verbindung.



Bausparkasse Schwäbisch Hall
AKTIENTGESELLSCHAFT
BAUSPARKASSE DER VOLKSBANKEN UND RAIFFEISENBANKEN

Mercedes 280 E: Entdecken Sie, was wirklich in ihm steckt.

Unter Experten gilt der Mercedes 280 E als Geheimtip.

Er kommt all jenen Autofahrern entgegen, die den großzügig bemessenen Komfort und die Sicherheit einer Mercedes-Reiselmotourne für sich beanspruchen.

Autofahrern, die die Leistungsreserven des 136 kW/185 PS-Sechszylinder-Motors ebenso zu schätzen wissen wie Einspritz-Temperatur und Wirtschaftlichkeit. Aber Wert darauf

legen, diese Qualitäten nach außen hin nicht voll auszudecken.

Mit der Charakteristik der Zurückhaltung hat der Mercedes 280 E bereits viele Freunde gefunden. Sein „Mehr-sein-als-Scheinen“ läßt sich in Worten schwer ausdrücken, aber unineingeschränkt bei einer Probefahrt erleben.

Mercedes-Benz.
Ihr guter Stern auf allen Straßen.



EGON SENGER, Vertreter der Daimler-Benz AG.
Oldenburger Straße 1-11, Tel. 05971/6011, 4440 Rheine

FLUGLÄRM-TIEFFLUG

Es gibt in der Bundesrepublik genug unbesetzte Gegenden, beispielsweise in Bayern. Dort könnte man ohne weiteres Tiefflüge üben.

Warum müssen Tiefflüge ungenutzt in Bayern und man muss sie nicht üben? Ist das nicht gefährlich?

So wie diese zwei Briefausschnitte lesen sich immer wieder Briefe an das Jagdbombergeschwader 36 oder an entsprechende Dienststellen der Luftwaffe. Beschränkung an einer Stelle führt zwangsläufig zu mehr Lärm an anderer Stelle, die Problematik bleibt, verstärkt sich vielleicht sogar, weil sie verlagert wurde. Im folgenden Beitrag soll die Belastung durch den Lärm von Tieffliegern nicht beschönigt oder heruntergespielt werden. Wenn Sie ihn gelesen haben, ist die Belastung durch Fluglärm für Sie um nichts geringer. Vielleicht wird aber erreicht, zur Klärung des Problems Tiefflug und Fluglärm beizutragen und einige sachliche Argumente in die Diskussion zu bringen.

Wer über Fluglärm diskutiert, muß wissen, was möglich ist und was nicht. Und er muß wissen, was er mit der Forderung nach einem Leben ohne Fluglärm auf's Spiel setzt. Auf jeden Fall ist klar, daß es nicht weiterhilft, militärischen Fluglärm ungeprüft als Gedankenlosigkeit, mangelnde Rücksichtnahme und schlechte Planung abzutun und evtl. emotional Konflikte anzuhetzen. Sie können sich si-

cher sein, daß es keine "Dosenrowdies" gibt. Aber es gibt die unlösbare Aufgabe, staatsbürgerliche Rücksichtnahme und Ausbildungsauftrag zu jeder Zeit an jedem Ort optimal untereinander zu verbinden.

Die Bundeswehr ist ein Instrument der Friedenspolitik und soll zusammen mit den NATO-Partnern einen Gegner davon abschrecken, Gewalt gegen uns anzuwenden. Ihr Auftrag ist es also, bewaffnete Konflikte zu verhindern, den Frieden und damit unsere Freiheit zu sichern. Das kann sie nur, wenn die Qualität ihrer Ausrüstung und Ausbildung jeden Gegner überzeugt, daß ihm ein Angriff auf unser Land nichts einbringt.

Die Luftwaffe muß daher in der Lage sein, die eigenen Streitkräfte und das Territorium der Bundesrepublik Deutschland gegen Angriffe aus der Luft zu schützen,

- eine Luftlage zu erkämpfen, in der eigene Operationen möglich bleiben,
- die Handlungsfreiheit feindlicher Landstreitkräfte einzuschränken,
- den Gegner an der Zuführung von Verstärkungen zu hindern.

Die Ausrüstung der Luftwaffe entspricht modernen Anforderungen. Um die Möglichkeiten dieser kostspieligen Ausrüstung voll auszunutzen zu können, muß die Ausbildung der Soldaten gründlich und umfassend sein. Bei uns und bei den Alliierten **auf deutschem Boden**.

Das ist nicht möglich, ohne daß geflogen wird. Moderne Flugabwehrwaffen können angreifende Flugzeuge in der Regel u. a. dann nicht erreichen, wenn sie ganz niedrig fliegen. Somit würden Einsätze im Verteidigungsfall hauptsächlich im Tief- oder Tieftiefflug geflogen, um sich so dem gegnerischen Radar zu entziehen, — eine reine Überlebensfrage. Tief- bzw. Tieftiefflug erfordern einen sehr hohen Ausbildungsstand. Das heißt: in Höhen zwischen 150 und 450 Metern, wobei in wenigen Übungsgebieten bis auf 75 m heruntergegangen werden darf.

Zu bedenken ist jedoch dabei, daß die Luft-



IHR TRAUMHAUS VON DER »GE-ES«

Wir erstellen Ein- und Mehrfamilienhäuser nach Ihren Wünschen oder aber auch nach unserem Typenkatalog, in schlüsselfertiger Massivbauweise.

Unsere Leistung:

- kompl. Architektur mit Beantragung der Baugenehmigung.
- Erstellung der Baufinanzierung, Beantragung der gesamten Finanzierungsmittel des Landes NRW, OFD, OPD, Bausparkassen etc.

Unsere Ausstattung:

- Einhelmschichtbatterie
- Deckvertäfelung in Wohn-, EB- und Kaminzimmer und Diele, in Eiche-Paneelrustikal.
- Fliesenbelag in Wohn-, EB- und Kaminzimmer, etc.



Rosastr. 10, Postf. 27
4441 SPELLE
Tel. 05977/341-342

Porzellan - Glas
Keramik
Spiel + Technik
Modellbau

Peters
Rheine
Marktstraße 20
Ruf 55067/68

waffe vor allem das Territorium der Bundesrepublik Deutschland verteidigen soll. Somit ist das Training unter den Bedingungen dieses Geländes unverzichtbar. Die fliegenden Besatzungen brauchen die Erfahrungen mit den Besonderheiten unseres Heimatgebietes, sei es vom Wetter oder von den Geländebeschaffenheiten.

Dem durch Tiefflug entstehenden Lärmproblem begegnet das Jagdbombergeschwader 36 u.a. dadurch, daß bei der Planung und Vorbereitung solcher Flüge mit besonderer Sorgfalt seitens der fliegenden Besatzungen gearbeitet wird. Ihr Ziel ist es dabei, den Lärm von möglichst vielen Anwohnern fernzuhalten. Städte, größere Dörfer werden **nach Möglichkeit** umfliegen. — ein schier unmögliches Vorhaben bei unserer Siedlungsdichte und den vielen sowieso schon festgelegten Tiefflugbeschränkungen. Die folgende Karte des Bereichs Norddeutschland macht dies mehr als deutlich und es sicherlich auch jedem klar, daß es nicht immer vermeidbar ist, einen Ort zu überfliegen, wenn man einen anderen schonen soll.

Darüber hinaus hat das Jagdbombergeschwader 36 für seinen Bereich eine Reihe weiterer Regelungen zur Minderung des Lärms geschaffen. Das sind zum einen besondere Überflugverbote von Ortschaften im lokalen Bereich, besondere An- und Abflugverfahren mit Höhen- und Streckenbeschränkungen, sowie Durchstartverbot für Nachtflug, Bau von Lärmschutzhallen und weitere andere Vorschriften für den Flugbetrieb des Geschwaders.

Weiterhin erlauben Abkommen mit den NATO-Partnern, einen großen Teil der fliegerischen Ausbildung ins Ausland zu verlegen, wo z.T. auch günstigere Übungsbedingungen herrschen.

Das JaboG 36 verlegte so z.B. mit einem Teil seiner Flugzeuge nach Labrador/Kanada, um dort den Tiefflug bei Höchstgeschwindigkeiten zu trainieren — ein für unser Land nicht

denk- und machbares Unterfangen. Auch das jährliche Übungskommando mit dem größten Teil der Flugzeuge auf der Insel Sardinien für mehr als zwei Monate ist auch unter diesem Gesichtspunkt zu sehen und bedeutet somit eine weitere Entlastung für die hiesige Bevölkerung.

Tiefflugbeschränkungen



Zusammenfassung

Tiefflugbeschränkungsgebiete

- Gebietsbeschränkung
- Ortsbeschränkung
- Ortsbeschränkung
- Ortsbeschränkung
- Ortsbeschränkung

Nicht möglich ist es weiterhin

- Kurze

Tiefflug über Kanada

13.00 Uhr Zulu, das Fahrgestell unserer Phantom ist gerade eingefahren, die Nase des Flugzeugs zeigt gen Westen, in die unendlichen Weiten Kanadas. Unsere erste Mission, unser erster Flug in diesem Land liegt vor uns. Ein unbeschreibliches Bild bietet sich uns: Eine Sicht "bis zum Anschlag", Wälder, Seen und Flüsse, unberührte Natur! Kurz hinter dem Flugplatz hört die Zivilisation auf, d.h. auch die Straßen und Wege enden hier in der absoluten Wildnis.

Vorbei an einem großen Wasserfall geht es über einen Bergrücken, hinter dem sich auf einer Hochebene kleine Seen wie Perlen auf einer Schnur, hier ein kleiner Fluß mit vielen Stromschnellen, aneinanderreihen.

Soweit man blickt: Grün ist die alles beherr-

sche Farbe, nur selten unterbrochen von Felsen und Seen. Und über diesen vielen Grüntönen ein strahlend blauer Himmel. Wir sind regelrecht eingetaucht in diesem herrlichen Anblick. Da tönt über Funk die Stimme unseres "lead", der uns einweisenden Besatzung in der zweiten F4: "Bravo, we slowly descend down to 250 and than to 150 feet!" — "Roger" ist die Antwort von Wolfgang, meinem Flugzeugführer vorn. — Wir erhielten den Auftrag, uns langsam auf eine geringere Höhe zu begeben, auf 250 Fuß (85 m) bzw. 150 Fuß (50 m). Das heißt für uns, der Ernst der Übung und damit der eigentliche Sinn der Verlegung nach Kanada, das Üben des Tieffluges, beginnt. Sonst nur 500 Fuß (165 m) über der Bun-

GASTRONOMIE - PARTNER

Qualität in Westfalen

4440 RHEINE,
Kanalhafen 23-25,
Tel. 059 71/6353-54

Getränke Krietemeyer

Getränke Krietemeyer

4712 Werne, Klockner Str. 6, Tel. 02385 5091 93
6440 Rheine, Kanalhafen 23-27, Tel. 05971 6353 54

EINE KÖNIGIN UNTER DEN BIEREN



desrepublik gewohnt, tasten wir uns zunächst langsam auf 250 Fuß herunter. Diese Höhe kommt einem schon recht niedrig vor, aber bei 150 Fuß, später nach einiger Übung sollen es sogar 100 Fuß werden, wird es uns beiden schon recht warm, und die Anspannung wächst. — Bei rund 800-850 km/h bedeutet ein Mangel an Konzentration für nur Bruchteile einer Sekunde in dieser Höhe die Katastrophe!

Seen, Wälder und Flüsse rasen förmlich unter uns hinweg. — Es wird wenig geredet im Cockpit, höchste Konzentration auf beiden Sitzen. Wolfgang vorne hält unser Flugzeug in der vorgegebenen Höhe, ein Blick zu seinem "Lead", der anderen Phantom, ca. 1 1/2 km seitlich versetzt, ist nicht drin, das ist meine

Aufgabe. Ständig gebe ich ihm daher die Korrekturen für Geschwindigkeit und horizontalen Abstand, die er dann durch Steuer- und Gashebelbewegungen umsetzt.

Erlösend fast nach einigen Minuten der Ruf von drüben, daß das für's erste reiche und wir auf "gemütlichere" 500 Fuß zurückkehren sollen!

Nach rund 50 Minuten überliegen unsere beiden F4, jetzt in enger Formation, wieder den Flugplatz Goose Bay.

"Tactical break", das Auflösen der Formation für die Landung, Fahrwerk raus, Landeanflug, der Boden hat uns wieder. Ein unbeschreiblich schöner Flug, aber sehr, sehr anstrengend, (unsere sonst orangefarbige Kombi ist dunkelrot vor Schweiß) ist zu Ende!

DFD

Fluggesellschaft mbH + Co.KG.

Florastraße 47

4650 Gelsenkirchen

TAG und NACHT (0209) 81021

Stadtbüro: Florastraße 47, 4650 Gelsenkirchen,
Tel. (0209) 84426, Telex 0824651 Korff d

Flughafen Düsseldorf: Tel. (0211) 4216634/6647,
Telex 08587680 dfd d, Telex 08581458 evex

Wir fliegen:

M.-GLADBACH — METZ — M.-GLADBACH
DÜSSELDORF — INVERNES — DÜSSELDORF
DÜSSELDORF — JERSEY — DÜSSELDORF