



25000 Ste

TORNADO-

flügstunde

iw



Hammer der Flotte

25.000 Stunden TORNADO im MFG 1

- aus der Sicht des Fliegers -

von **KpIt Stünkel**
1. Staffel MFG 1

25.000 Flugstunden --- eine nette runde Zahl ... vergleichbar der über 100fachen Jahresflugstundenzahl eines einzelnen Besatzungsmitglieds im MFG 1 und schon ohne weiteren Kommentar Furcht einflößend.

25.000 TORNADO - Stunden bedeuten für uns Flieger dreieinhalb Jahre Schweiß, Lehrgeld, Überraschungen, Stirnrunzeln, Spaß und ein bißchen Stolz.

Auch ein Wundervogel, dem Industrie und Politiker märchenhafte Eigenschaften nachsagen, will erst einmal gezähmt werden.

Nach sattsam genossener STARFIGHTER-Fliegerei mußten alle Piloten wieder auf harte Schulbänke, um Teil des "Team TORNADO" zu werden. In Cottesmore/Großbritannien trafen Engländer, Deutsche, Italiener zusammen, um als Pilot oder Waffensystemoffizier den neuen Vogel kennen zu lernen.

War man flügge geworden, ging es zum Waffentraining nach Erding/Bayern. Endlich erreichte man wieder die heimatischen Staffeln, mit prima TORNADO-Wappen auf der Jacke und voller Erwartung, wie sich das Flugzeug wohl in Jagel bewähren würde.

Zunächst galt es, STARFIGHTER - Gewohnheiten ad acta zu legen und das neue System in der Praxis über See beherrschen zu lernen. Bald zeigte sich: Auch ein millionenschweres Elektronik-Wunderwerk tut, was man ihm sagt. Wenn man es zu nehmen weiß! So werden Fehlgriffe in den Cockpits gern mit zornigen NO GO Lichtern quittiert. Eindrucksvolle Hinweislampen, bunte Testknöpfe, jaulende Warntöne und (zur Probe) um sich schlagende Steuerflächen - Respekt, Respekt: Am Boden dominiert die Technik.

In der Luft kann man aufatmen: Die Elektronik macht vieles einfacher. Sanft schießt der kantige Zwanzigtonner dahin - kein Rütteln, kaum Turbulenzen. Die Flugregelanlage läßt's ruhig angehen.

Der Waffensystemoffizier steht im souveränen Dialog mit Rechner und Displays, vorn kann der Pilot sich seiner vornehmsten Aufgabe widmen: der Fliegerei.

Die ist seit selbigen STARFIGHTER-Tagen doch einfacher, effektiver und sicherer geworden. TORNADO fliegt weiter als der Veteran, verfolgt noch unbeirrbarer seinen Flugweg und erreicht punktgenau sein Ziel. Elektronisch gegen manchen Störer geschützt, mit Back-up-Systemen und zwei Triebwerken versehen, geht der "Hammer der Flotte" ans Werk. Durch diese Ausrüstung ist es möglich,

- einzeln über See zu fliegen
- größere Seeräume aufzuklären
- präzise koordinierte Einsätze mit mehreren Maschinen auch bei Nacht und "in der Suppe" durchzuführen.

In den letzten 25.000 TORNADO-Stunden wurden ansehnliche fliegerische Leistungen erzielt. Neben den notorischen jährlichen NATO-Überprüfungen konnten auf der "HABEN-Seite" mehrere Sardinien Schießabschnitte, Staffelaustauschübungen und taktische "Exercises" verbucht werden. Ganz besonders stolz ist man zu Recht auf den geglückten USA-Flug zweier Maschinen unter Luftbetankung.

Leider blieb auch das MFG 1 in den vergangenen dreieinhalb Jahren nicht von Unfällen verschont. Zwei Maschinen gingen durch Absturz verloren; eine Besatzung kam ums Leben. Ein trauriger Hinweis auf die Tatsache, daß Hochleistungstechnologie keine absolute Gewähr für Unfallfreiheit bieten kann.

Insgesamt und auch im Vergleich mit der noch jungen TORNADO-Erfahrung der Luftwaffe kann sich die Bilanz des Geschwaders aber durchaus sehen lassen. Der Abschied vom geliebten STARFIGHTER, die Einführung des Crew-Konzeptes mit allen seinen Konsequenzen, die Einarbeitung neuer Marine-TORNADO-Verfahren und letztlich der lägliche Flugbetrieb waren teils harte Probe, teils Herausforderung für alle Jagler Besatzungen.

Daß es dabei Spaß macht, TORNADO zu fliegen, stört die Entwicklung nicht im geringsten. Wer hat nicht gern ein paar Nasenlängen Vorsprung!



TORNADO im Griff

Bilanz nach 4 Jahren Flugbetrieb im MFG 1 aus technischer Sicht

Am 2. Juli 1982 übernahm das MFG 1 im Rahmen einer eindrucksvollen Geschwadermusterung seine ersten Tornados. Aus diesem Anlaß erschien auch der Verteidigungsminister Dr. Apel, der Inspekteur der Marine und zahlreiche zivile und militärische Gäste aus In- und Ausland. Admiral Bethge betonte, das neue Flugzeug stelle erhebliche Anforderungen an jeden Soldaten, insbesondere die komplexe Technik der Maschine sei eine Herausforderung an die in Wartung und Instandsetzung eingesetzten Soldaten und zivilen Mitarbeiter.

Inzwischen sind vier ereignisreiche Jahre vergangen, für Politiker eine Legislaturperiode, doch auch für einen Technischen Offizier Anlaß zurückzudenken und Bilanz zu ziehen, wie das technische Personal diese Herausforderung angenommen hat und mit ihr fertig geworden ist.

Schwenkflügel, Schubumkehr, Dreiwellentriebwerk, digitaler Main Computer, Fly by wire sind nur Schlagworte, um einen Eindruck von der Vielfalt der neuen Systeme und Technologien, die beherrscht werden mußten, zu vermitteln.

Am Anfang stand die Ausbildung. 1979 verließen die ersten Techniker das Geschwader, um in der Industrie und im weiteren 1981 an den technischen Schulen der Luftwaffe die Geheimnisse des neuen Musters zu erfahren, 1983 war die Umschulung auf das WS-Tornado abgeschlossen. Parallel zur Umschulung begann die Regenerationsausbildung. Innerhalb des Geschwaders lief die Ausbildung am Arbeitsplatz der Neuzugänge an; bis zum heutigen Tag konnte 565 Soldaten die ATN 8 auf Tornado zuerkannt werden. Dank solider Planung hielt der Zugang an ausgebildetem Personal mit dem monatlichen Zulauf von 3 bis 4 Tornados schritt, sodaß eine Voraussetzung zur Erfüllung des Auftrages stets gegeben war. Die gute Ausbildung wird inzwischen

durch ein beträchtliches Maß an Erfahrung aus den vergangenen vier Jahren ergänzt. Störungen, die 1982 noch zu einem Ground Abort führten, werden heute vom Wartungspersonal und von der fliegenden Störbehebung professionell beseitigt. Die Beanstandungsrate und die pro Flugstunde zu erbringenden technischen Arbeitsstunden gehen kontinuierlich zurück. Das Flugzeug wurde Schritt für Schritt erschlossen.

Die 43+43 stand am 2. Juli 1982 völlig "nackt" vor Halle 36, ohne Träger und Außenlasten, man war, überspitzt formuliert, froh, daß sie überhaupt flog.

Erst allmählich lief das role equipment (Lastenträger, Startgeräte, Zusatzbehälter) zu. Was waren das für "Aktionen", als zum ersten Mal Bordkanonen und Übungsbombenträger beladen wurden, oder als 1985 Sidewinder und Kormoran für den scharfen Schuß angebaut wurden. Inzwischen ist in den meisten Bereichen Routine eingekehrt, und schon wird es die Aufgabe des Vorgesetzten darauf zu achten, daß die Routine nicht in flugsicherheitsgefährdende Betriebsblindheit umschlägt. General Flugsicherheit bescheinigte dem Geschwader bei der 1. regulären Inspizierung nach der Umrüstung 1984 einen guten Standard.

Der Herausforderung des neuen Waffensystems wurde auch durch eine Umgliederung der Technischen Gruppe Rechnung getragen.

Der Waffenabschnitt kam von der alten Elektronik- und Waffenstaffel und wurde auf einen reinen Werkstattbetrieb reduziert.

Die Beladung der Flugzeuge wurde zur Aufgabe der Wartungs-Crew und durch kontinuierliches Beladetraining wurde der Standard erreicht, der Voraussetzung war für die Reassignierung der 1. Staffel im Dezember 1984 und der 2. Staffel im Januar 1985.

Die Betriebsführung in der Technischen Gruppe wurde rechtzeitig mit dem Zulauf der ersten Tornados von der Plexiglastafel auf DV-gestützte Verfahren umgestellt. Mit BEAV (Betriebsdatenerfassungs- und Auswertungsverfahren) WIDAV (Wartungs- und Instandsetzungs- und Materialverfolgungssystem) werden alle anfallenden Betriebsdaten gesammelt, über Datensichtgeräte eingegeben und mit Datenfernübertragung zum Rechenzentrum der Bundeswehr nach Wahn übertragen. Dort werden die Daten verarbeitet und aufbereitet und dem Bedarfsträger im Dialogverkehr zugänglich gemacht. 1985

wurde der abgesetzte Rechner in Betrieb genommen, wodurch die Möglichkeit entstand, dezentral und unabhängig vom Rechenzentrum zu arbeiten.

Neue Werkstätten wurden aus der Taufe gehoben wie z.B. für Kunststoffbearbeitung, Luftbetankung oder ELOKA, dem neuartigen Einsatz von Faserverbundwerkstoffen im Flugzeugbau bzw. neuen Einsatzkonzepten folgend.

In der Elektronikstaffel mußte mit dem Einzug der Mikroelektronik der wohl größte Innovationsberg bewältigt werden. Das LRU-Konzept war schnell verwirklicht, soweit es um das schnelle Auswechseln defekter Computer auf der Flightline ging, die Überprüfung und Instandsetzung im Werkstattbereich lief jedoch weitaus schleppender an, da die Testgeräte entweder noch nicht vorhanden oder nicht einsatzbereit waren.

Allgemein ist zu sagen, daß zum Zeitpunkt der Einführung des neuen Flugzeugtyps die Voraussetzungen personeller und organisatorischer Art erfüllt waren, die Versorgungsreife aber nur bedingt gegeben war.

Den Mangelerscheinungen auf dem Einsatzteilsektor wurde durch gesteuerte Ausbauten und direkte Unterstützung aus der Industrie (interim support) begegnet. Viele Konstruktionsänderungen während und nach der Auslieferung erschwerten die Lage. 11 Technische Berater der an der Fertigung des Tornado beteiligten Firmen halfen mit, die größten Startschwierigkeiten zu überwinden.

Auch die im Juli 1982 vorhandene Infrastruktur ließ trotz eifriger Bautätigkeit seit Einstellung des F-104 Flugbetriebes noch zahlreiche Wünsche offen. Die Aufenthaltsgebäude für die Wartungszüge wurden 1981, der im Rahmen des TMBK (s. u.) wichtige Munitionsmontageschutzbau 1985 und das neue Hauptlager im Februar 1986 fertig. Die Schutzbauten für ELOKA und Avionik befinden sich noch im Bau- bzw. Planungsstadium.



Infrastrukturelle Unzulänglichkeiten machten die Arbeit vielerorts schwieriger, unangenehmer, umständlicher, jedoch nie die Erfüllung des Auftrages unmöglich.

Die Tatsache, daß das MFG 1 als erster Verband der Bundeswehr mit Tornado ausgerüstet wurde und dadurch eine Pilotfunktion erfüllte, machte die Aufgabe zwar schwieriger aber gleichzeitig auch interessanter.

Vieles war nur halb fertig und forderte geradezu zum experimentieren und improvisieren heraus. Daß nicht alles, was mit dem neuen Waffensystem ins Geschwader kam, durchdacht und ausgereift war, bewiesen allein die zahlreichen Verbesserungsvorschläge aus den Reihen der Technischen Gruppe, von denen ein Großteil vom Bewertungsausschuß des Verteidigungsministeriums prämiert wurde.

Es verbreitete sich Pioniergeist. Die ständige Arbeitsgruppe Truppenversuch Phase III, die von 1982 bis 1983 in Jagel arbeitet, hielt die Staffeln durch immer

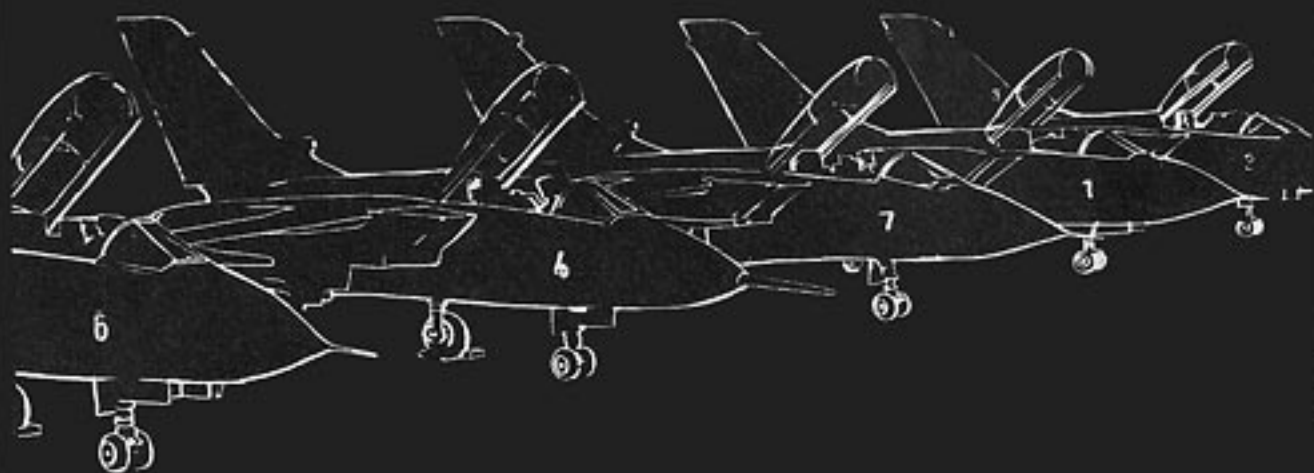
neue Ideen und Versuche in Atem und nervte mit endlosen Fragebögen. Ein neues Shelterkonzept wurde entwickelt. Die Erprobung neuer Shelterwinden, alternativer Schleppfahrzeuge und eines flexiblen APU-Abgasrohres wird wohl allen Beteiligten lange in Erinnerung bleiben.

Für das neue Flugzeug, das ein mehrfaches der Nutzlast seines Vorgängers tragen kann, wurde ein neues TMBK (Konzept für Transport, Montage und Beladung von Munition) entworfen. Es bestand seine Bewährungsprobe bei den taktischen Überprüfungen 1984 und 1985.

Vier Jahre nach der Einführung hat der Tornado einen besseren Klarstand, eine geringere Unfallrate und ein höheres Flugstundenaufkommen als das Vorgängermodell.

25.000 Flugstunden beweisen allen Unkenrufen gewisser Illustrierten zum Trotz, daß "die Technik" den Tornado im Griff hat. ---

- Dohring -
Oltz



VIPs — VIPs — VIPs

Am 15. Mai wehte die Flagge Nippons beim Marinefliegergeschwader 1. Anlässlich eines Aufenthaltes in der Bundesrepublik Deutschland wurde unser Verband durch eine japanische Militärdelegation besucht. Die Delegation wurde begleitet vom japanischen Militärattaché sowie Vertretern der Fa. MBB. Die Begrüßung der Herrn, die sich fernab ihres Heimatlandes eine umfassende Information über das WS-Tornado verschaffen wollten, erfolgte durch den stellvertretenden Kommandeur, FKpt Zahnert (Foto).



Nach Vortrag und Diskussion über das WS-Tornado in der Marine-Rolle, einer praktischen Einweisung in den Tornado-Flugsimulator, einem Static- sowie Weapons Display und einer fliegerischen Leistungsschau eines Tornados verließen die Gäste aus dem Land der aufgehenden Sonne wohlinformiert mit einem Panavia-Jet das Marinefliegergeschwader 1. ---

Marinefliegerhorst Schleswig / Kaserne Kropp

Zwischenlandungen

Ereignisse

Blitzlichter

Besucher

Nachrichten

Am 15. April Besuch v. Beamten d. Kultusministeriums u. Professoren d. Universität München (40 Pers.)

Am 17. April Besuch d. Kommandeurs d. Marineschule, FltAdm Sievert

Am 21. April Besuch d. 4. Insp. d. Marineschule Mürwik (13 Pers.)

Am 24. April Besuch d. ehem. Offz. d. Stabes MflgDiv (35 Pers.)

Am 25. April Besuch d. Inspektors d. Marine, VAdm Wellershoff

Am 29. April Besuch v. Schulaufsichtsbeamten u. Berufsschulleitern aus Frankfurt (27 Pers.)

Crosslauf d. MFG 1 am 30. April

Waldlaufmeisterschaft im Staatsforst Flensburg am 30. April

Vom 30. April bis 5. Mai Besuch d. Reservistenverbandes d. Bw Kreisgruppe Fulda u. Angehörige d. 11th Armored Cavalry Regiment (ca. 80 Pers.)

Halleluja Handballpokalturnier d. MFG 1 am 07. Mai

Am 07. Mai Besuch v. Schülern d. Realschule Gettorf (30 Pers.)

Am 09. Mai Besuch d. Befehlshaber d. Flotte, VAdm Mann

Am 13. Mai Besuch v. Offz. d. Marineschule Mürwik (ca. 18 Pers.)

Am 14./15. Mai Info-Tagung'86 f. Studienoffz. d. Uni d. Bw Hamburg (87 Pers.)

Am 14.-16. Mai Besuch d. Rear Adm Bacon (USN) u. FltAdm Giermann

Am 04. Juni Besuch v. Teilnehmern d. Fachtagung d. Referates BMVg U III 7 BMVg U III 7 (ca. 130 Pers.)

MFG 1 - Info-Treff

Für ehemalige Offiziere des Stabes Marinefliegerdivision führte das MFG 1 eine Informationsveranstaltung durch. Die Gäste, darunter auch ehemalige Kommodore des MFG 1, wurden durch den Kommandeur Marinefliegerdivision, FltAdm Dubois, begrüßt. Nach Vortrag über "Auftrag und die Aufgaben des MFG 1 - fliegerischer Einsatz des WS - Tornado", Diskussionen und Filmvortrag erlebte die Besuchergruppe teilweise unter ungünstigen Witterungsbedingungen einen simulierten Angriff auf den Tower sowie Einzelvorführungen des WS - Tornado.

Die Besichtigung eines Tornado, wobei die technischen Erläuterungen durch den stellvertretenden Kommodore, FKpt Zahnert, vorgenommen wurden, die Durchführung eines Operational Turn-around und ein Weapons Display schlossen das Besuchsprogramm ab.

Obgleich sich nach Einführung des neuen Waffensystems an der geltenden NATO-Strategie, an Konzepten und Operationsplänen der Marine oder taktischen Grundsätzen auf Geschwaderebene wenig geändert hat, waren die Gäste mit Kenntnissen über Auftrag und Einsatzgebiet der Marineflieger über Ost- und Nordsee noch wohl vertraut, darüberhinaus von den Einsatzmöglichkeiten des neuen Waffensystems, was Reichweite, Navigations- und Waffeneinsatzgenauigkeit, Mittel der elektronischen Kampfführung, Luft-Luft-Betankung, Betriebssicherheit und Zuverlässigkeit betrifft, stark beeindruckt, - beeindruckt von einem "Waffensystem" des ausgehenden 20sten Jahrhunderts, dessen Leistungsmerkmale gegenüber allen Vorgängertypen überzeugend dargebracht werden konnten. ---



Gruppenfoto beim MFG 1



Technische Erläuterungen durch den stellvertretenden Kommandeur FKpt Zahnert



Admiral a. D. Luther im Gespräch mit dem stellvertretenden Kommandeur Fliegende Gruppe, FKpt Mecklenburg. Admiral a. D. Luther war vom 1.7.65 bis 16.10.68 Kommandeur des MFG 1.



Sichtliches Erstaunen im Anblick moderner Technologie



Abschied von den - Silberfüchsen -

Nicht etwa einer aussterbenden Tierart ist der nachfolgende Artikel gewidmet, sondern der kanadischen 441 TAC (F) Silver Fox Squadron aus Söllingen, offizielle Schwesterstaffel der 1. Staffel unseres Geschwaders. - Warum Abschied?

Am 1. März dieses Jahres stellten die Flugzeugführer der 441 Squadron im Rahmen einer großen Musterung und Flugvorführung in Baden-Söllingen die letzten CF-104 "Starfighter" der kanadischen Luftwaffe außer Dienst.

Mit der erklärtermaßen wehmütigen Trennung von diesem schon fast legendären und in gewisser Weise einzigartigen Flugzeug verband sich für die Piloten der 441 Squadron und ihre Familien zugleich der Abschied von Deutschland von der schon zur zweiten Heimat gewordenen Landschaft Badens und von vielen Freunden verlegte die Staffel mit Einstellung des CF-104 Flugbetriebes zurück nach Kanada. Damit nahm der 34-jährige ununterbrochene Einsatz dieser Einheit in Europa ein vorläufiges Ende.

Umgerüstet auf das neue Waffensystem CF-18 "Hornet", wird die 441 Squadron 1987 auf dem kanadischen Luftwaffenstützpunkt Cold Lake reaktiviert und mit neuem Auftrag im Rahmen der kanadischen Luftverteidigung eingesetzt werden.

Auch dieser Wechsel der Einsatzrolle ist für die 441 Squadron nicht neu, mußte sie sich doch in ihrer langen und ereignisreichen Geschichte von den Anfängen im 2. Weltkrieg bis heute mehrfach auf neue Herausforderungen einstellen.

In den letzten beiden Kriegsjahren über England und dem europäischen Festland eingesetzt, wurde die Staffel 1951 in St. Hubert, Quebec neu formiert und auf den Flug-



Die F-18

zeugtypen "Harvard" und "Vampire" ausgebildet. Schon kurze Zeit später erfolgten Umschulung und Einsatz als Jagdstaffel auf MK II "Sabres" in Chatham, New Brunswick.

Im Februar 1952 verlegte die 441 Squadron erneut nach Europa, um in North Luffenham in England Aufnahme zu finden.

Nach NATO-Assignierung und kurzer Stationierung in Zweibrücken wurde der Fliegerhorst Marville in Frankreich ab März 1952 für 12 Jahre neues Zuhause der 441 Squadron. In diese Zeit fiel auch die Umrüstung auf die CF-104 "Starfighter" sowie der Wechsel vom Luftverteidigungs- zum Aufklärungsauftrag.

Im März 1967 wurde die 441 Squadron nach Deutschland verlegt und in Lahr stationiert. Im Juli 1970 schließlich bezog die Staffel ihre Räumlichkeiten auf dem Fliegerhorst Baden-Söllingen, wo sie bis März diesen Jahres verblieb und als Jagdbomberstaffel eingesetzt wurde.

Wie kam es nun zu der Patenschaft zwischen 441 Squadron und 1. Staffel MFG 1?

Es begann mit einem regulären Staffelaustausch im Juli 1976 unter dem damaligen Staffelkapitän der 1. Staffel, KKpt Zahnert. Aus dieser Begegnung entwickelte sich in der Folgezeit eine immer enger werdende Verbindung der beiden Staffeln, gekennzeichnet von gegenseitigen Besuchen bei Staffelübergaben, Flugtagen oder anderen "social events". So wurden die dunkelgrünen und sandfarbenen Fliegerkombinationen der Kanadier schon bald zu einem vertrauten Bild im MFG 1.

Im Oktober 1979 wurde die Patenschaft der beiden Einheiten offiziell und von den damaligen Staffelkapitänen, LtCol Crabb und KKpt Rösch, beurkundet. Sichtbare Zeichen dieser Verbundenheit sind seit dieser Zeit die Staffelwappen der 441 Squadron an den Fliegerkombinationen der 1. Staffel.

Voraussetzung für Vergabe und Trageerlaubnis dieses Wappens ist es, gewisse Begrüßungs- und Einführungsriten der 441 Squadron über sich ergehen zu lassen.

Anlässlich ihres Abschieds von Söllingen hatte die kanadische Staffel Ende Februar nochmals alle befreundeten Einheiten der europäischen NATO - Partner zu einem letzten Wochenende eingeladen. Vorrangig galt dies allerdings der 1. Staffel MFG 1 als der offiziellen und eng mit den Silberfüchsen verbundenen Schwesterstaffel.

So flogen am 21. Februar 6 Tornado mit erprobten Besatzungen der 1. Staffel nach Baden-Söllingen, um sich zusammen mit zwei italienischen F-104 Piloten sowie zwei britischen Tornado-Besatzungen den Herausforderungen des Wochenendes zu stellen.

Wie schon oft zuvor bewiesen die Kanadier auch bei dieser Einladung, daß sich mit französischem Lebensstil, britischem Humor und lockerer amerikanischer Art bestens feiern läßt. Nach herzlicher Begrüßung und dem "Welcome-Beer" galt der Freitagabend ganz der geselligen Gestaltung des TGIF mit opulentem Mahl und edlen Getränken in der Offiziermesse.

Als schon traditioneller Bestandteil der Söllingen-Aufenthalte stand auch am Sonntagvormittag der Besuch des griechisch-römischen Thermalbades in Baden-Baden auf dem Programm.

Nach Stunden der Entspannung waren alle Beteiligten wieder frisch und bereit für die vielfältigen Anfechtungen der für den Samstagabend angesagten "Bad Taste - Party".

Auch hier sei zum Schutze aller Beteiligten auf eine nähere Beschreibung verzichtet!

Festlicher Ausklang des Besuches bildete am Sonntagabend ein gemeinsames Essen in



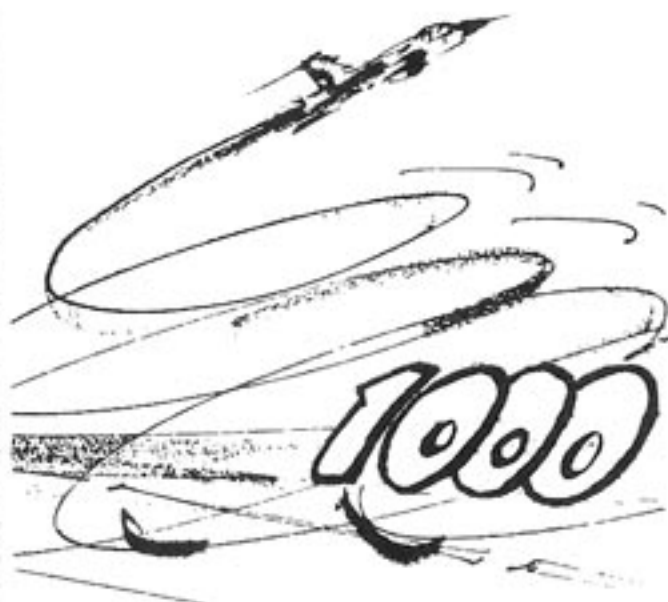
einem französischen Restaurant.

Noch von dezerten Knoblauchdüften umweht hieß es am Montag endgültig von der 441 Squadron Abschied zu nehmen und den Rückflug nach Jagel anzutreten.

Damit ging die über 10 Jahre gewachsene, enge freundschaftliche Verbindung zwischen der 441 TAC (F) Squadron und der 1. Staffel MFG 1 zuende. Was bleiben wird, ist die Erinnerung an viele gemeinsame Stunden mit unseren kanadischen Freunden.

Farewell to the Silver Foxes!

- Kiehnle -
KKpt



Bei schönem Flugwetter absolvierte erneut ein Mitglied der 2. Staffel ein Flugstundenjubiläum.

Leutnant Gerd Sieber flog am 27.05.86 mit seinem Piloten, Oberleutnant J. J. Galla seine -1000-ste Flugstunde.

Leutnant Sieber hat 1978 seine fliegerische Laufbahn in Fürstenfeldbruck auf der Piaggio P-149 und der Fiat G-91 begonnen. Danach "wechselte" er zur Luftwaffe und flog in Bremgarten beim Aufklärungsgeschwader 51 "Immelmann" als Marineoffizier in der F-4 Phantom mehr als 400 Stunden. Die anschließende Umschulung auf unser Waffensystem Tornado verschlug ihn dann endlich zu uns in die 2. Staffel nach Jagel. Sein Jubiläumsflug endete mit dem üblichen Empfang am Shelter durch die 2. Staffel und der Horstfeuerwehr.

Die Technik stellte uns den Tornado-Mini zur Verfügung, damit die Besatzung, unterstützt und gekühlt durch die Feuerwehr, sicher zum Staffgebäude heimfahren konnte. Unserem "Old Head" Gerd Sieber noch viel Erfolg und weiterhin Hals- und Beinbruch, nicht nur in der Fliegerel.

- Dischereit -
Kptlt



Werkstätten und Arbeitsplätze im Blickpunkt

25.000 Lfz-Stunden auf dem WS-Tornado in 4 Jahren bedeuten unter dem Gesichtspunkt fliegerischen Könnens und technischem Know how für das Geschwader einen respektablen Erfolg, weiß man doch um die Schwierigkeiten der Anfangsprobleme sowie der zeitweise logistischen Kraftakte.

Hinter der Bilanz aus fliegerischer und technischer Sicht stehen Soldaten und zivile Mitarbeiter aller Fachrichtungen, die durch ihre fundierte Ausbildung und inzwischen gefestigten Erfahrungswerte ihren Beitrag geleistet haben.

Die technische Ausbildung im Rahmen der Einführung eines komplexen modernen Waffensystems ist ein häufig unterschätztes Gebiet. Komplexität bedeutet sowohl technischen Ausbildungsaufwand, der von unseren Soldaten bewältigt werden muß, als auch einen erhöhten Prüf- und Erhaltungsaufwand gegenüber unserer neuen Technologie am WS-Tornado. Je komplexer das Waffensystem, desto vielfältiger sind auch die Fachbereiche mit ihren zu bewältigenden Tagesaufgaben im Rahmen eines Jahresflugstundenprogrammes.

Für viele Geschwaderangehörige ist es daher nicht immer leicht festzustellen, wo "der nächste Kamerad" eingesetzt ist, was er tut und wie er zur Sache beiträgt.

So sollen diesmal im Rahmen des 25.000 Flugstunden-Jubiläums Soldaten und zivile

Mitarbeiter des Verbandes, in einer Fotoserie in ihren Werkstätten und an ihren Arbeitsplätzen festgehalten, im besonderen Blickpunkt stehen.

Als Auftakt soll die Technische Gruppe in Form eines Streifzuges durch Werkstätten aller Fachrichtungen dargestellt werden - vom Elektroniker zum Triebwerker, vom 1. Wart zum Waffenmechaniker oder Hydrauliker.

Die dabei auch dargestellten hochkomplexen Prüfsysteme sollen erahnen lassen, welcher ein Ausbildungsaufwand den Technikern auferlegt werden müsste, um nicht nur das dargestellte Gerät als auch das WS mit seiner kompletten Bordausrüstung zu beherrschen. In weiteren Folgen werden Arbeitsplätze der Fliegenden, Technischen sowie der Horstgruppe dargestellt, um Soldaten und zivilen Mitarbeitern sowie Lesern des Nachbrenners innerhalb und außerhalb des Geschwaders Informationen über das verantwortliche Wirken von Geschwaderangehörigen im Rahmen des Gesamtauftrages näherzubringen. ---



Wartungs- und Waffenstaffel 1. Wart

Nach Flugdienstende gilt es, die Luftfahrzeuge für den nächsten Tag einsatzklar zu halten. Dem 1. Wart (Foto) obliegt es dann, im Cockpit Schalterstellungen, Kraftstoff-Füllstand, Sauer- und Notsauerstoff zu überprüfen, Gurte zu richten, die allgemeine Sicherheit (lose Kabel), etc. herzustellen, sowie auf Beschädigungen zu achten.



1. IZ-Regelungsgeräte-Werkstatt Elo - Staffel

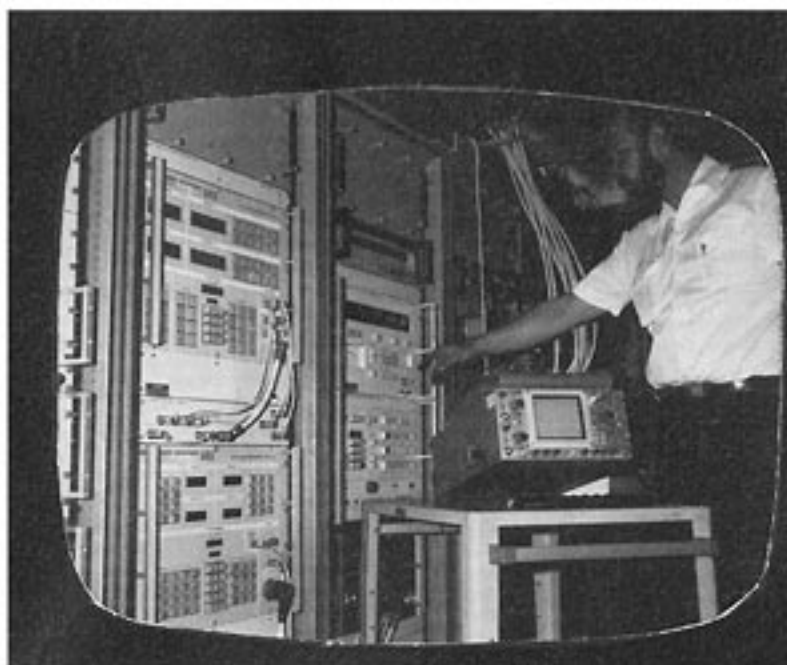
Der "Wurlitzer", ein Testgerät zur Überprüfung der MECU (main engine control unit) ermöglicht Funktionsüberprüfung und Einstellungen im Hinblick auf Grund-Triebwerks- und Nachbrennerfunktionen, d.h. Überprüfung der optimalen Kraftstoffzufuhrregelung aufgrund eingehender Daten wie Fluggeschwindigkeit, Lufttemperatur, Druck, Flughöhe, Überhitzung, Verdichterpumpen etc. .



Funkwerkstatt
Elo - Staffel

Ein hochkomplexes Testsystem (RF-ATE) ermöglicht Fehleranalyse und Funktionsüberprüfung im Bereich der Funk- und Kommunikations - Bordgeräte HF / VHF / UHF, der Funknavigation sowie der Flugsteuerungsanlage des Luftfahrzeuges, Crash-Recorder, Cockpit Voice Recorder etc. .

Im Foto: Überprüfung der Einsatzbereitschaft des RF-ATE durch den Werkstattleiter.



Kalibrierlabor
Elo - Staffel

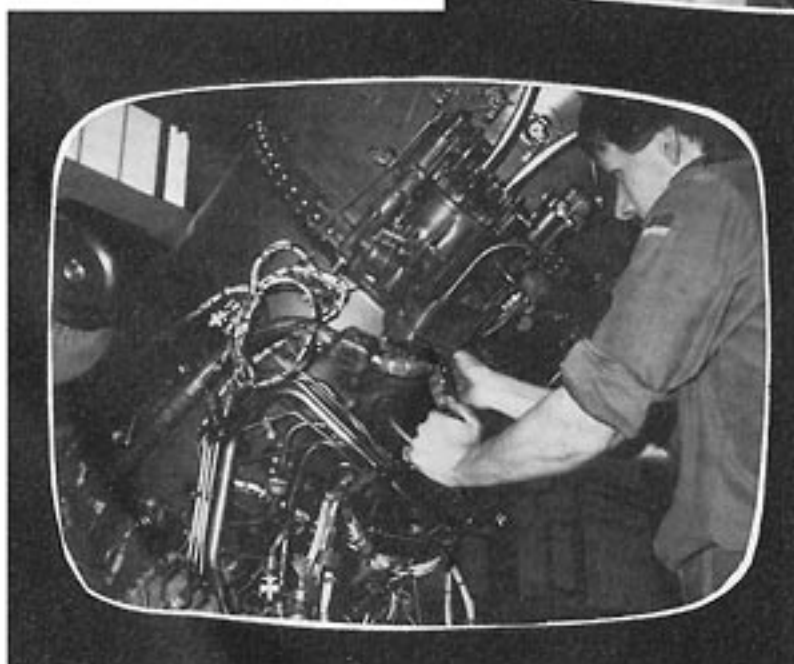
Nicht nur elektronische Prüf- und Meßgeräte unterliegen vorgeschriebenen Kalibrierintervallen. Das Kalibrierlabor des Verbandes ist auch zuständig für die Kalibrierung aller Meßgeräte aus dem mechanisch - physikalischen Bereich wie Druck, Vacuum, Optik, Temperatur, Länge, etc. .



Triebwerkswerkstatt
Instandsetzungsstaffel

Die Turbo Union RB 199 Mantelstromtriebwerke mit je 40 KN Trockenschub und über 71 KN Nachbrennerschub verlangen bei Wartung und Instandsetzung ein Höchstmaß an Präzision und Zuverlässigkeit.

Im Foto: Triebwerk-Mechaniker bei Einstellarbeiten am Triebwerk auf dem Teststand.





Kalibrier - Labor
Elo - Staffel

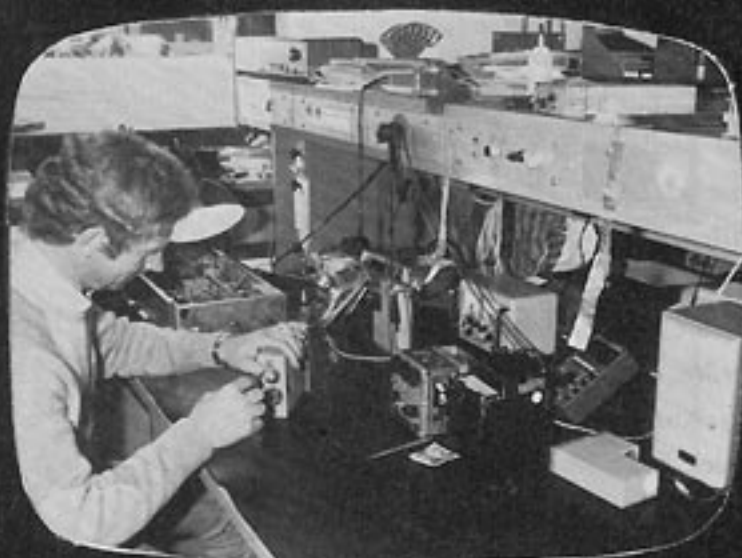
Alle elektronischen Meß- und Prüfgeräte des Geschwaders werden im verbandseigenen Kalibrierlabor durch industrie-geschultes Personal kalibriert oder instandgesetzt. Im Foto ein Arbeitsplatz eines Hauptbootsmannes im Labor.

Funkwerkstatt
Elo - Staffel



Funk- und Kommunikations - Anlagen des WS-Tornado verlangen einen hohen Zuverlässigkeitsgrad. Bei Fehlern steckt auch hier der "Teufel im Detail".

Foto: Funk - Mechaniker bei der Reparatur eines Bediengerätes.



Anzeigen - Geräte Werkstatt
Elo - Staffel

Das VIDEO-ATE-Testsystem erlaubt software - gestützte Fehleranalyse im Rahmen der Instandsetzung von 14 verschiedenen Anzeigen-Gerätesystemen des Flugzeuges. Komplexe Testsysteme dieser Art verlangen volle Konzentration des Personals.





Hydraulik - Werkstatt
Instandsetzungsstaffel

Überprüfung der Funktion wichtiger Hydraulik - Komponenten des Flugzeuges wie Taileron-, Seitenrudder-, Spoiler- und Brake Aktuator am Hydraulik - Teststand. Im Foto: Hydraulik - Mechaniker bei der Eingabe von Druckwerten und Durchflußmengen.



Bordkanonenwerkstatt
Wartungs- u. Waffenstaffel

Sorgfältigste Ausbildung sowie handwerkliches Können des Waffenmechanikers bei der 14 Tage - Inspektion der Bordkanone BK-27 nach dem Schießein-satz sowie Wartung der Rohre garantieren die vollwertige Funktion nach Wiedereinbau in das Flugzeug.



Navigations - Werkstatt
Elo - Staffel

Ein software - gestütztes Testsystem zur Überprüfung der Trägheitsnavigationsanlage des WS-Tornado ermöglicht eine einwandfreie Fehler - Analyse als Voraussetzung für exaktes Funktionsverhalten während des Fluges.



**Ein
ganz heißer Tip**

Postanschrift
Der Nachbrenner
beim Marinefliegergeschwader 1
2382 Kropp/Schleswig



Abo-Vertrieb
15,- DM für eine volle
Jahresausgabe

per Abonnement

Wußten Sie schon, daß...



Deutsches Museum unterstützt MFG 2

Ein wohl einmaliges Vorkommnis in der Geschichte der Marinefliegerei konnte jetzt aufgeklärt werden. Eine nicht geringe Anzahl der F-104 "Starfighter" des MFG 2 gehören seit langen Jahren dem wohlbekannteren "Deutschen Museum" in München. Die Geschichte wurde ruchbar, als ein Fernschreiben des "Deutschen Museum" an das MFG 2 irrtümlich in die 2. Staffel des MFG 1 auf lief. Darin hieß es unter anderem:

"... dürfen wir Sie an das Auslaufen des Leih- und Pachtvertrages über 29 Flugzeuge des Typ F-104 "Starfighter" aus der historischen Sammlung unseres Museums erinnern. Bedauerlicherweise sehen wir uns nicht in der Lage, der von Ihnen gewünschten Verlängerung o.a. Vertrages zu zustimmen. Zur Abstimmung der Übergabemodalitäten wird sich unser Chefarchivar, Herr, in den nächsten Tagen mit Ihnen in Verbindung setzen."

Der daraufhin in der 2. Staffel gebildeten Sonderkommission gelang es bald darauf nicht nur die Seitennummern der "Leihgaben" zu erfahren, sondern auch, daß diese Flugzeuge an einer bestimmten Stelle mit der Aufschrift "Deutsches Museum - Leihgabe" versehen sind. Eine stichpunktartige Inspektion zeigte allerdings zunächst kein Ergebnis. Die Markierungen waren wohl schamhaft, verständlich, überpönt worden. Erste Versuche mit einem Farblösungsmittel brachten die Wahrheit jedoch an den Tag und in einer blitzartigen Aktion gelang es mit Daumenkraft und Terpentin alle 29 Aufschriften frei zulegen. Vor dem linken Luftereinlaß prangt sie nun wieder in dunklem Grau (bei einigen Flugzeugen in leuchtendem Gelb).

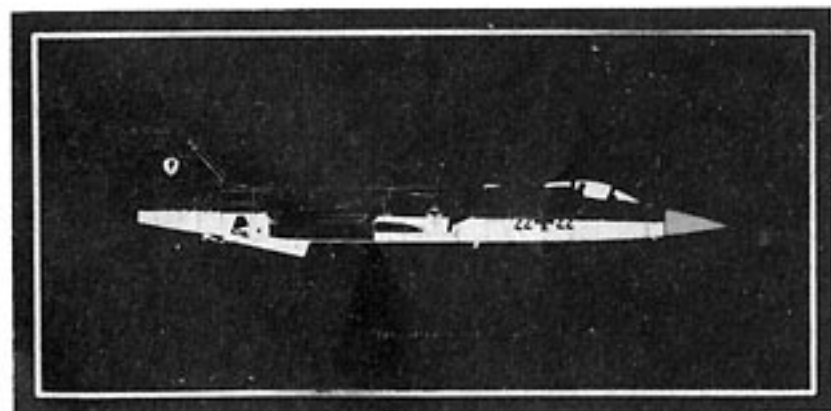
Ein Trost wird es dem MFG 2 sein, daß die gute F-104, noch in diesem Jahr beginnend, durch MRCA Tornado ersetzt wird.

Und dies ist dann keine Leihgabe.
- MFG 1 - Fliegende Gruppe - 2. Staffel - Pressedienst -



DIE F-104 - RELIEF-BILDER

4-farbige Marineausführung · MFB1 Beschriftung ·
Maße: 20 x 38 cm auf Holz



Nur noch wenige
Exemplare vorhanden.
Stückpreis 40,-DM
zu erfragen
App.: 7672

Flugzeugträger "Santa Jagel"

Die Marineflieger und der Elch von Schleswig

Mit Wehmut und einem nostalgischen Lächeln denken viele Schleswiger zurück an jene Zeit, als sie manch munteren Abend in der einstmals so berühmten Schleihalle verbrachten. Das waren noch Zeiten, als man noch zu 12-Mann-Orchestern tanzen konnte und der Wirt Johann Jürgens zu vergleichsweise bescheidenen Preisen Varieté von Weltklasse bot. Nicht nur Schleswiger sondern Leute aus ganz Europa, ja der ganzen Welt waren hier zu Gast, und die Schleihalle war fast ein Synonym für Schleswig.

Häufige Gäste werden sich an den grossen Elchkopf erinnern, der - zusammen mit anderen Jagdtrophäen - an der Wand des Treppenaufgangs vom Restaurant zum Wintergarten hing, dessen Inneneinrichtung dem Luxusdampfer "Cap Polonio" entstammte. Die Schleihalle ist längst verschwunden, aber dieser Elch "lebt" noch. Obwohl in den letzten für das Etablissement weniger guten Jahren an seiner Stelle an der Wand nur noch ein Loch und ein nikotingeschwärzter Rand glänzten, - dort, wo zuvor der König der nordischen Wälder gehangen hatte. Irgendwann im Sommer 1954 verschwand er nämlich auf mysteriöse Weise.

Es waren jene Jahre, in denen es Mode wurde, von Restaurantbesuchen Souvenirs "mitgehen" zu lassen, Aschenbecher, Biergläser und dergleichen. Für hartgesottene Burschen, die sich in der Schleihalle amüsierten, waren diese prosaischen Gegenstände jedoch nicht genug. Auch nicht für die kriegsgeharteten britischen Marineflieger, die inzwischen der Royal Naval Volunteer Air Reserve angehörten und die damals mit einer Staffel Sea Fury Jägern zu einer 14-tägigen Übung auf dem Fliegerhorst Schleswig einberufen worden waren. Eines Abends war der Elch verschwunden. In "Frau Winkelmanns Taxi", wie die Flieger sich noch genau erinnern, war er nach Jagel gebracht worden und von dort per Flugzeug nach Old England. Und er ward nie wieder gesehen. -

Bis zum Sommer 1983 !

Der britische Flugkapitän Adrian H. Coleman aus Wendover/Bucks. - in den 50er Jahren selbst RAF-Pilot auf dem Fliegerhorst Schleswig - war durch Zufall ins Gespräch mit einigen alten Marinefliegern gekommen, und damit auch auf ihren Aufenthalt in



Der Verfasser bei der Begrüßung des
" Alten Bekannten ".

Schleswig. Selbstredend, erinnerte man sich begeistert der Schleihalle. Und damit der Story um den Elch. Er wurde schnell aufgespürt, und über Flugkapitän Coleman legte der Verfasser bald darauf dem stolzen, geweihtragenden "Bekanntem" von einst einen Besuch ab.

Er hängt heute im Büro des Belmore Hotels in Stoke Manderville, nordwestlich von London. Flugkapitän Roy Bartman, der zusammen mit seiner Frau, einer äußerst charmanten englischen Lady, das Hotel betreibt, war einer jener Navypiloten in Schleswig. Er selbst kannte die Entführungsgeschichte jedoch nicht.

Das Ehepaar, das gerade von einem Flug nach dem sagenumwobenen Timbuktu in der Sahara zurückgekommen war, bat um Entschuldigung dafür, daß der Elch am Kinn leicht beschädigt war. Das komme daher "weil die Sekretärin sich jedesmal den Kopf an dem Monstrum gestoßen hatte, wenn sie sich vom Schreibtischstuhl erhob". -

Übrigens: Die RNVAR-Staffel waren die ersten "echten" Marineflieger auf unserer Basis. Ihren Flugzeugtyp, die Hawker "Sea Fury", konnten wir als Oldtimer beim letzten Flugtag noch einmal im Flug sehen.

- Alex Herz -

So oder so

4



5



NENNE DIE NAMEN DER SCHIFFE
FÜGE DIE RICHTIGEN NAMEN ZUM BILD
SENDE DIE RICHTIGE BUCHSTABEN- UND
ZAHLENKOMBINATION AN DIE REDAKTION
WIR VERLOSEN 5 GROßMODELLBAUSÄTZE
EINSENDE SCHLUB IST DER 31. JULI '86

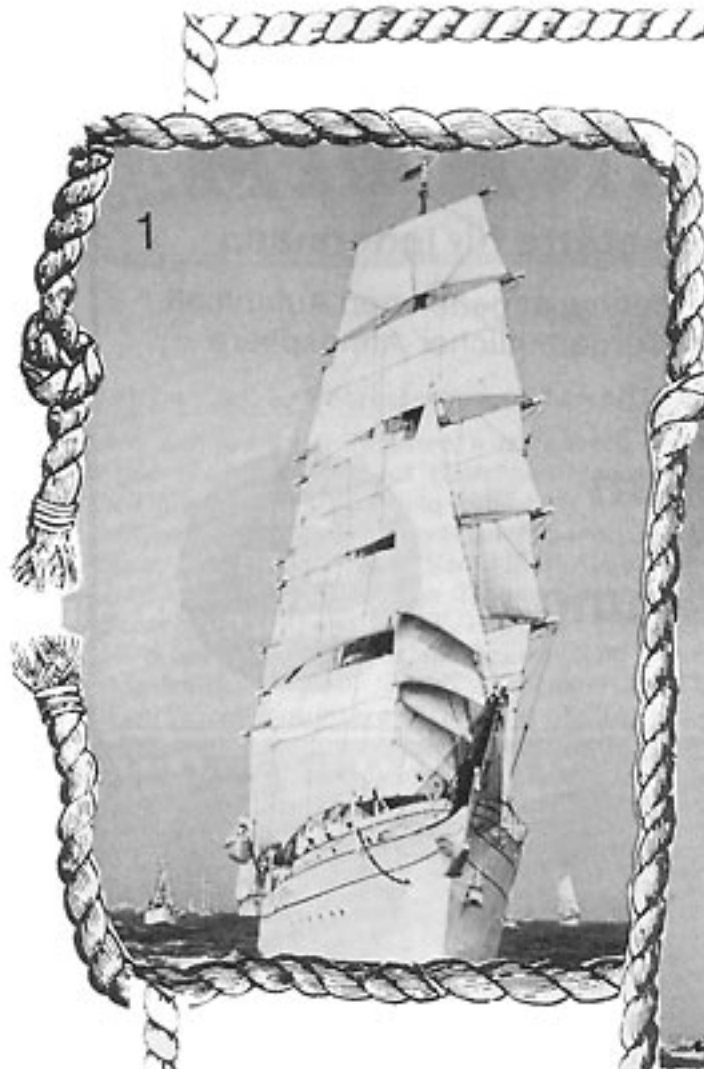
Der Rechtsweg ist ausgeschlossen

Der Nachbrenner
beim Marinefliegergeschwader 1
Stab - I

2382 Kropp

6





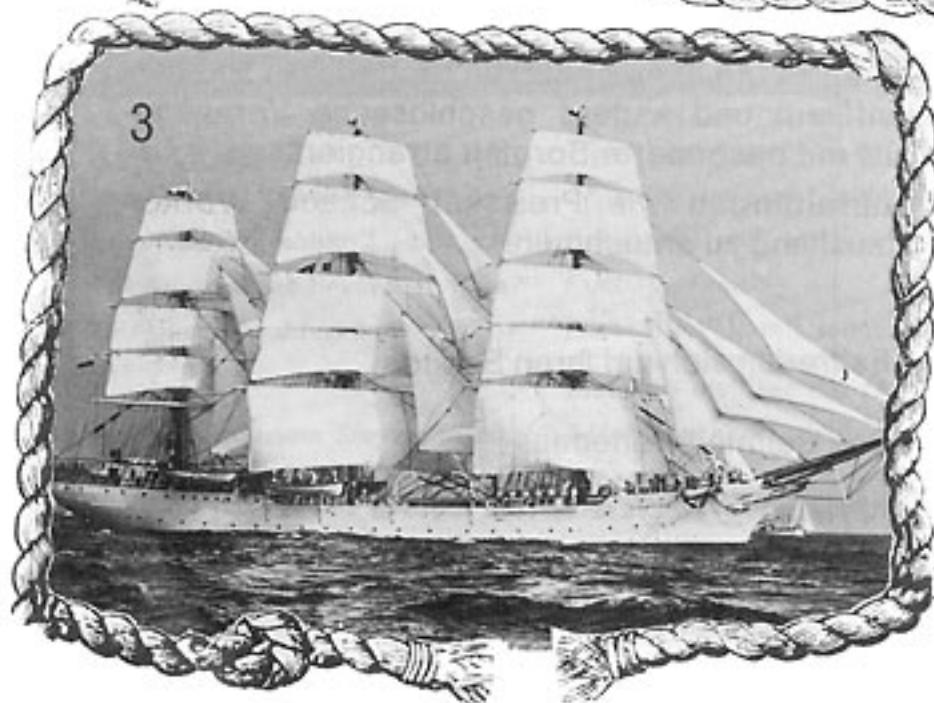
SIR WINSTON CHURCHILL I (A)

DANMARK (B)



JACOMINA (C)

ROYALIST (D)



GORCH FOCK (E)

DAR POMORZA (F)

Fragen zur Person

WIR STELLEN VOR:

HBtSm Fietze, Wehrbetreuungs-Unterroffizier des MFG 1

Am 3. März 1950 in Aalen/Württemberg geboren. Nach Hauptschulabschluß 1965 bis Ende 1967 Seemann auf dänischen Handelsschiffen. Eintritt in die Marine am 1.4.1968 in Glückstadt. Ausbildung zum 11er mit anschließender Bordverwendung auf Zerstörer Lütjens bis März '70. Maatenlehrgang, Schreibstubenmaat beim MFmStab 70 / Flensburg, Gruppenführer bei der MFmSAusKp in Glücksburg, Btsmlehrgang 72, danach ZugFhr/MFmSAusKp. Von Januar '73 bis Januar '76 Seemannische Nr. 1 auf den SM-Booten "MIRA" und "SCHÜTZE" des 1. Minensuchgeschwader in Flensburg. Ab Oktober 1976 bis Juni 1981 Auslandsverwendung bei HQ BALTAP/HQ NAVBALTAP in Karup / Dänemark. Von Juli '81 bis September '83 Stffw der InstStff/MFG 1. Seit Oktober '83 Wehrbetreuungsunteroffizier und Staffelfeldwebel Stabszug Oktober '84. Verheiratet.



Wo möchten Sie leben?

In Schweden. Die dortige unberührte Landschaft, Natur und Menschen gefallen mir.

Bevorzugte Urlaubsgegenden?

Skandinavien und Finnland. Warum? Siehe oben.

Ihre liebsten Hobbies?

Fotografie und Angeln.

Welche Sportart bevorzugen Sie?

Fußball, Tennis.

Ihr Hauptcharakterzug?

Dickfälligkeit mit langem Geduldsfaden. Zu nachsichtig, vermeide dabei zuweilen Situationen, die meinen Puls über das Normale strapazieren.

Was verabscheuen Sie am meisten? Effekthascherei, Besserwisserei.

Welche Fehler entschuldigen Sie am ehesten?

Die ehrlich vorgetragenen Fehler.

Welchen Alternativberuf würden Sie den Vorrang geben?

Reiseführer

Ihr Aufgabenbereich als Wehrbetreuungs - Unteroffizier ist recht umfangreich. Welches sind Ihre Schwerpunkttätigkeiten?

Jede der übertragenen Aufgaben wie Wohnungsfürsorge, Beschaffung von Wehrbetreuungsmaterial (Bücher, Werkzeug, Spiele, Sportgeräte etc.), Bindeglied zum Soldatenheim als Arbeitsstabvorsitzender sind im Rahmen der Betreuung und Fürsorgepflicht als Schwerpunkte anzusehen.

Welche Möglichkeiten haben Sie als Leiter des Arbeitstabes Soldatenheim, die jungen Soldaten in den Staffeln für die vielfältigen Möglichkeiten der Freizeitgestaltung und der Betreuung durch das Soldatenheim zu interessieren?

Möglichkeiten gibt es viele. Es müssen eben nur alle an einem Strang ziehen (mitverantwortliche Tätigkeit der Soldaten aller Dienstgrade). Wenn Informationen wie Handzettel, Plakate etc. nicht bis zum letzten Soldaten vordringen, bleibt manches Vorhaben auf der Strecke, auch wenn es noch so attraktiv ist. Man sollte bei diesem Geschäft nicht vergessen: Basis der Betreuung ist das Prinzip der Freiwilligkeit.

Welche besonderen Sorgen und Wünsche werden Ihnen besonders von jüngeren Geschwaderangehörigen vorgetragen?

Die Suche nach dem Gespräch mit Vorgesetzten nach Dienstende.

Läßt Ihnen Ihre Aufgabe als Stf/Fw des G-Stabes ausreichend Zeit, die Aufgaben als WBU nach Ihren Vorstellungen wahrzunehmen?

Das Amt des WBU, wenn man es richtig ausübt, ist sehr zeitaufwendig. Man könnte deshalb die Frage anders formulieren, ob mir die WBU-Aufgaben noch ausreichend Zeit lassen, die Aufgaben des Stf/Fw entsprechend wahrzunehmen.

Sie sind auch als verlängerter Arm des Geschwader - SI als Pressebootsmann tätig.

Wie gestaltet sich diese Aufgabe?

Was die Tätigkeit betrifft, so bin ich wohl von falschen Voraussetzungen ausgegangen. Ich hatte gedacht, daß mir diese Tätigkeit neue Perspektiven eröffnen würde. Aber leider gestalten sich die Aufgaben zur Zeit weniger interessant und beschränken sich auf Aktenführung und Betreuung der Presse. Die Haupttätigkeit hat sich also mehr auf die Bearbeitung des Schriftverkehrs mit der Öffentlichkeit verlagert (150 - 180 Briefe jährlich).

Wenn Sie drei Wünsche hätten, welche wären diese in Ihrem Aufgabenbereich?

1. mehr Zeit, um den Aufgaben als Staffelfeldwebel in vollem Umfang zu entsprechen.
2. daß die Betreuungsmaßnahmen und Einrichtungen besser angenommen werden. (Man kann nicht mundgerecht servieren, und dann noch selbst runterschlucken!)
3. in Verbindung mit den Aufgaben des Pressebootsmannes ein Praktikum bei einer Zeitung.

MITDENKEN + MITWIRKEN



= VERBESSERUNGEN SCHAFFEN!

Im Rahmen des Vorschlagswesens der Bundeswehr haben Soldaten der Instandsetzungsstaffel und der Elektronikstaffel respektable Erfolge erzielt. Herzlichen Glückwunsch!



Hauptbootsmann Peter Hikade, Inst-Staffel, Hydraulikwerkstatt, hat eine Änderung des Entlüftungsschlauches M 1419 im Bereich der Schnelltrennkupplung eingebracht. Sein Vorschlag wurde mit DM 400.- honoriert.

OBtsm Hans Albert Molitz (links) und OMaat Ulf Blessmann, beide Inst-Staffel, Elektrik-Werkstatt, entwickelten ein Prüfgerät für Steck-Relais der PA-NORM.

Beide Soldaten erhielten für ihren Vorschlag je DM 400.- Erfolgs-Prämie.



Btsm Rainer Kleinschmidt, Elo-Staffel, Kalibrier-Labor, im letzten Jahr als Lehrgangsbester in den USA mit einem 3-fachen "honor grade" hervorgegangen, setzte mit seinem Vorschlag, der mit DM 500.- honoriert wurde, dem Ganzen einen 1-Punkt auf.

Er fand heraus, daß das Herausführen eines speziellen Testpunktes am Testgerät zur Überprüfung der Seenotfunkgeräte eine erhebliche Zeitersparnis und eine minimale Materialbeanspruchung während des Prüfungsvorganges zur Folge hat.

OBtsm Bernhard Madej (links) und Maat Andreas Masch, Flo-Staffel, Regelungs-Werkstatt, haben sich beide Gedanken über die Bereitstellung von Werkzeug für die Arbeiten am Board 7 und 8 am Triebwerkssteuergerät gemacht.

Beiden Soldaten wurde eine Prämie von je DM 50.- zugedacht.



IM BLICKPUNKT

Großer Erfolg der Diensthundeführer des MFG 1

In zwei Vergleichswettkämpfen auf Bundesebene konnten Diensthundeführer des Geschwaders einen klaren Beweis ihres Könnens und des überragenden Ausbildungsstandes ihrer Hunde führen:

So belegte das Team des Marinefliegergeschwaders 1 unter anderem auf dem Luftwaffenflugplatz Rheine-Hopsten unter 12 teilnehmenden Mannschaften den 1. Preis. Eine Woche später wurden die Hundeführer des Geschwaders in Kiel-Holtenau wiederum ausgezeichnet.

Dies alles zeugt von einem hervorragenden Ausbildungsstand der zivilen Wache, die zum Schutz des Marinefliegerhorstes Jagel eingesetzt wird.



Das erfolgreiche Team
des MFG 1:

v.l.: Wachmann Möller mit
Diensthund CITO

Wachmann Ivers mit
Diensthund KERRY

Wachmann Langos mit
Diensthund WINO



Senioren - Treff



45 Senioren aus Kropp und Umgebung waren am 22. Mai 1986 eingeladen, gemeinsam mit Soldaten der Wartungs- und Waffenstaffel einen gemütlichen Nachmittag zu verbringen. Nachdem bereits in den vergangenen Jahren das Kropper Soldatenheim jeweils im Frühjahr und Herbst Mittelpunkt eines Seniorentreffs gewesen war, stand diesmal eine Busfahrt nach Schwäbstedt mit anschließender Treenefahrt nach Friedrichstadt auf dem Programm.

- Fietze -
HBtsm



gegrüßet

FF	OMaat	Becker, Karsten und Frau Angela, geb. Scheffler
TE	OMaat	Scheer, Bernhard und Frau Ute, geb. Zoller
TE	Maat	Ströde, Fredy und Frau Christine, geb. Rieger
HFla	OMaat	Aurin, Olaf und Frau Jullane, geb. Markwardt
HFla	Maat	Blauhut, Axel Markus und Frau Birgit, geb. Kollhorst
F1	OLTzS	Schmerder, Peter Karl und Frau Jatta Sabine, geb. Kuhn
F2	OLTzS	Wilhelm, Harald und Frau Helen



gegrüßet

den Eltern zur Geburt

TE	BtSm	Müggenburg, Wolfgang und Frau zum Sohn Torben
TE	OMaat	Quass, Andreas und Frau zum Sohn Christian-Michael
TE	Maat	Hitzgrath, Peter und Frau zum Sohn Bruce
TN	OBtSm	Clausen, Eckart und Frau zum Sohn Carsten
TN	OMaat	Rodenborg, Sönke und Frau zu den Zwillingen, Tochter Inga und Sohn Fynn
F1	KpItt	Stünkel und Frau zum Sohn Julian Frederic
F1	OLTzS	Göttel und Frau zum Sohn Philipp Alexander
F1	OLTzS	Stöver und Frau zum Sohn Jan-Wilken
F2	OLTzS	Jans, Günther und Frau zur Tochter Nicole
F2	OLTzS	Götzkes, Andreas und Frau zur Tochter Jil-Alexandra

„Was hat eigentlich deine Frau gesagt, als du nachts um vier nach Hause gekommen bist?“ – „Nichts – und die zwei Zähne wollte ich mir sowieso ziehen lassen!“

Ein junges Ehepaar, das sich oft streitet, geht in ein Restaurant. Plötzlich läßt der Ober das Tablett mit sämtlichem Geschirr fallen. Es kracht und scheppert fürchterlich. Die Scherben klirren durchs Lokal. „Hör doch mal, Liebling“, wendet er sich an seine Frau. „sie spielen unser Lied!“

Zwei Nachbarinnen unter sich. „Mein Mann und ich schlafen nur bei geöffnetem Fenster, damit die Luft rein ist.“ Gesteht die andere: „Mein Freund und ich schlafen stets bei geöffneter Schranktür, falls die Luft mal nicht rein ist.“

Der OvG

Das unbekante Wesen



Den Nichtbeteiligten sei von vornherein erklärt: Der Offizier vom Gefechtsstand (OvG) ist ein Flieger! Ein Mensch, der die Freiheit der Lüfte als zweiterschönstes Erlebnis seines ereignisreichen Lebens ansieht. (Wobei die Reihenfolge der Priorität bei einzelnen Kameraden anders gewichtet sein mag).

Zwei Wochen im Gefechtsstand eingesperrt sein, in einem fensterlosen Bunker, dessen Klimaanlage ohnehin nicht optimal funktioniert, wird von dem betroffenen Kreis als ein "Schweres Los" angesehen.

Sind die äußeren Gegebenheiten bereits Anlaß für die moralische Krise im Leben eines Fliegers, so ist das, was sich innerhalb der ABC-sicheren Mauern des Schreckens abspielt, nur mit einer Gratwanderung auf dem feuerspeienden Kegel eines Vulkans zu vergleichen. Ein vor längerer Zeit vorgenommener Protokollauszug, der der künstlerischen Freiheit nicht völlig entbehrt, sei der Beweis.

0600 Dienstbeginn (es herrscht verdächtige Ruhe)

0601 Anruf von Wettermann H. "Wie das Wetter heut' wird, weiß der Henker. Kaufen sie erstmal Hopsten als Ausweichflugplatz ein. Dicker Nebel draußen."

0602 Vergeblicher Versuch, in Hopsten anzurufen. (Klug, wie die Luftwaffe ist, schläft sie um diese Zeit noch).

0603 Anruf von Stähler L.: "Guten Morgen. Hat die Technik schon gesagt, wieviel Maschinen es an diesem herrlichen Tag gibt?"
(Wieso herrlicher Tag, Wettermann H. sagte doch Nebel?)

0603 Anruf bei Wettermann H. "Ja, hab ich auch schon gehört, das mit dem blauen Himmel. Wir fahren aber erstmal mit Nebel ab."

0604 Anruf von M., 1. Staffel: "Wettermann H. sagt Nebel, wir verschieben die Starts um eine Stunde." (M. sitzt ebenfalls in einem Bunker und vermißt schmerzlich Fenster).

0605 Anruf bei Technik: "Starts werden verschoben!"

- 0605 Anruf von Stäbler L.: "Ich sehe die Sonne, wenn ich aus dem Fenster sehe!"
(L. unterscheidet sich prinzipiell vom Rest des Stabes. Was er sagt, stimmt häufig.)
- 0606 Anruf bei Wettermann H.: "L. sagt Sonne!"
"Meinetwegen, fahren wir halt mit Sonne ab!"
(Die Gestik des OvG gleicht der von Don Camillo!) Louis Defunez
- 0607 Anruf bei B., 1. Staffel: "Wieso Sonne? Okay, beeilen uns. Starts ca. 30 Minuten später, da bisher noch keine Vorbereitungen."
- 0608 Anruf von L., 1. Staffel: "Was ist los? Sonne? Na gut!"
- 0608 Anruf von Z., 1. Staffel: "Was ist los? Sonne? Na gut!"
- 0609 Anruf von S., 1. Staffel: "Was ist los? Sonne? Na gut!" (sind halt alles Individualisten)
- 0609 Anruf bei Technik: "Sonne! Nun doch sofort!"
(Eine sonst bei der Technik völlig unbekannte Antwort tönt dem OvG entgegen: "Alles klar".)
- 0610 Anruf von K., 1. Staffel: "Ist das wahr? Sonne? Hat mir noch keiner gesagt!"
(Erstmals tritt Schweiß in die Handflächen des OvG).
- 0611 O. muß beruhigt werden: "Jawohl Herr Kaptain, 23 Brotpakete für die Orion sind fertig."
- 0612 Kein Anruf. (Frühstückspause) Da das Kaffeetrinken uns im Aufenthaltsraum gestattet ist, schickt der OvG seinen Freund Harvey!
- 0613 Anruf von Technik: "Kann den Trainer nicht versprechen! Urplötzlich und völlig unerwartet stellten wir fest, daß die 50 Stunden Inspektion dran ist! Sonst ist vielleicht alles klar!"
(Es ist die Verblindlichkeit der Aussage, die den OvG fasziniert!)
- 0614 Anruf bei I. Staffel: "Block wird von der Technik voll abgedeckt."
- 0615 Anruf vom Gefreiten H., Kfz-Staffel: "Kannste mir mal sagen, wann Dienstbeginn ist?" (Der OvG besinnt sich seiner guten Erziehung)
- 0616 - Diverse, erfolglose Versuche, die Vermittlung zu erreichen
- 0618 (Die Vermittlung, das unbekannte Wesen)
- 0619 Anruf in Eggebek. Die Leitung ist wie immer derart schwach, daß vor lauter Gebrüll die Nachricht ins Gegenteil verkehrt wird.
- 0620 Anruf vom aufgebrachtten S., Tower: "Was ist los? Wir sind Ausweichflugplatz bis 24.00 Uhr? Nie, niemals machen wir das mit. Ich werde beim Kommandeur anrufen!"
- 0621 S. vom Tower, etwas leiser: "Okay, wir sind Ausweichflugplatz bis 24.00 Uhr."
(Die Bunkermänner sind völlig verwirrt. Der OvG lacht. Wann hat es das zuletzt gegeben?)
- 0622 Anruf bei Technik: "Sind die Maschinen fertig?"
Antwort: "Nein!"
- 0623 Anruf von I. Staffel: "Besatzungen sind schon draußen." "Wieso, die Maschinen sind noch nicht fertig?"



- 0624 Anruf von Besatzung H-H. und S.: "Sind schon seit einer Minute und 22,75 Sek. draußen und immer noch keine Techniker am Shelter!"
(Jetzt heißt es, den richtigen Ton zu treffen.)
- 0625 Anruf bei Technik: "Jawohl, ich weiß liebster HBtsm B., daß ihr hochqualifiziertes Personal eine geistige Vorbereitungszeit benötigt, wäre es Ihnen dennoch möglich, die Herren Ingenieure evtl. an die Maschinen zu bitten?"
- 0625 Anruf von Stäblier L.: "Wieviel Maschinen sind rausgegangen?"
(Die Gedanken des OvG sind frei!)
- 1515 Anruf vom Staffelpolitän H. macht Mut: "Freuen sie sich auf die zweite Woche. Ich bin heute auch nur einmal geflogen!"
(Der OvG sucht verzweifelt sein Beißholz.)
- 1530 Der OvG verläßt den Bunker. Seine Gedanken kreisen und unwillkürlich erinnert er sich der Szene, in der der Graf von Monte Christo seine Freiheit zurück erlangte.

- Hovorka -
Kptlt..

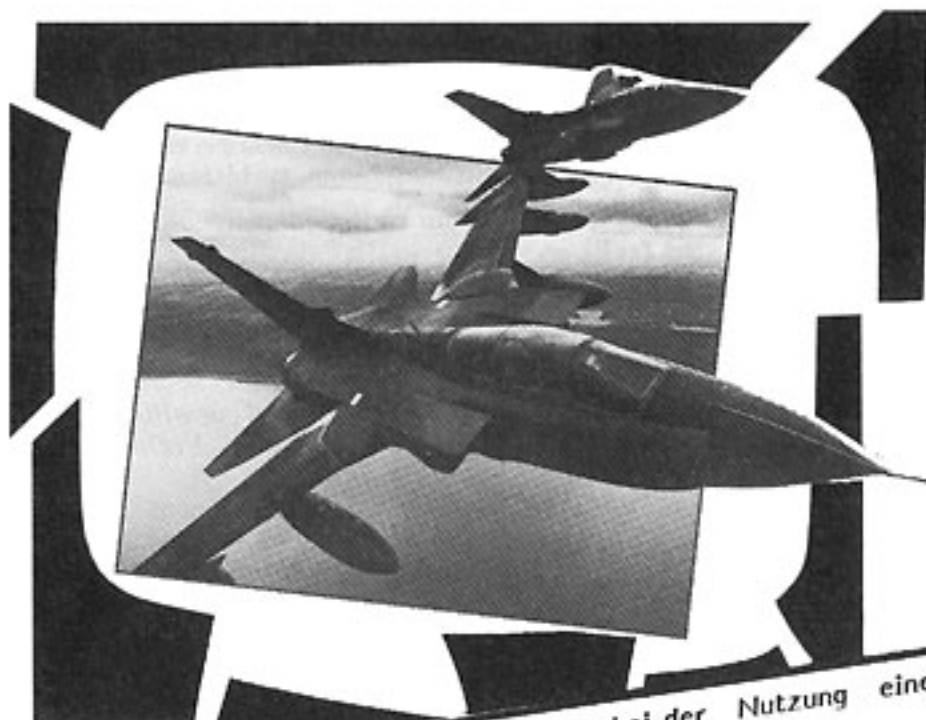
Kopf hoch,
sagte der Scharfrichter

☆

Wo habt ihr das alles
gelernt, was ihr uns
verbietet?

Hysterie,
verlaß mich nie!

Wir fordern
bleifreie Munition
für alle Armeen
der Welt!



Die Automatisierung der Informationsverarbeitung bei der Nutzung eines fliegenden Waffensystems im Verband.

oder
brauchen wir Formblätter und Computer ?

Behauptung

Jeder (denkende) Autobesitzer vollzieht in der Nutzungszeit seines Wagens prinzipiell die gleichen Informations-Verarbeitungs-Vorgänge wie sie ein fliegendes Waffensystem von Stab und Staffeln der Technischen Gruppe fordert (allerdings mit etwas weniger Aufwand).

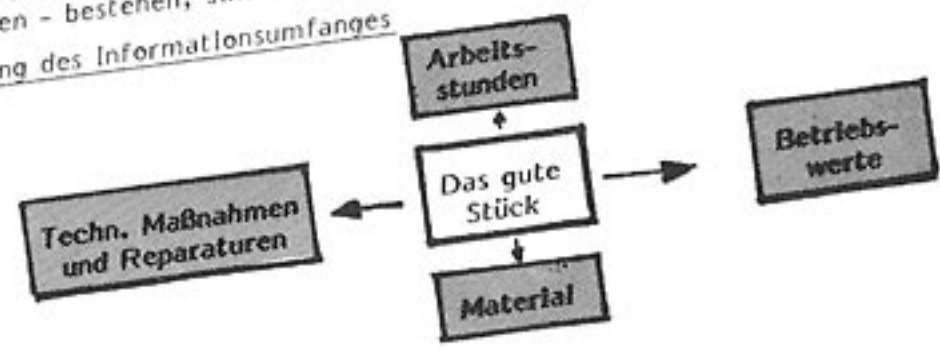
Einschränkung

Nicht betrachtet werden: Anschaffungskosten und Wiederverkaufswert des Autos, da sie, bezogen auf ein Flugzeug zwar ebenfalls Werte darstellen, jedoch ihre Höhe keine Auswirkung auf den vorgegebenen Umfang der Einzelmaßnahmen/Arbeiten oder Informationen ausübt.

Aber: Wartung und Werterhaltung am Kraftfahrzeug müssen in vollem Umfang einbezogen werden, um dem hohen Aufwand am Lfz zu entsprechen.

Denn: Ein schlecht gepflegtes Auto fährt in einem zweidimensionalen Bewegungsablauf gegen einen Baum, ein Flugzeug hat hierzu eine Dimension mehr zu Verfügung; und die möglichen Gefahren, die im geschwindigkeitsabhängigen Aufenthalt in strömend tragender Luft für eine Anhäufung von Einzelteilen - und Menschen - bestehen, sind seit Otto Lilienthal bekannt.

Darstellung des Informationsumfanges



Betriebswerte

DIN Verbrauch auf 100 km : x Ltr stand im Verkaufsprospekt; man glaubt es oder nicht.

Erstwert für die Betriebswertverfolgung am Auto sind gefahrene Kilometer; der Besitzer macht es im Kopf oder Fahrtenbuch.

Beim Flugzeug werden Flugstunden und -minuten im Bordbuch auf AFTO-Form 781 Part II zusammen mit Stunden und Starts der Hilfsturbine, Schußbelastung der Bordkanonen, nachgefüllten Öl- und Treibstoffmengen u.s.w. geschrieben.

Techn. Maßnahmen und Reparaturen

TCI Unterbrecherkontakte und Zündkerzen alle 15.000 km wechseln; nächste Fälligkeit bei x km; der Hobby-Täter plant es selbst und merkt sich:

"Samstag - Einkauf - Kontakte + Kerzen, da nur noch 500 km bis . . ."

Der TCI-Planer (TCI = Time Change Item = Zeitwechselteil) im Verband macht es nicht anders, auf der Basis der täglich übermittelten geflogenen Stunden des Einzel-Flugzeugs (781 Part II) bzw. mit dem Kalender.

TA "Änderungen, die dem technischen Fortschritt dienen . . ." steht im Prospekt oder - das soll es bei Autos geben - Rückruf zur Änderung für Fahrgestell-Nr. x bis y: "Wechsel des Vergasers durch Vertragswerkstatt."

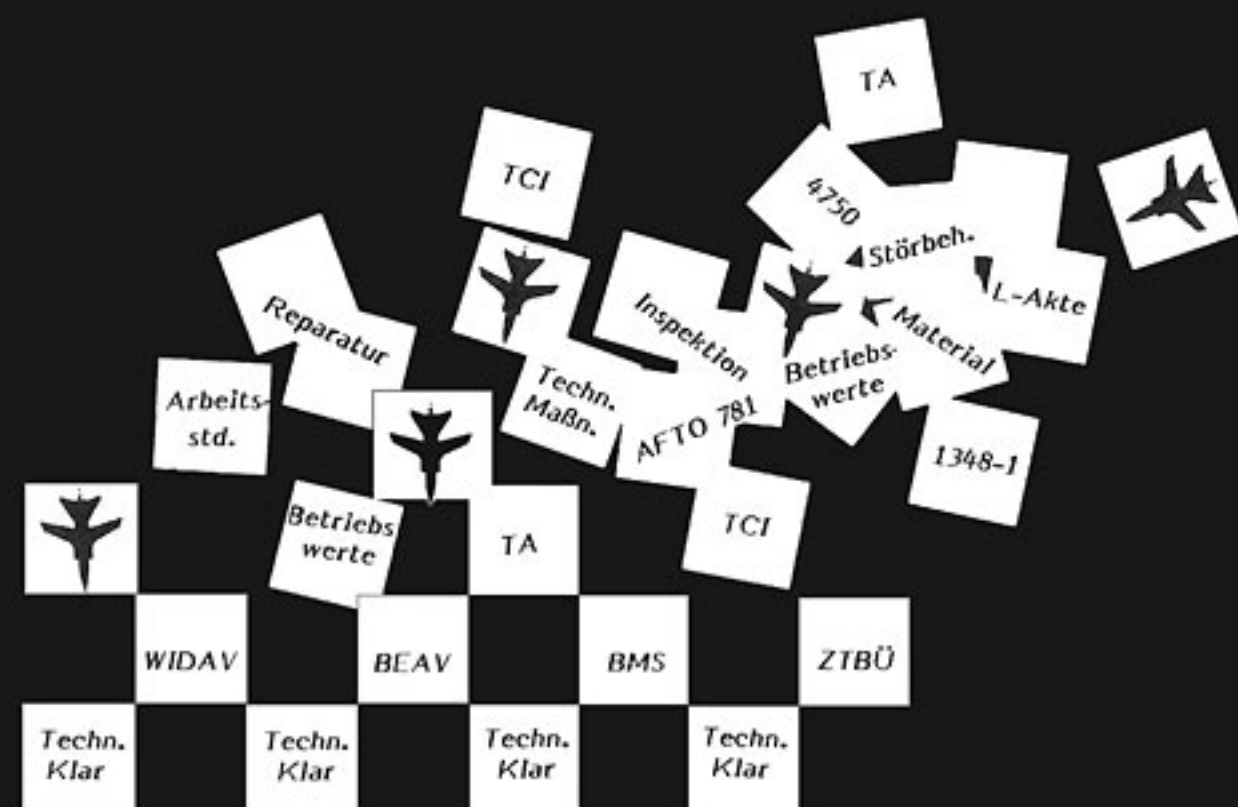
Beim Flugzeug heißt das TA (Technische-Änderungs-Anweisung), wird herausgegeben vom Materialamt der Luftwaffe, geplant und beauftragt vom Stab Technische Gruppe und durchgeführt durch Instandsetzungs- oder Elektronik-Staffel.

Inspektionen Hierzu kann jede Erläuterung außer dem Hinweis auf die dritte Dimension und die Flugsicherheit entfallen.

Reparaturen siehe Inspektionen

WIDAV Wartungs/Instandsetzungs-Daten-Auswerte-Verfahren

Der Autofahrer macht es mit dem Kopf oder hebt seine Rechnungen von Inspektionen und Reparaturen auf, schreibt vielleicht, wenn er zu einer Werkstatt fährt, einen Auftragszettel mit Beanstandungen oder durchführenden Maßnahmen, ggf. zusätzlich zu der fälligen Inspektion gemäß Km-Stand und Check-Heft (= Lebenslaufakte ?). Vor der Bezahlung steht die Prüfung des Reparatur-



Berichtes.

Nicht anders am Flugzeug: Planbare Arbeiten werden per Formblatt WIDAV angewiesen: fällige TCI-Wechsel, TA-Durchführungen und Inspektionen werden aufgrund der vorliegenden Daten in den Teileinheiten Lebenslaufakte/Arbeitsplanung ermittelt und beauftragt; nach Durchführung der Arbeit und Rücklauf der fertig ausgefüllten WIDAV (Arbeitsberichte) werden die eingetragenen Daten zur Informationsfortschreibung für das betroffene Teil/Flugzeug verwendet.

Material

Unterbrecherkontakte als Zeitwechsellteil oder auch als Ersatzteil (wenn nicht wie vorgeschrieben gewechselt und dann stehen (!) geblieben) gibt es an jeder Tankstelle; auf Rechnung oder Quittung zum Aufheben oder wegwerfen.

Eine vorzeitig ausgefallene alle 900 Flugstunden zu wechselnde Hydraulikschwenkverbindung gibt es gegen Formblatt 4750 im Hauptlager (oder auch nicht, aber dann erst recht Formblatt 4750 zur Beschaffungsveranlassung).

Planbare Maßnahmen z.B. planmäßiger Wechsel der Schwenkverbindung bei 900 Std. erfordern rechtzeitig Materialbedarfsanforderung, Beschaffung, Einlagerung im Sperrlager für geplante Verwendung und gesteuerte Ausgabe mit Formblatt 1348-1; das gilt für TCI und TA-Material.

Häufig ausfallende Teile wie Lampen oder Sicherungen hat der Autofahrer aufgrund von Erfahrung im Kopf und in der Garage oder im Handschuhfach.

Häufig ausfallende Teile am Flugzeug werden aufgrund des in jedem Fall geschriebenen Reparaturberichtes (WIDAV) und der Auswertung aller WIDAV's aller Verbände eines Waffensystems ermittelt, quantifiziert, beschafft (durch Mat A Lw), herangeschafft und gelagert (durch Nachschubstaffel).

Arbeitsstunden

Sie zählen beim Autobesitzer je nach Veranlagung als gut verbrachte oder verlorene Freizeit, andere zählen.

In einer Technischen Gruppe werden sie auf Formblatt BEAV (Betriebsdaten-Erfassungs- und Auswerte-Verfahren) geschrieben, erfaßt, mit WIDAV-Inforna-

- tionen verknüpft und ausgewertet.
- 4 x Ölwechsel pro Jahr selbstgemacht: 2 Std.; 1 x Öl zur Annahmestelle: 0,75 Std.; 1 x Öl gekauft: 0,5 Std.;
- Jahresstundenaufwand für Ölwechsel: 3,25 Mannstunden;
- 300 x 25 Std.-Zelleninspektion am Luftfahrzeug . . . u.s.w.
- Bei vorgegebener oder ermittelter Zeit für einen Arbeitsvorgang ist der Personalbedarf aus dem Jahresflugstundenprogramm errechenbar bzw. umgekehrt.

Zusammenfassung des bisherigen

Die vier Informationskomplexe

Betriebswerte

Technische Maßnahmen und Reparaturen

Material

Arbeitsstunden

die bei der Nutzung eines Autos betrachtbar und für eine wenn auch nur gedankliche Analyse erforderlich sind, werden bei einem fliegenden Waffensystem (nicht erst Tornado) mit den folgenden Informationsträgern (Formblättern) erfaßt und zur Verarbeitung übermittelt.

AFTO 781 Part II (u.a. Flugstunden-Nachweis)

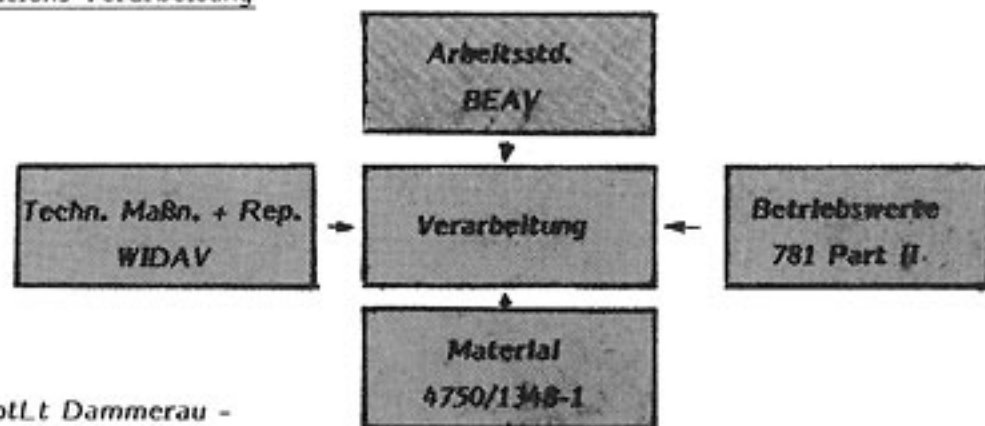
WIDAV (Arbeitsauftrag/Bericht)

4750 (Initiierung eines Mat-Bewirtschaftungs-Vorganges)

1348-1 (Bearbeitung/Abwicklung eines Mat-Bewirt.Vorg.)

BEAV (Arbeitsstunden-Erfassung)

Informations-Verarbeitung



- KptLt Dammerau -

BALL '86

UNTEROFFIZIERS



VEREINIGUNG E.V.

MARINEFLIEGER

GESCHWADER 1

Am 19. April 1986 feierten die Unteroffiziere ihren Ball '86. Lange vor diesem Termin zeigten gesteigerte Aktivitäten das Ereignis an. Ab dem 14. April galt es, die Sporthalle in einen Festsaal umzuwandeln. Viele Hände und eine gute Organisation sorgten für einen reibungslosen Aufbau.

Das der Ball '86 sich als Höhepunkt darstellte, lag nicht nur an der ausgesprochen geschmackvollen Dekoration, auch an der Kapelle den "Sound Masters", an den Immitatoren von "Margot und Maria Hellwig", der internationalen Showgruppe die "Lady Girls" (Siehe Foto) und last but not least der Feuerwehrcapelle Kropp.

Nicht zuletzt sorgte das Bedienungspersonal, hier die Damen an der Kaffee- und Sektbar, die Herren an der Bierbar, die Saalbedien-ung sowie der Speisenausgabe für einen guten Ablauf des Festes.



Der größte Anteil zum Gelingen unseres Festes gehörte den Gästen. Ohne eine positive Einstellung zum Feiern ist jedes Fest zum Scheitern verurteilt. Ich meine, hier stimmte einfach alles. So war es auch kein Wunder, daß bis in die frühen Morgenstunden das Tanzbein bewegt wurde.

Die Gästeliste wurde durch unsere Ehrenmitglieder angeführt, dem Kommandeur der Marineteildivision, Flottillenadmiral Dubois und Frau sowie dem Stabsbootsmann a.D. Hagen und Frau. Weiterhin konnten wir den Kommodore, KptzS Wewetzer und Frau, den Kommandeur der Technischen Gruppe, FKpt Merlich und Frau, den Bürgermeister der Gemeinde Kropp, die Vorsitzenden der Unteroffiziersvereinigungen der Standorte Heide, Husum, Leck, Tarp, Schleswig und Hohn sowie unsere Kameraden der Marinekameradschaft Berlin 1886 e.V. und ihre Frauen begrüßen.

Der Vorstand der Unteroffiziersvereinigung e.V. bedankt sich bei allen Helfern, Akteuren und Festteilnehmern. Nur in dieser Gemeinsamkeit läßt sich solches Fest mit Erfolg durchführen.

Leserbriefe



Auszug aus einem Brief des ehemaligen Kommodore des MFG 1,
KptzS a.D. Werner Klümper,
an die Redaktion "Der Nachbrenner":

..... Im vorigen Jahr bekam ich nach dem "Tag der offenen Tür" das entsprechende Heft des "Nachbrenner" zugeschickt, von dessen Existenz ich bis dahin keine Ahnung hatte. Ich habe mich so sehr darüber gefreut, daß ich spontan Kapitän Wewetzer anrief und ihn fragte, ob ich in dem Kreis der Abonnenten aufgenommen werden könnte. Seitdem bekomme ich nun laufend den "Nachbrenner", wofür ich mich sehr herzlich bedanken möchte.

Wenn man wie ich über 4 Jahre das Geschwader in der Aufbauzeit führen durfte, so können Sie sich denken, daß ich mich mit dem MFG 1, Jagel und Kropp sehr verbunden fühle und ich mich immer wieder freue, wenn ich ein neues Heft in die Hand nehmen kann. Auch möchte ich Ihnen und Ihren Mitgestaltern meine Anerkennung aussprechen für die Gestaltung, den Inhalt, die Aufmachung und Handlichkeit des "Nachbrenner". Es ist, als hätten Profis das Heft gestaltet.

Mit kameradschaftlichen Grüßen

Ihr Werner Klümper,



2. Fachgruppenleiter-Tagung Fachbereich 47/48 (Flugregelanlagen / -geräte)

Die diesjährige Fachgruppenleiter-Tagung der Flugregler fand bei uns in Jagel/Kropp statt.

Vom MFG 1, Elektronik/FRG, 1984 angeregt, 1985 erstmals in Porz Wahn (MatAmtLw) durchgeführt und 1986 im MFG 1 fortgesetzt.

Die FGLT erstreckte sich Anfang Juni über 3 Tage, wobei neben den Gästen der Lw (22 Mann) auch 2 Mitarbeiter der Fa. BGT aus Überlingen/Bodensee geladen waren.

Fachgesimpelt wurde über BITE, CSAS, Gyro's, Auto Pilot und ATE.

Aber die Wehrbetreuung (und das wird die Lw bestätigen!) kam auch nicht zu kurz.

So wurde z.B. das neue Wikinger Museum in Halthabu und die Städte Husum und Friedrichstadt besichtigt. Die Herren der Lw waren von Matjes, Aal und Krabben einfach begeistert.

Selbst nach Dienst - natürlich bei Bratwurst und Steak vom Grill - traf man sich noch, um Meinungen und Erfahrungen aus dem Flugreglerbereich auszutauschen.

Angeregte Unterhaltung bis zur letzten Minute gestalteten den Ablauf der Tagung.

Bleibt zu hoffen, daß der nächste "Regler-Treff" 1987 - wie geplant in Nörvenich - stattfindet und dieses vielleicht gute Beispiel auch bei anderen Fachgruppen Schule macht.

- Stephan -
HBtSm

Goldatenhilfswerk

Auch in diesem Jahr sind alle Soldaten aufgerufen, unter dem Motto "Wir helfen uns selbst - Soldaten helfen Soldaten" die Selbsthilfeorganisation aller Soldaten der Bundeswehr in Form einer Sammlung zu unterstützen. Das MFG 1 beteiligt sich, indem jeder Staffel eine Sammelbüchse zur Verfügung gestellt wird.

Das Soldatenhilfswerk wurde am 18.10.1957 gegründet. Seitdem konnte in rund 23.000 Einzelfällen Kameraden und deren Angehörigen, die unverschuldet in Not geraten waren, schnell und unbürokratisch geholfen werden bzw. die erste Not gelindert werden.

Die Entstehung und Entwicklung des Soldatenhilfswerkes stellt sich folgendermaßen dar: - Am 03. Juni 1957 wurde die junge Bundeswehr von ihrem ersten schweren Unglück betroffen. 15 junge Soldaten waren während ihres Ausbildungsdienstes in der Iller ertrunken. Diese Nachricht traf nicht nur die Angehörigen der Toten, sie traf alle Soldaten der Bundeswehr. Der erste Inspekteur des Heeres, der verstorbene Generalleutnant Hans Röttiger und der Kommandeur der verunglückten Soldaten riefen damals zu einer Spende für die Opfer des Iller-Unglücks auf. Von allen Standorten der Bundeswehr, aber auch von Personen, die außerhalb der Bundeswehr stehen, gingen Spendenbeiträge auf das errichtete Sonderkonto "Iller-Unglück" ein. In diesen schweren Stunden faßte der 1. Inspekteur des Heeres den Entschluß, ein Kameradenhilfswerk ins Leben zu rufen. Am 18. Oktober 1957 war es dann soweit. Das Soldatenhilfswerk der Bundeswehr e.V. wurde gegründet.

- Fietze -
HBtSm

W E L C O M M E

88 Besucher vom 30. April bis zum 04. Mai bei der 1. Sicherungskompanie

Hallo, how are you - wie geht es Dir; klang es bereits aus den ankommenden Bussen bzw. Hubschraubern zur Ankunft von 45 US-Soldaten des 11th Armored Cavalry Regiments und 43 Reservisten der Kreisgruppe Fulda, die auf Einladung den nun schon "traditionellen alljährlichen Besuch" von 4 Tagen bei uns erleben wollten.

Hier und da spürte man bei denen, die diesen Besuch zum erstenmal mitmachten, momentan noch etwas Zurückhaltung. Doch schon kurz nach der offiziellen Begrüßung begann auch hier das "Eis" bereits zu schmelzen. war doch das Programm so gewählt, daß ein Kennenlernen in harmonischer Atmosphäre schon am ersten Abend gewährleistet war. - Nun zu diesem Programm, das hier in aller Kürze vorgestellt werden kann.

Neben einem simulierten Angriff der amerikanischen Hubschrauber (siehe Foto) auf die Basis Jagel gab es Gelegenheit diese Maschinen und die hiesigen Anlagen mit Tower, GCA und Tornado zu besichtigen.

Eingebunden in den militärischen Alltag gab es die Möglichkeit die Bedingungen für das Leistungsabzeichen der Bundeswehr zu erfüllen, wobei glänzende Ergebnisse erzielt wurden. (Gleichzeitig hiermit wurde ein Schießen mit der amerikanischen Pistole (Kaliber 45) und der Rifle - dem Gewehr zum Erwerb des US-Schießabzeichen arrangiert.) Auch hier schwärmten unsere alliierten Freunde über die Treffsicherheit der deutschen Teilnehmer.

Selbst die Kultur kam zu Wort - eine Fahrt zu den frühgeschichtlichen Stätten der Umgebung Schleswigs (u.a. Haddebyer Noor, Nydamhalle) sowie die Besichtigung des Laboer Marineehrenmals - mit Kranzniederlegung - und eine Kieler Stadtrundfahrt vor-

bei an der im gleißenden Sonnenlicht liegenden "Gorch Fock" fanden ebenso großen Anklang wie die Besichtigung des Stützpunktes Olpenitz und des dortigen 5. Minensuchgeschwader inklusive dem dazugehörigen Tender.

Eine Butterfahrt, gemeinsame Mahlzeiten und allabendliche Treffs rundeten diesen Besuch ab und ließen ihn für alle zum Erlebnis werden.

So fiel der Abschied dann auch nicht leicht! Mit Verleihung der Leistungsabzeichen, der Übergabe von Geschenken, Adressenaustausch Verabredungen zum gemeinsamen Wiedersehen und einen wohligen abschlies-



Die amerikanischen Hubschrauber, Typ: Scout - Cobra, auf der Basis Jagel.

senden Freundschaftstrunk endete dieser Besuch als Erfolg für alle. Selbst Petrus muß der Besuch hoch erfreut haben, denn er bescherte uns an allen Tagen herrlichstes Wetter.



Verleihung der Leistungsabzeichen durch Kp-Chef, KpLt Cawelius

Kommentar: Fünfundvierzig US-Soldaten, die im Bereich Fulda als Sicherungstruppen der innerdeutschen Grenze eingesetzt sind und dreihundvierzig Reservisten aller Teilstreitkräfte und Dienstgrade fanden diesen Besuch hervorragend. Einheitlich wurde die Meinung vertreten, daß solche Veranstaltungen eine gute Brücke der Verständigung sind. - Somit prägen auch solche Besuche unser Bild in der Öffentlichkeit und bei den Verbündeten. - Der gelungene Verlauf und die positive Resonanz entschädigen uns für alle Mühen und erfüllen uns mit Freude und - auch ein wenig Stolz.

Für die gute Zusammenarbeit danken wir besonders

- dem 5. Minensuchgeschwader
- dem Stützpunkt Olpenitz
- der TMS in Kiel

Im eigenen Bereich sagen wir allen, die irgendwie zum Gelingen beigetragen haben "Herzlichen Dank". Die Unterstützung war bei fast allen "große Spitze".

- HBtsm Lucht -

Crosslauf um den "Hanff-Pokal"

Am 06.05.1986 wurden nach langjähriger Pause die Frühjahrs "Crosslaufmeisterschaften" des MFG 1 -intern- in den Hüttener Bergen bei Brekendorf ausgetragen. So ein Crosslauf in hügeligem Gelände wurde von vielen Läufern gewünscht. Für die Organisatoren OLTzS Bertram und OBtSm Umland war dieser Lauf ein Test, der gut verlief und bei dem der Nachhall positiv war. Bei bedecktem, aber trockenem Wetter, gingen 40 Läufer über die 9,5 km lange Strecke an den Start.

Vier Läufer mußten bedauerlicherweise aufgeben.

Ergebnisse: Einzelwertung

Gesamtsieger und Gewinner des "Hanff Pokals", zum zweiten Mal, OLTzS Bertram, 2. Staffel, von 37:23 Min. (Siehe Foto).

des "Hanff wurde der in der Zeit

Mannschaftswertung

1. Kraftfahrzeugstaffel	2:52,43
2. 2. Staffel	2:54,26
3. Flugbetriebstaffel	3:06,52

Die Kraftfahrzeugstaffel erhielt den Wanderpokal des MFG 1 (Siehe Foto).



<u>AK I</u>	1. Mt Thiel	40:45 F1
	2. Mt Wohlgemuth	42:03 HK
	3. OMT Schloßbauer	42:43 HK

<u>AK II</u>	1. OLTzS Bertram	37:23 F2
	2. Herr Wittorf	44:51 FF
	3. BtSm Wilcke	46:24 FF

<u>AK III</u>	1. LtzS Sieber	37:45 F2
	2. HBtSm Heise	40:32 TE
	3. OBtSm Metzger	42:26 HK

<u>AK IV</u>	1. KptzS Röhricht	49:13 HK
	2. nicht belegt	
	3. nicht belegt	

<u>AK V</u>	1. StBtSm Nakoinz	43:07 MunDpKropp
	2. HBtSm Mosbach	45:31 HK
	3. StBtSm Jacobsen	51:22 Stab-F

<u>AK VI</u>	1. Herr Naeve	47:27 FF
	2. nicht belegt	
	3. nicht belegt	

Da dieser Crosslauf sehr gut aufgenommen wurde, werden die offenen Crosslaufmeisterschaften im Herbst am 02. Oktober 1986 auch in den Hüttener Bergen stattfinden. Unter dem Motto "Rund um den Rammsee". Es werden etwa 200 Läufer von den umliegenden Verbänden erwartet.

- Umland -
OBtsm

NERVENsache



Wanderpokal"
"Halleluja-

Halleluja hieß es wieder mal

Zum dritten Mal wurde im MFG 1 der "Halleluja Pokal" ausgespielt und zum dritten Mal gewannen die 610er aus Rendsburg diesen Pokal. Damit bleibt der Pokal in Ihrem Besitz.



Die 610er konnten sich im Endspiel gegen die Polizeidirektion Nord durchsetzen. Im Spiel um Platz 3 gewann die erste Mannschaft des MFG 1 deutlich gegen das MFG 5. Am meisten überraschten aber die "Alten Herren" des MFG 1. Sie wurden von vielen unterschätzt und kamen so ganz gut ins Spiel. Daß es nachher doch nicht ganz langte, lag wohl mehr am Ehrgeiz der anderen Mannschaften. Das Negative dieser Pokalspiele waren leider die leeren Ränge in der Sporthalle. Die doch zum Teil sehr guten Spiele hätten doch mehr Zuschauer verdient.

- OBtsm Lorenzen -
I-Staffel



**Die Zeitschrift des
Marinefliegergeschwaders 1**

Verantwortlicher Redakteur
Manfred Miehke - mi -
App. 504

Redakteur v. Dienst
Wolfgang Volkmann - vo -
App. 7672

Fotos und Finanzen
Manfred Münch - mm -
App. 419

Ständiger Mitarbeiter
K.-H. Balter - cb -



Soldaten und zivile Mitarbeiter
an ihren Arbeitsplätzen und
Werkstätten stehen, stellver-
tretend für viele andere, im
Blickpunkt unserer Titelseite.

Bilder

Bildstelle

Postanschrift

Der Nachbrenner
beim Marinefliegergeschwader 1
2382 Kropp/Schleswig
Tel. (04624) 921 App. (siehe oben)

Bankverbindungen

Kreissparkasse Schl.-Fl.
in Schleswig
Zweigstelle Kropp
(BLZ 21650110) Kto. 40040803
Raiffeisenbank Kropp
(BLZ 21663723) Kto. 37931
Vereins- und Westbank AG Kropp
(BLZ 21630160) Kto. 60/777300
Postscheckamt Hamburg
(BLZ 20010020) Kto. 285475-209

Abo-Vertrieb

15,- DM für eine volle
Jahresausgabe

Redaktionsschluß

jeweils der 20. der Monate
Jan., März, Mai, Juli, Sept., Nov.

Druck und Anzeigen

Offsetdruck
Schleswiger Druck- u. Verlagshaus

Auflage

1300

**Veröffentlichungen der Beiträge,
auch auszugsweise,
nur mit Genehmigung
der Redaktion/Verfasser**

Tornado-Checklist

- ✓ Langstrecken-Navigation
- ✓ Extreme Umwelts (Hot & Wet)
- ✓ Tiefflugsprobung, operationelle Höhen
- ✓ Außenlasten, Kanone
- ✓ Mehrweckbehängung
- ✓ Aufklärungsbehälter
- ✓ Tornado-Luftbetankungssystem
- ✓ Reassignierung MPG 1
- ✓ HARM - Integration eingeleitet

Partner internationaler Programme

Messerschmitt-Bölkow-Blohm
GmbH
Unternehmensgruppe
Hubschrauber und Flugzeuge
Produktbereich Flugzeuge

Postfach 80 11 60
D-8000 München 80
Telefon (0 89) 60 00-57 11



MBB