



Editorial

Sehr geehrte Leserinnen und Leser, verehrte Mitglieder!



Das Jahr 2019 neigt sich seinem Ende zu. In der Rückschau müssen wir feststellen, dass nicht alles so gelaufen ist, wie wir uns das vorgestellt haben. Zu Recht haben Sie beispielsweise die ge-

ringe Zahl von vom Vorstand organisierten Veranstaltungen bemängelt. Ich habe Ihnen die Gründe dafür und unsere Grenzen benannt. Andererseits können wir feststellen, dass wir erfolgreich unsere Verwaltung und unsere Pressearbeit „aufgefrischt“ haben. Unsere Bemühungen, uns mit „artverwandten“ Vereinen und Institutionen zu vernetzen, lassen sich gut an. Ein Beispiel dafür ist die gemeinschaftliche Vortragsveranstaltung mit der Gesellschaft für Sicherheitspolitik e.V. und der Deutschen Gesellschaft für Wehrtechnik e.V. am 21. November in Bonn. Vortragender ist der Stellvertreter des Inspektors der Luftwaffe, Generalleutnant Dr. Ansgar Rieks, der in einer Tour d'Horizon über die Herausforderungen für die Luftwaffe sprechen wird. Ich kann Ihnen den Besuch dieser Veranstaltung nur eindringlich ans Herz legen.

Mit freundlichen Grüßen,
Ihr Peter Lahl, Präsident

Zum Geburtstag

Im Namen des Vorstands gratuliert Präsident Peter Lahl den folgenden Jubilaren, die im Dezember Geburtstag haben, ganz herzlich: **Siegfried Petzel** (89), **Wolfgang Grunwald** (88), **Kurt Sturm** (85), **Christmuth Eberlein** (84), **Heinrich Fischer** (84), **Günter Jauning** (83), **Hans-Peter Reerink** (82), **Johann Schmitz** (82), **Hans-Günter Berella** (82), **Uwe Dirks** (81), **Klaus Vorlauf** (81), **Siegfried Einzmann** (80), **Servatius Maeßen** (75), **Wolfgang Schütz** (75), **Jürgen Roske** (70), **Norbert Weber** (70), **Josef Dickert** (70), **Jürgen Besser** (70), **Franz Melcher** (70), **Franz Fink** (70), **Rainer Köhl** (60), **Hans-Joachim Hansen** (60), **Hagen Hamm** (60)

MiG-Techniker in USA

Die Vortragsveranstaltungen des Freundeskreises bringen immer wieder höchst interessante Einblicke in spannende Themenbereiche. So erzählte Jürgen Vogt, ein „Triebwerker“ der NVA, über seine Einsätze als MiG-Mechaniker in den USA

Mit dem Zusammenbruch der Ostblockstaaten nutzten nach 1990 besonders die polnischen und tschechischen Streitkräfte die Gelegenheit, eine möglichst große Anzahl flugfähiger Flugzeuge, inklusive MiG-21, an zahlungskräftige Kunden zu verkaufen. In den USA entstand daraufhin eine kleine private Flotte, die natürlich eine entsprechende Betreuung benötigte. So machte sich Jürgen Vogt mit seinen Kollegen Jimmy und Uwe einmal auf den Weg nach Minden in Nevada, um die Jahresinspektion einer MiG-21UM durchzuführen. Vogt erinnert sich:

„Nachdem der Pilot uns das Flugzeug übergeben hatte, befragte ich ihn nach eventuellen Besonderheiten. Er tat, als hätte er es fast vergessen: Das Flugzeug vibrierte in der letzten Zeit sehr stark, und dieses besonders im maximalen Leistungsregime und bei Nachbrennerarbeit. Ich versprach, der Sache im Verlauf der Inspektion nachzugehen.“

Weil das Schmieröl des Triebwerkes vom Flug noch warm war, begann ich es sogleich abzulassen. Selbst nach meinen vielen Triebwerkerjahren hatte ich so etwas noch nicht gesehen. Das Öl war anthrazitfarben, ähnlich dem Graphitöl. In ihm schwammen unzählige silberne und goldfarbene Partikel. Die Sache war ziemlich eindeutig: Diese Partikel waren Bestandteile der Lager. Sofort öffnete ich im rechten Fahrwerksschacht die Zugangsluke zum Verdichter. Dieser sah aus wie ein ungepflegtes Gebiss. Halbe Laufschaufeln sowie komplett fehlende Schaufeln. Den Gesichtszügen des Piloten als auch denen seines Mechanikers war es anzusehen: Hier waren sie ganz knapp einer Havarie oder Schlimmerem entgangen.

Als Erstes benötigten wir ein intaktes Triebwerk. Dieses wurde auch sehr bald angeliefert. Was dem Triebwerk fehlte,

war sein Dokument. Ich gab den Amerikanern zu verstehen: No book – no flight! Tage später kamen die Bücher doch. Mir kamen sie irgendwie bekannt vor. Beim Durchblättern fand ich wahrlich meinen Eintrag aus früheren Jahren. Das Triebwerk stammte aus einer Rothenburger MiG. Wie es in die Staaten gekommen ist, habe ich nie in Erfahrung bringen können.

Schließlich stand die „3036“ zum Überprüfungsflug bereit. Vorher waren noch die Bremsen einzuschleifen. Dieses versuchte ich dem Piloten wie auch dem amerikanischen Mechaniker über einen Dolmetscher zu vermitteln. Der Vorgang wird wie folgt praktiziert: Zuerst wird in einer Schlangenlinie gerollt. Danach folgt eine Bremsprobe. Ist diese zufriedenstellend, wird auf der Startbahn mit erhöhter Geschwindigkeit gerollt und abgebremst. Ist die Bremswirkung gut, kann das Flugzeug zum Flug vorbereitet werden.

Doch was geschah hier? Der Pilot rollte zielstrebig zum Startpunkt. Hier gab er volle Drehzahl und rollte los. Das Flugzeug wurde schnell und immer schneller. Schon bald war das Bugrad in der Luft. Als er die Hälfte der Bahn erreichte, nahm er die Leistung zurück. Was nun folgen musste, mochte ich nicht mehr sehen: Hinter der Startbahn, etwa 100 Meter in der Wüste, stieg eine riesige Staubwolke auf.

Das Flugzeug stand im Geröll. Der Pilot hatte sein Dach bereits geöffnet und gab uns zu verstehen: Er habe das neue Triebwerk gerettet, indem er es bei Erkenntnis der ausweglosen Situation abgestellt habe. Auch sonst ginge es ihm den Umständen entsprechend gut. Das war die gute Nachricht. Das Flugzeug selbst sah nicht so gut aus. Die Fahrwerke, in den Bremsen – alles voller Sand. Wir schleppten das Flugzeug in den



Auch an dieser MiG-23 arbeitete Vogt in den USA.



Die MiG-21UM aus Tschechien nach der Wartung in Minden, Nevada.

Hangar und führten nochmals eine Fahrwerksinspektion durch.

Danach stand die MiG erneut zum Rollen bereit. Der Pilot erklärte, seine Aufgabe nun richtig verstanden zu haben. Er vollführte seine Rollmanöver exakt wie ein Flugschüler. Als er die Runde vollendet hatte, füllte der Mechaniker Stickstoff nach, und er rollte erneut los. Auf die Frage, was dieses solle, bekam ich zur Antwort: Das Bremsvermögen



In Minden gab es neben der „3036“ auch einen polnischen MiG-21UM-Doppelsitzer.

Fotos: Jürgen Vogt

scheint noch nicht ausreichend zu sein, deswegen hängt er noch eine Runde an. Ich hoffte, dass dieses nicht zu viel werde. Die Hoffnung erfüllte sich nicht. Als das Flugzeug nach der zweiten Runde auf den Abstellplatz einbog, schlugen aus beiden Rädern die Flammen.

Jetzt hieß es schnell zu handeln. Uwe schlug den Wasserschlauch vor, ich befürchtete, dass dabei in den Felgen Risse entstehen könnten. Also einigten wir uns auf Stickstoff. Jeder auf einer Seite. Plötzlich gab es am Rumpfbug einen Knall. Was wir in der Aufregung nicht bemerkten, das Bugrad brannte lichterloh und soeben war sein Reifen geplatzt. Der Pilot musste die gesamte Zeit mit eingeschalteter Bugradbremse gerollt sein, obwohl die Fluginstruktion für die MiG-21 ganz klar festlegt, dass diese nur zur Landung genutzt werden darf.

Für das Flugzeug bedeutete es, wieder zurück in den Hangar. Wieder aufbocken, die Räder und die Bremsen ab, ein neues Bugrad beschaffen. Zum dritten Mal eine Fahrwerksinspektion. Insgesamt war das doch zu viel der Tragik. Ich fragte mich ernsthaft, welche Rolle mir in diesem verrückten Spiel zukommt. Ich wollte nur noch nach Hause. Am nächsten Morgen schien wie immer in Nevada die Sonne und die „3036“ hob mit voller Nachbrennerleistung zum Überprüfungsflug ab. Vierzig unruhige Minuten später meldete der Pilot aus Atwater: Der gesamte Flug, bis zur Landung: keine Beanstandungen. Ende gut – alles gut.

JÜRGEN VOGT/IR. APPELT

Geschäftsstelle

Die Geschäftsstelle Freundeskreis Luftwaffe ist temporär Mo, Di, Mi vormittags besetzt.

Tel. +49 2203 64815

Fax +49 2203 800397

Homepage

www.freundeskreis-luftwaffe.de

E-Mail

office@freundeskreis-luftwaffe.de

Anschrift

Freundeskreis Luftwaffe e.V.,
Geschäftsstelle, Wahn 504/10,
Postfach 906110, 51127 Köln

Bankverbindung

VR-Bank Rhein-Sieg eG
BIC: GENODED1RST
IBAN: DE 05 3706 9520 1114 5450 11

Referent für Presse- und Öffentlichkeitsarbeit

c/o Geschäftsstelle FKLW,
E-Mail: presse@freundeskreis-luftwaffe.de

Generalsekretär

Heribert Breuker
Tel.: 02203 96191 22

E-Mail: generalsekretaer@freundeskreis-luftwaffe.de

Sektion Dresden

Leiter Rainer Appelt,
Minna-Herzlieb-Str. 41, 02828 Görlitz
Tel.: 02203/9619124
E-Mail: sektion-dresden@freundeskreis-luftwaffe.de

Sektion München

Leiter Heinz Gerrits,
Gustav-Mahler-Weg 13, 85598 Baldham
Tel.: 02203/9619127
E-Mail: sektion-muenchen@freundeskreis-luftwaffe.de

Sektion Berlin

Leiter Günther Hoffmann,
Parkviertelallee 7, 14089 Berlin
Tel.: 02203/9619125
E-Mail: sektion-berlin@freundeskreis-luftwaffe.de

Sektion Nörvenich

Leiter Marc Rosenkranz,
Vettweißer Straße 20, 52391 Vettweiß
Tel.: 02203/96191 26
E-Mail: sektion-noervenich@freundeskreis-luftwaffe.de