

1.000 Meilen bis zum Abwurf

Die Teilnehmer am *Waffenlehrekurs WIC 02/19* in Laage haben zwei Drittel des Lehrgangs hinter sich und arbeiten mit Hochdruck auf die letzte Phase *Mission Employment* hin, die Hochwertübung *COBRA WARRIOR* in Großbritannien im September. Ein Langstrecken-Bomber-Flug nach Schweden war der Höhepunkt der Luft-Boden-Waffeneinsatz-Phase.

„Nach dem Start und der ersten Betankung an einem A400M sind wir drei Stunden in der Luft gewesen und haben über 1.000 Meilen zurückgelegt, bevor der eigentliche Einsatz begann“, sagt Kurbel. Er und ein zweiter Waffenlehrer saßen bei dieser Langstrecken-Mission in den Cockpits der beiden mit je vier *GBU-48*-Übungsbomben bewaffneten *Eurofighter*, von denen jedoch zunächst nur



Zwei Eurofighter aus Laage auf dem Weg nach Schweden. (Quelle: Luftwaffe/Stefan Petersen)

„Das war eine sehr herausfordernde Operation.“ Wenn Oberstleutnant Julius Kurbel, Leiter des *Weapons Instructor Course (WIC) 02/19*, eine Mission mit solchen Worten bewertet, dann muss sie schon sehr aus dem Rahmen fallen. Sind die Übungseinsätze des Waffenlehrekurses beim *Taktischen Luftwaffengeschwader 73 „Steinhoff“ (TaktLwG 73 „S“)* in Laage doch ohnehin intensiver und fordernder als normale Trainings-Flüge. Dieser hier aber dauerte vier Stunden und 45 Minuten, umfasste zwei Luftbetankungen und endete mit Live-Bombenabwürfen auf dem Truppenübungsplatz Vidsel in Schweden.

jeweils zwei auf der Range abgeworfen wurden.

Alle acht Bomben im Ziel

Drei Jets waren am frühen Morgen in Laage abgehoben, neben den beiden Einsitzern noch ein Doppelsitzer mit zwei sogenannten *WUGs*, *Weapons Undergraduates*, wie die Teilnehmer an diesem Lehrgang der Luftwaffe genannt werden. Die tauschten nach der Landung in Vidsel mit den beiden Waffenlehrern die Cockpits und flogen mit den verbliebenen Bomben einen Tag später ebenfalls



Ein A400M und die Eurofighter bei der ersten Betankung auf dem Weg zum Einsatz. (Quelle: Luftwaffe/ Stefan Petersen)



Die mit je vier GBU-48-Übungsbomben bewaffneten Eurofighter. (Quelle: Luftwaffe/Stefan Petersen)

zum Schießplatz, so dass auch sie den Abwurf üben konnten. Und um es vorwegzunehmen: „Alle acht Bomben haben ihre Ziele getroffen“, so der Lehrgangsleiter stolz.

„Der WIC 02/19 ist der erste, der die neu gewonnene Mehrrollenfähigkeit des Eurofighters abbildet“, erläutert Kurbel. „Ein großer Anteil widmet sich dem Luft-Boden-Wafeneinsatz.“ 33 Wochen lang arbeiten drei Flugzeugführer - darunter ein Austauschpilot aus Spanien -, zwei Offiziere aus dem Bereich Militärisches Nachrichtenwesen und zwei weitere aus dem Einsatzführungsdienst hochkonzentriert auf die Graduation am 1. Oktober hin.

Hälfte der Ausbildung im Simulator

der Luftwaffe vor der schwedischen Küste durchgeführt wurde, hatten wir das alles schon einmal gesehen, nur noch nicht in der realen Welt.“ Beim Mission Readiness Training im Simulator hatten sich die beteiligten Piloten mit den An- und Abflugverfahren und den infrastrukturellen Gegebenheiten des Truppenübungsplatzes Vidsele vertraut gemacht.

Zudem saß dort im Kontrollturm ein deutscher Eurofighter-Pilot von der Gruppe Technik, Taktik und Weiterentwicklung von Verfahren (TTVG), die in Kooperation mit der Wehrtechnischen Dienststelle 61 (WTD 61) vor Ort an der zeitgleich stattfindenden GBU-48-Bomben-Testkampagne beteiligt war. „Das war wie ein Extra-Flügelmann am



Vom Simulator an den realen Start. (Quelle: Luftwaffe/Stefan Petersen)

Die Hälfte der fliegerischen Ausbildung findet dabei in einem realitätsnahen Flugsimulator, dem Aircrew Synthetic Training Aid (ASTA), statt: „Von der zweiten Luftbetankung an, die von einem nach Norwegen verlegten MRTT

Boden und hat uns zusammen mit dem Simulator-Training viel Handlungssicherheit gegeben. Wir konnten den Flug mit minimalen Abänderungen gegenüber der Ursprungsplanung durchführen.“

Treibstoff-Management entscheidend



Rendezvous mit dem MRTT über dem Bottnischen Meerbusen. (Quelle: Luftwaffe/Stefan Petersen)

Und die hatte es für diese Langstrecken-Mission in sich. „Mit den GBU-48-Bomben hat der Eurofighter einen höheren Luftwiderstand und damit einen höheren Kerosinverbrauch als im täglichen Übungsflugbetrieb“, sagt der Oberstleutnant. So diktierte der verfügbare Treibstoffvorrat die Mission: Alle Wegpunkte mit den entsprechenden Ausweichplätzen für jeden Abschnitt des Fluges mussten ebenso peinlich genau berechnet werden wie das Rendezvous mit dem MRTT über dem Bottnischen Meerbusen. Die Luftbetankung am A400M fand direkt nach dem Start in Laage statt, damit sich die drei Jets mit vollen Behältern auf den langen Weg machen konnten. „Das Treibstoff-Management war entscheidend und hat gut geklappt.“

Die Mission war ein entscheidender Teil der Luft-Boden-Waffeneinsatz-Phase des WIC 02/19. „Wir wollen, dass jeder Lehrgangsteilnehmer eine Bombe wirft und eine Rakete in einem komplexen Szenario verschießt, um den Respekt und das Vertrauen vor der ech-



Mit den GBU-48-Bomben hat der Eurofighter einen höheren Luftwiderstand. (Quelle: Luftwaffe/Stefan Petersen)

ten Waffe im Grenzbereich zu bekommen“, so Kurbel. „Damit er als Waffenlehrer später auch vermitteln kann, wie es ist, mit scharfen Waffen zu arbeiten, und worauf man besonders zu achten hat – nicht nur in der Theorie, sondern gerade in der Praxis.“

PIZ Luftwaffe / Stefan Petersen