



Exercise „Airborne Africa“ Africa Aerospace and Defence, Golden Eagle Bloemfontein und Pretoria , Südafrika

(Hohn)

Hauptfeldwebel Ludwig Prüss

Anfang des Jahres 2004 bekam unsere Staffel den Auftrag mit zwei Transall an einer Übung in Südafrika im Zeitraum September- Oktober teilzunehmen.

Die Informationen über die Art und den Verlauf des Einsatzes flossen zunächst sehr spärlich.

Aber schließlich Ende August erhielten wir den endgültigen Auftrag, und die Besatzungen konnten zusammengestellt werden.

Einsatzdauer sollte ca. 5 Wochen sein, mit Teilnahme an der Übung „Airborne Africa“, ein multinationaler Vergleichswettkampf für Fallschirmjäger aus verschiedenen Nationen. Weiterhin Teilnahme an der größten Luftfahrtausstellung in Africa, die „Africa Aerospace and Defence“, auf der Waterkloof Air Force Base bei Pretoria. Im Anschluß daran sollte die Übung „Golden Eagle“, stattfinden, die Verlegung von Material und Personal, in einem fiktiven Konflikt, der simuliert im Nordosten des Landes stattfand.

Am 06. September 2004 starteten wir schließlich mit zwei C-160, voller Erwartung, was uns dieser Einsatz bringen würde. Die GAF 479 mit der Besatzung :

AC: Olt Hans Ebest
CP : Olt Torben Grehm
TSO: Hptm Werner Schawo
BM: HfW Ludwig Prüss
LM: HfW Sven Zirkel
1.W.: Sascha Köpke

des weiteren die Besatzung der GAF 103, die sich wie folgt zusammensetzte:

AC : Hptm Peter „PJ“ Janssen
CP : Olt Axel Pregel
BM : StFw Achim Altenburger
LM : HfW Matthias Hansen
1.W: Thomas Mahrt

ergänzt durch zwei „Gastarbeiter“, den Hptm Roberto Beuthel als TSO vom LTG 61 in Landsberg, und den StFw Ralf Stoffers von der LL/LTS aus Altenstadt, als zusätzlicher Ladungsmeister.

Unser kleines Kommando führte der Major Stefan Reichertz , der die vielseitigen Aufgaben Kommandoführer, Einsatzstaboffizier, und „Spieß“ übernahm.

Die medizinische Betreuung übernahm der OSA Christian Schleucher.

Unsere Reise führte uns zunächst nach Heraklion auf Kreta, unsere erste Zwischenstation. Leider trennten sich bereits dort die Wege der beiden Maschinen. Die GAF 103 schaffte es an diesem Tage nur bis Kerkira, bedingt durch Verzögerungen aufgrund von Beladung und Technik.

Die Strecke führte uns weiter nach Djibouti, wo sich schließlich unsere Wege wieder trafen.

Während die GAF 479 am nächsten Tag Richtung Nairobi weiterflog, musste die GAF 103 leider einen weiteren Tag in Djibouti bleiben. Eine dringende Kontrolle des Seitenruders an der Maschine war er-



Bericht



forderlich.

Für Nairobi hatten wir medizinisches Gerät geladen, als Spende der Bundeswehr für die kenyanische Armee. Kaum gelandet wurden wir mal wieder mit der afrikanischen Arbeitweise konfrontiert. Entladegerät stand nicht zur Verfügung, so daß die Kisten von Hand entladen werden mußten, eine Entladetechnik, die uns von früheren Kommandos wohl bekannt war.

Zu allem Überfluß erklärte (Nairobi Eastleigh) kein Kraftstoff zur Verfügung stand, was uns dazu zwang „mal eben“ nach Yomo Kenyatta zu fliegen, den Internationalen Airport von Nairobi, um für den Weiterflug aufzutanken. Zur späten Stunde erreichten wir dann schließlich „Dar Es Salaam“ in Tansania, wo uns die dort ansässige Beratergruppe in gewohnter Form hervorragend betreute. Nach einem weiteren Stop in Maputo (Mozambique) erreichten dann beide Maschinen am 10. September den Flugplatz von Bloemfontein im Oranje Free State. Dort sollten wir die erste Woche verbringen und im wesentlichen Fallschirmspringer absetzen. Zu diesem Zwecke hatten wir aus Deutschland 150 T-10 Fallschirme mitgebracht.

Nach einem umfassenden Sicherheitsbriefing, wie wir uns in Südafrika zu verhalten haben, um nicht mit einem Messer im Rücken zurückzukommen, hatten wir Gelegenheit am Wochenende uns die Stadt Bloemfontein anzuschauen. Wie viele Städte in Südafrika hat Bloemfontein eine lange Geschichte und viele sehenswerte Gebäude zeugen noch von früheren Zeiten.

Wir kamen am Ende des afrikanischen Winters dort an, und wir stellten mit Erstaunen



Stadtkern von Bloemfontein mit seinen sehenswürdigen Gebäuden

fest, dass Temperaturen von 0 ° C in den Morgenstunden durchaus normal sind.

Am drauffolgenden Montag trafen zwei C-130 Hercules der Südafrikanischen Luftwaffe ein, mit einem ähnlichen Auftrag wie dem unseren, d.h. Fallschirmspringer absetzen. Allerdings stellten wir sehr schnell fest, dass die Kommunikation mit dem Heer in Südafrika ähnlich problematisch ist wie in Deutschland. Zunächst gab es so gut wie keine Informationen, und niemand wusste so recht was mit uns anzufangen. Unsere eigenen, zwischenzeitlich eingeflogenen Absetzer und Absetzleiter aus Oldenburg und Altenstadt machten sich daran die Südafrikanischen Springer an dem T10 Fallschirm auszubilden. Aber diverse Probleme, wie zu starker Wind in der Dropzone und Kompetenzschwierigkeiten zwischen südafrikanischen Kommandeuren und Offizieren führten dann dazu, dass wir leider nicht einmal droppen konnten in dieser Woche. Und am Ende mussten wir die 150 mitgebrachten Fallschirme, unverrichteter Dinge wieder mit nach Hause nehmen. Zum Glück bekamen wir noch einige kleine Aufträge, die es uns ermöglichten doch



Bericht



noch in die Luft zu kommen. Unter anderem flogen wir einen Buschflugplatz an, wo wir einige Übungsteilnehmer aufnahmen, um Sie zurück nach Bloemfontein zu fliegen.

Damit wir nicht die ganze Woche zur Untätigkeit verdammt wurden, entschied unser Kommandoführer, eine Ausbildungs Low Level Mission anzusetzen, in 250 ft, zur Freude aller Beteiligten. So flogen wir mit beiden Maschinen einen sehr interessanten Low Level Einsatz, der uns unter anderem auch an der Diamanten- Stadt Kimberley vorbei führte.

Den Abschluß dieser Woche bildete der Besuch einer Krokodilfarm, ein eher ungewöhnlicher Zuchtbetrieb in Bloemfontein, aufgrund der dort herrschenden tiefen Temperaturen im Winter, wie uns der Eigentümer der Farm berichtete. Die Zuchtbecken müssen in der Tat beheizt werden, um das Überleben der Tiere zu gewährleisten.

Wir durften dann auch der ersten Fütterung nach 6 Monaten beiwohnen, die mit ganzen Hühnern durchgeführt wurde. Eine sehr beeindruckende Vorstellung.

In Laufe unseres Aufenthaltes in Bloemfontein lernten wir auch eine Südafrikanische Spezialität kennen, das „Biltong“. Es handelt sich dabei um getrocknetes Rind- oder Antilopenfleisch. Es wird in langen Streifen geschnitten und an der Luft mit Gewürzen, wie Koriander, Salz und Pfeffer, getrocknet. Die früheren Pioniere erfanden diese Methode der Konservierung, um das Fleisch haltbarer zu machen, und heute ist Biltong eine Delikatesse in Südafrika.

Aufgrund des Aussehens dieser Fleischstreifen gaben wir dem Biltong den Namen „Elefantensäule“, sehr zur Verwunderung

einiger Crewmitglieder, die dieses erst zum Ende des Aufenthaltes in Südafrika kennen lernten, und es dann tatsächlich für Elefantensäule hielten.

Am 19 .September verlegten wir schließlich nach Waterkloof, den größten Militärflugplatz in Pretoria und Heimat der Transportverbände der Südafrikanischen Luftwaffe. Dort sollten wir an der Luftfahrtausstellung „Africa Aerospace and Defence



Luftfahrtausstellung „Africa Aerospace and Defence“ in Waterkloof

„ teilnehmen. Eine Maschine sollte im Static Display vorgestellt werden, und die zweite im Flying Display. Da gemäß Vorgabe MilAtt Pretoria kein Flying Display für die C-160 vorgesehen war, war es unmöglich die erforderliche Genehmigung in der Kürze der Zeit zu erhalten. Sehr zur Enttäuschung vieler Südafrikaner, die die Transall aus früheren Zeiten kannten, und sie gerne noch mal fliegen sehen wollten.

Die Transall genoß in Südafrika einen ähnlich legendären Ruf wie in Deutschland und wurde vielfältig eingesetzt, insbesondere im Buschkrieg in Namibia und für SAR Einsätze, weil sie über eine Ausrüstung verfügte, die die „Hercules“ nicht hatte. Als schließlich 1993 alle neun Transall gemein-

Fortsetzung auf Seite 37



Bericht



sam in Formation den letzten Flug absolvierten, war die Trauer und das Unverständnis über die Entscheidung der Außerdienststellung groß.

Heute stehen die letzten Transalls zusammen geschoben am Flugplatzrand von Waterkloof und bieten einen traurigen Anblick. Unser Wunsch, diesen Maschinen aus nächster Nähe die letzte Ehre zu erweisen, wurde abgelehnt, vermutlich aus Angst, dass wir Deutsche ein paar „Souvenirs „ mit nach Hause nehmen.

Während dieser AAD Woche in Waterkloof wurden sehr viele Flugzeugmuster im Fluge und am Boden vorgestellt, unter anderem der Stolz der SAAF, den von Südafrika selbst entwickelter Kampfhubschrauber



„Rooivalk“ Selbstentwickelter Kampfhubschrauber der Südafrikaner

„Rooivalk“. Dieser Kampfhubschrauber ist seit 1998 im Einsatz, und ist mindestens genauso leistungsfähig wie der Tiger oder Apache, wenn nicht sogar besser. Dieses wurde durch eine sehr beeindruckende Vorführung einer dreier Rooivalk Formation unterstrichen. Leider wurden wir während dieser Woche, wie in der ersten, mit technischen Problemen unserer Tralls konfrontiert, so daß wir überwiegend damit beschäftigt waren, die Maschinen umzuladen oder umzuschleppen, um die einsatzklare Ma-

schine aus dem Ausstellungsbereich zu bekommen. Dabei stellten wir fest das eine afrikanische Viertelstunde durchaus 3 Stunden dauern kann, und daß ein „gleich“ oder „sofort“ auch mal „vielleicht morgen „ bedeuten kann.

Während der deutsche Militärattaché Stab in Pretoria durch kaum vorhandene Unterstützung glänzte, weil man sich dort nicht zuständig fühlte, erlebten wir eine sehr große Hilfsbereitschaft seitens unserer Südafrikanischen Betreuer. Angefangen von unserem lieben Kameraden J.B. Vermeulen, unser Betreuer in Waterkloof bis hin zu den Technikern, die noch von alten Transall Zeiten schwärmten und uns anboten sogar im Lager nachzuschauen, ob die von uns benötigten Ersatzteile vorhanden waren.

Wir mussten leider dankend ablehnen, da dieses sich nicht mit unseren gültigen Vorschriften deckte. Die Ausstellung endete mit einer zweitägigen Airshow, die ihresgleichen in Europa sucht, geschweige denn in Deutschland. Die Polizeistaffel schaffte es sogar den Flugplatz in Brand zu setzen während ihrer beeindruckenden Vorführung, was die Feuerwehr aber sehr schnell zu bekämpfen wusste.

Nun ging es an die Vorbereitungen für die letzte Woche in Südafrika, die Teilnahme an der Übung Golden Eagle. Wieder wußte man nicht so richtig wie wir eingesetzt werden sollten, bis schließlich unser südafrikanischer Kamerad JB es auf dem Obergefreiten dienstweg schaffte, dass wir vorrangig eingesetzt wurden.

Die Lage war eine Krise in der Nähe des Flugplatzes „Madimbo“. Im Übungsszenario wurde erstmal die Lufthoheit über das Gebiet erlangt, in dem Südafrikanische



Bericht



Madimbo, Flugplatz an der Grenze zu Zimbabwe

„Cheetahs“ (Mirage 3) das Gebiet sicher machten. Daraufhin verlegten wir Truppen und Fahrzeuge von Bloemfontein nach Madimbo, ein Flugplatz im Middle of Nowhere, an der Grenze zu Zimbabwe. Die Flüge nach Madimbo sollten zu den fliegerischen Highlights unseres Aufenthaltes gehören, denn dort konnten wir das gelernte Taktische KnowHow in die Praxis umsetzen. Anflug auf Behelfsflugplätzen, behelfsmäßiger Luftumschlag, mobiler Tower, usw... Daß es behelfsmäßig war, bewies folgende Situation. Als wir im Anflug auf Madimbo waren, erhielten wir kurz vor dem Aufsetzen, die Anweisung vom Tower durchzustarten, da sich Rinder auf der Landebahn befanden. Diese Rinder wurden daraufhin von 2 Rooivalk Hubschrauber im Tiefstflug verschucht, und nachdem wir von den Hubschrauber Piloten die Meldung „Runway clear“ bekamen, konnten wir den Anflug fortsetzen. Höhepunkt dieser Einsätze war dann eine Nachtanlandung in Madimbo mit minimaler Landebahn Beleuchtung. Leider konnte nur eine Besatzung daran teilnehmen, weil eine unserer Maschinen technisch bedingt streikte.

Am Ende dieser Übung verlegten wir für eine Nacht nach Hoedspruit, am Rande des Krüger National Parks, um dann unseren Einsatz mit der Rückverlegung der „Pongos“ nach Bloemfontein abzuschließen. Dabei stellten wir fest, dass die Beladevorschriften der Südafrikaner im Bezug auf Passagiertransport sehr „flexibel“ gehandhabt werden. Ein Blick in eine C-130 in Madimbo

verriet uns, dass der gemeine Heeressoldat, auch „Pongo“ genannt, dort kein Anspruch auf einen Sitzplatz im Flugzeug hat. Es werden so viele Passagiere eingeladen wie das max. Abfluggewicht es erlaubt, ob Sitzplatz vorhanden oder nicht. Wer sich über den Begriff „Pongo“ wundern sollte wissen, dass bei der Luftwaffe in Südafrika die Heeressoldaten so genannt werden. Dieser Begriff hat auch eine Bedeutung, die ich aber hier verschweigen möchte. Jedenfalls haben wir den Begriff Pongo sehr schnell in unseren Sprachgebrauch übernommen, wie auch die „Elefantensäule“, die viele von uns mit wachsender Begeisterung verspeist haben. Diese Zeit in Südafrika war für alle Beteiligten eine unvergessliche und sehr interessante Erfahrung. Wir traten am 4. Oktober die Rückreise an, nach drei sehr ungewöhnlichen und interessanten Wochen in Südafrika. Leider mussten wir auf dem Rückweg, eine Maschine in Italien zurücklassen, die dort wegen eines größeren technischen Defekts, landen mußte. Aber schließlich kehrten wir gemeinsam und wohlauf am 7. Okt.2004 auf den Heimatflugplatz in Hohn zurück.