



Generationswechsel bei den Transportern

# Von der Transall zum Airbus A400M



Transall C-160D. Das Arbeitspferd der Luftwaffe ist seit über 50 Jahren im Einsatz.

Lange erwartet, versieht das neue Transportflugzeug Airbus A400M nun seinen Dienst bei der Bundeswehr. Nicht ohne Wehmut wird auf das bisherige Arbeitspferd der Transporter, die C-160D Transall, zurückgeblickt.

*Lutz Schönfeld*



Fotos: wennnicht anders bezeichnet - Lutz Schönfeld

Elf Transall sind derzeit im Verfügungsbestand des LTG63. Gut zu erkennen: der hitzeabsorbierende Schutz über dem Cockpit.

Schon beim Einsteigen in die A400M bemerkt man den deutlichen Unterschied zur Transall: Alles ist moderner, zeitgemäßer, technisierter, größer. Wir sind in Wunstorf, Heimat des Lufttransportgeschwaders (LTG) 62, um uns von der neuesten Errungenschaft der Luftwaffe ein Bild zu machen. Höchste Zeit sagen die Pragmatiker, welche die Einflottung eines modernen, leistungsfähigen und vielseitigen Transportflugzeuges herbeigesehnt haben, Schade sagen die Nostalgiker, die bei all der Einsicht in Entwicklung und Fortschritt für die C-160D Transall der Luftwaffe eine tiefe Dankbarkeit hegen.

### Lufttransportgeschwader der Bundeswehr

Die Lufttransportgeschwader (LTG) dienen der Sicherstellung von logistischen Transporten, Versorgungsflügen, Evakuierungen, Truppenverlegungen, Luftlandeoperationen und medizinischen Transporten sowohl von Luftwaffe, Heer und Marine als auch anderer Bereiche der Gesellschaft bis hin zu politischen Erfordernissen. Hinzu kommen Sondereinsätze wie Hilfsgüterflüge, Katastrophenschutz und Einsätze in Krisen- bzw. Kriegsgebieten.

Bereits 1957 wurde der erste Verband als LTG61 durch den damaligen Bundesverteidigungsminister Franz Josef

Der Schulterdecker misst 40 Meter Spannweite und verfügt über bemerkenswerte Segelflugeigenschaften.

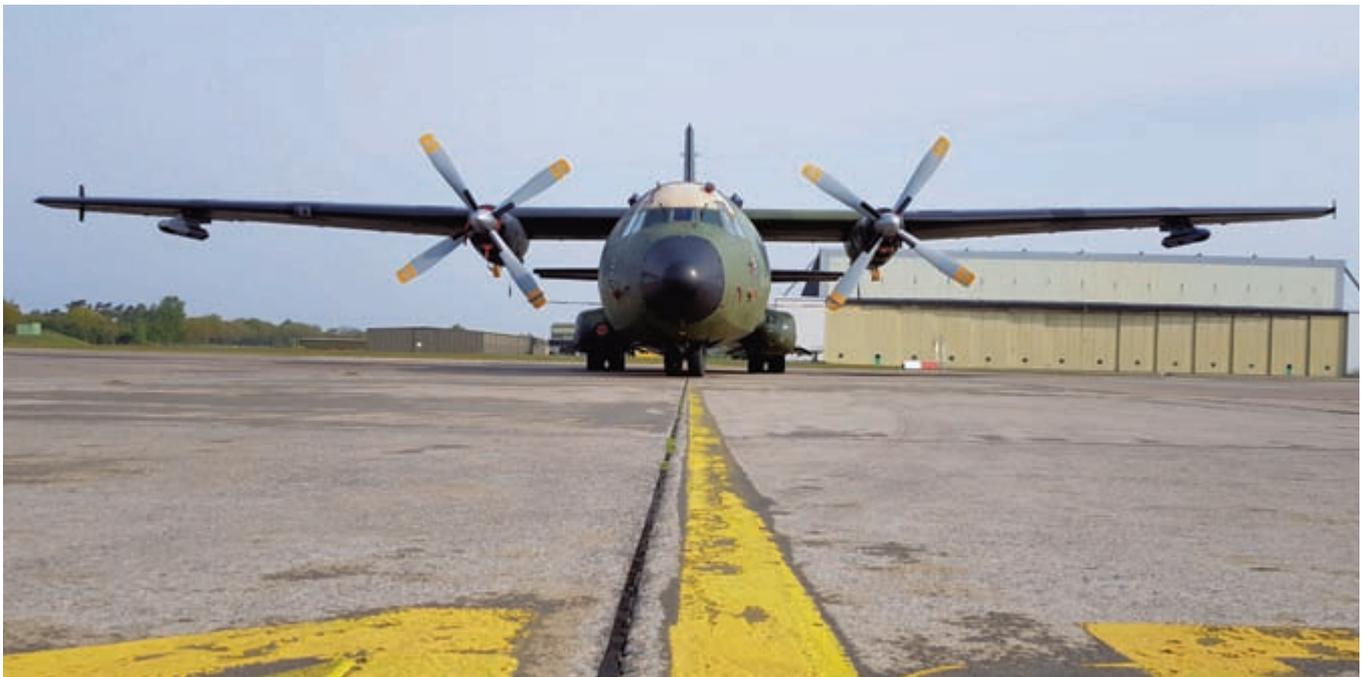




Foto: PL Luftwaffe, Kevin Schrief

Drei Generationen von Transportflugzeugen (Airbus A400M, Transall C-160 und Nord Noratlas) am 8. Juni 2018 bei einem gemeinsamen Überflug über Wunstorf.

Strauß in Erding in Dienst gestellt, es verlegte Anfang der 1970er-Jahre, nach der Umstellung von Noratlas auf Transall, an den jetzigen Standort Penzing. Aufgrund der räumlichen Enge verfügte der Standort leider nicht über die erforderliche Infrastruktur, um die A400M aufzunehmen. Er wurde im Dezember 2017 aufgelöst, das „Fly out“ fand bereits im September statt, die verbliebenen Transall wurden an das LTG63 in Hohn abgegeben.

Das LTG63 hat ebenfalls eine lange Tradition vorzuweisen, wurde es doch bereits 1961, zunächst noch auf dem Heeresflugplatz Celle, aufgestellt und 1967 an seinen jetzigen

Standort Hohn verlegt. Im Jahr 1970 war auch hier die letzte Noratlas durch Transall ersetzt worden. Aktuell sollte dieser letzte Transall-Verband der Luftwaffe mit der geplanten Einführung der A400M und der damit einhergehenden Neustrukturierung der Bundeswehr schon aufgegeben worden sein. Da sich jedoch sowohl die Einführung der A400M als auch die erforderlichen Befähigungsnachweise weiter verzögerten, wurde der vorläufige Weiterbetrieb des Fliegerhorstes bis Ende 2021 beschlossen.

Das LTG62 hat den Umbruch bereits hinter sich. Seine wechselvolle Geschichte begann 1957 ebenfalls in Celle.



Seit Ende 2014 ist der Fliegerhorst Wunstorf die Heimat der deutschen A400M-Flotte.



Foto: PZ Luftwaffe, Falk Baerwald

Anflug einer Transall zur „Kurzlandung“ aus dem „Steilsichtanflug“ mit Landeklappenstellung 60 Grad (sogenannter Sarajevo-Approach) am Tag der Bundeswehr 2016 auf dem Flugplatz in Hohn am 11. Juni 2016.

Nach verschiedenen Standortwechseln wurde im April 1968 auch hier die erste Transall übernommen, 1971 erfolgte jedoch die vorläufige Auflösung und der Umzug eines Teils des Personals an seinen jetzigen Standort nach Wunstorf. 1978 kam es dann zur finalen Neugliederung und zur Umbenennung des Standortes in LTG62, am 19. Dezember 2014 traf endlich der erste, langersehnte Airbus A400M am Standort ein, die letzte Transall verließ den Fliegerhorst am 2. Juli 2015. Schrittweise wurden weitere A400M ausgeliefert, sodass mit 34 Maschinen im Juli 2020 die geplante Sollstärke von 40 für den Standort fast erreicht ist.

2019 änderte das Bundesministerium für Verteidigung seinen Plan, alle 53 bestellten A400M an einem Standort (beim LTG62 in Wunstorf) zu konzentrieren. Auf dem Fliegerhorst Lechfeld soll jetzt eine multinationale Lufttransportgruppe (LTGrp) eingerichtet und mit zehn A400M ausgestattet werden.

Nun sind wir an Bord des neuen Flaggschiffs der Transportfliegerstaffeln der Bundesrepublik und werden erkunden, was sich an Entwicklungssprüngen getan hat, seit die Luftwaffe mit der Transall ihr verlässlichstes „Arbeitstier“ in Dienst gestellt hat. Mit technischen Daten und Vergleichen

Eine Transall kurz nach dem Takeoff. Das Luftfahrzeug hat sehr gute Kurzstarteigenschaften.





Foto: PLZ Luftwaffe, Steffen Petersen

hatte man uns Besucher bereits im Vorfeld gefüttert, die nackten Zahlen sehen (wie so oft) sehr gut aus. Im Vergleich zur Transall könne die A400M deutlich mehr Fracht bei geringerem Verbrauch befördern. Ein Quantensprung an Wirtschaftlichkeit und technischer Vielseitigkeit sei möglich. „Die A400M ermöglicht es uns, doppelt so schnell – mit der zweieinhalbfachen Ladung – dreimal so weit zu fliegen“, so Oberst Bette, bis März 2020 Kommodore des LTG62. Doch was sagen diejenigen, die die Maschine im täglichen Einsatz bedienen und was jene, welche die Transall aus ihrem aktiven Einsatz kennen?

### Transall C-160D

Der Startschuss für die Entwicklung der Transall C-160 als mittleres, taktisches Transportflugzeug fiel 1957. Bereits im Folgejahr wurde die deutsch-französische Arbeitsgemeinschaft Transporter Allianz gegründet, ein Zusammenschluss der an der Produktion beteiligten Unternehmen, u.a. Nord Aviation (Tragflächen und Triebwerksgondeln), VFW (Haupttrumpf, Höhenleitwerk), HFB (Rumpfbug, Rumpfheck und Leitwerksteile).

So entstand der Name Transall, wobei die 160 für die Flügelfläche in qm steht, das „C“ für Cargo und das später hin-

Transall des Lufttransportgeschwaders 63 aus Hohn beim Tiefflugtraining über Schleswig-Holstein in 500 feet (150 m) Höhe am 22. August 2013.



Die Abstellflächen der Transall auf dem Nato-Flugplatz Hohn. Vor der Reduzierung der Flotte waren hier zeitweise über 30 Transportmaschinen beheimatet.



Foto: Bundeswehr, Thomas Ziegler

Sonderlackierung der Transall 50+95 „55 Jahre LTG63“, gestaltet nach dem Entwurf eines Co-Piloten des Geschwaders. Die Maschine steht jetzt als Ausstellungsstück am Flughafen Eindhoven.

zugefügte „D“ in C-160D für die für Deutschland bestimmten Maschinen.

Ab 1960 begann die Produktion. Frankreich hatte eine große Reichweite gefordert, Deutschland kurze Start- und Landestrecken, die Möglichkeit, große Lasten auch im Tiefflug absetzen zu können sowie einen großen Laderaumquerschnitt für Container und Fahrzeuge. Hinzu kam die Fähigkeit,

auf Behelfsflugplätzen wie z.B. Straßen oder befestigten Grasnaben starten und landen zu können.

Der Jungfernflug erfolgte am 25. Februar 1963, die Luftwaffe erhielt ihr erstes Serienflugzeug am 26. April 1968, insgesamt 110 Transall wurden an die Bundeswehr ausgeliefert (von denen später 20 Maschinen an die Türkei abgegeben wurden). In dieser klassischen Version wurden insgesamt



Die Standardbesatzung einer Transall C-160D im Cockpit besteht noch aus drei Personen (Kommandant, Copilot und Bordtechniker).



Foto: Bundeswehr, Thomas Ziegler

über 150 Maschinen produziert, zusätzlich in den 1980er-Jahren noch eine überarbeitete Version für die französische Luftwaffe (Transall NG).

Neben der Möglichkeit, vielfältige Ladungsarten zu transportieren, können auch bis zu 93 Passagiere befördert werden. Verschiedene Rüstsätze erlauben den Einsatz als MedEvac (Medical Evacuation) Luftfahrzeug, bis zu 24 Transall

konnten mit einer elektronischen Selbstschutzanlage gegen Bedrohung ausgestattet werden. Mitte der 1990er-Jahre erhielten die C-160D ein neues autonomes Navigationssystem. Bestand die Standardbesatzung zunächst aus zwei Flugzeugführern und je einem Navigator, Bordtechniker und Ladungsmeister, konnte diese nach Einführung des neuen Navigationssystems auf vier Mann reduziert werden. Ein

Die Transall mit der Kennung 50+95 flog noch drei Monate bis zu ihrer Außerdienststellung mit dieser Sonderlackierung.



Das traurige Ende einer Lufttransportlegende der Luftwaffe. Nachdem alle relevanten militärischen Teile ausgebaut sind, wird eine Spezialmaschine den Rumpf der Transall zerkleinern.

Links: Die Urinale befindet sich bei der Transall im linken Heckbereich der Maschine.

Sie wurde nachträglich eingebaut. Vorher gab es lediglich einen Trichterschlauch für das „kleine Geschäft“. Ein Trocken-WC kann bei Bedarf ausgeklappt werden.

Rechts: Dagegen zeigt sich die Sanitäreinrichtung in der A400M im Stil eines modernen Airliners. Für lange Direktflüge über den Atlantik oder z.B. nach Afghanistan sind moderne Toiletten unerlässlich.



Das geräumige Cockpit der Transall. Viele analoge Anzeigen ersetzen die Luftwaffe im Zuge zahlreicher Modifizierungen durch elektronische Bildschirme.





Die Triebwerke an der A400M rotieren gegenläufig, um die Drehmomente auszugleichen. Eines der vier Triebwerke der A400M hat mit seinen 11 000 PS mehr Leistung als beide Triebwerke der Transall zusammen.

taktischer Systemoffizier verstärkt die Besatzung bei spezifischen Einsatzaufträgen.

Die Transall ist nicht nur ausgelegt, um auf kurzen und schlecht ausgebauten Pisten in schwierig anfliegbarem Gelände landen und starten zu können, sondern verfügt auch über eine extreme Kurzstart- (700 m) und Landemöglichkeit (450 m). Ihr wohl bekanntestes Flugmanöver, der sogenannte Sarajevo-Approach, gestattet ihr, im schnellen Sinkflug mit

einem Winkel von bis zu 20 Grad einen Steilanflug durchzuführen. Dies ermöglicht nicht nur den Anflug von Flugplätzen mit ungenügender Hindernisfreiheit, sondern speziell auch die Risikominimierung des Beschusses vom Boden in der Nähe des angeflogenen Flugplatzes.

Auch für das Absetzen von Lasten in unwegsamem Gelände wurde ein spezielles Verfahren entwickelt, das sogenannte Afrika-Verfahren, bei dem spezielle Güter aus sehr niedriger



Die A400M hat eines der modernsten Cockpits mit insgesamt acht Display Units und zwei HUD (Head up Displays). Die Anzeigen auf den Bildschirmen können je nach Bedarf von den Piloten angepasst werden. Es ist dem der A380 ähnlich.

Der Laderaum der C-160 Transall. Durch ein besonderes Bauelementesystem kann der Laderaum sehr flexibel – vor und während des Einsatzes – auf verschiedene Transportaufträge umrüsten. Zu erkennen: das eingebaute Lastentransport- und Absetzsystem (LAS) mit 88 Zoll (223 cm) Breite.



Höhe (etwa 20 Fuß, ca. sechs Meter) ohne Fallschirm abgeworfen wurden. Dabei fliegt die Transall in einem sehr hohen Anstellwinkel, der die Last automatisch nach Entsperrung über die Heckrampe zu Boden gleiten lässt. Bekannt wurde dieses Verfahren durch die Äthiopien-Hilfe in den 1980er-Jahren.

Über all die Jahrzehnte ihres Einsatzes bewährte sich die stets zuverlässige, robuste und schier unverwüthliche Transall der Bundeswehr nicht nur in den klassischen militärischen Einsatzgebieten im In- und Ausland, sondern gerade auch auf speziellen, zivilen Unterstützungsmissionen. Ob bei der

Erdbebenhilfe in Italien oder in der Türkei, bei Hungerkatastrophen in Äthiopien, im Sudan oder in Somalia, ob Kurdenhilfe im Irak oder bei Evakuierungsoperationen von deutschen Staatsbürgern aus Liberia und Libyen: Die Transall C-160D sind stets dabei, wenn es gilt, in Not geratenen Menschen zu helfen. Neben weiteren Einsätzen in Ost-Timor im Jahr 2000 sind auch die Rettungseinsätze im Inland, beispielsweise bei den Hochwassereinsätzen 1997 und 2002 in Erinnerung geblieben.

Die Einsätze der Transall C-160D bekamen ab 1992 mit dem Beginn der Luftbrücke nach Sarajevo eine neue Quali-

Laderaum der A400M mit eingebautem Guided Restraint System (GRS) in 108 Zoll (275 cm) Breite. Er kann durch seine Bauweise von wenigen Personen sehr schnell an den jeweiligen Bedarf angepasst werden. Ob Passagiere, HCU-Paletten, Fahrzeuge oder 40-Fuß-Container, alles kann transportiert werden.





Dem LTG 62 steht aktuell ein Full-Flight-Simulator (FFS) der A400M zur Verfügung. Ende 2020 soll ein zweiter FFS in Betrieb genommen werden.

tät. Waren die vorherigen Einsätze durch ein zumeist friedlich geprägtes Umfeld gekennzeichnet, so sahen sich die Besatzungen erstmals einer latenten Bedrohung ausgesetzt. Seit 2002 stellen die Transall C-160D im Rahmen des ISAF-Einsatzes mit bisher über 37 000 Flugstunden das Rückgrat für den taktischen Lufttransport innerhalb Afghanistans. Seit ihrer Einführung im Jahr 1968 steht die Maschine wie kein anderes System für den nationalen und internationalen Einsatz der Luftwaffe.

Sie hat maßgeblich und zuverlässig den weltweiten und flexiblen Lufttransport der Bundeswehr im erweiterten Aufgabenspektrum sowie im Rahmen internationaler humanitärer Hilfe sichergestellt. Bis zum heutigen Tag absolvierten die Transall der Bundeswehr viele 100 000 Flugstunden und zeugten so von ihrer Zuverlässigkeit, aber auch Unverzichtbarkeit.



Eine A400M auf ihrem Heimatflugplatz in Wunstorf



Oben: Der Beladungssimulator (CHT-E). Im Laderaumtrainer wird ein Fahrzeug im Rahmen der Ausbildung zum Ladungsmeister vorbereitet. Durch den CHT-E kann u.a. die Ausbildung von Technischen Ladungsmeistern von einem Jahr auf nur noch sechs bis acht Wochen verkürzt werden.

### Airbus A400M

Zurück nach Wunstorf: Schon beim Einsteigen in das neueste Flaggschiff der Transportfliegerstaffel beeindruckt die schiere Größe, von außen, aber besonders von innen. Der Rumpf der A400M, etwa drei Meter länger und je ein Meter breiter und höher als der der Transall (maximale Ladung: 37 Tonnen anstatt 16 Tonnen bei der Transall, Volumen 340 m<sup>3</sup> statt 127 m<sup>3</sup>) lässt erahnen, um wieviel effizienter Transporte durchgeführt werden können.

Nach dem Ende des Kalten Krieges änderten sich die Anforderungen an die Militärtransporter, die gemeinsame europäische Sicherheits- und Verteidigungspolitik erforderte globales Agieren und somit größere Reichweiten und höhere Transportleistungen. Dies konnte die Transall nicht leisten, auch rückte das Ende ihrer prognostizierten Lebensdauer



Foto: Luftwaffe

Die Fähigkeit zur Landungen auf unbefestigten Pisten war eine der Anforderungen an die A400M. Über 100 Tonnen auf Schotter – Mitte 2019 wurde 14 Tage lang in Spanien die Landung erfolgreich erprobt.

immer näher. Bereits in den 1980er-Jahren begannen daher die Planungen für einen Ersatz des veralteten Bestands an Transportkapazitäten in den europäischen Staaten. Nach langen und zähen Verhandlungen konnte man sich schließlich auf ein einheitliches Anforderungsprofil einigen und 2003 den Vertrag zur Produktion von zunächst 180 Maschinen des Typs Airbus A400M unterzeichnen. Inzwischen war so viel Zeit vergangen, dass selbst die in den 1990er-Jahren vorgenommenen Anpassungen zur Verlängerung der Einsatzzeit der Transall um weitere zehn Jahre kaum mehr ausreichen. Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten wurden immer auf-

wendiger. Ein schwer lösbares Dilemma, und die Probleme hören nicht auf.

### Ein Anfang mit Problemen

So fand dann der Erstflug des A400M später statt als der ursprünglich erste Auslieferungstermin geplant war, die Produktionskosten liefen aus dem Ruder, technische Probleme kamen hinzu. Schließlich erfolgte die Erstauslieferung an Frankreich im Jahr 2013, vier Jahre verspätet. Kundenaufträge gingen verloren, auch die Bundeswehr reduzierte ihre Bestellungen von 60 auf zunächst 53, wovon die erste

Großraumtransportflugzeug Airbus A400M vom Lufttransportgeschwader 62 Wunstorf im Flug am 14. August 2018. Die Betankungsrüstsätze (PODs) zur Betankung von Kampfflugzeugen werden an der äußeren Seite der Tragflächen montiert.



Foto: PLZ Luftwaffe, Stefan Petersen



Foto: PIZ Luftwaffe, Stefan Petersen

A400M im Dezember 2014 endlich ausgeliefert wurde. Doch die Transportmaschinen verfügten nicht über die zugesicherten wesentlichen Eigenschaften für die uneingeschränkte Einsatzbereitschaft. Konnten diese nicht teuer nachgerüstet werden, mussten sie bei den ersten ausgelieferten Maschinen komplett entfallen. So verzichtete Deutschland u.a. auf die vollautomatische Tiefflugfähigkeit, um das Projekt nicht weiter zu gefährden. Weitere Verzögerungen gab es im Bereich der Selbstschutzanlage, sodass man sich bei der Bundeswehr entschloss, die Einsatzbereitschaft der Transall im LTG63 bis vorerst Ende 2021 weiter gewährleisten zu müssen.

Schrittweise zeigten sich im Verlauf der Indienststellungen in den Folgejahren Verbesserungen, die Rissbildungen an den ersten ausgelieferten Maschinen wurden ab 2016 durch aufwendige Umbauarbeiten beseitigt, Schäden am Propellergetriebe durch den Austausch von Komponenten und Getriebeanpassungen behoben.

Mit Einsatzbeginn wurden die A400M zunächst ausschließlich für den logistischen Lufttransport genutzt. Erst mit den nachfolgenden schrittweisen Ertüchtigungen, dem „fortschreitenden Fähigkeitsaufwuchs“, konnte auch zunehmend im taktischen Lufttransport agiert werden. Hier sollen drei wesentliche Bereiche beispielhaft genannt werden: die Luftbetankungsfähigkeit, der medizinische Transport im Rahmen von MedEvac und ICAE sowie der Selbstschutz (Amouring Kit).

Im Dezember 2016 erfolgte die Auslieferung des ersten Luftbetankungspods an das LTG62 und somit der Ausbildungsbeginn zu deren Handhabung. Anfang 2019 dann konnte endlich die Betankungsgenehmigung (pairing clearance) für Eurofighter und etwas später auch für Tornado erlangt und die A310MRTT der Flugbereitschaft als Tanker abgelöst werden. Auch die Einsatzbereitschaft als fliegende Intensivstation (Intensive Care Aeromedical Evacuation ICAE) konnte am 1. August 2018 erfolgreich hergestellt werden, vier entsprechende Rüstsätze sind insgesamt geplant. Eine entsprechend ausgerüstete Maschine steht in ständiger Zwölf-

Stunden-Bereitschaft für die medizinische Evakuierung zur Verfügung. Das elfköpfige medizinische Personal an Bord kann z.B. aktuell gleichzeitig zwei Intensivpatienten sowie zwei Patienten der Kategorie „Intermediate Care“ sowie zwei der Stufe „Low Care“ betreuen. Ebenfalls 2018 konnte der erste Einsatz nach Afghanistan mit einer mit Amouring Kit

Die Luftbetankung von zwei Eurofightern Typhoon ist mittlerweile Routine für die Besatzungen.

VERGLEICH VON ZWEI TRANSPORTER-GENERATIONEN		
	C-160D Transall	Airbus A400M Atlas
Spannweite	40,00 m	42,36 m
Länge	32,40 m	45,10 m
Höhe	12,36 m	14,70 m
Besatzung	5 bis 6	3
Startmasse maximal	46 000 kg	141 000 kg
Leermasse	28 950 kg	78 600 kg
Zuladung	16 000 kg	37 000 kg
Höchstgeschwindigkeit	513 km/h	750 km/h
Reichweite	1200 km	3300 km
Dienstgipfelhöhe	8230 m	11 300 m
Startstrecke	650 m	940 m
Landestrecke	580 m	625 m
Antrieb	2 x Rolls-Royce Mk.22 Propellerturbinen	4 x EPI TP400-D6 Propellerturbinen
Leistung	2 x 5740 PS (2 x 4220 kW)	4 x 11 240 PS (4 x 8250 kW)
Erstflug	25. Februar 1963	11. Dezember 2009
Gebaut	214	174 bestellt

Bei den Einsatzflügen in Krisenregionen steht neben dem Tiefflug in 50 bis 100 Metern Höhe noch eine weitere Fähigkeit zur Verfügung. Die A400M kann in der Nacht vollständig abgedunkelt werden. Anfang 2017 flog erstmals überhaupt eine deutsche Crew mit einem deutschen Transportflugzeug unter "Vollnachtsicht".



Foto: PZL Luftwaffe, Stefan Petersen

(Schutz gegen ballistische Angriffe) ausgestatteten A400M erfolgreich durchgeführt werden, Ende 2019 folgte dann schließlich auch der Einsatz des Selbstschuttsystems DASS (Defensive Aids Sub System).

Sukzessive wurden und werden also die Kinderkrankheiten überwunden und schrittweise der steinige Weg zur vollen Einsatzbereitschaft beschritten, die man 2022 zu erreichen hofft. Dann endlich verfügt die Luftwaffe über einen taktisch-strategischen Transporter, der seine Vorzüge nicht

nur bei reinen Transport- oder Versorgungsflügen, sondern speziell in schnellen Reaktionen bei internationalen Krisen ausspielen kann. Dabei soll(ten) die Vorzüge der Transall wie Kurzstart- und -landefähigkeit, Tiefflug, Absetzen über die Heckrampe auch während des Fluges, bodenunabhängige Nutzung u.a.m. unbedingt erhalten bleiben. Zusätzlich verfügt die A400M mit seinem modernen Zwei-Mann-Cockpit mit Fly-by-wire Steuerung über Flüssigkeitsbildschirme, Head-up-Display und Nachtsichttauglichkeit über weitere

Der Rüstsatz ICAE (Intensive Care Aeromed Evacuation) ermöglicht Transporte von Schwerverletzten aus gefährdeten Gebieten. Permanent steht eine A400M, die als fliegende Intensivstation ausgerüstet ist, für Evakuierungsflüge bereit.



Foto: Bundeswehr, Simon Otte



Blick aus dem Laderaum auf eines der vier EPI TP400 (Europrop International, TurboProp) Triebwerke. An den Markierungen unterhalb der Tragfläche können sich Jetpiloten beim Betanken orientieren.

Vorzüge gegenüber ihrem Vorgängermuster. Auch in Hinblick auf Geräuschemission, Komfort, Verbrauch und Leistungsfähigkeit ist sie der Transall überlegen. Allerdings gibt es ein Manko: die eigenständige Flugsteuerung erlaubt keine Extremmanöver, wie sie bei der Transall fliegbar und wie sie speziell bei Einsätzen unter Beschuss in Krisengebieten wie am Hindukusch erforderlich waren.

Aktuell sind 34 der 53 bis voraussichtlich 2026 auszuliefernden A400M eingetroffen und in Wunstorf stationiert. 150

ausgebildete bzw. sich in Ausbildung befindliche Piloten sind am Standort tätig. Ihre Anzahl wird dem Flottenbestand angepasst.

Der technologische Quantensprung, der mit der Einführung der A400M bei der Luftwaffe vollzogen wurde, erforderte auch eine Umstellung der Ausbildungsmittel. So wurde ein Full-Flight-Simulator für die Flugzeugführerausbildung sowie ein Cargo-Hold-Trainer für die Ausbildung der Technischen Ladungsmeister und Bodencrews in Betrieb genommen.



Die Flotte wächst. Ende Juli 2020 waren bereits 34 der für Wunstorf vorgesehenen A400M ausgeliefert. Etwa 40 A400M wird der Standort Wunstorf in Zukunft beheimaten.

Beladen einer A400M



### LTG62, bester Verband der Luftwaffe 2019

„Der heutige Tag gibt uns allen Grund optimistisch zu bleiben, denn die Zukunft gehört denjenigen, die sie machen.“ Mit diesen Schlussworten endete die Rede von Oberst Ludger Bette, damals Kommodore des LTG62 am 19. Februar 2020. Kurz zuvor hatte er, stellvertretend für alle Angehörigen des LTG62, den Prinz-Heinrich-Preis vom Kommandierenden General des Luftwaffentruppenkommandos (KG LwTrKdo), Generalleutnant Helmut Schütz, erhalten. Erstmals erhielt ein Lufttransportgeschwader diese Auszeichnung. Für Oberst Bette sei dies ein Ausdruck der Wertschätzung der geleiste-

ten Arbeit. Mindestens zwei Gründe seien für ihn dabei ausschlaggebend gewesen. „Erstens: Noch vor wenigen Monaten wurden die Ergebnisse, die wir in 2019 erzielt haben, für absehbar nicht erreichbar gehalten und zweitens, die Erfolge wären ohne den Pioniergeist unserer Männer und Frauen niemals möglich gewesen“, so Bette. Für ihn sei diese Verleihung in Anbetracht der Leistungen des Geschwaders mehr als verdient. In seiner Ansprache hob er besonders den Einsatz der A400M als Betankungsflugzeug über Syrien und dem Irak und die Sicherstellung des MedEvac-Auftrages hervor. Für ihn sei dieser Preis die Bestätigung der bisherigen Leistungen,

Absetzen von CDS-Lasten  
(Container Delivery System)  
aus einer A400M.





Nach dem Flug übernimmt das technische Fachpersonal die A400M von der Crew und bereitet sie für den nächsten Auftrag vor.

soll aber zugleich Anspruch und Ansporn sein, diese auch zukünftig zu erbringen.

Lassen wir zum Abschluss einen Piloten zu Wort kommen, der sechzehn sehr emotionale Jahre und über 3500 Flugstunden auf der Transall flog, bevor er auf die A400M wechselte, mit der er bereits 1000 Flugstunden Erfahrung sammeln konnte. „Die A400M ist ein 'State of the Art' Aircraft! Sie

ermöglicht uns, unser derzeitiges und zukünftiges Aufgabenspektrum zu erfüllen“, so Hauptmann M. Dann wird er doch noch emotional: „Die Transall war auch ein Super Flugzeug... für die damalige Zeit! Es war aber an der Zeit, für Nachfolge zu sorgen. Die A400M ist nicht nur eine andere Liga, es ist ein anderer Sport!“



# DIE NEUEN AUSGABEN FÜR 2020: die ICAO-Karten von Deutschland und Nachbarländer Frankreich, Österreich und Schweiz



**Jetzt bestellen**

[www.ppvmedien.de](http://www.ppvmedien.de)

Telefon: +49 8131 565568 | Fax: +49 8131 5655968  
PPVMEDIEN GmbH | Postfach 57 | 85230 Bergkirchen