

Typenkompass



Gerhard Lang

Strahlflugzeuge der Bundeswehr

seit 1955

**Motor
buch
Verlag**

Gerhard Lang
Typenkompass
Strahlflugzeuge der Bundeswehr
seit 1955

**Typen
kompass**

Gerhard Lang

Strahlflugzeuge der Bundeswehr

seit 1955

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Sven Rauert

Bildnachweis:

Fotos wurden von folgenden Firmen und Personen zur Verfügung gestellt:

Archiv Hans-Jürgen Becker; BMVg; Greg L. Davis; EADS; Klaus Faber; Bildstelle Flugbereitschaft BMVg; Gerhard Hartmann; Klaus Homberg; Bildstelle JoboG 33; Bildstelle JG 73 »S«; Gerhard Lang; LAGL-Dokumentation; Luftwaffe; Luftwaffe/Stefan Gygas; Bildstelle MFG 3; USAF; Ralf Peter Walter; Wehrtechnische Dienststelle 61; Christoph Wolff

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN 978-3-613-03181-4

Copyright © by Motorbuch Verlag,
Postfach 103743, 70032 Stuttgart. Ein Unternehmen der
Paul Pietsch-Verlage GmbH & Co.

1. Auflage 2010

Sie finden uns im Internet unter
www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie CD-ROM, Bildplatte usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Bildschirmtext, Internet usw. ist ohne vorherige Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Alexander Burden
Innengestaltung: Luis dos Santos
Druck und Bindung: Rung-Druck, 73033 Göppingen
Printed in Germany

Inhalt

Einleitung	6
Lockheed T-33A	12
Potez-Fouga CM.170R Magister	14
Cessna T-37B Tweety Bird	16
Northrop T-38A Talon	17
Armstrong Whitworth Sea Hawk Mk.100 / Mk.101	18
Canadair CL-13B Sabre Mk.5 / Mk.6	21
North American F-86K Sabre	24
Republic F-84F Thunderstreak	26
Republic RF-84F Thunderflash	29
Fiat G.91R/3 und R/4	32
Fiat G.91T/3	35
Dassault-Breguet/Dornier Alpha Jet	37
Lockheed F-104F Starfighter	41
Lockheed F-104G Starfighter	43
Lockheed RF-104G Starfighter	52
Lockheed TF-104G Starfighter	56
McDonnell Douglas F-4F Phantom II	58
McDonnell Douglas RF-4E Phantom II	64
Panavia Tornado IDS	66
Panavia Tornado ECR	74
Mikojan-Gurewitsch MiG-29A / MiG-29GNATO-Code-name »Fulcrum«	76
Mikojan-Gurewitsch MiG-29UB / MiG-29GTNATO-Code-name »Fulcrum«	81
Eurofighter	82
Boeing 707-320C	90
Lockheed C-140A JetStar	94
Canadair CL-601 Challenger	95
MBB HFB 320 Hansa Jet	97
MBB HFB 320 ECM	99
VFW-Fokker VFW 614	101
Airbus A310-300/MRT/MRTT	103
Iljuschin IL-62MNATO-Codename »Classic«	108
Tupolew Tu-134ANATO-Code-name »Crusty«	110
Tupolew Tu-154MNATO-Codename »Careless«	112
English Electric Canberra B.Mk.2	114
EWR Süd VJ 101C	116
VFW-Fokker VAK 191B	118
Dornier Do 31E	120
Suchoj Su-20NATO-Code-name »Fitter-C«	122
Suchoj Su-22M-4NATO-Code-name »Fitter-K«	123
Suchoj Su-22UM-3KNATO-Code-name »Fitter-G«	126
EADS Barracuda	127

Lockheed T-33A

Die T-33A gehört zu den erfolgreichsten Schulflugzeugen, die gebaut wurden. Der Erstflug der T-33A erfolgte am 22. März 1948. Der größte Nutzer der T-33A außerhalb der USA war die deutsche Luftwaffe. Sie setzte insgesamt 192 T-33A ein. Der erste Flug einer T-33A mit deutschen Hoheitsabzeichen erfolgte am 24. September 1956. Die Maschine startete in Fürstenfeldbruck und führte die Kennung AB+101 der FFS »B« am Heck. Hier handelte es sich aber um eine fiktive Kennzeichnung, da die T-33A für dieses Ereignis von der USA ausgeliehen worden war und anschließend wieder ihre amerikanischen Hoheitsabzeichen erhielt.

Nach dem erfolgreichen Abschluss der Ausbildung bei der FFS »A« in Landsberg, wo auf der Harvard Mk. IV und der Fouga Magister ge-

schult wurde, kamen die zukünftigen Strahlflugzeugführer nach Fürstenfeldbruck zur FFS »B«. Hier standen für die weitere Ausbildung der Piloten 122 T-33A zur Verfügung. Die Flugzeuge waren alle metallisch blank, nur wenige Maschinen führten das Wappen der Schule am Leitwerk. Die Kennungen befanden sich auf beiden Seiten des Bugs, das Eisene Kreuz am Rumpf zwischen Tragflächen und Leitwerk. Im Mai 1961 wurde bei der FFS »B« ein Kunstflugschwarm mit vier Lockheed T-33A unter der Leitung von Hauptmann Kurt Stöcker aufgestellt. Die anderen Piloten waren Olt. Barakling, Olt. Koch, Hptm. König und Olt. Schmitz. Zunächst flogen die T-33A ohne besondere Bemalung, später wurden die Tragflächenunterseiten in den Farben schwarz, rot und gelb lackiert. Am Rumpf wurde eine Leitung zur Raucherzeugung angebaut, durch die Öl in den heißen Abgasstrahl gespritzt wurde. Die eingesetzten Flugzeuge führten die takti-



Für Einweisungs- und Verbindungsflüge standen den Geschwadern die T-33A zur Verfügung. Hier eine T-33A des AG 51 »I«.

schen Kennzeichen AB-729, AB-750, AB-754 und AB-755. Das Team bestand allerdings nicht lange. Bereits in Sommer 1962 musste der Kunstflugschwarm nach dem Absturz der vier F-104F der WaSLw 10 am 19. Juni 1962 in Nörvenich wieder aufgelöst werden.

Die FFS »B« wurde am 1. April 1964 aufgelöst und die Flugzeuge teilweise an die WaSLw 50 abgegeben. Der Höchststand an T-33A bei der WaSLw 50 betrug 42 Flugzeuge. Diese blieben bis zu ihrer außer Dienststellung im Juli 1975 im Einsatz. Bei der FFS »B« und der WaSLw 50 wurden über 196.555 Flugstunden auf der T-33A erreicht.

Neben der FFS »B« bzw. WaSLw 50 setzte auch die WaSLw 10 bis zu zwölf T-33A ein. Auch den einzelnen Einsatzverbänden wurden T-33A zugeteilt. Die ErpSt 61 setzte vier Flugzeuge für Begleitflüge und zur Erprobung verschiedener Geräte ein.

Zwischen dem Februar 1962 und dem Februar

Flugzeugtyp:	Lockheed T-33A
Verwendungszweck:	Schulflugzeug
Besatzung:	2
Spannweite in m:	11,85
Länge in m:	11,51
Höhe in m:	3,55
Flügelfläche in m²:	21,81
Leermasse in kg:	3794
Startmasse in kg:	6832
Höchstgeschw. in km/h:	966
Marschgeschw. in km/h:	732
Steigleistung in m/s:	24,73
Aktionsradius in km:	2050
Gipfelhöhe in m:	14.630
Triebwerk:	Ein Allison J33-A-35
Schub in kN:	24,02

1963 wurden noch 140 T-33A auf Martin-Baker Schleudersitze umgerüstet. Im vorderen Cockpit kam der Mk.GU5/1 und im hinteren Cockpit der Mk.GU5/2 zum Einbau.

In den letzten Jahren ihrer Dienstzeit erhielten die T-33A noch einen Tarnanstrich. Im Herbst 1968 wurden die Kennzeichen der verbliebenen Maschinen auf die neue Zahlenkennung umgestellt. Der T-33A wurde der Nummernblock 9401 bis 9526 zugeteilt.

Im Jahr 1976 kam das Aus für die Lockheed T-33A bei der deutschen Luftwaffe. Die letzte Maschine, die 94+68 von JG 71 »R«, wurde in diesem Jahr von Wittmundhafen nach Erding überflogen und dort außer Dienst gestellt.



Die Flugzeugführerschule B in Fürstenfeldbruck hatten den größten Bestand an T-33A in der Luftwaffe.

Potez-Fouga CM.170R Magister

Die CM.170R Magister wurde als leichter Strahltrainer für die französische Luftwaffe entwickelt. Der Erstflug erfolgte am 23. Juli 1952 in Mont-de-Marsan. Bis zur Einstellung der Produktion im Jahre 1967 verließen insgesamt 929 Flugzeuge die Fertigungshalle. Die Fertigung bei der Flugzeug-Union-Süd lief im Frühjahr 1961 aus.

Die deutsche Luftwaffe bestellte zuerst 383 Fouga Magister. Der Auftrag wurde dann je-

doch auf 234 Maschinen reduziert. Air Fouga lieferte 40 Flugzeuge aus. Die Werknummern der von Fouga gelieferten Flugzeugen lag zwischen den Nummern 50 und 142.

Die ersten beiden Fouga Magister aus französischer Fertigung erhielt die FFS »A« am 28. Mai 1957. Am 10. November 1958 übernahm Generalleutnant Kammhuber in München-Riem die erste von der Flugzeug-Union-Süd fertiggestellte Fouga Magister. Mit Ausnahme einiger weniger gelb gespritzter Flugzeuge wurden alle Magister in naturmetall ausgeliefert. Die Schulung der Luftwaffenpiloten erfolgte anfangs bei der 312. Groupement Instruction (GI312) in Salon-de-Provence, ab 1957 dann bei der FFS »A« in Landsberg-Penzing.

1959 begann das Training für das Kunstflug-



Das »ACRO-Team« der FFS »A« mit Fouga Magister im Rückenflug.

team der FFS »A«, dem Fouga-Acro-Team auf Fouga Magister. Das erste Team setzte sich noch aus englischen Fluglehrern zusammen. Die Flugzeuge führten keinen besonderen Anstrich. Erst 1962 wurde für die Fougas des Kunstflugteams eine Sonderbemalung eingeführt. Dies war auch die letzte Saison für das Team, da im Herbst 1962 nach dem Absturz der vier F-104F alle Kunstflugvorführungen verboten wurden.

Weitere Verbände, die die Fouga Magister einsetzten, waren die WaSLw 50, die zwölf Flugzeuge erhielt. Diese standen zwischen Ende 1960 und Sommer 1965 im Einsatz und dienten der Einweisung von **Fiat G.91R/3**-Piloten. Die Aufklärungsgeschwader 53 und 54 erhielten jeweils acht Fouga Magister. Bei der Flugbereitschaft des BMVg kamen zwei Magister zum Einsatz. Bei der Erprobungsstelle 61 in Manching flogen acht Fouga Magister.

Neben der Luftwaffe setzten auch die Marineflieger die Fouga Magister ein. Insgesamt 17 Maschinen dieses Typs flogen von 1959 bis 1969 bei der Marine. Die Fouga Magister verfügte über keine Schleudersitze und der Rumpferschnitt war für den Einbau serienmäßiger Schleudersitze zu schmal. 1964 gab das Bundesverteidigungsministerium den Versuchseinbau eines Martin Baker Mk.GZ 4 in Auftrag. Für diesen Zweck wurde der Rumpf mit der c/n 128 zu Martin Baker nach Ghalgove gebracht. Die Flugerprobung erfolgte bei der ErpSt 61 in

Flugzeugtyp:	Potez Fouga CM.170R Magister
Verwendungszweck:	Schulflugzeug
Besatzung:	2
Spannweite in m:	11,30
Länge in m:	10,06
Höhe in m:	2,80
Flügelfläche in m²:	17,30
Leermasse in kg:	1936
Startmasse in kg:	2760
Höchstgeschw. in km/h:	740
Marschgeschw. in km/h:	547
Steigleistung in m/s:	14,67
Aktionsradius in km:	925
Gipfelhöhe in m:	12.200
Triebwerk:	Zwei Turboméca Marboré IIA
Schub in kN:	2 x 39,2
Bewaffnung:	Zwei MG 7,5 mm und Übungsbomben

Zusammenarbeit mit Autoflug und Messerschmitt. Obwohl die Erprobung erfolgreich verlief und die Musterzulassung erteilt wurde, wurde aus finanziellen Gründen vom Einbau der Schleudersitze abgesehen.

Die letzten Fouga Magister, die 1968 noch im Einsatz standen, erhielten die neuen Kennungen 9301 bis 9235. Die letzte Fouga C.M.170R Magister flog bei der Bundeswehr 1969.

Zwischenlandung einer Fouga Magister der FFS »A« in Büchel beim JaboG 33.

