FLIEGER REVUE extra

DATEN • FAKTEN • HINTERGRÜNDE

Exlusiv: IRANS Luftmacht

Kampfstark und motiviert

historie

Die Airlines der CIA

Das Ende von Civil Air Transportation CAT

einsatz

MiG-21 in UdSSR und GUS

50 Jahre als Frontjäger im Masseneinsatz

luftverkehr

Spezialflug in der DDR

Von Uransuche bis Ostseeüberwachung

4 195938 112805 27

27

12,80 € _ A12497

Österreich, Niederlande, Belgien, Luxemburg_14 € Schweiz_25 CHF

++Follow me+++Follow me++Follow me+++

militär

Irans Luftmacht
Eine Bestandsaufnahme

Seite 08

luftverkehr

Spezialflug in der DDR
Teil 1 – Hubschrauber

Seite 32

einsatz

MiG 21 im Einsatz
UdSSR und GUS

Seite 58

konflikte

Die Airlines der CIA
Das vierte Leben der CAT

Seite 90

Impressum

Herausgeber:
Dr. Ulrich Unger, Detlef Billig

Redaktion:
Detlef Billig (V.i.S.d.P.),
Dr. Heinz Berger,
Jörg Mückler, Ulrich Jeschke

Ehrig-Hahn-Str. 4,
16356 Ahrensfelde bei Berlin
Tel.: 030/419 09-516, Fax: -599
E-Mail: extra@fliegerrevue.de
Internet: http://www.fliegerrevue.de

Redaktionsschluss:
20. November 2009
27. Heft, Dezember 2009, ISSN 0941/889X

Leser- und Abonnentenservice:
Dagmar Rückert
Tel.: 030/419 09-338
Fax: 030/419 09-320
E-Mail: abo@zzv-gmbh.de

Druck: möller druck und verlag gmbh

Mitarbeiter dieser Ausgabe:
Dietrich Banach, Stefan Büttner, Siegmar Frenzel, Peter-Michael Gerhardt, Dr. Rainer Göpfert, Horst Huth, Horst Materna, Dietrich Strobel

Grafiken:
Jörg Bischof, Tom Cooper, Manfred Meyer

Titel:
28.11.1973: MiG-21SMT mit Hauptmann Jelissejew rammt im sowjetischen Luftraum eine iranische RF-4E. Der Waffensystemoffizier war US-Amerikaner.
Grafik: Wassilij Solotow (zolotovma@mtu-net.ru)

Bildrechte:
Sollten nicht in allen Fällen die Rechteinhaber ermittelt worden sein, bitten wir um Mitteilung.

Verlag:
Möller Neue Medien Verlags GmbH
Tel.: 030/419 09-516
Anzeigenverkauf: Kai Lange (Ltg.)
Tel.: 030/419 09-513
E-mail: anzeigen@fliegerrevue.de

Vertrieb für Grosso:
ASV Vertriebs GmbH,
Süderstr. 77,
20097 Hamburg,
Tel.: 040/34 72 40 41
Fax: 040/34 72 35 49

Haftung: Die Redaktion haftet nicht für unverlangt eingesandte Manuskripte, Fotos oder Zeichnungen und behält sich vor, Beiträge nicht sinnentstellend zu kürzen oder anderweitig zu bearbeiten. Mit Autorennamen gezeichnete Beiträge entsprechen nicht in jedem Falle der Meinung der Redaktion. Bei Nichtlieferung ohne Verschulden des Verlages oder infolge von Störungen des Arbeitsfriedens bestehen keine Ansprüche gegen den Verlag. extra erscheint viermal im Jahr. Alle Rechte, insbesondere die der Vervielfältigung, Übersetzung, Mikroverfilmung sowie der Einspeicherung und Verarbeitung in elektronischen Systemen, zur Verwertung von Teilen der Zeitschrift oder im Ganzen sind vorbehalten.
Preis: im Einzelverkauf: 12,80 € pro Heft, Abonnementpreis (Bankeinzug): 46,00 € (11,50 € pro Heft), Ausland: 60,00 € (nicht EU).
Der Preis enthält die gesetzliche Mehrwertsteuer sowie alle Versandkosten.

Rute&Rolle · FISCH & FLIEGE · holz- & öko-Häuser 2004 · mein schönes zu hause 3 · das dicke deutsche hausbuch · REITEN UND ZUCHT IN BERLIN-BRANDENBURG · FLIEGER REVUE

Die Wächter des iranischen Luftraums

Kaum eine Region dieser Erde stellt aktuell ein größeres militärisches Spannungsfeld als der Nahe Osten dar. Einer Bewertung entzieht sich vor allem das Geschehen in der Islamische Republik Iran, zuletzt durch die Dauerkontroverse um das Nuklearprogramm kräftig angeheizt. 30 Jahre westliches Waffenembargo werfen vor allem die Frage nach der heutigen Leistungskraft der einst neben Israel stärksten Militärmacht des Nahen Ostens auf. Unser Autorenteam blickt hinter die Kulissen der iranischen Luftrüstung.

Tom Cooper / Liam F. Devlin

Die ersten fliegende Verbände Irans firmierten am 31. Mai 1924 als »Büro der Heeresflieger«. Sieben Jahre später, am 1. Juli 1932, erhielt das »Büro« einen eigenständigen Status innerhalb der Streitkräfte und mutierte zu den Kaiserlich Iranischen Luftstreitkräften (Imperial Iranian Air Force, IIAF). Während der britischen und sowjetischen Invasion im Jahr 1941 verschwand sie fast völlig von der Bildfläche und wuchs – hauptsächlich dank US-amerikanischer Hilfslieferungen in den 1950er-Jahren – zunächst nur gemächlich wieder auf.

Die heutige Luftwaffe der Islamischen Republik Iran (Niruye Havayi Jomhuriye Islamiye Iran, Islamic Republic of Iran Air Force, IRIAF) lässt sich neben der massiven Militärhilfe ihres jetzigen Hauptfeindes USA in den 1970er-Jahren auch auf den langen und blutigen Krieg mit dem Irak (Erster Golfkrieg 1980 bis 1988) sowie auf Erfahrung aus den letzten 20 Jahren zurückführen, in denen sie unter Embargobestimmungen stand und sich weitgehend autark versorgen musste. Der erhebliche Einfluss jeder dieser drei Epochen ist tagtäglich unübersehbar. Vielfach sind jedoch Wahrnehmungen falsch interpretiert worden und haben zu einem nicht sachgerechten Abbild der heutigen IRIAF beigetragen.

Unter der Regentschaft von Schah Mohammad Reza Pahlavi (1919-1980), besonders aber in den 1960er -und 1970er-Jahren, wurde der Iran für jedermann offensichtlich von den USA zum wichtigsten Verbündeten im ölreichen Gebiet um den Persischen Golf aufgerüstet. Ende der 1960er-Jahre lieferten die USA 129 Jagdbomber Northrop F-5A und F-5B Freedom Fighter an die IIAF. Bei seinem Iran-Besuch im Mai 1972 garantierte US-Präsident Richard Nixon den Iranern sogar Zugang zu »allen konventionellen Waffensystemen aus US-Herstellung«. Diese Paarung und ein stark wachsendes iranisches Hegemonialbestreben in der sensiblen Region ließen die IIAF in den 1970er-Jahren zu einem beeindruckenden Machtfaktor aufwachsen. Die Luftwaffe erhielt den Löwenanteil des Verteidigungsbudgets zugesprochen und hatte keinerlei Probleme bei der Anwerbung und Bezahlung geeigneten Personals. In nur sechs Jahre stieg die Anzahl an Offizieren und Mannschaften von 17 000 auf über 100 000

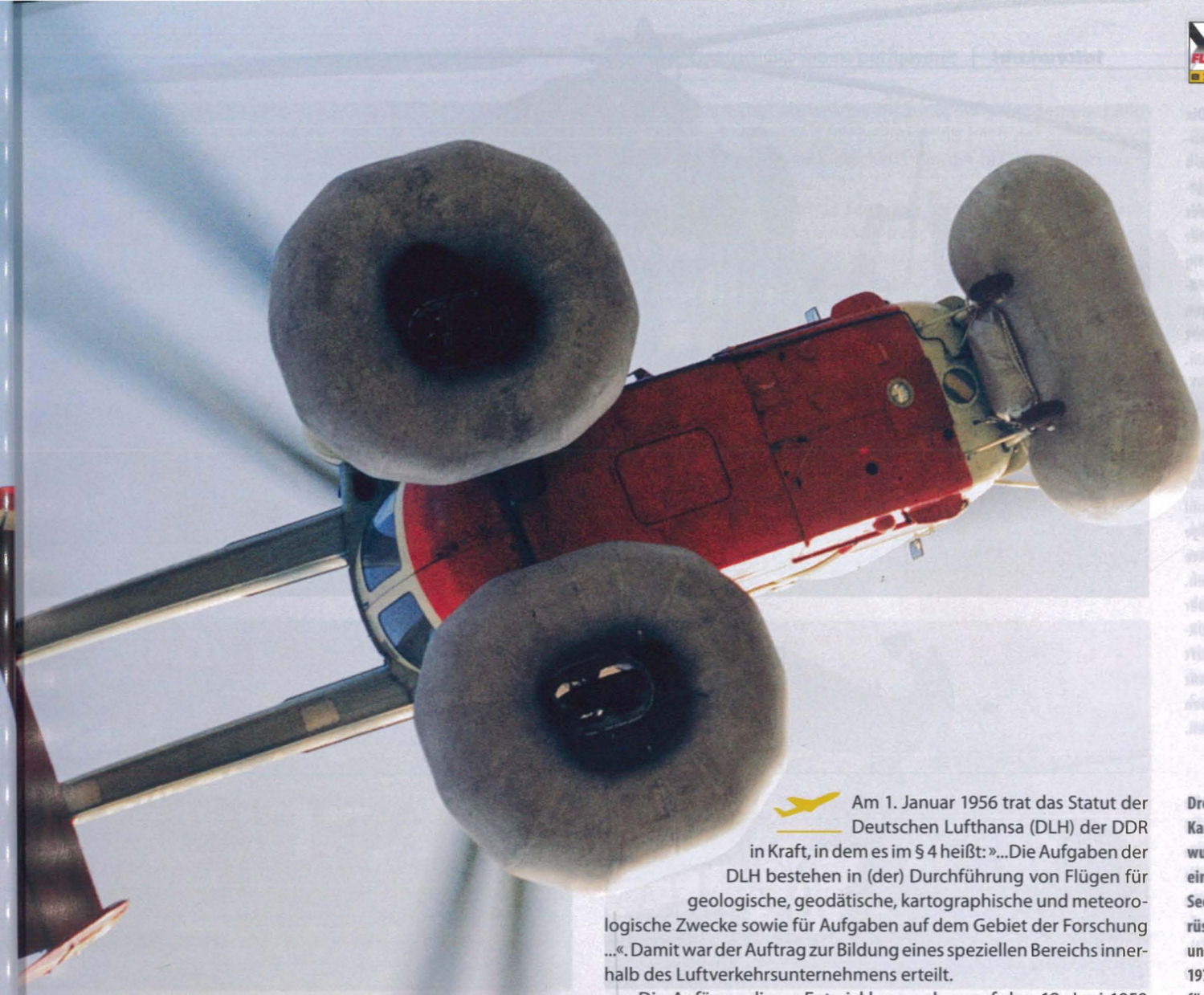
Die iranische F-14A mit der Bordnummer 3-6054 bei der Annäherung an ein Tankflugzeug Boeing 747, Februar 2009. *IRIAF via Cooper*

Februar 2009 in Dezful: Nach einer Flugshow grüßt der Pilot dieser F-5E (3-7307) der TFB.4 die Zuschauer.

Spezialflug in der DDR – Teil 1: Hubschrauber

Im Juni 1959 übernahm die Deutsche Lufthansa (DLH) der DDR von der Nationalen Volksarmee (NVA) zwei Hubschrauber vom Typ Mil Mi-4 samt Besatzungen, um die zunehmende Nachfrage an Hubschrauberleistungen für die Volkswirtschaft befriedigen zu können. Damit entstand der Kern eines sehr erfolgreichen Spezialbereichs der ostdeutschen Luftfahrt. Über die Sparte Kranflug wurde bereits in eXtra 13 berichtet. Jetzt blickt ein Mann der ersten Stunde nach 50 Jahren auf die übrigen Bereiche zurück.

Flugkapitän a. D. Günter Krönert



Drei sowjetische Kamow Ka-26 wurden mit einer speziellen Seenotausrüstung beschafft und zwischen 1973 und 1983 für zivile Überwachungsflüge auf der Ostsee eingesetzt. Hier die DM-SPV.

Am 1. Januar 1956 trat das Statut der Deutschen Lufthansa (DLH) der DDR in Kraft, in dem es im § 4 heißt: »...Die Aufgaben der DLH bestehen in (der) Durchführung von Flügen für geologische, geodätische, kartographische und meteorologische Zwecke sowie für Aufgaben auf dem Gebiet der Forschung ...«. Damit war der Auftrag zur Bildung eines speziellen Bereichs innerhalb des Luftverkehrsunternehmens erteilt.

Die Anfänge dieser Entwicklung gehen auf den 18. Juni 1959 zurück, als dem Betriebsteil Wirtschaftsflug (BDWF) der DLH zwei Mil Mi-4 mit den Bordnummern 555 und 561 der Luftstreitkräfte (LSK) zur zivilen Nutzung übergeben wurden. Aus der 555 wurde die DM-SPA, aus 561 die DM-SPB. »Demilitarisiert« wurden auch die zugehörigen Besatzungsmitglieder Günter Krönert, Hubert Wehner, Ernst Rohn, Siegfried Gottschling, Bruno Schumann und Klaus Wisny, welche fortan die hellblaue Uniform der DLH und deren Dienstbezeichnungen trugen. Leiter von BDWF war Wilhelm Gorzel (1923-1988), im Zweiten Weltkrieg Transportflieger der Luftwaffe.

Der sich noch im Aufbau befindliche Betriebsteil verfügte bereits über vier aviochemische Stützpunkte und eine sogenannte Chartergruppe mit sieben L-60 Brigadyr in der Passagiervariante für Personen-, Werbe-, Transparentschlepp- und Reporterflüge. Jetzt kamen also eine Hubschraubergruppe mit den beiden Mi-4 hinzu und damit der Kranflug als neuer Aufgabenschwerpunkt (siehe extra 13). 1960 fusionierten beide Betriebseinheiten zum »Stützpunkt Spezialflug«. Damit taucht der Begriff Spezialflug zum ersten Mal im offiziellen Vokabular auf. Standort war und blieb bis zum letzten Tag der Flughafen Berlin-Schönefeld.

Das Einsatzspektrum der L-60 erweiterte sich sukzessive auf Kurier-, Bild-, Mess-, Rund- und Reklameflüge. Eine Besonderheit bildeten »Keuchhustenflüge« für kranke Kinder. Auch die Bereiche Forschung und Entwicklung fanden zunehmend Berücksichtigung. Spezielles Aufgabengebiet der Hubschrauber wurden weiterhin geophysikalische und funktechnische Messflüge, Rettungs-, Werbe- sowie Aufnahme- und Übertragungsflüge für Film und Fernsehen.

Im Verlauf einer 1970 vorgenommenen Strukturreform erhielt der Stützpunkt die neue Bezeichnung Bereich Spezialflug und zugleich eine personelle Aufstockung. Anfänglich übernahm Manfred Walther kommissarisch die Leitung, gab diese Aufgabe aber bereits Anfang

Mit der deutschen Wiedervereinigung leitete die Treuhandanstalt auch die Spezialflieger der INTERFLUG in die Privatwirtschaft über. Das endgültige Ende kam im Sommer 1991.

Insgesamt erwarb die INTERFLUG 19 Ka-26, von denen allerdings 16 überwiegend im aviochemischen Einsatz flogen.

Der kleine Koaxialhubschrauber ließ ein ausgesprochen vielseitiges Einsatzspektrum zu. Bei Bedarf konnte das Kabinenheckteil entfernt werden.

bis nach Böhlen und Zeitz. Ein weiterer Kontrollabschnitt reichte bis zum Erzgebirgskamm bei Deutsch-Einsiedel, wo die Pipeline in das Territorium der ČSSR überging. Schadensindikatoren waren braune bis schwarze Verfärbungen der Erdoberfläche, Pfützenbildung oder Vegetationsstörungen. Ähnliche Erscheinungen treten beim Transport von Benzin oder Diesel auf. Bei Äthylen war das Augenmerk auf Trichter- oder Wolkenbildung auf bzw. über dem Erdreich sowie auf Vereisungen zu richten. Beim Erkennen einer Havariestelle musste gegen den Wind abgekurvt werden, um einer möglichen Explosion auszuweichen. Größere Havarien konnten damals jedoch nicht festgestellt werden.

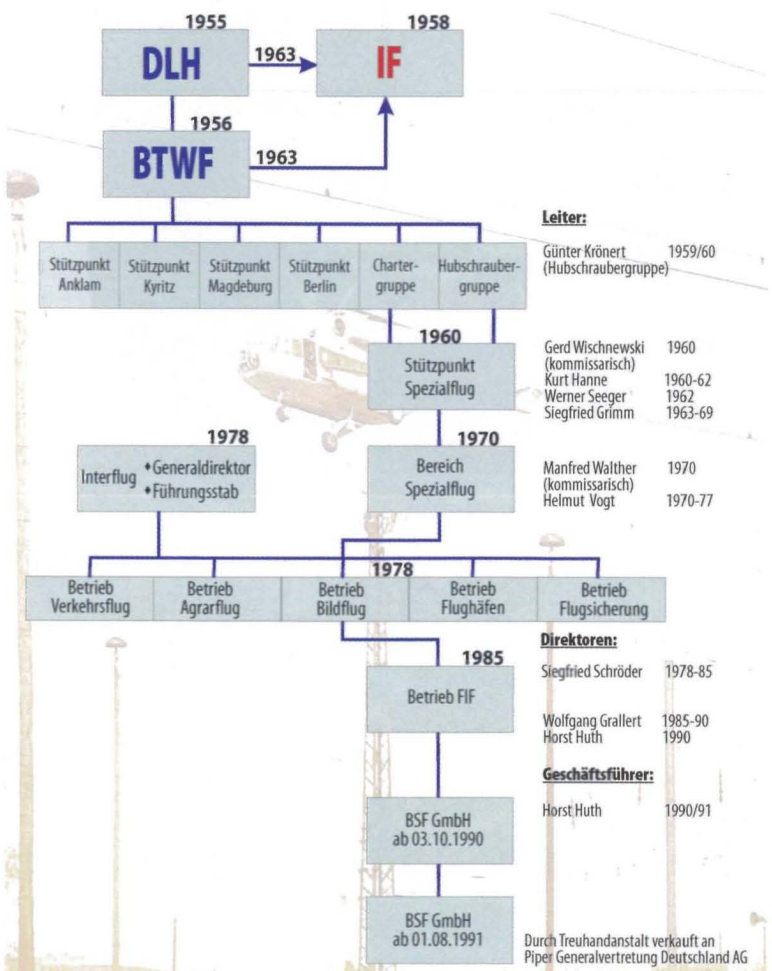
Als die »Berliner Zeitung« vom 24. April 1991 berichtete, dass unweit Schwedt ein Rohr der Öl-Pipeline auf einer Länge von 17 cm gerissen war und 20 m^3 austretendes Öl das Erdreich erheblich kontaminiert hatte, waren die Kontrollflüge bereits eingestellt.

Projekte und Sondereinsätze

Nutzen aus dem Tragschraubeneffekt

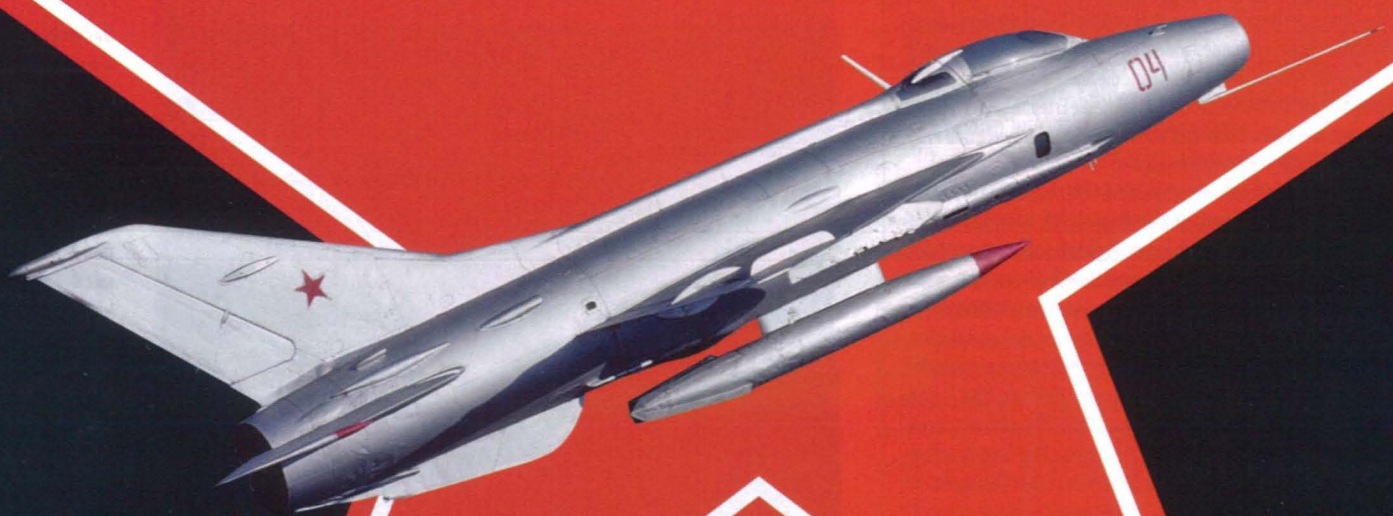
Im Februar 1969 war von einem sehr ungewöhnlichen Versuch zur Frostbekämpfung die Rede. Die Überlegung, bei Nachtfrostgefahr während der Baumblüte die Luft durch Überflug in geringer Höhe so zu durchmischen, dass keine Frostschäden entstehen konnten, wurde als praktikabel angesehen. Tatsächlich kam aber aus unbekannten Gründen kein Vertrag zustande.

Einen Monat später sollte ein Hubschrauber den durch das Frühjahrestauwetter unbespielbar gewordenen Fußballplatz im Leistungs-



Organigramm Spezialflug

Als vor 50 Jahren mit der MiG-21 das Mach-2-Zeitalter bei den sowjetischen Fliegerkräften begann, befand sich die sozialistische Supermacht in der wohl erfolgreichsten Epoche ihrer Geschichte. Die größten Kriegschäden waren beseitigt und die schlimmsten Verwerfungen der Stalinzeit überwunden. Der Kreml hatte die Amerikaner auf dem Weg in den Kosmos überholt. Das sowjetische Einflussgebiet wuchs weltweit. Zu den sozialistischen Staaten Europas, die im Ergebnis des Zweiten Weltkriegs hinter den Eisernen Vorhang gerieten,



kamen zahlreiche junge Nationalstaaten in Afrika, Asien und Lateinamerika, die sich hin zur Sowjetunion orientierten und damit deren Einfluss auf die Weltpolitik verstärkten. Rund 20 Jahre lang dominierte die MiG-21 die Einsatzregimenter der sowjetischen Luftstreitkräfte und Luftverteidigung. In allen Konflikten, in die die Sowjetunion in dieser Zeit direkt oder indirekt involviert war, kamen MiG-21 zum Zuge. Als das Riesenreich 1991 zerfiel, lag die Produktion der letzten Maschine gerade einmal fünf Jahre zurück und zahlreiche Exemplare flogen noch immer in den Ausbildungsregimentern.

Holger Müller

MiG-21UM beim Start. Das Periskop des hinteren Sitzes ist bereits eingefahren. *Michejew*

MiG-21 im Einsatz

UdSSR und GUS

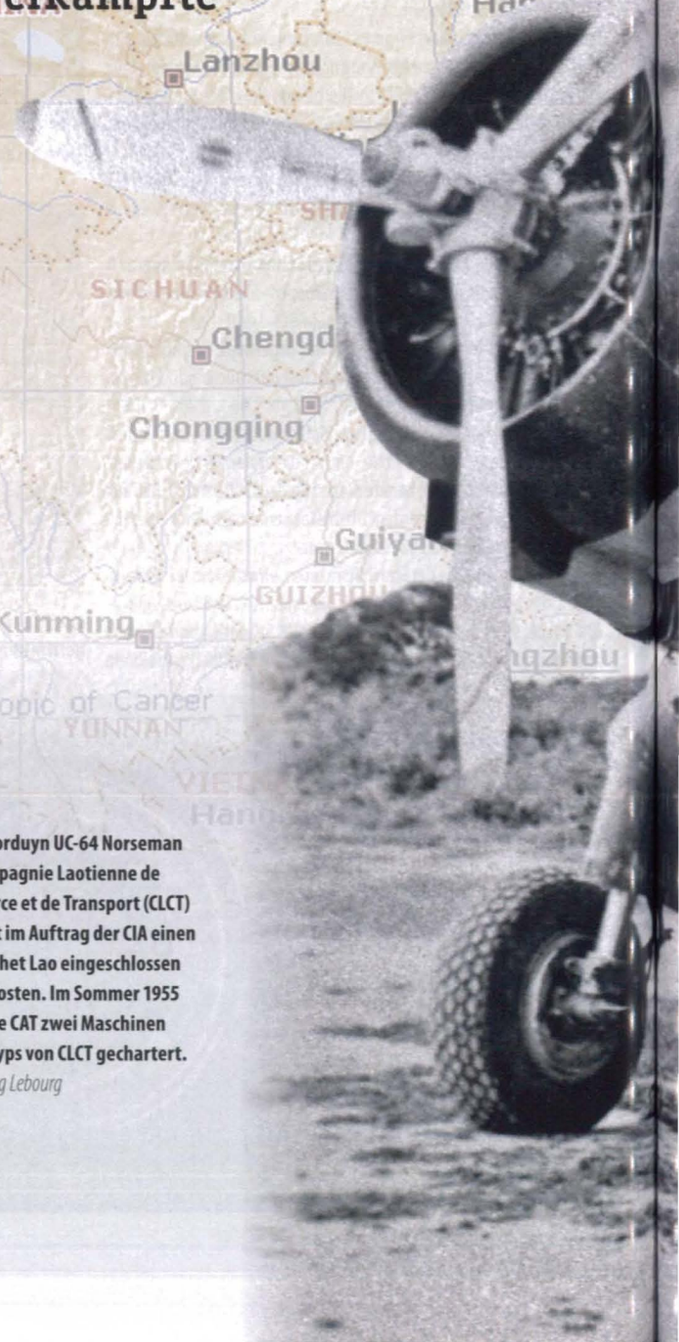
Gut sichtbar sind aus dieser Perspektive Periskop und Abweiserbleche unter den Startklappen der MiG-21PFM, die beide nachgerüstet wurden. *Popsujewitsch*

Die Airlines der CIA- Teil 3

Die nicht endenwollenden militärischen Konflikte und Stellvertreterkriege in Ost- und Südostasien bescherten Civil Air Transport in den 1960er-Jahren ein letztes Mal volle Auftragsbücher. Dann hatte Chennaults Unternehmen seine Schuldigkeit getan und verlor nicht nur die Gunst der CIA-Spitze, sondern auch die mühsam erkämpfte Konzession als wichtigstes kommerzielles Luftfahrtunternehmen Taiwans. Als neue Frontfirma stand Air America Inc (AAM) bereits in den Startlöchern

Albert Grandolini / Marc Koelich

Mit dem Ende des Koreakriegs stellte sich für eine vom CIA derart heftig protegierte Fluggesellschaft wie Civil Air Transport Co Ltd (CAT) die Existenzfrage. Einige Persönlichkeiten in den Chefetagen des US-Auslandsgeheimdienstes schlugen vor, verdeckte Flugoperationen nur noch bei Bedarf durchzuführen und hierfür zweckgebundene Firmen zu gründen und diese nach Erledigung der Mission umgehend wieder aufzulösen. Nur durch das Beharren eines alten Verbündeten, des taiwanesischen Präsidenten Chiang Kai-shek, konnte eine Liquidation der Gesellschaft abgewendet werden. Der Generalissimus sah die CAT auch weiterhin als probates Mittel an, um Nachschub und Untergrundkämpfer in die Volksrepublik China zu schleusen und auf diese Weise die Hoffnung auf eine Rückeroberung des Festlandes am Leben zu halten. Zudem hielt die nationalchinesische Regierung seit 1954 eine Minderheitsbeteiligung an der CAT und wandelte sie in eine nationale Fluggesellschaft um. Diese Entscheidung wurde gegen den ausdrücklichen Willen von Claire Lee Chennault getroffen, dessen arrogantes Auftreten gegenüber konkurrierenden Unternehmen einigen Unmut erzeugt hatte. Um die legalen Geschäftshälfte von CAT zu stärken, wurde das internationale Liniennetz ausgebaut. Zu den innertaiwanesischen Verbindungen kamen wöchentliche Flüge nach Hong Kong, Bangkok, Singapur und Manila hinzu, die mit Douglas DC-4 bedient wurden. Auch Seoul, Pusan und Tokjo gelangten in der Folgezeit auf den Flugplan. Am 15. Oktober 1958 eröffnete die DC-6B mit der Bordnummer B-1006 der CAT den »Mandarin Service«, der Taipeh mit den Hauptstädten der Region verband und einen hochklassigen Bordservice bot, angeblich den luxuriösesten in ganz Asien.



Eine Noorduyn UC-64 Norseman der Compagnie Laotienne de Commerce et de Transport (CLCT) versorgt im Auftrag der CIA einen vom Pathet Lao eingeschlossen Außenposten. Im Sommer 1955 hatte die CAT zwei Maschinen dieses Typs von CLCT gechartert.
Sammlung Lebourg

Das vierte und letzte Leben von Civil Air Transport