

Wolfgang Hainzl

## Luftunterstützung

### Teil 2

Die Neuordnung Europas bedeutete, dass Österreich vermehrt an internationalen Einsätzen und Übungen teilnahm. Die fehlende eigene Lufttransportkapazität bedurfte jedes Mal einer Bitte um Unterstützung bei befreundeten Staaten oder der kostenintensiven Anmietung ziviler Maschinen. Außerdem gab es ab den 1990er Jahren einen erhöhten Eigenbedarf der Luftstreitkräfte, u.a. durch Auslandsaktivitäten mit den S-350E in Schweden (Luft-Luft-Schießen) und Großbritannien (Luftkampftraining).

Der Durchbruch gelang erst 1999 mit dem Einsatz zur humanitären Hilfe in Albanien (ATHUM/ALBA), der erneut nur mit angemieteten Maschinen abdeckbar war. Folglich leaste man eine C-130 der südafrikanischen SAFAIR, die bis April 2000 der Anschlussversorgung des österreichischen KFOR-Kontingentes im Kosovo diente; danach flog bis April 2002 eine geleaste CASA 235-300 mit österreichischen Besatzungen und einer österreichischen Dienstbezeichnung. Nach Ablauf dieses Vertrages stellten die belgische und schwedische Luftwaffe die Versorgungsflüge sicher.

Die Planungen für das Luftrtransportsystem liefen weiter, es erfolgte eine Reduzierung auf 2 Klassen (10/20 t). Im November 2000 beschloss die Bundesregierung die aktive Teilnahme Österreichs am Aufbau von Kräften zur militärischen Krisenbewältigung im Rahmen der gemeinsamen Außen- und Sicherheitspolitik der EU. Das daraus resultierende Einsatzkonzept für die „Kräfte für internationale Operationen“ (KIOP) sah einen Lufttransportbedarf von ca. 300 t pro Monat, eine Reichweite bis 4.000 km (bei mindestens 12 t Zuladung) und die Transportmöglichkeit für 20 Fuß Lufttransportcontainer vor. Bei Zugrundelegung dieser Forderungen an Transportkapazität, Frachtraumabmessungen und Reichweite bedurfte es zumindest 3 Maschinen der 20 t Klasse. Nach Beurteilung der Marktsituation blieb nur die Lockheed C-130 Hercules über.

Die Beschaffung von zumindest 3 Maschinen garantierte ein Minimum an militärischem Luftraum, stellte die Aufmarschfähigkeit im Lufttransport (Vor- und Erkundungskommanden inkl. Personal, Material, KFZ usw.) und die Anschlussversorgung entsandter Truppenkontingente sicher und gewährleistete eine unmittelbar verfügbare Lufttransportkapazität zur schnellen Reaktion auf militärische oder politische Entwicklungen in einem Einsatzraum (Evakuierung, San-Versorgung, Rückholung österreichischer Staatsbürger).

Da eine Neukauflösung keine Chance auf Verwirklichung hatte, entschied man sich für das Angebot des britischen Verteidigungsministeriums für gebrauchte C-130K (RAF: Hercules C. Mk.1). Am 10. Mai 2002 wurde der Kaufvertrag für 3 Maschinen (Baujahr 1967/68) unterzeichnet, er beinhaltete eine Reihe von zusätzlichen Leistungen, u.a. eine umfangreiche Überholung der Zelle (D-Check), ein elektronisches Flight Management System (Einsparung des Navigators), digitale Triebwerksüberwachung, ein neues Wetterradar, einen neuen Frachtraumboden, Ausbildungskurse und Ersatzteile.

Im März 2003 übernahmen die Luftstreitkräfte die erste C-130 (DBZ 8T-CA), die beiden anderen Maschinen folgten im August 2003 und Februar 2004. Insgesamt war die Beschaffung und der künftige Betrieb der C-130 ein aufwendiges Projekt, das in einer sehr kurzen Zeitspanne eine Reihe von Maßnahmen betreffend Organisation, Personal und Infrastruktur erforderte. Mit März 2003 entstand die Lufttransportstaffel/Fliegerregiment 3 in Hörsching, in die die C-130 eingegliedert wurden. Die fliegertechnische Betreuung sowohl auf der Flightline als auch in der Basismaterialerhaltung übernahm die fliegertechnische Kompanie/Fliegerregiment 3, die seit 2002 auch formell als Typenwerft C-130K fungierte. Die höheren Materialerhaltungsstufen lagerte man an die Industrie aus.



Im November 2007 wurden die beiden Short Skyvan nach 38 Jahren außer Dienst gestellt. Die 5S-TB wurde verkauft, die 5S-TA kam ins Militärluftfahrtmuseum nach Zeltweg. (Hainzl)



Beim größten Waldbrand in der Geschichte Griechenlands unterstützte Österreich mit 2 AB 212 und 3 PC-6 vom Luftwaffenstützpunkt Elefsina aus die Einsatzkräfte. August 2007. (ÖBH/Simader)



Von 1969 bis 2009 absolvierten die AB 206 als Schul- und Verbindungs-hubschrauber ca. 100.000 Flugstunden. Seit 2007 zur Flieger- und Fliegerabwehrtruppenschule gehörend, wurden sie durch Alouette III abgelöst. (ÖBH/Tokunaga)

