Die Logistik der Royal Air Force : Besuch der Basen Wyton und Wittering

Autor(en): **Haudenschild, Roland**

Objekttyp: **Article**

Zeitschrift: **Der Fourier : offizielles Organ des Schweizerischen Fourier-Verbandes und des Verbandes Schweizerischer Fouriergehilfen**

Band (Jahr): **70 (1997)**

Heft 9

PDF erstellt am: **16.07.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-520028

Nutzungsbedingungen

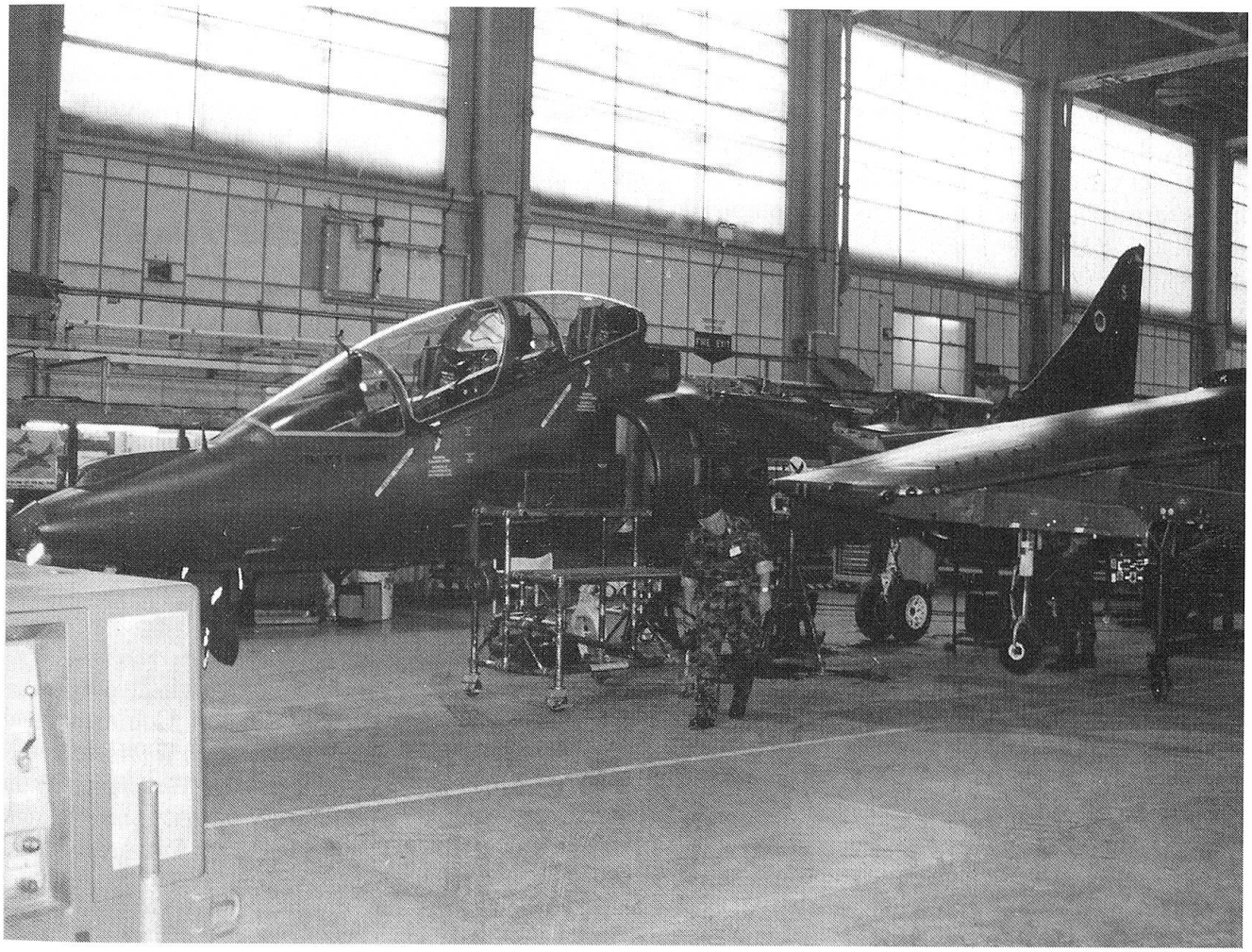
Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch



Fotos: Martin Wagner

Die Logistik der Royal Air Force

Besuch der Basen Wyton und Wittering

«Never was so much owed by so many to so few.»
(Winston Churchill, 15. August 1940)

von Oberstlt
Roland Haudenschild

Geschichte der Royal Air Force

Die Royal Air Force (RAF) wurde 1918 als selbständiger Teil der britischen Streitkräfte aufgestellt, aber nach dem Ersten Weltkrieg von einem Bestand von 290 000 in nur zwei Jahren (bis 1920) auf 29 000 Personen reduziert. Die Zwischenkriegszeit brachte die Schaffung von Reserveformationen wie z.B. 1924 die Auxiliary Air Force (AAF) und 1936 die Royal Air Force Volunteer Reserve (RAFVR). Ihre grösste Stunde erlebte die RAF während der Luftschlacht um England (Battle of Britain), die in der intensivsten Phase vom 13. August bis 7. September 1940 tobte.

Um 6 Uhr nachmittags des 17. August 1940, standen dem Operationsoffizier des Hauptquartiers Kampfkommando (der RAF) noch 276 Spitfires und ungefähr das Doppelte dieser Anzahl als ältere und weniger fähige Hurricanes zur Verfügung, die für die Operationen der nächsten Tage einsatzfähig waren. Der Feind (die deutsche Luftwaffe) hatte drei massive Luftflotten mit über 2000 Flugzeugen zur Verfügung. Der beispiellose Einsatz der RAF über England verhinderte die deutsche Invasion und brachte der RAF bleibenden Ruhm ein.

Nach einem rasanten personellen und materiellen Ausbau der RAF während des Zweiten Weltkrieges,

setzte nach 1946 ein Abbau ein, welcher durch die Entkolonialisierung bzw. die Auflösung des British Empire noch akzentuiert wurde. Bereits 1966 kam der Abzug der britischen Truppen östlich von Suez, und seit der Wende in Europa 1989 wird der Truppenbestand der britischen Streitkräfte in Deutschland verringert.

Neben der RAF besitzen überdies auch die beiden andern Teilstreitkräfte Flugmaterial, so die British Army das Army Air Corps (AAC) und die Royal Navy den Fleet Air Arm.

Die Royal Air Force heute

Nachgelagert dem Defence Council ist für das «Routine Management» des Bereiches der Royal Air Force der Air Force Board zuständig; er besteht aus sechs Zivilisten (Vorsitzender ist der Verteidigungsminister) und sechs Militärs. Folgende Offiziere gehören dem Luftwaffenausschuss an:

- Chief of the Air Staff/Chef des Luftstabes
- Air Member for Personnel/Luftwaffenvertreter für Personelles
- Controller of Aircraft/Controller für Flugzeuge
- Member for Logistics/Vertreter der Logistik
- Air Officer Commanding Strike Command/Oberbefehlshaber Luftkampfkommando
- Assistant Chief of the Air Staff/ Stellvertreter des Chefs des Luftstabes.

Die Kommandohierarchie führt vom Defence Council über das Air Force Board zum Chef des Luftstabes, welcher für den gesamten Einsatz der Luftwaffe verantwortlich ist. Dem Chief of the Air Staff sind folgende drei Bereiche der RAF unterstellt:

- Strike Command/Luftkampfkommando
- Personnel and Training Command/Personal- und Ausbildungskommando
- Logistic Command/Logistikkommando

Die RAF weist folgende Bestände an Personal und Material auf:

Personal (1. April 1995):	
Offiziere	12 800
andere Grade (Uof und Sdt)	57 900
Total	70 700

Per 1. April 1996 wurde der Personalbestand um 6700 auf insgesamt 64 000 herabgesetzt, und bis Ende 1999 soll er um weitere 7300 auf noch 52 500 absinken.

Staffeln:

Kampfflugzeuge und -helikopter, Unterstützungsflugzeuge und -helikopter	51 Staffeln
Trainingseinheiten	11 Staffeln

Für die Grundverteidigung und Bodenorganisation ist das RAF Regiment mit 17 Einheiten zuständig, nebst einer Anzahl Reserveeinheiten.

Die Fluggeräte der RAF (total rund 1200) werden in drei grosse Kategorien eingeteilt (Stand: 1. Januar 1996):

	Anzahl
Kampfflugzeuge (Tornado, Jaguar, Harrier, Hawk)	560
Unterstützungsflugzeuge (Nimrod, Canberra, Hercules, Tucano)	470
- Helikopter (Chinook, Sea King, Wessex, Puma)	170

Das Luftkampfkommando besteht aus fünf Gruppen und vier Überseestandorten. Jede Gruppe hat einen gemischten Bestand aus Kampfflugzeugen und/oder Helikoptern sowie spezifische Aufgaben wie Luftkampf, Unterstützung, Luftverteidigung, Aufklärung, Transporte und Verbindungen. Der grösste Teil des RAF Personals und Fluggerätes ist dem Strike Command unterstellt, ebenso die Nachrichtenbeschaffung im Lufraum.

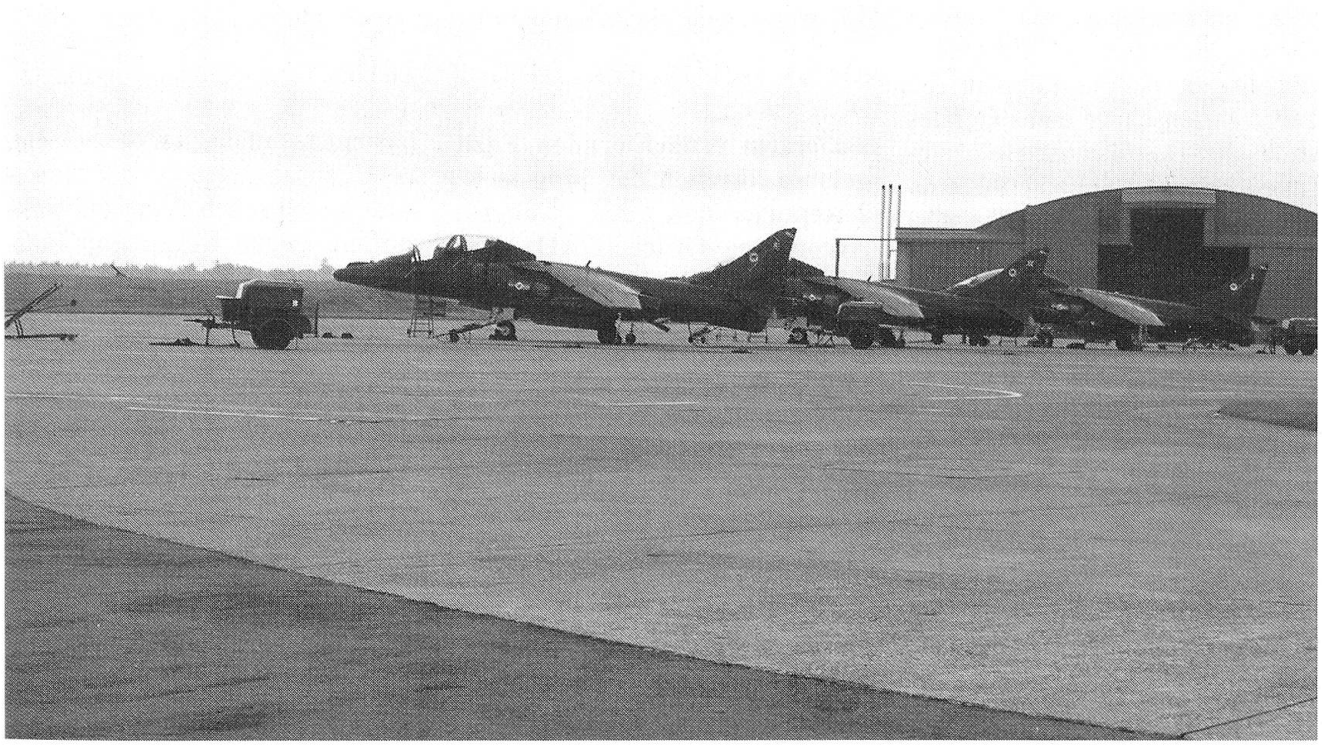
Das Personal- und Ausbildungskommando beschäftigt rund 1500 Personen (55% Zivile und 45% Militärs); es ist für die personellen Angelegenheiten und die Ausbildung der RAF verantwortlich.

Das Logistikkommando der RAF

Das heutige RAF Logistic Command ist eine Nachfolgeorganisation des Support Command und wurde am 1. April 1994 neu gebildet; es hat sein Hauptquartier in Brampton/Wython, im Raum Cambridge. Der Personalbestand beläuft sich auf 16 795 Angestellte, davon sind 7210 Militärs (43%) und 9585 Zivilisten (57%). Der zur Verfügung stehende Budgetrahmen beträgt 1,7 Milliarden £, bei einem RAF Gesamtbudget von 4,2 Milliarden £. Die grosse Mehrheit der Angehörigen des Stabes des Logistikkommandos beschäftigt sich mit dem Direkt-management und der Kontrolle von Unterhaltsaktivitäten, wie Beschaffung, Lagerung, Verteilung, Logistikoperationen, Informationssysteme und Kommunikation.

Das Logistikkommando ist in die folgenden Bereiche gegliedert:
- Sekretariat des Kommandos
- Stabschef
- Unterhalt
- Unterstützungsmanagement
- Kontrollinformationssysteme.

Dem Stabschef sind die Bereiche Politik und Planung, Administra-



tion, Logistikunterstützung und die direkt administrierten Einheiten unterstellt.

Der Offizier für den Unterhalt ist verantwortlich für die Unterhaltseinheiten und die Bereiche Uebermittlung und Verkehr.

Dem Generaldirektor Unterstützungsmanagement unterstehen die Bereiche Unterstützungsmanagement 1 - 4, das Unterstützungsmanagement Pläne und Budget sowie die Logistikoperationen und die Verpflegung.

Daneben besteht noch ein Kommando der Uebermittlungseinheiten der RAF.

Die Unterhaltsbereiche werden auch aufgeteilt nach Systemen, so z.B. nach Luftgerät (Flugzeuge usw.), Übermittlungsgerät und Verkehrsgerät.

Logistikgrundsätze der RAF

In zeitlicher Hinsicht wird in der Logistik eine Startphase, eine mittlere und eine lange Phase unterschieden. Der Unterhalt des Materials wird mit multidisziplinären Gruppen bewerkstelligt, wobei die Unterhaltsfunktionen an einem oder wenigen Standorten (Basen) konzentriert werden. Die Distriktgruppen sind für ihre Tätigkeiten direkt verantwortlich.

Das Management für die Unterstützungskette sieht folgende Versorgungstätigkeiten vor:

- Individuelle Versorgung
- Vertragsnehmer und Finanzen
- Beschaffung, Einkauf
- Lagerung und Verteilung
- Engineering
- Versorgung der Frontlinie (l. und 2. Stufe)

Ebenso ist eine Expresskette in der Versorgung für dringliche Bedürfnisse vorgesehen, welche direkt auf ein RAF Depot (3. Stufe) oder auf den Vertragslieferanten (4. Stufe) zurückgreifen kann. Dabei wird der Zusammenarbeit mit anderen Nationen grosse Bedeutung beigemessen.

Generell wird versucht, bei allen Unterhaltsarbeiten die Effizienz zu erhöhen und die Kosten zu senken. Zu diesem Zweck wird die Ausrüstung vereinfacht, bei Reparaturen, Einzelteilen und Konsumgütern gespart und die Lagerhaltung bei der RAF verringert, z.B. von 30 Tagen bei Ersatzteilen auf noch 7 Tage.

Im übrigen werden die Unterhalts- und Versorgungseinheiten (2. Stufe) der RAF zurzeit umgruppiert und auf einige wenige Basen konzentriert. Dabei soll eine grosse Flexibilität bei Reparaturen erreicht und eine hohe Qualität garantiert werden können. Ferner sollen aus preislichen Gründen Monopolsituationen bei Lieferanten vermieden werden. Die Arbeitskräfte im Unterhaltsbereich sind auf den Friedensbetrieb der RAF ausgerichtet.

Um den grossen Datenfluss administrieren zu können, wird ein Logistikinformations- und Technologiesystem realisiert. Jede Information soll nur einmal erfasst,

aber mehrmals genutzt werden können, daneben soll die Unterstützung durch die Logistik die ganze Lebensdauer eines Gerätes umfassen. Das Ziel ist ein «Integrated Logistics Support System» (integriertes Logistikunterstützungssystem) zu realisieren, welches ein umfassendes personelles und materielles Logistikmanagement ermöglicht.

Die Basis Wittering ist der Hauptstandort der (Land-)Harrier in Grossbritannien; daneben sind nur noch bis 1999 Senkrechtstarter der RAF in Laarbruch (BRD) stationiert. Insgesamt besitzt die RAF drei Harrier-Kampfstaffeln und eine Trainingsstaffel. Auf der gleichen Basis Wittering sorgt eine Harrier Unterhaltsmanagementgruppe für die Betreuung der rund 90 Senkrechtstarter der RAF.

Zusammenfassung

- Die RAF-Logistik ist in der Lage, RAF-Einsätze weltweit zu unterstützen; es bestehen vier Logistikebenen.
- Die Versorgungseinheiten der RAF sind je nach Funktion variabel zusammengesetzt. Auf den RAF-Basen werden den Front- oder Kampfeinheiten die notwendigen Logistikelemente zugeteilt.
- Die RAF-Logistik arbeitet sehr eng mit den Lieferanten (hauptsächlich der Industrie) zusammen, die sogar gewisse Funktionen (z.B. Lagerhaltung) für die Luftwaffe übernehmen.
- In der RAF-Logistik sind Militärs und Zivilisten ungefähr zu gleichen Teilen (Personalbestand) beschäftigt. Es besteht die Absicht (bereits teilweise realisiert), weitere Militärs durch Zivilisten zu ersetzen.
- Die Budgetrestriktionen der Regierung sind rigoros, Sparmassnahmen sind eine Daueraufgabe. Die Organisation und Struktur der RAF-Logistik wird diesen Rahmenbedingungen angepasst.

Das RAF Logistic Command ist für alle Fälle gerüstet:

«Support peace, crisis and war.»
Auf Lateinisch lautet das offizielle Motto:

«Sustentamus ut bellent.»

Der «Stealth»-Superbomber B-2 steht bei Regen in der Halle

Zu einem ernüchternden Fazit gelangt kürzlich der jüngste B-2-Report, den das General Accounting Office (GAO) dem US-Kongress vorlegte: Der amerikanische Superbomber B-2 ist nämlich nur bedingt einsatzfähig. Bei Nässe verliert die Tarnkappe ihre Wirkung.

-r. Weltweit, in jedem Terrain, bei jedem Wetter wollte die Air Force die 21 Exemplare umfassende künftige B-2-Flotte als hoch fliegenden Atombomber mit einer Gipfelhöhe von 15 Kilometer sowie als Tiefflieger, der die Strahlen der gegnerischen Radarabwehr unterfliegt, einsetzen. Wie sich nun herausstellte, ist das fliegende Wunderwerk der Technik nur bedingt einsatzbereit; quasi als ein Schönwetterflugzeug, dessen Unsichtbarkeit offenbar nur gewährleistet ist, solange die Sonne scheint.

Aus dem B-2-Testbericht geht nämlich hervor, dass die radarabweisende Spezialbeschichtung des «Stealth»-Bombers weit weniger haltbar ist, als angenommen. Besonders anfällig sei die Schicht, ein Gemisch aus formbaren Kunst- und metallischen Verbundwerkstoffen, gegen Regen und Luftfeuchtigkeit. Ebenso im als ideal angesehenen trockenen Wüstenklima mit hohen Temperaturschwankungen hat ihre Tücken.

Tau, Nebel oder Regen, die ins B-2-Innere drangen, beschädigten Ventile, Gestänge und Leitungen. Die erforderlichen Wartungsarbeiten sind so aufwendig, dass die Mechaniker auf der Whiteman U.S. Air Force Base bei Kansas City (Missouri), dem Heimathorst dieses amerikanischen Superbombers, durchschnittlich 124 Stunden für jede Stunde aufwenden mussten, die der B-2-Bomber in der Luft war. Im übrigen müssen alle Wartungs- und Reparaturarbeiten in klimatisierten Hallen vorgenommen werden. So kann nur bei bestimmten Temperaturen die lädierte Oberfläche ausgebessert werden.

Gratis nach Estland

rm. Estland erhält kostenlos drei Materiallieferungen aus Liquidationsbeständen der Schweizer Armee. Nachdem eine erste Eisenbahnsendung unser Land am 21. Juli verlassen hatte, startete am 28. Juli im luzernischen Dagmersellen der zweite Güterzug Richtung dieser baltischen Republik. Die dritte Lieferung erfolgte Anfang August. Bei der Schenkung handelt es sich um Fahrzeuge des Typs Unimog S, beladen mit Armeeliquidationsmaterial wie Kompressoren, Stahlwalzen, Zelte und Feldstecher, das in Estland weiterhin nutzvoll zum Einsatz kommt.