

Von der FIAT G-91 "Gina" zum Alpha-Jet

Auf der Suche nach einem Nachfolger für die in die Jahre gekommene Fiat G-91 entschied die Deutsche Luftwaffe am 23. April 1970, die Beschaffung des aus einem internationalen Beschaffungswettbewerb hervorgegangenen Alpha-Jets (A-Jet) der Firmengruppe Messerschmidt-Dornier-Dassault als Luftnahunterstützungsflugzeug einzuleiten

Insgesamt wurden 175 A-Jets für die Deutsche Luftwaffe gebaut.

Die Umrüstung der Verbände erfolgte ab 1978. Am 01. Oktober 1978 nahm die "Waffenschule der Luftwaffe 50" im bayrischen Fürstenfeldbruck unter Umbenennung in Jagdbombergeschwader 49 den Flugbetrieb mit dem neuen Waffensystem auf.

Mit der Landung der ersten A-Jets am 23. Oktober 1980, einer Viererformation unter der Führung von OTL Uwe Kleinekuhle, begann auch in Oldenburg die A-Jet Ära. Insgesamt wurden bis zur Außerdienststellung des Jagdbombergeschwaders 43 mehr als 100.000 Flugstunden auf dem Waffensystem in Oldenburg geflogen.

Der Weg des Cockpits des A-Jets mit der Registrierung 40+29

Schon bald nach der Gründung der Traditionsgemeinschaft Jagdbombergeschwader 43 e.V. im Frühjahr 1993 wurde ein Cockpit der Fiat G-91 durch Mitglieder der TG für die Traditionsausstellung auf dem ehemaligen Fliegerhorst nahezu originalgetreu nachgebaut.

Was lag also näher, bei geeigneter Gelegenheit auch ein Cockpit des A-Jets zu restaurieren.

Zwei Voraussetzungen waren zu erfüllen: die fehlenden Fluglage- und Anzeigeräte mussten beschafft und eine geeignete Zelle eines A-Jets gefunden werden.

Bereits im Jahre 2006 wurden die Weichen für dieses Projekt gestellt.

Bei dem Besuch eines langjährigen Freundes des Geschwaders, dem ehemaligen Oberst der Portugiesischen Luftwaffe José Morais da Silva, der leider 2015 verstorben ist, wurde das Vorhaben aber auch die Schwierigkeiten bei der Beschaffung der erforderlichen Fluglage- und Anzeigeräte für das Cockpit des A-Jets über die Deutsche Luftwaffe oder die VEBEG angesprochen.

Die Portugiesische Luftwaffe hatte 1993 mit der Außerdienststellung des A-Jets und der damit einhergehenden Auflösung des Jagdbombergeschwaders

43 im Rahmen eines Militärhilfeabkommens einen Großteil der in Beja/Portugal stationierten Flugzeuge mit einem umfangreichen Ersatzteilpaket übernommen. Diese Flugzeuge waren 2006 dort noch im Einsatz.

Morais sagte zu, auf informellen Dienstweg beim Portugiesischen Generalstab zu prüfen, ob eine unbürokratische und schnelle Überlassung der noch fehlenden Ausrüstungsteile an die TG möglich wäre.

Nur kurz nach seiner Rückkehr nach Portugal erhielten wir die Nachricht, dass der Portugiesische Generalstab einer Überlassung zugestimmt habe und dass die Zulieferung bereits nach Oldenburg eingeleitet sei.

Nur wenige Wochen später traf die zugesagte Lieferung bei der TG ein. Damit war die erste Voraussetzung zur Realisierung des neuen Projekts erfüllt. Als Zwischenlösung konnten die gelieferten Instrumente in bereits vorhandene Instrumententräger eingebaut werden.

2013 besuchte Morais erneut die TG und zeigte sich über die bereits mit den 2007 gelieferten Instrumenten aufgerüsteten Instrumententräger begeistert. Als er hörte, dass für die seitlichen Anzeige- und Bedienkonsolen noch weitere Teile fehlten, schritt er umgehend zur Tat. Mit der Bemerkung "gebt mir die Liste, ich gehe zum Chef des Stabes, das kriegen wir hin" reiste er zurück nach Portugal. Es dauerte dann keine vier Wochen, bis vom Leiter des Portugiesischen Luftwaffenmuseums in Lissabon eine Mail eintraf mit der Mitteilung: "In zwei Wochen landet in Landsberg eine Transportmaschine von uns, da ist alles drin, was ihr bestellt habt."

Somit konnten alle noch offenen Lücken geschlossen werden und das Cockpit war nahezu komplett.

Der zweite Teil des Unternehmens, die Beschaffung eines ausgesonderten Rumpfteils des A-Jet sollte sich komplizierter gestalten.

Im Jahre 2009 meldete ein Mitglied der TG vom Fliegerhorst Fassberg, dass er auf dem Schrottplatz, versteckt zwischen Büschen und Gestrüpp, ein dort abgestelltes Rumpfteil des A-Jets mit der Registrierungsnummer 40+29 entdeckt habe. Beigefügt war ein Foto einer Rumpfsektion ohne Tragflächen und Leitwerk. Genau das, was die TG zur Realisierung ihres Projekts benötigte.

Wegen anderer Vorhaben konnte jedoch erst 2014 Kontakt zu den Verantwortlichen auf dem Fliegerhorst Fassberg aufgenommen werden. Hier zeigte man sich sehr kooperativ und sagte die Prüfung einer Aussonderung zu, da das Flugzeug nicht mehr benötigt wurde.

Der zuständige Technische Offizier hatte jedoch die Rechnung ohne den Wirt gemacht, sprich: ohne die Tücken der Bundeshaushaltsordnung zu berücksichtigen.

Diese schreibt ab einem bestimmten Sachwert eine Veräußerung im Bieterverfahren durch die VEBEG vor. Trotz des beispielhaften Einsatzes von MdB a. D. Thomas Kossendey verlangte die VEBEG einen Preis von 6900,- €.

Damit schien das Projekt zunächst einmal zum Ende gekommen zu sein. Es sollten weitere Monate vergehen, bis aus Fassberg die erlösende Nachricht eintraf, dass die VEBEG keinen Käufer gefunden und das Flugzeug nunmehr an einen örtlichen Schrotthändler zum Schrottwert verkauft habe. Dieser war bereit, den Rumpf nach den Wünschen der TG zurechtzuschneiden und zu einem annehmbaren Preis an die TG zu verkaufen.

So gelangte dann ein zwar noch unansehnliches aber restaurierbares Exponat nach Oldenburg.

Damit war auch der zweite Teil des geplanten Projekts erfüllt.

Das Team machte sich umgehend ans Werk. In vielen Arbeitsstunden gelang es den Mitarbeitern, ein für die Ausstellung präsentierbares Exponat zu schaffen. Nach dem Aufstellen in der Traditionsausstellung begann dann der Einbau des Innenlebens.

Mit dem Einbau eines Original "Stencel" Schleudersitzes steht die 40+29 nunmehr zum "Abflug" bereit.