

Rumänien:

Die rumänischen Luftstreitkräfte heute

Wie auch Heer und Marine sind die rumänischen Luftstreitkräfte (Aviatez Militare Romane) heute bestrebt, Strukturen und Betrieb an die NATO-Standards anzupassen. Aufgrund der noch aus der Ceausescu-Ära herrührenden allgemeinen Budgetknappheit waren die Streitkräfte in den Jahren nach der Wende von 1989 nicht in der Lage, neues Gerät zu beschaffen. Die Luftstreitkräfte entschlossen sich daher, vorhandenes Fluggerät in größerem Umfang zu modernisieren. Diese Modernisierungsmaßnahmen gingen auch mit einer Änderung der Gliederung der Luftstreitkräfte einher.

Das Hauptaugenmerk legte Rumänien im Gegensatz zu den anderen ehemaligen Warschauer-Pakt-Staaten auf die Modernisierung der MiG-21-Flotte. Weitere Modernisierungsschritte durch die Beschaffung neuen Gerätes sind zwar geplant, lassen sich aber angesichts der begrenzten finanziellen Mittel nur langsam umsetzen.

Ausrüstung und Gerät

Obwohl die rumänischen Luftstreitkräfte über 14 moderne Kampfflugzeuge MiG-29 (FULCRUM-A) und vier Trainer MiG-29UB (FULCRUM-B) verfügten, die 1989/90 von der damaligen Sowjetunion geliefert worden waren, hatte die rumänische Luftverteidigung in den frühen neunziger Jahren mit erheblichen Schwierigkeiten zu kämpfen. 1992 erhielten die Luftstreitkräfte noch eine MiG-29 (FULCRUM-C) als Schuldenabgeltung aus Moldawien. Aufgrund der Budgetknappheit und der fehlenden Ersatzteile lag das Schwerkriegsgewicht der Luftraumüberwachung jedoch bei der schon damals überalterten MiG-21-Flotte, für die in der Folge das „Lancer“-Modifikationsprogramm beschlossen wurde.

Schon vor der Entscheidung für die Durchführung des „Lancer“-Modifikationsprogramms war klar, dass auch die MiG-29 einer dringenden Überholung bedürftigen, wenn sie weiterhin im Einsatz bleiben sollten. Eine Anfrage beim russischen Hersteller RSK MIG über den nötigen Umfang einer Modernisierung und die damit verbundenen Kosten führte letztendlich zu der Entscheidung, die Modernisierung *nicht* durch den Hersteller durchführen zu lassen.

Der rumänische Luftfahrtbetrieb Aerostar SA Bacau, der auch für die Modernisierung der MiG-21 verantwortlich zeichnet, modernisierte in Eigenregie eine MiG-29 auf den von den Streitkräften gewünschten Stan-

dard. Das Projekt mit der Bezeichnung MiG-29 „Sniper“ wurde auch im Ausland präsentiert, mit der Hoffnung, andere MiG-29-Betreiber als Kunden für eine gemeinsame Umrüstung gewinnen zu können. Der erhoffte Erfolg blieb jedoch aus - weder die rumänischen Luftstreitkräfte noch ausländische Kunden entschlossen sich zu einer Umrüstung auf den „Sniper“-Standard. Dazu kam der massive Widerstand des russischen Herstellers RAC MIG, der die Aktivitäten von Aerostar als unerwünschte Konkurrenz betrachtete, und so wurde auch dieses Projekt schließlich eingestellt. Der Flugbetrieb der MiG-29 bei den rumänischen Luftstreitkräften endete offiziell 2002; sämtliche noch vorhandene Maschinen sind auf der ehemaligen 57. Baza Aeriana „Mihail Kagalniceanu“ in Constanza gelagert und warten dort auf eine etwaige weitere Verwendung bzw. auf ihre Verschrottung.

Die knappen finanziellen Mittel waren auch der Grund für die Außerdienststellung der Kampfflugzeuge MiG-23, IAR-93 (jugoslawische Bezeichnung J-22 „Orao“) - ein in den siebziger und achtziger Jahren von Avioane Craiova gemeinsam mit Jugoslawien entwickeltes und produziertes Erdkampfflugzeug - sowie der Harbin H-5, ein von China gefertigter Nachbau des sowjetischen leichten Bombers Iljuschin Il-28 (BEAGLE), von dem Rumänien in den siebziger Jahren rund 12 Stück beschafft hatte. Darüber hinaus wurden in den letzten Jahren auch rund zwei Drittel aller Militärflugbasen geschlossen.

Das Modifikationsprogramm MiG-21 „Lancer“

In der ersten Hälfte der neunziger Jahre begann in Zusammenarbeit zwischen dem rumänischen Luftfahrtunternehmen Aerostar Bacau und der israelischen Firma Elbit Systems zur Modernisierung der Kampfflugzeuge MiG-21M und MF (FISHBED-J) auf den Standard MiG-21 „Lancer“. Dem Bau einiger Prototypen folgte Mitte der neunziger Jahre die Entscheidung, ab 1997 insgesamt 111 MiG-21 auf den neuen „Lancer“-Standard umzurüsten. Die Modifikation umfasste



Das Modernisierungsprogramm umfasste 26 Allwetterjäger MiG-21 „Lancer“ C sowie ...



... 14 Trainer MiG-21 „Lancer“ B (Bild) und 71 Erdkampfflugzeuge MiG-21 „Lancer“ A.

in erster Linie die Ausrüstung mit einer hochmodernen Avionikrüstung, die dem Standard der jüngsten F-16C/D-Versionen vergleichbar ist. Außerdem wurde die technische Lebensdauer der Zellen von ursprünglich 30 Jahren um weitere rund zehn Jahre verlängert. Dazu kam die Integration moderner westlicher Waffensysteme wie der französischen Luft-Luft-Lenkwanne Matra „Magic“ 2, der israelischen Luft-Luft-Lenkwanne „Python“ 3 sowie lasergelenkter Bomben. Weiters umfassten die Umbauten auch alle notwendigen Maßnahmen zur Herstellung der NATO-Kompatibilität. Das Modernisierungsprogramm wurde 2004 abgeschlossen.

Von der MiG-21 „Lancer“ existieren drei Versionen:

- MiG-21 „Lancer“ A (Einsitzer); 71 Stück für Erdkampf-/Luftnahunterstützung;
- MiG-21 „Lancer“ B (Doppelsitzer); 14 Stück als Trainer;
- MiG-21 „Lancer“ C (Einsitzer); 26 Stück als Allwetterjäger.

Trainer IAR-99 und IAR-99 „Soim“

Der Trainer IAR-99, der die L-39 „Albatros“ ablösen sollte, ist eine Entwicklung des rumänischen Luftfahrherstellers Avioane Craiova, die Mitte der achtziger Jahre begann. Nach einer Erprobungsphase mit drei Prototypen wurde 1987 die Serienfertigung aufgenommen; der Zulauf an die Luftstreitkräfte erfolgte ab 1991. Insgesamt wurden jedoch nur 17 Maschinen dieser ersten Version ausgeliefert.

In der ersten Hälfte der neunziger Jahre wurde die IAR-99 mit Hilfe der israelischen Firma Elbit Systems zur Deckung der Bedürfnisse der rumänischen Luftstreitkräfte und für den Export zum Fortgeschrittenentrainer IAR-99 „Soim“ weiterentwickelt. Dazu wurden auch wesentliche Elemente der Avionik der MiG-21 „Lancer“ integriert. Die rumänischen Luftstreitkräfte haben im Jahr 2000 24 Stück der IAR-99 „Soim“ bestellt; die Auslieferung der ersten Maschine erfolgte im August 2002. Diese Bestellung wurde später auf 12 reduziert und dahingehend geändert, dass nur noch sieben Maschinen neu beschafft und fünf bereits vorhandene modernisiert werden.



Foto: Krenit/Reggies



Die fliegerische Grundausbildung erfolgt in Boboc auf der IAK-52 (oben); die Fortgeschrittenenausbildung wird auf den Strahltrainern L-39 „Albatros“ und IAR-99 „Soim“ (unten) durchgeführt.



Foto: Krenit/Reggies

Transporthubschrauber IAR-330 aus rumänischer Produktion.

Kampfunterstützungshubschrauber IAR-330 SOCAT

Nachdem bereits zwischen 1972 und 1987 insgesamt 150 Stück der französischen SA.316B „Alouette“ III von IAR Brasov in Rumänien in Lizenz gefertigt worden waren (rumänische Bezeichnung IAR-316), folgte in den achtziger Jahren die Lizenzfertigung der SA.330L und SA.330H „Puma“ (rumänische Bezeichnung IAR-330L und IAR-330H), von dem die Firma Avioane in Craiova 89 Stück produzierte. 1992 beauftragten die Luftstreitkräfte den Hersteller mit der Durchführung eines Modernisierungsprogramms für 24 Maschinen, das auch die Forderung der Luftstreitkräfte nach einem Kampfunterstützungshubschrauber erfüllen sollte. Ähnlich wie die MiG-21 „Lancer“ wurde die IAR-330 SOCAT genannte Version dieser Hubschrauber mit moderner westlicher Avionik ausgerüstet und einem Kampfwertsteigerungsprogramm unterzogen. Diese umfasste den Einbau einer kinnturmlafettierten 20-mm-Maschinenkanone sowie die Möglichkeit des Einsatzes von Panzerabwehrlenkwanne und von ungelenkten Raketen.

Aktuelle Gliederung

Die im Warschauer Pakt übliche Regimentsgliederung wurde von einer auf den einzelnen Luftstreitkräftestützpunkten basierenden Gliederung (Base Structure) mit Geschwadern und Staffeln abgelöst. Die Basen selbst unterstehen direkt dem Stab Luftstreitkräfte/Luftverteidigung. Bei der aktuellen Gliederung kommt jeder Basis eine bestimmte Aufgabe zu: Luftverteidigung/Luftnahunterstützung, Transport bzw. Ausbildung. Die aktiven Basen der rumänischen Luftstreitkräfte sind:

- die 20. Baza Aeriana in Boboc (Akademie der Luftstreitkräfte);
- die 71. Baza Aeriana in Campia Turzii (Luftverteidigung);
- die 86. Baza Aeriana in Borcea (Luftverteidigung);
- die 90. Baza Aeriana „Henri Coandă“ bei Bukarest (Transport);
- die 95. Baza Aeriana in Bacau (Luftnahunterstützung).

Jede Basis verfügt über die notwendigen Einrichtungen für die notwendigen Wartungs- und Instandhaltungstätigkeiten auf Staffelebene.

Einsatzbasen der Luftverteidigung sind Borcea und Campia Turzii, die über die gleiche Struktur verfügen und mit MiG-21 „Lancer“ A, B und C ausgestattet sind. Hauptaufgabe im Frieden ist die Luftraumüberwachung. Im Kriegsfall sind die Hauptaufgaben die Verteidigung wichtiger militärischer und ziviler Objekte gegen Angriffe aus der Luft, die Luftnahunterstützung sowie die Luft-

aufklärung. Eine weitere wesentliche Aufgabe ist die Unterstützung von NATO-Operationen.

Die wichtigste Basis für die Umschulung auf das Einsatzmuster MiG-21 „Lancer“ ist in Bacau. Darüber hinaus ist Bacau auch Einsatzbasis (Luftnahunterstützung mit MiG-21 „Lancer“ A) und wird 2007 als solche in die NATO-Einsatzbasenstruktur eingegliedert.

Ausbildung

Die Ausbildung für die Luftstreitkräfte und die Luftverteidigung erfolgt seit dem 1. August 2003 auf der Akademie der Luftstreitkräfte in Boboc, wo neben dem fliegerischen Personal auch das Radarpersonal und das Personal für die bodengestützte Luftverteidigung unterrichtet wird.

Die fliegerische Grundausbildung der angehenden Studenten erfolgt in Boboc auf der IAK-52, eine von Aerostar Bacau in Rumänien in Lizenz gefertigte Ausführung der russischen Jakowlew Jak-52, von der ab Ende der siebziger Jahre über 1500 Stück (die meisten für den Export) hergestellt wurden. Die Fortgeschrittenenausbildung wird derzeit noch in Bacau auf den Strahltrainern L-39 „Albatros“ und IAR-99 „Soim“ durchgeführt. Die Ausbildung der künftigen Hubschrauber-



Foto: Kievit/Roegies

Die Ausbildung künftiger Hubschrauberpiloten beginnt auf der IAR-316.

piloten beginnt auf der IAR-316 und wird auf der IAR-330L fortgesetzt. Die Ausbildung der künftigen Transporter-Piloten für die Antonow An-24, An-26 und die 1996 kostenlos von den USA überlassenen C-130B „Hercules“ erfolgt nach der fliegerischen Grundausbildung ebenfalls in Boboc auf der Antonow An-2.

Die Ausbildungsstaffeln sind in vier Schwärme (ein Schwarm umfasst vier Luftfahrzeuge) gegliedert:

- zwei Schwärme mit IAK-52, L-39 und IAR-99;
- ein Schwarm mit IAR-316;
- ein Schwarm mit An-2.

An der Akademie erhalten die Piloten nach der fliegerischen Grundausbildung auch die Fortgeschrittenenausbildung auf Strahltrainern, die bis zur Fertigstellung der baulichen Maßnahmen in Boboc noch in Bacau stattfindet. Nach erfolgter Graduierung erfolgt die Umschulung auf das Einsatzmuster MiG-21 „Lancer“ auf den jeweiligen Einsatzbasen, wo für diesen Zweck der Doppelsitzer MiG-21 „Lancer“ B verwendet wird. Dieses Conversion-Training ist auf die Einsatzaufgaben der jeweiligen Staffel ausgerichtet. Um sicherzustellen, dass die Kampfpiloten letztlich das



Die Umschulung auf das Einsatzmuster erfolgt auf dem Doppelsitzer MiG-21 „Lancer“ B auf der jeweiligen Einsatzbasis.

gesamte Einsatzspektrum beherrschen, durchlaufen sie ein entsprechendes Austauschprogramm zwischen den verschiedenen Staffeln.

Künftige Entwicklung

Wichtigstes Ziel der rumänischen Luftstreitkräfte für die nächsten Jahre ist die umfassende Integration in die NATO-Strukturen sowie die verstärkte Teilnahme an NATO-Missionen. Für diese umfassende Integration wird es notwendig sein, den Betrieb der Luftstreitkräfte entsprechend den gängigen NATO-Standards durchzuführen. Dies umfasst vor allem eine qualitativ adäquate Ausbildung mit einem entsprechenden jährlichen Flugstundenkontingent. Außerdem wird bei den für die Ausbildung eingesetzten Flugzeugmustern eine Typenbereinigung angestrebt. Neben der heuer ausgemusterten L-29 „Delfin“ soll in den nächsten Jahren auch die L-39 „Albatros“ aus dem Schulbetrieb genommen werden. Das Pilotentraining auf Strahlflugzeugen soll dann ausschließlich auf der rumänischen Eigenproduktion IAR-99 „Soim“ erfolgen.

Derzeit laufen Studien für den Ersatz der MiG-21 „Lancer“ durch ein neues Kampfflugzeug. Immerhin ist das Gros der „Lancer“-Flotte heute - bezogen auf die Flugzeugzellen - an die 35 Jahre alt, auch wenn die meisten Flugzeuge erst ab 1998 modernisiert wurden. Als Ergebnis der Studien werden die notwendigen Forderungen definiert, die letztlich in die Erstellung eines Pflichtenheftes münden sollen. Als Zeithorizont für den Beginn der Einführung des neuen Musters werden rund zehn Jahre angepeilt.

-PaK-/PaR-



Kampfunterstützungshubschrauber IAR-330 SOCAT mit 20-mm-MK im Kinnurm.