

## Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Wimmer (Neuss), Würzbach, Weiskirch (Olpe), Biehle, Dallmeyer, Francke (Hamburg), Frau Geier, Handlos, Frau Krone-Appuhn, Löher, Dr. Marx, Dr.-Ing. Oldenstädt, Petersen, Berger (Lahnstein), Lowack, Sauter (Epfendorf), Ganz (St. Wendel) und der Fraktion der CDU/CSU  
– Drucksache 9/802 –

### Waffensystem „Alpha-Jet“ der Bundeswehr

*Der Bundesminister der Verteidigung hat mit Schreiben vom 7. Oktober 1981 die Kleine Anfrage namens der Bundesregierung wie folgt beantwortet:*

1. Wieviel Flugzeuge des Waffensystems Alpha-Jet sind bis heute an die Truppe ausgeliefert, und erfolgte die Auslieferung plangerecht?

Zur Zeit sind 128 Flugzeuge ausgeliefert (gültiger Lieferplan: 136). Der ursprüngliche Lieferplan der Flugzeuge wurde 1979 aus folgenden Gründen geändert:

- Wegen eines Streiks in einem Teilefertigungsbetrieb in Frankreich,
- zur Streckung des Produktionsauslaufs (aus kapazitätstechnischen Gründen) in der Zeit von Februar bis Juni 1982.

Davor bereits mußte einer Streckung der Anlaufproduktion aus fertigungstechnischen Gründen zugestimmt werden.

Der Liefertermin für das letzte (175.) Flugzeug ist Juni 1982.

2. Für welchen Zeitpunkt und welche Kategorie war ursprünglich für die einzelnen mit dem Alpha-Jet auszurüstenden Geschwader die Re-Assignierung zur NATO geplant, und wann kann zum heutigen Zeitpunkt damit gerechnet werden?

Noch 1977 war der Zulauf der ersten Flugzeuge zum ersten umrüstenden Verband (JaboG 49, Fürstenfeldbruck) ab 1. August 1979, für den letzten Verband (JaboG 41, Husum) ab 1. Mai 1981 vorgesehen.

Aus unterschiedlichen Gründen,

- Fertigungsproblemen in der Anlaufphase und daher zunächst geringer Bestand bei der Luftwaffe,
- technischen Schwierigkeiten im Betriebsverhalten der Triebwerke,
- Verschiebung des Lieferplans,
- sich abzeichnende Lieferverzögerungen bei einsatzwichtigen Beistellgeräten (Kanonenbehälter, Außenlastträger, Waffeneinsatzübungsgerät, Munition),

wurden die Umrüstzeiträume der einzelnen Verbände entsprechend angepaßt.

Für die Wiederherstellung der geforderten NATO-Einsatzbereitschaftsstufe sind je Verband zwölf Monate vorgesehen (ausgenommen JaboG 49: aufgrund des zusätzlichen Ausbildungsauftrags ist die Herstellung der höchsten Einsatzbereitschaftsstufe erst nach Abschluß der gesamten Umrüstung Alpha Jet vorgesehen).

Der erste wieder zu assignierende Verband (JaboG 43, Oldenburg) ist seit 1. Februar 1981 in der Umrüstung und soll zum 1. Februar 1982 reassigniert werden.

Das JaboG 41, Husum, wird zum 1. Februar 1982 herabgestuft und soll zum 1. Februar 1983 reassigniert werden.

Die Umrüstung der Verbände erfolgt flexibel, d. h. der Beginn der Umrüstung wird jeweils erst festgesetzt, wenn nach Beurteilung aller Fakten (Versorgungslage, Anpassung Infrastruktur, Beistellgerät usw.) die Einhaltung des Zwölf-Monats-Zeitraums möglich scheint.

Während der Zeit der Herabstufung bzw. Umrüstung wird eine „operationelle Reserve G-91“ zur Verfügung des umrüstenden Verbands gehalten.

3. Kann bei den Geschwadern für die einzelnen Standorte (Husum, Fürstenfeldbruck und Oldenburg) damit gerechnet werden, daß im Jahresmittel der Alpha-Jet in der gleichen Weise genutzt werden kann, wie das Vorgängermuster Fiat G 91, und ergeben sich hier platztypische Einschränkungen?

Die in bestimmten Einsatzkonfigurationen höhere Seitenwindempfindlichkeit des Alpha Jet ist der Luftwaffe seit langem

bekannt. Diese Eigenschaft wird aber wegen der andererseits gegebenen ausgezeichneten Manövrierfähigkeit bewußt in Kauf genommen.

Die bisherigen Erfahrungen mit dem Waffensystem Alpha Jet – wie mit anderen Waffensystemen auch – lassen keinen Zweifel offen, daß trotz der insbesondere beim JaboG 41, Husum, erwarteten fallweisen Behinderung im Friedensflugbetrieb durch entsprechende Planung die Nutzungsrate Alpha Jet im Jahresmittel bei den Verbänden genau so hoch sein wird wie jetzt beim Waffensystem G-91.

4. Trifft es zu, daß die Leistung des Triebwerkes hinter den programmgerechten und zugesagten Werten zurückbleibt und bestimmte Flugmanöver, z. B. im negativen Bereich, mit der Gefahr des Triebwerkausfalls verbunden sind, und was sind die Gründe im einzelnen?
5. Durch welche Maßnahmen soll dies behoben werden, und wann ist mit einer entsprechenden Ausstattung für die bisher der Truppe zugeführten Flugzeuge zu rechnen?

Die tatsächlichen Leistungswerte der Triebwerke entsprechen den bilateralen vereinbarten technischen Lieferbedingungen. Während der Entwicklung bzw. bei Beginn der Nutzung waren im wesentlichen drei größere technische Probleme zu verzeichnen:

- Umlaufender Strömungsabriß (Störung der Strömung in bestimmten Zonen des Hochdruckverdichters, nicht jedoch Verlöschen des Triebwerks),
- Riß in der Brennkammer (verursacht durch thermische Belastung in Verbindung mit Druck- und Schwingungsbelastung),
- Schmierung des Hauptlagers bei Belastung um  $\pm 0$  g (Ausfall des Lagers und damit des Triebwerks durch unzureichende Schmierung dieses Lagers bei Flugzuständen mit  $g \leq 0$  über mehrere Sekunden)

Die Probleme sind technisch gelöst, die entsprechenden Änderungen qualifiziert.

Stand der Änderungsdurchführung:

- umlaufender Strömungsabriß:  
von insgesamt 420 Triebwerken (einschließlich noch auszuliefernder Flugzeuge) sind 230 Triebwerke geändert, Abschluß der Änderung im November 1982;
- Riß im Brennkammergehäuse:  
220 Triebwerke sind geändert, Abschluß der Nachrüstung im Mai 1983;
- Schmierung des Hauptlagers:  
die Änderungen sind qualifiziert, d. h. erprobt und angenommen, Einführung in die Serie und Nachrüstung haben begonnen, Abschluß der Nachrüstung im Juni 1983.

Die bis zum Abschluß der o. a. Änderungen gegebenen Einschränkungen (z. B. Höchstgeschwindigkeit in Bodennähe 400 Knoten) beeinträchtigen den Ausbildungs- und Einsatzflugbetrieb nicht.

6. Wieviel Flugstunden sind mit den Flugzeugen des Typs Alpha-Jet vom 1. Januar 1980 bis zum 31. August 1981 geflogen worden, und welche Durchschnittsstundenzahlen entfallen auf die einzelnen Pilotengruppen?

In dem Zeitraum 1. Januar 1980 bis 31. August 1981 wurden insgesamt 15794 Luftfahrzeugstunden geflogen.

Dabei entfallen nachfolgend aufgeführte Durchschnittsstundenzahlen auf die einzelnen Luftfahrzeugführergruppen:

JaboG 49, Fürstenfeldbruck

Gruppe I

Stabsflugzeugführer 185 Flugstunden

Staffelflugzeugführer 264 Flugstunden

Gruppe II 93 Flugstunden

JaboG 43, Oldenburg

Gruppe I

Stabsflugzeugführer 75 Flugstunden

Staffelflugzeugführer 113 Flugstunden

Gruppe II 49 Flugstunden

Deutsches Luftwaffenübungsplatzkommando BEJA

Gruppe I

Stabsflugzeugführer 153 Flugstunden

Staffelflugzeugführer 274 Flugstunden

Fliegerhorstgruppe Leipheim

Gruppe I

Stabsflugzeugführer 232 Flugstunden

Hinweise:

1. Aufgrund der unterschiedlichen Umrüsttermine wurde eine verbandsbezogene Darstellung gewählt.
2. Ein Großteil der bei der Technischen Gruppe 31, Leipheim, zur Verfügung gestellten Flugstunden wurden durch Luftfahrzeugführer der JaboG 43 und 49 geflogen.
3. Die o. a. Luftfahrzeugführerstunden wurden sowohl vom vorderen als auch hinteren Sitz aus geflogen.

7. Trifft es zu, daß der Alpha-Jet ein geeignetes Waffensystem zur Bekämpfung der sowjetischen Kampfhubschrauber sein könnte, und wann ist damit zu rechnen, daß die zur Ausbildung dafür erforderlichen Flugstunden zur Verfügung gestellt werden können?

Der Truppenversuch „Hubschrauberbekämpfung“ ist erst in Teilen durchgeführt worden.

Ein erster Zwischenbericht berechtigt zu der Annahme, daß der Alpha Jet ein geeignetes Waffensystem zur Bekämpfung feindlicher Kampfhubschrauber ist.

Der Truppenversuch wurde in Form simulierter Angriffe mit Bordkanone auf Hubschrauber des Typs CH 53 durchgeführt, die nach Größe und Flugeigenschaften Kampfhubschraubern der Warschauer Pakt-Streitkräfte in etwa entsprechen.

Die mit Hilfe der Schießfilmkamera ermittelte überdurchschnittliche Trefferwahrscheinlichkeit bedarf der Bestätigung durch scharfes Schießen mit der Bordkanone 27 mm auf geeignete Schleppziele, bevor ein abschließendes Urteil abgegeben werden kann. Dieser Teilversuch ist noch für 1981 vorgesehen. Bei positivem Ausgang wird die Durchführung eines Modell-Lehrgangs für erforderlich gehalten, bevor die Ausbildung „Hubschrauberbekämpfung“ in den Verbänden durchgeführt werden kann. Bei realistischer Einschätzung wird dies nicht vor Anfang 1983 der Fall sein.

Die für die Ausbildung in diesem Gebiet erforderlichen Stunden werden in der Jahresflugstundenzuteilung für die Verbände berücksichtigt werden.

8. Wann, aus welchem Grund, in welchem Umfang und für welche Zeiträume sind bisher Startverbote für den Alpha-Jet verhängt worden, und welche Geschwader waren davon betroffen?

Von September bis Dezember 1978 war den an der Flugerprobung beteiligten Flugzeugführern der Luftwaffe der Flug im vorderen Cockpit des Prototypflugzeugs Alpha Jet 03 untersagt, um die Änderung des Rettungssystems (Kabinendachanbruchsystem) schneller durchzusetzen (Serienflugzeuge nicht betroffen).

Vom 14. bis 16. Januar 1981 waren die zu dieser Zeit ausgelieferten 100 Serienflugzeuge gesperrt, weil in einigen Flugzeugen Späne in der Stau- und Statikanlage entdeckt worden waren. Wiederfreigabe erfolgte nach Überprüfung der Anlage. Betroffen waren JaboG 49, das Deutsche Luftwaffenübungsplatzkommando Beja sowie die Technische Gruppe 31, Leipheim, bei der der Anfangsflugbetrieb für JaboG 43 durchgeführt wurde.

9. Trifft es zu, daß seit Januar 1981 für den Alpha-Jet keine Ersatzteilneubeschaffungen erfolgt sind, welche Gründe liegen dafür vor, und wann ist mit der Wiederaufnahme der Bestellungen zu rechnen?

Die Beschaffung des Ersatzteilerstbedarfs war auch 1981 nicht unterbrochen, die Auslieferung des Ersatzteilerstbedarfs wird im wesentlichen bis Mitte 1982 abgeschlossen sein.

Bei der Beschaffung des Ersatzteilfolgebedarfs war zwischen Auslauf des Vertrags für den Ersatzteilerstbedarf und dem für den Folgebedarf des Triebwerks eine vertragliche Lücke entstanden, weil der Auftraggeber nunmehr das BWB ist und nicht die französische ausführende Behörde. Der Vertrag wurde im März 1981 unterzeichnet und die Lieferungen haben begonnen, eine tatsächliche Lieferlücke ist nicht entstanden.

Bei rund 70 000 neuen Versorgungsartikeln, die für den Alpha Jet beschafft werden müssen, war absehbar, daß

- ausgefallene Geräte zunächst nur auszutauschen sind und eine Instandsetzung erst nach Zulauf der Ersatzteile möglich wird;
- Engpaßartikel auftreten müssen, da es unmöglich ist, für diese hohe Zahl von neuen Teilen Jahre im voraus Bedarf und Zulauf exakt festzulegen und zu realisieren.

10. Muß wegen der langen Beschaffungsdauer bestimmter Ersatzteile infolge einer knappen Bevorratung damit gerechnet werden, daß zukünftig nur durch sogenannte Kannibalisierung von Maschinen die Reparaturen an den übrigen vorgenommen werden können?

Aufgrund der vorgeschriebenen Situation bei der Auslieferung des Ersatzteilerstbedarfs wird es auch künftig beim Alpha Jet noch „gesteuerten“ Ausbau von Ersatzteilen geben. Dies ist im übrigen auch bei Waffensystemen noch notwendig, die bereits lange in der Nutzung sind.

Es ist jedoch sichergestellt, daß durch die Instandsetzungssteuerung

- die Zahl der Ausbauten je Flugzeug begrenzt bleibt und
- Flugzeuge, aus denen Teile gesteuert ausgebaut wurden, in angemessener Zeit wieder in den Flugdienst zurückkehren.

11. In welchem Umfang, prozentual und absolut, verließen aus den genannten Gründen zwischen dem 1. Januar 1980 und dem 31. August 1981 nur bedingt flugtaugliche Flugzeuge nach den Reparaturen die Luftwaffenwerft und die Instandsetzungseinrichtungen der Industrie?

Es wird ausdrücklich betont, daß in jedem Falle nur Flugzeuge für den Flugdienst zugelassen werden, die voll flugtauglich sind. Der bei der täglichen Einsatzbereitschaftsmeldung benutzte Ausdruck „bedingt einsatzfähig“ bedeutet, daß das Flugzeug zwar voll flugtauglich, aber z. B. die Waffenanlage nicht vollständig vorhanden ist, was für weite Teile der Umschulung/fliegerischen Ausbildung keine Einschränkung bedeutet.

12. Ist die Versorgungsreife des Systems Alpha-Jet hergestellt, und sind alle dazugehörenden Ausbildungsmittel und Unterlagen an die Geschwader ausgeliefert worden, wenn nicht, aus welchem Grund, und wann ist endgültig damit zu rechnen?

Seit Einleitung der Beschaffung Alpha Jet war absehbar, daß die Herstellung der Versorgungsreife nur schrittweise möglich sein würde.

Dabei wurden die Schritte so angelegt, daß die für den Flugbetrieb einschließlich der dafür erforderlichen Ausbildung benötigten Unterlagen und Geräte als erstes vorhanden sind, während sich der Nachlauf bei der Lieferung von Geräten, Dokumentation

und Ersatzteilen im wesentlichen auf die höheren Instandsetzungsstufen, die z. Z. auch noch nicht erforderlich sind, bezieht.

Die Herstellung der Versorgungsreife wird etwa 1983 abgeschlossen werden können.

13. Hat sich die Ausstattung mit vorgesehenen und eingeplanten Waffen, Munitionsarten und Behältern für Raketen/Bomben verzögert, und welche sind die dafür vorliegenden Gründe?

Im „natürlichen“ Ablauf der Entwicklung und Erprobung des Waffensystems wurde die Waffenanlage gegen Ende der gesamten Erprobung qualifiziert, weil zunächst alle übrigen Flugzeugsysteme Vorrang hatten. Demzufolge wurden diese Komponenten auch später in Beschaffung gegeben. Die Hauptkomponenten – Kanonenbehälter mit Kanone, Außenlastträger und Waffeneinsatzübungsgerät – laufen derzeit zu.

Ursache für die auch gegenüber den Vertragsdaten verzögerte Auslieferung dieser Beistellgeräte sind technische Probleme; beim Kanonenbehälter und Außenlastträger in der Fertigung (Probleme von Werkzeugen und Maßtoleranzen), bei der Munition waren zunächst nicht reproduzierbare Zwischenfälle (Selbstentzündung) bei der Vorserie technisch zu klären, so daß die Mengenfertigungsfreigabe erst kürzlich erfolgen konnte.

14. Wann hat die Bordwaffenausbildung in Beja begonnen, und wann wird andere als Übungsmunition verwendet werden können?

Die Bordwaffenausbildung hat Anfang August 1981 in Beja begonnen, seither haben sich mehr als 20 Flugzeugführer mit der Kanone qualifiziert.

Im übrigen wurde bei der Beschaffung der Kanone und der Munition die zeitliche Bindung an das MRCA-Programm aufgehoben, der Zulauf der Gefechtsmunition ist ab 2. Quartal 1982 gesichert.

15. Stehen die erforderlichen Bodendienst- und Prüfgeräte, die Sonderwerkzeuge und die übrige STAN-Ausstattung bei den zuständigen Einrichtungen zur Verfügung?

Die Antwort zu dieser Frage ergibt sich aus denen zu den Fragen 10, 11 und 12. Eine Untersuchung im BMVg hat ergeben, daß die schrittweise Herstellung der Versorgungsreife sinnvoll und wirtschaftlich ist und auch bei zukünftigen Beschaffungsprogrammen dieser Größenordnung angestrebt werden sollte.

16. Wie hoch war der Klarstand seit dem 1. Januar 1980 bis einschließlich 31. August 1981 in den einzelnen Monaten, in Prozent und absolut?
17. In den Fällen niedriger Klarstände: Welche Faktoren waren dafür ursächlich?

Die Klarstandszahlen sind in der Anlage tabellarisch wiedergegeben.

Ergänzend ist anzumerken, daß für die umrüstenden Verbände zunächst die Erfüllung der Flugstundenforderung (maßgeblich für die Ausbildung der Flugzeugführer) Vorrang gegenüber der Einhaltung einer bestimmten Klarstandsrate hat. Der bei den Verbänden erreichte Klarstand hat ausgereicht, die erforderlichen Flugstunden bereitzustellen; das Einhalten der 70 v. H. Klarstandsrate bezogen auf den NATO-Assignierungsbestand wird ab zwei Monate vor beabsichtigtem Reassignierungstermin angestrebt.

#### Schlußbemerkung

Teilweise sind die vorstehenden Ausführungen auch Gegenstand des Jahresberichts an den Haushalts- und den Verteidigungsausschuß des Deutschen Bundestages.



## Anlage

*Durchschnittlicher monatlicher Klarstand Alpha Jet bezogen auf den vorgesehenen NATO-Assignierungsbestand*

| in   | 1980   |         |      |       |     |      |      |        |           |         |          |          |
|------|--------|---------|------|-------|-----|------|------|--------|-----------|---------|----------|----------|
|      | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | Oktober | November | Dezember |
| v.H. |        |         |      |       |     | 72   | 86   | 86     | 94        | 75      | 83       | 69       |
| Flz  |        |         |      |       |     | 26*  | 31   | 31     | 34        | 27      | 30       | 25       |

\* im Juni 1980 hatte JaboG 49 den vorgesehenen NATO-Assignierungsbestand erreicht

| in   | 1981   |         |      |       |     |      |      |        |
|------|--------|---------|------|-------|-----|------|------|--------|
|      | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August |
| v.H. | 72     | 78      | 72   | 72    | 75  | 78   | 81   | 69     |
| Flz  | 26     | 28      | 26   | 26    | 27  | 28   | 29   | 50*    |

\* im August 1981 hatte JaboG 43 den vorgesehenen NATO-Assignierungsbestand erreicht

*Durchschnittlicher monatlicher Klarstand Alpha Jet bezogen auf den durchschnittlichen, tatsächlichen Verfügungsbestand*

| in   | 1980   |         |      |       |     |      |      |        |           |         |          |          |
|------|--------|---------|------|-------|-----|------|------|--------|-----------|---------|----------|----------|
|      | Januar | Februar | März | April | Mai | Juni | Juli | August | September | Oktober | November | Dezember |
| v.H. | 62     | 57      | 64   | 74    | 68  | 69   | 73   | 76     | 70        | 61      | 66       | 62       |
| Flz  | 9      | 15      | 19   | 24    | 24  | 26   | 31   | 42*    | 43*       | 36*     | 40*      | 36*      |

\* einschließlich DtLwÜbPIKdo, Beja

| in   | 1981   |         |      |       |      |      |      |        |
|------|--------|---------|------|-------|------|------|------|--------|
|      | Januar | Februar | März | April | Mai  | Juni | Juli | August |
| v.H. | 70     | 68      | 61   | 62    | 55   | 54   | 56   | 57     |
| Flz  | 39*    | 39*     | 35*  | 46**  | 51** | 52** | 54** | 59**   |

\* einschließlich DtLwÜbPIKdo, Beja

\*\* einschließlich DtLwÜbPIKdo, Beja und JaboG 43





