



# MAS-G.DE

Military Aviation Spotting Germany

# MAGAZIN

Ausgabe 1/2021 4,80 €

Spotterguide  
Nörvenich  
im Innenteil



## Exoten am Niederrhein Militärische Besucher in Mönchengladbach



### Von Köln zu den Sternen

Die SOFIA der NASA startet  
erstmalig zu Forschungsflügen  
ab Köln



### JSTARS Deployment in Ramstein

Northrop-Grumman E-8C  
zurück im deutschen Luftraum



### ESSO is back!

Air National Guard Tanker  
kehren zurück nach  
Geilenkirchen





Eurofighter beim Start in Wittmund  
Foto: Sebastian Blind



Boeing C-17 Globemaster III 00-0172 (145th AW) beim Start in Ramstein  
Foto: Marc Rosenkranz





# Herzlich willkommen bei Military Aviation Spotting Germany

In Zeiten von digitaler Fotografie und Social Media boomt das Hobby Planespotting extrem. Gerade im Bereich der zivilen Luftfahrt kommen immer mehr (hauptsächlich junge) Spotter dazu, aber auch das Interesse an der militärischen Luftfahrt wächst stetig. Während es in Deutschland bzw. auf Deutsch jedoch schon einige Magazine und Portale für den zivilen Bereich gibt, ist das Angebot für Militärspotter eher begrenzt. Grund genug, das zu ändern.

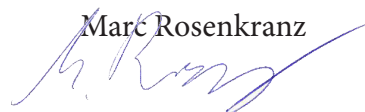
Ziel von **Military Aviation Spotting Germany** ist, eine Community von Militärspotttern aufzubauen und diese mit Nachrichten, Berichten und vielen hilfreichen Tipps wie Spottingguides zu versorgen, aber auch untereinander zu vernetzen. Sowohl auf der Website als auch im quartalsweise erscheinenden Magazin sollen regelmäßig neben Flugplätzen und Fliegerhorsten mit ihren Spotterpunkten auch einzelne Spotter vorgestellt werden.

Unsere Spotterguides werden nach und nach auf der Website eingestellt und permanent auf einem möglichst aktuellen Stand gehalten.

Doch dafür brauchen wir eure Hilfe! Schickt uns eure Lieblingsbilder, spannende Movements, Informationen über eure Heimatplätze oder alles andere, was ihr interessant findet, an [info@mas-g.de](mailto:info@mas-g.de) oder kontaktiert uns über unsere Social-Media-Kanäle. Nur so können wir euch immer die interessantesten Berichte, aktuellsten Spotterguides und weitere Infos bieten. Natürlich könnt ihr auch mit euren Bildern und euren Social-Media-Profilen vorgestellt werden. Wie das genau funktioniert, erfahrt ihr an späterer Stelle.

Viel Spaß beim Lesen!

Marc Rosenkranz







# Inhalt



## MAS-G.DE

Military Aviation Spotting Germany

# MAGAZIN

Ausgabe 1/2021

Spotterguide  
Seite 30

Spotterguide  
Nörvenich  
im Innenteil



Seite 16

## Exoten am Niederrhein

### Militärische Besucher in Mönchengladbach



#### Von Köln zu den Sternen

Die SOFIA der NASA startet  
erstmals zu Forschungsflügen  
ab Köln

Seite 26



#### JSTARS Deployment in Ramstein

Northrop-Grumman E-8C  
zurück im deutschen Luftraum

Seite 10



#### ESSO is back!

Air National Guard Tanker  
kehren zurück nach  
Geilenkirchen

Seite 12



## weitere Themen ...



### Kurzmeldungen

Das Wichtigste der letzten drei Monate in Kürze zusammengefasst.

**Inland: Seite 6**  
**Ausland: Seite 8**

### Mittelposter

Eurofighter-Landung in der Dämmerung

Seite 24



### Museen und Gate Guards

Zu Besuch im Nationaal Militair Museum in Soesterberg, dem wichtigsten Militärmuseum der Niederlande

Seite 38

### Vorgestellt ...

Ein Spotter stellt sich vor  
In dieser Ausgabe: Marc Rosenkranz

Seite 44







Bildquelle: Twitter/TeamLuftwaffe

## „Elephant-Walk“ in Neuburg

Das Taktische Luftwaffengeschwader 74 im bayerischen Neuburg/Donau schleppte am 06. März 18 Eurofighter auf die Startbahn. Dies war nur aufgrund der aktuellen Verlegung der QRA nach Nörvenich möglich, da ansonsten die Piste permanent für eventuelle Alarmstarts freigehalten werden muss.

## SAR-Flotte komplett

Wie Airbus Helicopter am 19. März bekannt gab, wurde die letzte H145M LUH SAR (77+07) an die Niederstener Heeresflieger übergeben. Die beiden letzten Maschinen (77+06 und 77+07) wurden zunächst zu Trainings- und Testzwecken von Airbus Helicopter in Donauwörth eingesetzt.



## Tornados verlegen nach Nörvenich

Vor Kurzem wurde bekannt, dass das Taktische Luftwaffengeschwader 33 aus Büchel im Sommer 2022 für dreieinhalb Jahre auf den Fliegerhorst Nörvenich verlegt werden sollen. Grund dafür, ist eine Sanierung des Fliegerhorst Nörvenich. Übereinstimmenden Medienberichten zufolge werden 25 Tornados sowie rund 450 Soldatinnen und Soldaten in Nörvenich erwartet.

## Erster A310MRTT verlässt Köln

Am 20. Januar verließ der erste A310MRTT seine Heimatbasis Köln-Bonn in Richtung Hamburg/Fuhlsbüttel um dort verschrottet zu werden. Dabei handelte es sich um die 10+27, welche seit 1998 für die Luftwaffe unterwegs war.



## „Goodbye Transall“ vorgestellt

Im Rahmen einer Online-Präsentation in den sozialen Medien wurde am 09. März eine sonderlackierte Maschine zur Verabschiedung der Transall aus der deutschen Luftwaffe vorgestellt.

Mehr dazu in den nächsten Ausgaben!



Bildquelle: René Spielmann



## „Goodbye Huey“ in Nörvenich

Relativ kurzfristig kam die „Goodbye Huey“ (73+08) am 17.03. gegen 11:00 nach Nörvenich. Ihren Rückweg nach Niederstetten trat sie gegen 13:30 an.

## Übergabeapell LwTrpKdo

Am 31.03. übergab der Kommandierende General des Luftwaffentruppenkommandos Generalleutnant Helmut Schütz seine Führungsaufgaben an Generalmajor Günther Katz. Im Rahmen des coronakonformen Übergabeapells in Nörvenich, gab es auch einen Überflug eines A400M sowie je zwei Eurofighter und Tornados.



## Good Bye „Quadriga“

Im März wurde bekannt, dass die 31+49 nicht mehr in ihrer „Quadriga“-Sonderfolierung fliegen wird. Vorgestellt wurde sie erst im Mai 2020, um die Bestellung von Tranch-4-Eurofightern der Luftwaffe anzukündigen.







## RIAT 2021 abgesagt

Wie die Organisatoren der Airshow am 16. Februar 2021 bekannt gaben, wird auch das diesjährige Royal International Air Tattoo aufgrund der Corona-Pandemie abgesagt.

Ursprünglich war es für den Zeitraum 16.–18. Juli auf der RAF-Basis Fairford geplant.

## Militärische Besuche in Maastricht

Anfang März besuchten drei militärische Luftfahrzeuge den Flughafen Maastricht-Aachen. Sie brachten hochrangiges Personal zum Nato-Quartier in Brunssum. Normalerweise werden solche Flüge über die, deutlich nähere, NATO Airbase Geilenkirchen abgewickelt. Da auf dem Weg nach Brunssum eine Landesgrenze überquert werden muss, landeten diese Flüge aufgrund der derzeitigen Corona-Situation in MST. Dabei handelte es sich um eine estnische M28, eine rumänische C-27 sowie eine polnische Casa C-295.



## Belgier stellen Sonderlackierungen vor

Seit Beginn des Jahres stellten die belgischen Luftstreitkräfte einige Sonderlackierungen für die diesjährige Displaysaison vor. So bekam eine A109 (H46) im Januar eine Lackierung in Grau und Orange für ihr A109 Display Team. Außerdem stellte die 20 SQN im März eine C-130H (CH-01, siehe Bild) in einer Jubiläumslackierung vor.

Bildquelle: Twitter/15th Wing Air Transport  
Kristof Moens

## Nächste F-35 in den Niederlanden

Am 25.03. wurde mit der F-017 die nächste F-35A aus Cameri nach Leeuwarden geliefert und an die Koninklijke Luchtmacht übergeben. Während die ersten niederländischen F-35 (F-001 bis F-008) in den USA gebaut wurden und auch zunächst dort zu Test- und Ausbildungszwecken verbleiben, werden die weiteren F-35 für die RNLAf in Italien gebaut. Von dort aus wurden bisher neun F-35 nach Leeuwarden geliefert.



Bildquelle: Sebastian Blind

## Vierte A330MRTT in Eindhoven

Am 01. April 2021 wurde mit der T-057 (construction number 1945) die vierte von insgesamt neun A330MRTT an die Multinational MRTT Fleet (MMF) in Eindhoven übergeben. Das Erreichen der Initial Operational Capability (IOC; zu deutsch etwa anfängliche Einsatzbereitschaft) wird laut derzeitigen Planungen für Ende 2022 angepeilt. Mitte des Jahres 2024 soll der Verband dann vollständig einsatzbereit sein.



## Spanien mustert C-130 aus

Die spanischen Luftstreitkräfte (Ejército del Aire) musterten zum 31. Dezember 2020 nach 46 Jahren Dienstzeit die letzten Lockheed Martin C-130H Hercules aus. Ersetzt werden sie durch Airbus A400M, von denen bisher neun ausgeliefert wurden. Einige der ausgemusterten Hercules wurden auf dem Flugplatz Soria-Garray, ca. 120km westlich von Saragossa (Spanien), eingelagert.



## Sentinel R1 ausgemustert

Nach nur 14 Jahren Dienstzeit musterte die Royal Air Force ihre Raytheon Sentinel R1 aus. Der letzte Flug fand am 26. Februar auf dem Stützpunkt RAF Waddington statt. Die Sentinel R1 wurde 2007 bei der RAF als eine Zwischenlösung in Dienst gestellt worden, um die Rollen der Nimrod zu übernehmen bis Nachfolger in Form von bspw. P8 Poseidon oder Beechcraft Shadow R1 bereitsteht.



Besucht auch unsere Website

# MAS-G.DE

News - Spotterguides - Infos - Tipps





# JSTARS Deployment

Am 12.02.21 kam eine Northrop-Grumman E-8C Joint STARS der USAF (95-0121) des 116th Air Control Wing der Georgia Air National Guard nach Ramstein, um von dort aus Übungsflüge über Polen und der Ostsee zu absolvieren. Geflogen wird im Regelfall mehrfach wöchentlich, meist von den frühen Morgenstunden bis in den frühen Nachmittag. Wie lange diese Verlegung andauern soll, ist derzeit noch nicht bekannt. Ziel der Verlegung ist, mit verschiedenen Systemen der U.S. Air Force und der US Navy zu trainieren und über den Gebieten der östlichen NATO-Verbündeten Präsenz und Stärke zu demonstrieren.

Die Northrop-Grumman E-8 Joint Surveillance Target Attack Radar System (kurz: Joint STARS oder JSTARS) wurde in den 1980er-Jahren auf Basis der Boeing 707-300 entwickelt und mit verschiedenen Kommunikations- und Radarsystemen ausgestattet. Das System ist vergleichbar mit einer Boeing E-3 AWACS für Bodenziele und erlaubt sowohl die Aufklärung von Bodenzielen als auch die Führung der eigenen Bodenträfte aus der







# in Ramstein

Luft. Erstmals eingesetzt wurde die JSTARS (noch während ihrer Entwicklung) 1991 im Rahmen der Operation Desert Storm zur Aufklärung irakischer Kräfte am Boden (u. a. Panzer und SCUD-Systeme). Im Rahmen dieses Einsatzes wurden 49 Missionen mit insgesamt über 500 Einsatzstunden geflogen. Offiziell in Dienst gestellt wurde die E-8 dann im Jahr 1996. Neben zwei E-8A zur Erprobung der Ausrüstung wurden 17 Serienmaschinen mit der Bezeichnung E-8C gebaut, wovon die Letzte am 23.03.2005 ausgeliefert wurde. Bisher musste eine E-8C (93-0597) aufgrund eines Zwischenfalls während einer Luft-Luft-Betankung abgeschrieben werden. Die verbliebenen 16 JSTARS sind heute auf der Robins AFB in Georgia stationiert.

## Reg.-Info:

Die heutige E-8C 95-0121 wurde ursprünglich 1968 als Boeing 707-321C (cn 20016) für die Pan Am gebaut und dort bis 1975 mit der Kennung N870PA unter dem Beinamen „Clipper Dreadnought“ eingesetzt. Später ging sie dann bis 1984 an Kuwait Airways. Nach weiteren Stationen bei SPIA (South Pacific Island Airways), Southern Air Transport sowie Florida West Airlines wurde sie ab 1992 bis 1996 bei Grumman zur E-8C umgebaut und schließlich an die U.S. Air Force übergeben.



# Esso is back!

Die Tanker der Air National Guard  
kehren zurück nach Geilenkirchen







Nach elf Monaten coronabedingter Pause kehrten Ende Februar 2021 die Tanker der Air National Guard wieder zurück nach Geilenkirchen. Der erste der beiden KC-135R der Ohio ANG (59-1483) kam am Montag den 22.02., der zweite (63-7993) einen Tag später. Beide Maschinen machten sich am Freitag, den 05.03., wieder auf den Heimweg. Beheimatet sind sie beim 121st Air Refueling Wing (121 ARW) auf der Rickenbacker Air National Guard Base südlich von Columbus, Ohio.



Die 121 ARW ist dabei nur eine von mehreren Einheiten, die im Regelfall an dieser Rotation beteiligt sind. Normalerweise kommen alle ANGs, die mit KC-135R oder KC-135T ausgerüstet sind, im Laufe eines Jahres nach Geilenkirchen. Das Tanker Deployment besteht mittlerweile seit 28 Jahren und umfasst zwei KC-135R (Callsign: ESSO75 und ESSO76). Beide Tanker sind während ihrer Zeit in Geilenkirchen für die Betankung von NATO-Luftfahrzeugen (neben AWACS teilweise auch C-17 der Strategic Airlift Capability der NATO) reserviert. Seit einigen Jahren ist dieses Abkommen noch um eine weitere Maschine (CS: NACHO71) erweitert, da die Boeing E-3A der NATO verstärkt eingesetzt werden und sich dadurch auch der Bedarf an Tankern erhöht hat. NACHO71 wird dabei meist unabhängig von den ESSO-Maschinen von anderen ANG-Einheiten gestellt. Coronabedingt wurde auch diese Verlegung vorerst ausgesetzt und ist im Unterschied zu den ESSO-Flügen noch nicht wieder angelaufen.

Bis Anfang 2020 wurden die ESSO-Tanker in der Regel alle zwei Wochen getauscht, wobei die „alten“ Maschinen am Freitagmorgen ihren Rückweg antraten und am Montagmorgen ersetzt wurden.

Die Boeing KC-135 bildet seit Anfang der 1960er-Jahre das Rückgrat der US-Tankerflotte und soll in den nächsten Jahren durch die Boeing KC-46 (auf Basis der Boeing 767-2C) ersetzt werden. Zwischen 1956 und 1965 sind über 700 KC-135 für die USAF gebaut und im Laufe der Zeit mehrfach modernisiert worden. Aktuell sind davon noch 345 KC-135R und 52 KC-135T aktiv, davon 115/24 bei der Air National Guard. Die restlichen Maschinen verteilen sich auf Air Force und Air Force Reserve Command.





## Reg.-Info:

Boeing KC-135 59-1483 (cn 17971) wurde 1959 als KC-135A für die Air Force gebaut, später auf den KC-135R-Standard umgebaut und ist seit mindestens 2010 beim 121th ARW.

Boeing KC-135 63-7993 (cn 18610) wurde 1963 als KC-135A gebaut und Februar 1987 auf den Stand der KC-135R gebracht und ist ebenfalls seit mindestens 2010 beim 121th ARW.

Das Modernisierungsprogramm KC-135R umfasste hauptsächlich neue Triebwerke vom Typ CFM-56 (mil. Bezeichnung: F108-CF-100) und wurde von 1982 bis 2005 an 345 KC-135A und 20 KC-135E (selbst schon ein Update für die A-Variante) durchgeführt.







# Exoten am Niederrhein Militärische Besucher in Mönchengladbach





Der Flughafen Mönchengladbach gilt mittlerweile als Geheimtipp für besonders seltene Maschinen. Vor allem dank der Firma Rheinland Air Service GmbH (RAS), welche unter anderem Wartung für alle ATR-Modelle, aber auch den Umbau der ATR 72 zum Maritime Patrol Aircraft (MPA) anbietet. Diese von RAS umgerüstete Version wird unter dem Namen RAS 72 vermarktet. Mit diesem Modell nimmt RAS auch derzeit an einer Ausschreibung der deutschen Marine zum Ersatz ihrer Lockheed P-3C Orion teil.



Auch wenn zumeist zivile Flugzeuge nach Mönchengladbach kommen, findet auch hin und wieder eine Militärmaschine ihren Weg an den Niederrhein. Meistens sind es dann aber ganz besondere Exoten, wie z. B. von der Pakistan Navy oder der Nigerian Air Force. Während die Pakistanis derzeit ihre dritte ATR 72 in Mönchengladbach umrüsten lassen, haben die Nigerianer die RAS mit den großen Inspektionen an ihren ATR 42 beauftragt.

Die ersten beiden ATR 72 der pakistanischen Luftwaffe kamen im Frühjahr 2018, die dritte im Sommer 2020. Dieser Umbau dauert meist etwas über ein Jahr und umfasst gegen Ende noch einige Testflüge, sodass die Maschinen auch dann noch mal zu sehen sind. Während der Umrüstungsphase sind die Maschinen eingehallt, sodass sie im Regelfall nicht von außen zu sehen sind. In dieser Zeit werden unter anderem einige Sensoren zur Aufklärung, eine Selbstschutzanlage, verschiedene Kommunikationseinrichtungen sowie einige weitere Systeme eingebaut.

Die RAS 72 hat sich mittlerweile als kostengünstige, aber dennoch qualitativ hochwertige Lösung einen Namen gemacht, sodass durchaus gute Chancen bestehen, weitere Kunden gewinnen zu können. ⇨

Die ATR 72 der Pakistan Navy, jeweils kurz nach ihrer Ankunft zur Umrüstung in Mönchengladbach.  
unten: PNY79; rechts oben: PNY78; rechts unten: PNY 77













Ein weiterer großer Markt für die RAS bildet die Wartung. Am Standort Mönchengladbach umfasst dies hauptsächlich ATR, Piaggio P180, Honda Jets und Kodiaks, aber auch andere kleinere Flugzeuge. Aufgrund der Gegebenheiten am Flughafen Mönchengladbach (Pistenlänge, Abstellflächen etc.) müssen die, ebenfalls angebotene, Line Maintenance und A-Checks der Airbus A-320-Familie an anderen Standorten durchgeführt werden. Vor allem der ATR-Service bringt immer wieder wahre Exoten ins Rheinland. So waren vor einigen Jahren schon eine ATR72 der Colombia National Police oder eben zuletzt die beiden ATR 42 der Nigerian Air Force zu Gast. Die erste NAF ATR 42 (NAF930) war vom 16.09.19 bis zum 02.07.20 in Mönchengladbach. Als besonderes Highlight kam noch die einzige Dassault Falcon 900 der NAF (NAF961) am 24.06.20, um die Crew für letzte Testflüge sowie die Überführung nach Nigeria zu bringen. Die zweite ATR42 (NAF931) kam am 25.01.2021 und befindet sich derzeit noch in der Wartung. Bemerkenswert sind die unterschiedlichen Anstriche der beiden ATRs. Während beide vor ca. zehn Jahren im grauen Design ausgeliefert wurden, ist die NAF930 mittlerweile in Wüstentarn umlackiert worden. Hierbei handelt es sich um ein Dreifarbtarnschema mit zwei verschiedenen Brauntönen und einer blauen Unterseite. Die NAF931 ist noch im ursprünglichen grauen Design. Ob sie in nächster Zeit auch umlackiert wird, ist nicht bekannt. ⇨

ATR 42-500MP der Nigerian Air Force  
links oben: NAF930; links unten: NAF931



**what3words hat jedem 3 m x 3 m Quadrat auf der Welt eine einmalige Kennzeichnung gegeben, die aus drei Wörtern besteht.**

Ob Wanderwege, Aussichtspunkte oder Fotospots – mit der kostenlosen what3words-App können schwer zu beschreibende Orte problemlos gefunden, gespeichert und geteilt werden, optimal auch für Planespotting!



 **Kostenlose App finden  
what3words**







## Reg.-Info:

**Pakistan Navy:** 79 (cn 788) wurde 2008 von ATR als ATR 72-210 gebaut, war ursprünglich für Kingfisher Airlines in Indien vorgesehen (ursprünglich angemeldete Registrierung VT-KAT) und wurde 2009 von Air Botswana übernommen (Reg.: A2-ABS). Im Juni 2013 wurde sie dann von der Pakistan Navy gekauft und letztlich ab März 2018 in Mönchengladbach zur RAS-72 umgebaut.

78 (cn 712) wurde 2004 als ATR 72-210 gebaut, ging dann im gleichen Jahr an Binter Canarias (Reg.: EC-JAH), bevor sie im März 2013 an die Pakistan Navy übergeben wurde. Sie war vom 03.04.18 bis zum 28.06.19 zur Umrüstung in Mönchengladbach. In dieser Zeit nahm sie an der Pariser Luftfahrtschau 2019 in Le Bourget teil.

77 (cn 808) hatte ihren ersten Flug am 04.07.2008, wurde anschließend am 02.09.08 an Islas Lineas Aereas übergeben und flog dort unter der Reg. EC-KUR, bis sie ab Oktober 2010 auf dem Flughafen Pleurtuit (F) eingelagert wurde. Am 08.02.2016 wurde sie dann an die Pakistan Navy übergeben und ist seit dem 27.06.20 in Mönchengladbach.

**Nigerian Air Force:** NAF930 (cn 693) wurde 2008 als ATR 42-500 gebaut und wurde am 21.08.08 direkt an die Firma Alenia Aeronautica übergeben, wo sie zur ATR 42-500MP Surveyor (also einer von Alenia Aeronautica entwickelten Version als Seeaufklärer) umgebaut und schließlich am 20.12.09 an die Nigerian Air Force ausgeliefert wurde. Sie war vom 16.09.19 bis zum 02.07.20 zur Wartung in Mönchengladbach. Einziger bekannter Aufenthalt in Europa zwischen der Auslieferung und der Wartung in Mönchengladbach war im August 2013 in Edinburgh zur Wartung bei der Firma Air Contractors Engineering Ltd., damals noch in ihrer ursprünglichen grauen Bemalung.

NAF931 (cn 800) wurde ebenfalls 2008 gebaut, im Dezember 2008 zur Umrüstung zur ATR 42-500MP Surveyor an Alenia Aeronautica übergeben und schließlich am 30.03.10 an die Nigerian Air Force ausgeliefert. Sie nahm 2010 an der Farnborough Air Show teil. NAF931 ist seit dem 25.01.21 zur Wartung in Mönchengladbach.

NAF961 (cn 96) wurde 1990 als Dassault Falcon 900 von Dassault Aviation SA gebaut, zunächst 1991 an National Petroleum Inc. geliefert und flog dort mit der Reg. 5N-OIL. 2001 wurde sie vom Government of Nigeria übernommen und als 5N-FGE betrieben, bis sie 2013 zur Nigerian Air Force wechselte und als NAF961 eingetragen wurde.















# Von Köln zu den Sternen ...







# **SOFIA – das fliegende Teleskop der NASA unternimmt erstmalig Forschungsflüge ab Köln**





Das Stratosphären-Observatorium für Infrarot-Astronomie (kurz: SOFIA) der NASA war vom 04. Februar bis zum 16. März in Köln, um einige Forschungsflüge vom Flughafen Köln-Bonn aus durchzuführen.

Bei SOFIA handelt es sich um die weltweit einzige fliegende Sternwarte; sie wurde von der NASA, gemeinsam mit dem Deutschen Zentrum für Luft- und Raumfahrt (DLR), entwickelt und seit 2010 betrieben. Sie ersetzte das Kuiper Airborne Observatory (auf Basis einer Lockheed C-141A Starlifter), welches von 1974 bis 1995 von der NASA eingesetzt wurde.

Die Idee eines fliegenden Teleskops geht zurück auf den Astronom Gerard Kuiper, der auf die Idee gekommen ist, ein Teleskop in ein Flugzeug zu stellen und damit so hoch wie möglich zu fliegen, um möglichst viel der störenden

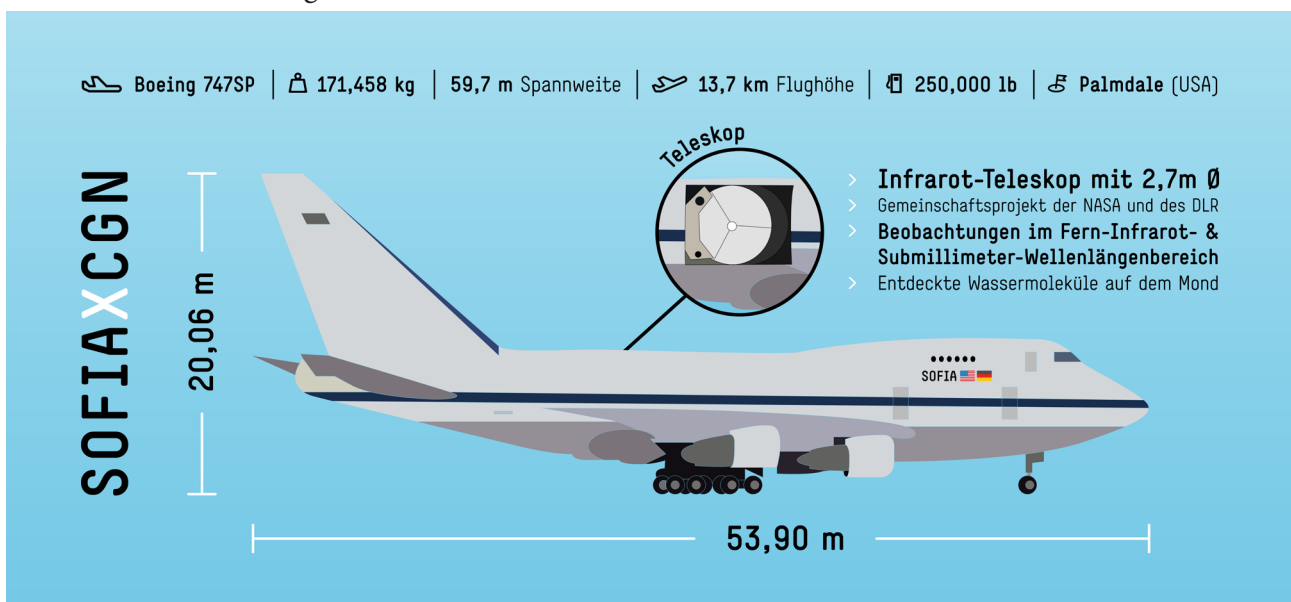
Atmosphärenschicht unter sich zu lassen. Die NASA stellte daraufhin einen Learjet 24 bereit und baute ein 30-cm-Teleskop ein. Das Learjet Observatory (LJO) war geboren. Die damit getätigten Entdeckungen waren so vielversprechend, dass man das Kuiper Airborne Observatory (KAO) mit einem Spiegelteleskop mit 91,5 cm Durchmesser baute. Damit wurden u. a. 1977 die Ringe des Uranus entdeckt. Dies führte letztlich zur SOFIA mit einem Infrarot-Teleskop mit 2,7 m Durchmesser. Als Basis für die SOFIA wurde eine Boeing 747SP gewählt, da sie kleiner und leichter als eine „normale“ 747 ist und dadurch extrem hoch fliegen kann und über eine sehr große Reichweite verfügt.

Baubeginn für das Teleskop war 1997 und es wurde 2002 mit einer Airbus A300B4-600ST „Beluga“ nach Waco, Texas, geflogen, um es in die SOFIA einzubauen.

Seit ihrer Fertigstellung im Jahre 2010 ist die SOFIA auf der NASA Dryden Aircraft Operations Facility (DAOF) in Palmdale, Kalifornien, beheimatet und wird im Regelfall von dort aus eingesetzt.

Erster Besuch der SOFIA in Deutschland war am „Tag der Luft- und Raumfahrt“ 2011 in Köln; ein weiterer Besuch erfolgte 2019 bei einer internationalen Astronomie-Konferenz in Stuttgart. Des Weiteren war die SOFIA mehrfach bei Lufthansa Technik in Hamburg Fuhlsbüttel (normalerweise alle drei Jahre), um größere Inspektionen und Wartungsarbeiten durchzuführen.

Dort war sie auch seit Herbst 2020 zum C-Check und wurde im Anschluss direkt nach Köln überführt. Ursprünglich waren für die Kampagne in Köln 20 Forschungsflüge in sechs Wochen geplant wovon, aufgrund einiger technischer Probleme allerdings nicht alle durchgeführt werden konnten. So war die Maschine auch vom 01.03. bis zum 04.03. noch mal zur Nachbesserung in Hamburg. Die Forschungsflüge wurden ausschließlich nachts durchgeführt, mit dem Ziel die Milchstraße weiter zu erforschen.



Infografik SOFIA (Quelle: Flughafen Köln-Bonn)



## Reg.-Info:

Die Boeing 747SP-21 mit der cn 21441 hob erstmals am 25.04.1977 ab und wurde am 06.05.1977 an die Pan American World Airways übergeben und bis 1986 mit der Kennung N536PA unter dem Namen „Clipper Lindbergh“ betrieben. Danach wurde sie an United Airlines übergeben und flog dort mit der Kennung N145UA bis 1994. 1995 wurde sie eingelagert in Las Vegas gesichtet. Die NASA übernahm die Maschine dann im Oktober 1997 und gab ihr am 26.11.1997 ihre jetzige Kennung N747NA. Noch in der United Airlines-Basislackierung wurde sie dann nach Waco, Texas, überführt um dort zur SOFIA umgebaut zu werden. Dabei wurden eine zusätzliche Luke für das Teleskop, ein Druckschott (um die Luke während des Flugs öffnen zu können) im hinteren Rumpfsegment sowie das rund 17 Tonnen schwere Teleskop eingebaut.

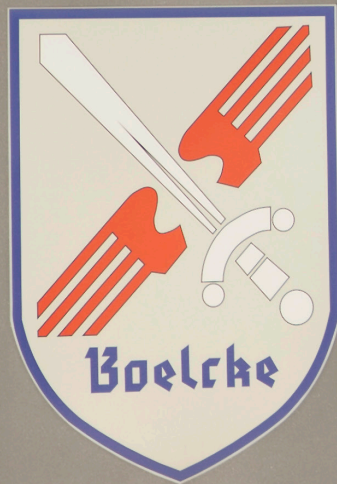






Oswald-Boelcke-Allee

Taktisches Lu



Fliegerk



# Spotterguide Fliegerhorst Nörvenich

ftwaffengeschwader 31

“Boelcke“

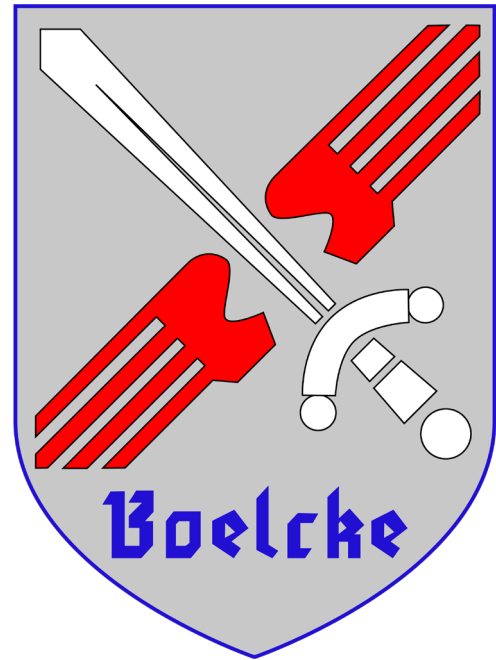
horst Nörvenich





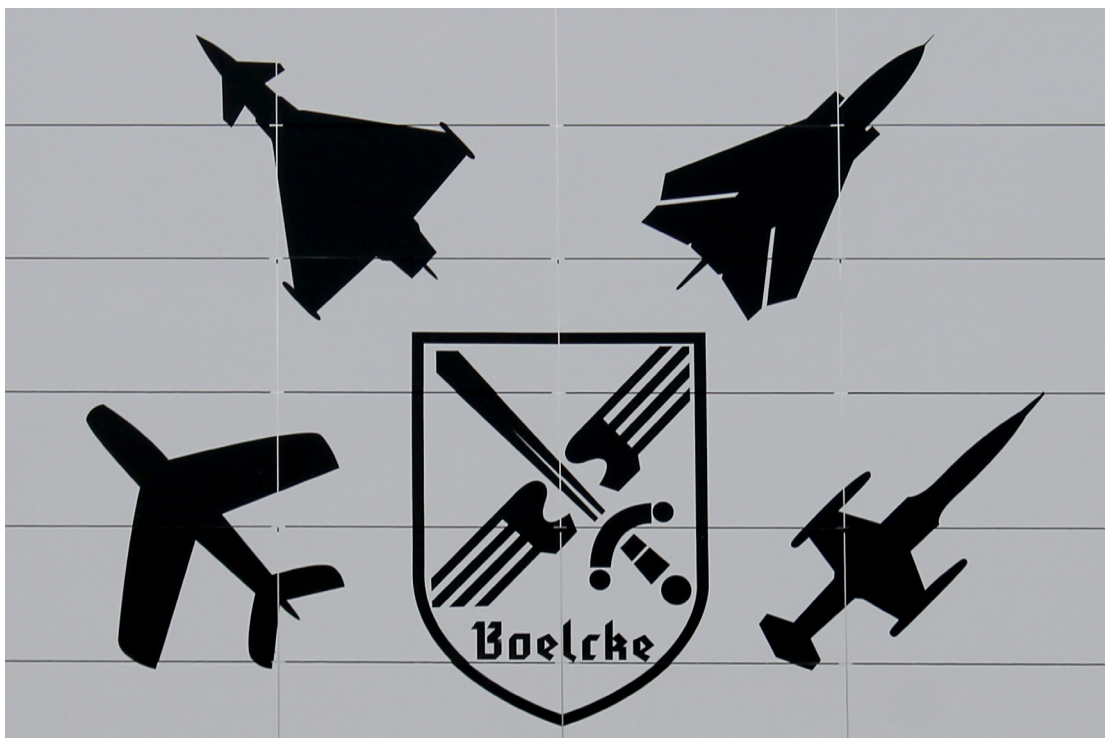
Der Fliegerhorst Nörvenich liegt ca. 30 Kilometer westlich von Köln auf der Grenze zwischen den Landkreisen Düren und Rhein-Erft. Gebaut wurde er 1953, ursprünglich als eine der sogenannten Clutch-Bases\* der Royal Air Force in Deutschland, wurde aber bereits im Dezember 1955 an die frisch gegründete Bundeswehr übergeben. Die darauffolgende Aufstellung der 1. Luftwaffen-Lehrkompanie am 8. Dezember 1955 in Nörvenich gilt als Geburtsstunde der bundesdeutschen Luftwaffe. Erst einige Zeit später, am 20. Juni 1958, wurde das Jagdbombergeschwader 31 in Nörvenich aufgestellt, welches dann 1961 seinen Traditionsnamen „Boelcke“ bekam. Der Verband schrieb immer wieder Geschichte, so z. B. als erster deutscher Verband mit der Lockheed F-104 Starfighter (1961) oder dem ersten Luftwaffenverband mit dem Panavia Tornado (1983). Zum 01.10.2013 erfolgte die Umbenennung in Taktisches Luftwaffengeschwader 31 „Boelcke“.

Außerdem wurde der Fliegerhorst Nörvenich von 1979 bis 1992 als Forward Operation Location von Fairchild-Republic A-10 „Thunderbolt“ der U.S. Air Force genutzt. Im Regelfall waren acht Thunderbolts in Nörvenich, die alle zwei Wochen getauscht wurden. Des Weiteren beherbergt der Fliegerhorst Nörvenich bis heute mit dem „SAR 41“ einen Such- und Rettungshubschrauber, welcher seit 2014 vom Transporthubschrauberregiment 30 aus Niederstetten betrieben wird. Im Dezember 2020 erfolgte der bisher einzige Waffensystemwechsel beim SAR 41 vom Bell UH-1D auf den Airbus Helicopter H145M LUH SAR.



Wappen des TaktLwG 31 „Boelcke“

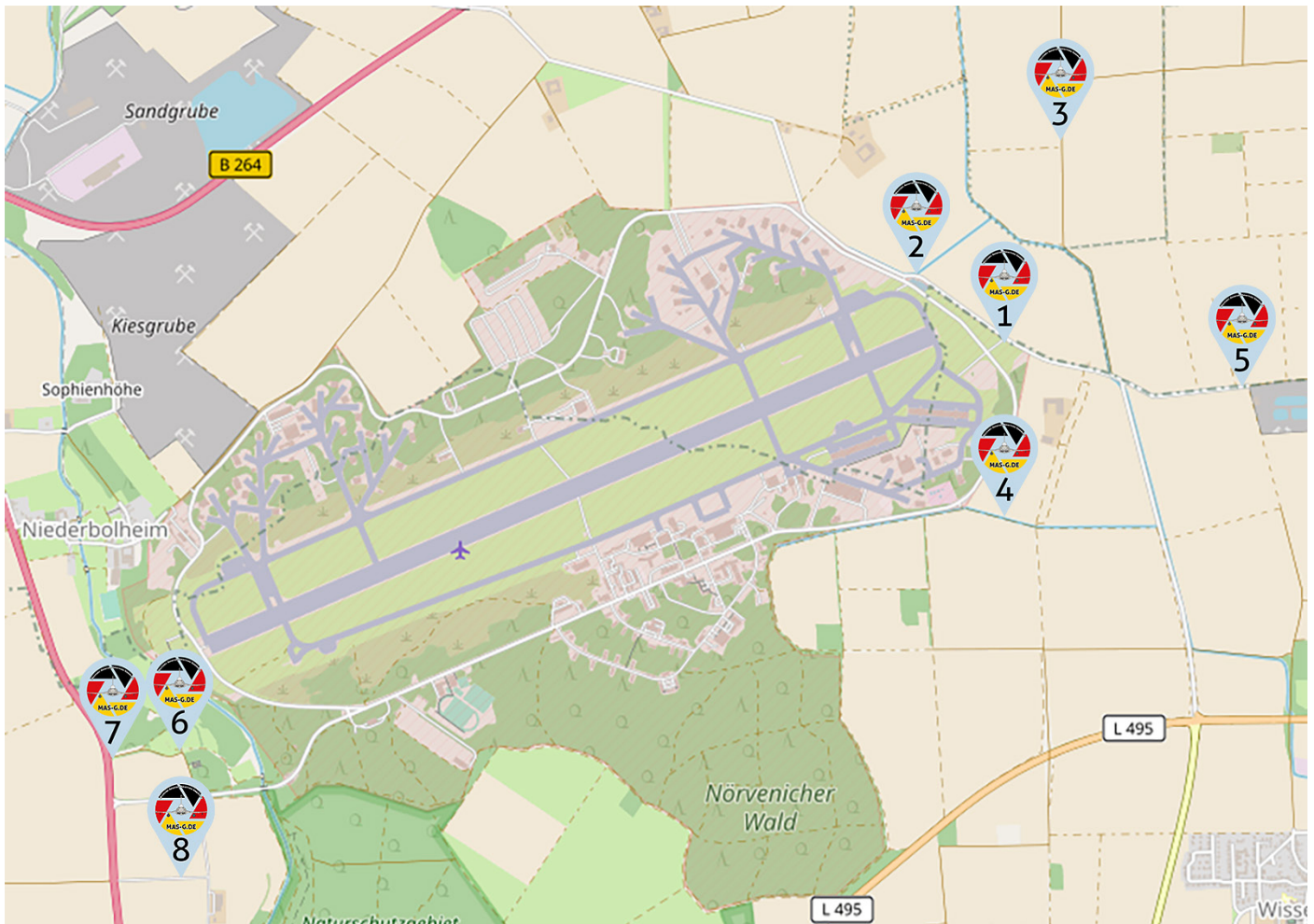
\*Sogenannte Clutch-Bases waren RAF-Stützpunkte, die in den 1950er-Jahren möglichst weit entfernt von der innerdeutschen Grenze gebaut wurden. Dazu zählen Wildenrath, Brüngen, Geilenkirchen und Laarbruch (heutiger Flughafen Weeze).



Lärmschutzwand auf dem Fliegerhorst Nörvenich mit dem Wappen des Geschwaders sowie den Silhouetten der bisherigen Einsatzmuster F-84, F-104, Tornado und Eurofighter



# Spotterpunkte



Quelle: openstreetmap.org

Alle Punkte werden mit GPS-Koordinaten sowie den deutschen und englischen Dreiwort-Adressen für die App what3words angegeben.



## Punkt 1 – Runway 25 Approach

50°50′10.9″N 6°40′53.1″E

/// malz.gefördert.leiter

/// tailing.roses.exhales

Nahezu 90 % der Zeit herrscht Westwind und dadurch wird im Regelfall die 25 angeflogen, wodurch dies der Hauptpunkt zum Spotten ist. Der Bereich zwischen Punkt 1 und Punkt 2 erlaubt außerdem den Blick über den Zaun. Abgesehen von kleinen Lücken ist auf der gesamten Strecke hinter dem Zaun eine Hecke gepflanzt. Gerade im Sommer empfiehlt sich hier eine Leiter mit Tritthöhe über 1 m, falls man Maschinen beim rollen und Line up fotografieren möchte. Für ankommenden Verkehr wird keine Leiter benötigt. Nahe der Last-Chance-Platte auf der Nordseite findet man ein kleines gelbes Schild, welches die aktive Bahn anzeigt. Es empfiehlt sich also ein kurzer Blick durch Fernglas oder Objektiv bei der Ankunft. Falls die Bahnrichtung geändert wird, müssen zunächst die Fangseile am Anfang der Bahn durch die Feuerwehr (ab-)gespannt werden, sodass man einen Wechsel relativ schnell mitbekommt.

**Brennweite: 100–400 mm**

**Zeit: Sonnenaufgang bis ca. 17:00**







### Punkt 2 – Schranke

50°50'18.2"N 6°40'36.4"E  
 /// geht.hingabe.reiter  
 /// soil.hatter.afford

Eine Zufahrt von der Ringstraße zum Taxiway erlaubt einen Blick auf die Last Chance-Platte sowie den Taxiway. Während des Last-Chance-Checks ist hier ungefähr die vordere Hälfte der Maschinen zu sehen. Sobald die Maschinen zum Line up rollen, stehen diese kurzzeitig face-to-face. Allerdings hat man hierfür nur jeweils ein paar Sekunden Zeit. Für den Zaun ist eine Drei-Stufen-Leiter notwendig. Sofern man aber die Schranke nicht im Bild haben möchte, sollte man eine mindestens Sechsstufen-Leiter mitbringen.

**Brennweite: 300–600 mm**

**Zeit: Sonnenaufgang bis ca. 10:00 sowie ab Sonnenuntergang**



### Punkt 3 – Eindrehen aus der Platzrunde

50°50'39.8"N 6°41'03.7"E  
 /// höherer.fragte.ansage  
 /// reading.capers.uses

Falls die Maschinen einen Initial-Approach fliegen, kann man ungefähr hier das Eindrehen in den Endanflug fotografieren. Der genaue Punkt hängt natürlich vom jeweiligen Piloten ab und ist für Spotter demnach Glückssache. Gegebenenfalls muss man seinen Standort nach dem ersten Anflug noch etwas variieren. Auch bei einem Straight in sieht man die Maschinen hier nur im Gegenlicht. Falls man also einen sicheren Spot sucht, ist dieser Punkt absolut nicht zu empfehlen, wenn man aber mal einen anderen Blickwinkel sucht und auf sein Glück setzt, ist man hier absolut richtig.

**Brennweite: 600 mm+**

**Zeit: nachmittags**



### Punkt 4 – SAR-Detachment und RWY 07 Dep.

50°49'49.1"N 6°40'51.7"E  
 /// vogel.funker.kinohit  
 /// stripes.seriousness.plights

Den SAR-Hubschrauber gut zu fotografieren, grenzt an eine Glückssache. Die Crew kann relativ kurzfristig entscheiden, ob sie einen „normalen“ Anflug auf die aktive Bahn oder einen direkten Anflug auf ihr Helipad durchführen. Die besten Chancen bietet dann diese Position, wo man einen direkten Anflug gut fotografieren kann. Des Weiteren eignet sich dieser Punkt für Abflüge auf der Runway 07. Je nach Steigwinkel muss man seinen Standort entlang des Feldwegs ein wenig anpassen.

**Brennweite: SAR 200–600 mm**

**07 Dep 600 mm+**

**Zeit: Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang**



## Dos and Don'ts:

Natürlich gilt es auch in Nörvenich, eine gewisse Spotter-Etikette zu beachten. Also parkt euer Auto so, dass es nicht stört (auf keinen Fall ein Crashtor zuparken), behindert niemanden bei seiner Arbeit (u. a. Landwirte), nehmt euren Müll wieder mit, lehnt eure Leitern nicht an den Zaun und seid freundlich zu Ordnungsbehörden wie Polizei oder militärischen Wachen. Auch die verrichten nur ihre Arbeit, und jeder weiß: Wie es in den Wald ruft, schallt es heraus.

**Have fun!**





### Punkt 5 – Kiesgrube Feldweg

50°50'05.1"N 6°41'39.7"E

/// schenken.anmelden.vierer  
/// luxury.staring.pothole

An dieser Stelle habt ihr einen schönen Überblick über den Bereich Final 25. Er liegt etwas erhöht zum restlichen Terrain, was den Bildwinkel gegenüber Pos. 1 verbessert. Allerdings ist dieser Punkt auch um einiges weiter entfernt, weswegen sich Brennweiten um die 600 mm empfehlen. Durch den regelmäßigen Lkw-Verkehr am Kieswerk empfiehlt es sich, aufgrund der Staubentwicklung, nicht direkt an der Einfahrt zu stehen, sondern den Feldweg ein paar Meter weiterzulaufen. Ebenso sollten Fahrzeuge nicht direkt an der Zufahrt abgestellt werden.

**Brennweite: 400 mm+**

**Zeit: Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang**



### Punkt 6 – RWY 25 Dep.

50°49'20.6"N 6°38'14.5"E

/// versorgen.besuchten.ansteuerung  
/// refused.flood.interpolated

An dieser Stelle lassen sich Jets sowie andere kleinere Maschinen nach dem Start auf der 25 fotografieren. Gemäß der Abflugroute legen sich die meisten Jets nach dem Start auf die linke Seite, sodass sich der Winkel deutlich verbessert. Bei einem besonders steilen Start, wie sie gerade Eurofighter gerne durchführen, stehen die Chancen auf ein gutes Foto allerdings schlecht.

Größere Maschinen lassen sich leicht schräg von vorne kurz nach dem Abheben fotografieren.

**Brennweite: 400–600 mm**

**Zeit: 10:00-15:00**



### Punkt 7 – RWY 07 Approach

50°49'20.6"N 6°38'14.5"E

/// versorgen.besuchten.ansteuerung  
/// refused.flood.interpolated

Sofern die RWY07 genutzt wird, lässt sich hier der ankommende Verkehr fotografieren. Der Punkt liegt etwas unterhalb des Platzniveaus, sodass zum einen die Maschinen gefühlt etwas höher anfliegen als auf der anderen Seite, zum anderen ist es hier nicht möglich, auf den Platz zu schauen bzw. zu fotografieren. Außerdem ist das Fenster zum Fotografieren aufgrund einer Baumreihe auf der anderen Seite der Bundesstraße um einiges kleiner als im RWY-25-Anflug.

**Brennweite: 100–400 mm**

**Zeit: Sonnenaufgang bis ca. 17:00**



Geflogen wird in Nörvenich im Regelfall Mo. – Do. zwischen 09:00 und 11:00 sowie zwischen 14:00 und 16:00. Freitags entfällt die Nachmittagsrunde und der Platz ist ab 12:00 geschlossen. Besonderheiten wie Nachtflüge werden auf der Geschwaderseite unter [luftwaffe.de](http://luftwaffe.de) bekannt gegeben. In Wochen mit Nachtflug entfällt Mo. – Do. die Vormittagsrunde und es wird, neben der standardmäßigen Nachmittagsrunde, zusätzlich ungefähr gegen Sonnenuntergang geflogen. Der Freitag bleibt hiervon unberührt.





### Punkt 8 – RWY 25 Dep.

50°49'05.1"N 6°38'11.9"E

/// selten.lenkung.auffassung

/// ruffles.hacking.pennies

Dieser Punkt eignet sich hauptsächlich für größere Luftfahrzeuge (A400M und größer), allerdings mit der dementsprechenden Brennweite auch für Jets, die von der RWY 07 abheben. Vor allem bei langsamer Steigrade bieten sich ein guter Winkel und ausreichend Zeit für gute Fotos.

**Brennweite: A400M und größer 300-600 mm**

**Jets: 600 mm+**

**Zeit: Sonnenaufgang bis ca. 10:00 sowie ab Sonnenuntergang**



## Ausgestellte und eingelagerte Luftfahrzeuge

Hinweis: Diese Liste ist ohne Gewähr.

In Nörvenich ist keines der hier aufgeführten Luftfahrzeuge öffentlich einsehbar!

| Sichtbare Kennung | LFZ-Typ     | Standort         | Besonderheiten  |
|-------------------|-------------|------------------|---|
| 44+31             | Tornado     | Ringstraße       | Sonderlackierung „Blue Lightning“   |
| 43+65             | Tornado     | MilHis.-Sammlung | Sonderlackierung „Pride of Boelcke“;<br>nur Cockpit (im Gebäude)<br>und Heckflosse (vor dem Gebäude) erhalten |
| ---               | Tornado     | Ausb.-Werkstatt  | Anhand der cn als 43+34 identifizierbar   |
| 43+60             | Tornado     | unbekannt        | in schlechtem Zustand, hin und wieder zum<br>Training der Feuerwehr verwendet                                 |
| 21+69             | F-104       | Ausb.Werkstatt   |   |
| 22+61             | F-104       | Ausb.Werkstatt   |   |
| 24+81             | F-104       | unbekannt        | Wird derzeit aufgearbeitet  |
| 29+19             | F-104       | Ringstraße       |   |
| DA-127            | F-84        | unbekannt        | Wird derzeit aufgearbeitet; tatsächliche<br>Kennung BF-108  |
| ????              | UH-1D       | nahe VORTAC      | Nur unlackierte Zelle vorhanden   |
| 58+41             | DO28        | Ausb.Werkstatt   |   |
| 80+12             | BO105       | Ausb.Werkstatt   |   |
| 75+51             | Alouette II | Ausb.Werkstatt   |   |
| 91+86             | P149        | Ausb.Werkstatt   |   |







**Häufige Besucher in Nörvenich:** Während die Helikopter (H120, H135, H155 und AS332 Super Puma) der Bundespolizei aus Bonn Hangelar beinahe täglich in Nörvenich zu sehen sind, kommen die Tornados des TaktLwG 33 aus Büchel meistens ein- bis zweimal pro Woche in Nörvenich vorbei.







**Zu Besuch im ...  
Nationaal Militair  
Museum  
Soesterberg / NL**







Das Nationaal Militair Museum auf dem ehemaligen Fliegerhorst Soesterberg (NL) bietet eine Vielzahl ausgestellter Flugzeuge und Hubschrauber, hauptsächlich der niederländischen Luftstreitkräfte, sowie ehemalige Maschinen der U.S. Air Force, die auf der Soesterberg AB stationiert waren. Die Vliegbasis Soesterberg (bzw. Soesterberg Air Base) wurde bereits 1910 als privater Flugplatz gebaut, 1913 vom niederländischen Heer übernommen und diente während des Ersten Weltkrieges der Pilotenschulung. Nach der Besetzung durch die Deutschen 1940 wurde der Platz im Verlauf der Kriegszeit weiter ausgebaut und als Fliegerhorst genutzt. Gegen Ende des Kriegs durch alliierte Bombenangriffe größtenteils zerstört, wurde er von den Niederländern nach Kriegsende wieder aufgebaut und 1951 durch die niederländischen Luftstreitkräfte wieder in Betrieb genommen. Ab 1954 wurde die Basis auch von der U.S. Air Force genutzt, die dort zunächst F-86F der 512th Fighter-Day Squadron stationierte. Diese Einheit wurde einige Monate später in 32d Fighter-Day Squadron umbenannt. Erst 1994 wurde die 32d Fighter Squadron (im Laufe der Zeit mehrfach umbenannt) deaktiviert und abgezogen. In dieser Zeit flog die Staffel u. a. F-86 Sabre, F-100C Super Sabre, F-102 Delta Dagger, F-4E Phantom II und F-15 Eagle (in verschiedenen Versionen). Viele dieser Flugzeugtypen sind bis heute im Nationaal Militair Museum zu sehen. Parallel zu den Amerikanern nutzten die Niederländer den Platz mit ihren eigenen Maschinen. So waren hier unter anderem F-27-Transporter und einige Hubschraubermodelle stationiert. Letztere wurden 2008 nach Gilze-Rijen verlegt, womit der militärische Flugbetrieb in Soesterberg endete. Heute wird ein Teil des Geländes noch von einigen Segel- und Motorfliegern genutzt.

Am 11. Dezember 2014 wurde auf dem ehemaligen Fliegerhorstgelände das Nationaal Militair Museum eröffnet, in dem die Sammlungen der bisherigen Militaire Luchtvaart Museum und des Koninklijk Nederlands Legermuseum zusammengeführt wurden.

Das Museum bietet eine Vielzahl interessanter Flugzeuge und Hubschrauber, darunter auch eine Convair F-102A Delta Dagger, wie sie von 1960 bis 1969 für die U.S. Air Force von Soesterberg aus geflogen ist. Einige der Flugzeuge stehen auf dem Außengelände des Museums und sind damit kostenfrei zu besichtigen.





Dennoch lohnt sich definitiv auch ein Besuch des Museums selbst. Im Innenraum finden sich neben zahlreichen Flugzeugen auch viele Fahrzeuge und andere Exponate der niederländischen Militärgeschichte, die auf interessante Weise präsentiert werden.

Für Fotografen ist dieses Museum sehr gut geeignet. Neben einigen schön gestalteten Dioramen, in denen verschiedenste Tätigkeiten der Soldaten dargestellt werden, sind die meisten Exponate im großen, hell gestalteten Hauptraum ausgestellt. Die großen Fensterfronten lassen viel Licht einfallen, sorgen aber ab und zu auch für kleinere Probleme mit Gegenlicht. Hier empfiehlt sich definitiv ein mitgebrachter Blitz.

Die größeren Exponate stehen zwar, wie üblich, relativ eng zusammengestellt, bieten aber meistens dennoch genügend Platz, um sie einzeln zu fotografieren. Besonders empfehlenswert sind die teilweise leicht versteckten, kleinen Ausstellungsräume, in denen beispielsweise verschiedene Pilotenkombis und -ausrüstungen im Laufe der Jahre oder auch verschiedene Handwaffen vorgestellt werden.

Der empfohlene und gut gekennzeichnete Rundgang führt den Besucher auf einer Reise durch die Zeit, vorbei an ersten Waffen und Kutschen hin zu modernsten Fahrzeugen und Flugzeugen.

Außerdem ist ein kurzer Besuch der Museums-Website (auf Deutsch verfügbar unter [www.nmm.nl/de](http://www.nmm.nl/de)) oder den Social-Media-Profilen des Museums im Vorfeld des Besuchs zu empfehlen, wo regelmäßig über Events, Sonderausstellungen oder sonstige Besonderheiten hingewiesen wird. ⇨







Der Außenbereich des Museums bietet eine Vielzahl verschiedenster Flugzeuge der Nachkriegszeit. Die Exponate sind, für Außenexponate, in einem sehr guten Zustand. Da die Modelle im Regelfall nicht abgesperrt sind, besteht die Möglichkeit, gute Detailaufnahmen zu machen. Hierbei ist zu beachten, die Exponate nicht zu berühren. Schließlich sollten sie noch möglichst lange in ihrem guten Zustand bleiben und nicht verkratzt oder verdreckt werden.

Zum Zeitpunkt unseres Besuchs waren zusätzlich noch einige Flugzeuge ausgestellt, die normalerweise nicht öffentlich zu sehen sind, da deren Halle zu dem Zeitpunkt gereinigt und renoviert wurde. Diese Maschinen sind im Regelfall einmal jährlich für einige Tage zu sehen.

Dabei handelte es sich um eine McDonnell-Douglas F-4E Phantom II (Bild oben), eine North American F-86K (Bild rechts unten), eine Northrop NF-5B, Fokker S.14, eine Grumman Tracker, eine Hawker Hunter, eine Republic F-84 Thunderflash, eine Cessna T-37 und eine TF-104 Starfighter. Wer diese „zusätzlichen“ Exponate bei seinem Besuch auch sehen möchte, schaut am besten auf die Facebook-Seite des Museums. Im vergangenen Jahr wurde dieser Zeitraum rund eine Woche vorher dort angekündigt.









## Vorgestellt ... Marc Rosenkranz

### Was ist deine Homepage?

Ganz klar Nörvenich!

### Liebblingsflugplatz?

Auch wenn es mir etwas schwerfällt, es zuzugeben: Wittmund. Die Möglichkeiten, die man dort vom Zaun aus hat, sind einfach mega gut.

### Welche Ausrüstung benutzt du hauptsächlich?

Derzeit eine Canon 6D Mk.II und ein Canon 100–400mm

### Seit wann interessierst du dich für die Fliegerei?

Seitdem ich denken kann. Einige Nachbarn arbeiteten zu der Zeit bei der Luftwaffe und haben mich irgendwie infiziert.

### Was ist dein Liebblingsflugzeug?

Die F-4 Phantom II. Dieses Flugzeug ist einmalig und einfach eine Legende.

### Fotografierst du auch zivile Flugzeuge?

Ein klares Jein. Sofern sie mir vor die Linse kommen, definitiv, aber nur Militärfliegern jage ich extra nach. Außerdem gibt einem jede vermeintlich langweilige Maschine die Chance, zu üben oder Einstellungen aus-zuprobieren. Ausnahmen bestätigen hier allerdings die Regel. Bei besonders schönen Lackierungen oder speziellen Mustern werde ich doch schwach.

### Was war dein Lieblings-Event bisher?:

Der Spotterday beim Tactical Weapon Meet 2017 in Florennes. Auch wenn verhältnismäßig wenig Flugzeuge da waren (bspw. im Vergleich zur Frisian Flag), war die Auswahl der Maschinen (u. a. Phantom und MiG 29) echt gut und es passte einfach alles. Ich erinnere mich noch, dass ich zuerst gar nicht dahin fahren wollte und von ein paar Freunden überzeugt wurde, doch mitzukommen. Das war allerdings, bevor die Teilnehmerliste veröffentlicht wurde!

### Was war dein schönstes Erlebnis?

2018 rief mich ein guter Freund an und meinte, dass in gut zwei Stunden zwei C-2 Greyhound in Brüssel landen würden. Der Weg nach Brüssel dauert für mich knapp eineinhalb Stunden, also ging es einfach direkt ins Auto und los. Und tatsächlich: 20 Minuten nach Ankunft landeten zwei C-2 bei bestem Wetter in Brüssel – und das auch noch auf der richtigen Bahn, da ich mich aufgrund der besseren Spotterposition für die 25L entschieden hatte.

### Wo findet man deine Bilder?

Hauptsächlich auf Instagram unter rosenkranz.marc und auf meiner Homepage marc-rosenkranz.de, teilweise auch auf Flickr unter Marc Rosenkranz, aber da ist viel weniger drin.





# Marc's Lieblingsbilder



**Ihr wollt auch hier und auf unserer Website vorgestellt werden?**

Dann schickt uns einfach eine E-Mail an [info@mas-g.de](mailto:info@mas-g.de) mit euren Antworten zu den Fragen auf unseren Fragebogen, einem Foto von euch und euren sechs Lieblingsbildern. Bitte habt Verständnis dafür, dass wir in jeder Ausgabe nur einen Spotter vorstellen, aber wir finden sicher eine Lösung.



## In der nächsten Ausgabe:



### Goodbye Huey – eine Legende meldet sich ab

Im Sommer verabschiedet sich die Bell UH-1D aus der Bundeswehr. Grund genug, sich die Bell, speziell die Sonderlackierung „Goodbye Huey“, einmal genauer anzuschauen ...

#### Impressum

##### Military Aviation Spotting Germany

Website: [www.mas-g.de](http://www.mas-g.de)

Facebook: Military Aviation Spotting Germany

Instagram: [milspotting\\_germany](https://www.instagram.com/milspotting_germany)

Twitter: [@MASG\\_de](https://twitter.com/MASG_de)

**Herausgeber und Anzeigenleitung:** Sylvana Rosenkranz

Vettweißerstr. 20

52391 Vettweiß

**Redaktion und Layout:** Marc Rosenkranz

Vettweißerstr.20

52391 Vettweiß

**Lektorat:** [info@lektoratbraun.de](mailto:info@lektoratbraun.de)

##### Fotos:

Marc Rosenkranz

Sebastian Blind

René Spielmann

##### Texte:

Marc Rosenkranz

Sebastian Blind

**Copyright:** Die Zeitschrift und alle in ihr enthaltenen Beiträge und Abbildungen inklusive der tabellarischen Übersichten sind urheberrechtlich geschützt. Mit Ausnahme der wenigen gesetzlich zugelassenen Fälle ist eine Verwertung ohne Einwilligung des Herausgebers strafbar. Übersetzungen, Nachdrucke, Kopien, digitale Speicherung, elektronische Weiterbearbeitung jeglicher Art sind nur mit schriftlicher Genehmigung möglich. Auch wenn sich die Redaktion bemüht, alle Angaben in dieser Zeitschrift mit größter Sorgfalt zusammenzustellen, kann keinerlei Haftung für fehlerhafte oder fehlende Informationen übernommen werden.

##### Druck:

[meindruckportal.de](http://meindruckportal.de)

Saxoprint GmbH

Enderstr. 94

01277 Dresden

Tel.: 0800 66 45 413

Fax: 0351 20 56 747

ONLINE GEDRUCKT VON

**SAXOPRINT** 





Landung einer Boeing E-3A in Geilenkirchen  
Foto: Sebastian Blind



Start zum Nachtflug in Nörvenich.  
Foto: Marc Rosenkranz



