



Fact Sheet



NATO Airborne Early Warning & Control Force, E-3A Component, Public Affairs Office
Postfach 433007 • D 52511 Geilenkirchen • Tel.: +49 (0)2451-63-2480 • Fax: +49 (0)2451-7936
e-mail: pao@e3a.nato.int • <http://www.e3a.nato.int>

NATO Airborne Early Warning & Control Force (NATO-Frühwarnflotte)

Zu Beginn der 70er Jahre ergaben von den obersten NATO-Befehlshabern in Auftrag gegebene Studien, dass ein luftgestütztes Frühwarn-Radarsystem (AEW- bzw. Airborne Early Warning System) die Luftverteidigungsfähigkeit der NATO erheblich verbessern würde. Im Dezember 1978 wurde im Ausschuss für Verteidigungsplanung (Defence Planning Committee) der NATO eine Regierungsvereinbarung über die Beschaffung und den Betrieb eines NATO-eigenen AEW Systems unterzeichnet. Mit dieser Entscheidung riefen die Mitgliedstaaten das größte gemeinsam finanzierte Beschaffungsprogramm ins Leben, das jemals von der NATO durchgeführt wurde.

Mit der Aufstellung der NATO-Frühwarnflotte (NAEW&CF) wurde im Januar 1980 begonnen. Am 17. Oktober 1980 wurde ihr vom Ausschuss für Verteidigungsplanung der Status einer NATO-Kommandobehörde zuerkannt. Das Hauptquartier des Flottenkommandos befindet sich in Mons (Belgien) und ist mit SHAPE (Supreme Headquarters Allied Powers Europe – Oberstes Hauptquartier der Alliierten Mächte Europa) zusammengelegt. Die Position des Kommandeurs der NATO-Frühwarnflotte wird im turnusmäßigen Wechsel durch einen Generalmajor der deutschen oder der US Luftwaffe eingenommen. Stellvertretender Kommandeur ist immer ein Air Commodore (Brigadegeneral) der britischen Royal Air Force (RAF). Das Flottenkommando ist dem SACEUR (Supreme Allied Commander Europe – Oberster Alliiertes Befehlshaber Europa) direkt unterstellt.

Die NAEW&C-Flotte besteht derzeit aus zwei operationellen Einsatzverbänden: dem multinationalen NATO E-3A-Verband in Geilenkirchen (Bundesrepublik Deutschland), dem 17 Boeing NATO E-3A-AWACS (luftgestütztes Frühwarn- und Leitsystem) –Luftfahrzeuge für den Einsatz zur Verfügung stehen, und der britischen E-3D Component mit 7 E-3D-AWACS-Luftfahrzeugen in Waddington (Großbritannien), deren Besatzungen ausschließlich aus Personal der Royal Air Force bestehen.

Am 1. Juli 1992, als die britische E-3D Component offiziell ihre Einsatzreife (IOC) erklärte, wurde das Konzept einer „gemischten“ NAEW&C-Flotte verwirklicht.

Während am AWACS-Programm der NATO 18 Nationen beteiligt sind (Belgien, Dänemark, Deutschland, Griechenland, Großbritannien, Italien, Kanada, Luxemburg, die Niederlande, Norwegen, Polen, Portugal, Rumänien, Spanien, die Tschechische Republik, die Türkei, Ungarn und die Vereinigten Staaten), wird das Militärpersonal des NATO E-3A-Verbands von 16 Nationen gestellt (Großbritannien betreibt sein eigenes E-3-System und Luxemburg stellt kein Militärpersonal). Die NATO E-3A-Luftfahrzeuge werden seit Februar 1982 von ihrem Haupteinsatzflugplatz (Main Operating Base) in Geilenkirchen aus eingesetzt. Hinzu kommen vier vorgeschobene Einsatzflugplätze (Forward Operating Bases/Location). Diese befinden sich in Trapani (Italien), Aktion (Griechenland), Konya (Türkei) und Oerland (Norwegen).

Die normale Einsatzhöhe der E-3A/D-Luftfahrzeuge beträgt 9.150 m (30.000 Fuß). Aus dieser Einsatzhöhe kann eine einzelne E-3A/D den Luftraum in einem Umkreis von mehr als 400 km überwachen und über digitale Datenverbindungen Informationen mit Befehlshabern am Boden und mit Befehlshabern von Seestreitkräften austauschen. Somit kann ein solches Luftfahrzeug,



Fact Sheet



NATO Airborne Early Warning & Control Force, E-3A Component, Public Affairs Office
Postfach 433007 • D 52511 Geilenkirchen • Tel.: +49 (0)2451-63-2480 • Fax: +49 (0)2451-7936
e-mail: pao@e3a.nato.int • <http://www.e3a.nato.int>

selbst wenn es weit im Innern des eigenen Luftraums eingesetzt ist, Frühwarninformationen über tieffliegende und in großer Höhe fliegende Luftfahrzeuge liefern, die über dem Gebiet eines möglichen Angreifers operieren.

Die Hauptaufgabe der NAEW&C-Flotte ist die Luftraumüberwachung, aber sie kann auch Aufgaben der taktischen Gefechtsführung wahrnehmen, z.B. Unterstützung und Leitung eigener Luftfahrzeuge bei offensiven oder defensiven Operationen im Kampf gegen das gegnerische Luftkriegspotential, Luftnahunterstützung, Abriegelung des Gefechtsfeldes aus der Luft, Such- und Rettungsdienst (SAR) für Kampfeinsätze, Aufklärung, taktischer Lufttransport und Luftbetankungseinsätze.

Das über verschiedene Betriebsarten verfügende Radar der E-3A/D-Luftfahrzeuge kann in Bewegung befindliche Ziele von unerwünschten Bodenechos unterscheiden, indem es das Doppler-Prinzip nutzt. Die E-3A/D-Besatzungen sind somit in der Lage, tieffliegende Luftfahrzeuge zu erfassen und zu verfolgen. In der Betriebsart ‚Maritime Mode‘ (Seeraumüberwachung) kann das Radar der E-3A/D-Maschinen außerdem zur Erfassung und Verfolgung von Schiffsbewegungen eingesetzt werden.

Der NATO E-3A-Verband

Der E-3A-Verband ist einer von zwei Einsatzverbänden der NATO-Frühwarnflotte (NATO Airborne Early Warning & Control Force). Er ist der erste multinationale fliegende Verband der NATO und damit einzigartig in der Militärgeschichte. Der Auftrag des E-3A-Verbands umfasst das gesamte Spektrum der taktischen Gefechtsführung zur Unterstützung wirkungsorientierter Operationen in der ganzen Welt im Auftrag der zuständigen NATO-Befehlshaber.

Der Aufbau des E-3A-Verbands begann im Januar 1980. Im Oktober 1980 wurde ihm durch den Ausschuss für Verteidigungsplanung (Defence Planning Committee) der NATO der Status eines internationalen militärischen Hauptquartiers zuerkannt. Der Flugbetrieb wurde im Februar 1982 nach Auslieferung der ersten E-3A-Maschine aufgenommen. Am 28. Juni 1982 wurde der Verband offiziell in Dienst gestellt und zum Ende des Jahres 1988 erreichte er die volle Einsatzfähigkeit (Full Operational Capability).

Der Verband ist in fünf Hauptfunktionsbereiche gegliedert: Führungsstab, Fliegende Gruppe, Technische Gruppe, Ausbildungsgruppe und IT-Gruppe. Jede Gruppe wird von einem Oberst aus einem der NATO-Mitgliedstaaten geführt.

Die Position des Verbandskommandeurs (Component Commander) wird im turnusmäßigen Wechsel durch einen Brigadegeneral der deutschen oder der US-Luftwaffe eingenommen.

Die Gesamtpersonalstärke dieser multinationalen Einheit beträgt 2900.

Dies umfasst Soldaten und Zivilbedienstete in integrierten Funktionen sowie militärische und zivile Mitarbeiter in Unterstützungsfunktionen, z.B. bei den Standort-Service-Teams des Bundeswehrendienstleistungszentrums, sowie bei den nationalen Unterstützungseinheiten und den Sozialbetreuungseinrichtungen (MWA).



Fact Sheet



NATO Airborne Early Warning & Control Force, E-3A Component, Public Affairs Office
Postfach 433007 • D 52511 Geilenkirchen • Tel.: +49 (0)2451-63-2480 • Fax: +49 (0)2451-7936
e-mail: pao@e3a.nato.int • <http://www.e3a.nato.int>

Der Verband verfügt über 17 E-3A-Flugzeuge. Normalerweise befindet sich jeweils nur ein Teil der E-3A-Maschinen auf dem NATO-Flugplatz Geilenkirchen; die übrigen sind auf die vorgeschobenen Einsatzflugplätze des Verbands (Forward Operating Bases/Location – FOB/FOL) oder auf andere alliierte Flugplätze verlegt. Die FOB/FOL befinden sich in Aktion (Griechenland), Trapani (Italien), Konya (Türkei) und Oerland (Norwegen). Die FOB/FOL sind ausnahmslos auf Flugplätzen des jeweiligen Gastgeberstaates eingerichtet. An jedem dieser Standorte sind etwa 20 Soldaten bzw. zivile Mitarbeiter beschäftigt, die dem E-3A-Verband unterstellt sind, sie kommen jedoch alle aus den jeweiligen Gastgeberstaaten.

30 multinationale Besatzungen, deren Mitglieder aus 16 der 28 NATO-Mitgliedstaaten stammen, sind den drei E-3A-Staffeln unterstellt. Hinzu kommt die Aircrew Training Squadron (Ausbildungsstaffel für Luftfahrzeugbesatzungen), die der Training Wing angehört.

Von 1985 bis 2011 verfügte der E-3A-Verband auch über drei Ausbildungs-/Transportflugzeuge (Trainer Cargo Aircraft - TCA), die zur Ausbildung der E-3A-Besatzungen und zum Transport von Material eingesetzt wurden. Das Flugzeug, eine modifizierte Boeing 707-320C, konnte als reines Passagierflugzeug, als Frachtflugzeug oder zur kombinierten Beförderung von Fracht und Passagieren verwendet werden.

Die TCA-Luftfahrzeuge wurden inzwischen außer Dienst gestellt. Die erste TCA wurde nach ihrer Aussonderung im August 2010 in die USA überführt, die zweite wurde im September 2011 ausgesondert und verblieb in Deutschland und die letzte wurde im Dezember 2011 in die Niederlande überführt.

Seit Januar 2012 werden Luftfahrzeuge der TNT Airlines SA zur vertraglichen Beförderung von Fracht und Passagieren eingesetzt.

Das Wappen des E-3A-Verbands

Das Wappen des E-3A-Verbands der NAEW&C-Flotte zeigt oben in der Mitte den NATO-Stern und darunter in zentraler Position ein E-3A-Flugzeug, das aus dem Bild herauszuragen scheint und von dem drei Blitze ausgehen. Im Hintergrund sieht man einen dunkelblauen Globus und darüber einen Farbgradienten von orange zu gelb.



Der NATO-Stern steht als Symbol für die Mitglieder des Bündnisses, die die erste multinationale fliegende Einheit der NATO betreiben und unterstützen. Das hervorgehobene Bild der E-3A stellt das Luftfahrzeug dar, das aus seinem Einsatzraum in der Luft Überwachungs- und Führungsaufgaben erfüllt. Die Blitze symbolisieren die schnelle Weitergabe von Informationen mit Hilfe der Kommunikationstechnologie des 21. Jahrhunderts.

Der stilisierte Globus steht als Symbol für die globale Rolle der NATO im Rahmen der NATO-Reaktionskräfte (NRF). Der auffallende orange-gelbe Farbgradient zeigt die Morgenröte kurz vor Tagesanbruch und symbolisiert den Beginn einer neuen Ära für den NATO E-3A-Verband mit seiner vor Kurzem modernisierten AWACS-Flotte.

Das gesamte Wappen stellt die globale Rolle des modernisierten AWACS-Verbands als bedeutendes Instrument der NATO zur Aufrechterhaltung von Frieden und Sicherheit dar.



Fact Sheet



NATO Airborne Early Warning & Control Force, E-3A Component, Public Affairs Office
Postfach 433007 • D 52511 Geilenkirchen • Tel.: +49 (0)2451-63-2480 • Fax: +49 (0)2451-7936
e-mail: pao@e3a.nato.int • <http://www.e3a.nato.int>

Der NATO-Flugplatz Geilenkirchen

Der NATO-Flugplatz Geilenkirchen, Standort des E-3A-Verbands der NAEW&C-Flotte, liegt vier Kilometer westlich der Stadt Geilenkirchen in der Bundesrepublik Deutschland, direkt an der niederländischen Grenze.

Der Haupteinsatzflugplatz (Main Operating Base - MOB) des Verbands wurde der NATO am 31. März 1982 durch den Gastgeberstaat übergeben.

Der von einem bewaldeten Naturschutzgebiet und Ackerland umgebene Flugplatz wurde nach dem zweiten Weltkrieg von der britischen Luftwaffe (Royal Air Force - RAF) errichtet. Von Mai 1953 bis Januar 1968 wurde die als „RAF Geilenkirchen“ bzw. bei der örtlichen Bevölkerung als „Flugplatz Teveren“ bekannte Anlage von den Briten als Jagdfliegerhorst für verschiedene Jagdstaffeln der Royal Air Force genutzt.

Im Januar 1968 wurde der Flugbetrieb in Geilenkirchen eingestellt. Im März 1968 wurde der Flugplatz an die deutsche Luftwaffe übergeben. Im August desselben Jahres wurde er Standort des mit Pershing-Raketen ausgerüsteten Flugkörpergeschwaders 2 der deutschen Luftwaffe und des zur Unterstützung angegliederten 85th US Army Field Artillery Detachment.

Nach der Entscheidung den Flugplatz zur Haupteinsatzbasis des NATO E-3A-Verbands zu machen, wurden 1980 umfangreiche Baumaßnahmen in die Wege geleitet, um geeignete Einsatz- und Unterstützungseinrichtungen für die Unterbringung des E-3A-Verbands bereitzustellen. Inzwischen sind die meisten Gebäude auf dem Flugplatz renoviert bzw. entsprechend dem heutigen Standard umgestaltet worden. Zahlreiche neue Gebäude wurden errichtet.

Zu den wichtigsten Baumaßnahmen auf dem Flugplatz, der sich über eine Fläche von 620 Hektar erstreckt, gehörten eine neue 3,4 km (10.000 Fuß) lange und 45 m (150 Fuß) breite Start- und Landebahn, neue Hallenvorfelder und Rollbahnen, ein neuer Kontrollturm, ein neues Gebäude der Information Technology Wing (in dem auch die Flugsimulatoren und Einsatzsimulatoren untergebracht sind), Unterkunftsgebäude, sowie umfangreiche Renovierungsarbeiten an den vier vorhandenen Luftfahrzeug hallen.

Im Januar 1980 traf das erste Personal des E-3A-Verbands auf dem Flugplatz ein. Bis Ende 1981 hatte das deutsche Flugkörpergeschwader den Flugplatz verlassen und war nach Niederheid, im Norden von Geilenkirchen, verlegt worden. Das 85th US Army Field Artillery Detachment verblieb bis zu seiner Auflösung im Juli 1991 auf dem Flugplatz.



Fact Sheet



NATO Airborne Early Warning & Control Force, E-3A Component, Public Affairs Office
Postfach 433007 • D 52511 Geilenkirchen • Tel.: +49 (0)2451-63-2480 • Fax: +49 (0)2451-7936
e-mail: pao@e3a.nato.int • <http://www.e3a.nato.int>

Die NATO E-3A

Einsatzaufgaben: luftgestützte Überwachung, Führungs- und Fernmeldeaufgaben

Triebwerke: vier Mantelstromtriebwerke TF-33 Pratt & Whitney 100A

Schub: 9523,5 kp / 20.500 lb pro Triebwerk

Abmessungen:

Flugzeug

Spannweite: 44,45 m / 145 ft 9 in

Länge: 46,68 m / 152 ft 11 in

Höhe über dem Rumpf: 12,70 m / 41 ft 9 in

Rotodom

Durchmesser: 9,1 m / 30 ft

Dicke: 1,8 m / 6 ft

Höhe über dem Rumpf: 3,35 m / 11 ft

1 Umdrehung in 10 Sekunden

Geschwindigkeit: über 800 km/h bzw. 500 mph

Einsatzhöhe: über 9.150 m / 30.000 ft

Maximales Startgewicht: 147.429 kg / 325.000 lb

Kraftstoff-Fassungsvermögen: 89.610 Liter / 70.371 kg

Höchstflugdauer: über 10 Stunden
alle E-3A-Flugzeuge können in der Luft betankt werden

Besatzung:

Fliegende Besatzung:

2 Piloten

1 Navigator

1 Bordmechaniker

Taktische Besatzung:

1 Taktischer Einsatzleiter
(Tactical Director)

1 Chef-Jägerleitoffizier
(Fighter Allocation Officer)

2 Jägerleitoffiziere

1 ESM-Offizier

1 Luftlageoffizier

3 Radarflugmelder

1 Kommunikationstechniker

1 Radartechniker

1 Systemtechniker

Die Gesamtzahl der Besatzungsmitglieder kann dem jeweiligen Auftrag entsprechend variieren.



Fact Sheet



NATO Airborne Early Warning & Control Force, E-3A Component, Public Affairs Office
Postfach 433007 • D 52511 Geilenkirchen • Tel.: +49 (0)2451-63-2480 • Fax: +49 (0)2451-7936
e-mail: pao@e3a.nato.int • <http://www.e3a.nato.int>

- Bewaffnung:** keine
- Radarerfassungsbereich:** Eine einzige NATO E-3A, die in einer Flughöhe von 9.150 m / 30.000 ft operiert, hat einen Erfassungsbereich von über 312.000 km². So ermöglichen drei E-3A, die in überlappenden Einsatzräumen operieren, der NATO eine vollständige Radarüberwachung des mitteleuropäischen Raumes. Die E-3A kann tieffliegende Flugziele bis zu einer Entfernung von etwa 400 km (215 Seemeilen) und Flugziele in mittleren Höhen bis 520 km (280 Seemeilen) erfassen.
- Hauptauftragnehmer:** The Boeing Company, Seattle, Washington, USA
- Einsatzflugplätze:** ***Haupteinsatzflugplatz (Main Operating Base - MOB):***
Geilenkirchen, Bundesrepublik Deutschland
- vorgeschobene Einsatzflugplätze***
- Forward Operating Bases – FOB:***
Konya, Türkei
Aktion, Griechenland
Trapani, Italien
- Forward Operating Location – FOL:***
Oerland, Norwegen
- Kosten pro Flugzeug:** 70 Millionen US Dollar (Stand Juni 1977)

Modernisierungsprogramme für die E-3A-Flotte

Im Jahre 1987 nahmen die NATO-Befehlshaber den Vorschlag für ein umfassendes Modernisierungsprogramm für die E-3A-Flotte der NATO an. Einige Jahre später genehmigten die beteiligten Staaten die Finanzierung dieses Programms. Die fortlaufende Modernisierung des Fernmelde-, Navigations- und Radargeräts sowie der Bedienerkonsolen begann im Jahr 1991; die im mittelfristigen Modernisierungsprogramm der NATO (NMT-Programm) enthaltenen Projekte wurden im Dezember 2008 abgeschlossen.

- Dez. 1978 Entscheidung der NATO, eine Flotte von 18 NATO E-3A-Luftfahrzeugen zu beschaffen.
- 1979-1985 Aufbau der E-3A-Flotte der NATO (Stand der Technik: Mitte der siebziger Jahre).
- 1987 Die obersten NATO-Befehlshaber verabschiedeten einen Modernisierungsplan für das NATO-Frühwarnsystem (NAEW System Improvement Plan - NASIP), in dem die kurz-, mittel- und langfristigen Einsatzforderungen für die Modernisierung der E-3A-Flotte der NATO enthalten waren.
- 1990 Die am Programm beteiligten Staaten (NAPMO) genehmigten die Finanzierung des kurzfristigen Modernisierungsprogramms für die E-3A-Flotte der NATO.
- 1991-1999 Durchführung des kurzfristigen Modernisierungsprogramms:
Die erste Phase, die 1997 abgeschlossen wurde, umfasste folgende Projekte: Erhöhung der Speicherkapazität des Rechnersystems, störsicheres UHF-Fernmeldesystem, Bedienerkonsolen mit Farbbildschirmen, neues Datenübertragungssystem (Link 16), Gerät für elektronische Unterstützungsmaßnahmen (ESM).
Die zweite Phase, die das Modernisierungsprogramm für das Radarsystem (RSIP) beinhaltete, wurde im Januar 2000 abgeschlossen.
- 1994 Die obersten NATO-Befehlshaber und das NATO-Frühwarnflottenkommando überprüften die mittelfristigen Einsatzforderungen und legten entsprechende Prioritäten fest.
- 1997 Genehmigung des mittelfristigen Modernisierungsprogramms für die E-3A-Flotte der NATO durch das Direktorium der NAPMO.
- 1998-2007/8 Durchführung des mittelfristigen Modernisierungsprogramms, das neun Hauptprojekte umfasst:
- Verbesserung der Schnittstelle Mensch-Maschine
 - Multisensor-Integration
 - automatisierte digitale Sprechfunkfrequenzwahl
 - Modernisierung des Navigationssystems (GPS/GINS)
 - Breitband-VHF-Funkgeräte
 - UHF-Satellitenkommunikation
 - zusätzliche Bedienerkonsolen
 - neuer IFF-Transponder
 - neues IFF-Abfragegerät



Fact Sheet



NATO Airborne Early Warning & Control Force, E-3A Component, Public Affairs Office
Postfach 433007 • D 52511 Geilenkirchen • Tel.: +49 (0)2451-63-2480 • Fax: +49 (0)2451-7936
e-mail: pao@e3a.nato.int • <http://www.e3a.nato.int>

Dez. 2008 Abschluss des mittelfristigen Modernisierungsprogramms (NMT). Dies umfasste die Umrüstung von 17 E-3A-Luftfahrzeugen und zwei Einsatzsimulatoren. Gesamtkosten: 1,6 Milliarden US-Dollar.