

Ein Wappen - drei Geschwader

Jagdbombergeschwader 35 (JaboG 35) / 1. 4. 1959 - 31. 12. 1965

Henning Sehnert



Geschwaderwappen

Kommodores:

*Oberstleutnant Karl Henze
01.04.1959 - 30.09.1963*

*Oberst Gerhard Limberg
01.10.1963 - 31.12.1965*

den der Geschwaderstab und die 1. Staffel in Nörvenich bei Kerpen untergebracht, die 2. Staffel in Büchel bei Cochem. Die Übernahme des Flugplatzes Husum und der Kaserne wird von der Luftwaffengruppe Nord am 14. Juli 1958 mit einem Verlegebefehl zur Entsendung eines Vorkommandos angeordnet. Das Vorkommando besteht aus Teilen der Fliegerhorstgruppe Wunstorf bei Hannover. Zusammen mit dem am 8. August folgenden Restkommando bildet es später die Fliegerhorstgruppe, die am 10. September 1959 dem Geschwader unterstellt wird.

Beim Besuch des Kommandierenden Generals der Luftwaffengruppe Nord, Generalmajor (GenMaj) Norbert Harlinghausen, am 5. August 1958 in Husum sind die Probleme der Fertigstellung des Flugplatzes schon erkennbar. Als Folge davon wird im Luftwaffenaufstellungsbefehl Nr. 96 der Ablauf gegenüber dem Vorbefehl geändert. Vor der Aufstellung des JaboG 34 sollen die JaboG 31 33 und die neu aufzustellende 1. Staffel des JaboG 35 auf volle Stärke gebracht werden. Bereits am 24. November 1958 wird das JaboG 34 für Memmingen südlich von Ulm vorgesehen und

Die Geschichte des Geschwaders fängt an mit dem Vorbefehl für die Aufstellung, herausgegeben vom Führungsstab Luftwaffe im Bundesministerium der Verteidigung am 11. Juni 1958. Befohlen wird die Aufstellung des JaboG 34 mit dem Endstandort Husum. Das Spitzenpersonal soll beim JaboG 33 in Büchel, z.Z. Wafenschule der Luftwaffe (WaSLw) 30, ausgebildet werden. Bis zur Fertigstellung der Basis Husum werden

die 1. Staffel/JaboG 34 in 1. Staffel/JaboG 35 umbenannt. Sie bleibt in Nörvenich. 25 für die 1. Staffel bestimmte Jagdbomber F-84F Thunderstreak werden dem nach Fassberg(Lüneburger Heide) verlegenden JaboG 34 für die Betreuung im Winter zugeteilt. Am 20. Januar 1959 befiehlt der Führungsstab Luftwaffe die Aufstellung des Stabes und der 2. Staffel/JaboG 35 ab 1. Februar in Nörvenich. Die Aufstellung auf volle Stärke wird auf einen späteren Zeitpunkt verschoben. Die 1. Staffel soll dem Geschwaderstab unterstellt werden, sobald er arbeitsfähig ist. Mit der Zuführung von 2 Verbindungsflugzeugen Piaggio 149D am 26. Februar und 2 F-84F am 17. März erhält das Geschwader die ersten Flugzeuge. Abweichend vom Aufstellungsbefehl befiehlt die Luftwaffengruppe Nord die Aufstellung der 2. Staffel/JaboG 35 zum 15. April in Fassberg. Dort bleibt sie bis zur Verlegung nach Husum. Die ersten Staffelf kapitäne erhalten die Disziplinargewalt eines Bataillonskommandeurs. Sie sind direkt dem Kommodore unterstellt. Erst mit der Aufstellung der Fliegenden Gruppe 1961 verlieren sie diesen Status. Am 27. Mal wird die 3. Staffel der WaSLw 50 für 3 Monate dem Geschwader unterstellt.

Der Flugbetrieb beginnt im April. Am 28. April hat das Geschwader 23 F-84F und 5 Pia 149D im Bestand. Sie werden von zunächst 5 Luftfahrzeugführern geflogen. Für die fliegerische Weiterbildung werden dem Geschwader im Juli US Berater zugewiesen. Es sind schließlich 11 amerikanische und 1 englischer Berater, die das Geschwader auch in Husum noch einige Zeit betreuen.

Am 24. August befiehlt die Luftwaffengruppe Nord die Verlegung des Geschwaders nach Husum zum 1. Oktober 1959. Zur Vorbereitung soll der Stab am 8. September verlegen. Am 9. September trifft der Kommodore mit dem Stab in Husum ein. Die Flugzeuge sollen ab 15. September überführt werden. Tatsächlich landet Oberfeldwebel (Ofw) Karl Heinz Sievers mit der DE-112 als erster am 30. Sep-

tember um 16.06 Uhr auf dem Flugplatz Husum. 7 Minuten später folgt Hauptmann (Hptm) Hans von Kathen. Beide Luftfahrzeugführer werden vom Kommodore mit Blumen begrüßt. Am Morgen desselben Tages war die Anfliegbarkeit des Platzes von Oberstleutnant (OTL) Mössinger, Luftwaffengruppe Nord, mit einer Pia 149D überprüft worden. Einen Tag später landen die Flugzeuge aus Faßberg und Nörvenich. Bis zum Abend sind 49 F-84F und 4 Trainer-Doppelsitzer T-33 „T-bird“ überführt. Es fehlen noch 9 F-84F und 5 Pia 149D.

Am 14. Oktober befiehlt der Kommodore die Einzelheiten für die Indienststellung des Geschwaders am 16. Oktober. Major (M) Hans Nebelin, Kommandeur der Fliegerhorstgruppe, wird mit der Gesamtleitung betraut. Am 15. Oktober wird die Generalprobe durchgeführt. An den Feierlichkeiten der Indienststellung des 5. Geschwaders der Luftwaffe am 16. Oktober nehmen Teile der Flugabwehrschule Rendsburg und das Luftwaffenmusikkorps 4 teil. Der Flugplatz wird für diesen Anlass für die Öffentlichkeit freigegeben. Der Platz der Indienststellung ist die Südwestschleife der damaligen 1. Staffel zwischen T-Platte und dem Beginn des Hauptrollweges.

In 2 Salzmann Zelten werden Sitzplätze aufgestellt und zwischen den Zelten wird eine Tribüne aufgebaut. Die F-84F des Geschwaders werden auf dem Rollweg in Paradeaufstellung ausgerichtet. Die Abstellplatten der Flugzeuge sind geräumt und werden als Parkplätze genutzt. Alle verfügbaren Busse des Geschwaders werden im Pendelverkehr zwischen dem Husumer Marktplatz und dem Flugplatz eingesetzt. 6 F-84F sind zur Besichtigung freigegeben und Erbsensuppe wird an die Besucher ausgegeben. Überflüge von 5 F-84F werden von Luftfahrzeugführern des JaboG 31, Nörvenich, von Westerland aus durchgeführt. Zur Indienststellung des Geschwaders haben sich Ministerpräsi-

dent Kai-Uwe von Hassel, Oppositionsführer Käber, der Vizepräsident des Landtages, Dr. Schinkowski, der Bundestagsabgeordnete Gehmke, zahlreiche Landtagsabgeordnete sowie Kreispräsidenten, Landräte, Bürgermeister und die Spitzen der Behörden eingefunden.

Von militärischer Seite nehmen der UK Vice Air Marshall, H. J. Kirkpatrick, der Chef der königlich dänischen Luftwaffe, Generalleutnant (GenLt) Ramberg, der Inspekteur der Luftwaffe, GenLt Josef Kammhuber, der Befehlshaber im Wehrbereich I, Konteradmiral Bernhard Rogge, der Kommandierende General der Luftwaffengruppe Nord, GenMaj Norbert Harlinghausen, der Präsident der Wehrbereichsverwaltung, Heinz Wichmann, sowie zahlreiche höhere

Offiziere der verbündeten NATO Mächte und der Bundeswehr teil. Nach dem Abschreiten der Front hält General Josef Kammhuber die erste Ansprache, die von einem Dolmetscher ins Englische übersetzt wird. Danach wird die Nationalhymne gespielt und der Geschwaderkommodore meldet die Indienststellung.

In einer anschließenden Ansprache in einem der Zelte sagt General Josef Kammhuber, dass die Kampfkraft

der neuen Luftwaffe wesentlich größer sei als die der alten Wehrmacht. Jede Maschine trage soviel Kraft in sich, dass man heute keine riesige Anzahl von Flugzeugen mehr benötige. Ein einziger Verband habe heute die Kampfkraft einer ganzen früheren Luftflotte. Ministerpräsident Kai-Uwe von Hassel hebt hervor, dass die Anwesenheit deutscher Flugzeuge und Panzer in Schleswig-Holstein verhindern werde, dass hier wahrscheinlich einmal sowjetische Truppen stünden. Wörtlich fügt er hinzu: „Wem der Fluglärm nicht gefällt, der muss bedenken, ob nicht der Lärm deutscher Flugzeuge über seinem Haus besser ist als der von sowjetischen Maschinen“. Ein Reporter der „Husumer



F-84F - Spannweite (m) 10,23, Länge (m) 13,21, Höhe (m) 4,57, Fluggewicht (kg) 12700, Höchstgeschwindigkeit (km/h) 1118, Landegeschwindigkeit (km/h) 260, Steiggeschwindigkeit (m/s) 41,6, Triebwerkleistung (kp) 3275, Reichweite (km) 3420, Dienstgipfelhöhe (m) 12500, Erstflug 28.02.1946.

Nachrichten“ muss die Information der Pressekonferenz gründlich missverstanden haben. Er berichtet am nächsten Tag, dass die Flugzeuge in unterirdischen Hallen untergebracht würden.

Die Zahl der zum Geschwader gehörenden Flugzeuge F-84F beträgt zunächst 58. Trotz verschiedener Flugunfälle mit Totalschäden steigt sie zunächst noch an. Anfang 1962 hat das Geschwader 72 F-84F, 4 T 33 und 6 Pia 149D. Mit der Zuführung von Fiat G 91 verringert sich der Bestand an F-84F. Im Februar 1964 werden im militärischen Zustandsbericht noch 41 F-84F ausgewiesen. Bis zum 1. April 1965 operieren F-84F von Husum aus. Dann werden die letzten Flugzeuge abgegeben. Am 15. Mai startet zum letzten mal eine Formation F-84F und wird nach Lemwerder bei Bremen geflogen. Insgesamt hat die Luftwaffe 450 F-84F geordert. Als die Maschinen ausgemustert werden, müssen 162 F-84F als Verluste abgeschrieben werden.

Der am 5. Oktober 1959 beginnende Flugbetrieb gestaltet sich im Winter besonders schwierig. Die Flugzeuge stehen aufgereiht in den Schleifen Nord und Süd im Freien. Die Maschinen müssen häufig enteist werden und bestimmte

Bereiche am Flugzeug müssen vor dem Start mit Wärmeblasgeräten erwärmt werden, um einwandfreie Funktion zu gewährleisten. Dieser Zustand betrifft die gesamte Einsatzzeit der F-84F bis 1965. Auch außerhalb des Winters schadet die feuchte, salzhaltige Seeluft den Flugzeugen. Die Korrosion verursacht besonders in den elektrischen und elektronischen Geräten häufig Schäden. So können Anfang 1963 von 69 Flugzeugen durchschnittlich 37 (54%) einsatzklar gehalten werden.

Das technische Personal wird mit der F-84F vor eine schwierige, oft nicht zu bewältigende Aufgabe gestellt. In



*T - 33. - Spannweite (m) 11,85, Länge (m) 11,49, Höhe (m) 3,55
Fluggewicht (kg) 5432, Höchstgeschwindigkeit (km/h) 950, Landegeschwindigkeit (km/h) 220, Steiggeschwindigkeit (m/s) 25,5,
Triebwerkleistung (kp) 2360, Reichweite (km) 2000, Dienstgipfelhöhe (m) 14600, Erstflug 08.01.1944.*

den Spitzenpositionen sind in der Regel Soldaten, die bereits im II. Weltkrieg in ähnlichen Funktionen mit der Wartung und Instandsetzung von Flugzeugen betraut waren. Die von den Amerikanern übernommenen Strahlflugzeuge sind jedoch erheblich komplexer und schwieriger zu handhaben als die in der früheren Luftwaffe geflogenen Propellermaschinen. Die Anforderungen an das Wartungs und Störbehebungspersonal sind dementsprechend hoch und können nicht immer erfüllt werden. So stellt eine Kommission des Amtes für Sicherheit der Bundeswehr bei der Untersuchung häufiger Schwierigkeiten mit dem Fahrwerk im März 1962 mangelhaftes Wissen der Techniker und teilweise fehlerhafte Wartung der Flugzeuge fest. Neben diesen Problemen wirkt sich die schleppende Belieferung mit Flugzeugersatzteilen aus. Insbesondere Generatoren, Querruderarbeitszylinder, Rückschlagventile und Kraftstoffpumpen müssen über QR 1 Anforderungen beschafft werden. Das ist die höchste Anforderungsstufe zur Beschaffung von Flugzeugersatzteilen. Die Anforderung mit einer geringeren Stufe hat keinen Erfolg. Im militärischen Zustandsbericht von 1963 heißt es resignierend: „... , da sonst eine Belieferung nicht zu erwarten ist.“ Bauteile, die nach einer vorgegebenen Zeit aus-

zuwechsell sind, sogenannte „TCI“ Teile (Time Change Item), werden nur zögernd zugewiesen. Die Bevorratung damit ist nicht freigegeben.

Die unbefriedigende Versorgungssituation bei Flugzeugersatzteilen hat ihre Parallelen auch in anderen Bereichen, so zum Beispiel im Kraftfahrzeugwesen. Eine große Zahl von Kraftfahrzeugen umfasst eine hohe Typenvielfalt. Schon bei der Zuweisung von 72 Fahrzeugen 1959 in Nörvenich werden 16 verschiedene Typen festgestellt. Der Nachschubzeitraum liegt bei fast allen Anforderungen zwischen 3 und 4 Monaten. Außerdem dürfen Kfz Ersatzteile erst an-

gefordert werden, wenn die Quittung des zuständigen Versorgungsregiments über das zurückgelieferte Teil mit „unbrauchbar“ der Anforderung beigefügt wird. In der Lieferung ist häufig völlig veraltetes oder für Fahrzeugtypen anderer eilstreitkräfte geeignetes Material. Die Ausbildung der Luftfahrzeugführer geht schleppend voran. Die Zahl erhöht sich von 6 im Jahr 1959 auf 69 Anfang 1962.

In den Winterhalbjahren muss die fliegerische Ausbildung wegen schlechten Wetters wesentlich eingeschränkt werden. Nur erfahrene Luftfahrzeugführer können im Rahmen der bestehenden Befehle und Richtlinien weiter ausgebildet werden. Ungünstig ist, dass Piloten ohne die „Europäisierung“ ins Geschwader versetzt werden. Sie werden fortlaufend nach Fürstfeldbruck zur Einweisung in die europäischen Wetterverhältnisse kommandiert. Für die Erhaltung der Instrumentenflugberechtigung (White Card) wird unter anderem auf die Hilfe vom AG 52 zurückgegriffen. Im Februar 1962 haben trotz großer Anstrengungen nur 24 Luftfahrzeugführer die Instrumentenflugberechtigung. Die Genehmigung der Luftwaffengruppe Nord, die Erneuerung der White Card auf dem Einsatzmuster durchzuführen, bringt nur eine geringe Entlastung. Ebenso problematisch ist die taktische Ausbildung der Piloten. Für den Einsatz der Bordwaffen und der Abwurfmunition stehen im norddeutschen Raum zunächst keine Schießplätze zur Verfügung. Erst 1961 können von August bis Dezember auf dem Luft-Boden-Schießplatz Decimonanu auf Sardinien der Abwurf von Bomben und der Abschuss von Raketen mit einer gewissen Kontinuität durchgeführt werden. Dazu ist es erforderlich, ein technisches Kommando nach „Deci“ zu verlegen, das im Rhythmus von 8 Wochen von Husum ausgewechselt wird. Der Einsatz in Deci wird jährlich bis 1964 wiederholt.

Mitte 1962 werden die Schießplätze Vliehors und Noordvaarder in Holland für die Benutzung mit Bordkanonen freigegeben. Später kommt List dazu. Der vollen Einsatzausbildung steht damit nichts mehr im Weg. Sind im Februar 1962 von den Luftfahrzeugführern nur 9 Combat Ready (CR), 31 Limited Combat Ready (LCR) und 29 Non Combat Ready (NCR), so sind im September 1963 von 73 Piloten 42 CR und 15 LCR.

Neben der fachlichen steht auch die Forderung nach militärischer Ausbildung. Vorgesehen ist, diese Ausbildung wöchentlich an 2 halben Tagen durchzuführen. Von diesen Planungswerten muss jedoch häufig abgerückt werden, weil bei Schönwetterlagen die fliegerische Ausbildung Vorrang hat. Die allgemeine Ausbildung dann an Schlechtwettertagen anzusetzen kollidiert häufig mit anderen technischen Diensten und dem Fahrdienst in der Kraftfahrzeugstaffel. Zur Unterstützung der Einheitsführer werden versuchsweise Piloten für militärische Führungs und Ausbildungsaufgaben herangezogen. Diese Maßnahme bewährt sich über einen längeren Zeitraum. Die Gliederungsform des Geschwaders mit 2 fliegenden Staffeln, in denen alle technischen Komponenten der Wartung der Flugzeuge einbezogen sind, hat sich nicht bewährt. Deshalb erhält das Geschwader zum 1. Oktober 1961 eine 3-Gruppen-Gliederung. Versorgung, Wartung, Instandsetzung und alle technischen Hilfsmittel, auch die Flugzeuge, werden zusammengezogen in der Technischen Gruppe. Die fliegenden Staffeln und die Flugbetriebsstaffel werden zusammengefasst in der Fliegenden Gruppe. In der Fliegerhorstgruppe bleibt die Sanitätsstaffel, die aus der Bodendienststaffel hervorgehende Unteroffizier Lehr- und Sicherungsstaffel und die aus der Nachschub und Transportstaffel gebildete Kraftfahrzeugstaffel. Diese Gruppengliederung mit der „Centralized Maintenance StAN F 104“ bleibt bis zum 31. Dezember 1965 in Kraft.

Unruhe bringt die im Juli 1962 angekündigte Verlegung nach Wittmund. Mit einem vorläufigen Verlegebefehl der Luftwaffengruppe Nord werden die ersten Soldaten zur Fliegerhorstgruppe nach Wittmund versetzt. Teile der Fliegerhorstgruppe sollen als Kern für ein neu aufzustellendes Jagdbombengeschwader 41 in Husum verbleiben. Die Soldaten sind froh über die Versetzung, da sie in Wittmund sofort eine Wohnung bekommen können. In Husum ist die Wohnungslage so schlecht, dass zeitweilig Wartezeiten bis zu einem Jahr in Kauf genommen werden müssen. Bereits am 28. August teilt jedoch die Wehrbereichsverwaltung mit, dass die Verlegung nach Wittmund vorerst nicht stattfindet. Die bereits aufgestellte Fliegerhorstgruppe in Wittmund bleibt dem Geschwader bis Oktober unterstellt. Am 28. September wird die Verlegungsabsicht endgültig aufgege-

ben. Die Erwartungen der Soldaten auf eine bessere Unterbringung erfüllen sich damit nicht. Erhebliche Verbitterung und Unzufriedenheit sind die Folge, die Weiterverpflichtungen nehmen zeitweilig stark ab.

Mit der Assignierung (Einsatzunterstellung unter NATO-Befehl) der 1. Staffel zur 2. Alliierten Taktischen Luftflotte übernimmt das Geschwader Aufgaben der NATO im Verteidigungsfall. Die Assignierung der 2. Staffel wird im militärischen Zustandsbericht von September 1962 als kurz bevorstehend angekündigt, es gibt jedoch keinen Bericht, wann sie tatsächlich stattfindet. Als Nachweis der Fähigkeit, die zugeordneten Aufgaben im Verteidigungsfall zu erfüllen, wird jährlich eine „Taktische Überprüfung“ (TAC EVAL) durchgeführt, erstmalig am 14. Juni 1962. Die Unterstellung unter die NATO bringt vielfältige Aufgaben mit sich. Staffelaustausche werden durchgeführt und das Geschwader nimmt an NATO Übungen teil. Der erste Staffelaustausch findet mit der 2. Staffel der Fighter Bomber Wing 2 der belgischen Luftwaffe im März 1962 statt. Während dieser Zeit stoßen 2 belgische F-84F über Schwabstedt in der Luft zusammen. Ein Luftfahrzeugführer springt mit dem Fallschirm ab, die zweite Maschine kann in Husum gelandet werden. An der NATO Übung „AIM HIGH IV“ in Skydstrup/Dänemark nimmt im September 1963 die 1. Staffel teil. Es ist der Vorläufer der Übung BULLS EYE und wird seit 1959 durchgeführt. Die 1. Staffel belegt den letzten Platz. Ein Sprecher der 7. Luftwaffendivision begründet das mit dem Mangel an Schießübungsplätzen im norddeutschen Raum. Ein technisches Kommando des Geschwaders verlegt zur Unterstützung der Luftfahrzeugführer auf dem Landweg nach Skydstrup. Damit überschreitet zum 1. Mal nach dem Krieg eine geschlossene deutsche Einheit die deutsch-dänische Grenze. Es bleibt die einzige NATO Übung, an der das Geschwader mit der F-84F teilnimmt. Am 17. Februar wechselt die Unterstellung, das Geschwader wird für den Verteidigungsfall der NATO Kommandobehörde COMAIRBALTAP assigniert.

In der Öffentlichkeit macht das Geschwader mit einigen Aktionen auf sich aufmerksam, so z.B. mit dem Flugtag 1960, einem großangelegten Tag der offenen Tür 1964 und zwei lebensrettenden Einsätzen im Oktober 1963 und im Febru-

ar 1964, wobei jeweils ein blutstillendes Medikament nach Spanien geflogen wird. Der Flugtag am 12. Juni 1960 wird zu einer eindrucksvollen Präsentation der deutschen Luftwaffe und der verbündeten Luftstreitkräfte. Kunstflugstaffeln aus Großbritannien, Frankreich und Belgien zeigen ihr Können, Verbands- und Einzelflüge deutscher und alliierter Strahlflugzeuge finden statt, Transporter setzen Fallschirmjäger ab und Hubschrauber „tanzen“ im Walzertakt. Zur Besichtigung ist eine große Zahl der in der NATO vorhandenen Flugzeuge ausgestellt und ein umfangreiches Betreuungsprogramm für die Zuschauer wird angeboten. Die Schätzungen der Besucherzahlen schwanken zwischen 80.000 und 150.000. Der große Erfolg des Flugtages wird durch einen tödlichen Flugunfall überschattet. Ein Jäger Sabre F-86 vom Jagdgeschwader 71, Ahlhorn bei Oldenburg, stürzt beim Rückflug nach der Vorführung bei Tönning in die Eider.

Neben der Anerkennung der Leistungen des Geschwaders gibt es in der Öffentlichkeit erste Kritik. Der Fluglärm belastet vor allem die Flugplatzrandgemeinden und Flugunfälle in der unmittelbaren Nähe von Ortschaften verursachen Proteste der Bevölkerung. Dazu kommt die Belästigung wegen ständiger Transporte und Fahrten von Militärfahrzeugen durch die Stadt Husum. So findet im Juni 1962 eine Bürgerversammlung in Mildstedt statt. Eingeladen ist der Standortkommandeur und der Kommandeur Fliegende Gruppe des Geschwaders. Die Lärmbelästigung wird mit dem Bau der Piste in der verkehrten Richtung erklärt. Eine Abhilfe kann nicht in Aussicht gestellt werden. Nur 2 Monate nach der Bürgerversammlung stürzt eine Thunderflash RF-84E des AG 52, das zu dieser Zeit wegen Reparaturarbeiten in Eggebek, in Husum stationiert ist, auf den Friedhof von Mildstedt. Trotz der Anerkennung der Leistung des Piloten, der noch versucht hatte, das Luftfahrzeug über die Ortschaft zu ziehen, bleibt das Gefühl der Bedrohung und findet immer wieder Ausdruck. Die Sorge der Bevölkerung ist nicht ganz unberechtigt. Während der Einsatzzeit der F-84F ereignet sich eine große Zahl von Flugunfällen teils aus technischen Gründen, teils wegen menschlicher Fehlleistungen. Bei insgesamt 39.509 Flugstunden mit der F-84F verliert das Geschwader rechnerisch alle 2.822 Flugstunden ein Flugzeug. Neben den vielen Unfällen, bei de-

nen die Luftfahrzeugführer unverletzt bleiben oder leicht verletzt werden, gibt es leider auch 8 Flugunfälle, bei denen der Tod des Piloten zu beklagen ist. Sie sterben in der Ausübung des Dienstes, der den Bürgern der Bundesrepublik Deutschland die Freiheit und Sicherheit garantiert.

Im Mai 1963 landen zum 1. Mal 2 G-91 auf dem Flugplatz Husum. Im selben Monat beginnt die Umschulung von Luftfahrzeugführern in 2 monatigen Lehrgängen in Erding bei München. Damit kündigt sich das Ende des Geschwaders unter der Bezeichnung „Jagdbombengeschwader 35“ bereits an. Im militärischen Zustandsbericht vom September 1963 wird schon auf fehlende Hallen und Einrichtungen für die Unterbringung von G-91 Bodengerät hingewiesen. 4 G-91 sind bereits in Husum. Zunächst soll die 2. Staffel umgestellt werden. Für die Umrüstung auf G-91 wird wieder ein anderes technisches Konzept eingeführt. Die 3 Gruppen Gliederung wird aufgegeben, technisches Personal wird mit Wirkung vom 7. Januar 1964 zur 2. Staffel kommandiert. 1963 waren schon zur Vereinfachung der Arbeitsweise im Hinblick auf die Umstellung des Geschwaders die Führungsgrundgebiete, mit Ausnahme S3 - (Einsatzbelange), der Fliegenden Gruppe und des Geschwaderstabes zusammengefasst worden.

Im Mai 1964 findet eine Kommandeursbesprechung über das Waffensystem G-91 in Decimomannu statt. Danach wird die 2. Staffel ab dem 1. Juli 1964 die NATO Bereitschaft mit G-91 übernehmen. Die 1. Staffel soll bis zum 31. Dezember 1964 umgerüstet sein. Die äußerst schleppende Zuweisung von Stärke- und Ausrüstungs- Nachweisungs- (StAN) Gerät bereitet große Probleme für die Erfüllung der NATO-Bereitschaft. Die Technische Gruppe wird in der Zeit der Umstellung besonders gefordert. Die Versorgung umfasst nun 2 Waffensysteme, denn die F-84F muss weiterhin einsatzbereit gehalten werden. Technisches Personal muss umgeschult werden. Die deswegen geringere Zahl von Wartungs und Störbehebungspersonal muss ebenfalls 2 Waffensysteme einsatzbereit halten. Mit der Unterstellung des Geschwaders unter die NATO Kommandobehörde Comland Air Baltic Approaches (COMAIRBALTA) für den Luftangriff im Februar 1964 werden die G-91 als „Standby Forces“ geführt.

Die Mobilität des Waffensystems G-91 erfordert die Zuführung einer großen Zahl von Kraftfahrzeugen. Jede der fliegenden Staffeln wird 150 Fahrzeuge erhalten. Im militärischen Zustandsbericht vom September 1963 heißt es dazu: „Bis zum Ende des Jahres 1964 soll das JaboG 35 auf G-91 voll einsatzbereit sein. Bis dahin müsste praktisch jeder Angehörige des Geschwaders im Besitz eines Bundeswehrführerscheins sein, um den Forderungen der Mobilität gerecht zu werden“.

Trotz all dieser Probleme wird der Auftrag erfüllt. Die 2. Staffel wird mit G-91 zum 1. Juli 1964 der NATO assigniert und nimmt im November bereits am TAC EVAL teil. Die Mehrzahl der Luftfahrzeugführer kann allerdings die im Tactical Combat Training Programm (TCTP) geforderten Waffeneinsätze nicht üben, da der Luft-Boden-Schießplatz List im Sommerhalbjahr geschlossen ist. Einsätze zum Schießplatz Nordhorn stehen in keinem Verhältnis zum Erfolg, da jeder Einsatz in Nordhorn eine Zwischenlandung erfordert. Im August 1964 fliegen von 76 Luftfahrzeugführern 23 nur die F-84F, 32 nur die G-91 und 21 beide Flugzeugmuster.

Die Flugstundenzahl entwickelt sich erfreulich. Von 12.300 Stunden 1964 sind 5.430 G-91 Stunden. Im Februar 1964 werden erstmals mehr G-91 als F-84 Stunden geflogen. Einschränkend ist der schlechte Ausrüstungsstand der G-91, der keinen Blindflug zulässt. Es darf nur unter Sichtflugwetterbedingungen geflogen werden.

Da es für G-91 Geschwader noch keine gültige StAN gibt, ist die Personallage denkbar schlecht. Planungen für Stellenbesetzungen sind praktisch nicht möglich. Personal wird „vorläufig“ zugewiesen. Im Frühjahr 1965 werden die F-84F abgegeben. Die G-91 sind zugewiesen und die 1. Staffel hat ebenfalls die Umstellung vollzogen. Die Umrüstung des Geschwaders in die 2-Gruppen-Gliederung wird im Herbst beendet und mit dem Ablauf des 31. Dezember 1965 läuft die Bezeichnung des Geschwaders als „Jagdbombengeschwader 35“ aus.