



Neunmal müssen die Tornados auf dem Flug in die USA in der Luft aufgetankt werden. Allerdings erfolgt die Betankung nicht – wie hier beim Übungsflug – von Tornado zu Tornado. Ein amerikanisches Tankflugzeug wird die deutschen Jets mit Kraftstoff versorgen. Foto: privat

Nonstop von Upjever nach Carolina

Über zehn Stunden im Tornado – Maschinen für Kommando in Holloman

ga **Upjever**. Wenn Major Ronald Bode und der amerikanische Austauschoffizier Major Jim Shane heute in ihr Tornado-kampfflugzeug steigen, dürfte ihnen wie den sechs weiteren Crews etwas mulmig in der Magengegend sein. Vor den Besatzungen liegt der längste Nonstop-Flug, den ein Tornado-Verband der Luftwaffe je geflogen ist.

Um 11 Uhr werden im Fliegerhorst Upjever sieben Jets an die Starbahn rollen. Sechs davon sollen zehneinhalb Stunden später, nach etwa 6800 Kilometern, in Sherry Point in North Carolina (USA) ankommen. Das Ziel des Verbandes liegt allerdings noch ein ganzes Stück weiter entfernt: Holloman – das Ausbildungskommando der deutschen Luftwaffe in der Wüste

von New Mexico. Noch einmal viereinhalb Stunden Flug.

Bereits seit Anfang des Jahres ist in Holloman ein deutsches Kommando stationiert, sagt Major Jürgen Kochler, Presseoffizier des Jagdbombergeschwaders (JaboG) 38 „Friesland“. Bekanntlich wird die Ausbildung der Tornado-Besatzungen von Upjever Schritt für Schritt in die USA verlegt werden. Der erste Tornado-Waffenlehrgang soll noch im Frühjahr in Holloman beginnen.

Zur Zeit ist das Kommando dort rund 300 Mann stark. Aber Flugzeuge, die gibt es noch nicht. Heute sollen die ersten sechs von zunächst zwölf Maschinen verlegt werden. Drei davon stammen vom JaboG 38, die übrigen von anderen Luftwaffenverbänden.

Damit auch tatsächlich sechs Maschinen in den USA ankommen, gehen sieben an den Start. Vor allem die Betankung der Flugzeuge in der Luft ist ein äußerst kompliziertes Manöver, erläutert Tornado-Pilot Bode. Dabei werden pro Minute 300 Kilogramm Flugbenzin verfüllt. Sollte bei einer Maschine der Betankungsstutzen defekt sein, springt die Reservemaschine ein. Geht alles glatt, dreht der siebte Tornado über Großbritannien bei. Die übrigen fliegen weiter über Island nach Kanada und dann die amerikanische Ostküste entlang.

Neunmal müssen die Tornados auf dem Flug nach Sherry Point die Dienste von amerikanischen Lufttankern vom Typ „KC 10“ in Anspruch

nehmen. Auch deshalb ist die Vorbereitung des Transfers mit „unheimlich großem Planungsaufwand“ verbunden gewesen. „Jedes Flugzeug muß jederzeit auch dann noch sicher einen Flugplatz erreichen können, wenn die Betankung nicht funktioniert“, sagt Bode.

Zehneinhalb Stunden im engen Cockpit eines Tornados zu sitzen, ist aber auch für die Crews mit höchsten Anforderungen verbunden. Dabei ist das Betanken noch das geringste Problem. Im Gegenteil. Für das kleine Geschäft legen die Soldaten „Flieger-Pampers“ und Schlauchvorrichtungen an. Und wenn der Darm mal kneift? „Das nützt nichts“, sagt Bode mit einem Schulterzucken. „Da muß man die Zähne halt zusammenbeißen.“



Der amerikanische Austauschoffizier Major Jim Shane (links) und Major Ronald Bode vom JaboG 38 „Friesland“ planen die Flugroute für die Verlegung der Tornados nach Holloman. WZ-Foto: Biewer