

Von Gerd Abeldt

Decimomannu/Upjever.
Drei Tornado-Kampfflugzeuge des Jagdbombeschwaders (JaboG) 38 stehen in gleißender Sonne auf dem Militärflugplatz von Decimomannu (Sardinien). Warte der technischen Gruppe checken ein letztes Mal die Aggregate. Der nach oben gestreckte Daumen der Crews signalisiert: „Alles klar.“

Die italienische Tower-Besatzung gibt den Start frei. Langsam rollen die knapp 24 Tonnen schweren Kampfbomber zum Kopf der Startbahn. Die Maschinen beschleunigen. Das Röhren der Turbinen schmerzt in den Ohren, die Erde bebte. Bei einer Geschwindigkeit von 180 Knoten (rund 333 Stundenkilometer) steigen die Bomber in die Himmel.

Ihr Ziel: die Frasca Range. Ein Bombenabwurfplatz auf einer Halbinsel im Westen der Insel. Hier werden je Flug, 24mal am Tag, acht Übungsbomben „abgelegt“. Routine für die Flieger aus Upjever.

Nicht nur deshalb dürften die Gedanken der Soldaten des Friesland-Geschwaders in der von Italienern, Deutschen und Engländern gemeinsam unterhaltenen Basis in Deci immer wieder nach Piacenza wandern. Bekanntlich warten auf dem norditalienischen Flugplatz 14 Bundeswehr-Tornados auf ihren Einsatz in Bosnien.

„Wir kennen die Piloten der ECR-Tornados fast alle persönlich“, sagt Kommandoführer Major Wolfgang Schad, Staffelführer der 2. Staffel des JaboG 38. Alle Tornado-Piloten der Luftwaffe durchlaufen im Rahmen ihrer Ausbildung den Standort Upjever. Zudem waren die mit elektronischen Spezialgeräten ausgerüsteten ECRs, die im ehemaligen Jugoslawien Flugabwehrstellungen in Schach halten sollen, noch bis vor einem Jahr teilweise beim JaboG 38 stationiert.



markiert. Das Know-How im Umgang etwa mit der HARM-Rakete, die feindliche Radarstrahlung nutzt, um ihr Ziel zu treffen, ist innerhalb der Luftwaffe außer in Lechfeld nur noch in Friesland vorhanden.

Gedanken sind in Piacenza

„Wenn der Bosnien-Einsatz länger dauern sollte, könnte es durchaus sein, daß wir die Kollegen aus Lechfeld ablösen müssen“, vermutet ein junger Flugzeugwart. Das Dementi aus der Geschwaderführung klingt eher halbherzig. Wer weiß schon, wie die Zukunft in Bosnien aussieht.

Auf der Frasca Range schlagen die ersten Bomben ein. In unterschiedlichen Anflugwinkeln von 5 bis 20 Grad steuern die mit 480 Knoten von See heranschließenden Tornados einen mit Steinen markierten Kreis an. Der Bordcomputer berechnet den idealen Abwurfpunkt für die gut zwölf Kilogramm schweren Eisenbomben. Ein Problem: der Tornado muß bei diesen Angriffen unmittelbar über die „feindliche Stellung“ fliegen.

Um als Treffer gewertet zu werden, darf das Rauchfahnen, das den Aufschlagpunkt

markiert, in höchstens 23 Meter Entfernung von dem Steinhaufen aufsteigen. Aber auch wenn die elektronische Trefferanzeige nicht jedes Geschoß als „bull's-eye“, als Volltreffer, wertet. Waffensystemoffizier Schad ist mit den Ergebnissen ebenso zufrieden wie sein Kommodore. Tornadopilot Oberst Eike Krüger. „Wenn jeder Abwurf ein Treffer wäre, dann bräuchten wir nicht zu trainieren.“

Doch die Übungsergebnisse sagen über die Einsatztauglichkeit des Waffensystems nur wenig aus. Auch der schnelle und zum extremen Tiefstflug fähige Tornado kann von modernen Flugabwehrsystemen abgeschossen werden, wenn er sich zu lange innerhalb der Reichweite ihrer Raketen aufhält.

Den jüngsten Beleg dafür lieferte der Golfkrieg. Über Bagdad verloren die Briten einige Tornados. Die Lehre für das Training in Deci: es müssen auch ungefährlichere Anflugverfahren einstudiert werden. Der Tornado jagt im Tiefstflug heran. In beträchtlicher Entfernung zum Ziel wird die Maschine hochgezogen. Die Bombe klinkt während die Steigfluges aus, wird, so der Fliegerjargon, ins Ziel „geloftet“. Der Tornado vollzieht unterdessen einen hal-

ben Looping, dreht sich über seine Längsachse und braust davon.

Ein anspruchsvolles Flugmanöver, das die Grenzen des Tornado-Hauptrechners erahnen läßt. Er ist überlastet. Bei der Berechnung der Bombenflugbahnen schleichen sich Ungenauigkeiten ein. Der Tornado braucht über kurz oder lang einen leistungsstärkeren Computer.

Auf der Hardthöhe sind die Probleme bekannt. Der Einbau der neuen Rechner ist für 1998 geplant. Offen ist, ob die friesischen Crews bis dahin schon mit lasergesteuerten Bomben üben werden, mit denen punktgenaue Abwürfe möglich sind, die die Bundeswehr zur Zeit aber noch nicht besitzt. „Im Ernstfall müssen wir eine Stellung auch dann mit Sicherheit treffen können, wenn er neben einer Schule und einem Krankenhaus steht“, schildert ein erfahrener Pilot. Auch das eine Lehre aus dem Golfkrieg.

Noch bis zum 10. August üben die Staffeln des JaboG 38 in zwei Ausbildungsblöcken mit jeweils rund 190 Mann in Deci. Täglich mit Ausnahme der Wochenenden heben um 9.10 Uhr die ersten der insgesamt 17 deutschen Tornados ab. Zweimal täglich steigen die zweiköpfigen Besatzun-

gen, je ein Pilot und ein Waffensystemoffizier, in ihre Maschinen. Und das bedeutet Höchstbelastung auch für das Bodenpersonal, für Warte und Techniker.

Schon ab 7 Uhr bereiten sie die Maschinen für die Übungsflüge vor. Die Flugzeuge werden betankt, Bombenschächte und Bordkanone aufmunitioniert, sämtliche elektrischen und elektronischen Aggregate auf Herz und Nieren überprüft. Dabei stört die Männer um Kommandoführer Technik, Oberleutnant Hans Kramer, das frühe Aufstehen weniger. In der Früh sind die Temperaturen am Flugzeug-Abstellplatz noch erträglich. Noch am Vormittag steigt die Quecksilbersäule bis an die 40-Grad-Marke. Die Temperatur in unmittelbarer Nähe der von der Sonne aufgeheizten Maschinen dürfte noch deutlich höher liegen.

Und dennoch kann längst nicht jede Maschine zum geplanten Flug abheben. Die Ausfallquote ist beträchtlich. Mal funktioniert die Klimaanlage nicht, mal streikt die Kühlung. Häufig sind es Kleinigkeiten. Aber im Friedensflugbetrieb, so Kommodore Krüger, „hat Sicherheit absoluten Vorrang“.

Ran ans Ziel und weg

Die Tornados steuern zum wiederholtenmal den Kontrollturm der Frasca Range an, von dem aus deutsche, italienische und britische Offiziere abwechselnd den Schießbetrieb beobachten. Diesmal wird das rechte von zwei zehn mal zehn Meter großen Tüchern anvisiert, daß in der Steinwüste das Ziel für das Schießen mit der 27-Millimeter-Bordkanone abgibt. Noch ehe das Knattern der Kanone am Kontrollturm zu hören ist, spritzt die Erde am Ziel auf. Die Rinder, die in unmittelbarer Nähe grasen, stört das wenig. Sie kommen im-

mer näher. Die Tornado-Crews werden auf eine andere Schießbahn verwiesen. Ein Soldat treibt die Tiere in sicheres Terrain und verhindert so, daß die Suche nach dem friesischen „Top-Gunner“ für die sardischen Vierbeiner zum ultimativen Ernstfall wird.

Der Tornado, eigentlich als Mehrzweckflugzeug konstruiert, wird in der Luftwaffe als Jagdbomber eingesetzt. Hier kann er seine Vorteile im Tiefstflug und in puncto Schnelligkeit ausspielen. Die Devise: „Schnell ran ans Ziel und weg.“

Vor einem Zusammentreffen mit feindlichen Jagdflugzeugen müssen sich die Bomber in acht nehmen. Jäger – egal ob russische MiG 29, amerikanische F-16 oder der „Nato-Diesel“ Phantom F-4 – sind dem Tornado an Wendigkeit weit überlegen.

In Deci bietet die Luftkampfüberwachungsanlage ACMI, die Air Combat Monitoring Installation, ideale Voraussetzungen für das Luftkampf-Training. Mit elektronischen Sensoren werden die Flugmanöver der Flugzeuge, alle wichtigen technischen Daten der Maschinen in der Luft und die simulierten Raketenabschüsse erfaßt. Anhand der Aufzeichnungen können die Jet-Piloten später ihr taktisches Verhalten in der Luft selbst auswerten.

Und dann ist „Bingo“ – das Signal zur Rückkehr zur Basis. Die Spritreserven neigen sich dem Ende zu. Nach der Landung sind die Tornados deutlich leichter. Rund 4500 Liter Kraftstoff haben sie in einer knappen Stunde verbraucht. Auch die Crews haben durch Hitze und Anstrengung einige Liter Wasser verloren. Erleichterung möglicherweise aber auch in den Köpfen. Die Soldaten sind wieder am Boden, nach einem Übungsflug, in Deci – und Piacenza und Bosnien sind immerhin einige hundert Kilometer weit entfernt.