

Neuer Sound über Neuburg

Clemens Bollinger

Deutschlands kleinster Fliegerhorst erlebt derzeit den größten Umbau seiner Geschichte: Die Luftwaffenbasis Zell bei Neuburg an der Donau, Heimat des Jagdgeschwaders 74, macht sich rundum fit für die Aufnahme von 29 Jagdflugzeugen des Typs Eurofighter. Bis 2008 heißt es, nach und nach Abschied nehmen von der F-4F Phantom II. Erstmals gleicht eine solche Umrüstung einem Quantensprung – in der Luft und am Boden: Aus den Siebzigern des letzten Jahrhunderts ins neue Jahrtausend.

Dass es eine F-4F Phantom sein muss, die an diesem Morgen in der Ferne als winziger Punkt in der grellen Morgensonne auftaucht, verrät der Rauchschweif ihrer beiden General Electric J79-Triebwerke. Bis heute wird das meistgebaute Kampfflugzeug des Westens deshalb gerne „Smokey“ genannt. Da Rauch vor allem bei Einsätzen in feindlichem Luftraum brandgefährlich sein kann, wussten sich die Piloten zu helfen, um länger unentdeckt zu bleiben: Weil die Abgasfahne der F-4 bei Nachbrennereinsatz schwindet, gaben sie mit einem Triebwerk volle Leistung und nahmen das andere in den Leerlauf.



Zwei Welten, ein Fliegerhorst: F-4F Phantom (oben) und Eurofighter (unten) des JG 74.

Solche Kunstgriffe hat ein Eurofighter nicht nötig, seine EJ200-Triebwerke haben noch nie geraucht. Mit nur 17 Tonnen Startgewicht – gegenüber 27 Tonnen bei der Phantom – haben die Maschinen leichtes Spiel, was die Piloten begeistert.



Einer von ihnen ist Major Norbert Biehler. Wie er, den Helm unter dem Arm, im Shelter 19 aufkreuzt, wirkt er wie die Antwort der Luftwaffe auf Bruce Willis – nur größer. Prompt wird er von einer Journalistin gefragt, ob der Sitz im Eurofighter auch verstellbar sei. Die Antwort lautet: „Ja! Das Cockpit ist gegenüber der Phantom wirklich super geräumig und übersichtlich.“

Biehler ist einer von vier Neuburger Offizieren, die den Eurofighter bereits fliegen dürfen. 51,5 Stunden stehen jetzt in seinem Flugbuch; das Vierzigfache hatte er zuvor mit der Phantom absolviert. 15 weitere F-4-Piloten werden sukzessive zur Ausbildungseinheit nach Laage zum Jagdgeschwader 73 abkommandiert, um dort auf den neuen Jet umgeschult zu werden. Die Waffensystem-Offiziere, die „Back Seater“, der bis dato 28 Phantoms von Neuburg scheiden wie geplant als Zeitoffiziere aus oder erhalten anderweitig Spezialistenjobs bei der Luftwaffe.

Bevor Biehler über eine mobile gelbe Leiter ins Cockpit klettert, ruft er kurz die Seiten des ESS (Engineering Support System) auf, das keine drei Meter neben dem Jet aufgebaut ist. Paperwork à la Eurofighter. Schließ-



Major Norbert Biehler: Nach 2.000 Stunden auf der Phantom kam im Januar die Umschulung auf den Eurofighter.



Der raue militärische Flugalltag mit dem Eurofighter hat begonnen: Die Triebwerksinstandsetzung des EJ200 steht im Zeichen des „Kooperativen Modells“ zwischen Luftwaffe und MTU.

Die Wartungsscrew begleitet den Jet bis zur Last-Chance-Position. Hier bewegen sich die Spezialisten noch einmal in einer gut einstudierten Choreografie um das Flugzeug, prüfen Verschlüsse, sehen nach den Reifen, kontrollieren, ob inzwischen nicht doch noch irgendwo Öl ausgetreten ist und machen die Bewaffnung scharf. Als Teil der Umstellung auf den Eurofighter müssen die Schutzwälle an der Last-Chance-Position aufgestockt werden, weil eine IRIS T-Rakete im Fehlerfall

Nicht zu Unrecht, denn das von 2003 bis 2008 laufende Umbau- und Modernisierungsprogramm des Fliegerhorstes umfasst insgesamt 40 kleine und größere Bauvorhaben; gut drei Viertel davon stehen im Zusammenhang mit der Eurofighter-Einführung. Die Bauaktivitäten machen – dritter Unterschied zum Phantom-Zeitalter – aus dem 1961 vom Jagdgeschwader 74 bezogenen Flugplatz eine Luftwaffenbasis mit neuer Werft, neuen Munitionierungseinrichtungen,

Bend“, sagt Kommodore Klein, „können wir das ganz real in der Luft üben: Eurofighter gegen Phantom. Das ist der große Vorteil des Parallelflugbetriebs mit zwei verschiedenen Kampfflugzeugen.“ Bei der Alarmrotte, die das Geschwader im Nato-Auftrag rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr bereitstellt, bleibt bis 2008 noch alles beim Alten. Zum Einsatz kommt das Waffensystem Phantom.

Major Biehlers Show ist zu Ende. Er sitzt ent-



Das Renaissance-Kleinod Neuburg, landschaftlich sehr reizvoll an der Donau.



lich bestätigt der Major mit der „Pilot's Acceptance“, dass er die Maschine übernommen hat. Von jetzt an ist es sein Flieger. Die Canopy schließt sich: Es kann losgehen.

Wenige Sekunden später wird der Unterschied zwischen einer Phantom und dem Eurofighter hörbar: Während das Eurofighter-Triebwerk 1 via APU autark gestartet – und nicht wie bei der Phantom angeblasen – wird und zündet, erwacht ein mittel- bis hochfrequenter Nebenton. Dieser Soundmix wird wenig später den raketenähnlichen Steigflug begleiten und die Unterscheidung zum dumpfen, machtvollen Grollen der Phantom-Triebwerke leicht machen.

Im Cockpit laufen die „Preflight Checks“ der Systeme. Sie bilden den vorläufigen Abschluss sorgfältiger Flugvorbereitungen, die zwei Stunden zuvor mit Wetter- und Flugsicherungsbriefing, Routen- und Spritberechnung am Computer und den taktischen Absprachen mit anderen Piloten begonnen hatten. Zum Abschied winkt Biehlers Eurofighter mit den mächtigen Vorflügeln, schwenkt sie jeweils bis zum Anschlag hoch und runter. Dann lässt der Major die Maschine aus dem Shelter. Gashebel muss er dafür nicht anrühren, da die Triebwerke schon im Leerlauf genug Schub zum Rollen entwickeln; bei der F-4 musste er stets nachhelfen.

über die alten Wälle aus Phantom-Zeiten hinwegschießen würde.

Dann ist 30+19 „ready for taxi“ und rollt zur Startbahn 27. Dort wartet schon eine F-4F – die Show kann beginnen. Während sich der Siebziger-Jahre-Jet mit vollem Nachbrennerschub in Bewegung setzt, sprintet der Eurofighter nur mit „Military Power“, also ohne Nachbrenner, hinterher – und benötigt weniger Startbahn. Kommodore Oberst Uwe Klein spricht von Bilderbuchstarts von der Baustelle – so bezeichnet er schmunzelnd seinen Fliegerhorst.

Feuerwache, IT-Vorrichtungen, Staffel- und Betriebsgebäuden. Auch bei der Technischen Gruppe hat sich einiges getan: Aus früher eigenständigen Staffeln wurde die Instandsetzungs- und Elektronikstaffel mit einem großen Schulungsbedarf für den Umgang mit neuen Werkstoffen, komplexer Avionik und Englisch als neuer Basissprache.

Auch ein neues Simulatorgebäude ist entstanden. Hier können frischgebackene Eurofighter-Piloten ohne Gefahr für Leib und Leben perfektionieren, wie die Hauptaufgabe des Jagdgeschwaders 74, die Sicherstellung der Lufthoheit der Bundesrepublik Deutschland, am effektivsten zu lösen ist. „Anschlie-

spannt am Tisch in der Lounge der 2. Staffel. Knapp eine Stunde war er gegen eine Phantom des eigenen Geschwaders über Süddeutschland unterwegs. Mit Leib und Seele Flugzeugführer, ist Biehler doch auch Offizier und hält sich mit betrieblichen Details zurück. Daher erhält man auf die Frage, wer denn heute gewonnen habe, nur ein endlos breites Grinsen.

Ihr Ansprechpartner zu diesem Thema: Martin Majewski +49 89 1489-5369

Interessante Multimedia-Services zu diesem Artikel unter: <http://www.mtu.de/206Neuburg>