

Phantom war ein Schnäppchen

SERIE Dieter Illauer war bei der Einführung der F-4F verantwortlich mit dabei

„Wir wollten eigentlich einen Ferrari, aber wir bekamen einen Lastwagen.“

VON MANFRED HOCHMANN

WITTMUND – Wenn einer etwas zur Geschichte der F-4F Phantom erzählen kann, dann ist es Dieter Illauer. Denn der Oberstleutnant a. D. aus Wittmund war ein „Mann der ersten Stunde“, war als Dezentent beim „General Kampfverbände“ und Referent im Verteidigungsministerium Anfang der 1970-er Jahre mitverantwortlich für die Einführung der neuen Fliegergeneration.

Der 78-jährige, in Nürnberg geborene Illauer, erinnert sich noch heute lebendig an jedes Detail. Der leidenschaftliche ehemalige Pilot ist kaum zu bremsen, wenn er über die Geschichte der deutschen Luftwaffe berichtet. Wobei nicht immer Euphorie mitschwingt. Denn der eigentliche Anlass, ein neues System einzuführen, war ein trauriger. Der Anfang der 1960er Jahre eingeführte F-104 Starfighter war nicht mehr zu halten. „186 der Maschinen sind abgestürzt, wir haben 108 Piloten verloren“, so Illauer. Der Starfighter sei ein reiner Hochgeschwindigkeits-Abfangjäger gewesen und zum engen Luftkampf nicht geeignet. Dieter Illauer: „Wegen des einzigen Triebwerks hatte der Starfighter eine sehr hohe Absturzrate. Der Nachfolger musste daher aus Sicherheitsgründen zwei Triebwerke haben.“

Ab den 1970er Jahren war zunächst der Tornado als Nachfolger vorgesehen, vorangetrieben vom damaligen Luftwaffen-Inspekteur General Johannes Steinhoff. Illauer: „Den wenigen operationell denkenden Teilnehmern im Planungsstab war klar, dass der Tornado für uns nicht geeignet war. Das war kein Jagdflugzeug, sondern ein reiner Jagdbomber. Er war nicht als Jäger geeignet.“ Unter Leitung von Illauer machte sich eine kleine Expertengruppe auf in die USA, um sich über andere Systeme zu informieren. Einige Typen waren nicht geeignet. So schaute man sich bei der Firma McDonnell Douglas zwei mögliche Kandidaten an – nämlich die F-15 A und eine vereinfachte Version der Phantom, die F-4EF (das E stand für European.



Dieter Illauer aus Wittmund ist einer der Pioniere, die für die Bundeswehr die Phantom eingeführt haben. Der Fernsehsender N 24 interviewte Illauer dazu und wird demnächst über das Ende der Ära berichten.

BILD: OLIVER OELKE

Illauer: „Die F-15 wäre zwar das weitaus bessere Flugzeug gewesen, es wurde aber rasch verworfen, da es erst fünf Jahre später zur Verfügung stand und hohe Kosten zur Folge gehabt hätte. Die Mittel dafür waren nicht eingeplant.“ So entschied man sich für Phantom F-4EF. Sie war relativ schnell verfügbar und mit 1,75 Milliarden Mark für 175 Flugzeuge relativ günstig. Illauer: „Eine Phantom für zehn Millionen Mark – das war ein Schnäppchen.“

Der Oberstleutnant aus Wittmund wurde vom damaligen Inspekteur Günther Rall beauftragt, das Flugzeug mit einem kleinen Team zu testen und zu bewerten. Das war im November/Dezember 1970 direkt bei McDonnell Douglas in St. Louis. „Es wurden einige Testflüge und unzählige Luftkämpfe im Simulationszentrum geflogen. Es zeigte sich, dass die F-4EF dabei im Luftkampf allen deutlich überlegen war.“

Bei der getesteten Phantom handelte es sich allerdings nicht um das heutige Flugzeug, sondern um eine

„gestrippte“ vereinfachte, leichte Version, berichtet Illauer. Es waren Einsitzer (ohne Rücksitz), ohne Rumpftank, ohne Radar, ohne Navigation mit festen Vorflügeln. „Schon damals war klar, dass wir nachrüsten mussten.“

Illauer: „Wir haben das Flugzeug nach unserer Rückkehr auch als Einsitzer, aber mit größerem Tank, sehr gutem Radar, Navigation und entsprechenden Bewaffnung vorgeschlagen.“ Wenig später waren Illauer und seine Mitstreiter sehr überrascht, als die Phantom ab 1974 beim Jagdgeschwader 71 „Richtofen“ als zweisitzige Version, mit einem wenig geeigneten Radar und unzureichender Bewaffnung beschafft worden ist. Gründe waren angeblich andere Vorstellungen der Firma wegen notwendiger Umentwicklungen, zeitlicher Verschiebung und höheren Kosten.

Die Folge war: Die Suche nach den sogenannten Kampfbeobachtern (den heutigen Waffensystem-Offizieren) für den Rücksitz begann in der Luftwaffe. Weitere Umbauten waren erforderlich,

die das Flugzeug schwerer und letztendlich teurer machten. Illauer: „Zuerst hatten wir einen Ferrari, daraus wurde ein Lastwagen. Wir nannten die Phantom auch ‚Flying Speedbrakes‘ – die fliegende Geschwindigkeitsbremse.“

Deshalb begann die Bundeswehr auch schon 1978 mit der Entwicklung des Nachfolgers.

Doch das ist eine andere Geschichte.



PHANTOM-ZEITAFEL

- 7. März 1974:** Landung der ersten beiden verbandseigenen F-4F Phantom II in Wittmund.
- 1. März 1975:** Aktivierung der Alarmrotte.
- 2. Oktober 1975:** Das JG 71 „Richtofen“ verliert die erste Maschine durch Absturz bei Helgoland, die Besatzung wird gerettet.
- 18. Juni 1979:** Flugunfall nahe Detmold, Besatzung und fünf Hausbewohner kommen ums Leben.
- 29. April 1984:** 25 Jahre Jagdgeschwader – Massenstart von 15 F-4F. - wird fortgesetzt -

Quelle: Karl-Heinz Schäfer, „F-4F Phantom II in der Luftwaffe“