

„Flugzeug hat sich wacker geschlagen“

SERIE Der extreme Tiefflug über die Weite Kanadas ist dem ehemaligen Kommodore in guter Erinnerung

Mit dem Eurofighter sei ein guter Phantom-Nachfolger in Wittmund gelandet, sagt der pensionierte General.

VON KLAUS-DIETER HEIMANN

WITTMUND – „Packen wir's an war unser Motto, als man uns die Phantom anvertraut hat“, erinnert sich Dirk Böcker, von Anfang 1987 bis Juli 1989 Kommodore des Jagdgeschwaders 71 „Richthofen“. Der heute 68-Jährige hatte das Geschwader von Klaus Eggert übernommen und wurde gleich an seinem ersten Tag mit einem schweren Flugunfall konfrontiert. Am 24. März 1987 kollidierten zwei F-4F des Geschwaders in der Nähe von Bremerhaven. Beide Maschinen stürzten ab, zwei Besatzungsmitglieder verloren ihr Leben. „Das hat meinen Einstieg geprägt. Zum Glück hatte ich noch meinen Vorgänger an meiner Seite – ich war ja noch ganz neu beim Geschwader.“ Sein ohnehin si-

PHANTOM-ZEITAFEL

- 1. Juli 1995:** Das JG 71 wird Immediate Reaction Force (Verlegebereitschaft innerhalb von fünf Tagen).
- 3. Oktober 1996:** Das Wittmunder Geschwader nimmt als erster deutscher Jagdverband an der Übung „Red Flag“ in Las Vegas teil.
- 12. Juli 2000:** 200 000 Flugstunden mit der F-4F beim JG 71.
- 24. Juli 2001:** Die erste Phantom wird bei der Luftwaffenwerft in Jever „musterzerlegt“, um Erfahrungswerte für die spätere Hochwertteilgewinnung zu sammeln - wird fortgesetzt -

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



Knapp über dem Wasser und über den Baumwipfeln: Der Tiefstflug in Kanada war für die Phantom-Crews eine anspruchsvolle Aufgabe. Dieses Foto entstand 1994. Dirk Böcker (kleines Bild) war Kommodore von 1987 bis 1989.

ARCHIVBILD: PRIVAT

cherheitsorientiertes Handeln habe er in der Folge noch stärker ausgeprägt, sagt Böcker.

Der Systemwechsel vom Einsitzer Starfighter auf den Zweisitzer Phantom habe vor allem eine eindeutige Sprache erfordert. „Von nun an war Arbeitsteilung angesagt.“ Man habe ein „Crew-Konzept“ entwickelt, die Befugnisse klar definiert: „Es durften im Einsatz keine Missverständnisse aufkommen. Bis ins Detail standardisierte Verfahrensabläufe waren notwendig, um auch mit wechselnden Besatzungen optimal zusammenarbeiten zu können.“

Zu den Höhepunkten seiner Phantom-Zeit, Böcker flog von 1990 bis 2002 noch den Tornado, gehörte 1984 eine Luftparade. „Bundespräsident Carl Carstens verabschiedete sich in Bergen-Hohne von der Bundeswehr. Zu seinen Ehren gingen wir mit fast 100 Flugzeugen und Hubschraubern in die Luft. Ich hatte das Kommando, flog mit einer F-4F vorne weg.“

Daneben war es der extreme Tiefflug, der Böcker nachhaltig beeindruckt hat. „Wir

flogen in Goose Bay in Kanada in absoluten Grenzbereichen“, sagt der Generalleutnant a. D., der 2005 als Stellvertreter des Generalinspektors der Bundeswehr in den Ruhestand verabschiedet wurde.

Als die Phantom 1974 zum Geschwader kam, habe man auch in Wittmund von einem „Übergangssystem für ein paar Jahre“ gesprochen. „Dass es vier Jahrzehnte werden würden, hätte ich überhaupt nicht für möglich gehalten. Alles in allem hat sich das Flugzeug aber wacker geschlagen.“

Die Phantom sei schon seit Jahren im Regelfall älter als die Piloten, die sie fliegen. Rückblickend dürfe man, wenn es um die Leistungsfähigkeit der F-4F gehe, das System nicht isoliert betrachten. „Die Phantom hat ihre Rolle immer ge-

funden“, sagt Böcker. Sei es bei internationalen Übungen – wo dem betagten Jet mitunter nur die „Feind-Darstellung“ blieb, oder beim Air Policing im Baltikum. Im Alltag habe sich die F-4F zudem als das Flugzeug der Alarmrotte im Dauereinsatz im deutschen Luftraum bewährt.

In der Öffentlichkeit war die Luftwaffe in den 1980-er Jahren immer wieder ein großes Thema: Die Tiefflugdiskussion war in vollem Gang, Kommodore Böcker musste immer wieder die Zusammenhänge erklären und auch mit Missverständnissen aufräumen. Dazu gehörte der Vorwurf, die Jetpiloten würden Atomkraftwerke als Wendepunkte anfliegen. „Mit einem aufwendigen Verfahren haben wir dann aber belegen können, dass wir deutlich entfernt geblieben sind.“

Das Warten auf das Phantom-Nachfolgemodell war hingegen in der breiten Öffentlichkeit in den 1980er Jahren kein großes Thema – das kam erst später zur Jahrtausendwende, als sich zum Beispiel der Verband der Besatzungen strahlgetriebener Kampfflugzeuge (VBSK) deutlich zu Wort meldete, immer längere Wartungszeiten kritisierte und „Technik von gestern“ monierte.

Dirk Böcker erinnert sich auch an diese Diskussionen gut. „Alle Rüstungsprojekte haben langen Vorlauf“, sagt der pensionierte Drei-Sterne-General, der in seiner Karriere für das operative Geschäft verantwortlich war – nicht für Beschaffung. Das „Spiel der Kräfte“ zwischen Politik, Industrie und Militär brauche seine Zeit, erklärt Böcker und ergänzt bescheiden: „Als Soldat muss man mit dem Leben, was man hat.“ Und so habe man nun besonders lange die F-4F gehabt. Jetzt aber sei endlich der Eurofighter in Wittmund gelandet.

„Ein gutes Nachfolgemodell“, sagt Dirk Böcker.

