

Der Käfer unter den Jagdflugzeugen

SERIE Heinz G. Nowak weiß, 40 Jahre Phantomfliegerei haben drei Generationen zusammengeführt



26. August 1992: Kommodore Heinz G. Nowak begrüßte Bundeskanzler Helmut Kohl und den französischen Staatspräsidenten François Mitterrand auf dem Flugplatz in Wittmundhafen.

BILD: BUNDESWEHR



Heinz Gerd Nowak erinnert sich gern an seine Zeit mit der Phantom. Vom 1. Juli 1989 bis zum 31. März 1993 war er Kommodore des Jagdgeschwaders 71.

BILD: INGA MENNEN

Da sich die Einführung des Eurofighters weiter verzögerte, wurden Reparaturen notwendig.

VON INGA MENNEN

WITTMUND/ANGELSBURG – Viele Erinnerungen verbindet Heinz Gerd Nowak mit der Phantom F-4F. Gute und weniger gute, denn in seiner fliegerischen Zeit kam es auch zu einigen wenigen Abstürzen. Vom 1. Juli 1989 bis zum 31. März 1993 war der heute 71-Jährige Kommodore des Jagdgeschwaders 71 „Richthofen“. Für Nowak endete danach seine aktive Zeit beim Bund. Heute wohnt er mit seiner Frau Barbara in einem Haus in Angelsburg.

Auch der Oberst weiß, die Phantom war bei ihrer Einführung eigentlich nur eine Übergangslösung. Schließlich wurden es 40 Jahre und auch Nowak bestätigt: „Man kann das Flugzeug den VW Käfer unter den Kampfjets nennen – es fliegt und fliegt und fliegt.“ 1000 Flugstunden verbrachte der Pilot mit Leib und Seele in dem Jagdflugzeug. Dabei gibt Nowak unumwoben zu – die Phantom habe er geschätzt, aber den Vorgänger, den Starfighter habe er geliebt. Dennoch trifft er sich am Wochenende zum „Tag der offenen Tür“ mit einer neu gegründeten deutschen Phantom-Staffel, zu der mittlerweile 260 Mitglieder gehören. „100 davon werden am Sonnabend bei der Verabschiedung dabei sein“, sagt Nowak, der auch nach seiner Pensionierung bei

den Soldaten für seine Art und seine Umgangsformen hoch geschätzt ist.

Piloten hätten ihre anfängliche Verachtung für den „Riesenkoffer“ nicht verhehlen können. Bezeichnungen wie „Fliegendes Scheunentor“, „Big Ugly“, „Rhinozeros“ oder „Elefant“ machten die Runde. Und die Piloten waren nicht mehr allein im Cockpit, erinnert sich Nowak. Mit der Zeit wurde auch dem eingefleischtesten „Single-Seater“ klar, dass erst der Waffensystemoffizier die „Phantom“ zu einem vollwertigen Waffensystem machte. Technische Zuverlässigkeit, die große Zuladungskapazität, Allwetterfähigkeit, hochauflösende Kameras sowie aktuelle Aufklärungssensoren machten aus dem „alten Dampfer“ einen ernstzunehmenden Partner an der Seite der Nato-Verbündeten, schildert der Ex-Kommodore. „In kombinierten Luftoperationen, bei Überprüfungen und Wettbewerben waren wir wieder vorne mit dabei.“

Primär die Aufklärer hatten bei den Einsätzen mit ihrem Seitensicht radar entlang der innerdeutschen Grenze und über der Ostsee einen bedeutenden Auftrag und hatten dabei auch des Öfteren „Feindberührung“ – manchmal auch

zur Freude der begleitenden Jäger. „Bald jedoch zeigte sich, dass die als Zwischenlösung zum Jäger 90 beschaffte Phantom mit zunehmendem Alter nicht mehr mit Flugzeugen der dritten und vierten Generation mithalten konnte. Eine Zeit lang versuchten wir diese Defizite noch zu kompensieren. Wir flogen halt immer tiefer und sahen und schossen nach oben und zündeten den Nachbrenner, wenn wir nicht gesehen werden wollten“, sagt Nowak. Cockpitaufzeichnungen

gab es nicht, dafür wurden Kassettenrekorder gekauft. Als sich jedoch die Nato-Strategie hin zu einer Vorverteidigung entwickelte, waren die Nationen aufgefordert, einen höheren konventionellen Beitrag dazu zu leisten.

„In dieser Zeit waren wir Flieger uns einig, wenn wir nicht riskieren wollten, unsere Einsatzbereitschaft zu verlieren, mussten wir solidarisch unserem Verständnis von einer sicheren und effektiven Fliegerei treu bleiben“, so der 71-Jährige heute.

Da sich die Einführung des Eurofighters weiter verzögerte, wurden die verschiedensten Maßnahmen notwendig, denn Komponenten wie Fahrwerk, Zelle und Triebwerk bereiteten zunehmend Probleme. Damit einhergehend wurde der



„Luftverteidigungsdiesel“, wie die Phantom der Jagdverbände auch genannt wurde, noch einmal mit einem neuen Radar und einem Luft-Lenkflugkörper mittlerer Reichweite modernisiert.

Während des Kalten Krieges war die Phantom in den unterschiedlichsten Konfigurationen für viele Jahre das Rückgrat vieler Luftwaffen auf der ganzen Welt. „Ob als Trägerflugzeug oder in den Rollen Luftverteidigung, Luftangriff oder Aufklärung: immer war sie ein robustes, zuverlässiges und leistungsstarkes Flugzeug“, erklärt Nowak. Die Piloten hätten natürlich auch immer den potenziellen Gegner und seine technische Ausrüstung im Auge gehabt und eigene Taktiken abgeleitet. „Manchmal allerdings kamen uns Zweifel, wenn mal wieder von den sowjetischen Wunderflugzeugen, wie der MIG-29 berichtet wurde“, so der Oberst rückblickend.

Im Rahmen der Wiedervereinigung „erbt“ und testete die Luftwaffe 24 dieser Flugzeuge, zum Teil auch hier in Wittmund. „Einige Phantompiloten unseres Geschwaders, die auch leidlich die russische Sprache beherrschten, wurden in einem Schnellkurs umgeschult. Schnell war klar: in Beschleunigung, Steigleistung und Wendigkeit war die MIG nicht zu schlagen. Auch die Bewaffnung konnte sich sehen lassen“, erinnert sich Nowak. Dennoch konnte die Phantom sehr viel autonomer im Luftraum operieren, und die Aufgabenteilung zwischen Pilot

und Waffensystemoffizier brachte gegenüber der einsitzigen MIG deutliche Vorteile. „Ich bin dankbar, dass uns die Erprobung dieser Unterschiede im echten Einsatz erspart geblieben ist“, sagt Nowak.

„Rund 40 Jahre F-4F-Phantomfliegerei haben fast drei Fliegergenerationen zusammengeführt und unser fliegerisches Selbstverständnis geprägt. Unser Korpsgeist, das Team-Erlebnis und die erlebte Kameradschaft haben uns durch alle Höhen und Tiefen unseres Fliegerlebens mit der Phantom in ihrer eigenwilligen Schönheit getragen und uns für den Rest unseres Lebens mit diesem Flugzeug verbunden.“

PHANTOM-ZEITAFEL

August/September

2003: Erstmals Übung mit der israelischen Luftwaffe in Deci, Sardinien.

Juli–September 2005: Erstmals „Air Policing Baltikum“ in Litauen.

27. Mai 2008: In einer spontanen Aktion wird mit einem Gruppenfoto vor der F-4F „37+79“ an den Erstflug der F-4 vor 50 Jahren bei McDonnell Douglas in den USA erinnert.

- wird fortgesetzt -

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