

„Combat approach“ auf Sarajevo

Deutsche Piloten klagen über die Einsatzbedingungen bei den Hilfsflügen nach Bosnien

Acht Minuten vor der Landung riß der Funkkontakt der Fluglotsen von Sarajevo mit dem italienischen Transportflugzeug jäh ab. Als die Stimmen im Kopfhörer verstummten, um 13 Uhr am Donnerstag vorletzter Woche, kreuzte ein zweites Hilfsflugzeug eben via Split auf Sarajevo zu.

Der Bundeswehr-Transporter vom Typ „Transall“ landete 50 Minuten später planmäßig auf dem Flughafen der eingeschlossenen Stadt – von den vier italienischen Kameraden aber und ihrer Maschine vom Typ „Aeritalia G.222“ fehlte noch jede Spur.

Das Schicksal der italienischen Crew, deren Flugzeug von einer Ra-

ten verfügt. So flogen die Transall bislang ohne passiven Schutz gegen mögliche Raketenangriffe – Einrichtungen, die sich etwa an Bord französischer Transporter finden.

Hinzu kommt eine weitere Unsicherheit. Was für die Crews viermotoriger Militärlastträger wie der „Hercules“ kein Risiko bedeutet, könnte den Piloten der mit nur zwei Triebwerken ausgestatteten Transall zum Verhängnis werden: Fällt beim Anflug auf Sarajevo ein Triebwerk aus, so reicht die Leistung des verbleibenden Aggregats nicht, die beladene Maschine aus dem Talkessel in sichere Höhen zu tragen – die Crew muß unter allen Umständen im Kampfgebiet landen.



Deutsche „Transall“-Hilfslieferung: Riskante Routine

kete getroffen wurde, schockte die Luftbrücken-Piloten von Sarajevo. In 1000 Einsätzen hatten Militär-Crews aus 19 Nationen im Auftrag der Uno 12 000 Tonnen Hilfsgüter in die vom Bürgerkrieg ausgezehrte Stadt geflogen, nun murrten letzte Woche erstmals Besatzungen über die Einsatzbedingungen bei den Flügen in das Kriegsgebiet von Bosnien.

Piloten der Lufttransportgeschwader (LTG) der Bundesluftwaffe aus Landsberg (LTG 61), Hohn (LTG 63) und Wunstorf (LTG 62) kreiden dem Bundesverteidigungsministerium Versäumnisse und mangelhafte Aufklärung an.

Vor dem Raketenabschuß der italienischen Maschine war den Transall-Besatzungen noch bedeutet worden, daß keine der Kriegsparteien im Kampfgebiet über Boden-Luft-Rake-

Sollte die Uno ihre Versorgungsflüge, die nach dem Tod der italienischen Samariter vorerst gestoppt worden waren, in dieser Woche wiederaufnehmen, so beginnt für die Fünf-Mann-Crews der Transall erneut eine riskante Routine. Mit bis zu 15 Tonnen Hilfsgütern an Bord fliegen jeweils zwei Transall-Besatzungen mit ihren Maschinen im Vier-Tage-Turnus zweimal täglich Sarajevo vom kroatischen Zagreb aus an.

Nach eineinhalb Flugstunden beginnt kurz vor Sarajevo der Landeanflug unter Kampfbedingungen, der „combat approach“: In etwa 2500 Meter Flughöhe ziehen die Piloten ihre Triebwerke auf Leerlauf, fahren Klappen und Luftbremsen aus und sinken im steilen Kurvenflug auf die Landebahn herab.

Weil die Landehilfen des Flughafens zerstört sind, muß jeder Anflug auf Sicht gesteuert werden. Ein transportables GCA- („Ground Controlled Approach“-) Radar, mit dem die Crews auch bei schlechter Sicht auf die Piste herabgelotst werden können, fehlt in Sarajevo.

Bislang schon konnten bloße Wolkenbildungen die Besatzungen gefährden. Um den Flughafen zu erreichen, mußten die Crews manches Mal Wolkenmassen umfliegen, die sich zwischen ihre Maschinen und die Sichtlinie zur Landebahn schoben. Dabei kurvten die Piloten dann schon mal aus jenem schmalen Korridor heraus, den die Kriegsparteien als Anflugsschneise freigegeben haben.

Insgesamt 14mal, so erklärten Uno-Vertreter Ende letzter Woche, sei es bereits zu Attacken auf Hilfsflugzeuge gekommen. Betroffen waren auch Transall-Crews, die bemängelten, daß die Führung der Luftwaffe ihrem Risiko nicht Rechnung trägt. Noch immer warten die LTG-Flieger darauf, daß Bonn sie vor den finanziellen Folgen einer möglichen Invalidität schützt.

Die Unfallversicherer der Piloten weigern sich, das Risiko der Hilfseinsätze ins Kriegsgebiet zu tragen. Diese Haltung, erklärte Luftwaffensprecher Oberstleutnant Jörg Meyer-Ricks, könne die Bundeswehr nicht akzeptieren – doch helfen kann auch die Luftwaffe ihren Piloten nicht: Das zuständige Finanzministerium erklärte sich außerstande, Risikoaufschläge für die privaten Versicherungen der Besatzungen zu leisten.

Zumindest vor dem Raketen-Risiko sollen die Crews besser geschützt werden: In der Luftwaffen-Erprobungsstelle Manching wurde jetzt die erste Transall mit Radarwarngeräten und Sicherungen gegen Raketenbeschuß ausgerüstet.

Nach und nach sollen alle Luftwaffen-Transporter damit bestückt werden. Dann, so Meyer-Ricks, müßten die Crews nur noch die Bedienung der Apparate trainieren.

Und dazu gehört, Hitzekörper („Flares“), mit denen wärmesuchende Raketen von den heißen Triebwerken abgelenkt werden, im rechten Moment abzuschießen. Auch ein Raketen-Ausweichmanöver, das Kampfflieger Jojo-Flug nennen, muß geübt werden: rasch rauf und runter – wie beim Geschicklichkeitsspiel mit der Holzscheibe.