



„Jaguar“-Absturzstelle bei Wesel: Im Normalfall klick

## MILITÄR

### Tallyho

**Der versehentliche Abschluß eines britischen Jagdbombers über der Bundesrepublik offenbart eine Unsitte von Nato-Piloten: Scheinangriffe auf alles, was fliegt.**

Hauptmann Roy Hamilton Lawrence, 35, donnerte mit dem rotgestrichenen „Phantom“-Jet FGR. 2-XV 422 in 440 Meter Höhe südöstlich am nieder-rheinischen Städtchen Wesel vorbei, als er vor sich ein geeignetes Übungsziel ausmachte: einen britischen Jagdbomber vom Typ „Jaguar“.

„Tallyho!“ jubelte Lawrence ins Bordmikrofon – wie die englischen Jäger, wenn ihnen ein Fuchs vor die Flinte kommt. Dann feuerte die Phantom.

Sekunden später, exakt um 12.47 Uhr an jenem 25. Mai 1982, durchschlug eine 2,87 Meter lange und 86 Kilogramm schwere, infrarotgesteuerte „Sidewinder“-Rakete das Heck der Jaguar. Das getroffene Flugzeug drehte sich dreimal um die eigene Achse und brach in einem Feuerball entzwei. Pilot Derek Stephan Girggs, 25, konnte sich mit dem Schleudersitz aufs Feld des Bauern Gerd Mölken retten und trank erst einmal einen Cognac.

Der erste Raketen-Volltreffer über Westdeutschland zu Friedenszeiten blieb für den Schützen Lawrence und seinen Navigator Alistair David Inverarity, 38, ohne schwerwiegende Folgen. Zwar sprach Ende vorletzter Woche ein sechsköpfiges britisches Militärgericht beide



„Phantom“-Besatzung Inverarity, Lawrence: Verweis für Volltreffer

schuldig, die Strafe aber war nur ein „strenger Verweis“. Wohlwollend meldete der „Sunday Telegraph“ in London, es gebe „eine Reihe Offiziere“, die trotz eines solchen Verweises in frühen Dienstjahren später „die höchsten Dienstgrade erreicht hat“.

Offensichtlich hatte die Besatzung der Phantom nur einen Scheinangriff auf die Jaguar-Maschine fliegen wollen – was Nato-Piloten, ungeachtet aller militärischen Dementis, auch gern tun, wenn ihnen Passagierjets begegnen.

„Immer wenn schönes Wetter ist“, berichtete ein Frankfurter Fluglotse,

„näher sie sich aus allen Richtungen den Airlinern.“ Auf dem Radarschirm ist dann „bis zu 20mal am Tag“ zu sehen, wie die Jäger Kurs auf die Zivilmaschinen nehmen.

So geschah es auch, als Hauptmann Lawrence am 25. Mai letzten Jahres die Jaguar gewahr wurde. Unmittelbar zuvor hatte er sich über Funk bei einem deutschen Fluglotsen, dem Bundeswehr-Oberleutnant Dieter Meissner, gemeldet. Meissner mahnte um 12.46 Uhr (auf englisch): „Sie müssen umkehren, sonst verlassen Sie Ihre Zone.“

Lawrence, plötzlich: „Ich habe gerade eine Jaguar abgeschossen.“

Fluglotse: „Wie ist Ihr Zustand?“

Lawrence: „Kümmern Sie sich nicht um meinen Zustand, ich habe gerade eine Jaguar abgeschossen. Der Pilot ist ausgestiegen.“

Fluglotse: „Ist das keine Scheißhausparole?“

Lawrence: „Keine Scheißhausparole.“

Vor dem britischen Militärgericht gestand der Pilot, er habe „total vergessen“, daß sein Jet mit scharfen Sidewinder-Raketen bewaffnet war. Außerdem

sei die Crew vor dem Start nur drei bis fünf Minuten lang eingewiesen worden – viel zu kurz, wie sachkundige Militärs monierten.

Denn vor einem Alarmstart werden Pilot und Navigator mit Informationen aller Art überfrachtet. „Eine Phantom zu fliegen“, bekannte ein RAF-Offizier, „ist wie fernsehen, Auto fahren und einen Fahrplan studieren – und das alles gleichzeitig.“

Der Mann im Cockpit muß blitzschnell Entscheidungen fällen; im „Starfighter“ etwa alle 3,4 Sekunden eine, beim Landeanflug gar alle zwei Sekunden. Ein

Fluglotse: „Als ob man Rennwagen durch den Berufsverkehr einer Großstadt rasen ließe.“

Gerade während des Tiefflugs und bei Luftkampfmanövern erreichen die Piloten die „Grenzen menschlichen Vermögens“, analysierte das Flugmedizinische Institut der Luftwaffe in einem vertraulichen Gutachten für das Bundesverteidigungsministerium. Selbst bei erfahrenen Fliegern steigt der Puls auf 170 Schläge pro Minute, trotz Druckanzuges kommt es der Fliehkraft wegen zur Blutleere im Gehirn. Bei einer „solchen außerordentlichen Belastung“, so ein Offizier, sei eine „Gedächtnistrübung durchaus möglich“.

Im Fall Lawrence/Inverarity kamen zum üblichen Flugstreß zwei technische Mängel hinzu. Die Raketen waren nicht gesichert, weil die im Stützpunkt Wildenrath nahe der holländischen Grenze vorrätigen Metallriegel angeblich nicht auf diesen Phantom-Typ paßten. Und der Feuerknopf im Jet selbst war nicht, wie es der Anweisung entsprochen hätte, mit rotem Band überklebt. Das rote Band zeigt an, daß das Flugzeug scharf bewaffnet ist. Ein Brite aus Wildenrath vor Gericht: „Wir hatten an diesem Tag kein solches Band zur Verfügung.“

Als Lawrence dann den Knopf betätigte, hätte es im Normalfall nur klick gemacht – der simulierte Abschub wäre von einer Kamera im Bild festgehalten worden. Doch die scharfe Sidewinder jagte los und suchte sich ihr knapp drei Kilometer entferntes Ziel.

Obleich nach dem Absturz Augenzeugen von einem vorausgegangenen Raketentreffer sprachen, wiegelten britische und deutsche Militärs ab. Die zuständige Staatsanwaltschaft Duisburg konnte nicht ermitteln, weil das Nato-Truppenstatut eine militärinterne Regelung vorsieht.

Schon am 26. Juni letzten Jahres meldete die englische Fachzeitschrift „Flight International“ unter der Überschrift „RAF Phantom schießt RAF Jaguar ab“ den Vorfall, und die Anklage gegen Lawrence und Inverarity datiert vom 12. November.

Noch einen Monat später aber teilte der Parlamentarische Staatssekretär im Bonner Verteidigungsministerium, Peter-Kurt Würzbach (CDU), auf Anfrage dem Weseler SPD-Bundestagsabgeordneten Uwe Jens mit, daß „die Untersuchungen noch nicht abgeschlossen“ seien. Würzbach fügte hinzu, daß das „Mitführen von Übungs- oder Einsatzmunition in Luftfahrzeugen bei Flügen über der Bundesrepublik“ grundsätzlich erlaubt sei.

Selbst britische Offiziere halten dies für gefährlich. Als Zeuge erklärte der Chef der 19. Luftstaffel, Major John Connor, dem Militärgericht: Flüge mit scharfen Raketen seien „unnötig“. Connor jedenfalls würde „während eines Manövers nicht damit fliegen“.

# DEUBAU

## 11. Baufachmesse '83

### Essen

#### 29. Januar bis 6. Februar

Die Bauwirtschaft steht 1983 vor vielen neuen Aufgaben. Die gesamtwirtschaftliche Entwicklung erfordert neue Koordinaten.

Auf der DEUBAU '83 stellt sich die Bauwirtschaft diesen Aufgaben mit neuen Produkten und Problemlösungen. Unter dem Motto:

## Neue Herausforderungen – neue Chancen!

### Die DEUBAU '83:

der Kommunikations-Treff für alle Partner am Bau!  
Darauf läßt sich bauen!

### Das Leistungsangebot:

Das Know-how der Baustoff-Industrie für alle aktuellen Problemlösungen am Bau.

### Die besondere Qualität:

Das exclusive Veranstaltungs-Programm für Architekten, Bauplaner, Bau-Ingenieure, Baubehörden und Bauverwaltungen.

### Das Besondere an der DEUBAU '83:

Hohe Anziehungskraft – national und international.

### Ein Vorteil für alle!

Essen, der ideale Meeting-point im Herzen Europas!

### Fordern Sie unsere Kongreß-Unterlagen an!

**MESSE  
ESSEN**

Messe Essen  
Norbertstraße 56  
4300 Essen 1  
Telefon (0201) 72 44-1  
Telex 8 579 647

## Die größte Baufachmesse Deutschlands '83 erwartet Ihren Besuch!

