



## B-52-Bomber

Plump, laut und auffällig

Dass die B-52 fliegt und fliegt, liegt zum einen an ihrer strukturellen Robustheit. Kurz nach dem Zweiten Weltkrieg neigten Flugzeugingenieure noch zum „overengineering“ – sie bauten lieber zu stabil als zu kompliziert. Dass der Jet ein Kerosinvernichter allererster Güte ist, interessiert das Militär eher wenig. Die Langlebigkeit des Altbombers ist aber auch Beleg dafür, wie unfähig das Pentagon bei der Suche nach Ersatz bisher zu Werke ging.

Der B-1B-Überschallbomber, Erstflug 1984, gilt als untermotorisiert und war lange Zeit vor allem eines: kaputt. Der Tarn-

kappenbomber B-2, Erstflug 1989, schlägt mit einem Stückpreis von zwei Milliarden Dollar zu Buche, weshalb die Flotte nie auf mehr als 20 Stück hinauswuchs. Auf jede seiner Flugstunden kommen im Durchschnitt 55 Stunden Wartung und Reparatur. Und damit er seine Tarn Eigenschaften nicht verliert, muss der fragile Flieger die meiste Zeit im klimatisierten Spezialhangar verbringen.

Verglichen mit solcher Konkurrenz ist die B-52 geradezu rüstig und genügsam. Die Air Force verpasst ihrem Methusalem jetzt wieder ein umfassendes Upgrade. Nach und nach baut sie moderne Avionik-, Computer- und Kommunikationssysteme in die Veteranen ein und macht sie so bereit für die elektronische Kriegführung. Außerdem rüstet sie die Waffenschächte so um, dass diese unter anderem bis zu einem Dutzend „JASSM“-Marschflugkörper der neuesten Generation aufnehmen können.

Diese konventionellen Lenkwaffen hauchen dem Zombieflyzeug neues Leben ein. Sie verfügen über ein eigenes Strahltriebwerk und sind für feindliches Radar kaum sichtbar. Ihre Reichweite beträgt fast tausend Kilometer.

Da macht es nichts, wenn eine B-52 heute plump, laut und auffällig ist. Das alte Schlachtross aus dem Kalten Krieg muss die Luftraumverteidigung seines Gegners nicht überwinden. Es startet in Amerika, fliegt 10 000 Kilometer weit zu seinem Einsatz, schickt seine Präzisionswaffen aus sicherer Entfernung los und fliegt wieder zurück.

Marco Evers

Mail: marco.evers@spiegel.de

# Rustikales Altmittel

**Rüstung** In bewaffneten Konflikten setzen die USA immer noch auf die B-52. Der Bomber ist seit über 60 Jahren im Dienst – und wird es noch lange bleiben.

Amerikas Kriege kommen und gehen, eines aber bleibt: Wenn die Supermacht wirklich zornig wird, dann hetzt sie ihren Gegnern seit mehr als 60 Jahren „Bufts“ auf den Hals – Rotten von dröhnenden, dreckigen und gefährlichen „Big Ugly Fat Fuckers“.

So martialisch wird im Pilotenjargon das wohl staunenswerteste Vehikel im US-Waffenarsenal genannt. Die Boeing B-52 ist bis heute Amerikas wichtigster Langstreckenbomber, dabei stammt er aus der Frühzeit der Jet-Ära (Erstflug: 1952). Generationen von Militärs haben jeweils das baldige Ende des Uraltfliegers verkündet, aber alle sollten sich irren: Die achtstrahlige B-52 habe „ihren Nachfolger überlebt“, schrieb kürzlich die „New York Times“. „Und den Nachfolger des Nachfolgers. Und dessen Nachfolger auch.“

Das zähe Monstrum flog im Kalten Krieg Atomwaffen bis an den Rand der Sowjetunion. Über Vietnam, Laos und Kambodscha warf es Bombenteppiche, Zehntausende Zivilisten kamen darin um. Es war beteiligt an der Befreiung Kuwaits und am Nato-Krieg gegen Serbien, es bombte den US-Soldaten und ihren Alliierten den Weg frei in Afghanistan und im

Irak. Und seit April ist die hochbetagte Maschine aktiv über Syrien und dem Irak. Als Teil von „Operation Inherent Resolve“ soll sie Stellungen des IS mit GPS-gesteuerten „smart bombs“ auslöschen.

Und so wird es noch sehr viele Jahre weitergehen. Zwar wagt das Pentagon jetzt wieder einen Versuch, sich von seinem Altmittel zu trennen. Der Rüstungskonzern Northrop Grumman hat einen Vertrag bekommen, bis zu 100 neuartige „Long Range Strike Bomber“ zu bauen, Stückpreis: mehr als 600 Millionen Dollar. Der erste dieser Nachfolger soll sogar schon in zehn Jahren zur U.S. Air Force stoßen.

Doch jeder weiß, dass die Entwicklung hochkomplexer Flugzeuge nie und nimmer geordnet vonstatten geht. Solch gigantische Projekte dauern eigentlich immer viel länger als geplant, kosten mehr als vereinbart und bringen weniger als erwartet. Darum soll die B-52 nach dem Willen des US-Militärs im Dienst bleiben – mindestens bis 2040 und wahrscheinlich weit darüber hinaus. Selbst die Hundertjahrfeier des Typs rückt bei den Strategen schon in Denkweite.

Machen sich die USA also mit rustikalen Museumsfliegern zum Gespött ihrer zukünftigen Feinde? Drohen der Supermacht gar nordkoreanische Rüstungsverhältnisse?

Jede der jetzt noch verbliebenen 75 Maschinen wurde gebaut, als John F. Kennedy US-Präsident war. Zehn Oberbefehlshaber später wird sich womöglich bald Donald Trump in der Welt Respekt verschaffen wollen mit genau dem Fluggerät, das schon in Stanley Kubricks Satireklassiker „Dr. Seltam“ von 1964 schauerlichen Ruhm erlangte: Da donnerte eine B-52 auf den Befehl eines Irren hin im Tiefflug über die Sowjetunion, platzierte eine Atombombe und führte die Auslöschung der Zivilisation herbei.

## 3-D-Grafik:

## Die Bomberlegende



spiegel.de/sp232016b52  
oder in der App DER SPIEGEL