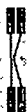


So leicht haben wir's:
wir sprechen ohne Laut und
werden verstanden.
So schwer haben wir's:
wir müssen sie darstellen, diese
Sprache ohne Laut,
sie ist das Besondere,
das nicht erläutert werden muß.



Planung - Möbel - Wohntextilien
Knoll International GmbH
7 Stuttgart 1, Am Neckartor 26
Düsseldorf - Frankfurt
Berlin - Bremen - Hamburg - Kassel
Hannover - München - Nürnberg
Saarbrücken - Wuppertal



BUNDESWEHR

LUFTWAFFE

Trost vom General

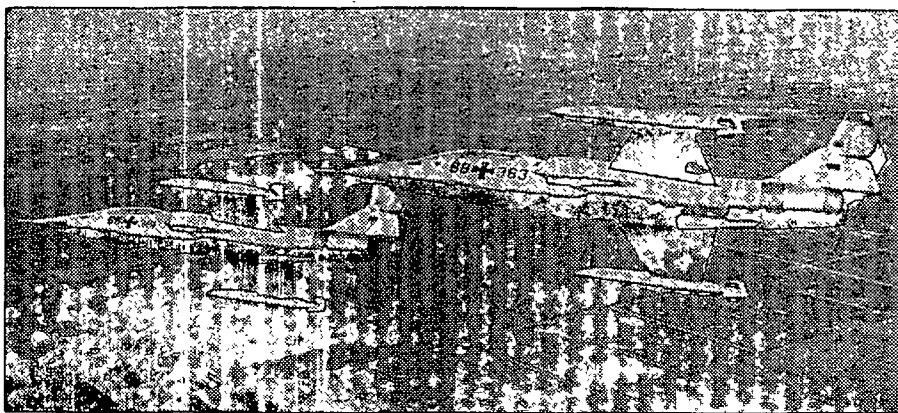
Knapp einen Kilometer von der Rollbahn des Bundeswehr-Flugplatzes Upjever, sechs Meter neben einem Zweifamilienhaus am Westrand der Gemeinde Schortens in Oldenburg, schlug das Flugzeug auf, durchbrach einen Erdwall und zerbarst. Der Pilot, Hauptmann Wolfgang Willam, 31, vom „Jagdbombergeschwader 31“ in Nörvenich (Rheinland), hatte im letzten Augenblick verhindern können, daß die Maschine in die Häusergruppe raste. Für seine eigene Rettung war es zu spät. Als er seinen Schleudersitz betätigte, wurde er gegen den Erdwall katapultiert.

Der Knall beim Aufschlag des Flugzeuges hallte sechs Kilometer weit. Er erschreckte — am Mittwochnachmittag vorletzter Woche — noch die Bewohner der friesischen Ortschaft Jever.

Nicht weniger unbestimmt waren Panitzkis Auskünfte zur Frage nach den möglichen Ursachen der Unglücks-Serie: Bei etwa der Hälfte aller Fälle, so erläuterte der General, sei „menschliches Versagen“, bei der anderen Hälfte seien „technische Mängel“ schuld gewesen — welcher Art Mängel, darüber sei keine generelle Aussage möglich.

Tatsächlich hat sich bislang kein greifbarer Konstruktionsfehler am Starfighter entdecken lassen. Vielmehr stimmen die meisten Experten in der Vermutung überein, daß ein diffuses Bündel von Ursachen die ungewöhnlich hohe Unfallquote herbeigeführt habe. Die meisten der kritischen Stimmen lassen sich zu einem General-Tenor vereinigen: Die Bundeswehr-Version der F 104 ist unfallanfällig, weil sie zuviel Raffinement in ihrem Rumpf birgt. Der „Superstarfighter“ ist technisch überzüchtet.

„Dem Teufelskreis des Komplizierten zu entrinnen“, war das erklärte Ziel des amerikanischen Flugzeugkonstruktors Clarence („Kelly“) Johnson gewe-



Bundeswehr-Starfighter „F 104 G“: Im Teufelskreis gefangen

Der Nachhall des Flugzeugabsturzes störte vergangene Woche die westdeutsche Öffentlichkeit auf. Die Bundeswehrführung — vertreten durch den Inspekteur der Luftwaffe, Generalleutnant Werner Panitzki — sah sich diesmal genötigt, mit halben Erklärungen die Alarmstimmung zu dämpfen: Der Superstarfighter „F 104 G“, das aufwendigste Waffensystem der Bundesluftwaffe, war abermals ins Kreuzfeuer der öffentlichen Diskussion geraten.

Während der letzten Jahre hatten vornehmlich die immer noch umstrittenen Beschaffungs-Praktiken und Zweifel an dem Kampfwert dieses Flugzeugtyps — vor allem an der Zuverlässigkeit des Navigationssystems — Kritik herausgefordert.

Diesmal stand noch Ärgeres zur Debatte: Innerhalb von acht Tagen sind Ende letzten Monats drei Bundeswehr-Starfighter abgestürzt. Und die Gesamtzahl der in diesem Jahr verzeichneten F-104-Abstürze wurde von der „Frankfurter Allgemeinen“ („in Bonn amtlich bestätigt“) mit 22 angegeben.

Als Generalleutnant Panitzki am Dienstag voriger Woche zu einer Trostrede ansetzte, mochte er sich zu dieser Zahl zwar nicht bekennen — aber auch keine richtigere nennen. Er müsse, so motivierte er seine Zurückhaltung, erst „den Verteidigungsausschuß des Bundestags informieren“.

sen, als er im Jahre 1951 die Ur-Version des „Starfighter“ entwarf.

Johnson, Chefingenieur der Firma Lockheed und Konstrukteur des amerikanischen Fernaufklärers „U-2“ und des dreifach schallschnellen US-Jägers „YF-12 A“, ließ nur die notwendigsten elektronischen Einrichtungen auf engem Raum in der Rumpfspitze der F 104 zusammendrängen — der Starfighter war damals kaum mehr als ein 16 Meter langes fliegendes Triebwerk mit angesetzten Stummelflügeln. Er war nur halb so schwer, aber doppelt so schnell wie alle anderen seinerzeit verfügbaren US-Jäger.

Als 1959 die Bundeswehr den Starfighter aus den Vereinigten Staaten übernahm, wurde die Konzeption des genialen Flugzeugbauers Kelly Johnson in ihr Gegenteil verkehrt: So viele militärische und technische Sonderwünsche machten Bonns Luft-Strategen geltend, daß die Maschine wiederum in jenen Teufelskreis geriet, den Johnson hatte meiden wollen.

Die bundesdeutsche F 104, als „Superstarfighter“ gefeiert, mußte

- ▷ den europäischen Klimaverhältnissen angepaßt werden — sie brauchte eine zusätzliche Elektronik-einrichtung für den Allwetter-Einsatz;
- ▷ vom Abfangjäger zum Mehrzweck-Kampfflugzeug umkonstruiert wer-

den — dazu waren weitere Radar- und Zielapparaturen sowie Einrichtungen für Transport und Abwurf einer Bombenlast nötig;

▷ entsprechend diesen Zusatzeinrichtungen in ihrem Gerippe verstärkt und mit einer höheren Triebwerksleistung ausgerüstet werden.

656 Exemplare der F 104 wurden von der Bundeswehr bislang angeschafft — Gesamtpreis: sechs Milliarden Mark. Mehr als die Hälfte davon ist als Jagdbomber im Einsatz; sie sollen im nuklearen Krieg gegen bewegliche Feindziele „wirksam werden“ (Panitzki) — mit Atombomben. 140 Einheiten der F-104-Flotte stehen als Abfangjäger bereit, der Rest wurde für Aufklärungsaufgaben ausgerüstet.

Alle drei Typen sind — im Gegensatz zu Kelly Johnsons (halb so schwerer) Ur-Version — mit elektronischen Geräten vollgestopft. Die Folgen dieser Hochzüchtung umschrieb Bundesluftwaffen-Oberleutnant Bernd Kuebart (der 1962 mit einem Starfighter abstürzte) wenige Wochen vor seinem Tod so: Der bundesdeutsche „Starfighter (ist) auf seine Weise sensibel ... er verzeiht keine Fehler“.

In der Tat deuten die Umstände mehrerer F-104-Abstürze darauf hin, daß schon eine geringfügige Unachtsamkeit des Piloten — der Mühe hat, die Vielzahl der Anzeige- und Steuerinstrumente unter Kontrolle zu behalten — oder minimale technische Abweichungen von der vorgeschriebenen Norm zu katastrophalen Folgen führen können.

Sinkt beispielsweise beim Landeanflug eines Superstarfighters die Schubleistung des Triebwerks nur um wenig unter den kritischen Grenzwert von 37 Prozent (der vollen Triebwerksleistung), so gerät die Maschine in einen „unkontrollierbaren Flugzustand“ — sie stürzt zu Boden wie ein Stein.

Mindestens 20 Trainings-Flugstunden im Monat, so erklärte ein hoher Bundeswehr-Offizier, seien erforderlich, wenn ein Starfighter-Pilot seinen vielfältigen Aufgaben — als Flugzeugführer, Navigator, Funker und Bombenschütze in einer Person — gewachsen bleiben soll. Tatsächlich aber absolvieren derzeit die F-104-Piloten der Luftwaffe im Durchschnitt nur 15 Trainingsstunden monatlich. Grund: Die Bodenmannschaften, die für Wartung und Instandhaltung der Starfighter sorgen, leiden unter Personalmangel.

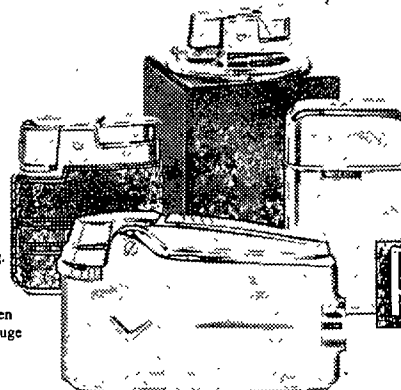
„Im Widerspruch zu beruhigenden Erklärungen ... des Verteidigungsministeriums“ (so das Fachblatt „Wehr und Wirtschaft“) stiegen denn auch die Absturzziffern der Bundesluftwaffe beständig. „Unter den (Starfighter-)Piloten“, meldete das Blatt weiter, „beginnt sich Unruhe breitzumachen“ — vor allem weil bislang häufig die Suche nach den jeweiligen Absturz-Ursachen ergebnislos geblieben war und deshalb für die Zukunft keine Verhütungsmaßnahmen getroffen werden konnten.

Erst nach dem letzten Starfighter-Eklat, am Montag voriger Woche, ließ das Verteidigungsministerium wissen, der Inspekteur der Luftwaffe habe nunmehr „Weisung gegeben“, in der F 104 ein Gerät zu erproben, das über die Unfall-Ursachen genaueren Aufschluß geben könnte: einen elektronischen Flugdatenschreiber, der während



Wie nett von Ihrer Frau, daß sie Ihnen für Ihr Hobby einen RONSON Gaslötbrenner schenkte.

Vielleicht schenkt sie Ihnen auch ein RONSON Gasfeuerzeug.



Ein RONSON ist elegant, es liegt gut in der Hand und zündet immer zuverlässig. Das sollten Sie Ihrer Frau einmal sagen.

In ausgewählten Geschäften gibt es RONSON Gasfeuerzeuge von 28,— bis 1950,— DM.

Wer die Welt kennt, hat

RONSON
Gasfeuerzeuge



Abgestürzter Starfighter, Luftwaffen-Inspektor Panitzki: Tod am Wall

jeder Flugphase die technischen Zustände des Flugzeugs registriert.

Daß solche Datenschreiber nicht schon längst serienmäßig in F-104-Maschinen eingebaut wurden, begründete das Ministerium mit dem Hinweis: „Bisher existieren nur schwere Geräte... die für den Einbau in die F 104 G nicht geeignet sind.“

Anderslautende Botschaft war dem Ministerium indes schon mindestens neun Wochen zuvor erteilt worden. Am 26. Juli hatte Oberstleutnant Peter von Malapart vom Amt „Inspektion Flugsicherheit der Bundeswehr“ in einem Brief nach Bonn gefordert, in der F 104 „so schnell wie möglich“ Flugdatenschreiber zu erproben, „die in einer Vielzahl von Ausführungen angeboten werden“.

Der Briefschreiber verband die Forderung mit einer düsteren Prognose: „Mit einer Verschärfung der Unfallsituation ist zu rechnen.“

MARINE

Jagd mit Kühlschranks

Die Spürorgane des fliegenden Unterseeboot-Jägers sind geruchsempfindlich wie die Nase eines Suchhundes. In meilenweitem Umkreis registrieren sie jedes Dieselmotoren-Wölkchen, das einem U-Boot-Schnorchel entquillt.

Sie sind tastsicher wie die Finger eines Blinden. Bis auf mehrere hundert

Meter Tiefe machen sie im Wasser jeden Metallkörper aus.

Sie sind nachtsichtig wie Eulen. Mehrere Dutzend Kilometer weit erfassen sie jedes ausgefahrene Sehrohr und jeden Schnorchel.

Die zweimotorige Turboprop-Maschine Breguet „Atlantic“ wiegt stark über 43 Tonnen, wird von zwölf Mann bedient und hat die Kampfkraft eines als U-Jäger eingesetzten 4000-Tonnen-Zerstörers mit 350 Mann Besatzung.

Der Stückpreis der 1958 von der Nato konzipierten fliegenden Kriegsmaschine, die heute unter Fachleuten als technisches Nonplusultra gilt, beträgt 18,5 Millionen Mark. Das ist etwa soviel, wie Bonn für ein U-Boot oder drei Jagdbomber vom Typ „Starfighter“ oder 18 Panzer ausgeben muß.

Im Bundesmarine-Fliegerhorst Nordholz bei Cuxhaven, dem Standort des Marinefliegergeschwaders 3 (U-Jagd und U-Aufklärung), beendeten jetzt die ersten vier Marine-Piloten auf dem Exemplar mit der Baunummer 01 ihr „Atlantic“-Training. Bis Anfang 1967 soll das gesamte Geschwader von dem veralteten britischen U-Jäger Fairey „Gannet“ auf den Nato-Gemeinschaftsvogel umgerüstet werden.

Mit insgesamt 20 in Frankreich bestellten Maschinen glaubt die Bundesmarine dann in der Lage zu sein, einen speziellen Nato-Verteidigungsauftrag erfüllen zu können: Sie soll die Nordseezugänge für rote U-Boote entweder

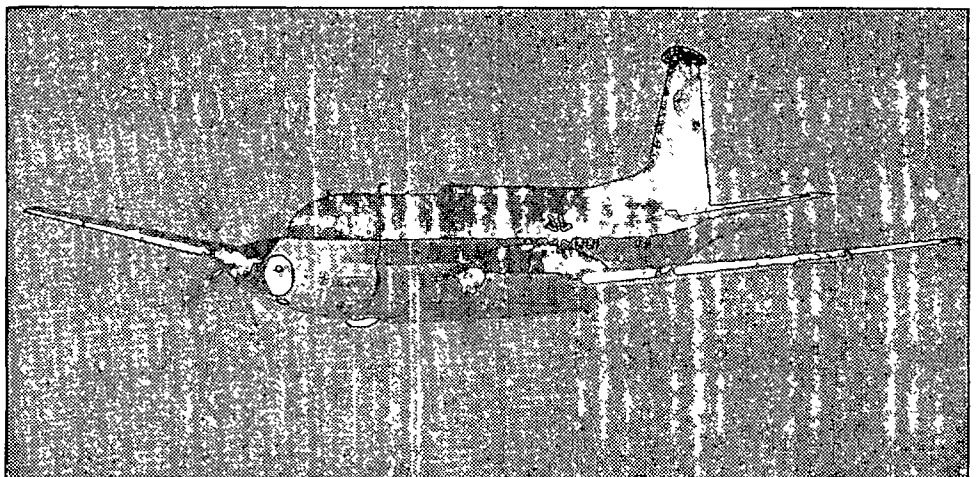
ganz abriegeln oder aber eingedrungene Unterwasserfahrer stellen, bevor sie an den Nachschubrouten zu den Nordseehäfen zum Schuß gekommen sind.

Und sie soll die gegnerischen U-Boote durch die bloße Anwesenheit von fliegenden U-Jägern zu ständiger Unterwasserfahrt und vorschnellem Verbrauch der Energiereserven zwingen. Denn konventionelle U-Boote müssen von Zeit zu Zeit den Schnorchel ausfahren, um mit Dieselmotoren die Batterien für den Elektroantrieb aufzuladen*.

Für diese Aufgaben war die ursprünglich als Trägerflugzeug konstruierte und deshalb nur für einen begrenzten Aktionsradius ausgelegte „Gannet“ (Reichweite: 1520 Kilometer) denkbar ungeeignet. Die bis zu 615 Stundenkilometer schnelle „Atlantic“ (Reichweite: bis 9270 Kilometer) dagegen kann über zwölf Stunden lang in der Luft bleiben, und — so der Chef der Marineflieger, Flottenadmiral Helmut Mahlke, 52 — „schon zwei dieser Maschinen sind in der Lage, die gesamte südliche Nordsee gegen U-Boote abzudecken“.

Der lange Atem der Maschine, ihre drei Waffen und fünf Ortungssysteme ergeben nach der Definition des Geschwaderchefs, Fregattenkapitän Paul Kriebel, für den Gegner eine „tödliche Kombination“:

* Das Nato-Konzept geht davon aus, daß die Russen in der relativ flachen Nordsee nicht mit Atom-U-Booten operieren.



Marineflieger-Chef Mahlke, U-Jäger „Atlantic“: Nase am Feind