

Radarstellung Auenhausen

Glück gehabt!



RF 104, AG 51 Leck – Olt A. Es war ein gewöhnlicher Wochentag und wir hatten Tagschicht. Nach Arbeitsplatzübernahme lief alles ruhig an: keine besonderen Vorkommnisse. Die Luftlage wurde gewissenhaft erstellt und, dank NADGE-System seit 1971, zeitverzugslos an die vorgesetzten NATO-Gefechtsstände gemeldet. Es wurden von unserem Jägerleitpersonal einige Abfangübungsflüge geführt, unsere angeschlossenen Luftabwehrraketenbatterien (HAWK, niederländische Luftwaffe) waren im normalen Bereitschaftsstatus. – Also alles normal.

Bis uns urplötzlich am Vormittag der Ruf über die Rundsprechanlage aufschreckte: „MC on pos immediatly - unknown in the sytem, entering ADIZ, heading east – full manning!“ (Chef an den Arbeitsplatz, sofort, unbekanntes Flugzeug im System, fliegt in die Flugverbotszone ein in Richtung Osten – volle Besetzung).

Das bedeutete höchste Alarmstufe, denn hier war ein Flugzeug in höchster Gefahr, da es drohte in aller Kürze unerlaubt in den Luftraum des Warschauer Paktes einzufliegen.

Vorort, an der Konsole, nach ca. 1 Minute, war das Flugzeug schnell identifiziert – aber es war ohne Radar- und Funkkontrolle, weder bei uns, dem Luftverteidigungsverbundsystem, noch bei den zivilen und militärischen Flugsicherungsstellen – und es flog schnurstracks, bei Braunschweig, von Norden kommend und einer Geschwindigkeit von 550 Kts in Richtung Südost, Höhe 34.000 ft (11,5 Km). Eine sehr bedrohliche Lage. An seiner abgestrahlten elektronischen Kennung wussten wir schnell um welches Flugzeug es sich handelte: es war ein F 104 R aus Leck mit dem Auftrag über Mainz Luftaufnahmen zu machen, normale Radarführung durch die militärische Flugsicherung.

Der Starfighter hatte in Höhe Hannover unaufgefordert eine Richtungsänderung (vorher Südkurs) um 35 Grad gen Südost vorgenommen und sämtliche anderen Parameter beibehalten, was ihn unmittelbar in die Flugverbotszone (Air Defense Identification Zone - ein Luftstreifen von 30 NM von Grund bis unendlich, der Innerdeutschen Grenze vorgelagert) führte. Damit war er in unserem Verantwortungsbereich und wir hatten unmittelbar zu reagieren: individuelle Notrufe auf den Not- und anderen militärisch genutzten Frequenzen absenden, andere Flugzeuge (Luft zu Luft) zu Notrufen auffordern und den NATO-Pauschal-Rückruf starten (brass monkey). Mehr ging nicht in der Kürze (Sekunden) der verbleibenden Zeit bis zum unerlaubten/ gefährlichen Grenzübergang. Wir riefen uns die Kehlen wund und – es passierte nichts. Die F104 flog ostwärts von Göttingen in die DDR ein und flog weiter, bei weiterer Kursänderung um 20 Grad ostwärts und Parametern wie zuvor, bis Leipzig; dort Wende um 180 Grad gen Westen. Und wir riefen und riefen.

Mittlerweile war unsere Luftverteidigungsalarmrotte gestartet und positionierte sich unter unserer Führung 10 NM parallel der innerdeutschen Grenze, um den „Ausreißer“ – wenn er es schafft – später hier in Empfang zu nehmen.

Inzwischen wussten wir auch, dass es sich bei dem Piloten um Olt A. vom Aufklärungsgeschwader in Leck handelte. Und er flog nun stur weiter gen Westen (Gott sei Dank) – und wir riefen weiter, wunderten uns aber, dass bislang keinerlei Reaktion im Osten erkennbar war, denn da hatten wir schon andere Erfahrungen gemacht.

Und dann doch, da tauchten sie auf: zwei MIG 21 (nur die konnten es sein) erschienen 20 NM westlich von Leipzig in 20.000 ft (Steigflug) auf und beschleunigten in den Überschallbereich um den „Bedroher“ (Olt A.) rechtzeitig – vor Verlassen der DDR – abzufangen.

Nein, sie schafften es nicht. 15 NM waren sie von ihm entfernt, als er in aller Ruhe zurück über die Grenze flog und dort von der Alarmrotte in Empfang genommen wurde, sonst wäre er stur nach Westen, quer und unkontrolliert durch alle Luftstraßen geflogen.

Die Piloten der Alarmrotte meldeten uns sofort, dass der Pilot in der 104 R wohl auf war und ihnen zugewinkt habe – offensichtlich völlig ahnungslos. Sie gaben ihm Zeichen, ihnen zu folgen und forderten ihn auf, Funkkontakt herzustellen – dann das große Erwachen:

Nach dem normalen Start hatte Olt A. die vorgegebene Flugroute und – höhe eingenommen und den programmierten Autopiloten eingestellt. Sein Auftrag war, Luftbildaufnahmen über Mainz zu machen. Nur, nach Erreichen der programmierten Route, änderte er seine Funkfrequenz auf den NDR 2 und lauschte dessen Programm sehr laut und intensiv. Dabei bemerkte er natürlich nicht, dass die LN3 Navigationsplattform seiner Maschine in der Nähe von Hannover, streikte und eine Missweisung von 35-40 Grad aufwies, was ihm den Kurs gen DDR bescherte.

Ob er nun unsere Rückrufe überhörte oder ignorierte, ist uns nicht bekannt. Er folgte jedenfalls stur seinem eingegeben (fehlerhaften) Kurs und machte, seinem Auftrag folgend und zeitgerecht, Luftaufnahmen. Nur – eben nicht von Mainz sondern von Leipzig. Er drehte dann auf Heimatkurs, überquerte ostwärts Kassel die innerdeutsche Grenze, wo er von der Alarmrotte „empfangen“ wurde. Nach Wiederherstellung des Funkkontaktes brachte ihn die Flugsicherung nach Leck zurück. Es war sein letzter Flug bei der Bundeswehr.



Technische Daten F-104G vs. MIG 21F

Kenngroße	F-104G	MIG 21F
Typ	Jagdbomber M	Jagdbomber
Länge	16,66 m	15,76 m
Spannweite	6,68 m	7,15 m
Flügelfläche	18,22 m ²	22,95 m ²
Flügelstreckung	2,22	2,23
Tragflächenbelastung ¹	minimal: 349 kg/m ² nominal: 514 kg/m ² maximal: 723 kg/	minimal: 217 kg/m ² nominal: k.A. maximal: 376 kg/m ²
Höhe	ca. 4,09 m	4,10 m
Leergewicht	6.350 kg (je nach Rüststand)	4.870 kg
Normales Startgewicht	9.365 kg	7.110 kg
Maximales Startgewicht	13.170 kg	8.625 kg
Höchstgeschwindigkeit (in 36.000 ft)	Mach 2,0 bzw. 2.200 km/h	2.125 km/h
Anfangs-Steiggeschwindigkeit	244 m/s	130 m/s
Dienstgipfelhöhe	15.240 m	17.500 m
Einsatzradius ³	ohne Zusatztanks: 670 km mit Zusatztanks: 1.740 km	ohne Zusatztanks: 1.300 km mit Zusatztanks: 1.640 km
Überführungsreichweite	2.623 km	k.A.
Besatzung	1 Pilot	1 Pilot
Triebwerk	anfangs: ein Strahltriebwerk General Electric J79-GE-11A ab 1970: ein Strahltriebwerk GE-MTU J79-J1K (verbesserter Lizenzbau von MTU)	ein Turbojet Tumanski R-11F-300
Schubkraft J79-GE-11A	ohne Nachbrenner: 44,50 kN mit Nachbrenner: 69,42 kN	ohne Nachbrenner: 57,48 kN mit Nachbrenner: 38,25 kN
Schubkraft J79-J1K	ohne Nachbrenner: 46,48 kN mit Nachbrenner: 70,95 kN	k.A.
Schub-Gewicht-Verhältnis	maximal (Leergewicht): 1,11 nominal (normales Startgewicht): 0,76 minimal (maximales Startgewicht): 0,54	maximal (Leergewicht): 1,18 nominal (normales Startgewicht): k.A. minimal (maximales Startgewicht): 0,68
Stückpreis	1,42 Millionen US-Dollar (1961: 6 Millionen DM)	k.A.

