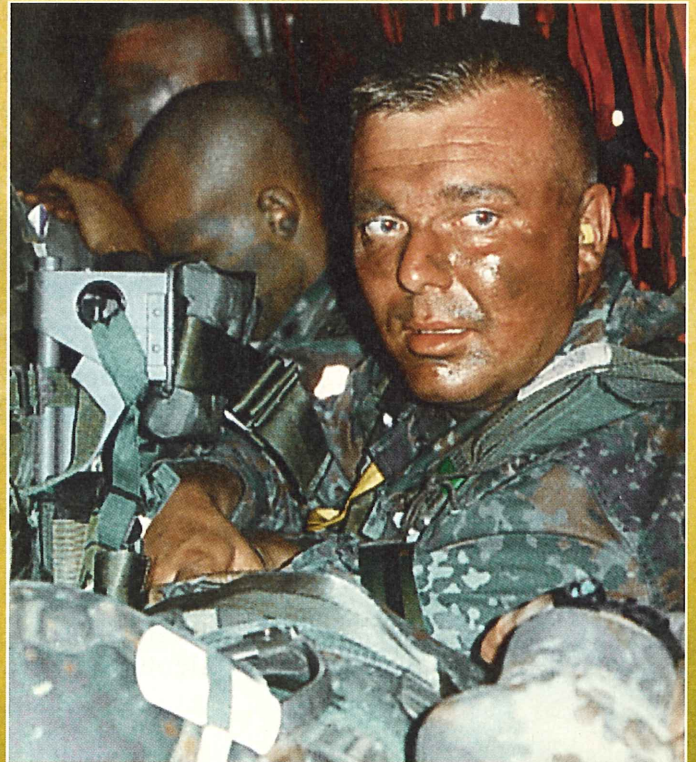


Die Nacht senkt sich bleiern über das Flugfeld von Cortina und beendet einen schwülen Tag. Verschlafen liegt der Karibik-Inselstaat Aragon im Abendrot. Bacardi-Feeling! Doch der Schein trügt: In die verträumte Idylle dringt das metallene Röhren von neun vierstrahligen Jets vom Typ *C-141 Starlifter*. 1 000 Airborne fiebern ihrem Sprungeinsatz entgegen!

JUMP!

Deutsche Fallschirmjäger in Fort Polk



Auf engstem Raum: Hauptmann Carsten Meidenstein vor dem Sprung



MEDEVAC: Wo immer ein Soldat verwundet ist, steht ein Hubschrauber bereit



Ein vernichteter OPFOR-Panzer dient deutscher Sturmgruppe als Deckung



Befehlsausgabe für den Angriff auf Shugart-Gordon



LtCol Joseph Anderson (links) führt die deutsche Kompanie mit Erfolg

„Fertig zum Sprung!“

Die Maschinen sind abgedunkelt. Die rote Signalleuchte wirft einen fahlen Schein auf die getarnten Gesichter der Soldaten. Eingequetscht zwischen Fallschirmen, den 50 Kilogramm schweren Sprunggepäckbehältern und den Kameraden verharren die Männer von der 3. Brigade der 82nd Airborne Division bereits seit dreieinhalb Stunden. Die Luft ist zum Schneiden. Es riecht nach Körperschweiß.

Während die Fallschirmjäger an ihren Schirmen der knochenharten Piste des „Geronimo-Airfields“ entgegenschweben, bringen die Terroristen der Cortina Liberation Force (CLF) ihre Maschinenwaffen in Stellung. Hauptgefreiter Adam Dziora: „So einen Sprung kann man in Deutschland nicht erleben. Ich hatte keine Ahnung, wie ich unten ankommen würde, und überall standen schon Panzer und Kfz.“ Ähnlich begeistert zeigt sich die „Berliner Schnauze“, Hauptgefreiter Uwe König: „Das ist was anderes als immer auf dem Acker zu landen.“



Wolf im Artilleriefeuer – realistische Darstellung durch Fire Maker (im Vordergrund)



Attacke! Orts- und Häuserkampf mit amerikanischem Equipment

Mit dabei 100 Fallschirmjäger von der 2. Kompanie des Fallschirmjägerbataillons 314 aus Oldenburg.

Ein dunkelhäutiger amerikanischer Absetzer gleitet von seinem Sitz und öffnet eine Sprungtür. Das Zischen des eindringenden Luftstroms verändert die gespenstische Atmosphäre. Die Fallschirmjäger machen sich fertig zum Sprung! Die Anspannung steht den Männern ins Gesicht geschrieben, auch wenn sie äußerlich ruhig erscheinen. Da! Grünes Licht – das Sprungkommando! Der Absetzer brüllt: „Go! Go! Go!“ Die Springer stürzen in die Dunkelheit. Ihr Auftrag: „Nehmen des Flughafens von Cortina im Sprung-einsatz!“

Das muß man erlebt haben.“ Das beschriebene Einsatzszenario stellt einen begrenzten Konflikt von geringer Intensität dar, der von den Anforderungen her im besonderen Maße auf die leichte Infanterie zugeschnitten ist.

Fort Polk, Louisiana

Am Joint Readiness Training Center (JRTC) der US-Streitkräfte in Fort Polk, Louisiana, trainieren die Soldaten diese Einsatzoption. Neben den Oldenburgern sind diesmal auch Angehörige vom Fallschirmpanzerabwehrbataillon 272 im Einsatz. Die Wildeshausener hatten jedoch zunächst Sende-pause. Ihrem Auftrag als Ver-

Neu für viele Übungsteilnehmer: Zivilbevölkerung in der Kampfzone





Hier verfügen die Wildeshäuser über gutes Know-how. In der Leistungsbewertung gilt es, die statistische Kategorie „Died of Wounds“ möglichst gering zu halten. Nach der Zwangspause ging's dann jedoch voll zur Sache. Gegen einen Gegner, der es in sich hat.

Opposing Force

Die US Army unterhält eine spezielle Einheit, die sogenannte OPFOR (Opposing Force), welche die Feindkräfte darstellt. Mit Kampfhub-

fechtmäßiges Verhalten muß nicht gesondert befohlen werden.

Zunächst sorgt die 2./314 um Hauptmann Carsten Meidenstein für Aufsehen. Nachdem der Flughafen genommen ist, treten sie die Verfolgung der Terroristen der CLF an. In kleine Trupps gegliedert sind sie ausgesprochen beweglich und effizient. Ein durchschlagender Erfolg in der insgesamt zwölf Tage dauernden Gefechtsübung wird dann auch durch den Wildeshäuser Fallschirmpanzerabwehrzug von Oberleutnant Gregor Gerlitzki

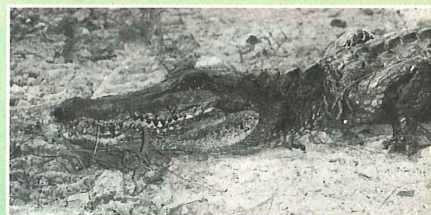


Generalprobe: Am Geländesandkasten werden Details besprochen



Mit stolz geschwellter Brust: HG Nico Paul erhält das US-Springerabzeichen

schraubern vom Typ HIND-D sowie ausgemusterten Sheridan-Panzern, die feindliche BMP und T-72 simulieren, ziehen diese Soldaten ins Gefecht. Alle mit Miles ausgestattet. Bei einem Treffer gibt's einen nervigen Piepton – ge-



Kein Übungsteilnehmer, aber auch als „Nicht-Konbatant“ gefürchtet

stärkungskräfte konnten diese nicht nachkommen, weil sie mit ihren Waffenträgern Wiesel an Bord einer Bundeswehr-Transall bereits in der Luft durch feindliche Flugabwehrraketen ausgeschaltet wurden. Das bedeutet 24 Stunden außer Gefecht. Sowohl bei der Erstversorgung auf dem Gefechtsfeld als auch in der PEHA (Personell Holding Area) kommt es sodann darauf an, das Leben von Verwundeten zu retten. Anhand von Verwundetenkarten wird Selbst- und Kameradenhilfe geleistet.



erzielt. Die Wiesel vernichten einen Großteil der feindlichen Panzer. Auf allen Ebenen gilt es zu lernen und Lehren zu ziehen. Der MG-Schütze, Hauptgefreiter Heiko Berndt, resümiert wie folgt: „Ich hatte an meinem MG viele Störungen. Das hat mir gezeigt, wie wichtig ich für die ganze Gruppe bin – und was wir an unserem MG haben.“ Für viele deutsche Soldaten war es auch neu, daß die Zivilbevölkerung dargestellt wurde. So galt es im Kampf um Ortschaften auch Evakuierungsmaßnahmen durchzuführen.

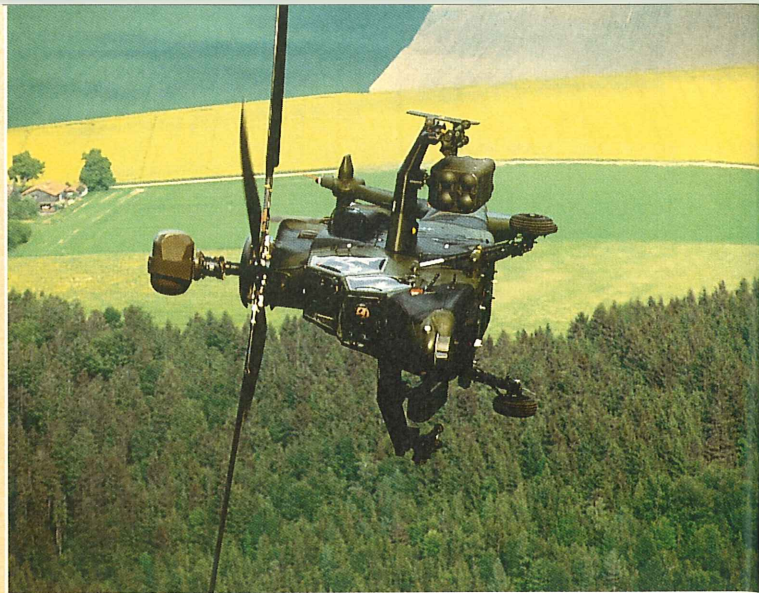
Verdienter Lohn für die Mühen war die Verleihung des amerikanischen Springerabzeichens.

**Text: Hans Jürgen Mertins, Sascha Stoltenow
Fotos: Leonhard Hirschmann**

Oberstleutnant Georg Fuchs ist seit 1984 Pilot und von Haus aus Heeresflieger. Seit fast sieben Jahren widmet er sich in der Wehrtechnischen Dienststelle 61 in Manching der praktischen Erprobung von Luftfahrzeugen und Waffensystemen. Als Testpilot steuerte er bislang rund 30 verschiedene Flieger, mit Masse waren dies Hubschrauber. Anfang 1994 bestieg er auch erstmals einen der fünf Prototypen des Eurocopter *Tiger*, ein deutsch-französisches Gemeinschaftsprojekt. Inzwischen hat er rund 150 Flugstunden in diesem Hubschrauber verbracht – eine Erfahrung, die er mit nur wenigen Piloten teilt. „Der *Tiger* läßt sich nicht mit anderen Kampfhubschraubern vergleichen. Er steht für eine eigene Einsatzphilosophie. Jeder Vergleich mit anderen Mo-

gebiete genau abgestimmte Ausführungen. In der armée de terre wird es beispielsweise sowohl eine Begleitschutz- und Bodenunterstützungsvariante (als *HAP* bezeichnet) wie auch eine Variante als Panzerabwehrhubschrauber (*HAC*) geben. Die Deutschen setzen hingegen auf eine einzige, vielseitigere Version. Vom äußeren Erscheinungsbild her gleicht sie dem *HAC*, ist jedoch insbesondere in der Bewaffnung flexibler. Über Panzerabwehreinätze hinaus kann der deutsche *UH-Tiger* (*UH* für „Unterstützungshubschrauber“) ebenfalls Begleitschutz- und Bodenunterstützungsfunktionen übernehmen.

Hauptmerkmal von *HAC* und *UH-Tiger* ist das Mastvisier, ein tonnenförmiger, periskopähnlicher Aufsatz über dem Hauptrotor. Darin instal-



Kunstflug mit voller Bewaffnung

Zu Luchs, Fuchs und Leopard gesellt sich bald noch eine weitere Raubkatze. Doch statt Räder und Ketten wird diese einen Rotor haben. 212 Exemplare der Gattung *Tiger* will die Bundeswehr ab 2001 als Panzerabwehrhubschrauber 2 einführen. Heer fragte nach, was dran ist am neuen Drehflügler aus dem Hause Eurocopter.



Die Raubkatze klar zum Sprung



Der Panzerabwehrhubschrauber 2 Tiger während einer Verschnaufpause am Boden

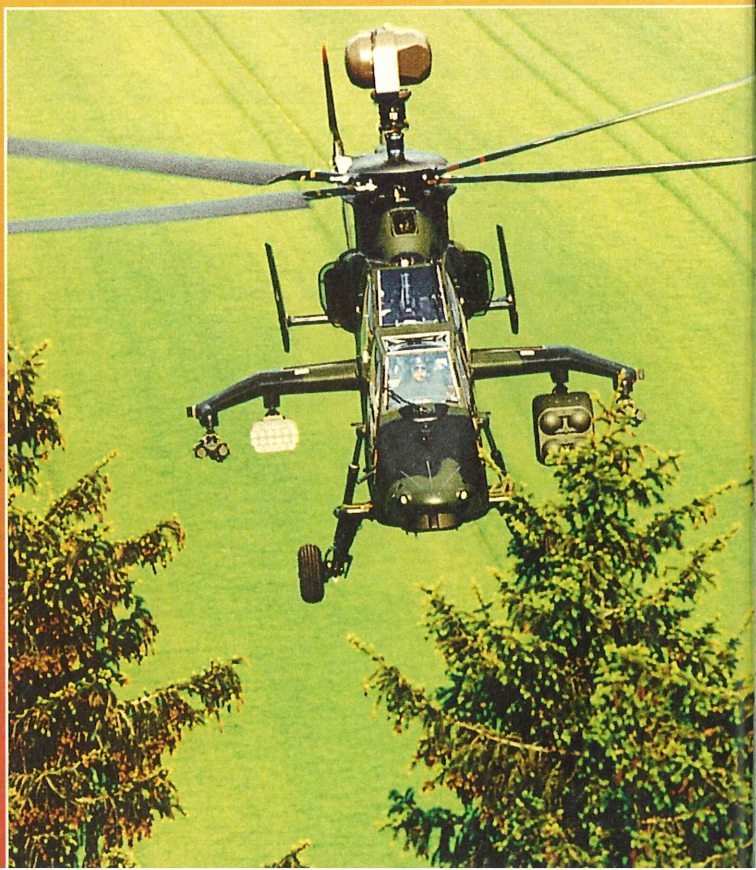
dellen würde hinken“, stellt Fuchs klar. Und selbst die beiden Auftraggeber für das Militärprojekt, die französischen Streitkräfte sowie die Bundeswehr, setzen auf voneinander abweichende Einsatzstrategien.

Ein Hubschrauber, zwei Staaten, drei Versionen

So gibt es nicht nur eine Art von *Tiger*, sondern drei verschiedene, auf ihre Aufgaben-

liert sind Infrarot- und TV-Kameras sowie ein Laserentfernungsmesser. Das System dient der Gefechtsfeldüberwachung und Zielortung und ist außerdem für das Abfeuern der zur Zeit modernsten Panzerabwehrrakete, die *Trigat* (maximale Reichweite acht Kilometer), unerlässlich. Die erhöhte Lage dieser optischen Geräte hat den Vorteil, daß der Helikopter, auf der Stelle schwebend, sich hinter natürlichen Hindernissen verstecken

Fotos: Dietmar Modes, BMVg (1); Eurocopter Deutschland GmbH (5)



kann, während nur sein Mastvisier in die Ferne schweift und beobachtet. „Sehen ohne gesehen zu werden“, deutet Fuchs den Vorteil dieser Schlüsseleigenschaft des Mastvisiers. Nachteil: Der fast einhalb Meter hohe Aufsatz bremst ungemein, setzt die Höchstgeschwindigkeit des Tiger um 13 Knoten (ca. 24 km/h) herab auf 161 Knoten (ca. 298 km/h) ohne Bewaffnung und 134 Knoten (ca. 248 km/h) mit Bewaffnung.



Das Pilotencockpit des Tiger. In der Mitte befinden sich die beiden Multifunktions-Displays

gehängt werden. Maximal finden dort 68 solcher un gelenkten *Rockets* Platz – und je nach Art beinhaltet jede einzelne dieser Raketen wiederum 36 Projektile als Submunition!

Dafür kann der HAP jedoch keine Panzerabwehrraketen, wie *Trigat* oder *HOT 3*, einsetzen. Dies bleibt ausschließlich dem HAC vorbehalten, welcher andererseits nicht über die un gelenkten Raketen verfügt. Die beiden französischen Versionen ergänzen sich ausnahmslos.

Luftabwehrraketen selbständig ihren Gegner, während der Pilot neue Objekte angreift oder sich bereits wieder aus dem Staub macht.

Das Cockpit

„Der Tiger ist ein überaus wendiger Hubschrauber. Seine handling-qualities sind etwas Besonderes“, lobt Testpilot Fuchs die Flugeigenschaften. Damit sich Pilot und Copilot/Schütze vollends auf ihre ei-

rekt vor Augen projiziert bekommen. Diese Art des Fliegens mit optischen Hilfsmitteln wird als Sensorflug bezeichnet. „Es ist nicht mit dem Instrumentenflug zu vergleichen, wie wir ihn aus Passagiermaschinen kennen. Aber dank des Sensorflugs ist der Tiger im Gegensatz zum Panzerabwehrhubschrauber 1 *Bo 105* nicht nur nachflug-, sondern auch nachtkampffähig“, erläutert Oberstleutnant Fuchs.

„Tiger-Power“

Auch in Sachen Ortung und Beschuß durch den Feind werden neue Maßstäbe gesetzt: Geringer Radar-Rückstrahlpegel, geringe Wärmeabstrahlung, Tanks, die sich bei Kugel- oder Splittereinschlag bis zu einem bestimmten Grad wieder selbst abdichten können. Die Sitzplätze der Besatzung sind gepanzert, ebenso befindet sich eine Panzerplatte zwischen den beiden Triebwerken, damit bei einem direkten Treffer immer nur eines beschädigt wird. Der Tiger ist in ABC-kontaminiertem Gebiet voll einsetzbar und gegen den elektromagnetischen Impuls einer Atomexplosion abgeschirmt. Der Rumpf des Hubschraubers besteht fast



Kopflastig: Infrarot- und TV-Kameras verhelfen dem Piloten zum Durchblick

Eine Raubkatze für die Heeresflieger

Bewaffnung

Auffälligstes Merkmal des Begleitschutz-Heli HAP ist die 30-mm-Bugkanone. Mit einem Schwenkkreis von jeweils 90 Grad nach links und rechts sowie 450 Schuß Munition stellt sie eine ernstzunehmende Bedrohung für Luft- und Bodenziele in einem Radius von rund 1200 Metern dar. An seinen Flügelstummeln können dem HAP vier Flugabwehrraketen vom Typ *Mistral* (Reichweite sechs Kilometer) und/oder Behälter mit jeweils zwölf oder 22 un gelenkten Luft-Boden-Raketen (Reichweite sieben Kilometer) an-

Der deutsche *UH-Tiger* ist weniger wählerisch bei der Bewaffnung: Er verwendet sowohl *Rockets* als auch *Trigat*, *HOT 3*, die Luftabwehrrakete *Stinger* und gegebenenfalls zwei 12,7-mm-Maschinengewehre (je 250 Schuß, Reichweite 800 Meter) in anhängbaren Behältern.

Alle *Tiger*-Versionen verschießen Fire-and-forget-Waffen, das heißt der Pilot ist nicht gezwungen, 20 Sekunden lang auf seinem Kurs zu verharren, bis die Rakete ins Ziel gelenkt wurde. Statt dessen suchen sich die Panzer- und

gentlichen Aufgaben beschränken können, wurden die Cockpitinstrumente in Übersichtlichkeit und Handhabung optimiert. Beide Besatzungsmitglieder finden vor sich zwei Multifunktions-Displays (MFD) über die sie zwischen Fluginfos, einer digitalen Landkarte bis hin zu Infrarotaufnahmen von Zielen wählen können. Die Helme verfügen ebenfalls über Sichtsysteme. Der Pilot kann so beispielsweise bei Nacht- oder Schlechtwetterflügen lichtverstärkte Kameraaufnahmen oder Wärmebilder seiner aktuellen Umgebung di-

ausschließlich aus Kohlefaser und Kevlar, ist äußerst widerstandsfähig, aber dennoch leicht. (Das Gewicht des Tiger liegt im Sechs-Tonnen-Bereich.) Ein modularer Aufbau erleichtert die Wartung, weil ganze Systeme (= Module) einfach herausnehmbar sind. Dank seiner Auf- und Nachrüstfähigkeit kann der Tiger auch in Zukunft immer mit neuester Technik ausgestattet werden, um das zu bleiben, was er ist: der vielseitigste und modernste Kampfhubschrauber seiner Kategorie.

Jochen Marsch