



Die P-3C umkreist die ostfriesische Insel Wangerooge.

Dr. Peer Schmidt-Walther

## „Jester, bitte kommen!“

Seefernaufklärer P-3C Orion der Deutschen Marine über der Nordsee

Trübe, tiefhängende November-Wolken kriechen von See her über Nordholz bei Cuxhaven. Nicht gerade ideales Flugwetter, doch die zwölköpfige Crew der 60+04 ficht das nicht sonderlich an. Sie ist fit und munter zu dieser frühen Morgenstunde. Hochkonzentriert laufen die ersten Vorbereitungen bereits Stunden vor dem Start mit ihrem bewährten grauen Vogel.

Noch ist es allerdings nicht soweit. Vor dem praktischen Abheben kommt das theoretische Briefing – pünktlich um 6.30 Uhr im hermetisch nach außen abgeriegelten Gefechtsstand im Marinefliegerstützpunkt – Zugang natürlich nur mit Sonderausweis.

Ein Soldat der Nachtschicht öffnet und führt durch ein Ganglabyrinth in einen schmucklosen Besprechungsraum. Einzige Zierde: das Wappen des Marinefliegergeschwaders 3 „Graf Zeppelin“ mit den MFG 3-Tugenden: Treue-Mut-Bereitschaft-Zuverlässigkeit-Ausdauer, die seit genau 50 Jahren die Soldatinnen und Soldaten bei ihrer Auftragsbefreiung begleiten.

### Aufklärungsmission mit Verbandsübung und Targets

„Torsten W.“, stellt sich der Kommandant – abgekürzt „PPC, Patrol Plane Commander“ – militärisch knapp vor und lächelt. Erst vor wenigen Tagen kehrte er aus dem Atalanta Einsatz am Horn von Afrika zurück. Auf dem Bildschirm an der Wand leuchtet der Auftrag für die Besatzung ins Raumdunkel, welche für einen Laien unverständlich erscheint: NetOp Fue Exer 02-14, Multi-Link-Verbandsübung, MFG 3 Graf Zeppelin, Jester, Area: NorthSea, T/O 09.30, ON 10.00, OFF 14.00, LAND 15.00. Kapitänleutnant Torsten W. erläutert die Mission, ein Auftrag des Marinekommandos: Überwachung und Aufklärung in der Deutschen Bucht in einem Gebiet zwischen Nordholz, Ostfriesland, Nordholland, Ostengland, Südnorwegen, Westdänemark und der Heimatbasis.

Darüber hinaus ist eine Verbandsübung mit F 123, der Fregatte BRANDENBURG, geplant, ein Verfahren zur Zusammenarbeit zwischen See- und Seeluftstreitkräften. Start soll um 9.30 sein, Übungsbeginn um 10.00, Ende 14.00 und Landung um 15.00 Uhr. „Jester“ ist das Callsign für die Lockheed P-3C Orion mit der taktischen Kennung 60+04, eine von acht Maschinen, die auf dem Fliegerhorst Nordholz stationiert sind. Darüber hinaus gebe es Targets, vier Ziele auf Helgoland die zu Übungszwecken aufzuklären seien. Eine Aufgabe für das „magische Auge“ der P-3C. Hochauflösende

Beste draus!“, muntert W. seine Crew auf, „Roger und guten Flug!“ Im Cockpit arbeitet das dreiköpfige Team diverse Checklisten ab, mit denen die letzten Überprüfungen aller Geräte sowie deren einwandfreien Funktionen abgearbeitet werden. Der Wartungssoldat, auch „Line-Man“ genannt reckt vor der Maschine seine Daumen hoch, Christoph P. antwortet mit einem: auch an Bord alles klar! Mit einem pfeifenden Geräusch fangen die ersten beiden Turbinen an zu rotieren, und der Line-Man verabschiedet die Besatzung mit militärischem Gruß zum Abschied, eine alte Tradition, die auch seit 50 Jahren gepflegt wird.

60+04 Callsign „Jester“ rollt der Startbahn entgegen. Der „Co-Pilot“ grüßt auf dem Weg zur Startbahn die Flughafen-Feuerwehr- und Tower-Besatzungen per Hand. Für die einen Routine, für die Passagiere irgendwie berührend. Um kurz nach elf Uhr: Die Turbinen entfalten ihre volle Leistung und endlich braust der fast 60 Tonnen schwere Vogel über die Betonpiste nach Westen, hebt die schlanke Nase und durchbricht mit zehn Metern Steiggeschwindigkeit pro Sekunde die tiefhängenden grauen Wolkenfetzen.

### BRANDENBURG-Fly By mit Lerneffekt

Bis die grau-braune Weser unter der Maschine hindurch strömt und voraus Wilhelmshaven auftaucht. Wie Riesenboviste die Öltanks, total schiffsfrei das neue Container-Terminal. 60+04 stellt eine Datenverbindung über Link-11 mit dem Kommando Marineführungssysteme in Wilhelmshaven und der Fregatte BRANDENBURG irgendwo in der grauen Nordsee her und kreist über der Marine-Stadt, bis vom Controller der Auftrag kommt, einen bestimmten Radarkontakt aufzuklären. Der entpuppt sich als eine „Seeschlange“, ein kleines Küstenmotorschiff mit Nordkurs. Auf dem Display der Videokamera kann man alles an Bord detailgenau erkennen. Diese Fähigkeit, meint der „TACCO“, ist besonders wichtig im Anti-Pirateneinsatz am Horn von Afrika. Aber das Kümo ist harmlos und wird aus der Beobachtung „entlassen“.

Nächste Targets sind die Helgoland-Fähren, die weißschäumend ihren Kurs durch die Nordsee ziehen. Bis voraus der rote Buntsandsteinfelsen samt weißer Düne auftaucht. „Jester“ kreist und kreist, macht ihre Videoaufnahmen und Fotos und steuert das eigentliche Tagesziel an: die Fregatte BRANDENBURG. Mal sehen, was so aus der „Verbandsübung“ wird, treibt alle die Frage um. „Rettungswesten anlegen!“ kommt die Order. Minuten später leitet der Kommandant einen Seilzug auf die

HD Kameras befinden sich im Bug des Luftfahrzeuges, deren Videos und Bilder bei Bedarf an entsprechende Bodenstellen übermittelt werden können.

Nach dreißig Minuten „Briefing“ fragt der PPC in die olivgrüne Overall-Runde: „Fragen, Punkte?“ Und schließlich: „Können wir los?“

### Bringt die Dame „Jester“ Glück?

Im Crewbus geht es über das weitläufige Gelände. Hinter einem haushohen Erdwall versteckt parkt die 35 Meter lange 60+04 mit ihren vier Rolls-Royce-Turbinen von zusammen 20.000 PS. Diese Kraft wird auf gewaltige Propeller von 411 Zentimetern Durchmesser übertragen. Ein junger Obermaat, der als Passagier dabei sein und seinen Jungferntflug absolvieren darf, hält sich schon jetzt die Ohren zu. Doch die Turbinen schweigen noch. Unvermeidliche Lärmquelle ist ein fahrbarer Generator neben der Maschine, der für Strom sorgt, um die Systeme hochzufahren und zu testen. Die Maschine ist erst kürzlich aus dem Einsatz zurückgekehrt und trägt noch ein Bild von einem Maskottchen aus dieser Zeit auf der Zelle. „Mal sehen“, lächelt Co-Pilot, Kapitänleutnant Christoph P., „ob es uns auch heute Glück bringt“.

Erst mal mutiert sie zum Quasi-Frachter, denn was die zehn Männer und eine Frau an Materialbergen die steile Einstiegsleiter hinauf an Bord schleppen, ist logistisch beachtlich. Die Liste reicht vom simplen Brötchen bis zu komplizierter und eingestufteter Technik.

Apropos: Vor der Arbeit sollte man sich stärken. Ein Hauptbootsmann sorgt in der kleinen Kombüse-Ecke für belegte Brötchen und reicht sie, ganz gekonnt, durch die Röhre, später auch das Mittagessen. Der Duft von frisch gebrühtem Kaffee verscheucht auch die letzte Morgenmüdigkeit. „Alle an Bord?“, fragt Kaleu W. gut gelaunt über die Bordsprechanlage seine Crew. Man kennt sich, manche schon jahrelang, viele Einsätze – Schulter an Schulter.

Der Crewchief kümmert sich um seine Passagiere, denn auch hier gilt wie auf See der Grundsatz: Safety first! Alarmsignale, Rettungsweste anlegen: „Für den Fall, dass wir dütchen oder wassern müssen“, meint der Mann, und packt auch gleich den dazugehörigen Überlebensanzug aus. „Kann auch sein, dass wir schon in der Luft aussteigen müssen“, erklärt er schließlich noch den Gebrauch des Fallschirms. Für die Passagiere eine Premiere.

### Bunt gemischte Spezialisten-Truppe

Inzwischen hat sich die Crew eingerichtet. Das sind neben Kommandant und Co-Pilot Bordmechaniker (Flight Engineer „FE“), Bordelektroniker (In-Flight Technician „IFT“), Tactical Coordinator („TACCO“), Navigator/Übermittlungsspezialist („NAV/COMM“), drei Überwasser- und zwei Unterwasser-Operateure. Mit von der Partie auch ein Obermaat aus der 1. Staffel auf Jungferntflug: „Ich bin noch nie in meinem Leben in die Luft gegangen“, gesteht er freimütig.

Eine bunt gemischte Gesellschaft aus hoch ausgebildeten Spezialisten. Viele von ihnen zur See gefahren, aber im Herzen eben doch Marineflieger.

Der „FE“, macht inzwischen den Ground Check, kriecht in die Fahrwerksschächte, beleuchtet mit seiner Taschenlampe alle beweglichen Teile und signalisiert seinem „PPC“ schließlich das Okay. Der gibt noch mal „Feuer frei!“ für die letzte Zigarette und „Klein-Toilette“ vor dem Start außerhalb der Maschine, deren vornehmes Hellgrau jetzt eine käsige Sonne schwach aufglänzen lässt. Im Innern hat man keinen Blick dafür.

Überraschung in der Morgenstunde: Torsten W. hat gerade von seinem „NAV/COMM“ erfahren, dass ein Teil der Navigations-Anlage nicht einwandfrei funktioniert. Der „IFT“ kann den Fehler nicht finden und funkt zwei Elektroniker heran, aber denen ergeht es nicht anders: Sie können den „Wurm“ einfach nicht aufspüren. Eine völlig neue Lage-Situation: wird geflogen oder nicht? Aufgrund von vielen redundant ausgelegten Systemen besteht die Möglichkeit, trotzdem die Mission durchzuführen.

### Macht das Beste draus!

Der „PPC“ kontaktiert den Kommandeur Fliegende Gruppe. Die Gretchenfrage wird gelöst: Entscheider ist allein der Kommandant! Kapitänleutnant W. trifft nach Abwägung aller Faktoren eine Entscheidung: „Wir starten, allerdings mit Programmverkürzung“. Kurze Lagebesprechung, wobei der Co-Pilot eine Flugkarte am Boden ausbreitet. Wetterlage: zehn Kilometer Sicht, Regenschauer, „aber von denen halten wir uns frei“, erklärt der Kommandant, „kein Faktor!“ Neue Route: Nordholz, Wilhelmshaven, Helgoland, Nordholz. Allgemeines Aufatmen. „Macht das

kommt die Orger. Minuten später leitet der Kommandant einen Sinkflug auf die Mindestflughöhe ein. „Da, da vorne ist sie!“, zeigt der Bordmechaniker nach vor.

Mit rund 400 km/h passiert 60+04 die BRANDENBURG an Steuerbordseite, – im Fachjargon ein „fly by“ –, auf dem sich nichts zu rühren scheint. „Die wollen gerade ihren Sea Lynx-Bordhubschrauber starten“, ist vom Kamerabediener zu hören. Wenig später ein Funkkaderwelsch, dessen Entschlüsselung den NAV/COMM fordert. Entschuldigung von den schwimmenden Kameraden: „An den Geräten sitzen Controller-Schüler“. Ein alltägliches Bild normalerweise auch an Bord des Seefernaufklärers, denn bei nahezu jedem Übungsflug findet Ausbildung von zukünftigen Besatzungsmitgliedern statt. Für das eingespielte Team Jester stellt diese Übung keine große Herausforderung dar, werden diese Verfahren regelmäßig im Simulator trainiert.

### Mission completed, aber mit Kritik

Der TACCO legt den Fokus nun auf den zweiten Teil der Mission, der Surveillance – Überwachung in der Nordsee. Ein amerikanischer Frachter wird ins Visier genommen und von allen Seiten immer wieder angeflogen. Am Ende des Photo-Patterns zieht Kaleu W. seine Maschine schräg nach Steuerbord hoch.

14 Uhr: Die Surveillance ist abgeschlossen. Kaleu W. bringt „Jester“ auf Südkurs, umrundet die Insel Wangerooge bei bestem Licht unter aufquellenden Wolkentürmen. Niedrigwasser hat fantastische Muster ins sonnenglänzende Watt gezeichnet. Am Saum von traumstrandweißen Sandaufspülungen tummeln sich Seehunde. Doch 60+04 ist Sekundenbruchteile später mit über 500 Kilometern pro Stunde schon aus ihren dunklen Augen Kurs Heimatbasis.

Cuxhavens Hotel-Skyline kommt an Steuerbord in Sicht. Wie ein schwarzer Finger reckt sich die „Kugelbake“ der Viermotorigen entgegen. Bei gleißendem Gegenlicht schwenkt „Jester“ über der Küstenautobahn ein und fliegt über rotierenden Windkraft-Propellern die Landebahn an. Nach dreieinhalb Stunden heißt es „mission completed“. Mehr nicht, erst mal.

Anschließend dann das Abschluss-Briefing vor dem Gefechtsstand: Es fallen sehr offene und auch kritische Worte. Die Koordination, auch wenn das Übungs-Szenario aus technischen Gründen kurzfristig geändert werden musste, sei, so die einhellige Meinung, verbesserungswürdig. „Aber daraus können alle Beteiligten nur lernen“, so Kommandant Torsten W. mildernd. Für ihn und seine Crew sei „dieser Flug dennoch als voller Erfolg zu werten, gleichwohl im Gegensatz zu stundenlangen Langstreckenflügen“ jedes Besatzungsmitglied und sein Können gefordert wurde.

Am Ende eines abwechslungsreichen Tages freuen sich alle deshalb schon auf das „Einlaufbier“, das der „Jungferntflieger“ spendiert hat, im Freien hinter dem Gebäude der 1. Staffel. Spätestens mit diesem traditionellen Ritual sind sie ihren seefahrenden Kameraden der Deutschen Marine wieder ganz nahe.

### Infos

Die Lockheed P-3 Orion wird weltweit als Seefernaufklärer und U-Boot-Jagdflugzeug eingesetzt. Insgesamt wurden mehr als 650 Maschinen gebaut. Die Deutsche Marine erhielt am 18. Mai 2006 offiziell die erste P-3C von der Niederländischen Marine, insgesamt acht Luftfahrzeuge zur Seeraumüberwachung, Aufklärung und U-Bootjagd. In den USA, dem größten Betreiber des Luftfahrzeuges, wird der Typ in den kommenden Jahren durch die P-8A Poseidon, eine Militärversion der Boeing B-737-800, abgelöst werden. Die 30 Jahre alten deutschen P-3C Orion werden kontinuierlich auf dem neusten Stand gehalten, in ihrem Fähigkeitsportefeuille erweitert werden und noch bis voraussichtlich 2035 im Dienst verbleiben.

### Technische Daten

Crew: 11; Länge: 35,61 m; Spannweite: 30,37 m; Höhe: 10,27 m; Leergewicht: 27.892 kg; Startgewicht (maximal): 64.410 kg; Tankkapazität: 34.800 Liter; Antrieb: 4 Rolls-Royce-Allison-Propellerturbinen T56-A-14 mit je 4.910 PS; Propeller-Durchmesser: 410 mm; Höchstgeschwindigkeit: 410 kn, Marschgeschwindigkeit: 250 kn, Steiggeschwindigkeit: 10 m/s; Dienstgipfelhöhe: 30.000 Fuß; Einsatzdauer: mehr als 10 Stunden; Überführungsreichweite: 4500nm; Waffen: Mk46 Torpedos; Sensoren: Sonarbojen (passiv/aktiv), Seeraumüberwachungsradar, ESM-Anlage, magnetische Anomaliedetektor, MX20 HD Kamerasystem.



Die P-3C ist klar zum Rollen.





Der Flugingenieur überprüft vor dem Start das Fahrwerk.



TACCO (links) und NAV-COM-Arbeitsplätze hinter dem Cockpit.



Ein Fallschirm wird anprobiert.



Das fachgerechte Anlegen der Rettungsweste wird vorgeführt.



Briefing zur Änderung des Flugauftrags.



Der Kommandant erläutert die neue Flugroute.





Letzte Handgriffe vor dem Anrollen.



Hauptbootsmann als Koch in der Kombüse.



Mittagessen in der Mini-Messe.





Die rot-grüne Hauptinsel von Helgoland mit weißer Düne voraus.



Die Lange Anna von Helgoland grüßt herauf.





Ein US-Frachter zieht unbeirrt seine Bahn durch die Deutsche Bucht.



Die Fregatte BRANDENBURG wird angefliegen.



Nach dem Flug kümmern sich Techniker um die Maschine.



Nach dem Flug wird das Material wieder ausgeladen.



Die Crew hat sich nach der Landung zum Gruppenbild aufgestellt.