

Hans-Joachim (Iska) Zabler Gesprächspartner bei Frank Elstner in SWR-Fernsehen

Ein Bericht von Toni Engel

Am Sonntagabend gegen 22.30 Uhr rief mich ein Freund aus FN an und sagte mir aufgeregt, schalt doch mal auf SWR um da kommt gerade ein Bericht von einem Starfighterpilot aus MM, der zweimal mit dem Schleudersitz ausgestiegen ist. Zapp, zapp ... und da war er, Hans-Joachim (Iska) Zabler bei Frank Elstner in einem Live-Interview, beredt und gar nicht aufgeregt. Er war der Ersatz-Gesprächspartner für das Thema, der in der letzten Woche aus Büchel abgestürzten Tornadobesatzung. Es passte nicht ganz weil Iska Zabler hauptsächlich den Starfighter geflogen hatte. Interessant aber, er hatte sich gleich zweimal mit dem Schleudersitz gerettet. Zum Ende seiner militärischen Laufbahn noch Tornado geflogen, fliegt er heute noch den Lear Jet bei der "DRF Luftrettung".

Eine Woche war der Beitrag in der Mediatheke des SWR zu sehen, schade nicht länger. Denn Iska Zabler hatte sich sehr gut geschlagen, hatte trefflich seine zwei Ausstiege, jeweils mit einer TF-104G, geschildert. Vor ziemlich genau 30 Jahren hatte er am 24.01.1984 zusammen mit Oberleutnant Uli Tesmer versucht auf dem eigenen Fliegerhorst bei stürmischen Winden von Osten kommend zu landen. Eine sogenannte Windscherung drückte dann die TF nach unten und landete noch vor der Landebahn. Dafür war das Flugzeug nicht konstruiert und beide Flugzeugführer stiegen erfolgreich mit dem Schleudersitz aus. Das Flugzeug schlitterte auf dem gefrorenen Schnee, brach dann nach rechts aus, durchbrach den Zaun und kam auf freiem Feld zu stehen ohne wirklich großen Schaden anzurichten. Das Flugzeug aber war aber Totalschaden.

Ein dreiviertel Jahr später, am 19.10.84, Iska Zabler war eben gesundheitlich wieder voll hergerichtet, musste er eine TF-104G nach einer Reparatur aus Manching abholen. Diesmal flog er alleine. Anflug in Memmingen erneut vom Osten, diesmal ohne besonderen Wind. Aber was er nicht wusste, beim Ausfahren des Fahrwerkes brach ein Gestänge des Bugfahrwerkes und das Bugrad stand um 90 Grad verdreht, also quer. Dazu gab es keine Anzeige. Und so merkte das der erfahrene Pilot erst als er aufsetzte und das Flugzeug erneut nach rechts ausbrach. Erneut allerhöchste Zeit den Schleudersitzgriff zu ziehen. Erneut und dies zum zweiten Mal der Rettungsausstieg aus der Höhe Null.

Zabler lobte bei Elstner in den höchsten Tönen seinen früheren Arbeitgeber. Die Luftwaffe hat den ursprünglichen Schleudersitz, auch Gartenstuhl genannt, in allen Starfightern gegen den damals besten und sichersten Sitz der Firma Martin Baker ausgetauscht.

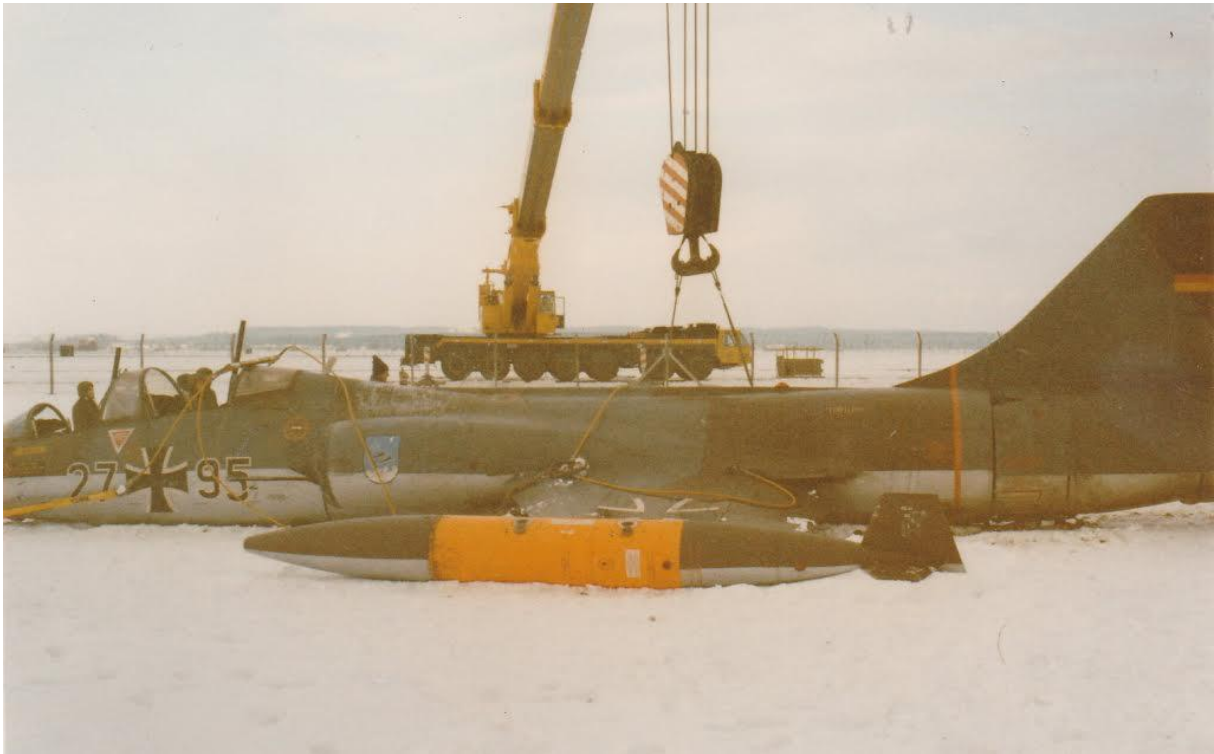
Sehen Sie nun Fotos des JaboG 34:



Über den Schnee geschlittert nach dem Unfall ist die TF-104G auf den ersten Blick wenig beschädigt



Die beiden Kabinen sind abgedeckt um die Instrumente für eine eventuelle Wiederverwertung zu sichern. Im Hintergrund sieht man den beschädigten Fliegerhorst Zaun



Die 27+95 ohne Kabinendächer und Schleudersitze, die beiden Piloten sind in ärztlicher Behandlung, wird das Flugzeug geborgen ...



... und auf einen Tieflader abtransportiert



Zuvor aber kann man die Beschädigung sehen, die zum Unfallführten. Mit diesem Fahrwerk war eine Landung nicht mehr möglich.

Fotos: JaboG 34

Mit Iska Zabler hatte ich die fliegerlose Zeit wieder beendet.

Mich verbindet mit Iska Zabler die Erinnerung an den erneuten Einstieg in die Fliegerei mit dem Starfighter am 21. Juli 1983, an dem Tag als der Staffelaustausch mit der italienischen Luftwaffe aus Istrana bei Udine zu Ende gegangen war. Wir hatten den Auftrag mit einer 3-Ship den LL-RFA 101/8, einen Tiefflug mit drei Starfighter durch die Vogesen bis in den Raum Dijon durchzuführen, mehrere Bodenziele zu zerstören und anschließend, um der feindlichen Überwachung zu entgehen, erneut im Tiefflug wieder nach MM zurück zu kehren. Mit von der Partie waren Hauptmann Charly Braun, Oberleutnant Mike Lehmann, und wir in der doppelsitzigen TF-104G, Hauptmann Hans-Joachim Zabler und sein Spieß, der Stabsfeldwebel Anton Engel.

Take off in die späte Abendsonne Richtung Westen, kaum Wolken. Bis zum Rhein müssen wir unsere vorgeschriebene Höhe halten, um diese Jahreszeit könnten noch Segelflieger unterwegs sein. Als wir den Rhein überfliegen beginnt unser Tiefflug. Ich lerne die Vogesen von unten kennen, langgezogene Täler, kaum bewohnt, dort fliegen wir ganz unten. Am Ende ist Vorsicht geboten. Als das Tal endet müssen wir über den Kamm und dort verläuft ganz oben eine Hochspannungsleitung. Aber es kommt schon das nächste Tal in das wir erneut abtauchen. Wir sollen ja nicht von gegnerischem Radar erfasst werden. Dann das Ziel. Ein wichtiger Knotenpunkt von Straße, Eisenbahn und Staudamm in der Nähe einer größeren Stadt. Wir wollen diesen Punkt knacken. Dazu gibt es bestimmte Anflugverfahren um der gegnerischen Abwehr auszuweichen. Die Nummer 1 kommt von links im Tiefflug, greift an. Die Nummer 2 kommt von rechts oben aus der Sonne an. Wir fliegen tief an, steigen mit high Speed senkrecht hoch und bekämpfen mit unseren Waffen im Sturzflug das Ziel an. Zum Glück alles nur simuliert.

Gleich darauf von Mike der Ruf über das Mikro „Mayday, Mayday, I had a bird strike“. Dieser Notruf war echt. Mike hatte einen Vogelschlag eingefangen. Wir formieren uns, kontrollieren seine Maschine

rundum und sehen einen Vogelschlag am vorderen unteren Rumpf. Zunächst keine direkte Gefahr für das Single-Triebwerk. Trotzdem begleiten wir ihn zum nächsten Platz nach Bremgarten, nahe Freiburg. Nach seiner sicheren Landung fliegen wir direkt nach MM. Dabei unterstütze ich Iska bei der Steuerung des Starfighter. Schon kurz nach dem Schwarzwald sehen wir das Lieberr-Hochhaus in Kirchdorf und als wir dieses passieren schalten wir den AB, den Nachbrenner ein, um an Höhe vor der Landung zu gewinnen. Abends erzählt mir mein Sohn Tom, dass es doch verdammt laut war als wir über dem Tennisplatz in Fellheim senkrecht in die Höhe stießen.

Die Landung verlief normal. Auf der Flight-Line war fast die gesamte 2. Staffel anwesend. Sie freuten sich auf die Ankunft ihres Spießes nach einem echten Tiefflugeinsatzes. Dazu gehörte auch eine alte Tradition, dass die Feuerwehr den neuen „Fighter-Spieß“ auf ihre Art begrüßte.

Sehen Sie nun ein paar Fotos aus dem Album:



Soeben gelandet, beide freuen sich, der eine mehr, der andere weniger, er weiß was ihn empfängt.



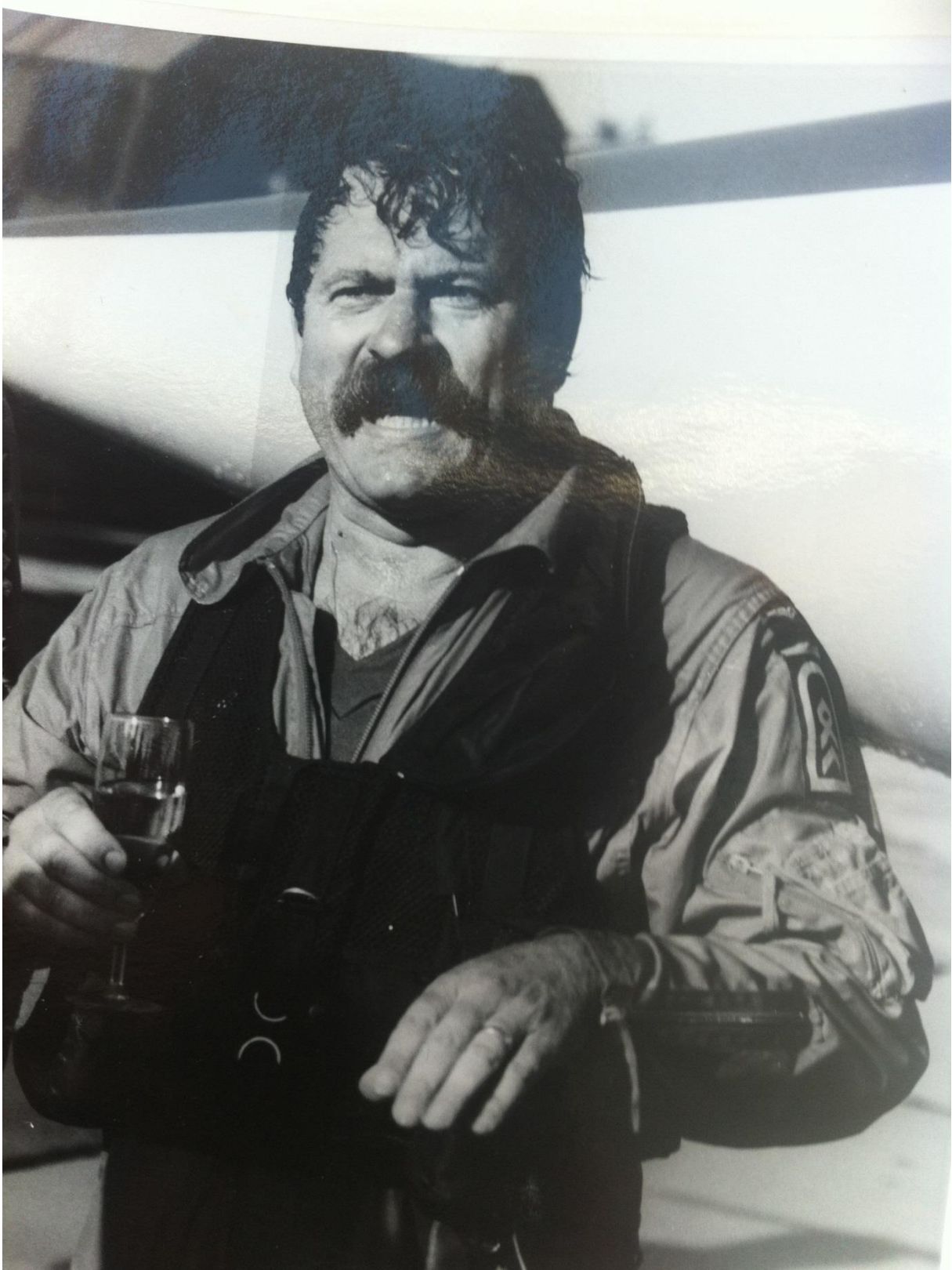
Die gleiche Mimik beim Aussteigen. Vom Empfang durch die Feuerwehr gibt es keine Fotos...



Als der PX geduscht hatte gratulierte der Pilot dem Copilot zum ersten Einsatz



Dann ging es schnell ab in die Edelweiss-Staffel zum Debriefing...



... dort erzählte der Spieß wie er von hinten die Einsätze flog.
Fotos: JaboG 34