

COMMANDER JAMES BARRINGTON
Die Virus-Waffe

Buch

Ein Schatzsucher stößt bei einem Tauchgang nahe einer Insel vor Kreta auf ein 30 Jahre altes Wrack einer amerikanischen Militärmaschine. Sogar die Piloten sind noch auf ihren Sitzen angeschnallt. Und sie haben anscheinend etwas Wertvolles transportiert, das sich in einem geheimnisvollen Metallkoffer befindet. Als der Taucher an Land seinen Fund untersucht, findet er im Inneren vier versiegelte Metallzylinder. Er fackelt nicht lange, öffnet einen davon gewaltsam – und erleidet innerhalb weniger Stunden einen grauenvollen Tod. Kurz darauf erhält Paul Richter, britischer Agent im Geheimdienst Ihrer Majestät und Spezialist für besonders heikle Fälle, den Auftrag, den Umständen dieses rätselhaften Todes auf den Grund zu gehen. Schnell stoßen seine Ermittlungen auf Widerstände und werfen Fragen über Fragen auf. Die CIA hat offenbar die völlige Vernichtung des Wracks angeordnet. Und ein »Säuberungsteam« ist auf der Insel unterwegs, um unliebsame Zeugen der Vorgänge rund um das Wrack zu beseitigen. Kurz danach werden die Männer selbst zu Opfern unbekannter Killer, und in den USA werden mehrere pensionierte CIA-Agenten ermordet. Je hartnäckiger Paul Richter den Hintergründen der Todesfälle auf die Spur zu kommen versucht, desto gefährlicher wird seine Lage. Als er der Wahrheit schließlich ins Gesicht sieht, übertrifft das Grauen alles, was er jemals für möglich gehalten hätte ...

Autor

Commander James Barrington war Helikopterpilot bei der Royal Navy und später weltweit an verdeckten militärischen Operationen beteiligt. Seine langjährigen Erfahrungen fließen in seine Romane ein und verleihen den Werken höchste Authentizität und Glaubwürdigkeit.

Bereits erschienen:

Operation Overkill. Roman (36080)

Commander
James Barrington
Die Virus-Waffe
Roman

Ins Deutsche übertragen
von Wolfgang Thon

blanvalet

Die Originalausgabe erschien unter dem Titel »Pandemic«
2005 bei Macmillan/Pan Macmillan Ltd., London.



Mix
Produktgruppe aus vorbildlich
bewirtschafteten Wäldern und
anderen kontrollierten Herkünften
Zert.-Nr. SGS-COC-1940
www.fsc.org
© 1996 Forest Stewardship Council

Verlagsgruppe Random House FSC-DEU-0100
Das für dieses Buch verwendete FSC-zertifizierte Papier
München Super liefert Mochenwangen.

1. Auflage

Deutsche Erstveröffentlichung Mai 2006 bei Blanvalet,
einem Unternehmen der Verlagsgruppe

Random House GmbH, München

Copyright © by James Barrington 2005

Copyright © der deutschsprachigen Ausgabe 2006

by Verlagsgruppe Random House GmbH

Umschlaggestaltung: Design Team München

Umschlagfoto: corbis/Bill Varie

Redaktion: Rainer Michael Rahn

V.B. · Herstellung: Heidrun Nawrot

Satz: Uhl + Massopust, Aalen

Druck und Einband: GGP Media GmbH, Pößneck

Printed in Germany

ISBN-10: 3-442-36461-2

ISBN-13: 978-3-442-36461-9

www.blanvalet-verlag.de

Dieses Buch zu schreiben erforderte eine ausgiebige Recherche auf Gebieten, die mir nicht vertraut waren, einschließlich Autopsien, biologischer Kriegführung und Tiefseetauchen. Viele dieser Informationen habe ich aus dem Internet und eigenen Nachforschungen gewonnen, aber ich möchte besonders Tony McGovern danken, einem Freund, ehemaligen Kameraden bei den Fallschirmspringern und sehr erfahrenen Taucher, der mit seinem sachkundigen Blick die Unterwasserpassagen geprüft hat.

Des Weiteren muss ich meinem Freund und Agenten Luigi Bonomi für seine unerschütterliche Begeisterung und Ermunterung danken, und Peter Lavery bei Macmillan für sein talentiertes Lektorat, welches dieses Buch zweifellos verbessert hat. Ich bin auch dankbar dafür, dass Macmillan bereit war, ohne Murren ein Manuskript zu akzeptieren, das – obwohl ein fiktionaler Roman – dennoch hochgradig umstritten ist. Und natürlich danke ich Sally.

James Barrington
Andorra, 2005

Anmerkungen des Autors

Eine der Schwierigkeiten, über ein Land wie Griechenland zu schreiben, in dem man Griechisch spricht und ein anderes Alphabet als der Rest der Welt benutzt, ist das Buchstabieren von Ortsnamen. Im *Times Concise Atlas of the World* zum Beispiel wird die Stadt, die ich »Chóra Sfakia« genannt habe, »Khóra Sfakion« geschrieben, im *Collins Road Atlas of Europe* dagegen schreibt man sie schlicht »Sfakia«. Ich habe meine Schreibweisen in diesem Buch dem *Spiral Guide to Crete* der Automobile Association entnommen, einem höchst nützlichen Taschenatlas, voller hilfreicher Informationen, der mit den genauesten Landkarten ausgestattet ist, die meines Wissens publiziert wurden.

Prolog

Östliches Mittelmeer: Juni 1972

»Was zum Teufel haben Sie da getan?«, fauchte Jonas. Er öffnete seinen Sitzgurt und starrte den großen, dünnen Mann in dem Ledersitz auf der anderen Seite der schwach beleuchteten Kabine an. Der Learjet hatte nach dem Start in Kairo seine Reiseflughöhe von fünfunddreißigtausend Fuß erreicht. Er flog Richtung Westen in die Abenddämmerung.

Der Fluch schockierte Wilson. Jonas war der ranghöchste Offizier und verhielt sich fast immer ruhig und kontrolliert. »Ich habe das gemacht, was ihr drei nicht tun wolltet«, gab er zurück und erwiderte die feindseligen Blicke der anderen. »Das musste ich. Mein Gewissen hat mir verboten, es zu ignorieren. Ihr wisst genau, was wir da unten getan haben.«

»Nein«, sagte Jonas nachdrücklich. »Wir wissen gar nichts. Sie haben einfach nur geraten und könnten sich vielleicht ja auch geirrt haben.«

Wilson lachte hart. »Sie haben die Akten gesehen«, widersprach er. »Und auch die Analyse. Wie können Sie das ignorieren?«

»Ganz einfach«, gab Jonas zurück. Er drehte sich um und schaute aus dem Fenster auf die Positionslampen der F-4 Phantom, die sie eskortierte. Deren undeutliche Umrisse zeichneten sich etwa eine Viertelmeile entfernt an Steuerbord ab, ein Stück hinter dem zivilen Flugzeug. Dann sah er Wilson wieder an. »Warum tun Sie nicht einfach das, wofür man Sie bezahlt, und zwar ziemlich gut bezahlt?«

Wilson schüttelte den Kopf. Seine randlose Brille funkelte im Licht der Kabine. »Das konnte ich nicht.«

»Also haben Sie es gemeldet?« Als Wilson nickte, fuhr Jonas fort: »Wem?«

Zum ersten Mal wirkte Wilson unsicher. »Es war klar, dass es keinen Sinn hatte, die normalen Kanäle zu benutzen. Das hätte nur dazu geführt, dass alles, was ich sagte, irgendwo in einem Aktenschrank verschwunden wäre.«

Jonas und die beiden anderen Männer starrten ihn an. »Ich frage Sie noch mal.« Jonas' Tonfall war leise und drohend. »Wem haben Sie es gemeldet?«

»Dem Präsidenten«, platzte Wilson heraus. »Ich habe dem Präsidenten geschrieben und eine Kopie an den Direktor der CIA geschickt.«

Einen Moment starrte Jonas seinen Untergebenen an. Als er schließlich sprach, klang seine Stimme leise und unendlich traurig. »Sie Narr«, sagte er. »Sie dummer, anmaßender, ahnungsloser Narr. Damit haben Sie uns wahrscheinlich alle zum Tode verurteilt.«

»Lima Charlie, hier spricht Tango Drei.« Die Stimme des Piloten der Phantom drang ruhig und beherrscht über die geheime Frequenz, auf der die beiden Flugzeuge kommunizierten. »Ich habe einen nicht identifizierten Kontakt auf dem Radar, sechzig Meilen backbord. Zwei Objekte, die sich uns mit hoher Geschwindigkeit nähern. Ich schlage vor, dass Sie sicherheitshalber nach drei null null steuerbord ausweichen. Wir sehen uns das mal genauer an.«

»Roger, Tango Drei«, antwortete der Captain des Learjet, schaltete den Autopiloten aus und drückte die Steuersäule sachte nach rechts.

»Wer kann das sein?«, fragte der Kopilot.

»Keine Ahnung, aber wir sind nicht sehr weit von Libyen entfernt. Vielleicht lässt Gaddafi die Muskeln spielen. Trotzdem, wahrscheinlich kein Grund zur Beunruhigung.«

Der Learjet stabilisierte sich auf seinem neuen Kurs, der ihn über den Westen der Insel Kreta auf das Ionische Meer hinausführte.

»Lima Charlie, Tango Drei.« Die Stimme des Phantom-Piloten klang jetzt deutlich dringlicher. »Wir werden vom Zielradar erfasst. Empfehle Kursänderung nach Norden. Volle Kraft. Wir...« Der Funkkontakt brach ab, und es drang nur noch statisches Rauschen aus dem Lautsprecher.

»Oh, shit!«, knurrte der Captain des Learjet, riss die Gashebel bis zum Anschlag zurück und drückte die Steuersäule noch weiter nach rechts.

Wilson hatte sich gerade vorgebeugt und nach dem Koffer gegriffen, der vor seinen Füßen stand, als der Learjet heftig nach rechts abschwankte und der Motorenlärm plötzlich anstieg. Er sackte in den Sitz zurück.

»Was zum Teufel ist da los?«, wollte Jonas wissen.

Über der Cockpittür flammte plötzlich das Zeichen »Sitzgurte anlegen« auf. Der Kabinenlautsprecher knisterte.

»Schnallt euch an dahinten. Wir haben Gesellschaft bekommen, und es könnte ein bisschen ungemütlich werden.«

»Tango Drei, hier spricht Lima Charlie. Antworten Sie.«
Stille. »Tango Drei für Lima Charlie.«

»Vergessen Sie's«, meinte der Captain. »Er hat alle Hände voll zu tun, falls er überhaupt noch in der Luft ist. Löschen Sie die Lampen.« Der Kopilot gehorchte und schaltete die Positionslampen und die Anti-Kollisionslichter aus. »Reine Zeitverschwendung, wenn diese Mistkerle radargesteuerte Waffen an Bord haben.«

»Wer zum Teufel ist das?«, fragte der Kopilot erneut. »Soweit ich weiß, führen wir doch gerade mit niemandem hier Krieg.«

»Wen interessiert das? Sorgen wir lieber dafür, dass wir schleunigst von hier verschwinden. Gehen Sie auf zwölf fünfzehn. Geben Sie unsere Position durch und sagen Sie allen, die zufällig mithören, dass wir von zwei unidentifizierten Kampfflugzeugen angegriffen werden.«

Der Kopilot ging auf die zivile VHF-Notfallfrequenz 121,5

Megahertz, begann in das Mikrofon zu sprechen und verstummte beinahe augenblicklich wieder.

»Was ist?«, fragte der Pilot.

»Sie wird blockiert. Da liegt ein Störton drauf, oder irgendein Funksignal wird darüber gelegt. Ich komme nicht durch.«

»Versuchen Sie eine andere Frequenz. Guard, Athen, Kairo oder Malta.«

Der Kopilot versuchte sein Glück auf vier, schließlich sechs anderen Frequenzen, sowohl auf UHF als auch VHF, doch das Ergebnis war jedes Mal dasselbe. Er schüttelte den Kopf. »Sie sind alle blockiert«, erklärte er. »Einer dieser Kampffjets muss ein ECM an Bord haben.«

Das Gesicht des Captains wurde unübersehbar bleich in der dämmrigen Kabinenbeleuchtung. »Das sind wirklich schlechte Nachrichten«, erklärte er. »Das bedeutet, sie wollen nicht, dass wir jemandem erzählen können, was hier oben passiert.«

»Können wir ihnen entkommen?«, wollte der Kopilot wissen.

Der Learjet 23 war ein sehr schneller Flugzeug. Er schaffte eine Spitzengeschwindigkeit von fast fünfhundert Meilen pro Stunde bei einer Flughöhe von über vierzigtausend Fuß. Aufgrund seiner Leistung war er ebenso schnell, wenn nicht sogar schneller als viele größere zivile Flugzeuge, aber längst nicht so schnell wie die meisten Abfangjäger.

»Keine Ahnung. Wir fliegen Höchstgeschwindigkeit. Mehr können wir nicht aus der Kiste...«

Er wurde von einem gedämpften Schlag auf der Backbordseite des Flugzeugs unterbrochen. Auf der Instrumententafel flammten rote Warnlichter auf, Nadeln rotierten wie verrückt, und die Maschine bockte heftig.

»Wir sind getroffen worden!«, schrie der Captain. »Eine Rakete hat das Backbordtriebwerk erwischt! Betätigen Sie die Feuerlöscher!«

Der Kopilot drückte die entsprechenden Knöpfe, während der Captain sich gegen die Steuersäule stemmte. Nachdem

das Backbordtriebwerk zerstört worden war, verlor der Jet sofort die Balance, weil der Rückstoß der übrig gebliebenen Strahltriebwerke das Flugzeug nach links drückte. Die Feuerlöcher erstickten die Flammen in der zerstörten Turbine mit Schaum. Hydraulikflüssigkeit und Kerosin blubberten aus den zeretzten Leitungen und wurden vom Sog sofort mitgerissen.

»Wir verlieren an Höhe! Der Kabinendruck fällt!«

Der Zeiger des Höhenmessers raste über das Zifferblatt, während der Learjet nach unten trudelte.

Die Rakete hatte nicht nur das Backbordtriebwerk zerstört, sondern auch ein fünfzig Zentimeter großes Loch in den Flugzeugrumpf im hinteren Teil der Kabine gerissen. Sauerstoffmasken fielen aus den Handgepäckfächern über den Köpfen der erschreckten Passagiere.

Drei von ihnen zogen sich sofort die Masken über das Gesicht. Als Wilson ihrem Beispiel nicht folgte, fuhr Jonas wütend herum und wollte ihn anschreien. Aber ihm blieben die Worte im Hals stecken. Ein etwa dreißig Zentimeter langes Stück Aluminium der Außenhaut ragte aus der Rückenlehne von Wilsons Sitz, und zehn Zentimeter dieses Stücks steckten in seinem Hals. Zähes, rotes Blut sickerte über das Metall.

Im Cockpit setzten die beiden Piloten die Sauerstoffmasken auf und versuchten, die Maschine wenigstens wieder halbwegs unter Kontrolle zu bekommen.

»Mayday, Mayday, Mayday!«, schrie der Kopilot automatisch in sein Mikrofon, bis er den Peilton in seinen Kopfhörern registrierte und begriff, dass niemand seinen Notruf hören würde.

In fünfzehntausend Fuß Höhe konnte der Captain die Maschine abfangen, sodass sie mehr oder weniger geradeaus weiterflog. »Der nächstgelegene Landeplatz?«, presste er hervor.

Der Kopilot hatte bereits die Navigationskarten entfaltet. Er

benutzte seine gespreizten Finger als ungefähren Maßstab und kalkulierte die Entfernungen. »Kreta«, sagte er. »Rechts vor uns, Kurs null zwei null. Entfernung bis zur Südküste knapp fünfzig Meilen, bis zum Flughafen Heraklion etwa achtzig Meilen.«

»Falls wir diese Kiste überhaupt so lange in der Luft halten können«, knurrte der Captain. Er drückte vorsichtig die Steuersäule nach rechts, trat auf das rechte Ruderpedal und reduzierte behutsam den Schub des Steuerbordtriebwerks. Die Maschine reagierte schwammig und ungenau, und die leichte Kursänderung kostete sie weitere dreihundert Fuß Flughöhe. »Und, was entscheidender sein dürfte, falls die Piloten dieser Kampfjets uns so weit kommen lassen.«

Der Kopilot behielt die Instrumente im Auge. Überall blinkten rote und orangefarbene Warnlichter und Warnhinweise.

»Das Feuer ist aus«, verkündete er. »Das ist die gute Nachricht. Die schlechte ist, wir verlieren Kerosin. Unsere Tanks dürften in etwa dreißig Minuten staubtrocken sein. Und noch viel übler ist, dass die Hydraulikflüssigkeit aus dem Loch sprudelt, wo vorher das Triebwerk war. Das Flugzeug reagiert schwer und zäh, und das wird sich noch verschlimmern. Außerdem müssen wir vermutlich ohne Fahrwerk und Klappen landen.«

»Ich wäre schon glücklich, wenn wir so weit kämen. Teilen Sie unseren Passagieren die Neuigkeiten mit«, befahl der Captain.

Noch während der Kopilot den Kabinenfunk einschaltete, zischten einige Leuchtspurgeschosse mit lautem Heulen an der linken Seite des Cockpits vorbei. Die beiden Männer spürten den Aufprall, als sie in den Backbordflügel einschlugen und die Verkleidungsbleche zerfetzten, die im Fahrtwind flatterten. Das Querruder und die Klappen wurden weggerissen, und dann hoben sich die letzten drei Meter des Flügels nach oben und klappten nach hinten, bevor sie ganz abrissen und hinter dem Flugzeug verschwanden.

Sie waren machtlos. Der Learjet verlor praktisch sämtlichen Auftrieb unter seinem zerfetzten Flügel, kippte unaufhaltsam über die Backbordseite und trudelte immer schneller auf das Meer zu, das knapp drei Meilen unter ihnen lag. Die beiden Männer im Cockpit stemmten sich mit aller Macht gegen ihr Schicksal, und es gelang ihnen, die Maschine knapp unter tausend Fuß einige Sekunden lang auszurichten. Aber sie wussten beide, dass es für sie nur eine Richtung gab. Abwärts.

»Achtung, Aufprall!«

Während die glitzernde Oberfläche des Mittelmeeres auf sie zuraste, sahen die beiden Piloten einen dunklen Umriss auf Steuerbord, der mit ihnen sank.

Der Captain schüttelte fassungslos den Kopf. »Das ist...«, begann er, doch im selben Moment krachte der Learjet mit einer Geschwindigkeit von über einhundertachtzig Meilen pro Stunde auf die Wasseroberfläche.

Bei dieser Geschwindigkeit ähnelt ein Aufprall auf Wasser dem auf Beton. Der Rest des linken Flügels und die Nase des Flugzeugs schlugen fast gleichzeitig auf. Der Aufprall tötete die beiden Männer im Cockpit auf der Stelle. Die Maschine überschlug sich und landete auf dem Rücken, lief rasend schnell voll Wasser und versank. Trümmerstücke stiegen an die Wasseroberfläche und markierten ihr Grab. Aber es tauchten weder Überlebende noch Leichen auf.

Der Kampfjet, der dem Learjet bis zum Aufprall gefolgt war, kreiste fünf Minuten über der Absturzstelle. Die beiden Besatzungsmitglieder suchten sorgfältig das Meer ab. Der Pilot hielt dabei seinen Daumen unablässig über dem Feuerknopf der Bordkanone. Schließlich war er zufrieden, sicherte seine Bordwaffen, schob den Schubregler vor und ging in einen steilen Steigflug, bis der Kampfjet in westlicher Richtung verschwand.

Gegenwart – Montag
Südliche Adria

Paul Richter drückte die Steuersäule der Sea Harrier FA2 sanft nach links und verstärkte den Druck, bis die Maschine langsam um die eigene Achse rollte. Danach richtete er sie kurz aus, schwenkte dann scharf nach backbord und gab Schub, um die andere Harrier einzuholen, die bereits Richtung Südosten davonflog. Richter warf einen kurzen Blick auf die glitzernde Adria weit unter ihm und wartete auf den unvermeidlichen Rüffel seines kommandierenden Piloten.

»Tiger Zwo, hier Leader. Hören Sie auf herumzualbern und bleiben Sie in Formation.«

»Sorry, Splot«, erwiderte Richter. »Hab nur ausprobiert, ob ich es noch draufhabe.«

Die beiden Sea Harriers hielten ihren Kurs und stiegen bis auf einunddreißigtausend Fuß. Dabei flogen Sie mit einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von vierhundertzwanzig Knoten, 7,60 Meilen pro Minute. Sie flogen in Kampfformation. Richter hielt seine Position etwa eine halbe Meile rechts hinter Tiger Eins. Es war sein fünfter Einsatz in der Combat Air Patrol seit seiner kurzfristigen Versetzung zur 800. Staffel, die an Bord der HMS *Invincible* stationiert war und bei der er seine Ausbildung fortsetzen sollte.

Richard Simpson, Direktor des Foreign Operations Executive, FOE, der Leiter für Auslandseinsätze und Richters ungeliebter Vorgesetzter, hatte sich lange und unerbittlich dagegen gewehrt. Doch Richter, der in der Royal Naval Reserve diente, stand technisch gesehen immer noch auf der Notfallliste und hatte eingewandt, dass er seine fliegerischen Fähig-

keiten auf dem neuesten Stand halten müsse. Hätte es einen guten oder auch nur annähernd überzeugenden Grund gegeben, ihn davon abzuhalten, hätte Simpson ihn bestimmt gefunden. Aber in London war alles ruhig, und Richter hatte nur in seinem Büro gehockt, Papiere von einer Ablage in die andere geschaufelt und war zunehmend gereizter geworden. Schließlich hatte Simpson zögernd, wenn auch etwas plötzlich, nachgegeben.

Am Abend zuvor war Richter eine als geheim eingestufte Nachricht übergeben worden, als er gerade aus dem Speisesaal kam. Sie erklärte, warum genau Simpson seine Meinung so plötzlich geändert hatte.

»Tigers, Alpha Sierra. Snap eins acht null. Zwei Bogeys auf eins neun null bei sechzig, Kurs Nord. Tief.« Die Stimme des Beobachters im Airborne Surveillance and Areal Control Sea King Mark 7 wurde von seinem Kehlkopfmikrofon etwas verzerrt, war jedoch vollkommen verständlich. Der AsaC-Hubschrauber flog in etwa fünftausend Fuß Höhe auf einer Warposition etwa dreißig Meilen vor dem *Invincible*-Geschwader.

»Roger, Alpha Sierra. Eins acht null.«

Richter folgte Tiger Eins in einer engen Steuerbordkurve, richtete die Maschine nach Süden aus und ging in den Sinkflug. Er drückte den Schubregler nach vorn, während er den Kurs des Flugzeugs justierte.

»Tigers sind auf Kurs Süden. Sinken von achtundzwanzig auf fünfzehntausend Fuß.«

»Roger, Tigers. Bogeys eins acht fünf auf zweiundvierzig. Tief. Unter fünf.«

Fünzig Meilen weiter nordwestlich von Richters Sea Harrier pflügte das *Invincible*-Geschwader mit gleich bleibenden zwölf Knoten Geschwindigkeit durch die Adria, etwa sieben Meilen vor der apulischen Küste Italiens. Sie näherten sich dem Ende einer zweitägigen, vom Schiff überwachten Übung, der ein anstrengender Landgang im Hafen von Triest vorausgegangen war. Die *Invincible* wurde von zwei Versorgungs-

schiffen der Royal Navy begleitet, wovon eines ein Tanker war, der den unstillbaren Durst des Flugzeugträgers löschen sollte, und außerdem von zwei Fregatten.

Die HMS *Invincible* lief wie ihre beiden Schwesterschiffe *Illustrious* und *Ark Royal* offiziell unter der Bezeichnung CVS, »Kreuzer mit durchgehendem Flugdeck«. Diese etwas bizarre Namensgebung war der Royal Navy durch das politische Klima der Zeit aufgezwungen worden, in welcher diese Schiffe gebaut worden waren und das Wort »Flugzeugträger« aus vielerlei Gründen als nicht akzeptabel galt.

Nachdem die vorherige *Ark Royal*, der letzte »ordentliche« Flugzeugträger der Navy, ihre Fahrt zum Schiffsfriedhof angetreten hatte, entschied die damalige Regierung – offenbar ohne jemanden zu Rate zu ziehen, der vielleicht Bescheid gewusst hätte –, dass die Luftwaffe der Royal Navy in Zukunft nur noch Hubschrauber benötigte. Schutz gegen einen Feind, der so unsportlich war, dass er ein Schiff mit Flugzeugen angriff, fiel in den alleinigen Verantwortungsbereich der Royal Air Force.

In der Theorie – und im Kanal von England – hätte das vielleicht funktioniert, aber jede einigermaßen glaubwürdige Marine, die das Wort verdiente, musste eigene Kampfflugzeuge transportieren können. Bereits nach kurzer Zeit hatten die Hohen Lords in der Admiralität erkannt, dass die Schlachtschiffe der *Invincible*-Klasse beinahe ideal für den Transport von Harrier-Flugzeugen geeignet waren. Die Frucht dieser Erleuchtung war die Sea Harrier FRS1, deren Jungfernflug 1978 stattfand. Nach erfolgreichen Erprobungen wurden Harrier-Staffeln gebildet, welche die Hauptangriffswaffe der CVS wurden.

Der erste praktische Test dieser Flugzeuge fand 1982 statt, als argentinische Streitkräfte die Falklandinseln besetzten. Zwei Dutzend Sea Harriers, die von zwei kleinen Trägerschiffen, der *Invincible* und der in die Jahre gekommenen *Hermes* starteten, traten gegen eine Luftwaffe an, die ihnen sowohl technisch als auch zahlenmäßig weit überlegen war.

Die Argentinier boten ihre überschallschnellen Super Entendards, Daggers und Mirage IIIs auf, ergänzt durch kleine, bewegliche Skyhawk-Jagdbomber. Theoretisch hatten die Harriers nicht die geringste Chance. Sie hätten allein durch die zahlenmäßige Übermacht überwältigt werden müssen. Wurden sie aber nicht. In einem kurzen und erbitterten Feldzug schossen die Sea Harriers zwanzig argentinische Düsenjäger ab, dazu noch verschiedene andere Typen, ohne dabei auch nur eine einzige Maschine zu verlieren. Zuverlässigkeit und Zähigkeit dieses Typs, ganz zu schweigen von seinen sonstigen Fähigkeiten, wurden mit einem Schlag unter Beweis gestellt.

Auf den Falklands hatte die Navy die AIM-9L-Sidewinder-Luft-Luft-Raketen eingesetzt, aber die aktuelle Variante ist die AIM-9M. Diese neuere Waffe bietet einen entscheidenden Vorteil. Sie kann aus jeder Richtung ein Ziel erfassen, nicht nur von hinten wie die 9L. Damit erlaubt sie auch einen frontalen Angriff. Wie jeder Pilot weiß, greift man einen Feind am besten von hinten an. So kann man ihn sehen, ohne selbst gesehen zu werden, und aus diesem Grund hat sich auch trotz Einführung dieser neuen Waffe die Taktik im Luftkampf nicht sonderlich geändert.

In ihrer ursprünglichen Form trug die FRS1 Sea Harrier normalerweise vier Sidewinder-Missiles an speziellen Abschussvorrichtungen unter den Flügeln und war unter dem Rumpf noch mit einem Paar Aden-Bordkanonen bestückt. Die FA2, die »Fighter-Attack«-Variante wurde 1990 in Dienst gestellt. Sie wies darüber hinaus noch die hochwirksame AIM-120 Luft-Luft-Rakete AMRAAM auf, eine weiterentwickelte Mittelstreckenrakete, die eine Vielzahl von Möglichkeiten zur Zielerfassung bot, wenn sie mit dem hervorragenden Ferranti Blue-Vixen-Coherent-Pulse-Doppler-Radar kombiniert wurde. Dazu hatte sie eine hohe Angriffsreichweite und die Fire-and-forget-Fähigkeit.

Das einzige Problem der AMRAAM ist ihre Größe und ihr Gewicht, die beides das der Winder übertreffen. Damit ein

Flugzeug mehr als zwei von ihnen tragen kann, wurden die Vorrichtungen für die Aden-Kanone entfernt. So erreichte man eine maximale Bewaffnung mit vier AMRAAMs. Aber die Sidewinder ist nach wie vor eine Option, und eine Mischung aus zwei AMRAAMs und vier Winders betrachten viele Harrier-Piloten als die optimale Ausstattung für einen Luftkampf.

Die Royal Navy entschied jedoch, dass bei Übungen die AMRAAMs die Sache zu einfach machten. Also wurden die meisten Maschinen, die bei Combat Air Patrols zum Einsatz kamen, nur mit Sidewinders bewaffnet. Die Waffe hat eine maximale Reichweite von knapp fünf Meilen, und wenn man einen Treffer gegen eine andere, genauso ausgestattete und bewaffnete Sea Harrier erzielen will, ist das ein echter Test für die Fähigkeiten eines Piloten.

»Bogeys auf eins sieben fünf bei dreißig. Immer noch tief. Vektor eins neun null.«

»Eins neun null, Tiger Eins.«

Die beiden Kampfflugzeuge flogen direkt auf die beiden sich nähernden Flugzeuge zu. Es waren ebenfalls zwei Sea Harriers der 800. Staffel, welche die Rolle des Feindes übernommen hatten. Die vier Maschinen rasten mit einer addierten Annäherungsgeschwindigkeit von mehr als tausend Meilen pro Stunde aufeinander zu. Der Sea-King-Beobachter dirigierte die beiden CAP-Flugzeuge auf eine Position über und hinter ihren beiden Zielen. Er verdankte seinen wenig schmeichelhaften Spitznamen »Bagman« dem Umriss der aufblasbaren Stoffkuppel, die das modifizierte Searchwater-Radar des Sea King verdeckte und wie eine große, graue Eiterbeule an der Seite des Flugzeugs hinunterhing.

»Tigers, fertig machen.«

Richter drückte zur Bestätigung einmal auf seinen Sendeknopf und bereitete seine Maschine zum Gefecht vor. An ihrer Strebe unter dem Steuerbordflügel seiner Sea Harrier hing eine Sidewinder-Attrappe. Äußerlich war sie kaum von einer echten Winder zu unterscheiden. Ihr Infrarotsucher war mit

dem in der scharfen Missile identisch. Aber sie verfügte weder über einen Raketenantrieb noch einen explosiven Gefechtskopf.

Richter schickte Kühlflüssigkeit durch den Infrarotkopf, damit er die Hitzesignatur des Zielobjektes wahrnehmen konnte. Er schaltete das Guardian-Radar-Frühwarnsystem ein, das ihm verriet, ob das angreifende Flugzeug ihn in der Zielerfassung seiner Missile hatte, und schaltete das Blue-Vixen-Radar auf Standby für die Gefechtseinstellung. Die vereinbarte EMCON-Funktaktik für den Einsatz verlangte von beiden Tigern, Radarstille zu wahren, bis sie beinahe in der Reichweite der Zielerfassung der Missiles ihrer Gegner waren.

Die beiden letzten Vorbereitungen, die Richter traf, waren vermutlich die wichtigsten. Wenn man bei vollem Schub enge Manöver fliegt, kann der Luftstrom, der durch die riesigen Öffnungen der Rolls-Royce-Pegasus-Triebwerke strömt, unterbrochen werden. In manchen Fällen kommt es sogar vor, dass der Kompressor stottert oder gänzlich ausfällt. Der Gleitflug einer Harrier ähnelt dem eines Ziegelsteins, das heißt, es geht ziemlich steil nach unten. Deshalb aktivierte Richter mit dem »Gefechtsschalter« die kurzfristige Highpower-Einstellung.

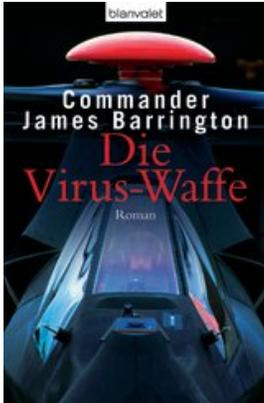
Schließlich überprüfte er kurz seinen Anti-G-Suit. In engen Kurven werden die Körper der Piloten sehr hohen Belastungen ausgesetzt, und wenn ihre Anti-Schwerkraft-Anzüge nicht ordentlich funktionieren, können die Männer ohnmächtig werden, mit manchmal sogar tödlichen Folgen.

»Bogeys auf eins sieben fünf bei fünfzehn. Tief. Standby für enge Kurve nach backbord.«

»Roger.«

»Tigers, abschwanken, jetzt, jetzt, jetzt. Roll-out-Kurs null eins null.«

Richter knurrte unter dem Druck der Schwerkraft, als er die Sea Harrier in einen engen, linkshändigen Sturzflug zog. Er spürte, wie seine Blase sich in seinen »Speed Jeans«, der Anti-Schwerkraft-Hose, zusammenpresste. Es fühlte sich an



Commander James Barrington

Die Virus-Waffe

Roman

DEUTSCHE ERSTAUSGABE

Paperback, Broschur, 592 Seiten, 13,5 x 20,6 cm

ISBN: 978-3-442-36461-9

Blanvalet

Erscheinungstermin: April 2006

Achtung, Hochspannung pur: ein Geheimagenten-Thriller der Spitzenklasse!

Als ein Schatzsucher vor Kreta ein altes amerikanisches Flugzeugwrack entdeckt, stößt er auch auf einen geheimnisvollen Metallkoffer. Nachdem er ihn genauer untersucht hat, erleidet er innerhalb weniger Stunden einen grauenvollen Tod. Kurz darauf erhält Paul Richter, Agent im Geheimdienst Ihrer Majestät, den Auftrag, den Umständen dieses rätselhaften Todes auf den Grund zu gehen. Doch die CIA hat die Vernichtung des Wracks angeordnet, und ein „Säuberungsteam“ unbekannter Herkunft ist unterwegs, um alle Zeugen der Vorgänge zu beseitigen. Trotzdem kommt Paul Richter einer unfassbaren Wahrheit auf die Spur ...