

Red Flag 2013



«Luftkrieg» über Nevada

Die Strike Eagle der in Mountain Home stationierten 389. FS flogen sowohl Luftkampf als auch Angriffe gegen Bodenziele.

Studien der US-Luftwaffe nach dem Vietnamkrieg zeigten auf, dass die ersten zehn Einsätze für Piloten am gefährlichsten und in dieser Periode am meisten Verluste an Mann und Material zu verzeichnen waren. Bei Red Flag erleben die Besatzungen diese Periode in einem realistischen Konfliktszenario und können so ihre ersten zehn Einsätze unter realistischen Einsatzbedingungen durchführen. Daniel Bader besuchte für Cockpit Ende Januar Red Flag 2013-2.



Die F-16C Fighting Falcon des in Spangdalen stationierten 480. FS kehrt nach ihrem erfolgreichen Einsatz mit leeren Waffenhalterungen nach Nellis zurück.



Zum Schutz der Bomberverbände kamen die Super Hornet des in Lemoore stationierten VFA-25 der US Navy zum Einsatz.

Die hohen Verluste in Vietnam, zwangen die Luftwaffe zum Handeln. Oberst Richard «Moody» Suter wurde zur treibenden Kraft für die Entstehung des Red Flag. In seinem Konzept spielten «Agressor-Staffeln» dabei eine zentrale Figur. Diese aus erfahrenen Piloten zusammengestellten Einheiten übernahmen die Rolle der feindlichen Luftstreitkräfte und flogen ihre Einsätze nach Doktrin und Einsatzverfahren der sowjetischen Luftwaffe und ihrer Verbündeten. Um die Realität weiter zu verbessern, wählte die Luftwaffe für diese Staffeln Einsatzmuster mit ähnlichen Leistungsmerkmalen wie die zu erwartenden feindlichen Maschinen. So dienten F-5E während Jahrzehnten als Darsteller für die MiG-21, während heute auf F-15 Eagle resp. F-16 Fighting Falcon zurückgegriffen wird, um die modernen Su-27 und MiG-29 zu simulieren.



Die Hawaii Air National Guard sicherte mit ihren F-22 des 199. FS die Luftüberlegenheit für die Koalitionsverbände.

Fotos: Daniel Bader



Die F-16C Fighting Falcon der 64. Agressor Squadron mit einer «feindlichen Maschinen» nachgeahmten Bemalung startet Richtung Nellis Range für eine weitere Angriffsmission.



Neben B-52 kamen auch B-1B der 9. BS aus Dyess in Texas für die Angriffe auf feindliche Bodenziele zum Einsatz.

Riesige Ranges

Als Kernelement für Red Flag zählt die Nellis Range. Dieses 31 000 Quadratkilometer grosse militärische Sperrgebiet im Süden Nevadas bei Las Vegas bietet den Schauplatz für die riesigen Einsätze. Darin treffen die Teilnehmer auf jegliche Installationen und Angriffsziele für ihre Missionen. Dabei kann es sich um komplette feindliche Flugplätze oder Panzerkolonnen handeln, welche mit aktiven feindlichen Radar- und Abwehrsystemen aus erbeuteter oder auch «überlassener» sowjetischer Produktion stammen.

Bedeutendstes Manöver der Nato

Die Erkenntnisse von Red Flag sind offensichtlich. Die Grösse und Möglichkeiten der Nellis Range lassen die unterschiedlichsten Szenarien real simulieren, was diese Übung zum bedeutungsvollsten Manöver der Nato macht. Seit der ersten Ausgabe im Jahr 1975 finden diese regelmässig statt, und sowohl Nato-Staaten als auch befreundete Nationen konnten in den riesigen Ranges wertvolle Erfahrungen sammeln. Die Aussage von Piloten, dass die Einsätze bei Red Flag härter wären als etwa bei Desert Storm oder in Libyen, untermauert den Stellenwert von Red Flag. **cp**

Daniel Bader

The author would like to thank both Airmen Young and Sanders from the 99. ABW/PA at Nellis AFB for their support during RF2013-2.

Teilnehmer Red Flag 2013-2

US-Luftwaffe

- 125. Fighter Squadron/F-16 Fighting Falcon
- 199. Fighter Squadron/F-22 Raptor
- 389. Fighter Squadron/F-15E Strike Eagle
- 480. Fighter Squadron/F-16 Fighting Falcon
- 9. Bomb Squadron/B-1 Lancer
- 20. Bomb Squadron/B-52 Stratofortress
- 22. Refueling Wing/KC-135 Stratotanker
- 41. Rescue Squadron/HH-60 Blackhawk
- 71. Rescue Squadron/HC-130 Hercules
- 960. Airborne Air Control Squadron/E-3 Sentry
- 64. Agressor Squadron/F-16 Fighting Falcon
- 65. Agressor Squadron/F-15 Eagle

US Navy

- VFA-25/F-18E Super Hornet
- VAQ-138/EA-18G Growler

Schweden

- F17/JAS-39 Gripen

Niederlande

- F-16 Fighting Falcon

Singapur

- 425. Fighter Squadron/F-16 Fighting Falcon

Gripen am Red Flag Die Greifvögel über Nevada

Bei Red Flag 2013-2 von Ende Januar war auch eine schwedische Delegation vor Ort. Die Piloten der acht Gripen C mussten den internationalen Vergleich nicht scheuen. Die Swing-Role-Eigenschaften des schwedischen Standardflugzeuges waren für die Red-Flag-Übungsanlage wie geschaffen.



Das Blekinge Wing (F17) vertrat dieses Jahr die schwedischen Farben. Die schwedische Luftwaffe nahm bereits zum dritten Mal an Red Flag teil. Aber die diesjährige Teilnahme war eine Premiere: Im Gegensatz zu den beiden früheren Teilnahmen, stellte dieses Jahr das in Ronneby stationierte Geschwader das gesamte Kontingent aus Schweden. Zusammen mit den acht Flugzeugen wurden insgesamt 112 Personen aus Schweden zur Luftwaffenbasis Nellis vor den Toren von Las Vegas verlegt. Während die Jäger mit Unterstützung von zwei KC-10-Tankflugzeugen der US-Luftwaffe in rund 15

Flugstunden den Weg von Schweden in die USA zurücklegten, kamen für die gesamte Ausrüstung sowie Bewaffnung eine C-130 Hercules der schwedischen Luftwaffe sowie eine zivile gecharterte Antonov 124 zum Einsatz.

Cockpit sprach mit Oberstleutnant Anders Segerby, dem Detachement-Kommandanten der Schwedischen Luftwaffe, über seine Eindrücke der diesjährigen Übung.

Cockpit: Wie kann man Red Flag mit einem realen Einsatz vergleichen?

Oberstl Segerby: Die Szenarien sind äusserst real. Wenn ich Red Flag mit dem Einsatz in Libyen 2011 vergleiche, sind die Missionen hier viel komplexer und bieten für die Piloten ein vorzügliches Training mit praktisch idealen Bedingungen.

Welche Aufgaben übernahm der Gripen bei den Missionen?

Der Gripen ist ein Mehrzweckflugzeug und das haben wir auch demonstriert. Unsere Missionen gestalteten sich im Luftkampf sowie beim Angriff auf Bodenziele. Beeindruckend war für die anderen Teilnehmer unser «swing role» – Wechsel der Mission während des Einsatzes.

Wie erfahren sind ihre Piloten hier?

Neben erfahrenen Piloten setzen wir auch

Erfolgreiche Rückkehr nach einer Mission gegen Bodenziele. Während die Waffenaufhängungen unter den Flügeln leer sind, ist unter dem Rumpf der Zielerfassungsbehälter vom Typ Litening II erkennbar.



Links aussen: Mit Nachbrennereinsatz macht sich der Gripen-C in Luftkampfkonfiguration auf den Weg zu seinem Einsatz.

Links: Für die nächste Mission wird der Gripen mit einer lasergesteuerten Bombe vom Typ GBU-16 Paveway II beladen.

sentlich näher an andere Maschinen heran und kann seine Waffen viel effektiver und wirkungsvoller einsetzen. Dieses Phänomen gab es schon mit dem F-117, jedoch konnten Verbesserungen beim Radar diesen Nachteil wettmachen und die Maschinen auf dem Radar sichtbar machen. Ich bin sicher, dass dies auch mit dem F-22 geschehen wird.

bewusst jüngere ein. Unsere Piloten weisen eine Flugpraxis von 400–1500 Flugstunden auf. Am wichtigsten ist aber der Lerneffekt bei Red Flag. Er bringt jeden Piloten in seiner Entwicklung weiter, egal wie viel Erfahrung er bereits vorweisen kann.

Wo steht der Gripen im Vergleich zu den Flugzeugen der anderen Teilnehmer des Red Flag?

Ein direkter Vergleich ist nur bedingt möglich. Bei den F-16 handelt es sich um die unterschiedlichsten Versionen, welche auch in punkto Ausrüstung unterschiedlichste Konfigurationen, beziehungsweise Modifikationen aufweisen. Ganz klar kann aber festgehalten werden, dass der Gripen hier alle seine Missionen erfüllt und sich dabei in allen Bereichen behauptet hat!

Wo sehen Sie den Gripen im Vergleich zum F-22 Raptor?

Da muss man klar differenzieren. Der Gripen wurde primär entwickelt, um Schweden und seinen neutralen Luftraum zu verteidigen. Dafür ist der Gripen ausgelegt worden. Die USA haben globale Ambitionen, dementsprechend sind auch die Leistungsmerkmale des F-22 verschieden.

Wo machen sich diese bemerkbar?

Der grösste Vorteil des F-22 ist seine Stealth-Fähigkeit. Er kommt damit unerkannt we-

Wo hat der Gripen seine Vorzüge?

Im Luftkampf ist der Gripen mit seinen Dimensionen ein ernstzunehmender Gegner. Auch im modernen Luftkampf sind «sehen» und «gesehen werden» elementare Elemente. Als kleiner, wendiger Jäger mit seiner Leistungsfähigkeit kann er da gegen jeden Gegner bestehen.

In der Schweiz hört man aus verschiedenen Kreisen, der Gripen sei veraltet. Was sagen Sie dazu?

Da muss ich klar widersprechen! Der Gripen-C, wie wir ihn hier einsetzen, wurde 2005 bei der Schwedischen Luftwaffe eingeführt. Hier auf der Flightline in Nellis hat es neben dem Gripen eine Vielzahl von älteren Maschinen im Einsatz.

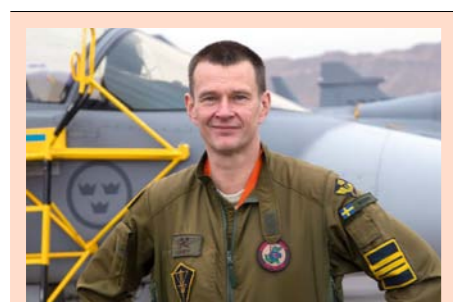
Was erwarten sie vom Gripen E/F?

Ich halte den aktuellen Gripen C/D für ein ausgezeichnetes Flugzeug, der Gripen E/F wird eine noch leistungsfähigere Version aus den Erkenntnissen und Erfahrungen der bisherigen Versionen. Mit dem stärkeren Triebwerk, mehr Zuladung und der grösseren Tankkapazität wird der Gripen E in seiner Entwicklung nochmals einen grossen Schritt nach vorne machen.

Was sind ihre Erkenntnisse aus Red Flag 2013-2?

Wenn ich die Leistungen und Ergebnisse vergleiche, würde ich mit einem Gripen in den Ernstfall gehen. Nicht nur wegen den Leistungen, ich vertraue vor allem auf seine Zuverlässigkeit und Einsatzbereitschaft! **cp**

Interview: Daniel Bader



LtCol Anders Segerby ist Kommandant der 2. Staffel des F17 in Ronneby. Er hat eine Erfahrung von 2600 Flugstunden, wovon 600 auf Gripen.



helvetic
airways

Träumen Sie von einer Karriere im Cockpit?

Helvetic Airways bietet Ihnen in Kooperation mit der Horizon Swiss Flight Academy eine hochwertige Ausbildung zum **Piloten/Pilotin**. Aber auch die Arbeit als **Cabin Attendant** ist eine spannende Herausforderung.

Interessiert? Bewerben Sie sich bei uns auf www.helvetic.com/career.

Wir bieten Ihnen ein angenehmes Arbeitsumfeld in einem jungen, motivierten Team und eine solide Berufsausbildung über den Wolken.

AUF GANZER LINIE SCHWEIZERISCH

www.helvetic.com | Service Center +41 (0)44 270 85 00