

Alarmstart innert 15 Minuten



Fotos: Daniel Bader

Mit dem Aufheulen der Sirene geht es los: Der NATO-Gefechtsstand im deutschen Uedem hat einen «Alpha-Scramble» ausgelöst und die Alarmrotte hat den Auftrag bekommen, eine «unsichtbare Maschine» im Luftraum über der Ostsee zu identifizieren!

Zwischen dem Erklängen der Sirene und dem Abheben der Jäger vergehen höchstens 15 Minuten; dies entspricht der NATO-Vorgabe für die Verbände beim Air Policing Baltikum für Alarmstarts. Mit eingeschalteten Nachbrennern donnern die beiden Eurofighter des Taktischen Luftwaffengeschwader 71 «Richthofen» über die Startbahn des Luftwaffenstützpunktes in Ämari/Estland und steigen nach wenigen Sekunden steil in den Himmel, um sich auf den Weg zur unsichtbaren Maschine zu begeben, die es zu identifizieren gilt.

Erfahrene Richthofener im Baltikum

Die NATO stellt die Sicherung des Luftraums der drei Baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen seit 2004 sicher, wo-

bei die teilnehmenden NATO-Staaten ihre Kontingente für jeweils vier Monate ins Baltikum auf den Flugplatz Šiauliai in Litauen verlegen. Seit April 2014 hat die NATO das Air Policing im Baltikum erweitert und mittlerweile befindet sich neben dem Kontingent in Litauen ein zweiter Verband auf dem nun ebenfalls ins Air Policing Baltikum integrierten Flugplatz Ämari in Estland. Somit teilen sich seit fünf Jahren immer zwei Nationen die Aufgaben bei der Sicherung des Luftraums im Baltikum. Für das Taktische Luftwaffengeschwader 71 «R» ist diese Verlegung ins Baltikum nichts Neues; die «Richthofener» haben das Air Policing im Baltikum seit 2005 schon sechs Mal übernommen. Während die ersten fünf Verlegungen mit der zwischenzeitlich aus-

gemusterten F-4F Phantom durchgeführt wurden, ist die aktuell siebte Verlegung (bei der Luftwaffe als VAPB = Verstärkung Air Policing Baltikum) bereits die zweite mit dem Eurofighter. Die aktuelle Verlegung des TaktLwG 71 «R» in Ämari umfasst ein Kontingent von gesamthaft 160 Personen, welche nach dem Rotationsprinzip ihren Dienst in Estland leisten. Für die einzelnen Personen beträgt die Dienstzeit zugunsten des VAPB in Ämari je nach Funktion zwischen sechs und neun Wochen. Dass es sich mit der Verlegung ins Baltikum um einen ernstzunehmenden Einsatz handelt, widerspiegelt sich wohl in der Einsatzbereitschaft am deutlichsten: Es hat seit der Übernahme durch die Luftwaffe im September 2018 keinen Ausfall eines Fluges aus

technischen Gründen gegeben. Und sollten dennoch technische Probleme auftreten, können die in Ämari stationierten Techniker sämtliche Wartungsarbeiten bzw. Reparaturen ausführen.

«Alpha» oder «Tango»

Der QRA-Bereich auf dem Flugplatz Ämari ist äusserst rationell ausgelegt. Das Gebäude umfasst vier geschützte Abstellplätze für die Flugzeuge, dazwischen befinden sich die Dienst- und Aufenthaltsräume für Piloten und Bodenmannschaften. Ihre Bereitschaft dauert jeweils 24 Stunden; für die Reaktionszeit bei einem Alarm ist es ein Vorteil, wenn man mit wenigen Schritten bei den Maschinen ist. Im normalen Dienstbetrieb sind in der Regel zwei Trainings-Missionen,

Grosses Bild: Start zu einem «Tango-Scramble» in Ämari: Ungeachtet der Mission sind die Eurofighter der Luftwaffe immer mit zwei Zusatztanks ausgerüstet. Die Bewaffnung besteht jeweils aus Lenk Waffen von Typ IRIS-T sowie AMRAAM.

Kleines Bild oben: Ein einsatzbereiter Pilot in voller Montur inkl. Kälteschutzanzug und Anti-G-Hose.

Kleines Bild unten: Bereit für einen «Scramble»: Die gesamte Ausrüstung ist griffbereit für einen Alarmstart vorbereitet.




Fotos: Daniel Bader

Das Gebäude im QRA-Bereich umfasst vier geschützte Abstellplätze für die Flugzeuge, dazwischen befinden sich die Dienst- und Aufenthaltsräume für Piloten und Bodenmannschaften

also «Tango-Scrambles», vorgesehen. Normalerweise werden diese bis zu zwei Mal am Tag ausgelöst und verlaufen identisch mit einem Alarmstart: die Maschinen müssen innerhalb von 15 Minuten in der Luft sein. Der Zeitpunkt der geplanten Trainingsmissionen hängt aber immer vom gleichzeitig in litauischen Šiauliai stationierten Verband ab, wo sich aktuell die Polnische Luftwaffe mit vier F-16 Fighting Falcon die Aufgabe der Luftraumsicherung im Baltikum mit den «Richthofenern» teilt. «Einer der beiden Verbände muss immer in Bereitschaft sein, sollte ein «Alpha-Scramble» ausgelöst werden», erläutert Major M.

«Etwas Ungewisses beim Alpha-Scramble»

«Dass sich Piloten im QRA-Bereich in der Unterwäsche aufhalten, hat rein praktische Gründe», erklärt Major M. «Wenn der Alarm geht, bleibt keine Zeit mehr! Ohne Zeitverlust kann direkt der Kälte-

schutzanzug, die Anti-G-Hose und die Weste angezogen werden. Da die Bereitschaft 24 Stunden dauert, wäre es nicht praktikabel in voller Ausrüstung bereit zu sitzen», erläutert er. Aufgrund der äusseren Bedingungen tragen die Piloten immer den Kälteschutzanzug, da im Fall eines Absturzes über dem Meer ohne diesen kaum eine Überlebenschance im eisigen Wasser des Baltischen Meeres bestehen würde. Den Unterschied zwischen einem Alarmstart und einem Trainingsstart erklärt Major M. wie folgt: «Natürlich merkt man den Unterschied zwischen einem «Alpha» oder «Tango-Scramble». Bei einem Alarmstart, einem «Alpha-Scramble» ist jeweils etwas Ungewisses dabei, eine Begegnung mit dem Unbekanntem, da man den genauen Auftrag noch nicht kennt. Ein Trainingsstart ist hingegen geplant. Man kennt den Ablauf des Einsatzes.» 

Daniel Bader

Interview mit Oberstleutnant Gordon Schnitger, Kontingentsführer und stv. Kommodore TakLwG 71 «R»



Cockpit: Oberstleutnant Schnitger, worin besteht der Auftrag des VAPB?

Oberstleutnant Gordon Schnitger: Wir stellen die Sicherung des Luftraums sicher. Unsere Aufgabe besteht im Identifizieren von «unsichtbaren» Flugzeugen. Dabei handelt es sich meistens um Flugzeuge, welche kein Transpondersignal senden und demzufolge auf dem Radar nicht identifiziert sind.

Unterscheidet sich Ihr Auftrag hier in Ämari von jenem in Wittmund?

Nein, das TakLwG 71 «R» ist mit der Sicherung des Luftraums in Deutschland beauftragt und stellt eine der beiden Alarmrotten für die Sicherung des deutschen Luftraums. Grundsätzlich machen wir in Ämari das gleiche wie in Wittmund.

Gestalten sich die Einsätze in Estland schwieriger als in Wittmund?

Nein, absolut nicht! Die Infrastruktur in Ämari bietet uns alles, was wir für den Einsatz benötigen. Man muss Estland und die «Host Nation Contribution» erwähnen, die ausgezeichnet ist. Alles, was wir benötigen, ist vorhanden und reicht vom QRA-Bereich über Unterkünfte und Sicherheit bis hin zur Verpflegung.

Sind Sie zufrieden mit der Einsatzbereitschaft des Verbandes?

Natürlich. Unsere Technik leistet einen grossartigen Job. Natürlich gilt es auch zu erwähnen, dass der Verband «priorisiert» wird und wir allenfalls benötigte Teile ohne Verzögerung erhalten.

Ergaben sich bei den Einsätzen Probleme?

Nein, seit die Deutsche Luftwaffe im Herbst 2018 hier das Air Policing Baltikum sicherstellt, gab es keinen Ausfall eines Fluges aufgrund technischer Probleme. Das Wetter hingegen spielte leider nicht immer mit.

Wie kann man sich das Identifizieren vorstellen?

Ganz unspektakulär! Wir nähern uns dem Flugzeug und identifizieren dieses. Zusätzlich haben wir noch eine Kamera im Cockpit, um im Bedarfsfall Bilder zu machen; was die «andere Seite» ähnlich macht.

Ist das problematisch?

Nein, gar nicht! Diese Identifizierung läuft von beiden Seiten äussert professionell ab. Es ist aber ganz klar, dass wir unseren Auftrag konsequent wahrnehmen!

Keine Provokationen?

Ganz klar nein! Die Identifizierung läuft nach internationalen Vorgehensweisen und sogar kameradschaftlich mit gegenseitigen Grüssen ab. Szenen wie im Film «Top Gun» mit ausgestrecktem Mittelfinger gibt es nicht!

Oberstleutnant Gordon Schnitger ist stellvertretender Kommodore des Taktischen Luftwaffengeschwaders 71 «R» und als Kontingentsführer in Estland für den gesamten Verband und die Einsätze verantwortlich. Der ehemalige Tornadopilot fliegt seit 2014 auf dem Eurofighter und weist eine Flugerfahrung von 2600 Flugstunden auf, wovon 350 auf den Eurofighter fallen.