



Störche im Luftpolizeidienst

Das in Luxeuil stationierte Escadron de Chasse 01.002 Cigognes ist eine der geschichtsträchtigen Einheiten in den Reihen der Luftwaffe von Frankreich. Deren Wurzeln reichen bis zum Ersten Weltkrieg zurück. Auch nach mehr als 100 Jahren steht der Traditionsverband nach wie vor als Frankreichs Speerspitze bereit, um den Luftraum zu sichern; sei es in Frankreichs Diensten oder zu Gunsten der NATO.

In Frankreich sind die «Störche» für die Luftverteidigung verantwortlich und stellen den Luftpolizeidienst während 365 Tagen rund um die Uhr sicher. Das bedeutet, dass jederzeit zwei Piloten in Alarmbereitschaft stehen und innerhalb von sieben Minuten in der Luft sind, um verdächtige Luftfahrzeuge abzufangen bzw. zu identifizieren. Zusätzlich ist das Geschwader auch an verschiedenen Auslandsoperationen vertreten. Einerseits umfasst dies ein dauerndes Detachement in Al Dhafra/Abu Dhabi, sowie auch regelmässige Verlegungen zu Gunsten der NATO im Balti-

kum oder Island. Im Gespräch mit Cockpit gibt Commandant «Chu2» einen Einblick in die Tätigkeiten des Geschwaders.

Cockpit: *Commandant «Chu2», was ist kurz umrissen die Aufgabe des Escadron de Chasse 01.002 Cigognes?*

Commandant «Chu2»: Wir sind für den Schutz des Luftraumes zuständig und stellen die ständige Alarmbereitschaft sicher.

Also sind Sie für den Schutz von Frankreichs Luftraum besorgt?

Ja und Nein. Der Schutz des französischen

Luftraumes ist nur eine unserer Aufgaben. Hinzu kommen Einsätze im Ausland. Neben einer ständigen Präsenz im Tschad haben wir im Jahr 2018 für vier Monate das Kontingent zu Gunsten der NATO beim Air Policing im Baltikum gestellt.

Unterscheidet sich das Air Policing Baltikum von der Aufgabe in Frankreich?

Nein, da gibt es keine Unterschiede. Die Vorbereitung auf den Einsatz umfasst neben der personellen und logistischen Planung hauptsächlich eine theoretische Vorbereitung der Einsatzbestimmungen und

Inwiefern zeigt sich das in der Praxis?

Die Maschine verfügt lediglich über die für die Aufgabe des Luftkampfes notwendigen Systeme und diese sind für die optimale Bedienung des Piloten im Cockpit angeordnet, was einem die Arbeit enorm erleichtert. Da fühlt man «die Verbundenheit» zwischen Pilot und Maschine.

Das aktuelle Muster absolvierte seinen Erstflug im Oktober 1990, also vor bald 30 Jahren.

Die Mirage 2000-5F hat natürlich seit ihrer Indienststellung verschiedene Upgrades erfahren, um für die heutigen Aufgaben gewappnet zu sein. Im Vergleich zur F-16 beispielsweise waren dies zahlenmässig im Verlauf der Zeit weniger, jedoch durchlief die Mirage 2000-5F aber jeweils «major updates» mit grösseren und komplexeren Modifikationen.

Angesichts dieses Dienstalters: Wie sieht die Zukunft der Mirage 2000-5F aus?

Die Mirage 2000-5F ist für ihre Aufgaben nach wie vor gewappnet, das zeigen unsere täglichen Einsätze. Über die Zukunft ist noch keine konkrete Entscheidung gefallen, jedoch wird die Ausserdienststellung vermutlich irgendwann zwischen 2025 und 2028 erfolgen.

Haben Sie bereits Erfahrungen mit der Rafale gesammelt?

Ja, ich konnte in einem Rafale-Doppelsitzer einen Einsatz mitfliegen. Das war eine interessante Erfahrung.

Was war aus Ihrer Sicht das Interessante an der Erfahrung?

Die Leistung und Flugeigenschaften der Rafale sind beeindruckend. Auch das «Omnirole» der Rafale ist faszinierend, da die Systeme die unterschiedlichsten Einsatzmöglichkeiten zulassen. Jedoch erhält man eine Vielzahl an Informationen und Parametern, welche man dann auch verstehen muss!

Mit der Schweizer Luftwaffe pflegen die «Störche» eine enge Zusammenarbeit. Können Sie uns etwas über diese Kooperation sagen?

Ja, sicher! Die Zusammenarbeit besteht seit vielen Jahren und ist für beiden Seiten von gegenseitigem Nutzen. Mit dem gemeinsamen Trainingsraum, den regelmässigen gemeinsamen Übungen wie etwa Expervier bieten für beide Seite wertvolle Erkenntnisse. Auch der Pilotenaustausch zwischen Frankreich und der Schweiz verdeutlicht die vorzügliche Zusammenarbeit der beiden Na-

tionen. Und nicht zu vergessen, der aktuelle Hornet Solo Display Pilot «Vincent» war ja während drei Jahren bei den «Störchen».

Trainieren Sie oft mit den mit den Schweizer Hornissen?

Ja, wir treffen uns regelmässig im Luftraum!

Wie schätzen Sie die Schweizer Hornets ein?

Mit der Hornet verfügt die Schweiz über ein äusserst leistungsfähiges Flugzeug für ihre Aufgabe. Man erkennt eindeutig, dass die Luftraumverteidigung deren Hauptaufgabe ist. Der Luftkampf gegen die Schweizer Hornissen ist äusserst «taff»!

Wie manifestiert sich das?

Bei «Red vs. Blue», sprich Angreifer gegen Verteidiger, hat jede Seite seine definierte Rolle und man kann sich darauf einstellen. Bei einem «Blue vs. Blue», einem reinen Luftkampf, wie wir das zum Beispiel mit den Schweizer Piloten trainieren, haben beide Seite die gleiche Aufgabe und das Ziel ist der Sieg im Luftkampf. Das verlangt beiden Seiten alles ab! **cp**

Daniel Bader



Zur Person – «Chu2»

Commandant «Chu2» (der vollständige Name des Piloten wird aus Gründen des Identitätsschutzes nicht genannt) fliegt seit 2012 Mirage 2000-5 bei den «Cigognes» und ist Deputy Director Operation für die Einsatzplanung mitverantwortlich. Er hat eine Flugerfahrung von 1700 Flugstunden, wovon 1100 auf Mirage 2000-5.

Legende

Vorschriften, den «rules of engagements» also.

Wie haben Sie die Einsätze im Baltikum erlebt?

Sämtliche Alarmstarts betrafen Abfangmissionen im internationalen Luftraum. Diese liefen allesamt äussert professionell ab. Es ging dabei um Maschinen der russischen Streitkräfte, die ihre Einsätze in internationalem Luftraum flogen, jedoch ohne Provokationen!

Die Staffel fliegt mit der Mirage 2000-5F. Wie kann man diese Maschine charakterisieren?

Als Pilot erkennt man sofort, wofür die Mirage 2000-5F ausgelegt ist: Es ist ein Jagdflugzeug, welches für den Luftkampf vorgesehen ist. Man merkt, dass die Maschine von Piloten für Piloten entwickelt wurde.