

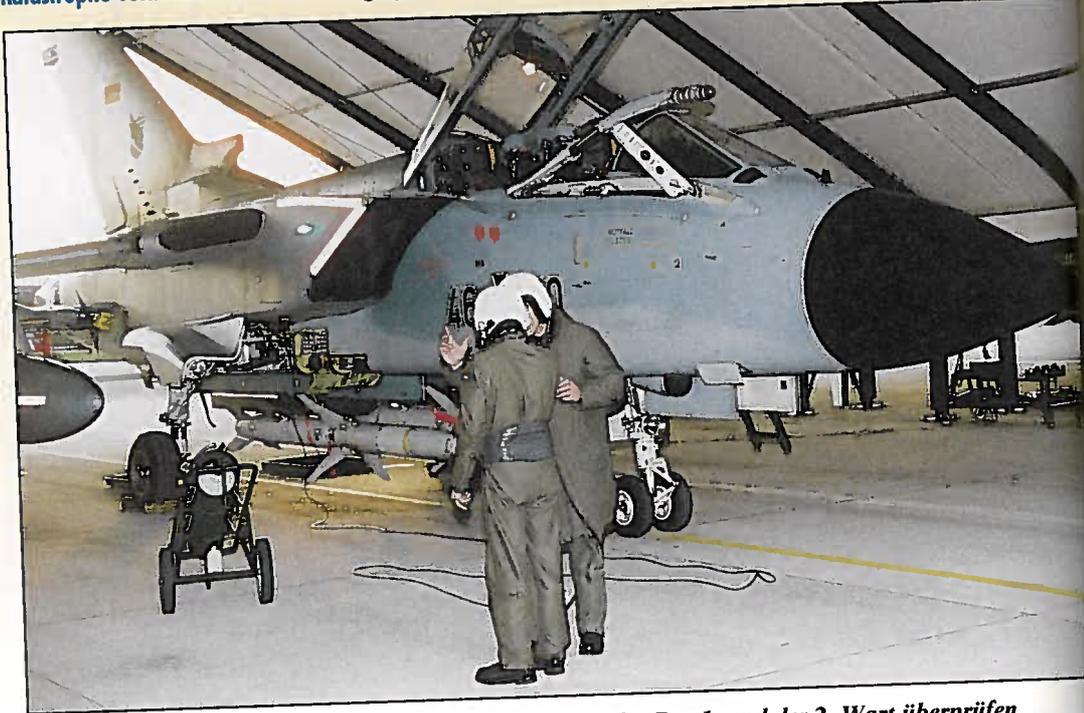
**A**m 24. März 1999 setzt die North Atlantic Treaty Organisation (Nato) ihre militärische Androhung gegen Serbien mit Luftangriffen in die Tat um. Gegen Abend, um 19.08 Uhr, starten die ersten Nato-Kampfflugzeuge von den norditalienischen Flugplätzen Aviano und Istrano aus im Pulk Richtung Kosovo. Mit dabei auch vier Panavia PA 200 ECR-Tornados, die zum Einsatzgeschwader 1 (EG 1) der Luftwaffe gehören und im italienischen Piacenza stationiert sind. Mit der ersten Angriffswelle der Staatengemeinschaft hat der Krieg im Kosovo begonnen. Dann, kurz vor Mitternacht, in Bonn: Verteidigungsminister Rudolf Scharping teilt vor der Presse mit, daß alle vier Luftwaffen-Tornados unversehrt von diesem Nato-Einsatz zur Base Piacenza zurückgekehrt sind. „Ich bin darüber sehr erleichtert“, stellt Rudolf Scharping fest. Und er fährt fort: „Es gibt keine Alternative zu diesem Einsatz, nur so kann eine humanitäre Katastrophe vermieden werden.“



Anbringen eines Sidewinder Luft-Luft-Lenkflugkörpers AIM 9 L am Launcher durch Mechaniker. Die Verantwortung der Techniker ist groß. Ein Techniker baut an, der andere prüft und unterschreibt

von **Michael Blesin und Florian Komander**

**A**m 37. Tag (Stand: 29. 4.) der Nato-Luftschläge hat das EG 1 in Piacenza mit seinen ECR-Tornados bei \*173 Einsätzen 840 Flugstunden erreicht. Die 373 Soldaten und 56 zivilen Mitarbeiter arbeiten im Schichtdienst; zu Beginn der Operation rund 14 bis 16 Stunden am Tag. Eingependelt haben sich die Dienstzeiten zur Zeit auf zwölf Stunden Dienst und zwölf Stunden dienstfrei. Diese Regelung gilt für sieben Tage in der Woche. Spricht man mit Soldaten an deren Arbeitsplätzen auf der Flight, in der Werft oder im Containerdorf über die Dienstzeitbelastungen, dann hört man heraus, daß ein freier Tag als dringend erforderlich angesehen wird. „Bei Kommandierungen von vier Wochen und mehr am Stück geht der Sieben-Tage-Dienst an die Substanz“, so formulieren es die Soldaten.



ECR-Tornado 46 \* 50 wird für den Einsatz klar gemacht. Der 1. und der 2. Wart überprüfen u. a. die Hilfsturbine, die Flugsteuerung sowie die Staurohrheizung in Zusammenarbeit mit der Besatzung – die Inspektion dauert 30 bis 45 Minuten

# Der Ernstfall hat eine ganz andere Qualität

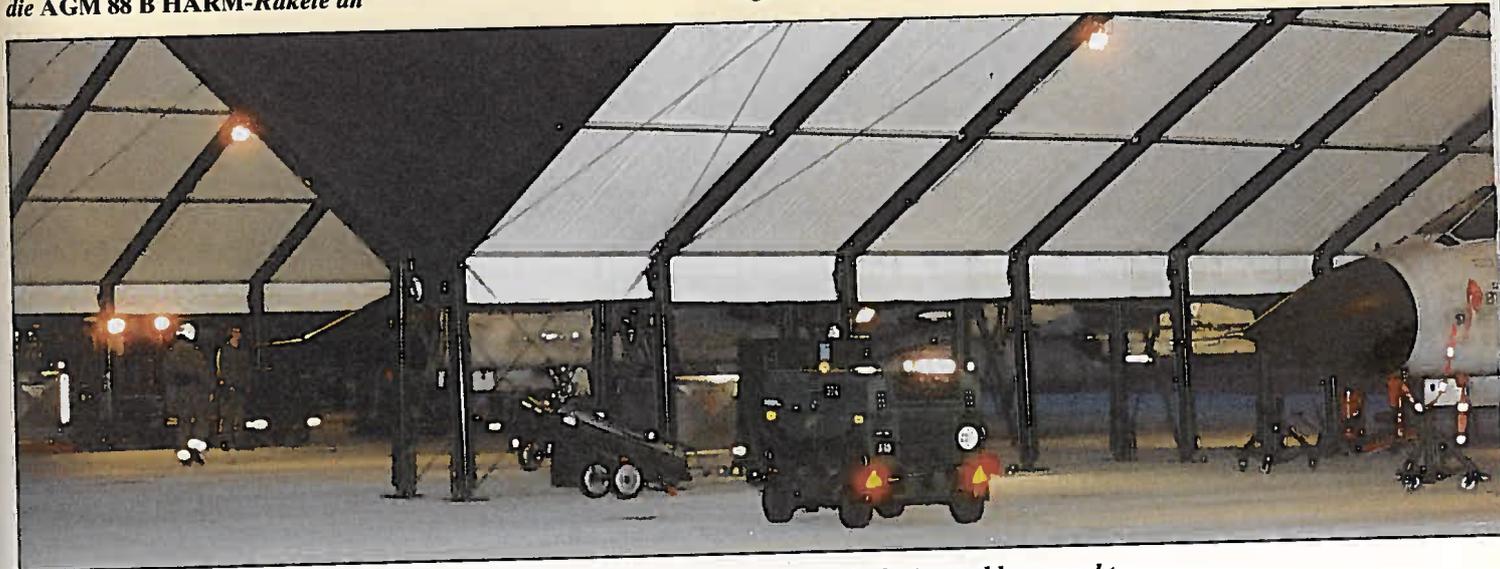




**Techniker rüsten einen ECR-Tornado auf: Zwei Wartungsmechanikermeister und ein Luftfahrzeugmechaniker bauen die AGM 88 B HARM-Rakete an**

So sieht das auch Generalmajor Hans-Jürgen Merkle. Er ist seit dem 22. März 1999 Kommandeur des Deutschen Luftwaffenkontingentes SFOR und Nationaler Befehlshaber der Soldaten seines Stabes im italienischen Vicenza und zugleich der Soldaten des EG 1 in Piacenza. Der Luftwaffengeneral, selber Phantom-Pilot mit 3000 Flugstunden, präzisiert den Aufgabenbereich: Das CAOC (Nato-Luftverteidigungsgefechtsstand) bei der 5. Alliierten Taktischen Luftflotte in Vicenza „ist das Schaltzentrum der Nato-Luftangriffe“. Von hier aus wird

geplant, gelenkt und gesteuert. Auf die deutsche Beteiligung mit ECR-Tornados angesprochen, meint General Merkle: „Wir unterstützen mit unseren ECR-Tornados die Angriffskräfte, überwachen und bekämpfen die serbische radargestützte Flugabwehr.“ Und der General erläutert weiter: „Unsere Tornado-Piloten und WSOs erfüllen den fliegerischen Auftrag mit großer innerer Anspannung, aber mit professioneller Gelassenheit“. General Merkle verkennt nicht, daß die Piloten und die WSOs in hohem Maße psychischen und physischen



**Nachtbetrieb in Piacenza auf der Flight. Die ECR-Tornados werden für den Nachteinsatz klagemacht**



**Klar für den Einsatz einer Twoship-Formation...**



Belastungen bei ihren Einsatzflügen von einer Flugdauer von vier bis sechs Stunden ausgesetzt sind. „Ich habe mir bei meinen vier Truppenbesuchen in Piacenza persönliche Eindrücke verschafft“, sagt General Merkle, „und habe mit den vom Einsatz zurückgekehrten Besatzungen direkt an der Maschine gesprochen.“ Und er fügt an: „Diese fliegerischen Einsätze über Ex-Jugoslawien sind natürlich mit Friedens- und Übungseinsätzen, auch unter erschwerten Rahmenbedingungen, nicht zu vergleichen.“ General Merkle ver-

sein, wenn die Besatzungen vom Einsatz zurückkehren. Für die beiden Militärpfarrer gilt, sich mit der Tag- und Nachtschicht abzuwechseln, wobei Dienst bei Nacht heißt, die Rückkehr der *ECR-Tornados* gegen Mitternacht abzuwarten.

Auch Oberstleutnant Arnim Haase, stellvertretender Kommodore des Aufklärungsgeschwaders 51 „Immelmann“ in Kropp, weiß um die große Erleichterung, die alle verspürt haben, als die vier *Tornado*-Besatzungen sicher in Piacenza gelandet sind. Er selber hat

lich hat der Ernstfall eine ganz andere Qualität, aber man wendet Verfahren an, die man ständig eintrainiert hat.“

#### Eine Bedrohung wird sofort aufgefaßt, identifiziert und bekämpft

**E**insatzgeschwader 1 in Piacenza: Wir befinden uns auf der Base San Damiano. Für die eingeteilten Besatzungen der *ECR-Tornados* beginnen die Missionen über dem Einsatzgebiet bereits am Vortag um 18 Uhr Ortszeit. Dann wird der Lageführungszentrale des EG 1 die Air Task Order

gen fliegen, eingeteilt. Aus der ATO weiß man, daß einsatzklare Flugabwehrraketstellungen vom Typ *SA-6 Gainful* (dieses System hat im Frühjahr 1995 eine amerikanische *F-16* abgeschossen) und *SA-3* eine Bedrohung für die Nato-Flugzeuge darstellen. Es erfolgen erste Absprachen der beiden *ECR*-Besatzungen mit dem Führungsflugzeug über die geplante Routenführung und den Zeitablauf über dem Einsatzgebiet. Die Verständigung erfolgt über abhörsichere Telefone. Anhand der vorgegebenen Zeiten, den Gebieten



Im Großraumzelt des Hauptlagers: Lagerverwalter und ein Mitarbeiter transportieren ein Triebwerk zur Flight

deutlich, daß der Befehlshaber des Luftwaffenführungskommandos, Generalleutnant Jürgen Höche, am ersten Tag der Luftoperationen in Piacenza zugegen war, um mit den vier heimgekehrten Piloten und WSOs sofort an der Maschine zu sprechen und sich zu informieren. In seiner Gesamteinschätzung spricht Generalmajor Merkle „von einer hohen Belastung auch des technischen und des mit der Administration im EG 1 beschäftigten Personals, denn es gibt für diesen Personenkreis keinen einzigen freien Tag.“

„Ich bin für das gesamte Personal zu Gesprächen bereit und ständig präsent“, meint Ludgar Uhle, der katholische Militärseelsorger im Containerbüro und ergänzt, daß dieses auch für seinen evangelischen Amtsbruder Horst Heinrich gilt. Beide Pfarrer sind schon mehrmals auf der Flight gewesen, um dabei zu

im Sommer 1995 das EG 1 mit aufgebaut und war in den Jahren 1996 bis 1998 rund neun Monate als Kommodore des EG 1 tätig. Oberstleutnant Haase, er hat selbst 3000 Flugstunden absolviert, stellt heraus, daß die Gefährdung für die Piloten und WSOs auch weiterhin bei jedem Einsatz permanent besteht. Arnim Haase: „Als Pilot und WSO ist man für diesen Fall trainiert, effizient ausgebildet worden und ein eingespieltes Team, das sich blind versteht. Natur-

(ATO) für die folgenden 24 Stunden übermittelt. Dieser verschlüsselt gesendete Befehl enthält alle Einzelheiten über die Luftoperationen der beteiligten Nato-Flugzeuge. Die Crew des Führungsflugzeuges (die Nationalität ist unterschiedlich und wechselt ständig) sammelt nun die Eckdaten für den Einsatz am Folgetag.

Eine *Twoship-Formation* von *ECR-Tornados* ist zum Schutz von Nato-Flugzeugen, die stets im Pulk von bis zu 50 Flugzeu-

für Luft-Luft-Betankung, dem Zielgebiet sowie den Ein- und Ausflugkorridoren in das Einsatzgebiet wird ein grober Plan ausgearbeitet. Geplante Start- und Landezeiten werden gemeldet. Eine detaillierte Planung erfolgt erst am Einsatz-tag.

Am Einsatztag erfolgt das Briefing für alle beteiligten Besatzungen. Im Wetterbriefing wird die meteorologische Situation über dem Zielgebiet und dem Heimatflugplatz Piacenza geschildert. Die Flugabfertigung berichtet über den Zustand aller Ausweichflugplätze in Italien, Kroatien und in der Nähe des Einsatzgebietes. Auch über eventuelle Sperrgebiete für den militärischen Luftverkehr. Der Nachrichtenoffizier schildert die Situation über dem Einsatzgebiet. Der Heeresverbindungs-offizier ergänzt mit seinem Update die Bodenlage. Für die *ECR*-Besatzungen sind die

**„Wir denken an unsere Soldaten, die ihren Beitrag dazu leisten, den Menschenrechten wieder zu ihrem Recht zu verhelfen. Wir hoffen, daß sie alle wieder gesund nach Hause kommen.“**

(Bürgermeister Werner Stöber während eines öffentlichen Platzkonzertes auf dem Marktplatz von Aurich)



## „Unsere Tornado-Piloten und WSOs erfüllen den fliegerischen Auftrag mit großer innerer Anspannung, aber mit professioneller Gelassenheit.“

(Generalmajor Hans-Jürgen Merkle)

neuesten Informationen über erfaßte Radarausstrahlungen im Einsatzgebiet von größtem Interesse.

Auf der durch die Mission Planning Section vorbereiteten Flugkarte, auf der Korridore, Landesgrenzen, Koordinationspunkte, Luftbetankungsgebiete, Sperrgebiete usw. bereits eingezeichnet sind, erfolgt die exakte Planung des Einsatzes. Durch die Besatzung des Führungsflugzeuges ist die genaue Route festgelegt. Insbesondere muß garantiert sein, daß die ECR-Tornados mit Hilfe ihres Emitter-Location Systems jederzeit in der Lage sind, das Zielgebiet elektronisch aufzuklären und bei einer entsprechenden Bedrohung eine Bekämpfung durch eine der mitgeführten AGM 88 B HARM-Lenkflugkörper (High Speed Anti Radiation Missile) einzuleiten. Die beiden WSOs geben alle Streckendaten in den mobilen Planungsrechner, die Tornado Mission Planning Station, ein. Im Missionbriefing werden alle Aspekte des Einsatzfluges durchgesprochen. Den Hauptteil macht hier natürlich die Operation über dem Einsatzgebiet aus. Auch eine Besprechung über einen möglichen Absturz über dem Einsatzgebiet erfolgt, denn eine erfolgreiche Rettungsaktion erfordert genaueste Einhaltung bestehender Verfahren.

Die Besatzungen begeben sich zur Lageführungszentrale, in der alle persönlichen Dinge aus der Fliegercombi entfernt und in einem Umschlag verschlossen werden. Jedes Crewmitglied empfängt eine Pistole

des neuen Typs P8, 1000 Mark „Notgeld“, eine Notkarte des Einsatzgebietes und ein Stofftuch, auf dem in mehreren in Ex-Jugoslawien gebräuchlichen Sprachen um Hilfe für die abgestürzte Besatzung gebeten und eine Belohnung für die Unterstützung zugesichert wird. Danach erfolgt das Anlegen der Flugausrüstung. In der Rettungsweste befindet sich ein spezielles Notfunkgerät mit programmierbaren, geheimen Frequenzen und einer codierten Abfragemöglichkeit durch einen Rettungshubschrauber sowie ein tragbares Global Positioning System, mit dessen Hilfe die eigene Position exakt festgestellt werden kann.

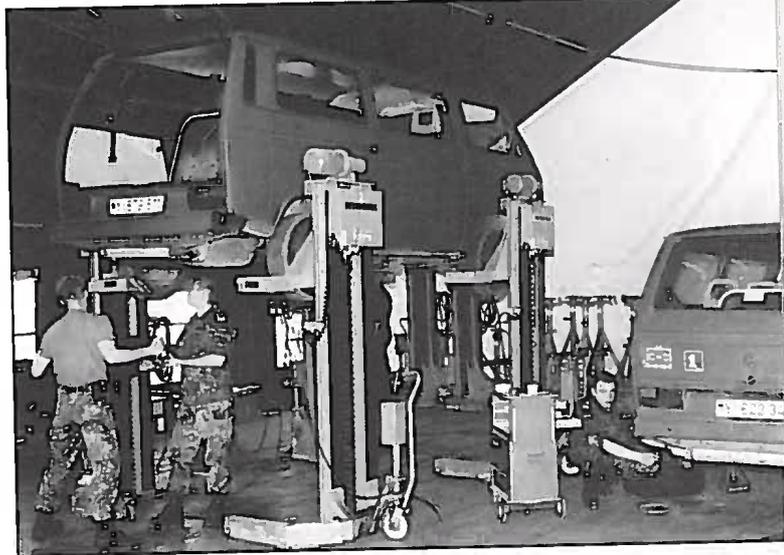
Die Crews starten mit der Vorfluginspektion. Die zwei Flugkörper HARM und die beiden Luft-Luft-Lenkraketen Sidewinder werden einer sehr genauen Inspektion unterzogen. Ferner werden die Selbstschutzanlagen des Tornados, der Täuschsender Ceberus III und der Düppel- und Infrarot-täuschkörperbehälter BOZ 101, programmiert. Nach dem Anschlüssen durch die Wartungscrews werden die Triebwerke gestartet und alle Systeme überprüft. Sollte jetzt plötzlich eine technische Störung auftreten, so kann sofort durch alle Fachgruppen der Defekt behoben werden. Im äußersten Fall ist sogar noch Zeit, in ein Ausweichflugzeug umzusteigen. Hier erfolgt durch die Warte die letzte Inspektion.

Der Flug ins Einsatzgebiet: Die beiden ECR-Tornados steigen auf. Sie verlassen den italienischen Luftraum und

nehmen über der Adria Verbindung mit einem Überwachungsflugzeug vom Typ AWACS auf, das sie mit Radar und Funk in ein Luftbetankungsgebiet führt. In diesem Sperrgebiet werden die beiden Kampfjets an ein amerikanisches Tankflugzeug vom Typ KC 135 (eine modifizierte Boing 707) geleitet, das gerade zwei britische Tornados betankt hat. An einem anderen Tag hätte sich an gleicher Stelle eine italienische Boeing 707, eine britische Tristar, eine französische KC 135 oder eine amerikanische KC 10 befinden

men, müßten die Tornados auf einem der ostitalienischen Flugplätze landen. Nach erfolgreichem Betanken kann jedoch der Rückflug fortgesetzt werden, die beiden ECRs landen nach knapp 4 Stunden und erfüllen Auftrag unverseht auf der Base in Piacenza.

Die ECR-Crews begeben sich zum technischen Debriefing, um einen lückenlosen Klarstand zu gewährleisten. Danach geht es ins Staffgebäude. Die Besatzungen geben ihre Waffen, Notgeld usw. zurück und nehmen die persönlichen Dinge wieder in Emp-



Bei der Kfz-Instandsetzung: Mechaniker in Uniform reparieren die Bundeswehrfahrzeuge

können. Die beiden Jets machen sich über einen speziellen Korridor auf den Weg ins Einsatzgebiet. Es erfolgt noch einmal die Überprüfung aller Systeme. Die Besatzungen stehen weiterhin mit der AWACS-Maschine im Funkkontakt.

Das Zielgebiet erreichen die beiden ECR-Tornados genau nach Zeitplan. Alle Nato-Flugzeuge befinden sich auf der gleichen Frequenz, um miteinander und mit dem Kommandoflugzeug, einer amerikanischen C-130 Herkules, sprechen zu können. Sie erreichen nun auch die maximale Bekämpfungreichweite der serbischen Flugabwehrstellungen. Spätestens jetzt muß ständig sichergestellt sein, daß eine plötzlich auftretende Bedrohung sofort aufgefaßt, identifiziert, lokalisiert und erforderlichenfalls sofort erfolgreich bekämpft werden kann. Nach erfolgtem Auftrag verlassen die Jets nach mehreren Anflügen ihr Zielgebiet.

Rückflug nach Piacenza: Noch einmal fliegen die ECR-Tornados in ein Luftbetankungsgebiet, um Treibstoff aufzunehmen. Sollte es jetzt zu technischen Problemen kom-

fang. Für die ECR-Crews erfolgt jetzt der wichtige Mission Report an den Nachrichtenoffizier, in dem vor allen Dingen die elektromagnetischen Erfassungen während des Fluges gemeldet werden. Dann folgt die Flugnachbesprechung und die Auswertung mit Hilfe des Digital Video Recording Systems, einer bordeigenen Videoaufzeichnungsanlage, auf der alle wichtigen Cockpitdisplays aufgenommen werden.

Nicht unbemerkt bleiben die fliegerischen Aktivitäten den in- und ausländischen Medienvertretern, die in Piacenza, außerhalb der Base, aber mit Blick auf die Runway, Stellung bezogen haben. Hörfunk, Fernsehen und die schreibende Zunft sind präsent. Ob nun SAT 1, RTL, CNN oder ARD und ZDF, sie alle warten auf die neuesten Informationen. Oberstleutnant Wolfhart Kloss, Leiter der Pressestelle in Piacenza, und ehemals WSO auf der McDonnell Douglas F-4 F Phantom II mit 2000 Flugstunden, fährt täglich zu den Journalisten und unterrichtet diese über alle Neuigkeiten.

\*) Alle Daten Stand 29. 4. 1999