

Mit "Tusker Zero Four" vor Mogadischu

Autor(en): **Sievert, Kaj-Gunnar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **78 (2003)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **21.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716090>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Mit «Tusker Zero Four» vor Mogadischu

Deutsche Seefernaufklärer im Einsatz vor der ostafrikanischen Küste



Seit März 2002 patrouillieren Aufklärungsflugzeuge der deutschen Marineflieger im Rahmen der Operation «Enduring Freedom» entlang der somalischen Küste. Ziel dieser Flüge ist es, terroristischen Organisationen den Zugang über das Meer in potenzielle Rückzugsgebiete zu erschweren. Der Autor flog an Bord einer Breguet Atlantic mit.

Flughafen Mombasa, Kenia, an der Küste zum Indischen Ozean, Ende Januar 2003. Unweit unzähliger Ferienflieger stehen drei deutsche Seefernaufklärer des Typs Breguet BR 1150 Atlantic auf einem mit Stacheldraht umzäunten Flugfeld; bewaffnete Marineinfanteristen bewachen den Platz.

Kaj-Gunnar Sievert, Wettingen (Text), und Janine Albrecht (Fotos)



Die Wartung und das Bereitstellen der Flugzeuge geschieht im Freien.

Die Maschinen gehören zur 2. Staffel des Marinefliegergeschwaders 3 (MFG 3) «Graf Zeppelin» aus dem norddeutschen Nordholz und sind der Einsatzgruppe Marinefliegerflottille Mombasa zugeteilt. Sie sind ein Teil des deutschen Engagements im Kampf gegen den Terror am Horn von Afrika. Die hier eingesetzten rund 140 Männer und Frauen aus verschiedenen Marineeinheiten sind nicht in Ferienstimmung. Bei Temperaturen von bis zu 30 Grad und einer Luftfeuchtigkeit von 80 Prozent kommen sie schnell ins Schwitzen.

Detailliertes Briefing

Während die Überwasserschiffe von der Marinebasis aus dem Hafen der ehemaligen französischen Kolonie Dschibuti operieren, starten die Marineflieger zu ihren Flügen aus dem Ferienland Kenia zu ihren Einsätzen. Seit Beginn der Flüge (Stand: Ende Januar) hoben die Seefernaufklärer bisher rund 200-mal ab. Alle Einsätze werden in der Operationszentrale (OPZ) geplant und beginnen mit einem detaillierten Briefing vor jedem Einsatz. Dabei kommen alle Crewmitglieder sowie einige Spezialisten im Briefingraum zusammen. So auch die Crew von «Tusker Zero Four», die in knapp 60 Minuten zu einer weiteren Mission entlang der somalischen Küste starten wird. In einem Gebäude neben dem Vorfeld beginnt ein Offizier das Briefing. Anhand von Satellitenbildern und weiteren Wetterinformationen des Amtes für Wettergeophysik der Bundeswehr orientiert er über die zu erwartenden meteorologischen Verhältnisse. Er erläutert die verschiedenen Windstärken, -richtungen und weist

auf die Temperaturen in unterschiedlichen Höhenlagen hin. Nach dem «Wetterfrosch» hat der «Eins O» (= erster Offizier) der OPZ der Einsatzgruppe das Wort. In kurzen Sätzen leitet er auf die zu erwartende taktische Lage und meint, dass zwischen acht bis fünfzehn Kontakte zu erwarten wären. Teilweise handelt es sich bei diesen «Kon-

takten» um «alte Bekannte». Das bedeutet einerseits, dass die Schiffe schon seit einigen Tagen im Seegebiet unterwegs sind und entsprechend nun an einer neuen Position angetroffen werden oder andererseits regelmässig zwischen zwei Häfen unterwegs sind und deshalb in der Vergangenheit schon einige Male überflogen und identifiziert worden sind. Im Anschluss an die Wetter- und Taktiklage übernimmt Pilot und Aircraft Commander (AC) Oberleutnant Marc N.* das Briefing. Der 32-jährige Zeitsoldat steht bereits das zweite Mal in Kenia im Einsatz. Das erste Mal kam er eine Woche vor dem missglückten Anschlag auf eine israelische Passagiermaschine im November 2002 nach Afrika. Das Briefing des AC verläuft in einer lockeren Stimmung und dauert nicht lange. Eigentlich ist alles bekannt, und die Männer wissen, was zu tun ist. Sie stehen auf, nehmen ihre Fliegereffekten auf und gehen zum Flieger auf dem Vorfeld. Der geplante Einsatz wird neun Stunden dauern und die Crew bis an das Horn von Afrika bringen.



Der Flugingenieur beim Preflight-Check; das ausgefahrene Überwasserradar links neben ihm ist gut zu erkennen.

Überflug ins Einsatzgebiet

Die für den Flug vorgesehene Atlantic mit dem taktischen Kennzeichen 61+04 wurde bereits vorbereitet, und die Crew nimmt die Maschine ab. Der zweimotorige Seefernaufklärer steht schon seit über 30 Jahren bei den Marinefliegern im Einsatz und ist teilweise sogar älter als einzelne Crewmit-



Der Aircraft Commander (AC) Mark im Anflug auf ein neues Ziel.

glieder. «Ersatz tut Not», meint denn auch ein Crewmitglied, um dann aber lachend darauf hinzuweisen, dass «dieser Kahn mich noch nie im Stich gelassen hat». Es ist kurz vor 10 Uhr, als Pilot Marc N. die Bremsen löst und die Maschine an den Ferienfliegern vorbei Richtung der Startbahn lenkt. Rund 15 Minuten später hat die Atlantic auf der breiten Piste Aufstellung genommen, und nach einigen zusätzlichen Checks erhält der Seefernaufklärer die Starterlaubnis. «Jim Knopf», wie AC Marc N. auch genannt wird, schiebt die Leistungshebel der Triebwerke nach vorne. Die rund 43 Tonnen schwere Maschine nimmt langsam Fahrt auf, wird immer schneller und hebt nach rund 2000 Meter Startstrecke ab. Der AC zieht das Fahrwerk ein und nimmt Kurs auf das Operationsgebiet entlang der ostafrikanischen Küste. Bis ins Einsatzgebiet wird «Tusker Zero Four» auf einer Höhe von 4500 Metern fliegen. Erst 15 Minuten vor Erreichen des Einsatzgebietes wird der Pilot die Atlantic wieder absinken lassen und auf eine Höhe von etwa 1600 Metern mit dem eigentlichen Patrouillenflug beginnen. Lediglich zur Identifikation von Schiffen wird der Seefernaufklärer tiefer gehen. Aber bis zu diesem Zeitpunkt dauert es eine gute Stunde. «Bis dann ist keine Hektik angesagt», meint ein Crewmitglied und macht es sich an seinem Arbeitsplatz bequem.

Elfköpfige Besatzung

Für die Einsätze im Rahmen der Operation «Enduring Freedom» wurde die Standardcrew einer Atlantic entsprechend dem Auftrag angepasst. Da der Auftrag in Afrika nur auf Überwasserschiffe ausgelegt ist, sind die Arbeitsstationen der Unterwasseroperatoren sowie die entsprechenden Unterwassersensoren für die U-Boot-Jagd ausgebaut und nicht an Bord. Somit besteht eine Crew in der Regel aus elf Mann:

Einer dreiköpfigen Cockpitcrew: Pilot und AC, Kopilot (beides Offiziere) und Flugingenieur (Unteroffizier) sowie einer achtköpfigen Crew für die Aufklärung. Diese umfasst einen Tactical Coordinator (TACCO), einen Navigator, beide im Rang eines Offiziers, sowie die Unteroffiziersfunktionen eines Funkers, zwei Überwassersensoren-Operatoren (Radar und ESM) und drei Beobachter (= Observer). Während sich die Arbeitsplätze von zwei der drei Observer an den beiden einzigen Ausguckfenstern links und rechts im Heckteil des Seefernaufklärers befinden, sitzt der dritte Beobachter in der Bugkanzel an der Spitze des Aufklärers. «Der Platz mit der besten Aussicht», meint denn auch ein Observer. Die wichtigste Person in der «Röhre», wie der Raum mit den Arbeitsplätzen von der Crew auch genannt wird, ist der TACCO. Er bestimmt massgeblich den Einsatz. Auf Grund der vor dem Einsatz bekannten Informationen wird die Flugroute geplant. Deren Überwachung obliegt dem Navigator, der seinen Arbeitsplatz unmittelbar neben dem des TACCO hat. Melden die Überwassersensoren wie das Radar potenzielle Zielobjekte, so vergleicht der TACCO die gegenwärtige Flugroute mit dem Standort des aufzuklärenden Zieles. Auf Grund verschiedener Faktoren entscheidet er anschliessend, ob das Schiff nur angefunkt und die Befragung ohne Überflug stattfindet, ob der Pilot das Ziel anfliegt, ob gar nicht gefunkt wird oder ob das Schiff erst auf dem Rückweg beobachtet und aufgeklärt wird.

Erster Überflug – erste Fotos

Es ist 10.45 Uhr, als «Jim Knopf» den Sinkflug auf 1600 Meter einleitet. Der Seefernaufklärer ist nur noch 80 Kilometer vom «Entry-Point» des Einsatzgebietes entfernt. Noch im Absinken erfasst das Überwasserradar den ersten Kontakt. Keine 30

Minuten später kommt das Schiff in Sicht. AC Marc N. übergibt das Steuer seinem Kopiloten. Er will den Überflug überwachen und das Schiff auch persönlich visuell beobachten. Lediglich auf einer Höhe von 35 Metern über dem Meer fliegend, passiert die 61+04 seitlich versetzt ein kleines Frachtschiff. «Es ist die Angel, ein alter Bekannter», erklärt ein Crewmitglied. «Wir haben sie schon einige Male überflogen und fotografiert.» Trotzdem drücken die Beobachter auf den Auslöser ihrer digitalen Kamera, um das Schiff einerseits eindeutig identifizieren und andererseits um den Kontakt dokumentieren zu können. Die Zeit reicht gerade für zehn bis maximal 20 Fotos, welche anschliessend in eine Datenbank eingegeben werden. Nach erfolgtem Überflug erklärt AC Marc N. die Taktik:

«Die Schiffe werden nur einmal überflogen. Am Anfang steht ein Punkt auf dem Radarschirm des Radaroperators. Bei grossen Schiffen geschieht dies bereits auf eine Distanz von 70 bis 80 Seemeilen, bei kleineren sinkt die Entfernung bis auf 20 bis 30 Seemeilen. Die Informationen der entdeckten Ziele wie zum Beispiel «Entfernung» und «Kurs» gibt der Radaroperator an den TACCO weiter. Dieser vergleicht in Zusammenarbeit mit dem Navigator die Position des Zieles mit dem aktuellen Kurs des Seefernaufklärers. Liegt das Ziel auf ungefährem Kurs, ist die Chance gross, dass es überflogen wird. Trotzdem führt aber nicht jeder Radarkontakt zu einem Überflug. Schwimmt das Schiff zu weit vom gegenwärtigen Kurs, wird es eventuell erst auf dem Rückflug passiert und aufgeklärt.» AC Marc weiter: «Soll ein Schiff aufgeklärt werden, reduzieren wir etwa fünf Minuten vor dem erwarteten Vorbeiflug die Flughöhe weiter. Für die Aufnahmen steuert die Cockpitcrew den Seefernaufklärer in der Regel auf einer Höhe von 100 bis 160 Metern und einer Geschwindigkeit von etwa 170 Knoten seitlich am Schiff vorbei. Dies geschieht deshalb so, um eine bessere Sicht auf das Ziel zu erhalten und um mehr Zeit für die Fotoaufnahmen zu haben.» Die seitliche Distanz zum Zielobjekt beträgt in der Regel etwa zirka 300 Meter. Nach erledigter Aufklärung steuern wir die Maschine jeweils wieder auf die Einsatzflughöhe von rund 1600 Metern über Meer.

Standardisiertes Verfahren

Auch der Funker, der für die Kontaktaufnahme mit den Schiffen verantwortlich ist, folgt genauen «Spielregeln», so genannten «Rules of Engagement». In der Regel werden pro Einsatz rund ein Dutzend Schiffe angefunkt. Noch im Anflug – also x-Seemeilen vor dem Vorbeiflug – beginnt der Funker mit dem Aufruf des Schiffes auf einer internationalen Frequenz. Hat der Funkkontakt stattgefunden, wechseln

Seefernaufklärer und Kapitän auf eine andere Frequenz. Anschliessend werden sieben Fragen gestellt. Dazu zählen:

- Flagge, unter der das Schiff fährt,
- der Heimathafen,
- die IMO-Nummer (eine Art Schiffsregistriernummer),
- die Art der Fracht,
- das Datum und der Ort der letzten Hafenausfahrt,
- der Zielhafen und die geschätzte Ankunftszeit sowie
- die Länge und das Bruttotonnengewicht des Schiffes.

Nach erfolgter Abfrage, die bis zu 20 Minuten dauern kann, werden die Informationen in die Datenbank eingegeben. Bisher sind weit über 1000 Schiffe erfasst worden. «Die Kapitäne sind oftmals froh, wenn sie funken können. Das bringt Abwechslung in ihren Alltag», schildert ein Funker seine Erfahrungen. Knapp eine Stunde später kommt mit dem Frachter «Loyd Everst» ein weiteres Schiff an die Reihe. Sowohl diese als auch die folgenden Abfragen bis zum Wendepunkt am Horn von Afrika an der somalischen Küste führen nichts Verdächtiges zu Tage. «Dieser Flug ist mit rund einem Dutzend Kontakten eher ruhig», beurteilt ein Crewmitglied den Einsatz.



Einer der Überwasseroperatoren an seinem Arbeitsplatz.

Nur Aufklärung, aber nicht ungefährlich

Während der gesamten Flugdauer hält sich «Tusker Zero Four» stets über internationalem Gewässer auf. Beim Hinflug beträgt der seitliche Abstand zur somalischen Küste zwischen 60 bis 70 Kilometer; bei der Rückkehr noch etwa 20 Kilometer. «Wir fliegen immer ausserhalb der 12-Meilen-Territorialzone von Somalia», hält der Navigator fest, der die Flugroute exakt auf einer Seekarte nachträgt. Die deutschen Atlantic fliegen ohne Bewaffnung und auch ohne passiven und/oder aktiven Selbstschutz. «Bei einem Vorbeiflug auf rund 130 Meter über Meer hätten wir, sofern uns jemand von einem Boot aus ins Visier nimmt und bedrohen würde, praktisch keine Chance», erklärt AC Marc N. eine potenzielle Bedrohungssituation. Obwohl die Gefahr von einem Schiff mittels eines Maschinengewehrs oder gar eines Manpads (Boden-Luft-Rakete) beschossen zu werden, als eher gering eingeschätzt wird, versuchen die Atlantic Crews durch eine angepasste Flug- und Einsatztaktik die Gefahr, zu minimieren. Dadurch erhofft man sich, die Zeitspanne vom Erfassen des sich nähernden Flugzeuges bis zu einem Abschuss einer Lenkwaffe oder den Beschuss durch ein Maschinengewehr zu minimieren. Weiter wird sowohl der Stand der Sonne als auch die Richtung der Annäherung von vorne respektive von hinten in die Taktik mit einbezogen. Zudem wird das Ziel in der Regel nur einmal überflogen. Bisher verliefen die Flüge laut der Marine ohne grössere Zwischenfälle. Einmal traten während eines Fluges Probleme

an einem Triebwerk auf. Unglücklicherweise ereignete sich der Zwischenfall erst kurz vor dem Wendepunkt, also dem am weitesten entfernten Punkt des Einsatzes, weshalb es noch einige Stunden dauerte, bis die Maschine schliesslich in Kenia wieder sicher am Boden war.

Lieber notwassern

«Wir haben uns vor den Einsätzen im Team Gedanken gemacht, wie wir im Falle eines technischen Problems reagieren sollen», erklärt AC Marc N. Für den erwähnten Fall hätte dies bedeutet, dass die Crew der Maschine nicht auf dem Flughafen der somalischen Hauptstadt Mogadischu eine Notlandung versuchen würde, sondern aus Sicherheitsüberlegungen – sofern überhaupt möglich – entweder eine Wasserlandung oder eine Bruchlandung an einem abgelegenen Küstenabschnitt wagen würde. «Da wir nicht wissen, was uns in Mogadischu erwartet, würden wir die beiden anderen Varianten vorziehen», erklärte der Pilot. Für Notsituation auf dem Wasser ist das Flugzeug mit Rettungsinseln sowie genügend Rettungswesten ausgerüstet. Auch befinden sich Überlebensanzüge an Bord, doch kommen diese bei Wassertemperaturen von über 26 Grad vermutlich nicht zum Einsatz, wie ein Besatzungsmitglied erklärte. Entscheiden würde aber auf alle Fälle der AC. Der Flug zieht sich in die Länge, und ein Kontakt nach dem anderem wird abgehackt. Ein Routineflug. Um die Gefahr einer beginnenden Monotonie eines mehrstündigen Überwachungsfluges zu brechen, wechseln die Crewmitglieder ihre Funktionen oder machen dazwischen einmal Pause. «Zu Beginn waren die Flüge schon spannender», meinte denn auch ein Unteroffizier. Nach über sieben Stunden verlässt «Tusker Zero Four» das Einsatzgebiet und begibt sich auf den Rückflug. Die Zeit bis zur Landung wird noch intensiv genutzt, um die Daten zu sichern und eine erste Auswertung zu machen. Nach der Landung werden sie an das Hauptquartier der Operation «Enduring Freedom» in Katar weitergeleitet. Nach der Landung auf dem Flugplatz Mombasa ist der Einsatz noch nicht vorbei. Während die Bodencrew die 61+04 in Empfang nimmt und zu einem Abstellplatz rollt, begeben sich die Crewmitglieder in die OPZ zu einem Debriefing. «Heute wird es nicht lange dauern, denn dieser Flug war reine Routine», erklärt AC das weitere Vorgehen. Nach dem Debriefing geht es in die Unterkunft zurück, und nach einigen kühlen Drinks und einer Abkühlung im Pool wäre dieser Tag auch gelaufen, meint ein Crewmitglied. Aber in zwei Tagen wird die Besatzung von «Tusker Zero Four» wieder vor Mogadischu unterwegs sein. *Die Nachnamen der im Einsatz stehenden Soldaten werden nicht genannt. □

Typenbeschreibung	
Typ	BR 1150 Atlantic
Einsatzart	Seefernaufklärer und U-Boot-Jäger
Hersteller	Dassault-Breguet
Triebwerke	2xRolls Royce Tyne (RTy20 Mk.21)
Leistung	2x4225 kw, 5746 WPS
Länge (über alles)	31,80 Meter
Spannweite (über alles)	36,30 Meter
Höhe (über alles)	11,30 Meter
Leergewicht	34 600 Kilogramm
Gewicht (max.)	43 500 Kilogramm
Höchstgeschwindigkeit	580 km pro Stunde
Bewaffnung (nicht im Somalia-Einsatz)	3500 Kilogramm Variante 1 8 Torpedos Mk 46 4 Wasserbomben Variante 2 9x250 kg See- minen
Reichweite (max.)	7700 Kilometer
Flugdauer (max.)	15 Stunden
Besatzung	11 Mann
(Somalia-Einsatz)	1 Pilot (Aircraft Commander) 1 Kopilot 1 Bordingenieur 1 TACCO 1 Navigator 1 Funker 2 Überwasseroperatoren (Radar und ESM) 3 Beobachter
Eingeführt	1965