



Bisher einzigartig: Bei Arctic Sentry waren die Neuburger Eurofighter über der Weite Islands und Grönlands unterwegs. Für die Piloten und das Bodenpersonal stellte die Übung ein beeindruckendes Erlebnis dar.

Übung im ewigen Eis

Innerhalb von nur zwei Tagen nach Eingang des Auftrags hat unser Geschwader im Februar ein Detachment von vier Luftfahrzeugen und einigen wenigen Soldaten im Rahmen des Nato-Vorhabens „Arctic Sentry“ nach Island verlegt. Ziel war es, die grundsätzliche Einsatzbereitschaft zu demonstrieren und die Fähigkeit, die Arktis bei Bedarf auch schützen zu können. Konkret galt es für uns, gemeinsam mit den schwedischen und dänischen Nato-Partnern Trainingsflüge durchzuführen, die sowohl der sogenannten Show of Presence als auch der Förderung internationaler Beziehungen dienen.

Da an einem Sonntag für die anderen Nationen kein Flugbetrieb geplant war, konnten wir frühzeitig, bereits einen Tag vor der Operation, mit der detaillierten Planung der von uns intern als „White Horizon“ bezeichneten Operation starten. Der Planungsprozess begann wie üblich mit einem Brainstorming, bei dem wir Informationen von den dänischen

F-35-Piloten, der Luftraumstruktur im geplanten Einsatzgebiet sowie den verfügbaren Emergency Airfields abfragten. Aufgrund der geografischen Lage gab es kaum bis keine Notlandeplätze, was die Planung zusätzlich erschwerte. Zudem wurde der Tankerplan festgelegt, wobei der gesamte Übungsflugraum von keiner Bodenstation kontrolliert wurde.

Die Ziele der Operation waren klar definiert: Show of Presence im arktischen Raum, an diesem Tag insbesondere in Grönland, Low-Level Step Down Training auf 250 Fuß GND, um unseren Nachwuchspiloten Caillou zu schulen, F2T2 (Find, Fix, Track, Target) Polar Bear: Verbesserung des visuellen Lookouts in einer Polarregion.

Der Ablauf begann mit einem A400M-Tanker (Callsign Primer), der zehn Minuten früher startete, um einen Vorsprung auf die Eurofighter aufzubauen. Dank exzellenter Technik und der besten Wartungscrews der Luftwaffe

konnten alle drei Piloten ohne Ground-Aborts oder Power-Downs ihre Maschinen anlassen – alles lief planmäßig. Die Starterlaubnis „Smoke, you are cleared for takeoff Runway 10“ ertönte, und der Schubhebel wurde nach vorne geführt. Liftoff ohne Nachbrenner, um die Touristen in Island nicht zu stören. Nach dem Abheben flogen wir in Richtung Wegpunkt nördlich von Island.

Nach dem Erreichen der Level-Off-Altitude hatten wir bereits Radar-Kontakt mit Primer. Durch die Anwendung von MARSAs, der militärischen deconfliction-procedure, konnten wir den Rejoin (Zusammenführung) zügig durchführen. Gemeinsam flogen dann die vier deutschen Flugzeuge gen Norden über den Polarkreis in den Luftraum Grönlands. Im Zielgebiet angekommen, wurden von unserem Presse-Team eindrucksvolle Air-to-Air-Bilder geschossen. Das Tanken erfolgte in 6000 Fuß über dem Scoresbysund, dem größten Fjordsystem der Welt. Anschließend trennten wir uns vom Tanker, mit einem vereinbarten Treffpunkt in der Nähe des höchsten Berges Grönlands, dem Gunnbjørn Fjeld. Geplant war, Primer als Funk-Relay mit der isländischen Radarstation zu nutzen. Allerdings wurde am Ende der Mission aufgrund verschlechterter Sichtverhältnisse nach Südwesten der Rejoin nicht durchgeführt. Somit führten wir die Rückkehrphase ohne den A400M durch. Nachdem wir genug Kraftstoff erhalten hatten, trennten wir uns vom Tanker. Der Fokus lag nun auf dem Tiefflugtraining für unseren Nachwuchspiloten Caillou. Zunächst in 500 Fuß zur Gewöhnung, anschließend in 250 Fuß, unter taktischen Navigationsbedingungen. Dabei stellten die Umweltbedingungen eine besondere Herausforderung dar: Die tief stehende Sonne warf lange Schatten der riesigen Berge, und die glatte, schneebedeckte Oberfläche der zugefrorenen Fjorde machte die visuelle Höhenwahrnehmung äußerst schwierig. Der Radarhöhenmesser erwies sich hierbei als unverzichtbares Hilfsmittel. Ein besonderer Höhepunkt war, dass Smoke 1 durch das Verfolgen der Fußspuren eines Eisbären einen solchen entdecken konnte. Die Zielansprache für die anderen Rottenflieger war aufgrund der schneewe-



Impressionen: Neben den Flügen über dem Eis und mit dem A400M stand auch ein Besuch des schwedischen Befehlshabers Michael Claesson.

Ben Umgebung und fehlender Boden-Referenzen äußerst anspruchsvoll, am Ende bestätigten alle Piloten die visuelle Zielsichtung.

Nach 3:45 Stunden landeten wir wieder sicher, überwältigt vom gerade Erlebten. Auch die Wartungscrew und die gesamten Soldaten des Detachment nahmen die Maschinen stolz wieder entgegen und lauschten gespannt den Geschichten der Piloten. Wir waren uns bewusst, dass dies ein einmaliges

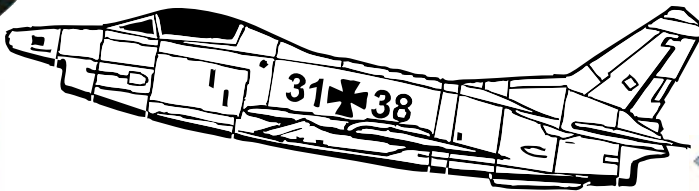
Trainingserlebnis war, das wir niemals vergessen werden. Nach dem Tausch der Luftfahrzeuge wurde eine vergleichbare Mission, etwas weiter südlich an der Küste Grönlands durch drei andere Jets wiederholt. Zwar gelang hier keine Sicht auf einen Eisbären, aber erneut konnte ein Pilot im Tiefstflug ausgebildet werden.

Text: Trigger /

Fotos: Trigger, Leon Belz & Christian Timmig



Fliegerhorstmuseum Leipheim e.V.



www.fliegerhorstmuseum-leipheim.de

