



47TH VFS DRAGONFIGHTERS



CHRONIK 2015



ONLY THE SKY IS THE LIMIT



47TH VFS Dragon Fighters

Chronik 2015



Zusammengetragen von:

Armin "Viper Betge (C/O) & Dirk "Bumerang" Boßhammer (X/O)

Inhalt:

Vorwort	04
Personelles.....	05
Highlights und Arbeitsalltag des Jahres 2015.....	09
Operations.....	17
Urgent Help	18
Team Jagd Schiessen 2015.....	21
NUKEM.....	24
KOTAR Range Training	26
BLACK DEATH (2 Einsätze protokolliert).....	30
Nostradamus.....	39
Bosnien 1991-1995 (2 Einsätze protokolliert).....	42
Istarska Koza.....	48
Rescue "Bulldog" Mc Pherson(2 Einsätze protokolliert).....	50
Operation Briggs.....	58
Mission Shadow Warrior(3 Einsätze protokolliert).....	65
Operation Cerberus(3 Einsätze protokolliert).....	91

Vorwort:

Es war wieder ein schönes und spannendes Jahr für das Squadron! Auch in diesem Jahr machte die 47DF weiter Fortschritte. Eines der Schwerpunktthemen war in diesem Jahr der Flugfunk. Hier wurde mit dem Einsatz von Human ATC / Awacs ein weiterer Meilenstein erreicht.

An dieser Stelle ein besonderer Dank an Pitbull , der sich mit großem Engagement und viel Herzblut um die Ausbildung der Controller gekümmert hat.

Die Zusammenarbeit mit unserer Partnerstaffel den 1. Glory Wings wurde, wenn auch in reduziertem Umfang, weiter fortgeführt. Insbesondere das gemeinsame KOTAR Range Event mit 3 Human Controllern sei hier genannt.

Weitere Highlights des Jahres waren das Team-Jagd-Schiessen und weitere staffelübergreifende Einsätze wie z.B. die von Nik initiierte Operation "Cerberus" mit internationaler Beteiligung.

Auch 2015 gab es eine Staffel-Lan, diesmal wieder von Rabbit in Delmenhorst organisiert. 8 Piloten trafen sich dort zu einem perfekten Wochenende mit guten Freunden und einer Menge Spaß.

Ende des Jahres kam dann das lang ersehnte Update auf BMS 4.33 heraus . Neue Features wie eine noch realistischere Avionik, ein neues realistisches Wettermodell und eine sensiblere Reaktion der Flugzeugzelle, insbesondere der Aufhängungen (um nur einige zu nennen) stellen auch die erfahrenen Piloten vor neue Herausforderungen.

Ich bin zuversichtlich das wir uns auch hier schnell einarbeiten und das dabei auch der Spaß nicht zu kurz kommen wird. Ich freue mich schon auf viele spannende Flüge in 2016

C/O Armin „Viper“ Betge

Personelles:

Neuzugänge 2015

19.02.15 F/O Harry

22.02.15 F/O Aquila

29.07.15 F/O Lion

Auch in diesem Jahr gab es bei der Stammebelegschaft zeitweise Verschiebungen in den passiv/ aktiv- Status.

Zum Jahresende lag die Personalstärke bei:

16 Piloten (Status aktiv)

2 Piloten in der Ausbildung

11 Reservisten (Status passiv)

Um uns ordentlich in BMS 4.33 einzuarbeiten haben wir einen temporären Aufnahmestopp verhängt.

Nik möchte es etwas ruhiger angehen lassen und hat seinen Posten als CS/O niedergelegt. Diese Stelle wurde nicht wieder neu besetzt.

An dieser Stelle noch einmal der Dank an alle Piloten.

Ihr habt euren Job immer mit hohem Einsatz und viel Herzblut erledigt.

Pilot Rooster Stand 12/2015

Piloten mit aktiven Flugstatus

 Viper

 Bumerang

 Nik

 Rabbit

 Hummer

 Maverick

 Pitbull

 Joker

 Bikeman

 Rampage

 Shooter

 Korbi

 Magic

 Harry

 Aquila

 Lion

Twister

Iceman

Piloten mit zur Zeit passiven Flugstatus.

Westy

Reno

Boomer

Shark

Joe

Marvel

Neo

Charles

Schmost

Tomcat

Ice

Auszeichnungen:

Auch das Jahr 2015 war wieder bestimmt vom sehr engagierten Einsatz der fliegenden Besatzungen:

Viele Piloten bekamen für Ihre Leistungen Auszeichnungen:

Team Jagd Schiessen 2015	
	Nik , (Organisator) Bumerang, Rabbit (1. Platz)
	Shooter, Marvel (2. Platz)
	Reno, Boomer, Viper (Teilnehmer)

Kotar Range Training	
	Bumerang (Organisator)
	PitBull (Controller)
	Nik, Viper (Flightlead)
	Hummer (Teilnehmer)

Operation Shadow Warrior	
	Rabbit (Organisator)
	Pitbull und Bumerang (Planing Support)
	Lion, Bikeman, Harry, Aquila, Maverick, Shooter, Nik, Viper

Auszeichnungen (Fortsetzung)

Top Gun Graduation



Harry, Aquila

Controller Ausbildung



Pitbull

Lan 2015



Bumerang (Organisator) Rabbit (Gastgeber)



Joker, Lion ,Hummer, Pitbull,Maverick (Teilnehmer)

Operation Rescue Briggs



Shooter, Harry, Rabbit, Bumerang, Viper, Nik

Operation Cerberus



Nik (Organisator)



Pitbull (Controller und Koordination)



Bumerang, Rabbit, Hummer,Maverick,Bikeman,Shooter, Magic,Harry,Aquila, Lion

Highlights und Arbeitsalltag des Jahres 2015

Das ganze Jahr über wurde wieder kräftig geflogen.

Nach Auswertung des Flugplans gab es im Jahr 2015 an 231 Tagen Flugbetrieb mit 1163 Flugbewegungen.

Das entspricht einer Ø Beteiligung von 5 Piloten. Wenn man bedenkt das gut ein Drittel Einzeltrainings mit 2-3 Piloten waren steigt die Beteiligungsquote nochmals.

Damit konnten die Werte des Vorjahres nochmals übertroffen werden.

Wie im vergangenen Jahr wurde vom X/O zum Wochenanfang immer der aktuelle Dienstplan bereitgestellt, mit in der Regel folgenden Aktivitäten:

Dienstag: Wunschkonzert

Mittwoch: Squadron Training,

Donnerstag: Basic- Training,

Freitag: Hot- Mission

Teilweise wurde noch der Montag und Sonntag für Lehrgänge wie BVR und Basic Training genutzt.

Nicht genug bedanken können wir uns bei unseren X/O "Bumerang" für seinen beharrlichen Einsatz rund um den Flugbetrieb. Er hat einen großen Anteil daran das der Laden hier am fliegen bleibt!

Die Trainings und die Missionen inkl. deren Briefings und Debriefings wurden wie immer mit viel Phantasie und Arbeit, man muss schon sagen, in gewohnt hoher Qualität ausgearbeitet.

An dieser Stelle ein ganz herzliches "Dankeschön" an alle TE- Bauer

Weiterhin noch vielen Dank an Shark für die Betreuung der Webseite

Staffel Lan

Vom 05. bis 08. November 2015 fand in Delmenhorst unserer LAN- Treffen statt.

Acht Piloten fanden sich zu diesem herausragenden Event ein.

Als Szenario diente die RED FLAG Exercise wobei die Dragon Fighter den Part der Aggressors übernahmen.

Auch wenn nicht scharf geschossen wurde, war es doch eine sehr spannende Aufgabe, Luftnahkampf Manöver gegen westliche Luftfahrzeugmuster zu fliegen.

Zudem galt es das große Verkehrsaufkommen während der Übungen in den entsprechenden MOAs sowie im An- Abflug und auf der Base und nicht zuletzt auf der Rampe zu handhaben, denn es waren nicht weniger als 80 Flugzeuge involviert. Das hohe Flugpensum und insbesondere die Nachteinsätze, welche bis 02:00 Uhr geflogen wurden, führten die Teilnehmer an ihre Leistungsgrenzen.



Nichtsdestotrotz blieb zwischendurch genügend Zeit sich auszutauschen, zu klönen und zu fachsimpeln und auch ein Video Projekt konnte durchgeführt werden was uns außerordentliche Kurzweil brachte. Die Tage vergingen natürlich (leider) wie im Flug. Es war ein wirklich sehr gelungenes Event, was zum einen natürlich an der hervorragenden Location lag, an der, an nichts fehlenden Rundum-Versorgung unseres Gastgebers Rabbit, den spannenden Einsätzen von Bumerang, aber insbesondere durch das harmonische Miteinander. Gerade so ein Staffeltreffen zeigt wieder eindrucklich, dass die Dragon Fighters nicht nur eine große Familie bilden. Sie sind echte Freunde!



Bumerang 47th FFS

Beteiligte Piloten:

F/O Lion

F/O Joker

F/O Hummer

F/O Bad Crow 1.GW

X/O Bumerang

F/O Rabbit

F/O Pitbull

F/O Maverick



Einsätze:

1. Einsatz

Aufgabenstellung RED FORCE:

Blue Force Einheiten am Durchflug eines definierten Luftraums hindern.

Aufklärungsflüge der Blue Force Einheiten infiltrieren Red Land.

Die Red Force Einheiten verwickeln die

Blue Forces in Luft Nahkämpfe.

2. Einsatz:

Aufgabenstellung RED FORCE:

Aggressors greifen selektierte Bodenziele an.

Die Blue Force Kräfte haben die Aufgabe

die einfliegenden Red Forces am Bodenangriff zu hindern.

Sie fliegen CAPs über den betreffenden Gebieten.

3. Einsatz (Nacht):

Aufgabenstellung RED FORCE:

Aggressors beschützen selektierte Bodenziele.

Die Blue Force Kräfte haben die Aufgabe

Selektive Bodenziele anzugreifen.

Diesmal müssen die Red Forces die Bodenangriff verhindern.

Die Aggressors fliegen CAPs über den betreffenden Gebieten.

4. Einsatz:

Aufgabenstellung RED FORCE:

Blue Force Einheiten greifen ein definiertes Boden Ziel an.

Sie müssen sich gegen die Luftabwehr (SA-2/ SA-3) und gegen die Alarmstartrotte des Feindes behaupten.

Red Force Einheiten stellen QRA im Zielgebiet.

5. Einsatz:

Aufgabenstellung RED FORCE:

Die Blue Force Kräfte befinden sich mit einem großen Strike Kontingent auf dem Ingress in ihr Zielgebiet.

Die Red Force Einheit hat die Aufgabe

Einen Überraschungsangriff auf das Package zu fliegen.

6.Einsatz (Nacht):

Aufgabenstellung RED FORCE:

Die Red Force Einheiten haben den Auftrag Trainingsrange 179 zu bombardieren.

Blue Force muss dies verhindern.

Impressionen von der LAN

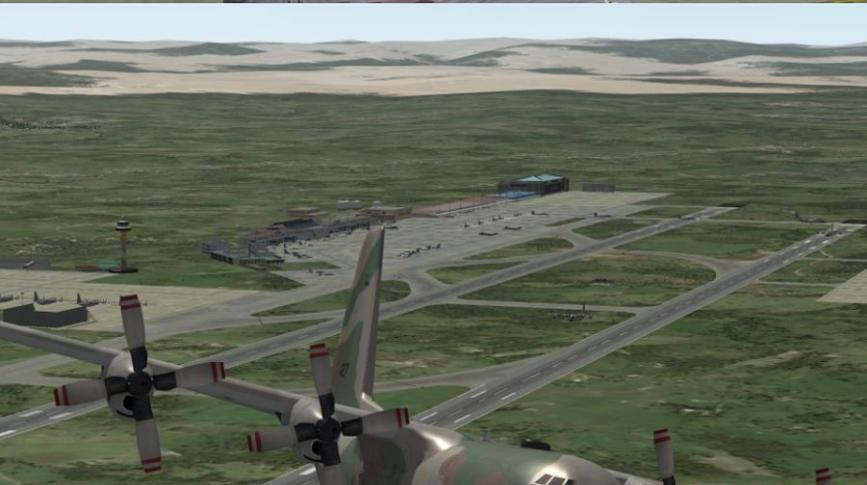
Die Location



Beim Briefing



Und im Einsatz







Einsätze/ Operations:

Wie in jedem Jahr gab es neben den zahlreichen Trainingsflügen die unterschiedlichsten und spannendsten Hot- Missions.
Hier wieder einige Debriefings der geflogenen Einsätze im Jahr 2015.
Wenn man sie nach einiger Zeit wieder durchliest wird sicher das eine oder andere Schmunzeln mit dabei sein.

Da sind sie nun: Die Abenteurer der Piloten der 47 Dragon Fighter der NATO response force



Operation Urgent Help

Initiator: Rabbit

Lage

Durch die Besetzung von Terroristen und GL-Kämpfern wurde Sizilien und Pantelleria stark in Mitleidenschaft gezogen.

Um die Bevölkerung zu versorgen und die Infrastruktur wieder aufzubauen fliegt die NATO Hilfsgüter in die Krisenregion. Auch auf dem Landweg sind z.Zt. Hilfslieferungen unterwegs.

Die Wetterlage ist z.Zt. sehr schlecht. Die Meteorologen rechnen mit einem Sturmtief während Ihres Startfensters über Pescara.

Das Tiefdruckgebiet Eleonora über Italien verlagert sich von Nord- nach Süditalien!

Z.Zt gibt es Windstärken bis 130 Km/h in Böen bis 160 Km/h und Gewitter mit ergiebigen Regen oder Hagelschauern.

Die Airbasen Höhe Falconara bis Brindisi sind momentan geschlossen!!

Auftrag

Sie haben den Auftrag, den mit Lebensmitteln und Medikamenten beladenen Angel-Flight nach Pantelleria zu eskortieren.

Debriefing OPERATION Urgent Help

Trotz widriger Wetterumstände starteten 7 tapfere Viper Piloten der 47th DragonFighter's unterstützt von 2 Piloten des 1st.GloryWings von Stützpunkten in Zentral Italien mit dem Auftrag die mit Hilfsgüter der UN beladenen C-17 Globe Master und C-130 Hercules in das von Wetter und Terrorismus geplagt Sizilien zu eskortieren. Der Flug war für alle beteiligten Piloten, schon allein aufgrund des vorherrschenden Wetters in Zentral Italien, eine Herausforderung!

Sichtweiten unter 1NM bis zu 6000Ft Höhe als auch die technischen Schwierigkeiten zweier C-130 auf Pescara AB, komplizierten den Auftragsbeginn, weswegen der Escort Auftrag schon nach dem Takeoff durch MC, modifiziert werden musste.

Dieses Taktische Problem, wurde jedoch durch die hohe Erfahrung der eingesetzten NRF Piloten, schnell und intuitiv kompensiert. Good Job Die Kräfte sammelten sich, dann auch rechtzeitig am vorgegeben Treffpunkt und begannen Ihren langen Flug in den Süden.

Dann Ereignete sich auch noch eine SAR Situation, als zwei NATO Kriegsschiffe durch Sturmschaden in Seenot gerieten.

Auch diese Situation wurde durch die NRF Kräfte schnell und kompromisslos, geklärt die Boote gefunden und beschützt bis Hilfskräfte des verantwortlichen CRC Vorort waren.

Die Jungs und Mädels der Navy, übermitteln ihren Dank und würden sich gerne mit einem Truppenbesuch und Dankesfeier revanchieren.

Parallel zu dieser Heldentat, gerieten Teile des Escort Paketes in eine gefährliche Luftkampf Situation mit Lybischen MIG-31.

Die gem. Nachrichten Dienst, erst vor kurzen beschafft. wurden und nach Angaben der LYB Regierung von Para-Militärischen Kräften entführt wurden.

Nachrichtendienste ermittelt noch immer den Wahrheitsgehalt, dieser LYB Entschuldigung.

Aber auch diese enorme Bedrohung konnte dank der hervorragenden Ausbildung der eingesetzten Piloten mit nur leichten Verlusten geklärt werden.

Leider ging eine C-130 mit Hilfsgütern verloren (weniger wichtige Güter und alle Besatzungsmitglieder wurden gerettet). Die NRF konnte jedoch

alle Angreifer ausschalten, so dass die Aggressoren (wer auch immer), nicht länger über ein derartig gefährliches Waffensystem verfügen.

Da der Rest der dringend benötigten Hilfsgüter, zeitgerecht auf Sizilien eintraf und alle beteiligten Piloten ihre Maschinen sicher auf Sizilien landeten wertet das CENTRAL NATO COMMAND EUROPE den Einsatz Urgent Help, ALS GROSSEN ERFOLG!

Der Kommandierende der NRF Kräfte Europa übermittelt der 47th VFS "DragonFighter's" sowie den unterstützenden Kräfte des 1StGlory VFW und dem NRF Airlift Command Italien seinen Dank und erteilt ein BRAVO ZULU!!!

Auch der UN Generalsekretär, brachte in seiner heutigen Ansprache vor den VN, seine Anerkennung für diese Leistung zum Ausdruck.
Zitat: "Dieser Einsatz beweist erneut die ausgezeichnete Leistungsfähigkeit unser NRF Kräfte zur Erhaltung von Recht und Freiheit!"

BadCrow 1StGlory Wings



TEAM-JAGD-SCHIESSEN 2015

Initiator: Nik



Wieder einmal ein geniales Event.

Geflogen wurde in mehreren Ausscheidungsrunden nach strikten Regeln. Die Teilnehmer:



Nach Auswertung der Tapes kam es dann zum Finale mit folgenden Teilnehmern



Auszug aus Bumerangs Erlebnissen im Finale:

Die Aufgabenstellungen sahen auf den ersten Blick nicht übermäßig schwierig aus, allerdings besorgten die reichlichen Limitierungen mit Null Toleranz ihr Übriges. Hier war Teamwork gefragt und an dieser Stelle einen großen Dank an meinen Flügelmann Rabbit der mich den ganzen Flug über in den Limits hielt. Der Angriff auf die zwei Bodenziele war eine kitzlige Angelegenheit. Sechs Flugzeuge flogen nahezu zeitgleich mit Highspeed auf einen Punkt zu. Da ich mich ganz auf den Zielflug fokussiere, observierte Rabbit hinter mir die anderen einfliegenden Maschinen, damit es nicht zu einer Midair Collision kam.

Wir hatten uns für den Humvee als primäres Ziel entschieden. Unsere Überlegungen zielten dahingehend, dass unsere Konkurrenz sich ggf. für den etwas größeren Truck entscheiden würde. Natürlich konnten sie dieselben Überlegungen angestellt haben und daher auch auf den Humvee feuern, aber wir hatten Glück. Shooter und Marvel waren uns rund 2 Sekunden voraus und ich sah den Truck in die Luft fliegen. Mit rund 700 Knoten drückte ich den Trigger durch und der Humvee machte einen Hüpfen...

Leider hatten Sparrow und Keule dabei das sprichwörtliche Nachsehen. Flogen doch die einzigen beiden verfügbaren Ziele sekundenbruchteile bevor sie in Feuerreichweite kamen vor ihren Augen in die Luft. Übrigens, dazu gelernt habe ich bei dieser Sache auch wieder. Bei so einem rasenden Zielflug ist weniger mehr, sonst sieht man nämlich vor lauter HUD Anzeigen das Target nicht mehr. Also HUD brightness runter geregelt, Flugweganzeiger ausgeblendet und Wegpunkt umgestellt...

Gewonnen haben Rabbit und ich letztendlich, weil wir keine nennenswerten Fehler gemacht haben. Wir flogen ca. 95% an den Limits. Shooter und Marvel operierten zu 100% an den Limits was sie auch tatsächlich in Führung brachte. Aber der Schiedsrichter war gnadenlos. Zwei minimale Schnitzer brachten Marvel und Shooter Strafminuten ein und ließen uns an die Spitze rücken.

Dieser Wettkampf zeigte wieder eindrücklich, das alles möglich ist und jeder gewinnen kann. Klasse das wieder so Viele mit gemacht haben. Kompliment an die beiden anderen Siegerteams. Das Alle fliegen können haben sie gezeigt. Wir hatten gestern einfach das meiste Glück.

Und ihr wisst ja....

Die Namen der Zweit- und Drittplatzierten finden sich auf der Damentoilette...

Bumerang 47th VFS



Operation NUKEM

Initiator: Nik

Auftrag war die beiden NATO-Partner Slowenien und Kroatien, die sich in die Haare bekommen haben zu befrieden, bzw. in Schach zu halten. Slowenien wollte sein veraltetes Kernkraftwerk komplett abschalten, von dem Kroatien noch bis 2025 Strom beziehen wollte, weil ihre eigenen Kapazitäten nicht ausreichen. Jetzt flogen sie spinnefeind entlang ihre Grenze CAP und ärgerten sich gegenseitig.



Wir flogen auftragsgemäß dazwischen und achteten darauf, dass keiner die Nerven verliert. Beide konnten es nicht lassen und haben mit dem Feuer gespielt, bzw. der lachende Dritte, nämlich die Russen, die immer noch beste Verbindungen auf dem Balken haben. So kam es wie



es kommen musste, die Slowenen überflogen mit zwei Phantom die Grenze und wurden mit AIM-120 bestraft. Von Osten kamen in einer aggressiven Art und Weise zwei MIG-29, die R-77 trugen und auch

einsetzten, die wurden auch sofort auf den Boden der Tatsachen gebracht, nämlich auf Kroatische Erde.

Dann wollten noch zwei SU-24 im LL die auf Reede liegenden Tanker angreifen, wurde auch nichts. Die Streithähne haben wohl eingesehen, dass man sich mit der schwarzen Sau, das sind die Schiedsrichter der NATO NRF nicht anlegen sollte, denn die geben nicht nur gelbe und rote Karten, sondern führten ihnen sofort ein Zäpfchen ins Rektum ein. Das gibt nicht nur Blähungen, sondern eine tödliche Diarrhö, auf Deutsch, das führt ganz schnell zum letzten Furz in ihren Leben.

Ins Zielgebiet wurden auch noch eine SA-4 und eine HAWK-Einheit per Air mobile eingeflogen, kamen auch nie an. Die AN-72 hatten durch uns vorher den Boden geküsst.

Bumerang (MC) mit seinem Wingman Rabbit, Rampage mit Opasi (1stGW), Shooter mit Magic und Bikeman mit Nik, waren die gestrengen Referees.



Der Primärauftrag wurde perfekt gelöst, danke euch allen, für euer Engagement. War eine tolle Leistung auf engem Raum Freund und Feind zu erkennen, wenn sie beide z.B. MIG-29 fliegen.



Nik 47th VFS

KOTAR Range Training



Initiator: Bumerang

Am 10.02.2015 gab es ein weiteres Highlight in der Staffelgeschichte. Ein Staffelnübergreifendes Training zusammen mit unserer Partnerstaffel, den 1st Glory Wings auf der KOTAR Range mit 3 Human Controllern für ATC, AWACS und Range Control, 16 Piloten, Wetterkapriolen und ein paar kleinen Überraschungen.

Das Package Briefing zu diesem besonderen Trainingsflug wurde von X/O "Bumerang" per Videokonferenz durchgeführt



Link zum Video:

https://www.youtube.com/watch?feature=player_embedded&v=yoUBXLcu66c

Gestartet wurde auf 2 verschiedenen Airbasen, jeweils mit Unterstützung eines Human Controllers. Danach ging es gestaffelt zur Kotar Range. Nach Erreichen des Pflichtmeldepunktes und einchecken auf der KOTAR Range Frequenz wurden die Flights vom Range Controller (Human) gestaffelt in ein Holding geschickt.

Hier war es wichtig die Anweisungen des Controllers exakt zu befolgen um Midair

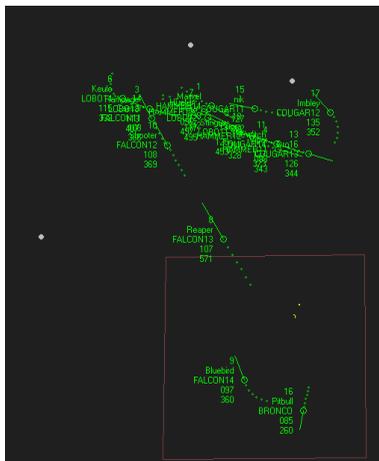
Collisions zu vermeiden. Nach ein bis zwei Runs auf der Range und entsprechender Kommunikation mit der Range Control sollte es dann über den festgelegten Ausfluggpunkt wieder zurück nach Hause gehen.



Doch es kam anders....

Plötzlich bekamen alle den Befehl ihre Trainingsession abzubrechen und sich auf der AWACS Frequenz (Human) zu melden um dort neue Befehle zu erhalten.

Nach dem einchecken auf dieser Frequenz gab es zunächst Vektoren zu einem kleinen Airstrip auf dem zwischengelandet und nachgetankt werden sollte.



Bei ständig schlechter werdendem Wetter und einsetzender Dunkelheit wurden Anflug und Ground Control dort auch wieder von Human Controllern übernommen. Leider wurden einige Maschinen wurden bei der schwierigen Landung auf dem unbeleuchteten Airstrip so beschädigt das sie den Einsatz an dieser Stelle abbrechen mussten .

Zuschnitt Flugfunk:

<https://dl.dropboxusercontent.com/u/90848802/Flight20150210.zip>

Während des Auftankens wurden von der Ground Control die Koordinaten für das Suchgebiet einer SAR Mission(verschollene F-16) übermittelt .

Trotz weiter schlechtem Wetter und zunehmender Dunkelheit machten sich die verbliebenen F- 16 daran die verschollenen Maschine zu finden.

Nach einiger Zeit wurde das Wetter so schlecht das wir gezwungen waren die Suche abubrechen und uns schnellstmöglich auf den Heimweg zu machen bevor unsere Airbase wegen zu schlechtem Wetter geschlossen werden musste. Auch hier waren beim Anflug und Landung wieder Human Controller im Einsatz.

Auch wenn es bei diesem Einsatz das eine oder andere Problem gab (technischer und menschlicher Natur) muss man ihn doch als Erfolg werten.

Denn 13 Frequenzwechsel, Mistwetter, viele Maschinen auf engstem Raum, extremer Funkverkehr wurden im großen und ganzen souverän gemeistert.

Das macht Lust auf mehr.....

Viper 47th VFS

Kommentar zum gemeinsamen KOTAR Range Training von "Dro16" C/O der 1stGlory Wings

Hallo Fliegerkameraden der 47th DF!

Ich möchte es nicht versäumen mich an dieser Stelle, dies auch im Namen aller Piloten der 1st GW, für die Einladung zum „KOTAR – bomb Training“ zu bedanken.

In der Anlage und Durchführung dieser Übung eine mehr als runde Sache, bedenkt man den „Mischbetrieb“ der einzelnen Flights, die Staffelstandards welche nicht immer deckungsgleich sind, sowie die KOTAR-Procedures mit ihren speziellen Calls.

Mein besonderer Dank geht an Bumerang, klasse Anlage, beeindruckendes Briefing und Umsetzung des MC! Pitbull mit gewohnter Ruhe, bärenstark!

Wir haben ein „Unternehmen“ auf die Beine gestellt, welches ich so noch nicht erleben durfte! Einen einfachen Übungsflug so auszugestalten, Abläufe und Calls zu kreieren welche es vorher noch nicht gab, diese staffelintern in Trockendurchgängen vorzuüben, einfach beeindruckend!

Ergänzt mit „Unbekannten“, welche auch alte Hasen in der Aufnahme und Umsetzung gewaltig forderte, dies über einen Zeitraum von mehr als 2 Std. Ich fühlte mich nach dieser Mission schon „leer“ und brauchte doch einige Stunden um die innerer Ruhe wiederzufinden.

Mit dieser Art des Fliegens nähern wir uns den realen Abläufen auf einer Range, wer hätte dies so gedacht. Für mich war die KOTAR bisher ein „notwendiges Übel“, dem man wenig Beachtung schenkte. Nach diesen Erfahrungen sollten wir Range-Besuche zu einem festen Bestandteil der Ausbildung machen, mit all den Vorgaben, welche wir jetzt erleben durften.

Operation BLACK DEATH

Initiator: Rabbit

Lage

Vor der Küste Bosniens wurde ein größeres Erdölvorkommen mit geschätzten 15 Mrd. Barrel gefunden. Kaum wurde dieser Fund publik, haben Albanien und Serbien ebenfalls Anspruch auf das Öl angemeldet. Da sich die Fundstelle Nahe der bosnischen Insel Lastovo befindet, und die bosnische Regierung bereits begonnen hat Förderanlage zu bauen, spitzt sich die Lage zu. Albanien und Serbien drohen mit Intervention falls Bosnien nicht einlenkt.....

Unsere bosnischen Freunde haben nun bei der NATO um Hilfe gebeten.....

Weiterhin hat der russische Trägerverband um die "Kuznetsov" gestern im östlichen Mittelmeer ein Manöver mit albanischen See und Luftstreitkräften und Teilen von serbischen Luftstreitkräften begonnen! Der NATO wurde mitgeteilt, dass ein um 30 Seemeilen erweitertes Gebiet vor den albanischen Hoheitsgrenzen genutzt werden wird. Satellitenaufnahmen zeigten, dass einige SU-27 "Flanker" ohne Hoheitszeichen Starts und Landungen auf der Kuznetsov vollzogen haben! Wir gehen davon aus, dass das Manöver dazu dient, albanische und serbische Piloten seegestützt einsetzen zu können.

Das Manöver soll angeblich bis Samstag dieser Woche durchgeführt werden. Danach läuft der Trägerverband Richtung Serbien um dort Vorräte zu bunkern.

Unsere Experten vermuten, dass es zu diversen Störungen im Luftverkehr kommen wird und die östliche Föderation bewusst Ihre Grenzen und Möglichkeiten ausloten möchte! Für Ihren Einsatz bedeutet dies, einen kühlen Kopf zu bewahren und auf evtl. Provokationen besonnen zu reagieren!

Auftrag

Schützen der bosnischen Ölförderanlagen vor feindlichen Übergriffen

Debrief Operation BLACK DEATH I

Beteiligte Piloten:

Bumerang, Hummer, Shooter, Marvel-Master, PaoloC, Rabbit und Pitbull
(Human-AWACS-Controller)

In den gestrigen frühen Morgenstunden startete Ihr NRF-Kontingent von Pescara Richtung Lastovo/Bosnien um die bosnischen Ölförderanlagen vor feindlichen Übergriffen zu beschützen.

Leider konnte die NRF nicht in voller Stärke von 8 Maschinen ausrücken, 2 F-16 blieben am Boden.

Chalis 1 (Chipmunk) wurde durch die NRF bis ins Einsatzgebiet begleitet um eine dienstschiebende E-2 Sentry in Begleitung von 2 bosnischen F-15 abzulösen. Im Zielgebiet wurde Chipmunk vom Hammer-4-Flight eskortiert. Die zweite Aufgabe bestand darin, eine von Brindisi gestartete KC-10 (Bottle) zu intercepten und anschließend ins Zielgebiet zu eskortieren. Diese Aufgabe wurde an den Checker 5-Flight übertragen.

Durch den Ausfall von 2 NRF-F-16 konnte nur ein 2-Ship F-16 (Wildcat 2) als CAP eingesetzt werden.

Die Überwachung des Seegebietes rund um Lastovo wurde von einem Verband italienischer Fregatten übernommen.

Checker 5 konnte wie gebrieft den Tanker "Bottle" abfangen. Unser zuständiger AWACS-Controller "Batman" informierte Checker 5 über mehrere feindliche Gruppen Mig 29 und SU-27 aus südlicher Richtung kommend, die sehr offensiv in seine Richtung unterwegs waren.

Auch der Wildcat-Flight, der zu diesem Zeitpunkt bereits einen CAP in NW-SE Direktion aufgebaut hatte wurde von Batman über diverse einfliegende Bandits unterrichtet.

Es stellte sich sehr schnell heraus, das die Albaner mehr als provozieren wollten! Checker 5 und Wildcat 2 gerieten sehr schnell in einen Luftkampf in dessen Verlauf Checker 5-1 abgeschossen wurde.

Aber auch die albanische Luftwaffe musste Verluste hinnehmen.

Es wurden 3 Mig 29 und eine Su-27 von den beiden NRF-Flights bekämpft und abgeschossen. Hammer 4 wollte unbedingt in den Kampf eingreifen, wurde aber an die kurze Leine genommen um Chipmunk zu schützen.

Es wurde um Unterstützung durch das dänische Kontingent gebeten, die aber selber in Luftkämpfe an der albanischen Grenze verwickelt waren. Ein 2-Ship F-16 der Belgier und eine 2-Ship F-15 der Bosnier kam der NRF zur Hilfe und konnte den südlichen Sektor säubern.

Zwischenzeitlich hatte Wildcat 2 mit einfliegenden Mig-23 (4-Ship) aus Nordosten zu tun und konnte nach kurzer Zeit Grandslam melden. Trotz allem Einsatzes und aller Wachsamkeit, waren die feindlichen Kräfte in der Überzahl. Batman hat im 10 Sekundentakt die Positionen der feindlichen Kampfflugzeuge herausgehauen. So kam es dann auch, dass ein 2-Ship Mig-21 aus Balburien einen Überraschungsangriff aus Lowlevel auf Bottle starten konnte und die KC-10 bekämpfte.

Die NRF hatte das zweite Flugzeug an diesem Morgen verloren.

Die NRF-Piloten hatten 90% Ihrer Waffen verschossen und waren low on Fuel und somit wurde vom Packageleader entschieden, dass die verbliebenen NRF-Maschinen auf Mostar/Bosnien landen würden.

Bei der Landung auf Mostar ging leider eine weitere F-16 verloren. Der Pilot kam mit leichten Verletzungen davon.

Gesamtergebnis der Luftkämpfe:

Verluste NRF: 2 x F-16, 1x KC-10

Verluste NATO: 1 x F-15 (Bosnien), 1x F-16 (Belgien)

Verluste Albanien: 3 x SU-27, 3 x Mig 29A

Verluste Balburien: 2x Mig 21, 4 x Mig 23

Wir danken den beteiligten Piloten für Ihren geleisteten Einsatz!!!
Besonderer Dank geht an Batman für eine herausragende Leistung als AWACS-Controller! Great Job!!!!

Rabbit 47th VFS

Debrief Operation BLACK DEATH II

Beteiligte Piloten:

Bumerang/Rabbit (Dragon1), Shooter/Marvel (Dragon 2), Magic/Hunter 1.GW (Dragon 3), Pitbull MC und awesome outstanding AWACS-Controller

06:00 local

Boris Makarov, Oberst der serbischen Luftwaffe und Mig 29S Pilot, saß im Offizierskasino und trank mit seinem Wingman, Major Slatan Zernicz, einen Kaffee bevor es zur heutigen Einsatzbesprechung ging.

Makarov ein altgedienter Luftwaffenoffizier hatte schon viel in seiner Karriere erlebt, aber was momentan passierte sprengte jegliche Vorstellungskraft!

Die verhassten Bosnier hatten tatsächlich Öl gefunden, gerade diese Bauern dachte Makarov als er von einer schrecklich näselnden Stimme aus dem Lautsprecher aus seinem Tagtraum gerissen wurde: Piloten des Zentauren-Flights zur Einsatzbesprechung, Briefingroom 2, krächzte es aus dem uralten Sovietlautsprecher.

Sei Wingman schüttelte nur den Kopf und klopfte Makarov verständnisvoll auf die Schulter: Komm Boris, lass uns sehen, welche genialen Ideen der Planungsstab für uns bereithält.....

Zur gleichen Zeit ca. 200 NM südwestlich

Die NRF Piloten bereiteten sich auf Ihren heutigen Einsatz vor!

MC Pitbull bat um Ruhe und per Fernbedienung erschien eine Lagekarte für den geplanten Einsatz!

Männer, begann Pitbull, wir haben heute mal wieder einen Babysitter Einsatz, die anwesenden Piloten grinsten, und müssen 4 C141B Starlifter mit wichtigem Bohrequipment für die Ölförderanlagen der Bosnier sicher nach Split bringen!

Der Einsatz ist einfach: Abfangen der Starlifter in Ungarn, begleiten durch das Nadelöhr zwischen Serbien und Balburien, dann weiter eskortieren sehr nah an der balburischen Grenze nach Split, zu mindestens einfach nach Auffassung des NATO Planungsstabes!

Dabei verzog MC sichtlich seine Mundwinkel nach unten...

Nach dem Einwand von diversen Piloten des Roosters, warum man nicht zumindest mehr Distanz zur balburischen Grenze halten könne erwiderte Pitbull nur mit einem Achselzucken und tippte mit dem Finger auf den Einsatzbefehl der auf seinem Pult lag.....

Der Flug ging ab 09:10 von Mostar, wo die NRF-Staffel momentan stationiert war Richtung Ungarn um die besagten Starlifter abzuholen und zu begleiten. Das Wetter war zu diesem Zeitpunkt fast perfekt und die Piloten flogen durch leichten Rückenwind flugbenzinsparend Richtung Rendezvouspoint.

09:20 local

Oberst Makarov ließ die gewaltigen Triebwerke seiner Mig 29S hochdrehen. Sein Adjutant Igor Sacharow nahm die Aufstiegsleiter von der Maschine, machte noch einen kurzen Rundumcheck und stand salutierend neben der Mig als Makarov die Kanzel senkte. Sein Wingman tat es ihm gleich und nach einem kurzem Funkcheck rollten die beiden böse aussehenden Mig 29S zu ihrem Holdingpoint auf der Ocseny-Airbase.

Bumerang meldete sich nach einem spektakulär aussehenden 4-Ship-Start, da Mostar über zwei Runway`s verfügte, bei Batman dem heutigen AWACS-Controller an.

Nach einem kurzen : Batman, Dragon 1 with you hörte man Batman über Funk der sofort Koordinaten zu diversen Flugbewegungen im Luftraum durchsagen.

Momentan noch nichts los, hörte der Dragon 1-Lead seinen Wingman sagen während sich Dragon 2 und 3 ebenfalls bei Batman anmeldeten. Nach weiteren 10 Minuten callte Batman die Position der Starlifter die sich ca. 40 NM vor Ihrem Abfangpunkt befanden und Dragon 3, der für den closeflight zu den Transportern eingeteilt war bestätigten, dass Sie gut im Zeitfenster seien.

Dragon 1 und 2 die die Aufgabe eines CAP`s N-S und W-E einnehmen sollten, hatten bereits Ihre Position erreicht und wurden von Batman mit diversen Bullseye-Koordinaten über Flugbewegungen in Balburien und Serbien versorgt.

Die Lage war kompliziert, da niemand wusste wie sich vor allem Serbien in diesem Konflikt verhalten würde! Daher meldete Batman den auftauchenden Kontakt nahe der serbisch/bosnischen Grenze, den Flight von Oberst Makarov, als Bandit. Alle Dragonflights bestätigten.

Major Zernicz hatte die F-16 Kontakte zuerst entdeckt und meldete Sie Oberst Makarov, der daraufhin einen Abfangkurs zum Dragon 3 Flight befahl: Schauen wir uns die Cowboy's mal näher an, woraufhin sein Wingman nur ein kurzes yieheaaa funkte.....

Die Distanz zwischen Dragon 3 und den Mig's schmolz schnell auf 20 NM. Batman fragte beim Dragon 3 Flight nach, wie sich die Mig's verhalten würden und bekam ein "entspannt". F/O Magic bekam den Auftrag die Mig's im Auge zu behalten und Shooter , der Dragon 2 Lead fragte bei AWACS nach ob er seine Kameraden unterstützen sollte.

Batman fragte noch einmal bei Dragon 3 nach, was die Mig's trieben und gerade als Magic "kein Problem" melden wollte, gab Oberst Makarov den Befehl die Grenze kurzzeitig zu überfliegen um die F-16 Besatzungen ins Schwitzen zu bekommen. Die Mig's drehten auf den Dragon 3 Flight ein und spikten diesen kurzzeitig. Die Situation wurde brenzlig und nach einem kurzen hardlock einer Mig, feuerte der Wingman von Dragon 3 auf Major Zernicz.

Aufgrund der kurzen Distanz war für den Mig Piloten an ein Entkommen nicht mehr zu denken! Die AIM-120 flog rasend schnell auf die Mig zu! Beide Mig Piloten drehten defensiv und ließen Täuschkörper ausstoßen die den Himmel über Bosnien erhellten. Dies half aber dem Wingman von Oberst Makarov nichts! Die Rakete von Dragon 3-2 traf das rechte Triebwerk der Mig und zerstörte es. Wichtige Steuerungsinstrumente und Hydraulikleitungen wurden schwer beschädigt und die Mig trudelte mit einem tiefschwarzem Rauchschwaden Richtung Erde. Dem Piloten der Mig blieb nur der Ausstieg per Schleudersitz um sein Leben zu retten.....

Oberst Makarov stieg die Zornesröte ins Gesicht. Hatten die "Cowboys" tatsächlich seinen Wingman abgeschossen.....! Makarov war jetzt allein und im Nachteil. Dazu kam das ein weiteres Pärchen F-16 , Dragon 2, auf seine Mig eindrehte!

4 F-16 gegen eine Mig 29S!!! Makarov wusste das er ein guter Pilot war und er wäre das Wagnis gegen 2 F-16 anzutreten nach dem Abschuss von Zernicz sicherlich eingegangen, aber vier waren einfach zu viel und Verstärkung von Seiten der serbischen Luftwaffe war momentan nicht zu erwarten. Dennoch drehte Makarov auf Dragon 3 ein. Er wollte seinen Wingman rächen und konnte Aufgrund seiner Luftkampf Erfahrung beide F-16 ausschalten. Als er wieder defensiv drehte sah er aus dem Augenwinkel ein großes Transportflugzeug! Nur 1000-1500 Fuß unter ihm auf seiner 9 Uhr sah er kurzzeitig die Spiegelung der Flughülle von Angel 12 in der Sonne über dem bosnischem Luftraum!

Sein Radarwarner schlug an als Dragon 21 eine AIM-120 auf Makarov`s Maschine abfeuerte! Der Oberst versuchte gar nicht erst dem Tod in Überschall zu entkommen, sondern tauchte über den linken Flügel ab, zog die Mig in eine scharfe Linkskurve und brachte die Starlifter durch dieses Flugmanöver zwischen sich und der anfliegenden Rakete. Das Ergebnis war verheerend für die Besatzung von Angel 12! Die AIM -120 verlor die Aufschaltung zu Makarov`s Mig und wählte das nächste Ziel aus, den Transporter.....

Kurz vor dem Einschlag der Slammer zog Makarov seine Maschine hart nach rechts und nutzte die Gunst der Stunde und entkam Richtung Serbien.....

Alle waren geschockt, als Batman den Verlust einer Starlifter durchgab...zu diesem Zeitpunkt wusste aber auch noch niemand das der Transporter durch friendly fire abgeschossen wurde!

Die übrigen Starlifter wurden eingefangen und von Dragon 1 und 2 eskortiert....

Batman meldete nun im Sekundentakt feindliche Flugmuster aus Balburien. Der Abschuss eines F-16 Flight war eine deutliche Kampfansage und die räumlich kurze Distanz zur balburischen Grenze tat ihr übriges. alle feindlichen Kontakte wurden von nun an als Hostile gemeldet sobald sie die spitzen Nasen über die bosnische Grenze streckten.....

Dragon 1 wurde eine Mig 29 als Ziel zugewiesen. Die Piloten drehten in dessen Richtung als wie aus dem Nichts plötzlich ein 4-Ship Mig 21 wie ein weißer Hai von unten nach oben stach um seine Beute zu erlegen. Die beiden F-16 mussten die Mig 29 Ziele aufgeben und fanden sich in einem Luftnahkampf mit den Mig 21 wieder. Im Verlauf dieses Kampfes konnten alle Mig 21 ohne eigene Verluste abgeschossen werden!

Dragon 2 eskortierte derweil die Starlifter weiter Richtung Split AB..... Batman meldete südlich mehrere Ziele an die beiden Dragonflights! Die Übersicht zu behalten war für Batman zu diesem Zeitpunkt mehr als schwierig, denn es entstand ein Knäul aus feindlichen Flugzeugen bestehend aus Mig 29 und Su-25 in nicht zu deklarierender Stärke! In einer Gemeinschaftsaktion von Dragon 1 und Dragon 2 konnten aber alle feindlichen Verbände erfolgreich abgeschossen oder in die Flucht geschlagen werden und der Weg für die Starlifter auf Split zu landen war nur frei.....

Die drei übrig gebliebenen Starlifter konnten sicher auf Split landen und Batman befahl RTB-Mostar!

Der Treibstoff war mittlerweile kritisch, die F-16 Besatzungen hatten bis auf 3 Radar und 2 Heater alle Raketen verschossen und die Anstrengungen der Luftkämpfe waren den Piloten deutlich anzumerken. Dazu kam, dass das Wetter umschlug und Mostar Traffic einen zähen Bodennebel und Crosswind mit knapp 20 Knoten meldete. Auch Batman gab weiterhin feindlichen Ziele durch, die diesmal aus Albanien einfielen. Eine Rotte Mig 23 wilderte durch den bosnischen Luftraum ca. 40 NM von Mostar entfernt.....

Batman fragte einen Alphacheck bei Dragon 1 und 2 ab um sich einen Gesamtüberblick zu verschaffen...

Nachdem der Fuelstate mehr als kritisch war sollten die F-16 wieder Richtung Split zurückdrehen und dort landen.

Aber nun kamen das Adrenalin und das Jagdfieber dazu.

Eine mehr als ungünstige Kombination bei lowfuel, low-weapon`s, einen schon fast einstündigen Luftkampf und Bodennebel auf Mostar.....

Die Piloten meldeten Batman das die Mig 23 kein Problem darstellen würden. Es wurde also auf die Mig`s eingedreht. Bei dem anschließenden Luftkampf konnten tatsächlich 2 Mig 23 abgeschossen werden!

Eine Mig tauchte in den Nebel ab und Aufgrund der Treibstoffproblematik mussten nun alle verbliebenden F-16 dringend landen.....

Die Mig schlich sich an Dragon 1 heran und bekämpfte ihn. Einer AA-8 konnte der F-16 Pilot noch ausweichen, die Zweite traf das Triebwerk der F-16 aber Bumerang behielt die Kontrolle, dann feuerte die Mig mit ihrem Bordgeschütz auf die F-16..... Rabbit war zu diesem Zeitpunkt Aufgrund von FUELmangel und ohne Bewaffnung nicht in der Lage seinem Lead aus dieser misslichen Lage zu befreien.... Marvel konnte die Mig 23 aber aufschalten und abschießen...Good Job !

Die F-16 von Dragon 11 bockte und drehte sich wie ein Marlin an der Leine und im shortfinal gab es dann noch ein flameout, so dass sich Bumerang per Schleudersitz retten musste!

Rabbit war zu diesem Zeitpunkt knapp 2 NM hinter Dragon 11 im Landeanflug! Die Kraftstoffanzeige blinkte auf 300 Pfund Resttreibstoff, viel zu wenig um einen zweiten Versuch zu bekommen und nun rächte es sich nicht auf Batman gehört zu haben!

Die Runway schälte sich aus dem Nebel und aufgrund des böigen Seitenwindes und des ungünstigen Anflugwinkels, setzte die Maschine hart, zu hart für das Bugfahrwerk, auf und somit endete der Einsatz für Rabbit im Gras!

Shooter schaffte es ebenfalls nicht seine F-16 auf Mostar zu landen und nur Marvel hielt die Fahne hoch und landete mit einer 1A Note auf Mostar AB!

Resultat der Mission:

Eigene Verluste:

2 abgeschossene F-16, 2 abgestürzte F-16, 1 beschädigte F-16, 1 C 141B Starlifter (friendly fire)

Feindverluste:

18 abgeschossene feindliche Kampfflugzeuge vom Typ SU-25, Mig 21, Mig 23, Mig 29 S (Alle Piloten im Veteranenstatus)

Rabbit 47th VFS



Initiator: Nik

Lage:

Ein in den Bergen von Montenegro errichtetes Kurzwellen-Überhorizontradar stört absichtlich den gesamten Funkverkehr in dieser Gegend

Auftrag:

Zerstörung der Radaranlagen

Einsatzablauf

Dieser Einsatz bot auf alle Fälle das, was vorher mysteriös genannt wurde. Es ist rein gar nichts durchgesickert und die erste echte Überraschung wurde dann die totale Funkstille durch die Störungen des Überhorizontradars. Mein Lead Shooter sagte: "Man kam sich ein wenig verloren vor, so ganz ohne Funk."

In dieser Funkstille und teilweisen Funk mit ganz derben Störgeräuschen wurde es dann schon eine Herausforderung, weil gleichzeitig MIG-29 / 23 und 21 auf den Plan kamen. Die MIG-29 waren mit der gefürchteten AA-12 ausgerüstet, was der Eagle Flight, Bumerang / Marvel, dann auch gleich zu spüren bekamen. Wurde aber durch den Abschuss der beiden 29er ebenso souverän gemeistert, wie das Aufstoßen der Eingangstür durch den Buzzard Flight, die Hunter und Imbley mit ihren AGM-88 Rammböcken aus den Angeln hoben.

Der Falconflight, Shooter und Nik, haben in der Defensivphase des Eagleflights die MIG-23 aus den Pantinen geschossen. Gleichzeitig tauchten noch zwei MIG-21 auf, die frech einfach zwischen uns flogen, aber offensichtlich die Hosen voll hatten und nicht auf uns feuerten. Wurden aber letztendlich doch vom Hawkflight, Rampage / Paolo (absoluter Newbie, Respekt für dein Verhalten), in geschreddertes Aluminium verwandelt. Vorher hatten sie aber unseren Kernauftrag souverän erledigt, nämlich die Zerstörung des Ionosphärenkochers (Überhorizontradar), damit wir endlich wieder unseren Funk aktivieren konnten.

Was ich als Meisterleistung bewerte, es gab kein friendly fire, weil wir ja AWACS auch nicht nutzen konnten.

Dann kam vom MC Bumerang (wie immer perfekte Leistung) der Befehl, zum Tanker zu gehen, damit wir wieder RTB, in diesem Fall PESCARA gehen konnten.

Mein Lead (Shooter) hatte plötzlich ein Avionikproblem, wir checkten kurz den Sprit und holten uns die Erlaubnis, direkt nach Pescara zu gehen. Dabei fiel uns eine Besonderheit auf, direkt hinter unserem Tanker erschien ein Jamming Kontakt, den wir sogleich an den MC meldeten.

Da flog doch tatsächlich eine SU-27 direkt hinter unserem Tanker. Und Überraschung, der sprach uns an und stellte unverschämte Forderungen. Es war Rabbit, der unbemerkt ins Spiel einstieg (ja das geht) und seine Späße mit uns trieb. Da Shooter noch eine Rechnung mit Rabbit offen hatte, konnte nur mit Mühe und Not eine Eskalation verhindert werden. Der albanische Drecksack sagte nämlich, wenn hier einer der Spielzeugflugzeuge, damit meinte er unsere nur mit einer Turbine ausgestatteten F-16, Zicken macht, pustet er den Tanker weg.

Wir einigten uns und konnten ihn überzeugen, dass wir Interesse an seinem Schlachttross, der SU-27 hätten und noch mehr an seiner hochmodernen Bewaffnung, deshalb sollte er sie im Gegensatz zu unsren 47 NRF Regeln nicht abwerfen.

Dass ihm zwei F-16 im Landeanflug vor die Nase flogen, wird noch ein Disziplinarverfahren nach sich ziehen. Shooter und ich begleiteten die SU dann nach Pescara.

Der albanische Pilot war zwar ein überheblicher Sack, aber fliegen konnte er und brachte mich zweimal mit seine Spaßflugeinlagen fast zur Verzweiflung.

Der Landeanflug unserer F-16 war dann aus nicht näher erklärbaren Gründen etwas ungeordnet, vielleicht sind wir aber von unserem „Human ATC Pitbull“ etwas verwöhnt und haben unsere Tugenden vernachlässigt.

Dann kam noch ein Geplänkel, wer wohl die Towertussi bei der Siegesfeier an seiner Seiten haben darf. Der albanische Kuttentbr..... schon mal nicht, weil unsere Hühner treten wir selbst.

Wer es letztendlich war, weiß nur ich und das sehr genau.

Ende der Diskussion und der Gerüchte.

Jeder hat seinen Auftrag zu 100% erfüllt und das unter sehr schwierigen Bedingungen und alle sind erfolgreich gelandet.

Für mich als Missionsbauer wieder eines meiner Highlights, weil technisch alles bis in die letzte Kleinigkeit funktioniert hat und der Überraschungseffekt durch Rabbit einfach nicht zu toppen war.

Hinweis: Die SA-10 Radarsignatur (Ionosphärenkocher) tauchte zum exakten Zeitpunkt auf und wurde von einer MI-24 im lowlevel unbemerkt ins Zielgebiet geflogen. Glaube, besser kann man die zeitlichen Abläufe in einer TE nicht mehr gewährleisten. Das SA-10 Radar war weder in der 2D Welt zu sehen und auch nicht zu früh in der 3D Welt. Bin sehr stolz auf diesen Überraschungseffekt.

Mein Dank an alle Piloten und insbesondere an Hunter und Imbley von den 1stGW.

Nik, 47th VFS

TE Reihe Bosnien 1991-1995

Die Schlacht um Dubrovnik

Initiator: Hummer

Lage:

Um Dubrovnik entbrennen aktuell heftige Gefechte zwischen kroatischen und den durch Serben dominierten Truppe n der jugoslawischen Volksarmee.

Im Rahmen humanitärer Hilfe befindet sich ein Schiffskonvoi auf dem Weg in die eingeschlossene Enklave von Dubrovnik.

Jugoslawien ist dies bekannt und befürchtet, dass dieser auch der militärischen Versorgung der Verteidiger dient.

Der Konvoi wird daher als illegal angesehen; die JNA behält sich den Einsatz militärischer Mittel vor, um diesen Konvoi zu stoppen



Auftrag

Primärziel:

–Keine eigenen Verluste, möglichst kein Blutvergießen!

–Der Hilfskonvoi ist zu eskortieren. Angriffe auf den Konvoi sollen durch die Präsenz der NATO verhindert werden. Eine ungehinderte Passage zum Hafen von Dubrovnik soll gewährleistet werden. Station time: 1600L-1700L.

•

Sekundärziel:

–Die südlich von Dubrovnik in Stellung gegangenen Artillerieeinheiten sind aufzuklären

Abschlussbericht Package 08

111845ZDEC01

Der Einsatz der NATO NRF wurde entsprechend des Einsatzbefehls ausgeführt.

Ato:

Trojan - Marvel_Master, Shooter

Stallion - Hummer, Cuca

Voodoo - Bumerang, Rabbit

Zielerreichung:

Das Primärziel wurde erfüllt - der Konvoi konnte ohne Schaden zu nehmen in den Hafen von Dubrovnik einlaufen.

Das Sekundärziel wurde nicht erfüllt. Aufgrund techn. Mängel mit den neuen Aufklärungs-Pods konnten die entsprechenden Maschinen, die für das Sekundärziel eingeteilt waren, nicht starten.

Verluste:

Keine Totalverluste.

Eine F-16 wurde durch Abwehrfeuer beschädigt, konnte aber zur Basis zurückkehren.

Materialverbrauch:

257x Geschoss 20mm

8x Chaff/Flare Container

2x AGM-65G

2x Tank 360gal

Die Munition musste im Rahmen der Luftnotlage von Stallion12 abgeworfen werden.

Auswertung / Bewertung:

Die jugoslawische Volksarmee setzte 6 Fregatten an, um den Konvoi abzuindrängen. Zudem wurde Konvoi mehrmals durch 4 jugoslawische Bomber des Typs Tu-16 überflogen.

Es kam jedoch zu keinem Waffeneinsatz der jugoslawischen Streitkräfte gegen den Konvoi, es bleibt bei Provokationen.

Entgegen der vorherigen Beteuerungen der kroatischen Separatisten haben diese militärisch eingegriffen (2x MiG-25; 6x Su-24) und im Beisein der NRF Einheiten Angriffe auf jugoslawische Einheiten durchgeführt. Nach erster Auswertung wurden durch kroatische Flugzeuge zwei Bomber Tu-16 abgeschossen und eine beschädigt. Von den 6 Fregatten wurden drei schwer beschädigt. Über die Anzahl der Toten und Verletzten liegen keine Informationen vor.

Die Präsenz der NATO konnte die jugoslawischen Einheiten davon abhalten, Angriffe auf den Konvoi durchzuführen. Provokationen wurden erfolgreich ignoriert, führten aber zur Beschädigung einer F-16C. Der Pilot blieb unverletzt.

Das Ziel der politischen und militärischen Stabilisierung ist insgesamt gescheitert. Die Kämpfe zwischen der jugoslawischen Volksarmee und den kroatischen Separatisten verschärfen sich. Die Tatsache, dass auf Einheiten der NATO geschossen wurde und auch Versprechungen zur Deeskalation nicht eingehalten wurden, zeugt von der schwierigen Lage in der Region und der aktuellen Machtlosigkeit der UN und NATO.

Solange die internationale Gemeinschaft - hier repräsentiert durch die UN und die NATO - nicht respektiert wird, wird es schwer fallen mäßigend auf den Konflikt einzuwirken. Vor allem ist es aktuell nicht möglich, klar Position für eine der Parteien zu ergreifen.

UN und NATO werden weiter als neutrale Partei agieren, um das Ziel einer Deeskalation unter Einbeziehung aller Konfliktparteien erreichen zu können.

Hummer 47th VFS

TE Reihe Bosnien 1991-1995

PROVIDE PROMISE

Initiator: Hummer

Lage:

Die Luftbrücke zur Versorgung von Sarajevo wurde am 03.09.1992 eingestellt, nachdem eine italienische G.222 westlich von Sarajevo abgeschossen wurde.

Die Luftbrücke muss wieder aufgenommen werden, das Risiko für die Transportflugzeuge aber zu reduzieren. Um dies zu erreichen, ist der Anflug auf Sarajevo zukünftig im Combat Approach durchzuführen.



Auftrag

Primärziel:

- Das eingerichtete Verfahren eines Combat Approach auf den Flughafen Sarajevo ist durch eine Staffel F-16 zu testen. Wird das Verfahren als sicher eingestuft, kann die Luftbrücke wieder aufgenommen werden.
- Keine Totalverluste

Sekundärziel

- Die Lage auf dem Balken ist verworren. Insbesondere in der Region Bihac wird verbissen gekämpft. Es gibt Berichte über gegenseitige Luftangriffe auf militärische wie auch zivile Stellungen.
- Fliegen Sie eine Aufklärung in diesem Gebiet, um diese Aussagen zu bestätigen oder zu widerlegen.
- Keine Beschädigungen oder Reifenplatzer

Abschlussbericht Package 14002

122015ZSEP09

Der Einsatz der NATO NRF wurde entsprechend des Einsatzbefehls ausgeführt.

ATO:

Mungo1 - Bumerang, Rabbit, Shooter, Hummer
Turkey1 - Pitbull, Magic, Aquila, Maverick
Hornet11 - Viper

Zielerreichung:

Das Primärziel wurde erfüllt. Das Anflugverfahren wurde erfolgreich getestet. Zwar kommt es immer noch zum Beschuss durch AAA, aber dabei handelt es sich nur um schlecht gezieltes Störfeuer, dass bei Anwendung des Combat Approach Anflugverfahrens ein hinnehmbares Risiko darstellt.



Nicht erfüllt wurde die

Auflage, dass es zu keinen Verlusten kommen darf. Eine F-16 wurde durch einen Landeunfall zerstört. Da es sich um einen fahrlässigen Pilotenfehler handelte, wurden disziplinare Maßnahmen ergriffen: Der Pilot darf vorerst nur C-130 fliegen, bis er bewiesen hat, dass er das Anflugverfahren sauber beherrscht.

Verluste:

1x F-16C-40

1x mein Stolz..dass ich als TE Bauer meinen eigenen Anflug versammelte, ist mehr als peinlich

Eine F-18 hat leichte Schäden am Fahrwerk davon getragen, die aber direkt auf Sarajevo AB repariert werden konnten.

Materialverbrauch:
6x Chaff/Flare Container

Auswertung / Bewertung:

Die Luftbrücke wurde wieder aufgenommen, die humanitäre Versorgung Sarajevos ist wieder gesichert.

Durch die Auswertung der Aufklärungsergebnisse aus der Gegend um Bihac und Udbina AB wurden bewiesen, dass die Gerüchte über den vermehrten Einsatz von Luftstreitkräften in der Region wahr sind. Aufnahmen zeigen einen vermehrten Truppenaufmarsch beider Parteien. Die gelieferten Beweise wurden in internationalen Kreisen diskutiert.

Als Ergebnis wurde mit der UN Resolution 781 ein Flugverbot des militärischen Einsatzes von Starrflüglern beschlossen. Einheiten der NATO werden beauftragt, diese UN Resolution im Rahmen der Operation SKY MONITOR zu überwachen.

Hummer 47th VFS

Mission Istarska Koza - Recon

Initiator: Rabbit

Lage:

Die linksgerichtete Partei "Neodvisne Istra" (unabhängiges Istrien) hat in einer Nacht und Nebel Aktion unter der Hilfestellung istrisch verwurzelter Militärs die Abspaltung von Slowenien vollzogen!

Die erste Amtshandlung war die Besetzung der ehemaligen slowenisch/istrischen Grenzen.

Die Separatistenpartei wird aller Wahrscheinlichkeit nach von Balburien unterstützt. Balburien verfügt über keinen Seehafen und ist daher stark an einem Bündnis mit Istrien interessiert.

Die NATO wurde aufgefordert binnen 24 Stunden Ihre Militärangehörigen aus Istrien zu evakuieren.

Es handelt sich dabei um Militärberater samt Ihren Familien.

Die NATO Sektion Mittelmeer wurde in Alarmbereitschaft versetzt und ein Evakuierungsplan wird zur Stunde erarbeitet!

Nach Expertenmeinung wird Pula-Harbor der Hauptumschlagplatz für Waffen und sonstiges Equipment aus Balburien sein!

Die UN hat bereits ein eingeschränktes Mandat zur Überwachung von Istrien erlassen.

Auftrag:

Recon Einsatz über Pula zu fliegen um für einen evtl. Folgeauftrag die istrische Luftabwehr aufzuklären!

Auswertung Recon-Flight

Beteiligte Piloten: Viper, Bumerang, Shooter, Rabbit

Die istrischen Militärs und Politiker scheinen sich ihrer Sache sehr sicher zu sein! Balburien hat die Istrier anscheinend qualitativ und quantitativ stark aufgerüstet. Das 4-Ship Charger1 traf auf extrem aggressive istrisch/balburische Luftabwehr und Luftwaffe. Bei dem Versuch den Hafen von Pula und die istrische Luftabwehr aufzuklären kam es zum Waffeneinsatz auf beiden Seiten!

Im Laufe des Luftgeftes wurden 4 Mig 29S und 2 Mig 21F der Istrier und leider auch 2 F-16 der NATO abgeschossen!

Ein NATO Pilot wurde während des Luftgeftes abgeschossen, der andere von einer SAM-Stellung angegriffen und abgeschossen!

Beide Piloten konnten sich per Schleudersitz retten und werden zur Stunde von einem Spezialteam gesucht!

Es konnte diverses Recon-Material den Auswertungsteams übergeben werden.

Die UN hat aufgrund des aggressiven Verhaltens gegenüber der NATO Ihr Mandat erweitert und damit sind wir in der Position einen militärischen Schlag gegen Istrien zu planen und umzusetzen.

Unsere Aufklärungsexperten haben die Fotos der Reconmission ausgewertet! Es gibt drei Ziele im südlichen Hafenbereich von Pula! Die Zielzuweisung wird aber erst im Briefing ihres nächsten Einsatzes bekanntgegeben!

Die Auslandsabteilung des MI-6 hat fundierte Beweise, dass das balburische Regime Marschflugkörper vom Typ BrahMos (indisch-russische-cooperation) an die Istrier geliefert hat und diese im Hafen von Pula lagern! Auch eine beachtliche Menge an US-Dollar sollen dort eingelagert worden sein!!

Wir haben das Mandat, die unglückselige Zusammenarbeit von Istrien und Balburien zu beenden und werden die Gunst der Stunde nutzen!!!

Rabbit 47th VFS

Rescue Mission "Bulldog" Mc Pherson

Mission 1 Recon

Initiator: Marvel

Lage: Am heutigen Tage erfolgte ein Überfall auf den Konvoi eines Nato Beraterstabes in Sarajevo welcher sich gerade auf dem Weg zum Flughafen befand. Führende Mitglieder der OSCE wurden nach diesem Hinterhalt entführt. Unter anderem der geschätzte Nato Gen. Charles "Bulldog" Mc Pherson von der Sektion Mittelmeer.

Die gute Nachricht ist. Die Entführer wissen nicht, dass General Mc Pherson einen versteckten GPS Peilsender in seinem Körper (rektal) trägt. Die schlechte Nachricht ist: Es handelt sich nur um einen Prototypen im experimentellen Stadium und wir empfangen von unseren Satelliten leider nur in unregelmäßigen Abständen ein Signal. Auch ist eine exakte Bestimmung vom General nicht möglich. Da sich das Signal bewegt, ist davon auszugehen, dass die Geiseln vermutlich mit einem Fahrzeug transportiert und zu einem geheimen Aufenthaltsort gebracht werden. Der Nachrichtendienst konnte das Zielgebiet ungefähr einkreisen, in dem sich der Konvoi mit dem General befindet. Wir müssen näher an den GPS Sender ran, um den genauen Aufenthaltsort bestimmen zu können.

Auftrag:

Die Aufgabe in dieser Mission ist, in die vom Nachrichtendienst ermittelten Sektoren zu fliegen und verdächtige Fahrzeuge bzw. Konvois zu finden. Diskretion ist oberstes Gebot. Aufnahmen von verdächtigen Fahrzeugbewegungen sollen mit dem TGP gemacht werden. Zusätzlich sollten die TGP Koordinaten notiert werden. Es ist dabei unerlässlich, dass ein Abstand von über > 14 Meilen von den Fahrzeugen gehalten wird, um nicht unnötig Aufmerksamkeit zu erregen. Die gemachten Aufnahmen müssen dann zur Auswertung an den Nachrichtendienst übermittelt werden.

Debriefing

Beteiligt waren

Bumerang, Shooter, Paolo, Harry, Magic, Pitbull, Nik, Marvel

Um 0230 stürmte der neue Azubi in den Schlafraum und teilte ganz aufgeregt mit, dass sich der Peilsender vom General wieder bewegte. Offensichtlich sollte er verlegt werden. Die ursprüngliche für Freitag angesetzt Mission wurde daher schon heute durchgeführt.

Pflichtbewusst stiegen 8 Piloten der 47er in Ihre Maschinen um den Konvoi ausfindig zu machen.

Takeoff Time war 03:01 Uhr bei absoluter Dunkelheit. Zum Glück war es sehr windstill und es war eine mehr oder weniger klare Nacht.

Aufgrund technischer Problem beim Fahrwerk von Paolo, musste dieser direkt nach dem Start wieder landen.

Alle 4 Flights kamen um circa 03:26 Uhr in ihren Überwachungsgebieten an und versuchten sich bewegende Fahrzeuge zu finden.

Dank der hervorragenden Ausbildung der vorherigen Wochen konnte immer ein ausreichender Abstand von > 15 Meilen gehalten werden.

Das Zusammenspiel zwischen Lead und Wing klappte bei allen sehr gut.

Augen und Ohren waren stets wachsam. Das war auch nötig, weil aus dem Nichts um circa 03:50 Uhr noch 2 feindliche Mig 23 und Mig 25 Flights auftauchten. Leider wurde Harry von einer Mig 25 vom Himmel gepusht. Es ist davon auszugehen, dass die Piloten der Mig 25 den Entführern vom General nahe stehen und Harry jetzt gerade von feindlichen Kräften im Gebirge gesucht wird. Falls das Rescue Team Harry nicht rechtzeitig findet, wird er wohl dem General bald Gesellschaft leisten und vermutlich ab diesem Zeitpunkt die Ehre haben, den Rektal-GPS-Sender zu tragen. So bequem ist so ein Sender ja auch nicht... (Das erinnert mich jetzt übrigens an die eine Southpark Folge, wo ein paar Aliens Cartmann eine Sonde in ok, vielleicht führt das jetzt so weit.) ;-)

Nachdem Harry aus dem brennenden Wrack ausgestiegen war und am Schirm hing, gingen Bumerang und Pitbull zum Angriff über und entledigen sich der Mig 25 während Shooter und Nik sich um die Mig 23 kümmerten. Anschließend wurden die Konvois weiter observiert. Um 04:05 Uhr kam vom Oberkommando die Order RTB. Die Koordinaten der letzten Position aller Konvois wurde notiert.

Die 2 Konvois kamen völlig zum Stillstand und Bumerang konnte noch ein paar Infrarot Nahaufnahmen erstellen, wie diverse Personen um die Fahrzeuge herum standen bzw. eine Pinkelpause machten. Vielleicht kann der Nachrichtendienst diese Bilder soweit auswerten und den General dort ausfindig machen.

Der Rückflug war bei allen Flights routiniert. Am Zielflughafen kamen zur gleichen Zeit noch diverse andere Flights rein und es war ein wenig Abstimmungsarbeit notwendig. Wie es halt am Flughafen so ist.

Fazit: Eine bisher erfolgreiche Mission die auch den Nachrichtendienst glücklich macht. Wie wir Harry da rauskriegen, wird sich in der nächsten Zeit zeigen.

Marvel 47th VFS

Rescue Mission "Bulldog" Mc Pherson

Mission 2 : Rescue Harry / Blind wie ein Maulwurf

Initiator: Marvel

Lage:

Getreu dem Motto : "Niemand bleibt zurück" werden wir einen unserer Teamkameraden (Harry) aus den Bergen nahe Bihac retten, der dort bei der letzten Mission mit dem Schleudersitz aussteigen musste. Ein Black Hawk Hubschrauber wird Kontakt mit Harry aufnehmen und versuchen, ihn dann zu retten.

Der Nachrichtendienst konnte durch die Bildaufnahmen und Tapes der einzelnen Flights der letzten Aufklärungsmission wertvolle Informationen gewinnen und die Auswertungen liegen inzwischen in Gänze vor. Fotoaufnahmen von Bumerang belegen, wie die Gefangenen von einem der observierten Konvois in ein Gebäude gebracht wurden. Dieses befindet sich in der Nähe des Flughafens Bihac. Auf Satellitenaufnahmen konnten schwer bewaffnete Truppen um diesen Stützpunkt identifiziert werden. Infrarotaufnahmen vom Flugplatz zeigen erhöhte Aktivität von Flugzeugen an.

Was auch immer dort vor sich geht, es ist nichts Gutes.

Um weitere Informationen vom Zielgebiet zu erlangen, benötigen wir Leute mit speziellen Fähigkeiten vor Ort. Das Oberkommando hat daher beschlossen vorab die Spezialeinheit der Navy Seals (Team Six) ins Zielgebiet zu bringen, um weitere Daten zu sammeln. Das Team Six wird via Halo Jump über dem Einsatzgebiet abgesetzt.

Der heutige Einsatz wird ein Vorbereitungseinsatz sein, um in der finalen Mission auch General Mc Pherson da rauszuholen. Ihre Hauptaufgabe wird sein, den sicheren Transport dieser Einheit zu garantieren. Unnötig zu erwähnen, dass wir beim Absprung möglichst keine Aufmerksamkeit erregen wollen. Die Jungs wollen im Verborgenen operieren und nicht im Rampenlicht stehen. Funkstille wird zu diesem Zeitpunkt elementar sein. (Der Feind hört mit)

Damit das gewährleistet ist, werden die DragonFighter's für ein wenig Ablenkung sorgen und 30 Meilen Östlich eine Radarstation bombardieren. Das hat den netten Nebeneffekt, dass bei der zukünftigen Mission die Vorwarnzeit für den Gegner geringer ist. Sorgen Sie in jedem Fall dafür, dass die Transportmaschine da heile ankommt.

Laut dem Nachrichtendienst scheint in dem Zielgebiet erhöhte Alarmbereitschaft zu herrschen. Vermutlich aufgrund der Tatsache, dass einer der Flights dem Konvoi bei der letzten Aufklärungsmission doch zu Nahe gekommen ist und sie sich jetzt nicht mehr so sicher fühlen. Unter anderem wurden in der Nähe zum Flughafen SA Stellungen aufgebaut.

Auftrag:

Primärziel :

- Escort der Hercules mit den Navy Seals. Absetzen von Team Six
- Zerstörung einer Radaranlage zur Ablenkung

Sekundärziel : Harry via Rescue Chopper ausfliegen

Die letzten bekannten Koordinaten lauten von Harry: 44,1 N und 17,5 E
Ein Black Hawk Hubschrauber ist für diesen Rescue Einsatz abgestellt worden und wird sich um circa 04:17 im Zielgebiet befinden.

Takeoff : 03:43 von Falconara

Package Nummer : 14142

Bewaffnung : frei wählbar

Wetter : optimales Einsatzwetter --> Sturm, schlechte Sicht, Böen und absolute Finsternis. Ein wahrer Traum.

Debriefing Mission 2 : Rescue Harry / Blind wie ein Maulwurf.

Die heutige Nacht war von stürmischen Wetter und einigen Feindkontakten geprägt. Die Sicht war eher suboptimal. Insbesondere weil der Einsatz in der Nacht stattfand. Beim Start ging noch alles glatt. Der Nachrichtendienst hatte im Vorfeld ein SA-2 Stellung ausfindig gemacht, die in den letzten Tagen aufgestellt wurde. Da diese genau im Flugweg lag, musste diese zuerst beseitigt werden. Darum kümmerte sich der Cowboy Flight mit Maverick und Aquila. Leider wurde Maverick im Zuge des Angriffs abgeschossen. Aquila zerstörte dann die SA-2 Stellung und die Hercules konnte einfliegen.

Über Guard meldete sich des Öfteren noch der Rescue Chopper, welcher über Funk versucht mit ihm Kontakt aufzunehmen. Nach mehreren erfolglosen Versuchen meldete sich dann auch Pilot Harry. Der BlackHawk landete in den Bergen und sammelte unseren Harry ein. Nachdem er an Bord war, staunte das Rescue Team nicht schlecht, als sie einen braun gebrannten und völlig durchtrainierten Harry an Bord holten.

Der 2 Wöchige Ausflug in die Wildnis schien ihm gut bekommen zu haben. Durch die aufwendige Wildschweinjagd in den Bergen hatte er mehrere Pfunde an Speck verloren und trat nun mit einem gestählten Körper der Rescue Mannschaft entgegen. Durch das zarte und saftige Wildschweinfleisch, frei von Antibiotika und freien Radikalen, war er gut genährt und erfreute sich bester Gesundheit. Die restliche Zeit des Tages schien von Faulenzen in der Sonne geprägt gewesen zu sein. Anders konnte diese Frühlingsbräune nicht erklärt werden.

Mit seinem Schweizer Armeemesser hatte sich Harry sogar eine kleine, beschauliche Unterkunft gebastelt.



Zuerst wollte ihn das Team noch wieder über Bord werfen, als der Kommentar kam "Das hat aber lange gedauert. Ich brauche jetzt, Wein, Weib und Gesang" aber schlussendlich durfte Harry wieder mit nach Hause fliegen. Wir brauchen schließlich noch Frischfleisch für unsere Abschlussmission. Und da zählt jeder Mann. Auch Maverick wurde im Zuge dieser Mission auch direkt in der Nähe der zerstören SA-2 Stellung wieder eingesammelt.

Im weiteren Verlauf im Anflug auf das Gefangenenlager meldete dann Team Six die Absprungbereitschaft und Order 66 wurde ausgeführt: Die Zerstörung einer benachbarten Radaranlage zur Ablenkung. Darum kümmerten sich Shooter und Magic. Kurz vor dem Angriff meldete Awacs einen Mig 25 4 Ship Flight. Diesen gingen Bumerang und Rabbit an. Viper 11 (Marvel) wurde als Backup hinzu gerufen, während Aquila die Hercules weiter Eskortierte. Durch gute Funkawariness bzw. Absprache zwischen Rocket1 (Bumerang/Rabbit) und Marvel, wurde der Erfolgreiche Angriff auf den Lead Flight gemeldet. Marvel räumte dann im Nachgang den Rest weg. Nachdem der Nachthimmel wieder den DragonFighter's gehörte, brannten bei Aquila diverse Steuerungskreise seiner F-16 durch und die Maschine ging in ein unkontrolliertes Trudeln über. Marvel eskortiere dies Maschine dann mit Heading Angaben wieder direkt nach Falconara, während die anderen Flights noch kurz zu Trainingszwecken tanken gingen.

Die Landung von Aquila klappte trotz verklemmter Ruder und Flaps auf der Runway 20. Allerdings setzte die Maschine etwas hart auf und das Triebwerk berührte die Runway und nahm dadurch schaden. Aquila rollte auf dem Rasen aus und seufzte dann noch still und heimlich vor sich hin. "Puh, ein Glück, dass das nur Niks Maschine war und nicht meine. Etwas Panzertape, ein wenig Mascara und der alte Mann bekommt davon gar nix mit. :9: " Nachdem die restlichen Dragon Fighters bei aufgehender Sonne und romantischen Wetter gelandet waren, schoben sie mit Aquila zusammen die Maschine, ähhh Blechhaufen, wieder zurück ins Niks Shelter undgingen direkt über Los in die Staffelbar. Denn ein Bier am Morgen, vertreibt Kummer und Sorgen.

Inzwischen haben sich auch die Navy Seals beim Nachrichtendienst gemeldet und mitgeteilt, dass deren Halo Jump dank der Ablenkung und des extrem schlechten Wetters von Erfolg gekrönt war. Sie werden in den nächsten Tagen das Gefangenenlager von General McPherson observieren und uns über weiter Vorgänge dort auf dem Laufenden halten.

--- **Newsticker** --- --- **Newsticker** --- --- **Newsticker** --- --- **Newsticker** ---

Wie wir gerade erfahren haben, ist General McPherson in einem heldenhaften Fluchtversuch der Ausbruchs aus dem schwer bewachten Gefängnis in Balburien gelungen. Nach neuesten, unbestätigten Informationen konnte er mit einem aus einem GPS Peilsender umgebauten Teaser die Wachen überwältigen, sich in einer Nacht und Nebelaktion zu einem Hangar durchschlagen und mit einer geklauten Frachtmaschine nach Italien entkommen, wo er sich als erste Amtshandlung ein kühles Blondes genehmigte." :-)

Er freut sich daher den DF wieder voll und ganz zur Verfügung zu stehen.

Marvel 47th VFS

Operation Briggs

Initiator: Bumerang

Vier Sterne General Harmon Briggs hatte sich das Amt des Oberkommandierende der NATO Response Force etwas anders vorgestellt. Erst vor drei Tagen war er in seinem Amt vereidigt worden und schon saß er in einer ähnlichen Klemme wie sein Vorgänger Gen. McPherson, welcher eben wegen solchen posttraumatischen Erlebnissen sein Amt niedergelegt hatte. Zur Zeit wurde der Balkan von einem selbst ernannten Kleinstaat, welcher sich einfach mit "Red Land" bezeichnete, terrorisiert.

Auf Einladung von Red Land war Gen. Briggs zu versöhnlichen Sondierungsgesprächen angereist. Leider stellte sich diese Einladung sehr schnell als arglistig geplanter Hinterhalt heraus. Der General konnte sich nach einem kurzen Feuergefecht dem Zugriff entziehen, verlor dabei aber alle fünf Mitarbeiter seines Stabes inkl. vier Seals. Nur er und seine Sekretärin, welche bei dem Gefecht angeschossen wurde, gelang die Flucht ins nahe Waldgebiet.

Mittlerweile brach die zweite Nacht, die sie im Wald verbringen mussten, an. Briggs hatte die Durchschuss Wunde an der rechten Schulter seiner Sekretärin so gut wie möglich versorgt. Als Verband hatte sein Hemd dran glauben müssen. Ohnehin würde er sich nach dieser Sache eine neue Ausgeh- Uniform besorgen müssen. Die Jetzige befand sich aufgrund der Fluch Umstände in einem mehr als desolaten Zustand. Seine Sekretärin wimmerte leise vor sich hin. Die Wunde hatte sich entzündet und sie hatte zu fiebern begonnen.

Briggs war mittlerweile am Rand seiner Kräfte. Er hatte einen hünenhaften Körperbau, war rund 1,90m groß und für seine 62 Jahre immer noch reichlich muskulös. Das andauernde Tragen seiner nicht ganz leichten dunkelhäutigen Sekretärin, deren Proportionen irgendwie ganz gut zu ihrem Namen Molly passten, in Kombination mit den mittlerweile zwei Tagen ohne Nahrung, forderten ihren Tribut von seinen schwindenden Kraftreserven.

Die Nacht versprach wieder kühl und feucht zu werden und so machten sich wieder diese Phantomschmerzen in seinem rechten Unterschenkel bemerkbar, welcher seit seinem letzten heroischen Einsatz als F-15 Pilot durch eine Carbon Prothese ersetzt worden war.

"Diese Nacht holen sie uns raus, ganz sicher" versicherte er Molly. Auch wenn das deutlich optimistischer klang als seine wirkliche Prognose. In der letzten Nacht hatte es bereits einen Rettungsversuch gegeben. Leider war das Rettungsteam mit seinem Blackhawk Hubschrauber schon auf dem Hinweg von SAMs abgeschossen worden. Es gab keine Überlebenden.

In dieser Nacht sollte ein weiterer Rettungsversuch unternommen werden. Er hatte über sein Satteliten Telefon bei diesem Gespräch zwar beteuert, dass sein Leben nicht das Leben der bereits geopfertem Soldaten wert wäre und sich gar nicht noch mehr Männer wegen ihm in Lebensgefahr begeben sollten, war aber allem Anschein nach auf taube Ohren gestoßen. Nüchtern wusste das Oberkommando zu kontern, dass es nicht um seine ureigenste Person, sondern um das Amt ginge und man Red Land nicht gestatten konnte ihn als Faustpfand gegen die NATO zu benutzen.

Er hatte schließlich zugestimmt und man hatte als Treffpunkt den ehemals montenegrischen Luftwaffenstützpunkt Ivangrad vereinbart, auf dem er vor zwei Tagen mit seiner Delegation auch gelandet war.

Eine F-16 Einheit der NRF, die Dragon Fighters sollen ihn da raus holen. Er raffte sich auf. In drei Stunden wollten sie ungefähr da sein und er hatte noch zwei Meilen durch unwegsames Gelände vor sich. Er schulterte unter großer Anstrengung die Sekretärin im Gamstragegriff und begann einen Fuß vor den anderen.

Zur gleichen Zeit in Pescara

Der Van hielt vor Shelter 5 vor dem bereits die F-16 Block 52+ von Lt. Harry für den Start vorbereitet wurde.

Harry stieg aus und warf einen Blick zurück in den Van wo seine Kameraden dicht gedrängt darauf warteten zu ihren eigenen Maschinen gebracht zu werden.

Capt. Shooter, sein Rottenführer reckte den Daumen in die Höhe. "Alles wie im Briefing besprochen. Wird schon schief gehen" versuchte er seinen noch relativ Kampfunerfahrenen Flügelmann zu beruhigen. Meistens alberten oder scherzten die erfahrenen Piloten auf dem Weg zu ihren Maschinen.

Jetzt sah man ernste und teilweise in sich gekehrte Gesichter.

Der Einsatz war als High- Risk deklariert. Der kommandierende Offizier der 47th mit Rufzeichen "Viper" kramte noch nach den Anflugblättern für die AFB Brindisi wo die Landung vorgesehen war. C/SO Nik, welcher für den Rescue2 Flight sein Wingman war konnte ihm aushelfen. Selbst Maj. Bumerang sah ungewohnt sorgenvoll aus. Harry hatte vor dem Briefing ein Gespräch zwischen dem X/O und dem C/O mitbekommen. Ein Wort welches er aufgeschnappt hatte war "Himmelfahrtskommando".

Capt. Rabbit, der Wingman von Bumerang sah noch am entspanntesten aus. Er hatte die Augen geschlossen und Harry vermochte nicht zu sagen ob es die Müdigkeit der nachtschlafenden Zeit zuzuschreiben war , oder ebenfalls eine gewisse Anspannung widerspiegelte.

Um 0100 in der Nacht starteten die sechs F-16 zu ihrem gefährlichen Einsatz.

Sie flogen auf die Adria hinaus und stiegen auf 20.000 Fuß Höhe.

Zwanzig Minuten später verließen sie in geschlossener Formation den italienischen Luftraum und steuerten die montenegrische Küste an.

Achtzig Meilen vor der Küste registrierten die Piloten die zwei

Tankflugzeuge welche für diesen Einsatz abgestellt waren. Leider waren

sie etwas früh dran und liefen somit Gefahr in den Erfassungsbereich der gegnerischen SA-5 Batterien zu fliegen, welcher den Tankertrack mit einschloss. Rescue1 mit Bumerang und Rabbit aktivierten die

Nachbrenner und Rabbit konnte wenig später seine Harms gegen die

feindlichen Barlock-B Radare erfolgreich zum Einsatz bringen.

Der Einflug begann.

Der Plan sah vor, das General Briggs nebst Sekretärin durch die F-16 evakuiert werden sollte. Zu diesem Zweck waren die beiden Rescue Flüge dopsitzige F-16D.

Während Hunter1 alias Shooter und Harry in Höhe des Küstenverlaufs einen CAP einrichteten, sanken Rescue1 und Rescue2 als die Küste unter ihnen lag. Die Piloten drehten ihre Maschine in einer Linksrolle auf den Rücken und zogen die Nase Richtung Boden.

Die ausgefahrenen Luftbremsen verhinderten ein Überschreiten der Maximalgeschwindigkeit. Bei 40 Grad Neigung wurde die Maschine wieder gedreht und endete in einen 45 Grad Sturzflug. In Bodennähe wurde schrittweise abgestiegen bis die F-16 in rund 100 Fuß über Grund mit einer Gefechts-geschwindigkeit von 500 Knoten rasten.

Bumerang und Rabbit waren Viper und Nik ein paar Meilen voraus und sondierten die feindliche Luftabwehr. Da die tatsächliche Stärke der Luftabwehrstellungen weitgehend unbekannt war, verlief der Flugweg primär nach geografischen Gesichtspunkten und somit überwiegend durch enge Schluchten und Canyons um möglichst viel Geländedeckung vor den gegnerischen Radarstellungen zu gewährleisten.

Die ersten Meilen über Land verliefen ruhig und die Piloten konnten sich etwas an die nicht unerheblichen Turbulenzen in Bodennähe adaptieren.

Sie überflogen einen breiten See auf dem auch mehrere militärische Schiffe auszumachen waren. Dies aktivierte allem Anschein nach die Red Land Alarmierungskette, denn Sekunden später erwachte der Radar Frühwarnempfänger in den F-16 zum Leben.

Bumerang callte als Führender die Gefahren aus um seinen Wingman, aber auch den nachfolgenden Rescue2 Flight zu warnen.

"SA-3 Suchradar direkt voraus, links abfallen in den Canyon....."

Mist neue Bedrohung SA-6 links Zehn, Zielverfolgungsradar.....SA-2 Zielverfolgung rechts Zwei Uhr, wir sind in ihrem Wirkungsbereich, Raketenstart Warnung, Raketenstart Warnung, Düppel raus, links wegbrechen, neue Bedrohung voraus SA-3 Suchradar...."

Capt. Shooter wurde von Bumerang angewiesen verschiedene SAMs anzugreifen, denn auf dem Rückweg würden sie den annähernd gleichen Weg nehmen müssen.

Die Bedrohungen rissen nicht ab. Immer wieder blinkten neue Radarquellen auf und einige Raketen stiegen in die Nacht. Ein wahrer Speißbrutenlauf. Zudem machte sich, je mehr sie ins Landesinnere flogen, Nebelbänke in den Canyons breit und erschwerten die Sicht ungemein.

Bumerang empfing eine Meldung auf SATCOM. Demnach hatte es Gen. Briggs geschafft Treffpunkt Alpha zu erreichen. Er gab die Information an Viper weiter.

Rescue1 erreichte endlich den IP der tief unten im Canyon lag und kurvten in einer harten Kurve in Richtung Ivangrad. Die Base lag direkt hinter dem Bergrücken. Die Falcons zogen steil nach oben und durchstießen die Nebel Abschirmung. Kaum Oben wurde Bumerang unvermittelt von einer Abschusswarnung einer SA-2 überrascht. Da sie direkt voraus angezeigt wurde nahm er an, dass er den Bergrücken bereits passiert hatte und drückte die Nase seiner F-16 wieder runter in den Nebel. Er aktivierte gerade den Störsender, als plötzlich Bäume vor ihm auftauchten.

Instinktiv zog er am Flightstick. Der Flugweganzeiger im HUD wanderte sogar noch einem Millimeter über den Bergkamm, aber die zweisitzige F-16D erwies sich mit den halb vollen 600 Gal Zusatztanks als zu träge. Die Viper machte Bekanntschaft mit den Baumkronen und Bumerang schaffte es gerade noch sich mit dem Schleudersitz zu retten, bevor seine Maschine im Abhang explodierte.

Rabbit schaffte es über den Berg und griff die Base mit seinem Vulkan Geschütz an. Es galt weniger viel Schaden, als mehr Verwirrung und Ablenkung zu schaffen, damit die nachfolgenden Viper und Nik landen konnten. Gen. Briggs hatte es geschafft sich in der Nähe des Anfangs der Piste 01 zu verstecken.

Rescue2 musste dementsprechend ein kurzes Downwind Leg fliegen um auf der 19 zu landen. Während Rabbit weiter Angriffe flog taxelten Viper und Nik mit Highspeed bis zum Ende der Piste und hielten Ausschau nach Briggs.

Nach langen zwei Minuten kam dieser dann aus dem Wald gehumpelt; seine Sekretärin auf der Schulter.

Mit vereinten Kräften bugsiierten Nik und Briggs die Sekretärin auf Nik's Rücksitz. Als Nik, der bereits an den turbulenten Rückweg durch die Canyons dachte, die Schultergurte stramm zog heulte Molly aufgrund ihrer Verletzung auf.

Briggs war inzwischen zu Vipers Maschine gehastet.

"Hat hier jemand ein Taxi bestellt" rief ihm Viper über den Triebwerkslärm zu. Briggs konnte durch den Adrenalinschub versteckte Kraftreserven mobilisieren und schlang sich am extra ausgebrachten Seil panthergleich ins Cockpit.

Inzwischen hatte Rabbit Funkkontakt mit dem ausgestiegenen Bumerang. Er war ganz in der Nähe mit dem Fallschirm nieder gegangen und nachdem Rescue2 gestartet war, landete Rabbit und nahm noch schnell seinen Lead auf. Bumerang schaffte es lange nicht so elegant wie Briggs ins Cockpit, da sein Rücken vom Ausstieg mit dem Schleudersitz höllisch schmerzte. Mit derben Anfeuerungsrufen von Rabbit gelang es ihm schließlich. Viper und Nik hatten in der Zwischenzeit die Sicherung mit ihren Bordkanonen übernommen.

Dann wurde der Rückweg angetreten. Viper übernahm die Führung und versuchte einen etwas anderen Weg zu wählen. Es wurde wieder ein Spießbrutenlauf wie auf dem Hinweg.

Insbesondere Rabbit mit Bumerang auf dem Rücksitz geriet mehrfach unter Beschuss verschiedenlicher SAMs.

Unterdes kam Hilfe von unerwarteter Seite. Zwei weitere F-16 der NRF näherten sich von Italien heran. Der Lead hatte die Funk Kommunikation mit verfolgt. Als die Tanker Camel1 und Canteen1 aus dem Zielgebiet abdrehten, weil sie von Mig-29

gespiked wurden, entschloss er sich in das Geschehen einzugreifen. Sein Wingman musste allerdings aus Spritmangel abbrechen.

AWACS hatte die Mig's, welche im Tiefflug flogen nicht entdeckt und so waren sie dem Hunter1 Flight entgangen. Gemeinsam konnten in Folge in einem fünf minütigen Luftgefecht 4 Mig-29 abgeschossen werden.

Die drei F-16 des Rescue Flights hatten mittlerweile die Küste erreicht und konnten dank der nun fehlenden SA-5 endlich wieder steigen. Die Sekretärin auf Niks Rücksitz war in der Zwischenzeit ihren Strapazen erlegen und in eine erlösende Ohnmacht gefallen. Zuvor hatte sie in dem wilden Parcours-Flug vergeblich versucht in ihre Handschuhe zu erbrechen.

Da die Tanker die Dragons in Stich gelassen hatten, wurde auf dem Rückweg der Treibstoff ein Thema.

Schließlich konnten aber Alle, trotz heftiger Turbulenzen im Endanflug, sicher in Brindisi landen. Bevor Gen. Briggs in den Krankenwagen stieg schüttelte er allen beteiligten Piloten stumm die Hand. Seine Augen schimmerten feucht. "Danke"

Bumerang 47th VFS

Nachtrag vom C/O

Eben war Briggs bei mir im Büro.

Wir haben ihn wohl schwer beeindruckt, und er ist wirklich heilfroh das wir Molly und ihn so schnell da rausgeholt haben.

Als Anerkennung der Leistungen bei diesem außergewöhnlichen Einsatz, und als Zeichen seiner Dankbarkeit hat er mich gebeten allen an diesem Einsatz beteiligten Piloten folgendes zu überreichen:



Mission Shadow Warrior

(Diese TE Reihe bestand aus mehreren Einsätzen. Die schönsten Debriefings hab ich hier mal zusammengestellt)

Initiator: Rabbit

Lage:

Nachdem Montenegro von REDLAND annektiert wurde, haben uns Informanten über diverse Gräueltaten gegen die montenegrische Zivilbevölkerung berichtet!

Albanien, dass Pro REDLAND handelt hat sich ebenfalls den Zorn der westlichen Welt zugezogen!

Die griechische Regierung, hat die NATO um Unterstützung zur Wahrung Ihrer Grenzen gebeten! Die NATO hat den Bündnisfall ausgerufen und die 47th wird ab nächster Woche nach Griechenland verlegt!

Die 47th wird mit geheimen Spezialaufträgen gegen Albanien und REDLAND vorgehen um Montenegro in nicht allzu ferner Zukunft wieder zu befreien! Die Vorbereitungen für die Verlegung der 47th nach Griechenland sind im vollem Gang!

Die Airbase Ioannina verfügt nur über wenig Platz, daher müssen sich Ihre Piloten auf eingeschränkte Verhältnisse einrichten. Ioannina liegt auf einem Hochplateau mit einer relativ kurzen Runway und hat keine ILS-Einrichtung zu bieten! Bei Ihrem Überflugsflug begleiten Sie 3 C-130 des 61st. Transportgeschwader "Virginia" der US-Army die Ihr Equipment nach Ioannina bringen. Zu Ihrem Schutz werden am Mittwoch eine italienische und eine griechische Luftwaffenrotte den Flugweg kontrollieren! Die Albaner haben bereits mitbekommen, dass in der südlichen Adria hoher Luftverkehr herrscht und einige Koalitionskräfte nach Griechenland verlegt wurden und derzeit werden! Seien Sie wachsam und drehen Sie nötigenfalls defensiv! Ihre C-130 müssen Ioannina erreichen!

Über Italien und der südlichen Adria liegt ein Tiefdruckgebiet mit schweren Gewittern!

In der letzten Nacht gab es einen Luftkampf zwischen albanischen und griechischen Piloten im NATO Luftraum! Eine Mig 23 wurde dabei abgeschossen, die zweite konnte sich nach Albanien zurückziehen

Transferflug und 1. Mission

Der Transferflug von Brindisi nach Ioannina verlief ohne größere Schwierigkeiten! Alle 12 F-16 konnten Ihren Zielflughafen sicher erreichen!

Die griechische Luftwaffe hat kurzen Prozess mit den etwas zu neugierigen Mig-25 gemacht und Ihnen somit den Weg gebahnt!

Das Tiefdruckgebiet verlagert sich langsam Richtung Nordost und somit kann Ihre 1. Mission (First Strike) am Freitag durchgeführt werden!

Die NATO hat Ihren Einsatz als "Streng geheim" deklariert und somit werden Sie erst bei Ihrem Briefing erfahren worum es geht!

Soviel können wir Ihnen aber verraten: Es wird tief, sehr tief und schmutzig werden! Auf allen Flightsuits müssen die NATO-Embleme entfernt werden! In dem Fall das ein Pilot über dem



Zielgebiet aussteigen muss, wird einiges an Zeit vergehen, bis er gerettet werden kann! Daher bekommen alle Piloten in Ihrer Überlebensausrüstung extra Wasser und Energieriegel geliefert!

Ein Nachzügler , oder wer zu spät kommt.....

Nach Monaten der Krankheit und Reha (mit dem Knie ist nicht zu spaßen) komme ich, F/O "Reno", an der Airbase an.

Aber alle schauen so ernst und grimmig drein. Na dabei freue ich mich doch auf meine Staffelnkameraden.

Die aber anscheinend nicht auf mich. Keine Begrüßung, keine Party, keiner mehr da. Stattdessen muss ich mich beim Flugplatzältesten melden. Mir brummt eigentlich der Schädel, aber da muss ich hin. Die Abschiedsfeier zu Hause hat doch etwas länger gedauert.

Lange Rede, kurzer Sinn, ich habe mich einen Tag verspätet (hangover?), die Staffel ist mit einem Geheimauftrag nach Griechenland verlegt worden und ich soll so schnell wie möglich mit der 2. Welle nach fliegen. Außerdem bin ich jetzt 10 cm kürzer, dass zusammenstauchen war erfolgreich. Mann o Mann, so ein alter Herr und so ein Organ.... Ok. Erst mal eine Dusche und dann einen Kaffee, sonst geht gar nix. 3 Herkules und ein paar F16 sollen nach Griechenland verlegt werden.

Zum Glück kenne ich einen der Transport Piloten, der schmuggelt für mich ein Fässchen Zoigl Bier mit. Da wird sich Rabbit aber freuen. Der Flug verläuft stinklangweilig, dafür habe ich extreme Kopfschmerzen. Eins von dem Bierchen gestern war wohl schlecht. Kurz vor der Landung klart das Wetter auf. Leider herrscht sehr böiger Wind. Die Towertussi mag mich auch nicht, bekomme einen der letzten Landeslots. Aber endlich bin ich dran. Die Maschine ist wegen der schweren Bewaffnung nicht leicht zu fliegen.

Nach dem Touchdown erfasst mich, ich schwöre, eine heftige Böe und das Heck schleift auf der Runway. Triebwerksausfall, aber ansonsten kann ich die Maschine abfangen. Im Prinzip nur ein kleiner Kratzer, das bekommt der Werkstattchief schon wieder hin mit Bestechung mit dem Fässchen. Tja, hat Rabbit und die Anderen leider Pech. Gibt es halt nur Wasser. Alle Maschinen sind sauber gelandet und mein Wing bringt extra 36 BLU 107 mit.

Ich geh jetzt erst mal ausgiebig schlafen. Wer weiß, wann ich wieder dazu komme.

Reno 47th VFS

Debrief Mission First Strike

Debriefing Ghost 6

Nach dem überaus informativen Briefing (Rabbit, Pitbull alle beteiligten super Sache) strickten wir Glory's uns einen Angriffsplan und trafen alle Einstellungen für den Flug.

EMCON Policy C (Covert) im extremen Tieflug, gipfelnd in einem koordinierten Strike auf das Kukes Chemical Plant und die Kukes AB, war der Plan.

Nicht viel später saßen mir auch schon Pit unser Fighting Falcon's und der Befehl "Männer schmeißt die Mühlen an" er tönte.

Alle vollzogen ihre Pre-Flight Checks (sehr professionell) auch die Funkdisziplin klasse. Danke 2,3,4

Kurz darauf Taxi to Aktive R/W 32 for Take off und die hochspannende Reise begann. Gleich nach Gears up gingen wir auch schon RADAR Silence ,blieben knapp über den Grashalmen und bahnten uns durch die Täler Griechenlands & Albaniens unseren Weg zum Ziel.

Wir passierten SA-2/SA-3 und AAA Sites die aber keine Chance bekamen uns wirkungsvoll zu gefährden.

Unterwegs trafen wir Viper, Nik, Bikeman und Mav das erste mal und flogen kurz Holding Hands in Höhen 60 bis 400 Ft über Grund.

Nach einigen filmreifen aber auch schweißtreibenden Minuten (Break left in to the Valley / check right along this Mountain) erreichten wir unseren Initial Point und teilten wie geplant die Formation für unsere ersten Angriff.

GHOST 61 R/W 200 from NE

GHOST 62 R/W 020 from SW

GHOST 63 & 64 Direkt Attack Chemical Plant

Auf dem Downwind zum first Hit, waren 2 A-50 Mainstay visual auf dem westlichen Taxiway! Nach den ersten Treffern GHOST 62 Mobius und GHOST 61 BadCrow, wurden die beiden Buden vom BMS mit der klasse Tarnplane versteckt.

Nach 4 Bombingruns waren alle Teile GHOST6 um 0538B Dakota und die Ziele standen in Flammen/lagen in Trümmern.

Resultat:

GHOST 61 95% Treffergenauigkeit 5 von 6 Durandals im Ziel R/W 200 und RADAR zerstört

GHOST 62 100% Treffergenauigkeit 6 von 6 Durandals im Ziel R/W 020 und Control TOWER zerstört

GHOST 63 100% Treffergenauigkeit 4 von 4 GBU-12B Paveway 2 im Ziel 1xProcessoren und 1xFabrikgebäude zerstört

GHOST 64 100% Treffergenauigkeit 4 von 4 GBU-12B Paveway 2 im Ziel 1xProcessor und 1xFabrikgebäude zerstört

Wir traten den Rückzug Richtung Osten an und jetzt ging es erst richtig los! Die nun aufgeschreckten Albaner versuchten uns mit Mig-23 und Mig-21, und Unterstützung der hoch alarmierten Air Defense Sites, aufzuspüren und abzufangen. Kurze Meldung an GHOST3 "MIG-23 nails my 12 o'clock ref my Bull xxx/xxx! Shooter und seine Buben haben sofort reagiert "We are supersonic for intercept" Klasse Danke
Nach wie vor mit RADAR Silence und im Tiefflug, wichen nach Osten bis ans Ende der Karte aus. Dort trafen wir nach dem wir auf Südkurs über die Küste rollten, erneut Viper, Nik, Bikeman und Mav.

Um 0551B mach Ich es ungewollt noch mal Spannend für den GHOST6 Flight. Wir drehten über rechts auf Süd/West um auf dem Hinflugplan durch die Täler an den SAM Sites vorbei nach Griechenland zurück zu kehren. Wieder 3 Missile launches SA-3 auf GHOST 63, doch durch unseren schnellen und extrem tiefen Konturflug hatten die Missiles keine Chance. und wir retteten uns über die Grenze in den freundlichen Luftraum. Kurz gesammelt FENCE OUT OPS CHECK und schon waren wir 20nm von Ioannia AP und meldeten uns kurz beim ATC an. Wir reihten uns hinter dem GHOST 5 Flight, um aus dem Down Wind über links auf den Inital (5 nm South of R/W) für unser Lefthand Overheadbreak Pattern zu drehen. Über den Köpfen von Viper, Nik, Bikeman und Mav brachen wir dann in den Downwind und kurz drauf über Base in's final 32. 3 Green, R/W clear and clear to land , setzten wir nach hollywoodreifen spannenden Flug auf und sammelten uns mit für das Staffel FOTEX (klasse Bilder Nik, Pitbull & Rabbit)

Bad Crow 1st Glory Wings

Debriefing Ghost1

Three ship Flight mit Rabbit, Pitbull, Bumerang

Vom Start ab ging es tief in die Canyons.

Die allgegenwärtige Gefahr der Luftabwehrstellungen war deutlich spürbar. Auf dem Weg zu unserem ersten Ziel, der Pogradec EWS Suite schlug bereits die Raketenstartwarnung einer SA-3 an.

Schnell über den nächsten Hügel in das benachbarte Tal gezogen. Der Aufschlag der Rakete am Boden war noch deutlich zu hören.

Beim Angriff stellten sich die Mavericks allgemein als nicht genügend effizient heraus und wir mussten mit dem Bordgeschütz nachbessern. Die Station konnte erfolgreich außer Betrieb gesetzt werden.

Auf zum nächsten Ziel, eine TV Station bei Dabar.

Nach ein paar Runden Holding in einem engen Tal, in dem wir uns vor den nahen SA-3 Stellungen versteckten, konnten wir pünktlich zur geforderten TOT das Ziel angreifen. Auch hier dürfte es für die nächste Zeit keine Sendeaktivitäten mehr geben.

Wir gingen auf Heimkurs, natürlich weiter im Low Level. Wir passierten gerade eine Stadt als für mich der Flug unerwartet und abrupt endete. Im Debriefing stand anschließend etwas von Kollision mit einem Gebäude. Sehr schade. In Zukunft werde ich im Low Level einen großen Bogen um Gebäude machen!!!

Meine Wingmen mussten sich auf dem Rückweg noch etwas vor

aufsteigenden Migs verstecken (keine Feigheit, sondern Befolgung der ROE) und konnten anschließend wieder sicher landen.

Pitbull übernahm noch human ATC und sprach die nachfolgenden Flights runter.

Wieder mal ein tolles Event mit soooooo vielen Piloten.

Ein Schweißtreibender und spannender Flug

Bumerang 47th VFS

Debrief Ghost 5

Four Ship Flight mit Viper, Nik, Bikeman, Maverick.

Auch wir haben uns unseren Weg im Konturflug durch die Täler gesucht. Wir waren etwas zu früh dran und mussten ein kurzes Holding fliegen. Unsere Ziele lagen doch recht weit auseinander so dass wir den Flight auf splitten mussten um unsere Fracht an allen drei Zielen zeitgleich abliefern zu können. Daher trennten sich die Wege von Ghost5 ungefähr ab #8. Auf dem Weg zu meinem Ziel konnte ich noch beobachten wie Ghost6 gerade die Airbase und den Chemplant eingeebnet hat, und die sich heftig wehrende AAA auf der Airbase.

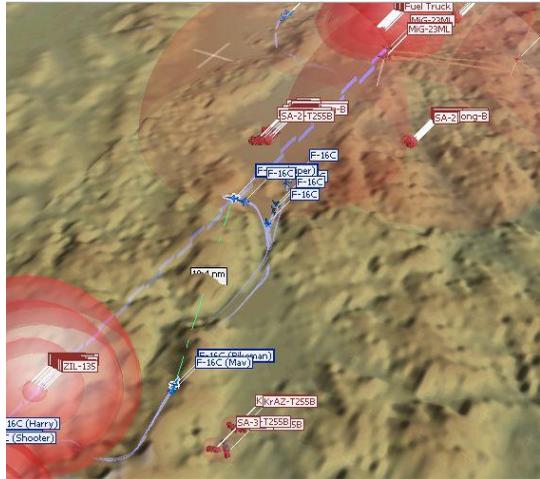


Auf die Sekunde genau wurden dann die beiden Prizren Radio Tower angegriffen, danach haben sich 5.1 und 5.2 wieder in den Konturflug begeben um aus der Gefahrenzone zu kommen.



Das 2. Element hatte leichte Schwierigkeiten mit der Prirok EWR Site und brauchte mehrere Anflüge. Um 5:42 habe ich dann auch dem 2nd Element RTB befohlen. Auf dem Rückweg wurden wir dann von Mig23 auf unserer 2 Uhr gespiked und haben uns nach Osten abgesetzt.

Wiederholt tauchten 23er Spikes im RWR auf so dass wir bis zu Rand der Map fliegen mussten. Da das 2. Element ca. 20nm hinter uns war und der Befehl von den Mig's weg nach Osten abzudrehen wohl untergegangen ist wurde es für die beiden nochmal brenzlich. Schlussendlich haben es alle geschafft, heil da raus zu kommen. Nach der Anmeldung bei ATC gab's auch gleich die Clearance zur Landung. Nach einer schönen Formationslandung konnten Nik und ich uns im ausrollen dann noch den Overhead Break von Ghost6 ansehen.



Viper 47th VFS

Debriefing Ghost 3

Three ship Flight mit Shooter, Reno und Harry

Tief durch die Täler haben wir uns auf den Weg in Richtung Weg Punkt 8 gemacht wo Reno als erster Lockvogel die SA 3 aktiviert hat. Shooter konnte diese dann erfolgreich ausschalten. Ohne zu zögern haben wir uns in Richtung SA 2 westlich vom Weg Punkt 10 gemacht wo das Katz und Maus Spiel von Shooter und Reno umgekehrt von Neuem begann. Beiden ist es gelungen auch die SA 2 erfolgreich platt zu machen.

Harry hat die Flanken und die 6 Uhr abgesichert. Wir konnten dem Ghost 6 Flight noch einige Zeit den Rücken decken und sahen wie sie ihre Mission erfolgreich absolviert haben.

Auf dem Rückflug kam über Funk dass Mig 23 in der Luft sind. Daraufhin gingen wir mit Nachbrenner dem nach, um die Mig's von den anderen Flights wegzulocken, was uns auch sehr gut gelungen ist. Leider wurden Reno und dann auch noch Shooter von feindlichen SA 2 Missiles getroffen während sie sich im Dogfight mit den Mig's befanden.

Harry hat den Angriff unbeschadet überstanden und konnte die restlichen beiden MIG 23 erfolgreich bekämpfen. Mit nur mehr 1900 Pfund Sprit im Tank konnte er dann noch zur Base zurückkehren und über den Einsatzverlauf des Ghost 3 Flights berichten.

Shooter 47th VFS

Mission2

Debriefing Hunter 6

Fourship Strike - Nik/Maverick - Viper/Lion

Der wichtige Flug wurde zum Desaster, weil mehr als die Hälfte unserer eingesetzten Maschinen nicht mehr zum Stützpunkt zurückkehrten. Was mich am meisten wurmt, dass mein Flight mit drei F-16 zu diesem Ergebnis beitrug. Eine F-16 ging durch einen „Stockfehler“ verloren, eine wurde abgeschossen und die dritte s.u..

Da kann auch das Ergebnis, alle Ziele wurden zerstört, nicht hinwegtrösten. Unsere Strategie, einen östlichen Kurs am Rande des SAM verseuchten Gebietes zu wählen, ging perfekt auf. Wir mussten zwar sehr tief fliegen und in der Dunkelheit kam so mancher Berg verdächtig nah, wurden aber durch Ausnutzung der Maskierung kein einziges Mal von einer SAM erfasst.

Das zweite Element (Viper / Lion) griff zunächst das auf dem Weg liegende Sekundärziel an und zerstörte es komplett. Das Gleiche passierte mit dem Primärziel, Powerplant Tirane. Maverick und ich splitteten uns vorher und griffen unser Ziel (Powerplant Durres) an. Wie sich im Gegensatz zum Debriefing "miss" herausstellte, schlugen meine Bomben im *Transformator ein und zogen den Stecker für diese Region. Die mussten dann ihren Morgenkaffee auf dem Kamelmistfeuer kochen.

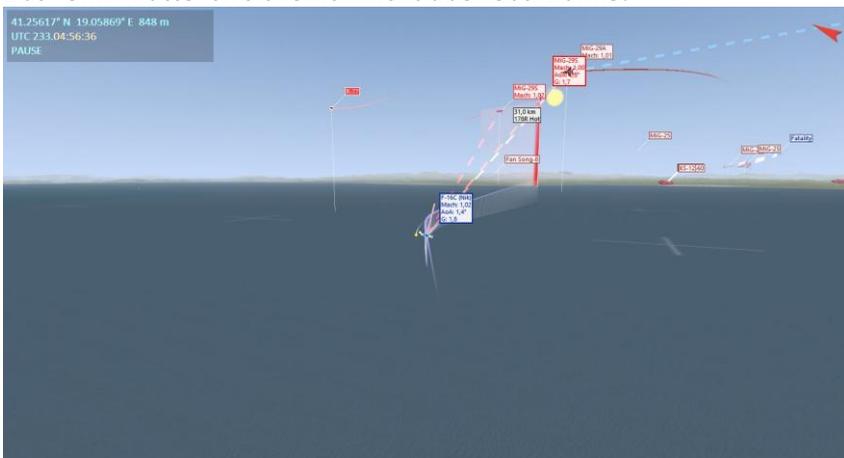
Kurz vor dem Ziel, Bombenauslösung war wenige Sekunden später, wurden wir von vier MIG-29S in die Zange genommen. Rief sofort, we need Help, weil wir im Lowlevel waren und somit in höchster Gefahr ein Opfer der gefürchteten Archer R 77 zu werden. Mein Hilferuf war noch im Äther unterwegs, da zwitscherte schon das „M“. Bomben ins Target, wenn ich schon aus den Socken geschossen werden soll, dann trete ich ihnen mindestens noch den Rasen kaputt. Bombs away, Warnung vor dem „M“ an Mav, Jettison all, passierte alles in einer Sekunde. Schubhebel auf den Tisch, bzw. habe ich ihn durchs Bodenblech gedrückt und meine F-16 nahm ordentlich Speed auf. Erste „M“ defeatet.



Entspannt, aber zu früh gefreut, das nächste „M“ erschien, das gleich Spiel erneut, leider hat es Mav erwischt, weil er nicht rechtzeitig abdrehte. Viper hat sich selbst ein Bein gestellt und Lion wurde von einem hinterhältigen Schornstein von unten angesprochen. So suchte ich alleine mein Heil in der Flucht aufs offene Meer hinaus.



hier rettet mir Hunter 1.1. den Arsch, die MIG wurde zum Abdrehen gezwungen und kurz danach abgeschossen. Das "3.M" hätte ich sicherlich nicht überlebt. Danke!



Weil ich keine SA hatte, welche SAM down war, (Liste wäre hilfreich gewesen) blieb ich im LL und meldete mich 35 nm vor Ioannina bei Human ATC an. Pitbull hat mich in Empfang genommen und die Einweisung nahm ich dankend an. Um den hohen Berg wurde ich sicher herumgeleitet, K.A. ob mir der ohne Hilfe aus dem Weg gegangen wäre. Er war nämlich so nah, dass ich die Blumenarten erkennen konnte, die von der Ziegenherde abgeweidet wurden. Dem Ziegenhirten werde ich bei nächster Gelegenheit die Fresse polieren, der hat seinen Hirtenstab nach mir geworfen und fast getroffen.

War ein dummes Gefühl zu viert loszufliegen und alleine heimzukommen.

5 aus 11



Die erste Nachfrage, wo meine Kameraden abgeblieben sind, ergab eine beruhigende Antwort. Viper war irgendwo im Unterholz N 40.27.723 / E 22.13.137, Mav briet sich am Strand einen Fisch, den er als Beifang in seinem Fallschirm hatte, Lion hat, zwar vom Schornstein rußgeschwärzt, ebenfalls überlebt. Brauchte er sich wenigstens keine Tarnfarbe mehr ins Gesicht zu schmieren, wenn er sich zu Viper durch die Pampa schleicht.

Ordne den Einsatz unter wenig Licht und viel Schatten ein oder das können wir besser.

Nik 47th VFS

Debriefing Hunter 3 -

Twoship SEAD Strike - Keule / Fatality (1stGW)

Der erste Blick auf die Karte hat mich schon ein wenig schockiert.

Eigentlich waren nur SAM Bedrohungskreise zu sehen.... Wie sollten wir da den Strikes den Weg freischießen? Zusammen mit Hunter 1 haben wir uns dann die SAM's aufgeteilt und die Taktik besprochen. Das hat Licht ins Dunkel gebracht und ich war voller Hoffnung, dass es Gut gehen wird. Viel Gedanken habe ich mir bezüglich der Beladung gemacht. 6 Hochwertziele und nur 4 HARM's, dass ging nicht auf. Somit habe ich mich dann für weniger Sprit und zwei zusätzlichen AGM65 entschieden, was sich im Verlauf des Fluges als richtig erweisen sollte.

Der Plan die SA2 mit den AGM65 zu bekämpfen ging auf. Gleich nach dem Start war ja auch schon die erste SAM in Reichweite und wurde erfolgreich bekämpft. Danach habe ich mit Fatality den geplanten Flugweg verlassen und uns um die SA5 gekümmert. Nach Abschuss der 88'er durch meinen Flügelmann sind wir sofort wieder auf den eigentlich Flugweg zurückgekehrt. Leider hat die erste HARM nicht getroffen, somit splitteten wir uns auf und Fatality hat seine zweite HARM auf die SA5 geschickt, mit Erfolg. Dann gingen bei mir die Probleme los. Nach Aufschaltung der nächsten SA2 mit dem HAD löste sich die HARM nicht, obwohl die Parameter in Ordnung waren. Nach Check der Einstellungen war ich auch schon zu weit an die SA2 heran gekommen und bekam als Gruß eine SAM geschickt.

Beim Ausweichen habe ich dann wohl mit 8.3 G meine Lastenträger überfordert und bekam sofort das "FLCS" Warning Light. Nach Prüfung der PFL hieß es unter anderen "FLCS DUAL FAIL" und "SMS BUS FAIL". Das bedeutete für mich das Ende der Mission, da alle Waffen tot waren. Somit ging ich RTB und dank meines Flügelmannes bin ich da auch angekommen. Er hat mir 2 von 4 MIG 25 vom Hintern weggeschossen Da kann ich nur Danke sagen, super Leistung und gute SA.

Ich habe wie gesagt nur noch versucht meine wackelnde F16 nach Hause zu bringen. Nach den Anmeldung beim ATC und dem Emergency Hinweis durfte ich direkt auf der 14 landen. Mission vorbei.

Leider konnte ich nach dem selbst verschuldeten, frühen Systemausfall nicht mehr groß helfen.

Keule 1st Glory Wings

Debriefing Hunter 5

Three- Ship Bumerang, Rabbit, Pitbull

Eine Top Secret Mission, wo die Katze erst zum Briefing aus dem Sack gelassen wurde. Große Vorplanung waren nicht möglich. Der Airboss Rabbit hielt ein kurzes informatives Package Briefing, dann hatten die Flights noch 20 Minuten Zeit sich abzusprechen und schon ging es gegen 4:10 zu den Maschinen.

Kurz nach dem Start wechselten wir auf die taktische Frequenz. Die Flight Hunter1 und Hunter3 welchen wir 5 Minuten Vorsprung gegeben hatten, waren schon mitten in der Arbeit. Die Wege waren kurz.

Als wir in den albanischen Luftraum einflogen war schon, wie vorher vereinbart, eine SA-2 Stellung aus dem Weg geräumt worden und eröffnete uns somit einen Korridor für unseren Anflug auf das erste Ziel. Pitbull splittete aus der Formation und griff das Kraftwerk erfolgreich an. Zu dieser frühen Stunde waren nur wenige Lichter am Boden auszumachen, aber die Gegend verdunkelte sich schlagartig nach Pitbulls Angriff. Danach kehrte Pitbull wie vereinbart vorzeitig nach Ioannina zurück um noch wichtige Anflugerkenntnisse unseres provisorisch ausgetüftelten Instrumentenanfluges mittels Offset Aimpoints zu gewinnen und in Folge die Anflugkontrolle für uns zu übernehmen.

Rabbit und ich näherten uns derweil dem zweiten Primärziel und dem Sekundärziel an. Mehrere SAMs und leider auch die beiden SA-2 welche in unserem Zielgebiet lagen leuchteten auf.

Prompt meldete sich Shooter alias Hunter11 und setzte uns in Kenntnis, dass man noch an dem Problem arbeitete.

Wir suchten uns einen tiefen Talkessel und begannen zu kreisen.

Dann sollten sich die Ereignisse überschlagen.

Nik meldete, dass ihr Flug von Mig-29 gespiket wurde.

Shooter war derweil über der Küste und verfolgte einfliegende Mig-25.

Hunter 3 meldete ein technisches Problem und das er den Einsatz abbrechen müsse.

Shooter meldete eine zweite Gruppe Feindflieger.

Nik meldete sich, wurde aber während der Meldung von seinem Threat Warning einer anfliegenden Rakete unterbrochen wie wir deutlich im Funk mithören konnten. Shooter versuchte schnell auf diese Bedrohung zu reagieren und ging auf Überschall, war aber noch 40 Meilen weit weg. Dann hörten wir den Eject eines Piloten. Sekunden später stellte Nik über Funk klar, dass mit einem Schlag seine drei Flügelmänner down waren.

Nik wurde weiter gespiked und ich ließ mir von ihm seine Position übermitteln. Hunter 3 meldete 2 Mig-25 an seiner Sechse Uhr.

Plötzlich schrillte die Missile Warnung einer Adder in meinem Kopfhörer! Eine Sekunde später realisierte ich, dass die Warnung aus dem Kopfhörer und nicht von meinem eigenen Threat Warning kam, denn Nik meldete gerade, dass er erneut beschossen wurde.

Ich beschloss nicht weiter tatenlos zuzusehen und so stiegen wir mit Nachbrenner auf um BVR Unterstützung zu leisten.

Innerhalb von 2 Minuten waren wir in Waffenreichweite und konnten in Folge zwei Abschüsse von Mig-29 verbuchen.

Shooter meldete, dass der Hunter1 Flight leer geschossen war. Zeitgleich mit Abschuss unserer Raketen meldete Hunter11 dann plötzlich seinen Eject.

Die letzte Mig zog den Schwanz ein und flüchtet in nördliche Richtung. Der Himmel gehörte wieder uns. Ich dachte kurz über einen Missionsabbruch nach als Nik meldete, dass er aufgrund der noch aktiven SAM Batterien an der Küste nach Hause flog.

Rabbit und ich stimmten uns ab, dass wir doch zumindest einmal noch versuchen sollten. Der vorherige Luftkampf hatte uns über die Adria gebracht. Als wir uns der Küste annäherten gerieten wir dreimal unter Beschuss durch aufsteigende SA-2. Über dem freien Meer saßen wir wie auf dem Präsentierteller und mussten einige Manöver ziehen um uns aus dem Lock zu befreien. Dann erreichten wir im Tiefflug die Küste und von da ab war es durch das hügelige Gelände leichter sich die SAMs vom Hals zu halten.

Rabbit erreichte sein Ziel 10 Sekunden bevor ich das meinige überflog. Wir konnten unseren Auftrag erfüllen.

Nun ging es im Tiefflug auf Heimkurs. Wir flogen auf Ausweichkurs vor SAMs zurück zur Küste wo wir durch leichte Flak unter Beschuss kamen.

Danach mussten wir uns erneut durch das SAM Gewirr schlängeln. Endlich erreichten wir wieder den griechischen Luftraum und konnten Aufsteigen.

Wir checkten auf die Tower Frequenz von Ioannina ein und ich erkannte Pitbulls Stimme, welcher die Anflugkontrolle übernommen hatte. Wir bekamen ein Vektoring auf Landebahn 32 und folgten seinen Anweisungen. Zugegeben, ich musste nach diesem Ritt erst einmal tief durch atmen bevor ich fähig war den behelfsmäßigen Anflug via der Offset Aimpoints einzutippen.

Am Ende konnten wir sicher landen.

Bumerang 47th VFS

Debrief Hunter 1

Two Ship F-16 SEAD Strike Flight mit Shooter und Harry.

Nach dem kurzen Briefing ging es mit dem Hunter 3 an die Planung des Fluges, 20 Min. später hatten wir eine Strategie Ausgearbeitet und es ging mit dem Bus zu den Bereit stehenden Maschinen.

Wie ausgemacht erfolgte der Start nach dem Hunter 3 Flight, da beschlossen wurde die erste SA 2 nahe der Küste auszulassen, da diese von allen Flights unter bzw. umflogen werden konnte und so eine Harm gespart wurde. So konnten auch wir die SA 2 umfliegen und uns sofort um das Primärziel der SA 5 kümmern. Harry konnte diese erfolgreich zerstören worauf wir unsere Route planmäßig fortsetzten.

Nach einer Abfrage beim AWACS meldete dieser einen Twoship MIG-29 der einen CAP Flogen 60 NM. vom Ziel Gebiet. Kaum die Info an die anderen Flights weiter gegeben tauchten auch schon 2 MIG-23 30 NM. auf meiner 2 Uhr auf die ich und Harry schnell vom Himmel geholt haben. Nach diesem kurzen Gefecht drehten wir wieder Richtung Ziel Gebiet um die SAM's wieder anzugehen. Kaum eingedreht meldete sich auch schon Hunter 6 das er von den MIG-29 Angegriffen wird, ich entschloss mich meine HARM's schnell los zu werden. Da der Hunter 5 Flight schon in warte Stellung war und dann auf die MIG's einzudrehen um Hilfe Stellung zu leisten. Die erste HARM traf auch Ziel genau, bei der zweiten war der Angriffs winkel schlecht, sie traf ein Gebäude was vor der SAM Stellung stand.

Über Funk kam auch wieder ein Hilfe Ruf vom Nik das er schon 3 Maschinen verloren hat und selber unter Beschuss steht was man auch im Funk gehört hat. Ich gab meinen Wing den Befehl seine letzte HARM auf die SAM im Zielgebiet zu feuern während ich die MIG aufschaltete die Hunter 6 Angriff. Meine letzte AIM-120 Traf ihr Ziel mit tödlicher Präzision und Verschaffte Nik wieder etwas Luft, als Harry meldete das sich seine HARM nicht löst und er eine MIG am Arsch hat. Kurz aus dem Pit geschaut sah ich auch seine MIG und sah wie sie die zweite IR Rakete auf in abfeuerte (Brake Left Missile in the Air) kam leider zu spät für ihn.

Ich feuerte meine letzte IRIS T auf die MIG und traf diese auch. Leider war ich schon im Gefahren der SA 2 die mich gleich unter Beschuss nahm und zum Abdrehen zwang was mich in die Waffen Reichweite der Mig's brachte die auf meiner 9 Uhr waren, und auch prompt ihre IR Rakete auf mich abfeuerten. Als ich dann am Schirm hing sah ich auch den Telefonmast der SA 2 an mir vorbei Fliegen.

An die Küste gepaddelt sah ich auch schon das Lagerfeuer vom Mav. nach einem kurzen Fußmarsch an der Küste fanden wir auch Harry. Durchnässt und erschöpft nach einem langen Marsch kamen wir an der Landung's Zone der amphibischen Einsatzkräfte die uns in Sicherheit brachten.

Shooter 47th VFS

Debrief Airboss (Rabbit)

Trotz der herben Verluste an Material (keine Pilotenverluste) konnte die Mission erfolgreich durchgeführt werden!

Unsere amphibischen Einsatzkräfte und die Luftlandkräfte konnten durch Ihren Einsatz in Albanien einmarschieren und es konnten die wichtigsten Flughäfen gesichert werden!

Das albanische Militär hat sich nach kurzen Gefechten mit unseren Bodeneinheiten schnell besonnen und die Waffen nieder gelegt!

Zur Stunde bringt die NATO leichtes und schweres Gerät sowie Truppen über den See- Luft und Landweg nach Albanien um gegen die Terrorbande REDLAND vorgehen zu können!

Die Serben haben sich übrigens bis jetzt zurückgehalten und werden sich wohl weiterhin unter Ihrem Stein verstecken, ist auch besser so.....

Jetzt heißt es Zähne zusammen beißen, unsere Jungs da rauszuholen und die letzte Mission in diesem dynamischen Einsatz zu stemmen!

Final Mission "FALCONS LAIR"

NATO HQ Sektion Mittelmeer
to
C/O, C/SO, X/O NRF 47th Dragonfighter

Nach den erfolgreich geflogenen Missionen, die durch ebenfalls zahlenmäßig hohen Verlusten auf der NATO-Seite hart erkämpft wurden, ist die albanische Regierungsspitze abgesetzt worden!

Es ist eine Übergangsregierung bis zu Neuwahlen eingesetzt worden. Das reguläre albanische Militär ist entwaffnet worden!

Diverse Splittergruppen der Albaner beugen sich nicht der NATO und so haben sich in den Bergregionen südöstlich von Tirane einige EX-Militärs und Söldner verschanzt und versuchen mit Guerillataktiken der NATO empfindliche Seitenhiebe zu versetzen!

Sie werden im Zuge der nächsten Mission Ihren Stützpunkt auf Ioannina verlassen und nach erfolgreichem Einsatz auf Elbasan/Albanien stationiert!

Packen Sie schon mal Ihre persönlichen Dinge zusammen, nächste Woche wird Ihre Habe nach Elbasan verbracht!

für das Stabsregiment
gez.
Cpt. Dobbs

Debriefing "Barcap" oder das was daraus wurde...

Beim Briefing fragte ich noch ganz unbedarft, warum nur ein Barcap und nicht Viper raushauen? Die ausweichende Antwort von Bumerang, die keine war, hätte mich hellhörig machen müssen. Da ich aber eh schon Probleme mit meiner PC-F-16 hatte, hörte ich nicht weiter in die Tiefe. Also los auf den „langweiligen“ Barcap und auf ein ödes hin- und herfliegen eingestellt. Urplötzlich sagte Bumi, wer ist dabei wider den Vorschriften an die letzte Position von Viper zu fliegen und ihn abzuholen? Keine Gegenstimme, woher sollte die auch kommen.

Jetzt musste ich nur noch die unangenehme Entscheidung treffen, wer holt die Kastanien aus dem Feuer und wer erfüllt die Vorschriften? Für die Paragraphen wurde die „böse Krähe“ und sein Wingi Lion ausgesucht. Wie sich hinterher herausstellte, sie hatten zusammen mit meinem Wingi Shooter am meisten zu tun. Darüber wird aber wer anderes berichten, denn mein Auftritt als MC war schon fast vor dem Beginn zu ende. Geplant war, mit dem Zweisitzer von Bumi zum nahgelegenen Airstrip von Viper's letzter Position zu fliegen, aber erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.

Plötzlich war das RWR voll von MIG-21 Signalen und aus dem Funkgerät hörten wir Vipers Stimme, "hört mich jemand?" Und wie wir ihn hörten, er hatte sich eine altersschwache MIG-21 unter den Arsch geklemmt und hat sich in unsere Richtung aufgemacht. Habe noch bestätigt, dass wir da sind und ihm helfen, dann musste ich mich aber wegen diverser Systemausfälle zurückziehen. Die Mühle von Viper war so ein Schrotthaufen, weil die Eternitplatten auf der Wetterseite seiner MIG total undicht waren. Dann klemmte das Höhenruder und er stieg und stieg. Sauerstoffkonverter, Fehlanzeige. Es kam wie es kommen musste, Viper lallte nur noch vor sich hin, aber die Kommandos von Bumi und mir hat er dann doch registriert und umgesetzt. Wir riefen nämlich mehrmals „down to he Deck“ und Bumi, du mussten den Knüppel nach vorne drücken, was er letztlich dann tat. Ganz schnell war Vipers gewohnte Stimme wieder zu hören. Habe später dann Viper über der Base in Empfang genommen und konnte ihm dann nach einer Ewigkeit bestätigen, dass sein Fahrwerk komplett ausgefahren ist. Die Landung habe ich ja oben schon gezeigt und dann wurde der Flug mit meiner Landung auf Ioaninna beendet.

Nik 47th VFS

Kurze Zeit später im Büro von General Briggs.....

„Ich stehe voll hinter meiner Piloten und ihrem Vorgehen und wenn das dreimal nicht ihrer political correctness entspricht“ bellte General Briggs den Außenminister an und schlug somit den Ton an, den der Minister vorab gewählt hatte. Der Politiker hatte einen roten Kopf bekommen und funkelte den General, zu dem er aufblicken musste, zornig an. Stein des Anstoßes war der verbotene Einflug der Piloten der 47 Dragon Fighter in den albanischen Luftraum und natürlich dem damit verbundenen Luftgefecht. Natürlich bekam der Minister seinerseits mächtig Druck von Oben und versuchte diesen nach unten weiter zu reichen. Bei Gen. Briggs biss er dabei aber auf Granit.

Als der Minister hinausgestürmt war stahl sich ein Lächeln über Briggs eingekerbte Züge. „Rühren Männer“

Die drei, gleich nach der Landung zum Rapport gerufenen Piloten waren C/O Viper, C/SO Nik und X/O Bumerang. Briggs reichte eine Kiste kubanische Zigarren herum und hockte sich auf eine Ecke seines Mahagoni Schreibtisches. „Gentlemen“ fing er mit wieder ernsterem Gesicht an „Wir kennen uns noch nicht so lange, aber nicht zuletzt durch die Rettung meiner eigenen Person habe ich so eine Vorstellung davon was sie da oben in ihren F-16 so treiben.

Ich habe mich vor sie gestellt, möchte dafür aber auch haarklein alles erfahren was sich da genau abgespielt hat und zwar wahrheitsgetreu ohne das Gefühl zu haben ihre Flugschreiber konfiszieren zu müssen.

„Also“ räusperte sich der X/O „ich übernehme dafür die Verantwortung...“ „Ich übernehme die Verantwortung“ protestierten im Chor Viper und Nik, die gleichzeitig einen Schritt nach vorne machten. Wieder stahl sich ein Lächeln über Briggs Lippen.

„**N**a dann lassen sie mal hören Bumerang“ forderte er den X/O auf, während er 4 Whiskey Gläser aus der Vitrine holte.

„Die Sache war die“ begann der X/O. „Wegen solchen Politikern wie diesen Außenministern ist das Flugverbot über Albanien verhängt worden. Heute Morgen waren wir noch guter Hoffnung, Viper, welcher bei unserer letzten Mission mit dem Schleudersitz ausgestiegen ist, da raus zu holen, da heißt es plötzlich Einflugverbot. Blast die Rettungsaktion ab und fliegt mal brav einen BARCAP an der Border. Lasst euren Kameraden in Feindesland versauern.“

„Das hat ihnen gestunken, richtig?“ warf Briggs ein.

Verdammt richtig Sir! Der kleine Airstrip bei dem sich Viper versteckt hielt, liegt nur 30 Meilen von der Grenze entfernt, ein Katzensprung. Wir beschlossen unseren CAP wie befohlen zu fliegen. Getasked waren mehr als genug Maschinen für den Job. Bad Crow von den 1.Glory Wings und unser Pilot Lion übernahmen diese Aufgabe.

Wir anderen hatten den Plan einen kurzen Abstecher nach Albanien zu machen. Ich saß im Doppelsitzer, Nik und Shooter eskortierten mich.“ Der General fiel ihm ins Wort „Und dann missachteten sie einen ausdrücklichen Befehl und flogen ohne Provokation in den albanischen Luftraum ein? Man sind sie noch bei Trost?“

Bumerang versuchte den Blutdruck des Generals wieder runter zu fahren. „Nun, ich sage es mal so. Kennen sie das Sprichwort –die Gedanken sind frei-?

Wir hatten es bis zu diesem Zeitpunkt nur vor und das stellt im strafrechtlichen Sinne noch kein Vergehen dar, solange man eine Straftat nicht begeht...“

“Aber sie sind doch in den Luftraum eingedrungen, oder nicht?!“ Briggs hatte sich in seinem Sessel drohend aufgerichtet.

„Zu diesem Zeitpunkt...“ beeilte sich Bumerang zu erklären „ war die Sachlage aber eine Legitime geworden.

Ach ja, genau meldete sich jetzt Viper zu Wort.

"Ursprünglich wollten mich die Jungs auf dem Airstrip abholen, aber vor zwei Tagen wurde in der Umgebung des Platzes die Luftabwehr deutlich verstärkt. Ein Rettungsversuch wäre geradezu unmöglich gewesen. Zum Glück landeten gestern Abend vier Mig-21 auf dem Strip. Als sie wieder starteten ließen sie eine Maschine zurück. Diese hatte bei der Landung einen platten Reifen gehabt und war in Folge etwas in Mitleidenschaft gezogen worden als sie auf den Grünstreifen zog. Ich konnte in der Nacht etwas an der Maschine arbeiten. Den defekten Reifen hab ich mit Gras und meinen Socken gestopft. Heute früh gegenhalb fünf Uhr gelang mir der Start. Leider wurde ich unmittelbar nach dem Start von einer Rotte Mig-21 entdeckt und verfolgt. Ich setzte auf der taktischen Frequenz einen Notruf ab und hatte prompt Nik am anderen Ende."

Der C/SO nahm den Faden auf "Man war ich vielleicht überrascht Viper zu hören. Er informierte und kurz das er in einer Mig saß und das er verfolgt wurde. Übrigens, zu diesem Zeitpunkt waren wir noch definitiv im griechischen Luftraum.

Gemäß der Rules of Engagement waren wir jetzt berechtigt uns zur Wehr zu setzen und dementsprechend auch über die Grenze zu fliegen." Briggs schaute verdutzt von einem zum anderen, dann lehnte er sich zurück und nahm einen kräftigen Schluck des Bourbons. "Na dann ist ja alles tacko was diese Sache angeht. Wie ging's denn weiter?"

Es klopfte. Die Sekretärin von Gen. Briggs erschien mit einem Tablett heißen Kaffee. Sie nickte den Piloten freundlich zu. Bumerang wollte mit dem Bericht fortfahren, als er zu Viper rüber äugte. Diesem war gerade eine Kakerlake aus der Oberschenkeltasche seines Overalls gekrabbelt. Kein Wunder nach einer Woche Aufenthalt in freier Wildnis. Der C/O schnipste das Tier von seinem Knie. Unglücklicherweise landete die Kakerlake auf dem Rock der Sekretärin welche gerade wieder zur Tür ging. Ehe die Herren noch reagieren konnten hatte die Sekretärin die Tür wieder hinter sich geschlossen. Bumerang verschluckte sich prompt an seiner eigenen Spucke und bekam einen kleinen Hustenanfall. Viper räusperte sich verlegen und so nahm Nik das Thema wieder auf."Ok, wir sind also rein geflogen. Als die Migs uns sahen ließen sie von Viper ab und nahmen Kurs auf uns. Dadurch konnten wir schnell Vipers Mig von denen der Anderen unterscheiden. Wir griffen drei Migs an. Wir sorteten die Ziele. Alles sah gut aus. Nur als ich den Weapons Pickle Buttom drückte passierte.."

Ein gellender Schrei aus dem Nachbarraum unterbrach ihn. Anscheinend hatte die Sekretärin jetzt gerade Bekanntschaft mit der Kakerlake gemacht. Viper rieb sich über die Augen um sein Grinsen zu kaschieren. Bumerang bekam Schluckauf. "Also als ich den Pickle drückte" fuhr Nik fort "blieb die verdammte Aim-120 an meiner Fläche. Ich musste defensiv drehen und den anderen den Job überlassen."Aber die Migs haben sie erledigt?" hakte Briggs nach. "Die hatten keine Ahnung worauf sie sich einließen, hick". komplettierte Bumerang. Es waren sogar insgesamt sieben feindliche Mig-21 im Luftraum. Die zweite Rotte war einsichtiger. Sie drehten gleich ab. Später haben wir gehört, dass sie in den küstennahen SAM Gürtel der Albaner einflogen und quasi von den verbündeten SAMs runter geholt wurden."

Was war eigentlich danach" fragte Viper "irgendwie hab ich da eine Lücke von ein paar Minuten"

"Oh, du hast uns ganz schön Sorgen gemacht" schaltete sich wieder Nik ein. "Deine Kiste stieg und stieg und da du ja keine Sauerstoffmaske hattest hörten wir dich plötzlich bei 25.000 Fuß über den Funk lallen. Typische Hypoxie Symptome. Irgendwann konnten wir dich überzeugen den Knüppel nach vorne zu drücken und ab 12.000 Fuß kamen deine Antworten nicht mehr in Zeitlupentempo."

"Hm, so richtig wach war ich wieder als Bumerang SA-2 launch, brake left" schrie.

"Danach passierte diese dumme Sache mit meiner Rakete." meldete sich wieder Nik der sich verlegen am Hinterkopf kratzte. "Ich checkte immer noch meine Maschine und irgendwie fiel ein System nach dem nächsten aus. Plötzlich startete einfach diese blöde Amraam welche vorher nicht wollte. Ich war da neun Meilen hinter Bumi"

Jo, war ne coole Trainingseinlage" warf Bumerang ein " Zeitgleich mit deiner Warnung sprang das RWR an und dieses -M- leuchtete auf. Ich sofort nach Norden abgefallen und sämtliche Störkörper raus und die Außentanks verschmissen. Der Doppelsitzer kam einfach nicht aus dem Quark. Sturzflug ging nicht, ich war ja schon tief. Hab sie dann auf Mach 1,1 beschleunigen können und dachte, das reicht nie. Zum Glück ging deine Rakete auch relativ Low Level vom Flügel und sie konnte daher auch nicht so beschleunigen. Nach einer gefühlten Minute hatte ich sie endlich abgehängt."

War ja ein unterhaltsamer Flug" kommentierte Briggs und schenkte noch einmal nach.

Viper lehnte dankend ab. Der Alkohol zeigte nach einer Woche Entbehrungen doch deutlich mehr Wirkung. "Tja, Nik war nicht der einzige mit technischen Problemen. Meine Mig zog eine schöne Rauchfahne hinter sich her. Die rauchte wohl noch ein bisschen Gras aus. Nik und Bumerang geleiteten mich nach Ioannina. Leider wollte zunächst mein Fahrwerk nicht raus. Hab dann ein paar negative und positive G-s ziehen müssen bis es endlich mal unten rumpelte und mir von meinen Kameraden bestätigt wurde, dass die Räder draußen waren."

Zur gleichen Zeit passierte aber noch mehr." wusste der X/O zu berichten. "AWACS meldete feindliche Bomber mit Richtung auf die Base. Zum Glück hatten Bad Crow, Shooter und Lion den CAP nicht vernachlässigt. Wir gingen sie an und konnten 4 Tupolevs abschießen."

"Zum guten Schluss kamen noch zwei Mig-29 angefliegen und suchten Ärger" Auch die haben die Jungs sauber runter geholt" schloss Nik den Bericht.

General Briggs nickte anerkennend. "Alle wieder heil gelandet?"

"Fünf flogen los, sechs heil wieder gelandet" strahlte Viper.

"FALSCH...SIEBEN"

Die Sekretärin stand in der Tür und hielt angewidert ihren linken Schuh in der Hand auf dessen Sohle sich unschwer die Überreste einer Kakerlake erkennen ließen.

Briggs verabschiedete die Piloten mit Handschlag.

"Bin gespannt, was sie mir nächstes Mal für eine Geschichte auftischen" Viper bekam von ihm den wohlgemeinten Rat mal zu duschen.

Bumerang 47th VFS

In Würdigung der Verdienste während der Operation "Shadow Warrior" möchten wir alle teilnehmenden Piloten auszeichnen:

Für die Teilnahme: Die Piloten Lion, Bikeman, Harry, Aquila, Maverick, Shooter, Nik, Viper, Badcrow, Fatality und Keule



Mission-Ribbon

Für die Unterstützung beim Missionplaning: Pitbull und Bumerang



Mission Ribbon in Silber

Für die Idee, die Planung und die Umsetzung: Rabbit



Mission Ribbon in Gold

Herzlichen Glückwunsch !

Für die 47th VFS "DragonFighter's"

Viper C/O



Initiator: Nik



Cerberus der Höllenhunde

Der griechischen Mythologie nach, hat der Cerberus das Tor zur Hölle bewacht. Das Tor zur Hölle liegt wie in der Antike auch dieses Mal wieder in Griechenland und zwar auf der Insel LEROS. Dort hat in den ganzen Wirren, die zZt. in Griechenland herrschen ein internationales Verbrechersyndikat klammheimlich ein Labor eingerichtet, in dem geheime Waffen entwickelt werden, die in einem großen Areal das gesamte Leben auslöschen können. Es wird vermutet, dass sie zunächst nur zur Erpressung ganzer Staatengemeinschaften als Drohung ins Spiel gebracht wird, andererseits kann nicht ausgeschlossen werden, dass sie tatsächlich eingesetzt wird.



Situation

Auftrag an die NATO -47th NRF- das Höllentor zu verschließen und CERBERUS die Zähne zu ziehen.

Eine weiter Aufgabe wird sein, zwischen Griechenland und der Türkei einen Luftkorridor zu schaffen, der die beiden Streitkräfte auf Distanz hält. Beide NATO Partner haben versichert, dass sie kein Interesse an Streitigkeiten haben, andererseits das Treiben in ihrer Grenzregion unter allen Umständen unterbinden wollen.

Es kommt auf das Fingerspitzengefühl der 47th NRF an, diesen Spagat hinzubekommen.

Damit dieser Einsatz eine Sternstunde wurde, muss ich erst einmal meinem Mitstreiter Pitbull meinen Dank aussprechen. Es reicht nicht Hirnflöhe im Kopf zu haben und eine Idee hervorzubringen, das schwierige ist, sie in die Tat umzusetzen und dabei hat sich Pitbull richtig ins Zeug gelegt.

Er hat die Verbindung

zu den internationalen Staffeln hergestellt und alles koordiniert, was schwierig genug war, denn der Verbindungsoffizier der 320 th fiel plötzlich aus und bis 3 Stunden vor dem Einsatz hatten wir keine Zusage der griechischen Piloten und sie waren das Salz in der Suppe, eines sehr normalen Überführungsfluges von Larissa nach Kasteli auf Kreta.

Was den Einsatz noch so spannend machte, bis zum Briefing war nur der Titel der Operation Cerberus bekannt und sonst gar nichts. Keine Ahnung was in den Köpfen der teilnehmenden Piloten vorging, als sie im Briefing vom Überführungsflug Kenntnis bekamen, war der Einsatz doch als sehr besonderer angekündigt worden.

Gut, das Briefing sah vom Design edel aus, wurde von einem Piloten geäußert, aber das macht noch keinen besonderen Einsatz. Dass es keinen Flugplan und nur die Enroute Charts gab, dann schon eher ein



Unsicherheitsfaktor, aber das konnte es auch nicht sein. Human AWACS ist zwar nach wie vor etwas Außergewöhnliches, aber bei uns in der Staffel schon öfter praktiziert, also das konnte es auch nicht sein. Als wir bei den

Startvorbereitungen waren, kam plötzlich griechischer Funk aus dem Funkgerät, aber eingespielte Tonkonserven konnte man von mir ja auch schon. Dass der Funk von Humanpiloten stammte, wenn sie es denn gewusst hätten, wäre dann doch etwas Besonderes gewesen.

Als dann von Batman (Human-AWACS) 4 F-16 von links einfliegend gemeldet wurden, da war dann doch ein wenig Staunen zu bemerken, denn so konnte keine KI sich in unsere Formation einreihen. Muss noch anmerken, dass MAKEDONIA Radar die Überflugpunkte nur mit der Kennung aus den Enroute Charts mit Nennung der Flugfläche bekannt gab. Da waren alle gefordert den Tacan Sender und die Daten einzustellen und alle Sinne angespannt. Hier ein weiteres dickes Lob an den MC, nämlich unseren X/O Bumerang, der von seinem Wingman Rabbit sehr unterstützt wurde. Hatte doch Bumi seinen Kopf auf die Kneemap gesenkt, um die sehr klein gedruckten Daten herauszufinden und zu kommunizieren. Wäre Bumi falsch geflogen, 10 F-16 der 47th wären ihm auch in die Hölle gefolgt.

Zurück zu den Neuankömmlingen in der Formation, die sprachen uns plötzlich in Englisch, mit einem sehr charmanten Griechischem Akzent an, begrüßten uns in ihrem Luftraum und teilten uns mit, dass sie uns bis nach Kasteli begleiten. Die Überraschung mit vier griechischen Humanpiloten zu fliegen, war gelungen. Ihr hättet mal mein Grinsen im Gesicht sehen sollen. Ein echtes Glücksgefühl, stand doch bis um 16 Uhr bzw. bis kurz vor dem Start nicht fest, kommen sie oder kommen sie nicht.

Als nächste Überraschung war die Landung zum Hotpit Refuel auf Mykonos angekündigt und um den Flug auch noch für Auge und Ohr interessant zu gestalten, haben uns auf unserem Kurs genau voraus, US-Navy F-18 und russische SU-33, die von ihren Carriern gestartet sind, ein kleines Scharmützel geliefert. Sie flogen sich auf engstem Raum gegenseitig um die Ohren. Um nicht mit ihnen ins Gehege zu kommen, hat uns Batman außen herumgeführt.

Die Landung auf Mykonos war auch nicht nur, na, da landen wir jetzt mal, da waren nämlich noch ein paar griechische Transporter und eine Intruder im Landeanflug. Hier machte sich sehr schmerzlich bemerkbar, dass ein Human-ATC Controller abgesagt hat. Die ordnende Hand fehlte doch schon recht deutlich, aber der KI-Tower hat es auch hinbekommen.

Jetzt kürze ich stark ab. Nach dem Hotpit Refuel ging's wieder los in Richtung Kreta und die nicht geplante Änderung, nämlich auf Kazantzakis Airbase und nicht auf Kasteli zu landen wurde souverän gemeistert. Sorry liebe Griechen, aber bei diesem Namen hätte ich mir die Zunge gebrochen oder die Maske vollgesabbert, deshalb hatte ich den Namen Tzatziki im Kopf, das schmeckt nicht nur gut, ich kann's auch aussprechen. Irgendwer sagte noch, wir landen auf Ouzo. Trotz der Anspannung, von Tacan zu Tacan zu koppeln, kam der Spaß nicht zu kurz. Dafür ist die 47th auch bekannt, dass wir bei aller Ernsthaftigkeit den Spaß nicht aus den Augen verlieren. Mit ein Grund, warum es uns über 16 Jahre gibt.

Und dann standen sich auf der Ramp die griechischen und NRF Maschinen gegenüber und alle hatten das Gefühl, dass es tatsächlich ein besonderer Flug war, ohne dass ein Schuss gefallen ist oder andere aggressive Handlungen vollzogen wurden.

Nik 47th VFS

Training ASSIMI Ranch

Einsatz 2

Es wurde der Einsatz der kurzen Wege. Gear UP und jetzt sahen wir, dass wir in unmittelbarer Nachbarschaft zur Ranch waren. Das bedeutete, sofort auf die ASSIMI Control QRG zu schalten und gleichzeitig auf OTREX einzudrehen. Nach der Anmeldung haben



vermutlich alle gedacht, es geht gemütlich in ein paar Holdingrunden, um die Parameter der Waffen nochmal zu checken und sich mit seinem Wingi abzusprechen. Nix da, der ASSIMI Controller hatte die

Ruhe weg und kein Erbarmen mit uns, es ging gleich zum Einflugpunkt REPON.

Beim Eindrehen lag die Ranch nicht etwa vor uns, nein, sie lag unter unserer Nase. In meinem Fall, im Sturzflug nach unten und Bombe ausgelöst. Vom Controller kam: direkt hit, no explosion.

Da habe ich doch den Burst Altitude auf 1000ft eingestellt, bin aber zu tief gekommen (Minimum Altitude war 2.000ft), deshalb explodierte da nichts. Peinlich Peinlich.

Aber ich war nicht alleine, der wegen der sehr kurzen Reaktionszeit Probleme hatte. Der ASSIMI Controller ging halt davon aus, bei der Operation Cerberus fliegen keine Tütenkleber, sondern Piloten, die auch in schwierigen Situationen alles richtig machen. Können wir sonst auch, aber wenn uns die Zeit so beschnitten wird, besinnt man sich sehr schnell, was man mal wieder trainieren sollte. Mir ging's jedenfalls so. Dachte halt, CCIP, was soll da schief gehen, bei mir doch nicht.

Wie schon erwähnt, Pitbull, als ASSIMI Controller hatte null Probleme, alles wie immer, sehr souverän gemeistert.

Nik 47th VF

Cerberus Finale

Einsatz 3



Situation

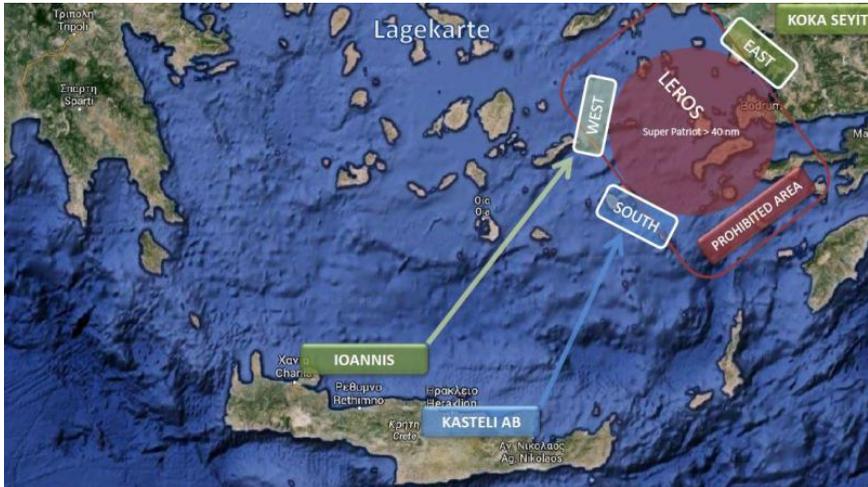


Die NRF hat erreicht, dass eine griechische Spezialeinheit auf einer Anhöhe der Nachbarinsel KALYMNOS einen Störsender in Stellung bringt, der für ca. 10 Minuten das Radar der Superpatriot unterdrückt. Der SEAD ESCORT wird dies erkennen und an AWACS melden. Das ist für uns das Startsignal das Höllentor nachhaltig zu verschließen.

Für diesen diffizilen Einsatz gilt, es darf wegen der konfliktträchtigen Situation keine F-16 verloren gehen.

Sollte der Störsender nicht die erhoffte Wirkung zeigen, werden wir im Low-Low-Level unser Heil in der Flucht suchen.

Safety first!



Debriefing vom Falcon Flight:

Wir hatten die Order eine geheime Waffenfabrik eines Verbrechersyndikats auf der Insel Leros anzugreifen. Leider verfügte diese verbrecherische Organisation über eine so genannte Super Patriot Luftabwehrstellung. Die geografische Lage der Insel Leros erforderte einen koordinierten Einsatz mehrerer Nationen und so waren neben den Deutschen, Österreichischen und Schweizer NRF Piloten auch eine türkische Staffel so wie eine griechische Bodeneinheit in die Mission involviert. Die eingeplante griechische Flugstaffel konnte leider nicht starten. Unser Flug hatte die Aufgabe eine der zwei Fabrikanlagen außer Betrieb zu nehmen. Leider stand uns in unserem Vorhaben die Super Patriot im Weg. Die griechische Bodeneinheit wollte auf einer Nachbarinsel von Leros einen starken Störsender in Betrieb nehmen. Dieser sollte uns, lt. Expertenmeinung, ein Zeitfenster von rund 10 Minuten geben.

Wir starteten in Kasteli und ich konnte mit meinen beiden Flügel Männern Hummer und Aquila überpünktlich unseren Warteraum erreichen, welche wegen der Patriot in 40 NM Entfernung Südwestlich des Zielgebiets lag. Nun hieß es darauf zu warten, dass die griechische Bodeneinheit es schaffen würde erfolgreich die Patriot zu jammen. Wir drosselten unsere Geschwindigkeit auf Endurance Speed und drehten unsere Warteschleifen. Zwischenzeitlich konnten wir im Funk mit verfolgen, wie unsere türkischen Mitstreiter unter Führung von AWACS Batman alias Pitbull ein Flugzeug aus der Flugverbotszone drängten.

Mittlerweile hatten wir 1500 LBS Treibstoff im Holding verbrannt. Als Batman den vereinbarten Code, das die Patriot unterdrückt wurde, gab kurvten wir steil ein und schoben die Nachbrenner rein. Ich aktivierte die Stopp- Uhr auf dem ICP. Was hatten die Experten behauptet : 10 Minuten bis die Patriot wieder feuerbereit war! Wir beschleunigten auf Überschall und gingen in eine Trail Formation. Langsam schälte sich die Insel aus dem Dunst. Als unsere Außentanks leer waren, warfen wir sie ab um noch mehr Geschwindigkeit raus zu holen. Meine F-16 knarzte und zitterte in ihren Verstrebenungen. Hingen an den Aufhängungen doch die zwei schweren MK-84. Ein Blick auf die Stopp- Uhr ließ mich fast relaxen.

Seit drei Minuten im Erfassungsbereich der Luftabwehr, zwei Minuten bis zum Ziel gibt total fünf Minuten für den Hin- und somit fünf Minuten für den Rückweg. Wir waren gut im Zeitlimit. Worüber machte ich mir eigentlich Sorgen.....Der Radar Früh Warn Empfänger erwachte zum Leben: "Spike 29er left ten". Wenig später kam auch von AWACS diesbezüglich ein Hinweis und wenige Augenblicke später sogar eine Warnung. "Falcon1, Spike Range 15 Miles" Die Insel war direkt voraus, zum Greifen nah. Während ich noch mit mir haderte den Angriff abzurechnen, meldete sich Hawk11, alias Shooter welcher die gegnerischen Maschinen anging und gab mir die dringende Order defensiv zu gehen. Resigniert ließ ich unseren Flug nach Südosten abfallen. Die Zeit lief unerbittlich weiter...

Jetzt waren es schon 6,5 Minuten im Zielgebiet.

Endlich waren wir naked (RWR clean) und ich gab erneut den Angriffsbefehl. Im Tiefflug warfen wir unsere Bomben über der Fabrik ab. Leider wollten sich die Teile bei Aquila nicht trennen, aber die Primärziele wurden erfolgreich von Hummer und mir vernichtet. Für einen zweiten Anflug blieb keine Zeit und ich gab meiner Nr. 3 die Order die Bomben im Meer zu versenken.

Mittlerweile waren wir schon 8,5 Minuten im Zielgebiet.

Schon kam die Order von AWACS das Gebiet schnellst möglich zu räumen, da die Patriot jeden Moment wieder feuerbereit sein konnte. Wir gingen in den extremen Tiefflug. Die Treibstoffanzeige rückte in den Focus. Es wurde langsam eng.

Nach rund 12 Minuten konnten wir aufatmen und den Gefahrenbereich unangefochten verlassen. Jetzt hieß es nur Sprintsparend unsere Destination Mykonos zu erreichen.

Wir stiegen auf Flugfläche 350 und reduzierten auf Range Speed welche so bei 250 kt CAS lag.

Aquila hatte ein paar hundert Pfund mehr Treibstoff als Hummer und ich verbrannt. Meine überschlägigen Kalkulationen ergaben, dass es aber so gerade reiche würde wenn er anständig flog. Er hatte ja eine gute Ausbildung bei den 47DF genossen, also hatte ich diesbezüglich auch keine Bedenken.

Wir wechselten wenig später zur Anflugkontrolle von Mykonos und ich meldete unseren Flug bei Human ATC an.

Der Controller gab uns, auf meinen Hinweis das wir knapp an Treibstoff waren als Nr 2 für den Anflug frei und beorderte uns auf 5000 Fuß in den Upwind Landebahn 34.

Der Approach klappte unspektakulär und der Falcon Flight parkte erfolgreich neben den zahlreichen anderen Jets der türkischen und NRF Piloten.

Bumerang 47th VFS



AWACS Debriefing Operation Cerberus, final Mission.

0430

Im Briefingroom der Kasteli Airbase auf Kreta und der Koca Seyit Airbase in der Türkei haben sich gerade 13 hoch motivierte Piloten der 47th Dragon Fighter, der 1st Glory Wings und der Virtual Turkish Air Force in die gemeinsame Videokonferenz eingeschaltet und warten gespannt auf ihre Befehle. Bumerang beginnt mit den detaillierten Ausführungen zur Mission und erklärt die Situation im Zielgebiet. Auftrag: Zerstören eines geheimen Labors auf der Insel Leros und Überwachen des Luftraumes rund um das Zielgebiet. Das Labor wird durch eine feindliche Patriot Stellung geschützt, welche ein griechisches Spezialteam rechtzeitig neutralisieren soll.

0530

Beinahe zeitgleich starten in Kasteli und Koca Seyit alle 13 F-16 Richtung Leros und nehmen kurz nach dem Start mit den zwei AWACS-Kontrollern Kontakt auf. Die Lage ist noch ruhig, jedoch meldet AWACS, dass die Patriot immer noch aktiv ist und somit noch kein Flugzeug in die 40NM-Zone rund um das Zielgebiet einfliegen darf.



0548

Eine unbekannte Gruppe Flugzeuge nähert sich von Nordwesten auf 28000 Fuss. AWACS befiehlt den Cobra-Flight, die Gruppe sofort zu überwachen. AWACS versucht mehrmals, die unbekannt Flugzeuge auf der Guard-Frequenz auf die Flugverbotszone rund um Leros hinzuweisen, ohne Reaktion.



Die Striker und der westliche CAP warten weiterhin an der Grenze der 40NM-Zone bis die Patriot-Stellung ausgeschaltet wird.

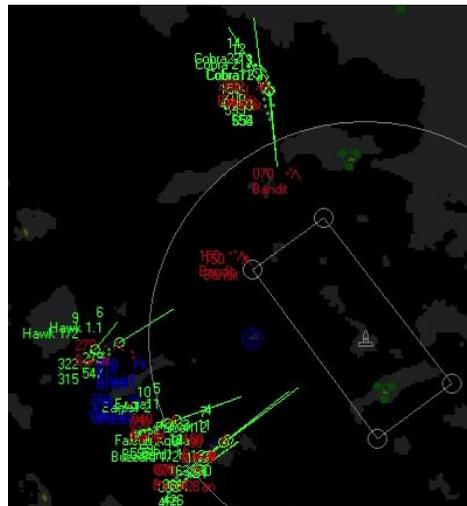
0600

Trotz mehrmaligen Warnhinweisen von AWACS auf Guard drehen die unbekannten Flugzeuge nicht ab und fliegen in die 40NM-Zone ein. Der Cobra-Flight muss Richtung Norden abdrehen, da die Patriot immer noch aktiv ist.



0603

Endlich kommt die Nachricht von BATMAN, dass die Patriot für 10 Minuten außer Gefecht gesetzt wurde. Der Falcon-Flight, der Eagle-Flight, der Buzzard-Flight und als Luftunterstützung der Hawk-Flight stürmen Richtung Ziel in die Zone um möglichst rasch die zugewiesenen Ziele zu bombardieren. Zeitgleich erhalten die türkischen F-16 Feuererlaubnis auf die unbekannten Flugzeuge, welche sich immer noch in der Zone aufhalten.



0613

Die Patriot ist wieder aktiv. AWACS befiehlt, dass alle Maschinen möglichst rasch wieder aus der Verbotszone ausfliegen. Die feindlichen Flugzeuge, welche sich auf dem Rückweg Richtung Nordwesten verdrücken möchten, haben nicht mit den türkischen Piloten im Norden gerechnet. Diese greifen die Su-33 kurzerhand an und zerstören sämtliche Flugzeuge.

0630

Nachdem sich alle Flugzeuge aus der Patriotzone gerettet haben, landen sämtliche F-16 in Mykonos unter Führung des human TWR, der wohl seit längerem nicht mehr 13 Flugzeuge gleichzeitig im Circuit kontrollieren musste, sich aber nicht aus der Ruhe bringen lässt.

Ich möchte allen beteiligten Piloten danken, dass sie mit großer Disziplin, Geduld und viel Professionalität bei diesem riesen Event mitgemacht haben. Es ist immer wieder eine große Herausforderung, so eine Mission mit internationaler Beteiligung auf die Beine zu stellen und sie dann so erfolgreich durchzuführen, wie wir das erleben durften. Ich bin wirklich stolz auf die Leistung, welche wir an diesem Abend gezeigt haben. Danke.

Pitbull 47th VFS

- ENDE -