

Erster NATO-Luftpolizeinsatz der Lightning II über Estland, Lettland und

Wie Italien mit F-35A den balt

Da die baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen über keine Kampffjets verfügen, wird die Überwachung und Sicherung ihres Luftraums seit 2004 von der NATO übernommen – nicht gratis, versteht sich. Von Mai bis August 2021 war erneut Italien an der Reihe und setzte dafür erstmals die Lockheed Martin F-35A über dem Baltikum ein.



nd Litauen

tischen Luftraum schützte



Fotoreport von Gian Carlo Vecchi

Die italienische Luftwaffe war von Mai bis August 2021 in das «Enhanced Air Policing» integriert, die NATO-Sicherheitsmission zum Schutz der baltischen Staaten Estland, Lettland und Litauen. Offiziell hat die Mission unter dem Namen «Baltic Eagle II» am 3. Mai mit der Übergabe des Luftpolizeiauftrages von den deutschen Kollegen begonnen. Die italienische Task Force Air Estonia flog vier Monate lang vier F-35A ab der Basis Ämari im Norden Estlands. Die vier Flugzeuge gehören zur 13. Flight Group des 32. Wing (Stormo) der italienischen Luftwaffe. Geführt wurden die Einsätze aus dem Combined Air Operations Center (CAOC) der NATO im deutschen Uedem. Das rein defensive Air Policing in Friedenszeiten führt die NATO seit 1961 durch und integriert die nationalen Luftverteidigungssysteme der Mitgliedsländer in ein einziges System. Damit wird sichergestellt, dass der gesamte NATO-Luftraum kontinu-

ierlich überwacht wird, um seine Integrität zu wahren und seine Sicherheit zu gewährleisten.

Bereits reichlich F-35-Erfahrung

Für die italienischen F-35A war «Baltic Eagle II» ein hervorragender Test, vor allem in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Maschinen und für die Logistik, fernab ihrer Homebase und über einen so langen Zeitraum. Und um es vorwegzunehmen: Die «Flaggschiffe» der italienischen Luftwaffe (ITAF), die F-35A, haben den Test mit Bravour bestanden. In den Augen der Italiener bietet dieser Kampffjet für die Benutzer einen immensen Mehrwert und stellt einen Generationensprung dar.

Die ITAF blickt bereits auf mehrere Jahre Erfahrung mit der F-35A zurück: Es war eine italienische F-35A mit Major Gianmarco Di Loreto im Cockpit, die den ersten transatlantischen «Sprung» von Cameri bis zur Landung in Patuxent River in den USA gemacht hat. Bereits am

Die italienische Task Force Air Estonia flog vier Monate lang vier F-35A ab der Basis Ämari im Norden Estlands. Ihre Flugzeuge gehören zur 13. Flight Group des 32. Wing (Stormo).



Für die italienischen F-35A war «Baltic Eagle II» ein hervorragender Test, in Bezug auf die Zuverlässigkeit der Maschinen und für die Logistik.

30. November 2018 hat Italien mit den F-35A die IOC erreicht, also die Initial Operational Capability. 2019 erlangte der 32. Wing der ITAF die volle operationelle Einsatzfähigkeit mit dem neuen Kampffjet.

Bislang längste F-35 Mission

Italien war bereits 2018 im Rahmen von «Baltic Eagle» mit dem 36. Wing mit Eurofightern in Ämari präsent. Frühere F-35-Missionen der ITAF dauerten nur etwa drei Wochen, somit stellte «Baltic Eagle II» eine neue Herausforderung dar: Erstmals gelangten Kampffjets

der fünften Generation während vier Monaten, rund 2000 Kilometer vom Heimatstützpunkt entfernt, zum Einsatz.

Kommandiert wurde die Mission im Baltikum von Oberst Vincenzo Sirico. Der Einsatz der F-35 bei einer anspruchsvollen Luftpolizei-mission sei Teil eines kontinuierlichen Aufbauprozesses der Fähigkeiten des Waffensystems, sagt er. Die F-35A habe durch den «Baukastenansatz» einen Wachstumsprozess durchlaufen, der sie im Moment zu einem unschlagbaren Vorteil mache, so Oberst Sirico. Die gesamte ITAF habe in koordinierter Weise daran gearbeitet, die Luftverteidigungsfä-

higkeit in einem weit entfernten Gebiet zu erlangen. Der logistische Aufwand war umfangreich, aber laut Angaben der ITAF ähnlich wie bei anderen Kampffjets. Der Einsatzplan folgte im Wesentlichen dem gleichen Prozess wie jedes andere Waffensystem. Die italienische Task Force im Baltikum umfasste 130 Mitarbeitende und vier Flugzeuge. Die deutsche Luftwaffe operierte in Ämari im Rahmen des Baltic Air Policing vier Eurofighter mit dem gleichen Personalaufwand.

« Bereits am 30. November 2018 hat Italien mit den F-35A die IOC erreicht, also die Initial Operational Capability.

Der Einsatz in Ämari war für die italienische Luftwaffe allerdings nicht der erste Luftpolizeinsatz mit F-35 im Ausland. Bereits am 9. Juni 2020 landeten sechs italienische F-35A auf der Keflavik Air Base auf Island, um während sechs Wochen den Luftraumschutz über und um Island sicherzustellen.

Festgelegte Interzeptionsregeln

«Bei Abfangmanövern und visuellen Identifizierungen müssen wir immer daran denken, dass die Air Policing Mission eine Friedensoperation ist und die Interzeptionsregeln jedes Landes befolgt werden müssen. Daher erfolgt der Anflug auf das abgefangene Flugzeug immer



Die italienische Task Force im Baltikum umfasste 130 Mitarbeitende und vier Flugzeuge.



Das eingesetzte Team, aber auch die F-35A haben sich im Luftpolizeinsatz über dem Baltikum bewährt, die NATO-Anforderungen konnten zu 100 Prozent erfüllt werden.

sehr kontrolliert. Der Pilot identifiziert gemäss den erhaltenen Befehlen das andere Flugzeug, meldet den Typ, seine Flugparameter und seine Registration. Sobald diese Daten erfasst sind, können aufgrund der Entscheidungen des CAOC verschiedene Fälle eintreten, in denen das abgefangene Flugzeug auf einer bestimmten Route eskortiert oder einfach im «Schatten», also aus einer Rückwärtsposition, verfolgt wird, um sein Verhalten zu überwachen», erklärt Oberst Vincenzo Sirico.

«Fast 90 Prozent der Alarmstarts – rund 350 Missionen – gehen aufs Konto russischer Militärflugzeuge.

Die NATO-Regeln sollen sicherstellen, dass die Überwachung des Luftraums im Zuständigkeitsbereich wirksam durchgeführt wird. Notwendige Kriterien für die Nutzung jedes Luftraums sind die korrekte Erstellung und Übermittlung eines Flugplans, bilaterale Funkkontakte mit den entsprechenden Flugsicherungs- und Kontrollstellen und die Aufrechterhaltung des sogenannten «Squawk», eines permanent ausgesendeten Transpondercodes für das Flugverkehrsmanagement. Fehlt eine dieser Anforderungen, dann tritt die NATO-Alarmierungskette in Kraft.

Russische Luftraumverletzungen

Gerade über dem Baltischen Meer sind Verletzungen der internationalen Luftverkehrsregeln – besonders durch russische Militärflugzeuge – keine Seltenheit. Ein Beispiel dafür gab die NATO im letzten Sommer in einer Mitteilung: Am 29. Juli identifizierten die von der NATO-Luftraumüberwachung alarmierten Eurofighter der spanischen Luftwaffe und F-35A der italienischen Luftwaffe, die im Rahmen des Baltic Air Policing in Šiauliai (Litauen) und Ämari (Estland) stationiert waren, zwei Ilyushin Il-22 Mute, die zur elektronischen Kampfführung ausgestattet sind, und einen Su-24 Fencer Jagdbomber. Ebenfalls überwacht und eskortiert wurde ein Ilyushin Il-76 Candid Transportflugzeug. Die Flugzeuge der russischen Luftwaffe hatten entgegen den international verbindlichen Luftfahrregeln keine Flugpläne für ihre Routen aufgegeben und sendeten kein Transpondersignal aus, womit sie eine Gefährdung für den zivilen Flugverkehr darstellten. Allein 2020 löste die NATO in Europa 400 Alarmstarts (Alpha Scrambles aus). Fast 90 Prozent dieser Alarmstarts (rund 350 Missionen) gehen aufs Konto russischer Militärflugzeuge.

Logistik und Unterhalt

Aus logistischer Sicht bereitete der Einsatz der F-35A gemäss Angaben der ITAF kei-

ne besonderen Schwierigkeiten. Derzeit seien die Einsatzverfahren ausgereift, effizient und schlank, hielt Oberst Vincenzo Sirico fest. «Aus Wartungssicht haben wir sowohl korrigierende als auch periodische Eingriffe vor Ort durchgeführt. Dank der von uns geplanten und gestalteten Logistikkette hatten wir keine Probleme mit der Ersatzteilversorgung.» Die Task Force habe im Betrieb rund um die Uhr auf ausnahmslos jede Aktivierung durch die NATO-Kommando- und Kontrollkette reagieren können. Das bestätige, dass die Wartung auch in Ämari rechtzeitig und zweckdienlich ausgeführt worden sei.

Die italienische Luftwaffe hat sich bisher mit Eurofighter und nun eben auch mit F-35A am Luftpolizeidienst im Baltikum beteiligt. «Sie basieren auf unterschiedlichen technischen Architekturen. Daher gibt es Unterschiede zwischen den beiden Waffensystemen, jedoch wurden keine wesentlichen organisatorischen oder verfahrenstechnischen Differenzen erkannt», erklärt Oberst Vincenzo Sirico.

Die Mission in Estland endete am 31. August und war in den Augen von Vincenzo Sirico ein Erfolg. Die italienische Luftwaffe habe mit Befriedigung festgestellt, dass sich Organisation und Logistikkette auch auf einer so langen Mission bewährt hätten. Das eingesetzte Team, aber auch die F-35A hätten sich im Einsatz bewährt, so dass die NATO-Anforderungen zu 100 Prozent erfüllt werden konnten. +