

Radarstellung Auenhausen

MIG 23 – Pilot bewusstlos – fatal

Es war in der konsolidierten Phase des Kalten Krieges (1983/84) – bei normalem Dienstbetrieb im LV-Bunker Auenhausen.

Irgendwann läutete der normale Postanschluss im Bunker und ich wurde zum Telefon gerufen. Am anderen Ende meldete sich ein Unteroffizier des Luftwaffen-Horch-Funkerposten in Wieda im Harz – eine Verbindung, die rein national war und weder die NATO noch die für die Lufthoheit verantwortliche Royal Air Force, die ja im Bunker stets vertreten war, zu interessieren hatte. Kleiner Dienstweg also.

In dringlicher Stimme berichtete er, dass ihr Posten gerade den Funksprechverkehr von einer Bodenleitstelle der sowjetischen Truppen im Ostseeraum verfolgt hatte, aus dem hervorging, dass eine sowjetische MIG 23 vom dem in der Nähe von Greifswald stationierten Aufklärungsgeschwader zu einem Routineflug in Richtung etwa Westen (innerdeutsche, NATO/WP Grenze) gestartet war. Nach Erreichen der befohlenen Flughöhe von 11 Km sei unmittelbar der Funkverkehr abgebrochen und vom Piloten sei keinerlei Reaktion zu empfangen. „Schaut ihr mal nach, was da geschieht und – vergesst diese Meldung sofort!“ (da unzulässig).

Ein schneller Blick am Arbeitsplatz auf den Radarschirm und Unterrichtung der Crew, machten wir das Flugziel an der Position, Höhe und Richtung schnell aus und verfolgten es zunächst ein paar Minuten ganz normal. Schnell merkten wir aber die Stabilität der Flugparameter, die Geschwindigkeit lag im hohen Unterschallbereich. Das bedurfte erhöhter Aufmerksamkeit bei uns, denn die NATO/WP Grenze war nicht mehr weit. Es erfolgte eine Vorwarnung an den höheren NATO Gefechtsstand.

Bei etwa 40 NM vor der Grenze wurde Alarm gegeben und das Flugziel erhielt eine sehr hohe Identitätsstufe (x-ray), womit das gesamte NATO – Luftverteidigungssystem in höchster Alarmbereitschaft stand. Sofort wurde die NATO Alarmrotte gestartet.

Das verdächtige Flugzeug blieb parameterstabil und überquerte die Grenze nördlich von Braunschweig mit Richtung SWS. Die Alarmrotte näherte sich inzwischen unter unserer Radarkontrolle von Westen – bei einem Abfangvorgang dieser Art im Frieden, mit lufthoheitlichem Charakter – gibt es ganz präzise definierte Vorgehens- und Verhaltensweisen seitens der Piloten, wobei internationale Signale verwendet werden.

Nach Eindrehen und Erreichen (Parallelfly, links und rechts) meldete uns der Rottenführer, dass der Pilot regungslos im Cockpit sitze, Kopf gesenkt). Eine fatale Situation, offensichtlich hatte der Pilot nach Erreichen der befohlenen Flughöhe, den Autopiloten eingeschaltet und danach das Bewusstsein verloren.

Die Alarmrotte erhielt den Befehl zur weiteren Begleitung „der MIG“, die nun quer über Westdeutschland (durch den entsprechend umgeleiteten Zivilverkehr gebracht) auf Belgien zusteuerte. Wir übergaben dann den Auftrag an unseren belgischen „NATO-partner“ in Glons. Es war abzusehen, dass die Maschine, wenn der Pilot nicht erwachen würde und/oder dann flugfähig wäre, nachdem der Treibstoff verbraucht war, in den Atlantik stürzen würde. Unseres Wissens ist es auch so geschehen. Die NATO hat stets, auch uns gegenüber, darüber geschwiegen. Es gibt Gerüchte, nach denen der Pilot über Belgien zur Besinnung gekommen sei und sich mit dem Fallschirm gerettet habe, die Maschine sei im Atlantik verschwunden.

Die Zeichnungen stammen von FLT.LT Ian Dick, der mit seinen Bildern typische Situationen aus der Luftverteidigung skizzierte.



Die führungslose MIG 23 flog quer über die BRD hinweg.



Die Alarmrotte aus Rheine-Hopsten begleitete die Unglücksmaschine bis über den Atlantik, wo sie vermutlich abgestürzt ist.

