

Radarstellung Auenhausen

Leichtsinn im Luftraum!

Herr H. Weltmeister im Kunstflug! Anfang der 80iger Jahre, Frühjahr, wochentags, Nachtschicht im Bunker.

Nach dem „Briefing“ und der Aufgabenübernahme an den Positionen erwarteten wir eine der Routine-Nachtschichten: stundenweise Ablösung an den Einzelpositionen bis 22:00 Uhr Z (Zulu 23:00 Uhr MEZ), dann 3 „Studentörns“. Die Besetzungsfolge (manning) war schnell geregelt. Wir ließen uns die Zusatznachtverpflegung (kalt) ausgeben und wer nicht an der Position in der „ops“ (Einsatzraum) saß, entspannte im „restroom“ (Aufenthaltsraum) beim Fernsehen, Karten spielen (oder andere Gesellschaftsspiele) oder gammelte einfach nur.

Irgendwann am Abend wurden wir durch den Ruf über die PA (Sammelrufanlage): „OPS full manning, unknown in the system“ aufgeschreckt. Ein nicht zu identifizierendes Flugzeug war in unserem Verantwortungsbereich erfasst worden: höchste Einsatzstufe, alle Positionen sofort besetzen!

Die Situation auf dem Bildschirm war eindeutig: da bewegte sich südlich von Fulda ein langsam fliegender Flugzeug (ca. 130 Knoten) in 8.000 Fuß Höhe innerhalb der ADIZ (allgemeine Flugverbotszone - Grenzfläche zum Warschauer Pakt) in Richtung NNW - unkontrolliert und unangemeldet (ohne Flugplan) .

Die erforderlichen Sofortmaßnahmen wurden eingeleitet, Datenaufzeichnung, allgemeiner Rückruf (Befehl an den Piloten, sofort auf Westkurs zu gehen und sich bei einer Radarstellung, zivil oder militärisch, zu melden.) Keine Reaktion! Daher Einzelansprache über die Notfrequenzen. Und siehe da: eine Rückmeldung. Es entstand folgende Kommunikation in englisch, die aufgezeichnet wurde.

Pilot: „Meint ihr mich?“ - Wir: „ja genau, Sie befinden sich ohne Erlaubnis in der ADIZ ohne Flugplan und sind in Gefahr die Grenze nach Osten zu überfliegen, drehen Sie sofort auf 270 Grad (Westkurs) und verlassen Sie die ADIZ!“ Pilot: „Ich halte meinen Kurs nach Hamburg bei!“ Wir: „Noch einmal, drehen Sie auf West, Sie haben die Lufthoheitsrechte verletzt!“ Pilot: Das schert mich wenig, ich kenne meinen sicheren Kurs - ich bin Herr H. und schließlich Weltmeister im Kunstflug“. Wir: „Und dennoch, verlassen Sie sofort die ADIZ nach Westen - andernfalls werden die Lufthoheitsbehörden (die britische Royal Air Force RAF) tätig“.

Der Pilot antwortete nicht und zog weiter Richtung NNW. Die informierten, zuständigen Dienststellen der britischen RAF zögerten nicht lange und befahlen den Start der Alarmrotte zur Klärung dieses lufthoheitlichen Zwischenfalls. Wir wiederum informierten den Piloten darüber, der das schweigend (nur einen Klick mit der Sendetaste) zur Kenntnis nahm. So nahm sein Schicksal seinen Lauf.

Die Alarmrotte startet aus Hopsten (F104) und wurde von uns an den „Weltmeister des Kunstflugs“ herangeführt. Er befand sich noch immer in der Verbotszone. Die Alarmrotte forderte ihn auf und drängte ihn, nach internationalen Flugregeln, den Kurs aus der Verbotszone einzunehmen und zwang ihn in Hannover zu landen. Damit war für uns einsatzmäßig der Fall abgeschlossen.

Aber nach etwa 6 Monaten bekamen wir, die damals maßgeblich Verantwortlichen, eine Zeugenvorladung zum Amtsgericht Warburg: „Bundesrepublik Deutschland gegen Herrn H...!“

Wir hatten, neben unserer Aussagen dazu, all unsere Funk - und Radar-aufzeichnungen dabei. Der Gerichtsprozess dauerte nicht sehr lange.

Herr H. wurde verurteilt und das ohne Aussicht auf Revisionserfolg: Entzug des Flugscheines auf Lebenszeit, Übernahme der Kosten für den Start und den Einsatz der Alarmrotte (damals ca. 40.000,00 DM), Übernahme der Gerichtskosten.

Das war Luftverteidigung im Alltag des Kalten Krieges.



Air Defense Identification Zone (ADIZ) ist eine Luftraumüberwachungszone, in der sich durchquerende Flugzeuge identifizieren und regelmäßig ihre Koordinaten bekanntgeben müssen. Die ADIZ (Breite 40 km) erstreckte sich entlang der deutsch-deutschen Grenze, um überraschenden Einflügen aus dem Ostblock vorzubeugen oder versehentliche Annäherungen aus Westen an die deutsch-deutsche Grenze eingreifen zu können.

