

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 89 (2014)
Heft: 3

Artikel: P-3C Orion : das Rückgrat der Marineflieger
Autor: Sievert, Kaj-Gunnar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715827>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

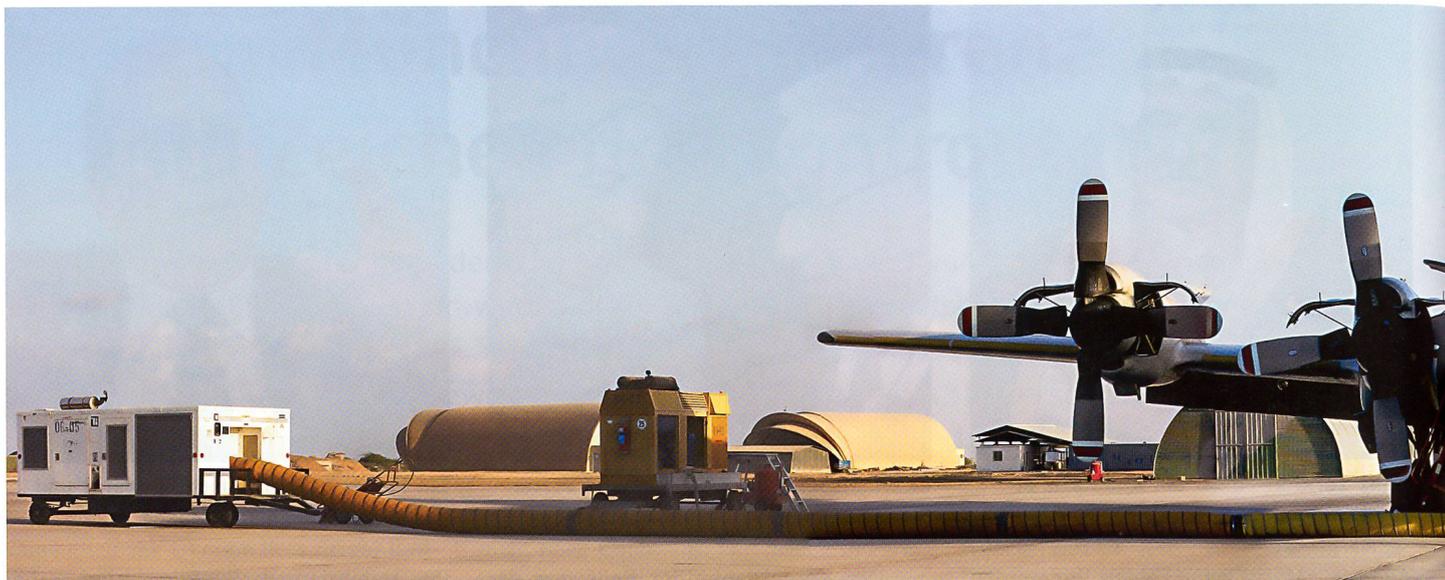
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Die Lockheed P-3C Orion mit den Rufnamen «Jester» auf der Base Aérienne 188, «Colonel Emile Massart» der französischen Luftwaffe

P-3C Orion – Das Rückgrat der Marineflieger

Die viermotorige Lockheed P-3C Orion ist das grösste Luftfahrzeug der deutschen Marineflieger. Der Seefernaufklärer und U-Boot-Jäger steht seit dem Jahr 2006 im Einsatz, und bereits ein Jahr später flog die erste deutsche P-3C ab Dschibuti in Afrika als Teil der von der Europäischen Union geführten Operation ATALANTA Aufklärungseinsätze. Ein Augenschein vor Ort.

MAJOR KAJ-GUNNAR SIEVERT ZUR P-3C ORION DER DEUTSCHEN MARINEFLIEGER

Die Deutsche Marine verfügt neben ihren Kriegs- und Versorgungsschiffen sowie U-Booten auch über ein eigenes Marinefliegerkommando. Dieses entsteht am 8. August 2012 aus der Bündelung aller fliegenden Marinekräfte an nunmehr nur noch einem Standort in Nordholz. Dieser traditionelle Marinefliegerstandort im Bundesland Niedersachsen blickt auf eine erstaunliche lange, 99-jährige Geschichte zurück, denn am 2. September 1914 landete hier das erste Luftschiff. Während des Ersten Weltkriegs waren sogar 42 (andere Quelle besagen 43) der insgesamt 76 Luftschiffe der Kaiserlichen Marine auf Nordholz stationiert. Auch zwischen 1939 und 1945 wird der Flugplatz intensiv genutzt.

Nach dem Krieg ging es 1958 mit dem Ausbau des Fliegerhorsts zum NATO-Marineflugplatz Nordholz weiter. 1964 – also 50 Jahre nach der ersten Luftschifflandung in

Nordholz – wird das Marinefliegergeschwader 3 (MFG 3) aufgestellt, welches 1967 den offiziellen Namen «Graf Zeppelin» erhält. Seit dem Fall der Mauer 1989 werden auch die Marineflieger massiv verkleinert. Gegenwärtig bestehen sie noch aus dem MFG 3 mit acht Lockheed P-3C Orion, zwei Dornier Do 228 LM (Pollution Control) und 22 Westland Sea Lynx Mk 88A. Am gleichen Standort ist auch MFG 5 mit 21 Sikorsky Sea King Mk 41 beheimatet.

Die deutschen Marineflieger haben folgende Aufgaben:

Flächenflugzeuge:

- Seeraumüberwachung und Ortung mit Radar, elektronischen Aufklärungsgeschäften und Sonarbojen;
- Bekämpfung von U-Booten mit Torpedos;
- luftgestützte Ölüberwachung in Nord- und Ostsee (Spezialflugzeuge);

- taktischer Lufttransport.

Bordhubschrauber (eingesetzt auf den Fregatten und Versorgungsschiffen):

- Seeraumüberwachung und Ortung mit Radar und Sonar;
- Bekämpfung von Überwasserzielen mit Lenkwaffen und Maschinengewehren;
- Bekämpfung von U-Booten mit Torpedos;
- Transport von Personal und Material.

Landgestützte Hubschrauber:

- Militärischer Such- und Rettungsdienst;
- Transport von Personal und Material.

Von der Gannet zur Orion

13 Jahre nach Ende des Krieges beginnt am 1. August 1958 der Flugbetrieb mit den ersten Maschinen des Typs Fairey Gannet AS Mk 4. Insgesamt 16 Flugzeuge des britischen Herstellers dienen als Erstausrüstung in der Nachkriegszeit als U-Boot-Jagd-



Am Internationalen Flughafen von Dschibuti. Orion ist das grösste Luftfahrzeug der deutschen Marineflieger.

flugzeugen bis zur Ablösung 1966 durch die leistungsfähigere zweimotorige Dassault-Breguet BR 1150 Atlantic. Die insgesamt 20 französischen Nachfolgemuster wiederum stehen bis zur Ausserdienststellung im Jahr 2010 über 40 Jahre im konstanten Einsatz.

Zu Beginn der Jahrtausendwende zeichnet sich hingegen immer deutlicher ab, dass die Atlantic nicht mehr den modernen Anforderungen eines maritimen Seefernaufklärers und U-Boot-Jägers entspricht und auch für die vernetzte Kriegsführung im NATO-Verband nicht kompatibel ist. Obwohl während seiner intensiven Nutzungszeit zweimal Kampfwert- und Lebensdauer-gesteigert, zeichnen sich Einschränkungen ab.

Hohe Priorität

Mehrere Gründe sprechen gegen eine Verlängerung der Einsatzzeit des bewährten Waffensystems, das ursprünglich unter anderem mit Frankreich und den Niederlanden gemeinsam beschafft wurde:

- Der Unterhalt und die Nutzung sind betriebswirtschaftlich nicht mehr vertretbar;
- Die Versorgungslage mit Ersatzteilen wird langsam prekär;
- Es zeichnet sich ab, dass die Atlantic ihre Mustergültigkeit verlieren wird;
- Die bevorstehende Einführung der Boeing P-8 Poseidon ist ein Generationensprung in der Kategorie der Marine Patrol Aircraft (MPA).

Die hohe Priorität, die damit die Nachfolgelösung für die Breguet Atlantic erhält, ist nicht neu. Bereits vor dem Jahr 2000 wird mit Italien ein Projekt vereinbart, welches eine Ausschreibung eines neuen Seefernaufklärers zur Konsequenz haben sollte.

Diese Variante kommt nicht zustande und die Nachfolgelösung bekommt somit eine immer höhere Priorität innerhalb der deutschen Marineführung.

Etwa zum gleichen Zeitpunkt, als sich die Deutsche Marine mit grundsätzlichen Überlegungen eines Nachfolgemodells beschäftigt, entscheidet sich 2003 die Niederländische Marine (Koninklijke Marine) aus Kostengründen und um finanzielle Mittel für die Modernisierung der übrigen Streitkräfte frei zu machen, ihre gesamte Flotte von Seefernaufklärern des Typs Lockheed P-3C Orion «CUP» stillzulegen.

Die niederländische Regierung bietet acht – der jüngst modernisierten – der deutschen Regierung an. Sie würden eine gute Grundlage für die Weiterführung des MPA-Know-hows in der deutschen Marine bilden. Neben den Flugzeugen umfasst das Angebot auch weitere logistische Elemente wie Simulator, Dokumentation, Ersatzteil-Erstbedarf, Bodendienst- und Prüfgeräte sowie die Initialausbildung der ersten Besatzungen.

Der Marinefliegerdienst (Marine Luchtvaartdienst) beschaffte Anfang der 1980er-Jahre 13 Maschinen des bewährten Typs Lockheed P-3C II 1/2. 1998 werden die ersten drei P-3 aufgerüstet und der Rest der P-3C-Flotte folgt ab Mai 2000. Das sogenannte «Capability Upkeep Programm» (CUP) umfasst neben der Navigation, der Avionik und Sensorik auch eine entsprechende Datenverarbeitung.

Das moderne Data Management System (DMS) der CUP-Version vernetzt die einzelnen Arbeitsplätze der P-3C miteinander und ermöglicht aufgrund der erhaltenen Daten aus den verschiedenen Sensoren

die Abbildung eines kompletten taktischen Lagebildes. Die so ermittelten Daten können auch über UHF (Ultra High Frequency) und Satellitenverbindung mit anderen Einheiten ausgetauscht werden. Im Vergleich zur Atlantic stellt die P-3C einen Quantensprung für den Einsatz dar.

Die Modernisierung entspricht dem «Anti Surface Improvement Programm» (AIP), dem «Block Modification Upgrade Programm» (BMUP) der US-Navy sowie dem «Update Improvement Programm» (UIP) der Norweger.

Pragmatische Lösung

Nach der Unterzeichnung einer ministerialen Absichtserklärung im Jahr 2003 folgt im September 2004 die definitive Unterzeichnung des Kaufvertrags im Wert von 271 Millionen Euro.

Bereits im März 2006 fliegt die erste P-3C mit deutschen Hoheitszeichen, und am 18. Mai 2006 wird die erste P-3C Orion anlässlich der 18. Internationalen Luftfahrt Ausstellung (ILA) in Berlin übergeben. Mit der Erteilung der Verkehrszulassung am 11. Juli 2006 kann die Ausbildung in Nordholz beginnen.

Trotz den Nachteilen eines Kaufs eines gebrauchten, nicht mehr in Produktion stehenden Flugzeugmodells ergeben sich für die Deutsche Marine auch eine Reihe von Vorteilen:

- Aufgrund der schnellen Lösung konnten die Marineflieger den Verlust ihres MPA-Know-hows verhindern.
- Die P-3C Orion wurde in grosser Stückzahl produziert und steht bei vielen Marinefliegern weltweit noch lange im Einsatz.

- Der internationale Erfahrungsschatz mit der P-3 Orion ist sehr gross.
 - Es sind verschiedene bewährte Lösungen auf dem Markt, um den Seefernaufklärer und U-Boot-Jäger mit Sensoren und Ausrüstungen zu modernisieren.
- Die deutschen Orion sollen mindestens 20 Jahre im Dienst der Marine stehen.

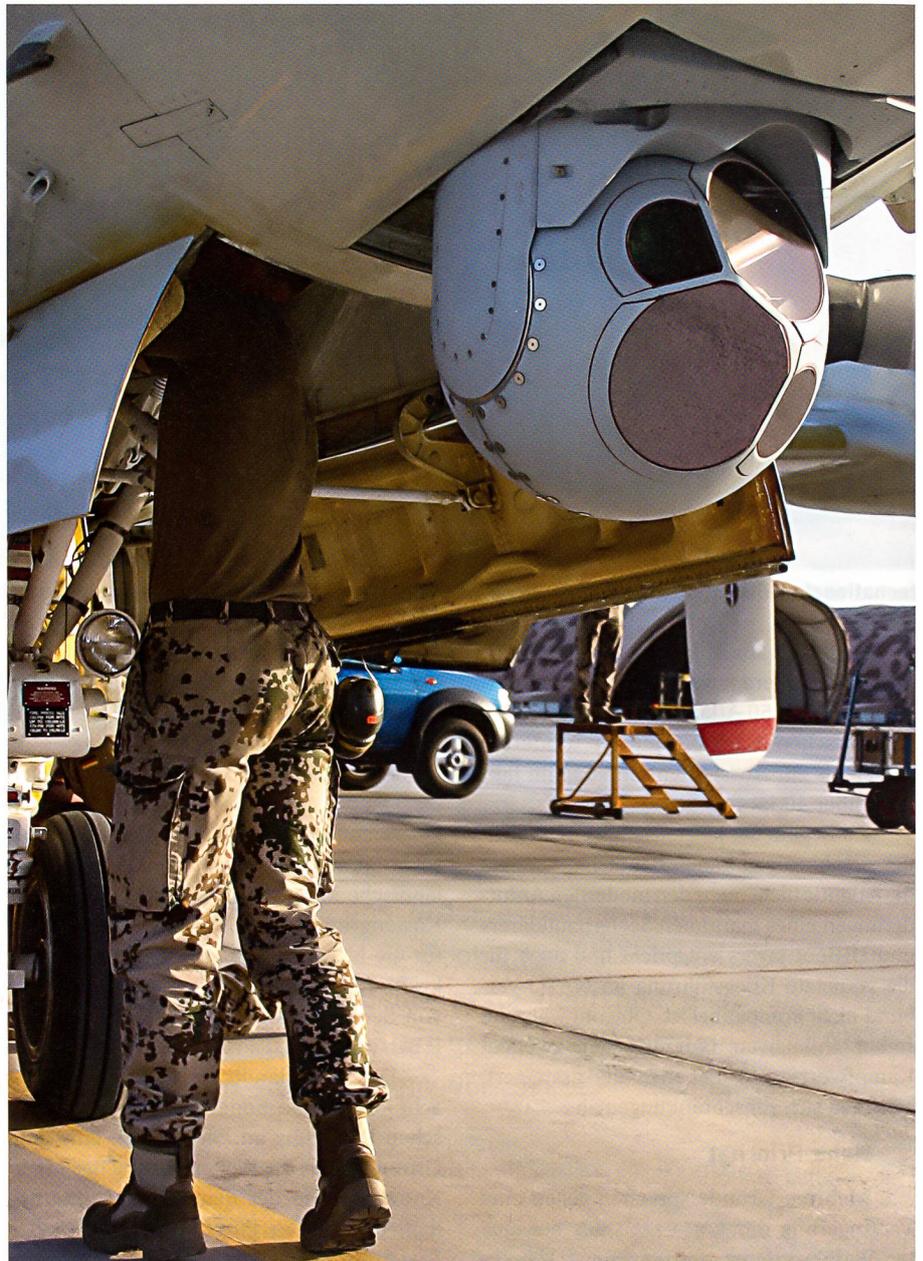
Die Orion als Waffensystem

Die vom Hersteller Lockheed zwischen 1961 bis 1990 gebaute P-3 geht auf die zivile, viermotorige L-188 Electra des gleichen Herstellers zurück. Der Prototyp hebt 1959 zum ersten Mal ab und findet über die letzten Jahrzehnte in den unterschiedlichsten Versionen in siebzehn Streitkräften weltweit Verwendung. Die Hauptaufgabe ist die Seefernaufklärung und die U-Boot-Jagd. Aber auch Versionen für die elektronische Aufklärung (SIGINT) und die Wettermessung werden gebaut. Es sind die Orion der US Navy, die in den heissen Tagen des Kalten Krieges konstant die russischen Atom-U-Boote im Atlantik und im Pazifik überwachen und beschatten.

Für ihre Aufgaben sind die deutschen Orion unter anderem mit einer Reihe von Sensoren ausgerüstet:

- Für die Überwasseraufklärung kommt das AN/APS-137B(V5)-Radar zum Einsatz.
- Eine hochmoderne Kamera Typs L-3 WESCAM MX-20HD dient der visuellen Aufklärung.
- Ein anderer Sensor ist der sogenannte MAD (Magnetic Anomaly Detector). Dank dieses Magnetometers ist es der Crew möglich, das Erdmagnetfeld mit seinen Schwankungen zu vermessen. Werden Abweichungen vom Magnetfeld erfasst, so lassen diese die Anwesenheit eines getauchten U-Bootes vermuten. Somit kann in der Folge mit anderen Sensoren (abgeworfene Bojen) das potenzielle Ziel aufgespürt werden. Um eine Beeinflussung durch ferromagnetische Bauteile der Orion zu minimieren, ist dieser Sensor (ASQ-81 Magnetic Anomaly Detecting System (MAD) in einer stachelartigen Verlängerung des Rumpfhecks untergebracht.
- Für den Selbstschutz stehen ein Radarwarnempfänger (AN/AAR-47) sowie ein Täuschkörperwerfer (AN/ALE47) zur Verfügung.
- AN/ALR-95 (V) 2 Electronic Support Measure (ESM).

Aus der grossen Auswahl von Waffen wie Luft-See-/Luft-Boden-Lenkflugkörper, Luft-Luft-Lenk Waffen, ungelenkten Bomben und



Das elektrooptische Kamerasystem MX-20HD ermöglicht gestochen scharfe Bilder aus grosser Höhe und weiter Entfernung.

Torpedos setzt die Deutsche Marine bisher nur Torpedos und Seeminen ein. Insgesamt können acht Mk-40-Mod-2-Torpedos mitgeführt werden. Die Orion hat eine maximale Waffenlast von 10 000 Kilogramm.

Die Reichweite der Maschine ist abhängig vom Einsatzprofil, beträgt jedoch über 6500 Kilometer. Die P-3C kann ihre Verweildauer im Einsatzgebiet fernab der Basis mit dem Ausschalten von bis zu zwei Triebwerken verlängern. Diese Massnahme muss jedoch entsprechend geplant und eingerechnet sein und erfolgt nicht «spontan während des Einsatzes», wie ein Offizier erklärt.

Die Standardcrew einer deutschen P-3C Orion besteht in der Regel aus elf Mit-

gliedern, wovon vier Offiziersränge bekleiden.

- Zwei Piloten (Aircraft Commander AC und Copilot/beides Offiziere);
- einem Tactical Coordinator (Offizier) – kurz TACCO genannt;
- einem Navigation and Communication Officer (Offizier) – kurz NAVCOM genannt;
- einem Flight Engineer;
- drei Non Acoustic Sensor Operators;
- zwei Acoustic Sensor Officer;
- einem In-Flight Technician (alles hohe Unteroffiziere).

Geführt wird der Seefernaufklärer vom sogenannten Mission Commander (MC). Der

MC ist stets ein Offizier und ist für die Durchführung des Einsatzes verantwortlich. Der MC ist entweder der Patrol Plane Commander (PPC) oder der TACCO. Ausschlaggebendes Kriterium für die Wahl des MC auf einem Flug ist das Dienstalter – es gilt das Senioritätsprinzip.

«Jester» als Teil von ATALANTA

Die Basis der rund 50-köpfigen und beim Besuch vom Korvettenkapitän Daniel Wolfen geführten deutschen Einsatzgruppe P-3C Orion ist die Base Aérienne 188 «Colonel Emile Massart» der französischen Luftwaffe auf dem militärischen Teil des Djibouti-Ambouli International Airport.

Die Einsatzgruppe P-3C Orion ist ein Teil der Operation ATALANTA. Diese unterscheidet sich von anderen Anti-Piraterie-Missionen am Horn von Afrika vor allem dadurch, dass der Hauptauftrag der Schutz

- der humanitären Hilfslieferungen des Welternährungsprogramms (WEP),
- der Transportschiffe der African Union Mission for Somalia (AMISOM) sowie anderer gefährdeter Handelsschiffe ist.

Erst in zweiter Priorität geht es darum – sofern freie Kapazitäten verfügbar sind –, einen aktiven Beitrag zur Verhinderung der Piraterie zu leisten und präventiv zu wirken. In dritter Priorität beobachten die verschiedenen Einsatzkräfte die Fischereiaktivitäten vor der Küste Somalias. Übertragen auf die Einsatzgruppe P-3C Orion bedeutet der ATALANTA-Auftrag konkret:

- einen signifikanten Beitrag zur Operation ATALANTA zu leisten,
- die Kräfte auf See, an Land und in der Luft dank schneller Reaktionszeit und langer Stehzeit im Einsatzgebiet (AOO

= Area of Operation) mittels Aufklärung aus der Luft zu unterstützen

In der Regel absolvieren die Marineflieger jeden zweiten Tag einen Einsatz in einem Gebiet, das 24-mal grösser ist als die Bundesrepublik Deutschland. An den Tagen, an welchen die deutschen Crews in der befohlenen Ruhepause sind, wird die Luftaufklärung von Spanien wahrgenommen.

Zu den Einsatzvorbereitungen gehören

- das Einholen der aktuellen Wetterinformationen zum geplanten Einsatzgebiet;
- das Kontrollieren der Systeme und der Sensoren der P-3C Orion;
- die Überprüfung der persönlichen Ausrüstung;
- das Abholen der neusten nachrichtendienstlichen Informationen über das Einsatzgebiet;
- der letzte Check, ob der Missionsauftrag durch die vorgesetzte Stelle zwischenzeitlich noch eine Änderung erhalten hat, und
- das Ausfüllen des Notfalldokuments sowie das Memorisieren der klassifizierten, persönlichen Angaben.

Das Memorisieren der Angaben dient einer allfälligen Identifikation der Orion-Crew im Falle einer Rettung. Ausgeführt würde ein solcher Combat Search and Rescue (CSAR)-Einsatz durch verbündete Spezialkräfte in Dschibuti.

Lange Verweildauer

«Obwohl wir nicht in einem Kriegsgeschehen fliegen, müssen wir uns einsatztechnisch und mental auf einen Notfall vorbereiten», erklärt Marc H. die Notwendigkeit dieser Massnahmen. «Bei unserem Pirate-

rie-Einsatz im Rahmen der Operation ATALANTA haben wir es primär mit Kriminellen zu tun, deren Hauptziel das Erpressen von grossen Geldbeträgen ist, und nicht mit Terroristen, welche unser Flugzeug abschiessen wollen», führt der Pilot aus.

«Wäre der Einsatz weiter südlich an der Küste zum Indischen Ozean, wo die militante, islamistische Al-Shabaab-Terrororganisation ihr Rückzugs- und Stammgebiet hat, wäre die Bedrohungslage entsprechend eine andere.»

Die Vorteile eines Seefernaufklärers gegenüber eines Bordhelikopters oder eines Kriegsschiffes liegen auf der Hand:

- Lange Verweildauer im Einsatzgebiet. Der längste Flug einer deutschen Orion dauert rund elf Stunden;
- grosse Reichweite;
- leistungsfähigere Sensoren;
- hohe Geschwindigkeit (rund 750 Stundenkilometer), um ins Einsatzgebiet zu gelangen;
- hohe Flughöhe, welche die aufgrund der natürlichen Erdkrümmung benachteiligten Sensoren der Kriegsschiffe ausgleichen kann.

Das Einsatzgebiet ist neben dem Golf von Aden und die Einfahrt zum Roten Meer das riesige Seegebiet des Indischen Ozeans. Gerade der Golf von Aden und die Einfahrt zum Roten Meer gehören zu den weltweit am stärksten befahrenen Meeresgegenden, und ihre Bedeutung für den globalen Handel ist enorm. Zu Beginn der Piraterie fanden die Angriffe und Kaperungen mehrheitlich an der somalischen Küste am Indischen Ozean statt, später kamen auch Angriffe im Golf von Aden hinzu.

Die Einsatzflüge können über dem Wasser und/oder an der unmittelbaren Küstenregion stattfinden. Während der Fokus bei der Aufklärung über dem Wasser bei möglichen Piratenschiffen und -booten liegt, sind bei einem Einsatz entlang der Küste die unzähligen Piratencamps das Ziel.

In der Region sind verschiedenste lokale Bootstypen – allgemein als Dhow bezeichnet – anzutreffen. Es werden folgende fünf Dhow-Typen unterschieden:

1. Shu'ai
2. Boum
3. Jebut oder Jalibut
4. Sambug und
5. Yemen

Ist einmal eine solche Dhow in den Fokus des Interesses der Orion geraten, so wird die hochauflösende Kamera, welche im Bug der Orion eingebaut ist, auf das Ziel gedreht und die Situation sowie das Verhalten des Bootes genau analysiert. «Ob eine Dhow



Eine verdächtige Dhow vor der Küste Somalias.

ein normales Fracht- oder Fischerboot oder eben ein Piratenboot ist, überprüfen und beurteilen wir anhand verschiedener Kriterien, zum Beispiel das Verhalten oder die Ausrüstung», erklärt MC Fregattenkapitän Marc H. Konkret zählen dazu unter anderem, ob

- auf dem Deck viele Ölfässer für zusätzlichen Treibstoff sichtbar sind – ein Indikator dafür, dass die Dhow weit ab von der Küste kreuzen kann;
- Leitern oder anderes Material zu sehen sind, welche das Entern eines Schiffes erleichtert;
- Fischernetze oder Güter fehlen;
- eines oder mehrere Skiffs (kleinere Begleitschiffe) vorhanden sind, die auf der Dhow mitgeführt oder im Schlepptau mitgezogen werden;
- mitgeführte Waffen wie Kalaschnikow, schwere Maschinengewehre oder Panzerbüchsen wie die RPG-7 zu entdecken sind;
- verdächtig abgedecktes Material auf dem Deck des Bootes herumliegt;
- die Dhow mit zwei Aussenbordmotoren übermotorisiert ist – Fischerboote haben in der Regel einen Aussenbordmotor;
- die Dhow ein Fahrverhalten an den Tag legt, welches andere Schiffe in der Nähe nicht zeigen.

Aufgrund der hochauflösenden Kamera kann sich die Orion in grosser Entfernung des verdächtigen Schiffes aufhalten und wird so auch nicht zwingend von den Seeleuten

auf der Dhow entdeckt werden. Aufgeklärte Boote werden entsprechend registriert und bei jedem Kontakt beginnt die Analyse von vorne.

Bei einer Aufklärung von Camps interessieren vor allem die sichtbaren Objekte wie die Skiffs, kleine schnelle Boote, welche am Strand liegen, ob SUV oder Lastwagen zu sehen sind, welche allenfalls Treibstoff für die Boote oder Versorgungsgüter für die Piraten bringen. Auch die Hütten werden beobachtet: «Es ist schon feststellbar, dass sich über die Jahre die Ausrüstung verbessert. Früher konnte man keine Satellitenschüsseln entdecken.

Heute immer mehr. Teilweise offen oder diskret in einem Hinterhof. Der Kamera von «Jester» entgeht nichts. Alle Beobachtungen werden entsprechend aufgezeichnet und protokolliert. Die Arbeit von «Jester» lässt sich, einfach ausgedrückt, mit jener eines Staubsaugers vergleichen», erklärt ein Crewmitglied. «Wir nehmen alle Informationen auf. Alle mit den Kameras und Sensoren aufgenommenen Informationen fliessen in das grosse Lagebild der EU-NAVOR ein.» Die Einsätze dauern im Schnitt zirka acht Stunden.

Beispiel einer «Hot»-Mission

Wie schnell sich die Lage ändern kann und wie wirksam der Einsatz eines Seefernaufklärers ist, erlebte das Einsatzkommando «P-3C Orion» zu Beginn 2013. Die Crew der P-3C mit dem Rufnamen «Jester»

hatte am 4. Januar 2013 einen nicht ereignisvollen, dafür umso längeren Einsatzflug absolviert. Wie im Einsatzplan vorgesehen, befand sie sich am Folgetag in ihrer vorgeschriebenen Ruhephase.

Gleichentags greift eine Pirate Action Group (PAG) rund 250 Seemeilen östlich der somalischen Küste den unter panamaischer Flagge fahrenden Frachter MSC Jasmine an. Das Schiff ist unterwegs von Salalah, Oman, und Mombasa, Kenia.

Schlechtes Wetter

Die somalischen Piraten gehen davon aus, dass der Tag und der Angriff gut gewählt sind: schlechtes Wetter, widrige Sichtverhältnisse und geringe Radarreichweite. Die Piraten sind mit Panzerabwehrfäusten (RPG) und automatischen Waffen ausgerüstet. Die Crew des Containerschiffes begibt sich sofort in den gesicherten Aufenthaltsraum, während das private, bewaffnete Sicherheitsteam den Angriff abwehrt.

Die Piraten drehen ab. Ein von der MSC Jasmine abgesetzter Notruf wird aufgefangen und im Rahmen der Operationsplanung wird auch der Einsatz eines Seefernaufklärers abgeklärt. Da der spanische Seefernaufklärer gerade gelandet ist und somit nicht eingreifen kann, wird «Jester» alarmiert. Die Crew von «Jester» wird um 17.30 Uhr alarmiert. Sofort machen sich die Bodencrew als auch die Orion-Crew an die Vorbereitungen.

Weniger als 20 Minuten nach der Alarmierung hebt «Jester» von Dschibuti ab und nimmt Kurs auf die letzte Position der MSC Jasmine. Um 22.55 Uhr ist die P-3C im Einsatzgebiet und beginnt mit der Suche. Da es schon dunkel ist, kommt auch die Wärmebildkamera zum Einsatz.

Um 23.06 Uhr wird das erste Boot der Piraten entdeckt und in der Folge von «Jester» beschattet. In der Zwischenzeit werden zwei Kriegsschiffe an die Position herangeführt, welche bei ihrer Ankunft die Piraten aufbringen und die Waffen- sowie Beweismittel sicherstellen. Die Piraten werden anschliessend zur Strafverfolgung und Anlage nach Mauritius überführt.

Unterbruch

Am 29. April 2013 absolvierte eine P-3C den vorerst letzten Einsatzflug. Es folgt eine sechsmonatige Einsatzunterbrechung. Gegen Ende des Jahres wird der Flugbetrieb wieder aufgenommen.

Seit dem Beginn der Flüge mit der Orion im internationalen Einsatz am Horn von Afrika wurden rund 3000 Flugstunden geleistet. ✚



Bilder: Sievert

Aufnahmen der Kameras lassen sich auf einen Bildschirm im Cockpit übertragen.