Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 126 (1960)

Heft: 11

Rubrik: Flugwaffen-Chronik

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 12.07.2025

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

wert kann mit der Funktion der Verminung ausgedrückt werden: Sperrminenfelder. Störungsminenfelder, Kanalisierungsfelder usw.

In den Befehlen sollte der Sperrwert mit folgenden Angaben präzisiert werden: Absicht des Kommandanten über die Verwendung der Verminungen, Struktur und Funktion der Minenfelder. Mo.

Flugwaffen-Chronik

Helikoptereinsatz in Algerien

In «Forces Aériennes Françaises» April 1960 beschreibt Oberstleutnant Arpurt den Helikoptereinsatz in Algerien. Seinen Ausführungen entnehmen wir das Folgende:

Die Verwendung der Helikopter in Algerien brachte ein ganz neues Element in den Kampf gegen die Aufständischen, besonders, als neben der Alouette auch die schweren H 34 (Sikorsky S 58, ASMZ 1959, S. 214) eingeführt wurden. Damit wurde gleichzeitig der Schritt zum operativen Einsatz der Helikopter gemacht. Die dabei erlangte Kriegserfahrung kann allerdings nicht allgemein verbindlichen Wert beanspruchen, da ja der Gegner nicht mit gleichwertigen Mitteln arbeitet. Der Verfasser stützt sich vor allem auf Aktionen des Jahres 1959.

Allgemeines

Das Gelände ist allgemein sehr hügelig bis gebirgig, unwegsam, für Motorfahrzeuge kaum, für Fußtruppen nur mühsam zu durchqueren. Nach der vorliegenden Beschreibung kann das hauptsächlichste Einsatzgebiet mit unseren Voralpen oder dem Jura verglichen werden, wobei allerdings bei uns die Verkehrswege besser und zahlreicher sind, niemals aber mit unseren Alpen, da Einsatzhöhen über 2000 m ü. M. in Algerien kaum in Frage kommen.

Vor dem Einsatz von Transport-Helikoptern hatten die Truppen oft lange und langwierige Anmarschwege zurückzulegen. Acht bis zehn Stunden Marsch in einem ermüdenden Gelände (in gewissen Gebieten beträgt die Marschgeschwindigkeit selbst bei Tag nur 1 km/h) waren keine Seltenheit; diese Anmärsche wurden meist schon frühzeitig erkannt, so daß sich der Feind ohne überrascht zu sein, zurückziehen oder verschieben konnte. Heute benötigt der Helikoptertransport für die gleiche Strecke

eine Anmarschzeit von 10 Minuten. Damit sind schon die hauptsächlichsten Vorteile genannt: Überraschung des Gegners und ausgeruhte eigene Truppen.

Einsatz der schweren Helikopter (H 34)

Wenn auch verschiedene Aktionen durch den Helikoptereinsatz ein neues Gesicht erhalten haben, so sind doch die alten Grundsätze nicht überlebt, im Gegenteil, sie erhalten erhöhte Bedeutung. So lassen sich Überraschung, Konzentration, Schnelligkeit und Beweglichkeit beim Einsatz der Helikopter geradezu ideal verwirklichen.

Hauptverwendung findet der schwere Helikopter in den Transporten der Truppen bis zu den feindlichen Stellungen. Es werden drei Haupteinsatzarten unterschieden:

1. *Transport von Vorausdetachementen:* Ein Detachement wird im Rahmen eines größeren Erd-Unternehmens durch Helikopter an seinen Einsatzort geflogen, um eine neuralgische Stelle der Anmarschachse des Gros zu decken, den Kampfraum zu isolieren oder feindliche Rückzugsmöglichkeiten auszuschalten. Ein Detachement kann bis Bataillonsstärke aufweisen und in einer oder mehreren Wellen hingeflogen werden. Solche Einsätze wurden 1959 wiederholt durchgeführt.

2. *Transport zur Verstärkung* in laufenden Aktionen und / oder zur Einkreisung des Gegners. Hauptabsicht ist, den Gegner aus einer einmal erreichten Lage nicht mehr entweichen zu lassen, indem relativ kleine Verbände nach Bedarf auf seinen Rückzugswegen, die erst im Verlaufe der Kampfhandlungen ersichtlich werden, abgesetzt werden. Bei derartigen Aktionen wurden bis fünf solcher Transporte durchgeführt, jeder in der Stärke von ein oder zwei Kompagnien. Mit etwas Erfahrung kann das Kommando die nächsten Bewegungen des Gegners voraussehen und ihm mit diesen Luftlandungen zuvorkommen. Eine spezielle Version dieser Einsatzart ist die Zusammenarbeit mit den «Jagd-Kommandos». Ins Feindgebiet ausgesandte Kommandos haben den Feind zu suchen und zu beobachten; sie bekämpfen ihn eventuell mit ihren eigenen Mitteln, oft aber (und mit gutem Erfolg) rufen sie Helikopter-Verbände herbei und bekämpfen gemeinsam mit diesen den Gegner. Dieses Vorgehen, das sich dem Kampfverfahren der Algerier anpaßt, hat die Vorteile, daß die Helikopter-Verbände nach neuesten Nachrichten eingesetzt werden, daß die ganze Operation sehr schnell abläuft und ökonomisch ist. Dabei müssen allerdings in Kauf genommen werden: ständige Alarmbereitschaft der Helikopter und der transportierten Truppen, kurze Vorbereitungszeit für

den speziellen Einsatz. Voraussetzung ist ein gutes, jederzeit in Betrieb stehendes Nachrichtennetz (Funk).

3. Die *Handstreichunternehmen* können sehr verschiedenen Umfang annehmen, von der Bekämpfung eines Beobachtungspostens bis zu kombinierten Aktionen. Immer aber wird Bedingung sein, daß man über neue Nachrichten verfügt und das Unternehmen im Detail vorbereiten kann. Ein Handstreich wird normalerweise von Detachementen in Kompagnie-Stärke durchgeführt. Angestrebt werden: Überraschung, Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit.

Die Überraschung wird erreicht durch Annäherung im Tiefstflug, der aber nur möglich ist bei guter Geländekenntnis und entsprechender Vorbereitung, da sonst die Orientierung zu große Schwierigkeiten bieten würde. Durch raschen Ablauf der Operation wird die Überraschung unterstützt und voll ausgenützt. Die Anpassungsfähigkeit spielt besonders dort eine Rolle, wo es darum geht, kleine Verbände im Verlaufe einer Aktion selbst auf kurze Distanzen mit dem Helikopter zu verschieben, um damit die Einschließung des Gegners sicherzustellen oder zu vervollständigen.

Bei diesen Handstreichunternehmen wird ein Kommandoposten an Bord einer Alouette (eventuell Leichtflugzeug) als unentbehrlich ange-

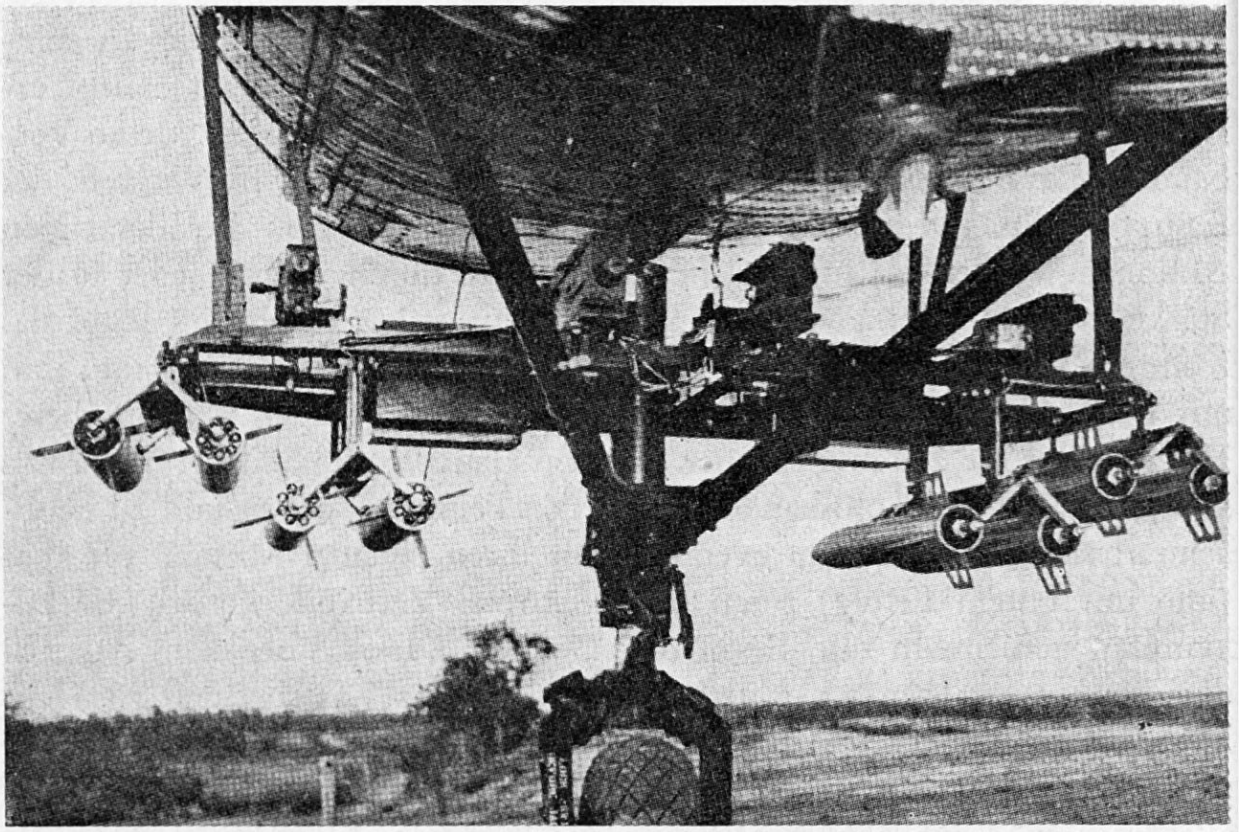

Bild 1. Helikopter mit Panzerabwehr-Raketen

sehen, da gerade durch diesen Kommandoposten ein rascher Ablauf der Aktion koordiniert werden kann und Umstellungen rasch befohlen werden können. Im Zusammenhang mit diesen Handstreichen werden auch T6 (mit Maschinengewehren und Raketen bewaffnet) und bewaffnete H34 «Piraten» eingesetzt. Leider sind die Nachrichten über die Bewaffnung dieser H34 sehr spärlich; es ist zwar ersichtlich, daß sie mit Maschinengewehren und Kanonen (20 mm?) ausgerüstet sind, aber über den Einsatz von SS10 oder SS11 ist nichts zu erfahren.

Schließlich legt der Verfasser großes Gewicht darauf, festzuhalten, daß für diese Handstreichunternehmen Gelände und Gelegenheit günstig sein müssen, da sonst mit zu großen Ausfällen zu rechnen ist. Gleichzeitig bezeichnet er die Handstreiche als die rentabelste Einsatzart der schweren Helikopterverbände.

Einschränkungen im Einsatz der schweren Helikopter

Anzahl/Preis: Eine erste Einschränkung für ihren Einsatz ergibt sich durch ihre Seltenheit, die vor allem durch ihren Preis bedingt ist, kostet doch ein H34 zirka 1,5 Millionen NFr. Als seltenes und gleichzeitig wertvolles Mittel sind sie entsprechend hoch unterstellt, als Reserven des Oberkommandos, wo sie zusammen mit dessen übrigen Reserven eingesetzt werden können. Sie bilden die «Détachements d'Intervention Hélicoptères» oder D.I.H. Um jederzeit möglichst viele Helikopter einsatzbereit zu halten, wurde die Bodenorganisation sehr gut ausgebaut, inklusive Reparaturwesen und Alarmorganisation. Um auch die Anwesenheit eines D.I.H. in einer Zone ohne permanenten Stützpunkt zu ermöglichen, wurden sogenannte «Supports de D.I.H.» geschaffen, die mobil organisiert sind und den Einsatz der D.I.H. sicherstellen, ohne aber den Schutz der Stützpunkte zu übernehmen (Sache der Armée de Terre).

Filtrierung der Begehren: Um die D.I.H. möglichst lohnend einsetzen zu können, ist es notwendig, auf allen Stufen die gestellten Begehren für den Helikoptereinsatz zu filtrieren und nur die wichtigsten weiterzuleiten.

Verletzbarkeit der Helikopter: Nicht selten kommt es vor, daß die H34 von ihren Flügen beschädigt zurückkehren, auch ist daneben oft mit «Unvorhergesehenem» zu rechnen. Bei ihrem ersten Auftreten verbreiteten die Helikopter unter den Fellaghas großen Schrecken, der aber nicht lange anhielt. Schon bald traten Scharfschützen mit Präzisionswaffen oder Automaten gegen sie an und fügten ihnen bei ihren Tiefflügen und ganz besonders in der Landephase Schäden zu. Das wurde besonders gefährlich, wenn rund um den Landeplatz das Gelände durch Vegetation oder Felsen unübersichtlich war und den Schützen Deckung bot. Heute wird eine Feuervorbe-

reitung mit schweren Mitteln für die Umgebung des Landeortes in den meisten Fällen als unbedingt notwendig erachtet. Als schwere Mittel können eingesetzt werden: Artillerie, Bomber, Jagdbomber, bewaffnete Leichtflugzeuge, bewaffnete H 34 «Pirat». Meistens wird eine Mischung der genannten Mittel eingesetzt.

Nachrichten: Um eine Helikopteroperation möglichst rentabel zu gestalten und keine besonderen Risiken eingehen zu müssen, ist es notwendig, über möglichst genaue und aktuelle Nachrichten zu verfügen, die bestimmend sind für die Ausmaße der Feuervorbereitung, die Stärke der transportierten Truppe, für die Wahl des Landeortes usw. Je besser eine Operation vorbereitet werden kann, um so erfolgversprechender ist sie.

Ablauf einer Helikopter-Operation

Im Idealfall ist der Ablauf zeitlich genau vorausbestimmt. Als Zeit H wird die erste Landung eines Helikopters angenommen. Vorher wird ein Beobachtungs-Piper eingesetzt, der die letzten Nachrichten über das Objekt, Standorte und Bewegungen des Feindes, eventuell bei kombinierten Aktionen auch über die Bewegungen der anderen eingesetzten Truppen zu beschaffen hat, das Objekt mit Rauch markiert und die Fluchtwege überwacht. Der Piper wird in seiner Arbeit durch 2 T6 (= AT = 16) unterstützt, die auf selbsterkannte oder bezeichnete Ziele auch ihre Waffen einsetzen und nach der ersten Landung das Feuer der Unterstützungswaffen leiten. Die schweren Waffen, Artillerie und Flugzeuge (Mistral, Aquilon, P47, Corsair, B 26), beschießen zum Beispiel H 5 vorausbezeichnete oder mit Rauchpetarden bezeichnete Ziele. Die bewaffneten H 34 «Pirat» arbeiten sich dann an den Landungsplatz heran und bekämpfen mit ihren Bordwaffen die letzten verdächtigen Stellungen. Eine letzte Rauchpetarde gibt dem Führer der Transport-H 34 den Befehl zur Landung.

Der ganze Ablauf wird von Bord einer Führungs-Alouette überwacht. Von ihr aus leitet ein «Of.-Luft» per VHF sämtliche in der Luft befindlichen Mittel. Ein «Of.-Boden» beobachtet den Boden, nimmt so rasch als möglich mit den gelandeten Einheiten Verbindung auf und kann – wenn notwendig – Einfluß auf den Ablauf der Kampfhandlungen nehmen.

Der Kommandant der lufttransportierten Truppe kann eine Landung verweigern, wenn sich der Landeplatz noch offensichtlich in feindlicher Hand befindet. Das Team in der Alouette muß in diesem Falle über das weitere Vorgehen rasch Entschluß fassen: längere Feuervorbereitung, Änderung des Landeortes, Täuschungsversuch, Annullierung der Landung usw.

Bild 2. Abfeuern von Panzerabwehr-Raketen durch Helikopter

So wirkt die Aktion ziemlich schwerfällig. Mindestens 5 bis 10 Minuten vor der eigentlichen Landung werden Landeort und oft auch Absicht verraten, und die Fellaghas wissen diese Zeit gut zu nützen. Momentan wird aber diese Zeit noch als notwendig erachtet, um die Sicherheit der im Moment der Landung verwundbaren Helikopter zu gewährleisten. Ihre beschränkte Zahl gestattet es nicht, besondere Risiken auf sich zu nehmen. Doch wird alles unternommen, diese Vorbereitungszeit kürzer zu halten, eventuell sogar zugunsten der Überraschung überhaupt fallen zu lassen. Voraussetzung dafür sind: Erfahrung in der Zusammenarbeit, peinliche Funkdisziplin, äußerst genaue Vorbereitung.

Organisation der Transporte

Die Organisation wird zum großen Teil bestimmt durch die Leistungen des H 34, besonders durch die Gewichtsbeschränkung und durch den Leistungsabfall in größeren Flughöhen. Als Beispiel diene: Bei einer Nutzlast von 1200 Pfund können bei ruhiger Luft in einer Flughöhe von 1000 m ü. M. acht «Commandos» transportiert werden. Beträgt die Einsatzdistanz 15 Kilometer und die zur Verfügung stehende Zeit zwei Stunden, so

transportiert ein D.I.H. von acht Helikoptern vier Kompagnien zu 120 Mann.

Die Nutzlast muß vermindert werden bei größerer Höhe oder Temperatur, ebenfalls bei böiger Luft, um dem Motor eine gewisse Reserve zu belassen.

Die Distanz von 15 km ist als Maximum für Helikopter-Unternehmen zu betrachten, sie soll nur in Ausnahmefällen überschritten werden. Der Intervall zwischen 2 Wellen ist auf diese Weise nicht länger als 15 Minuten; die als erste gelandete Welle muß keine zu großen Risiken auf sich nehmen. Auch ist es möglich, mehrere Transporte durchzuführen, bevor durch das Auftanken eine Verzögerung eintritt. Somit ist es angezeigt, die zu transportierenden Truppen so nahe als möglich an den Einsatzort heranzubringen und sie erst dort in die Helikopter aufzunehmen. In Notfällen, da die erste Welle schon ziemlich weit vom Landeort entfernt aufgenommen worden ist, ist es angezeigt, die folgenden Wellen terrestrisch Richtung Einsatzort zu verlegen, so daß der Flugweg Verladeort–Landeort laufend kleiner wird.

Mitbestimmend für die Helikoptertransporte sind die zur Verfügung stehenden Start- und Landeplätze. Die Startplätze (permanente Stützpunkte oder zeitlich begrenzt benützte) sollen gut zugänglich sein, damit Truppen und Nachschub mit Lastwagen herangeführt werden können. Als Bodenbedeckung ist kurzes Gras erwünscht; hohes Gras ist hinderlich. Die Staubbildung bei Start und Landung über vegetationsarmem Gelände ist sehr groß und wegen Sichtbehinderung sehr gefährlich. Die Verbindungen (Telefon oder Funk) müssen sichergestellt sein. Mit geringem Aufwand können solche Stützpunkte durch das Anlegen von Straßen, durch Planierungen mit Bulldozers vorbereitet werden. Bewachung und Schutz dieser Startplätze übernimmt die Armée de Terre, die ebenfalls – nach Rücksprache mit der Armée de l'Air – die Bereitstellung von Betriebsstoffen übernimmt.

Landeplätze sollen technischen und taktischen Ansprüchen genügen, die nicht immer gleichzeitig erfüllt werden können. Der Kommandant einer Operation wird so nahe als möglich an seinem Einsatzorte landen wollen, der Führer eines D.I.H. wünscht auf einer dominierenden Stelle, ohne bedrohende benachbarte Höhen zu landen. So wird meist eine flache, abgerundete Kuppe oder Krete befriedigen; der ermüdende Anstieg für die Erdtruppen ist in jedem Falle vermieden, und der Start für die entladenen Helikopter ist einfach. Demgegenüber bilden oft die meteorologischen Verhältnisse unüberwindliche Hindernisse, sei es durch aufliegende Bewölkung oder durch starke und turbulente Winde, die nur Landungen auf

der Windseite der Hügel gestatten. Veränderliche Wetterverhältnisse können oft den schönsten Plan zunichte machen.

Als vorbereitende Maßnahme wird empfohlen, alle möglichen Start- und Landeorte schon vor dem Bedarfsfalle zu rekognoszieren und zu katalogisieren, was die Vorbereitungszeit für einen notwendig werdenden Einsatz bedeutend verkürzt (Kartenausschnitte, Photos des Landeplatzes, des Anfluges, stereoskopische Vertikalaufnahmen). Bei vorbereiteten Einsätzen können die Besatzungen anhand dieser Unterlagen eingewiesen werden. Daneben muß es auch möglich sein, in dringenden Fällen nach sehr summarischer (oder überhaupt keiner) Befehlsausgabe mit der Kommando-Alouette 5 bis 10 Minuten vor den Transport-Helikoptern in die Einsatzzone einzufliegen, den Landeort, eventuell unterstützt durch die T6 oder «Piper», zu suchen, und alle weiteren Befehle sodann per Funk und per Zeichen zu geben. Diese Aktionen sind immer ein Teamwork Boden-Luft, wo das gegenseitige Verstehen und Vertrauen die Hauptrolle spielt.

Schlußfolgerungen

Trotzdem sich die Betrachtungen und Berichte auf den Einsatz der H34 in West-Algerien beschränken, können doch einige allgemein verbindliche Schlüsse daraus gezogen werden:

- Der Einsatz der schweren Helikopter im operativen Rahmen ist an sich ein einfaches Unternehmen. Es ist aber von technischen und taktischen Imponderabilien abhängig. Es ist in Vorbereitung und Durchführung ausgesprochenes Teamwork. Ein Versagen kann die schwersten Folgen nach sich ziehen.

Es sind deshalb zu fordern:

- Eine bis ins Detail reichende Vorbereitung, von der Nachrichtenbeschaffung bis zur Regelung des Verhaltens bei Störungen im Ablauf einer Aktion (Verspätung, Funkstörung usw.).
- Ein kombiniertes Kommando für die Koordination des Ablaufes am Boden wie in der Luft, das auch fähig sein muß, bei veränderten Situationen die Übersicht zu behalten und in das Geschehen einzugreifen. Es muß über gute Verbindungsmittel verfügen und extreme Funkdisziplin fordern.
- Die Bodenorganisation muß bis ins Detail geplant und durchdacht sein, damit aus der relativ kleinen Anzahl von Helikoptern ein Maximum herausgeholt werden kann: durch Hebung der Sicherheit, durch kurze Reparatur- und Bereitstellungszeiten, durch kurze Leerflüge der Helikopter (kurze Einsatzdistanzen), Filtrierung der Begehren usw.

Bild 3. H 34-Helikopter fliegt Treibstoff zu eingekesselten Verbänden ein (amerikanische Manöver in Deutschland)

Schließlich sei festgehalten, daß sich auch der schwere Helikopter in Algerien bewährt hat, und daß eine zahlenmäßige Erhöhung der Bestände (Helikopter und Personal) notwendig erscheint. Das ist um so wichtiger, als es sich bei den Helikoptern um ausgesprochene Mehrzweckgeräte handelt, die sich neben den operativen Einsätzen bei allgemeinen Transportaufgaben, im Verbindungs- und Sanitätsdienst sowie bei Rettungsaktionen bereits bestens bewährt haben. HB

«Die kommunistische Moral muß unabhängig sein von jeder anderen Moral, sie muß ganz anders sein als die bürgerliche Moral und sich ganz und gar den Interessen des Klassenkampfes des Proletariats unterordnen.» Lenin

«Wenn an einem Tag sich 24 mal die Verhältnisse ändern, werden wir 24 mal unsere Taktik ändern.» Wilhelm Liebknecht

---