Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift

Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft

Band: 159 (1993)

Heft: 1

Artikel: Intervention aus der Luft

Autor: Beldi, Rudolf Charles

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-62384

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: 11.07.2025

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

ERSCHLOSSEN EMDDOK
MF 428 040

Intervention aus der Luft

Rudolf Charles Beldi

Kleinstaatliche Begriffe von Sinn und Zweck einer Intervention aus der Luft vermögen den zahlreichen Aufgaben, welche eine Grossmacht damit verbindet, nur selten gerecht zu werden. Eine defensive Grundhaltung lässt nur die Dissuasion und, wenn diese versagt, die bewaffnete Verteidigung von Volk und Land zu. Andererseits hat eine militärische Grossmacht zahlreiche Herausforderungen zu bestehen, und zwar auch dann, wenn es nur um die Erhaltung des Status quo geht.

See- und Luftmacht

Bis zum Ende des Zweiten Weltkrieges galt nur diejenige als eine Grossmacht, die mit einer starken Flotte an jedem Punkt der Meere ihren Einfluss geltend machen konnte. Dieses Wahrzeichen verkörpert heute noch der Trägerverband, der mit seinen Flugzeuggeschwadern, Marinefüsilieren und Kampf- sowie Versorgungsschiffen operativ eine wichtige Streitkraft von hoher Bereitschaft darstellt. Dass eine Intervention aber nicht nur zur See, sondern auch aus der Luft möglich ist, hat zum erstenmal die Blockade Berlins deutlich werden lassen. Wenn nämlich eine Millionenstadt während eines ganzen Jahres auf dem Luftwege versorgt werden kann, so sind solche Operationen auch in kleinerem Rahmen durchführbar. Die Nützlichkeit eines jederzeit disponiblen Lufttransportpotentials wurde denn auch während des Koreakrieges und später, während des amerikanischen Engagements in Vietnam, offenbar. Dank der Luftversorgung blieb den bei Khe Shan eingekesselten Amerikanern ein Dien-Bien-Phu-Debakel erspart (Bild 1), sie konnten nach 70 Tagen aus der Umzinglung durch den Vietcong befreit werden. Ein geradezu gespenstisches Kräftemessen spielte sich während des Jom-Kippur-Krieges ab. Da beiden Kriegsparteien bald einmal Waffen, Munition und Treibstoff auszugehen drohten, flogen dickbauchige Transportmaschinen der Amerikaner aus der Deutschen Bundesrepublik sowie schwere Frachtmaschinen der Sowjetunion oft Seite an Seite ihren Landezonen entgegen. Kleinere Luftbrücken erfolgten für Ordnungseinsätze in Kolwezi und Shaba, während die Sowjetunion ihre Lufttransportmittel in Äthiopien und Angola zum Einsatz brachte. Mit der überraschenden Besetzung Afghanistans bewies die Sowjetunion, dass sie mit solchen Einsätzen von Luftmacht ihre politischen Ziele zu erreichen in der Lage war.

Luftbrücke für die Operation «DESERT SHIELD»

Hinsichtlich der Distanz war diese Luftbrücke das aufwendigste Unternehmen, das jemals in der Luftfahrt stattgefunden hat. Etwa 70 Prozent der gesamten US-Transportflugzeugflotte nahmen daran teil. Etwa alle 10 Minuten landete irgendwo im Golf eine C-5- oder C-141-Transportmaschine, während die Herkules C-130 das Material in die diversen Kampfzonen weitertransportierte. Die Nachfrage an Frachtraum war der-

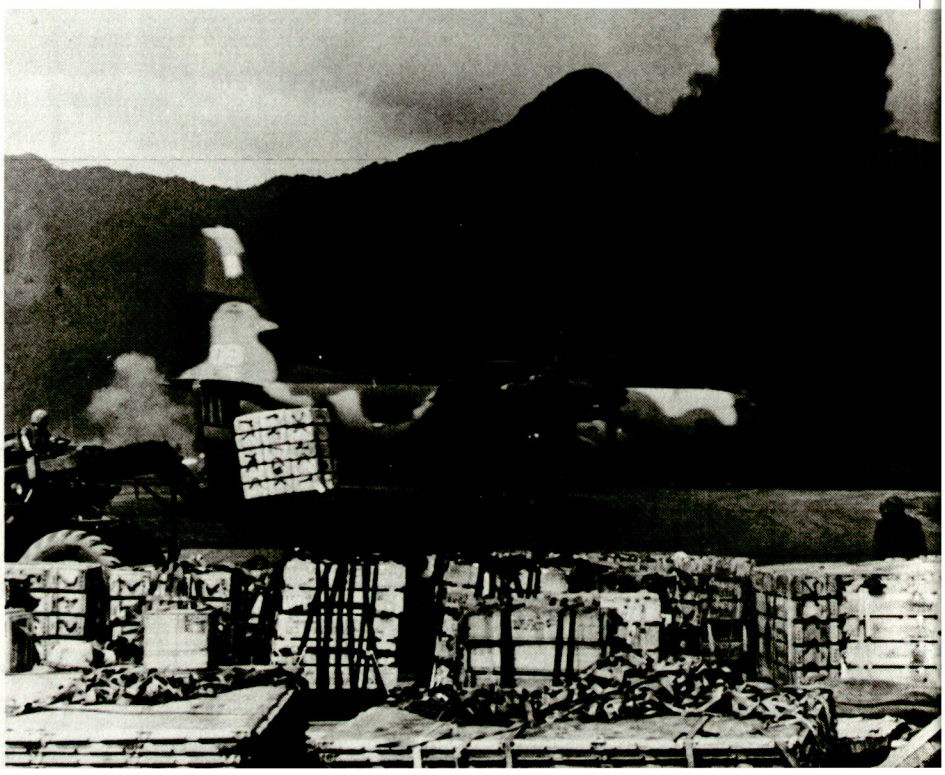
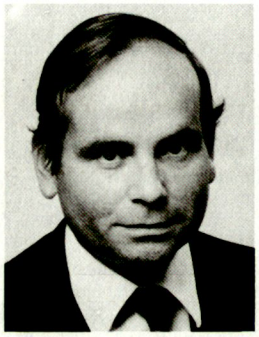


Bild 1: Luftbrücke nach Khe Shan. Dank diesem Transporteinsatz wurde den Amerikanern ein Dien-Bien-Phu-Debakel erspart.

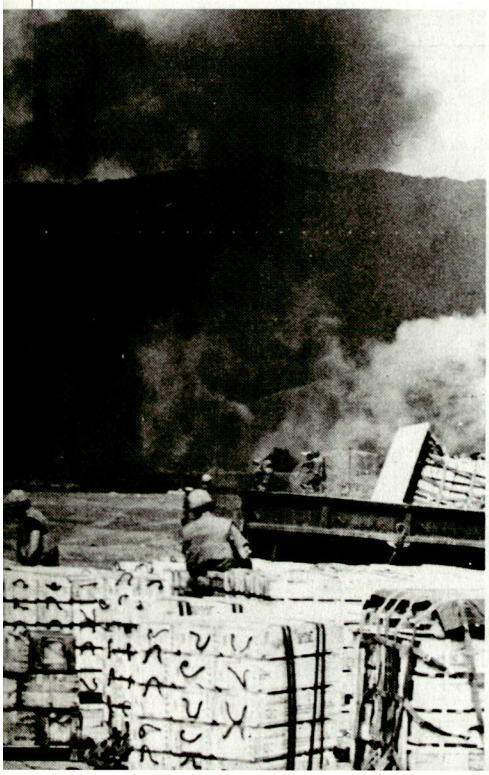


**Rudolph C. Beldi,
Chemin du Port 5, 1297 Founex;
Projektleiter; PR-Berater;
Kommunikationswissenschafter,
spezialisiert auf dem
Gebiet der Arbeitsluftfahrt;
Mitarbeiter INTERAVIA.**

massen gross, dass sogar strategische K-10-Betankungsflugzeuge für den Transporteinsatz umgerüstet wurden. Parallel dazu flogen gecharterte Linienflugzeuge rund 200 000 Reservisten nach Saudi-Arabien. Mit diversen amerikanischen Luftverkehrsgesellschaften bestehen Abkommen, gemäss denen im Kriegsfalle bis zu 476 zivile Linienflugzeuge mobilisiert werden können. Die Rekrutierung dieser zivilen Reserveflotte (CRAF, Civil Reserve Air Fleet) erfolgt in drei Dringlichkeitsstufen, davon die ersten 45 Flugzeuge innerhalb von 24 Stunden abberufen werden können.

Wie erwartet gab es bei der Operation «DESERT SHIELD» Probleme mit dem strategischen Militärtransporter C-141B-Starlifter. Zwischen 1963 bis 1968 an 14 Staffeln des Military Airlift Command geliefert, verfügte das Flugzeug bei 31 060 kg Nutzlast über eine Reichweite von 6780 km. 1977 erfolgte eine Streckung des Rumpfes, eine Verstärkung der Tragstruktur sowie die Einrichtung zur Betankung in der Luft. Schon damals hatte man vorzeitige Ermüdungserscheinungen in den Flügelholmträgern vorausgesehen. Diese sind denn auch prompt eingetreten. Mit einer fast 30jährigen Einsatzzeit wird die Ausmusterung der ersten 50 Exemplare ab 1994 überfällig. Ein Ersatz zeigt sich in der Beschaffung des strategischen Kampfzonen-Transportflugzeuges C-17 von McDonnell Douglas, wovon vier Prototypen bereits in der Flugerprobung stehen.

Bild 2: Sarajewo: Bis Ende Juli sind während 1023 Flügen bis zu 350 000 Tonnen Hilfsgüter eingeflogen worden. Für eine Bevölkerung von 380 000 Einwohnern genügt das jedoch nicht. (Foto: UNHCR/E. Dagnino)



Sarajewo, Luftbrücke in das Inferno

Die Verteidigung von Ex-Jugoslawien bestand früher aus der regulären Bundesarmee, der Milizarmee sowie den regional strukturierten Partisanenverbänden, die meist unabhängig voneinander operierten. Bevor man in aller Hast die Luftbrücke nach Sarajewo organisierte, hätte man dieses Vorhaben mit allen Kriegsparteien absprechen sollen.

Heute hängt das von 10 Staaten organisierte Unternehmen jeweils von der Willkür der Milizen oder Partisanenchefs ab. Trotzdem hat das UNO-Hochkommissariat für Flüchtlinge (UNHCR) Ende Juli mit 1023 Flügen bis zu 350 000 Tonnen Hilfsgüter einfliegen können (Bild 2). Ausgangspunkt ist meistens Zagreb oder Split, von wo aus die Flugzeuge in grosser Höhe bis über den Flughafen von Sarajewo dirigiert werden. Da die meisten Anflughilfen nicht mehr funktionieren, wird die einzig vorhandene Piste nach den Regeln des Sichtfluges angeflogen. Die Blockzeit pro Flugzeug liegt bei 30 Minuten, doch wenn Kriegshandlungen auf das Flughafengelände übergreifen, müssen die Transportpaletten in grösster Eile ausgeladen werden. Dass dieser Luftbrückeneinsatz keine harmlose Angelegenheit ist, bezeugen die zahlreichen Kugeleinschläge an Rumpf und Zellen der heimkehrenden Flugzeuge. Die Besatzungsmitglieder haben darum schusssichere Flakwesten zu tragen. Einige C-160-Transall-Transporter sind jetzt sogar mit einem gepanzerten Cockpitboden ausgerüstet worden. In den serbischen Hügelstellungen sind zwar Luftabwehrwaffen vorhanden, doch werden sie zum Teil noch gegen Bodenziele eingesetzt. Dies würde sich aber bestimmt ändern, wenn man auf den Vorschlag von einigen westlichen Staaten eintreten und die serbischen Artilleriestellungen bombardieren würde. Da die meisten C-130- und C-160-Transporter über keine elektronischen Gegenmittel verfügen, könnten ihnen bereits leichte, tragbare SA-Lenkwaffen zum Verhängnis werden. Den Vorschlag, Sarajewo mit bewaffneten Konvois auf dem Landwege zu versorgen, gewinnt darum immer mehr an Bedeutung. ■