

Super Puma im Einsatz über Kosovo

Autor(en): **Brotschi, Peter**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **78 (2003)**

Heft 4

PDF erstellt am: **12.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-714810>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Super Puma im Einsatz über Kosovo

Eine Lücke wird geschlossen

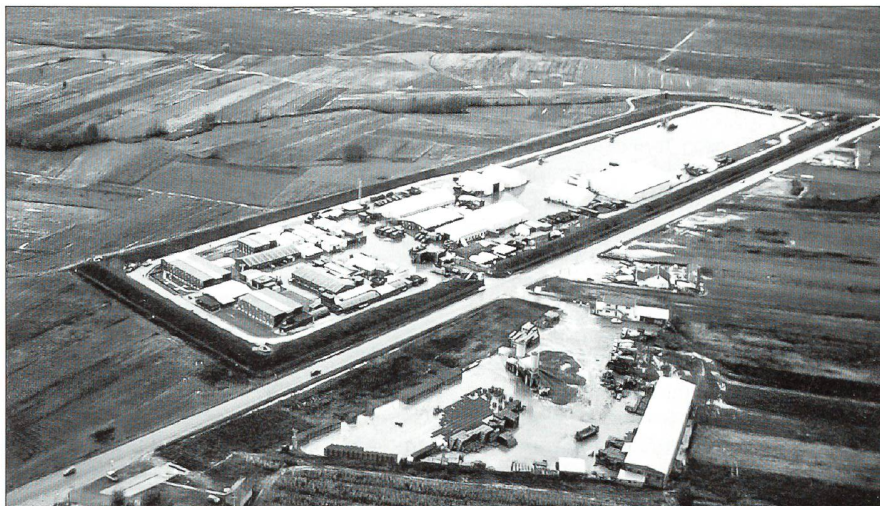
Mit dem siebten Swisscoy-Kontingent reiste erstmals ein Super Puma ins Einsatzgebiet auf den Balkan. Der in Toplicane stationierte Schweizer Helikopter schliesst eine Lücke in den Transportkapazitäten der Multinationalen Brigade Süd von KFOR im Kosovo.

Die Schweizer Luftwaffe ist mit ihrem Super Puma auf dem Airfield Toplicane stationiert. Das ist ein eigens für die KFOR erstellter Heliport zwischen Suva Reka, wo die Swisscoy im Camp Casablanca untergebracht ist, und Prizren, der nach Pristina zweitgrössten Stadt des Kosovo. Die



*Hptm Peter Brotschi,
Grenchen*

«Hausherrschaft» auf dem Toplicane Airfield hat die deutsche Bundeswehr. Genau ist es die «Gemischte Heeresflieger Abteilung KFOR». Wie der Name sagt, setzen sich die Kosovo-Flieger der Multinationalen Brigade Süd aus verschiedenen Einheiten zusammen: Vor Ort sind sechs Bell UH-1D, je drei werden von den Heeresfliegern und von der Luftwaffe gestellt, sowie drei Sikorsky CH-53G von den Heeresfliegern. Auch die Piloten und die Bodenmannschaft stammen von unterschiedlichen Einheiten der Luftwaffe und Heeresflieger. Wie der Super Puma im Kosovo als «Candy» bezeichnet wird, haben auch die deutschen Helis Übernamen: Die CH-53 heissen «Boxer», die UH-1D der Luft-



Toplicane Airfield, das nur ein paar Kilometer vom Camp Casablanca entfernt liegt, aus der Luft.

waffe «Baron» und der gleiche Typ der Heeresflieger «Chopper».

Disziplinarische oder einsatzmässige Unterstellung

«Wir freuen uns sehr über den Super Puma», sagt Oberstleutnant i Gst Carsten Treder, Kommandeur der Gemischten Heeresfliegerabteilung KFOR. Das Detachement der Schweizer Luftwaffe ist disziplinarisch dem jeweiligen Swisscoy-Kommandanten unterstellt, einsatzmässig jedoch dem deutschen Kommandeur in Toplicane. Treder stellt fest, dass der Schweizer Hubschrauber eine grosse Lücke zwischen den Transportkapazitäten der beiden Helikoptertypen schliesst. «Die UH-1D kommt bei höheren Temperaturen und Einsätzen im Gebirge – und das Kosovo hat viele Berge – schnell mal an ihre Leistungsgrenze, wobei dann auf die CH-53

ausgewichen werden muss.» Diese sei aber, so Treder, für sechs oder sieben Personen wiederum viel zu gross dimensioniert. Der Super Puma passe nun genau in diese Lücke hinein. Zudem sei er sehr gebirgstauglich, was selbstverständlich auch für die Schweizer Besatzungen gelte. Oberstleutnant Treder: «Auch darüber sind wir froh, denn unter den deutschen Piloten gibt es relativ wenige, die im Gebirgsfliegen ausgebildet sind.»

Sechs Luftwaffenangehörige in Toplicane

Das Schweizer Detachement besteht in Toplicane aus jeweils drei Piloten des Überwachungsgeschwaders (UeG) und drei Technikern des Bundesamtes für Betriebe der Luftwaffe (BABLW). Die erste Crew mit den Piloten Thomas Bucher, Mariano Spada und Katja Stucki sowie den Technikern Ueli Gwerder, Andreas Werren und Rolf Gisler zeigt sich bei unserem Besuch hoch motiviert an der Arbeit. Hauptmann Katja Stucki nimmt die Rolle des Detachementschefs und Einsatzoffiziers sowie des Reservepiloten ein, während die Majore Thomas Bucher und Mariano Spada hauptsächlich im Flugdienst sind. Fachoffizier Ueli Gwerder amtiert als Chefmechaniker, während Feldweibel Rolf Gisler mehrheitlich als Mechaniker und Avioniker arbeitet, sowie Feldweibel Andreas Werren als Flugbetriebsmechaniker (Loadmaster).

Die Schweizer Air-Crew in der Swisscoy hat aber noch einen siebten Mann: Der arbeitet als Lufttransport-Koordinationsoffizier (NATO-Bezeichnung: G3 Air) im Füh-



Das erste Detachement der Schweizer Luftwaffe in Toplicane: Von links Fw Andreas Werren, Fw Rolf Gisler, Maj Mariano Spada, Hptm Katja Stucki, Maj Thomas Bucher, Fachoff Ueli Gwerder. Fotos: Peter Brotschi

rungsstab der Multinationalen Brigade Süd im Feldlager Prizren. Im siebten Kontingent war es Stabsadjutant Roland Staub, im «normalen» Berufsleben Fachinstruktor Lenkwaffe Stinger in Payerne, der für seine Arbeit im Kosovo den Rang eines Hauptmanns erhalten hatte. Der G-3 Air bearbeitet die hereinkommenden Bedarfsanfragen für Helikoptertransporte, beurteilt sie, zieht sie in die Planung ein und leitet die Aufträge – die «Heli Tasks» – täglich an den Einsatzoffizier in Toplicane weiter. Jeden Abend ist dort um 17.30 Uhr mit allen Besatzungen, die anderntags im Einsatz sind, ein Briefing, bei dem die Missionen ausgegeben und besprochen werden. Katja Stucki lobt die «hervorragende Zusammenarbeit mit den deutschen Fliegern». Das Schweizer Team sei in Toplicane äusserst gut aufgenommen und integriert worden, hielt die Detachementschefin weiter fest. Auch zur Swisscoy selber, das nicht weit entfernt im Camp Casablanca untergebracht ist, hat das Team der Schweizer Luftwaffe selbstverständlich einen guten Draht. Ebenso erhält das berühmte «Swiss Chalet» im Camp Casablanca mit seinen beliebten Fondues und Raclettes ab und zu Besuch aus Toplicane. Toplicane ist ein Flugplatz mit Containern und Zelten: Oberirdisch wurden nur wenige Bauten fest erstellt, das allermeiste – von den Unterküften bis zum Wetterdienst – ist in Containern untergebracht, die mit Holzkonstruktionen ergänzt wurden. Wie bei den anderen Lagern im Kosovo funktioniert das Airfield Toplicane völlig unabhängig von der Aussenwelt, auch was beispielsweise Energie und Wasser betrifft.

Landeplätze sind genau definiert

Grundsätzlich werden beim Fliegen die gleichen Vorschriften angewendet wie in der Schweiz. Dennoch mussten sich die



Bell UH-1D der deutschen Heeresflieger.

Piloten an neue Verfahren gewöhnen: Im Gegensatz zur Schweiz darf im Kosovo nur an ganz bestimmten, genau definierten Plätzen gelandet werden. Dies nicht zuletzt wegen der Landminen, eines der grossen Nachkriegsprobleme im Kosovo: Abseits der befestigten Strassen muss grundsätzlich mit dieser Gefahr gerechnet werden. Zudem besteht ein System von Reporting Points, wo die Piloten jeweils mit Funkmeldungen, so genannten Blind Calls, ihre Position melden, was der Sicherheit dient: Das Kosovo wurde zu diesem Zweck in verschiedene Sektoren eingeteilt, die geografischen Positionen werden dann am Radio mit der Sektorbezeichnung – beispielsweise «Brown» – und einer zweistelligen Zahl durchgegeben.

Piloten wie Mechaniker bleiben jeweils für vier Wochen im Kosovo. Der Wechsel erfolgt nicht mit dem ganzen Detachement, sondern im «Einzelsprung». Damit kann gewährleistet werden, dass das erworbene Know-how gut an die Detachementsmitglieder weitergegeben wird, die neu in das Kosovo kommen.

Spezialtraining absolviert

Alle 33 Mitglieder von Überwachungsgeschwader und Bundesamt für Betriebe der Luftwaffe haben im Spätsommer 2002 einen vierwöchigen speziellen Kurs für Auslandseinsätze absolviert, der erste dieser Art überhaupt. Sehr viele Themen wurden besprochen und trainiert, hier einige Stichworte: Geografie des Kosovo, Einsatzverfahren, NATO-KFOR, Dienstbetrieb, Minen, Medien, Überleben – und auch der «Atom- und Chemieschutzdienst», den jeder Soldat kennt, wurde einsatzbezogen geübt. Bei einer Schlussübung mussten die Teilnehmer ihr Können unter Beweis stellen – auch Jodeln soll dazu gehört haben ... – Der jüngste Kosovo-Teilnehmer der Luftwaffe ist 23 Jahre alt, der älteste 53.

Auch Super Puma T-319 unterzog man einer Modifikation: Die Kabine wurde seitlich mit einer mobilen Einrichtung mit Keflar-Matten gegen Beschuss verstärkt; die gleiche Einrichtung haben die Pilotensitze erhalten. Ebenso musste ein spezieller Notsender eingebaut werden.

Zudem wurde die Ausrüstung der Besatzungen an die Verhältnisse im Kosovo und an die KFOR-Vorschriften angepasst. Piloten und Loadmaster tragen eine Überlebensweste, die ehemals von den Mirage-Piloten verwendet und den neuen Bedürfnissen angepasst wurde. «Auf Mann» respektive im Super Puma sind während des Fliegens für die Besatzung auch drei Rucksäcke mit Notwäsche, einer Winterjacke und Toilettenartikeln, zudem wird die Splitterschutzweste und der Schutzhelm mitgeführt. Weiter sind drei Schlafsäcke, ein Satellitentelefon, Notkocher und Essgeschirr an Bord. Alles ermöglicht bei einem Unfall oder Zwischenfall das Überleben in den Bergen Kosovos. Die vorgeschriebene Zusatzausrüstung hat nur einen Haken: Sie wiegt rund 500 kg, und logischerweise ist die Nutzlast des Super Pumas um dieses Gewicht heruntergesetzt. ☐



Der Schweizer Super Puma wird nach dem Flugdienst in seinen Zelthangar gestossen.