

Zeitschrift: ASMZ : Sicherheit Schweiz : Allgemeine schweizerische Militärzeitschrift
Herausgeber: Schweizerische Offiziersgesellschaft
Band: 153 (1987)
Heft: 2

Artikel: Im Gespräch mit desertierten afghanischen Luftwaffenoffizieren
Autor: Carrel, Laurent F.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-57725>

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

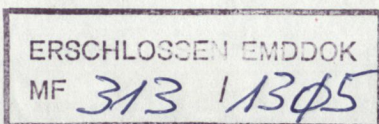
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 19.03.2025

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

Im Gespräch mit desertierten afghanischen Luftwaffenoffizieren

Major i Gst Laurent F. Carrel



Afghanistan ist das beste Schaufenster sowjetischer Militärmacht seit dem Zweiten Weltkrieg, und zwar bezüglich sowjetischer Militärstrategie, Operationsführung und Taktik, neuer Heeresstrukturen, Waffen und Material, Ausbildung und Führung. Einsatzverfahren und Taktik der Kampfhelikopter sind für uns von besonderem Interesse. Unseres Wissens handelt es sich um das erste veröffentlichte Interview mit den Mi-24-Kampfhelikopterpiloten.

Zwei sowjetische Kampfhelikopter fliegen in den Westen

Vielleicht erinnern Sie sich an die lakonische Zeitungsnotiz vom 13. Juli 1985, in welcher es hiess, zwei Kampfhelikopter des Typs Mi-24 der afghanischen Luftwaffe seien von desertierenden Piloten nach Pakistan geflogen worden. Militärspezialisten horchten auf: Zum erstenmal sollte es im Westen möglich werden, zwei sowjetische Kampfhelikopter nicht nur einer technischen Untersuchung zu unterziehen, sondern sie auch fliegerisch zu erproben – vorausgesetzt allerdings, dass Pakistan der sowjetischen Forderung nach sofortiger Rückgabe nicht nachgibt. Pakistan hat – wie so oft in jüngster Zeit – dem sowjetischen Druck widerstanden.

Dank der Hilfe der afghanischen Widerstandsorganisation Hezb-i-Islami (Hekmatyar) ist es dem Autor gelungen, mit drei der desertierten Afghanen ein Gespräch an einem aus Sicherheitsgründen nicht näher bezeichneten Ort in Pakistan zu führen. Zugegen waren Hptm Hossain-Tan (Mi-24-Bordmechaniker), Lt M. Omar Noramad (Mi-24-Pilot) und sein Bruder sowie verschiedene Vertreter der Hezb-i-Islami Organisation.

Die sowjetische Luftbeweglichkeit in Afghanistan

Bei der sowjetischen Kriegführung in Afghanistan kommt der Luftbeweglichkeit eine ausserordentlich grosse Bedeutung zu. Helikopter stellen hierzu das wichtigste Waffensystem der Sowjets im Kampf gegen die Mujaheddin

dar. Der schwerbewaffnete und gepanzerte Mi-24 ist der meistverwendete Kampfhelikopter in Afghanistan. Zum Einsatz gelangen ebenfalls bewaffnete Mi-8 / Mi-17 HIP Transporthelikopter und eine beschränkte Anzahl Mi-6 Hook und Mi-26 Halo. Nach verschiedenen Augenzeugenberichten ist auch der neuste sowjetische Kampfhelikopter, der Mi-28 Havoc, versuchsweise in Afghanistan im Einsatz. Neben der Erprobung von neuem Material, neuen Waffen und neuen Taktiken dient Afghanistan vor allem der Pilotenschulung.

Die afghanischen Kampfhelikopterstaffeln

Die afghanische Luftwaffe ist ausschliesslich mit sowjetischen Flugzeu-

gen und Helikoptern ausgerüstet. Die sowjetischen Besatzungstruppen üben eine strenge Kontrolle über die afghanische Luftwaffe aus, nicht zuletzt, weil auch diesem Elitekader der afghanischen Streitkräfte misstraut wird. Hierzu gibt es gute Gründe. So haben zum Beispiel im Juni 1985 aufgebrachte afghanische Piloten, die sich gegen die Bombardierung von Dörfern auflehnten, zwanzig afghanische Kampfflugzeuge MiG auf dem Luftstützpunkt von Shindand zerstört. Die afghanische Luftwaffe ist mit älteren sowjetischen Kampfflugzeugen ausgestattet. Sie verfügt aber auch über ein Regiment Kampfhelikopter Mi-24 unter anderem des modernen Typs D.

Die desertierten Offiziere im Gespräch

F: Wie gelang es Ihnen zu desertieren?

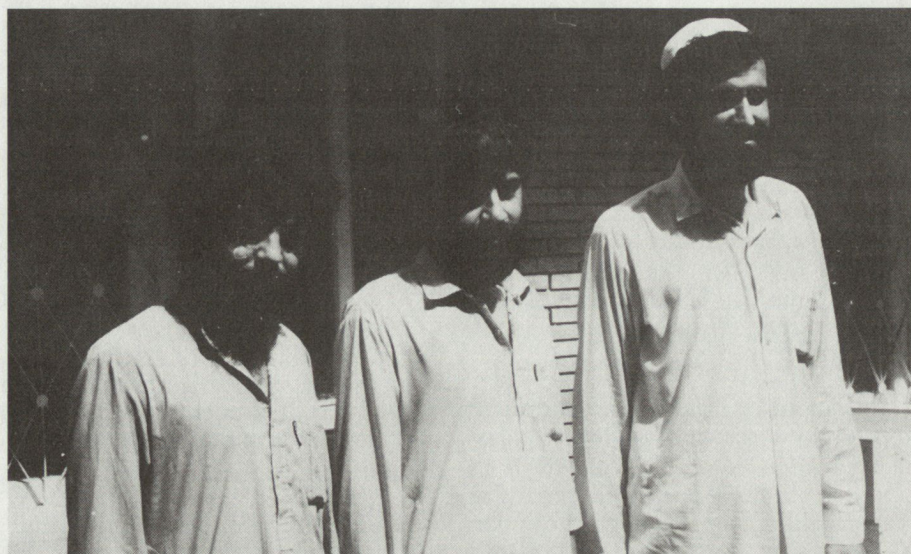
A: Wir waren acht und planten für längere Zeit, mit zwei Mi-24-Kampfhelikoptern nach Pakistan zu fliegen. Wir waren zuletzt in Khost (in der Provinz Paktia) stationiert. Wir sind zu einer Mission gestartet, wobei wir Kurs auf die pakistanische Grenze nahmen, diese überflogen und in Miransha in Pakistan landeten. Die Flucht verlief dank der guten Planung reibungslos.

F: Um welchen Typ des Kampfhelikopters Mi-24 handelte es sich?

A: Um einen Mi-24 Typ D und um einen modifizierten Mi-24 Typ D.

F: Wie und wo fand die Ausbildung zum Kampfhelikopterpiloten statt?

A: Während dreier Jahre wurden wir in Zentralasien in der Sowjetunion ausgebildet. Wir sprechen fliessend russisch, da der technische und ideolo-



In der Mitte Lt M. Omar Noramad (Mi-24-Pilot), links sein Bruder, rechts Hptm Hossain-Tan (Mi-24-Bordmechaniker).



Im Bild der im Juli 1985 in Pakistan gelandete Mi-24 HIND-D. Gut sichtbar (und mit zwei Pfeilen versehen) die aufgrund der Afghanistan-Erfahrungen angebrachten Ummantelungen der Abgasrohre. Durchströmende Aussenluft und Triebwerksgase vermischen sich, die Abgastemperatur sinkt. Damit wird die Strahlungsquelle der Triebwerksgase für Lenkwaffen mit IR-Zielsuchköpfen verkleinert. Im Gegensatz zu westlichen Bewaffnungskonfigurationen verfügen die HIND auch über Bomben. Beachte die FAB-250-Sprengbomben an den mittleren Flügelstationen.



Der Mi-24 HIND-D ist teilweise gepanzert (1), verfügt zum Selbstschutz über ein IR-Stroboskop, d. h. eine IR-Strahlungsquelle (2), Düffel- und Fackel-Ausstossergerät (3), eine Ummantelung der Abgasrohre zur Unterdrückung der Triebwerk IR-Abstrahlung (vgl. das Foto des nach Pakistan geflogenen Mi-24) (4) und ein Radarwarngerät.

gische Unterricht in Zentralasien in russischer Sprache erfolgte. In der Sowjetunion erhielten wir eine Grundausbildung, um selbständige Missionen zu fliegen. Erst in Afghanistan erhielten wir dann die zusätzliche Ausbildung, um in Zweier- oder Vierer-Teams zu operieren. Der Grund liegt auch darin, dass es ab 1982 wegen der Erfolge des Widerstandes bei der Bekämpfung von Helikoptern immer schwieriger wurde, allein und ohne gegenseitigen Feuerschutz zu operieren. Die fliegerisch anspruchsvollere Ausbildung fand in Afghanistan unter sowjetischer Leitung statt.

F: Wie ist die Aufgabenteilung zwischen den Piloten in einem Zweier- oder Vierer-Heliteam geregelt?

A: Einer wird als Kommandant des Zweier- oder Vierer-Teams bezeichnet. Die Aufgabenteilung ist sehr ähnlich, im Zweier-Team wird sie von je einem der Kampfhelikopter übernommen, im Vierer-Team von je zwei Kampfhelikoptern. Unterschieden wird demnach zwischen der eigentlichen Angriffsmision und der Überwachungs- bzw. Feuerunterstützungsmission auf erkannte Fliegerabwehrwaffen des Widerstandes. Das Team bzw. der mit der Überwachungsmission betraute Kampfhelikopter fliegt zurückgestaffelt und überhöht.

Im Angriff würde der zweite Helikopterpilot beurteilen, ob der erste das Ziel getroffen hat. Falls nicht, würde er einen zweiten Angriff fliegen. Im Kampfhelikopter ist der Pilot der Kommandant, der Schütze vor ihm löst die ungelenkten Raketen aus. Nicht alle Schützen sind als Co-Piloten bei Aus-

fall des ersten Piloten in der Lage, den Helikopter zu fliegen.

F: Wie wurde eine Mission vorbereitet?

A: Für eine Angriffsmission erhielten wir die genauen Koordinaten zum Beispiel von den Unterstützungswaffen der Mujaheddins wie Minenwerfer oder Flab-Stellungen schwerer Maschinengewehre. Diese gehörten zu den Zielen mit höchster Priorität. Die genauen Ortsangaben stammten sehr oft von einem KHAD-Agenten. (KHAD [Khidamate Aetilaati Daulati] Staatlicher Geheimdienst, Counterpart des KGB). Falls einzelne Häuser in einem Dorf bombardiert werden mussten, die den Mujaheddin als Versteck dienten, flog der KHAD-Agent zur genauen Zielzuweisung in einem Kampfhelikopter mit. Wenn wir aufgrund von Koordinaten einen Angriff flogen, stellte ein sowjetischer Berater vor dem Abflug sicher, dass wir den Auftrag richtig verstanden hatten. Er gab uns anschliessend zusätzliche taktische und technische Erläuterungen.

F: Wie wurde die Mission ausgewertet?

A: Die Sowjets konnten nicht direkt mitverfolgen ob wir die Ziele trafen oder nicht. Sie erhielten jedoch Meldung von eventuell mitfliegenden KHAD-Agenten oder von Bodentruppen, die unseren Misserfolg beobachteten.

F: Wurden Sie dann disziplinarisch bestraft?

A: Wir haben nie gehört, dass die So-

wjets gegen afghanische Piloten vorgegangen sind, die hin und wieder ihr Ziel verfehlten. Falls allerdings ein Pilot verdächtigt wurde, mit dem Widerstand zusammenzuarbeiten, dann wurde er verhaftet und verschwand ...

F: Welche Waffen des Mi-24 kamen vor allem zum Einsatz?

A: Vor allem die 57-mm-Raketen (4UB-32 Pods mit je 32×57-mm-Raketen), die Bordkanone (vierläufige 12.7-mm-Bug-Kanone) und verschiedene Bomben.

F: Und die Panzerabwehrlenkwaffen AT-2 «Swatter»?

A: Nein, wir haben nie Panzerabwehrlenkwaffen gegen Mujaheddin-Stellungen zum Einsatz gebracht. Wir waren dafür weder ausgebildet noch ausgerüstet. Nur die sowjetischen Mi-24-Piloten waren dazu in der Lage.

F: Haben Sie je C-Waffen zum Einsatz gebracht?

A: Nein. Aber in der afghanischen Flugwaffe waren Gerüchte im Umlauf, dass sowjetische Piloten C-Waffen einsetzten. Unsere Piloten waren deshalb sehr aufgebracht.

F: War Ihnen der Prozentsatz der nicht explodierenden bzw fehlerhaften sowjetischen Munition bekannt?

A: Nein, aber wir haben des öfters beobachtet, dass ein Teil unserer Raketen und Bomben nicht explodierte.

F: Haben die afghanischen Piloten mit dem Mi-24 auch Nachteinsätze geflogen?



Der Mi-24 HIND-D verfügt über folgende Waffen: Eine schwenkbare, 4-läufige 12,7-mm-Gatling-Kanone im Kinn-turm, max. 4 Behälter UB-32-57 mit je 32 Abschussrohren für total 128 ungelenkte Raketen vom Typ S-5, verschiedene Spreng-/Splitterbomben und Submunitionsbomben, C-Kampfstoff-Behälter, Luftverminungsbehälter, je 4 Panzerabwehrlenk Waffen AT-2 Swatter-B.



Bei diesem Mi-24 HIND-D der afghanischen Luftwaffe handelt es sich möglicherweise um eine Exportversion mit einfacherer Ausrüstung.

A: Nein. Obschon der Mi-24 dafür ausgerüstet war, nahmen nur sowjetische Piloten an Nachtmissionen teil.

F: Was war neben einer Angriffsmis-sion ein typischer Kampfauftrag?

A: Die Begleitung eines Konvois und dessen Schutz mit Mi-24 Kampfhelikoptern. Die Planung einer solchen Mission war detailliert. Die Konvoi-planung, das heisst die Verschiebung einer Transportkolonne zwischen zwei befestigten Stützpunkten würde erst nach Bewilligung durch das Verteidigungsministerium in Kabul, welches unter direkter sowjetischer Aufsicht steht, über das Luftwaffenkommando in Kabul zu uns gelangen. Meistens wurden zwei Zweier-Teams Mi-24 zum Konvoischutz beordert. Zwei Mi-24 standen abrufbereit auf dem Flugstützpunkt, zwei Mi-24 flogen über dem Konvoi mit. Wir waren direkt dem Konvoikommandanten unterstellt und über den Flugwaffen-Fliegerleitposten mit ihm verbunden.

F: Wie wurde der Konvoischutz sichergestellt?

A: Wir flogen in Zweier-Teams hintereinander gestaffelt vom Ende des Konvois bis zur Vorhut und wieder zurück. Mit andern Worten: Wir kreisten in einer grossen Schlaufe ununterbrochen über dem sich vorwärtsbewegenden Konvoi. Bevor das Flugbenzin ausging, wurde das pikettstehende Team abgerufen, welches unsere Aufgabe übernahm, bis wir auf dem Flugstützpunkt wieder aufgetankt waren (vgl. Skizze 1).

Konvoi in einen Hinterhalt der Muja-heddin geriet oder angegriffen wurde?

A: In einem solchen Fall erfolgte die Meldung vom Konvoikommandanten über den Fliegerleitposten zu uns. Wir erhielten die Zielzuweisung in Form von Koordinaten vom Fliegerleitposten. Auch den Angriffsbefehl erhielten wir von ihm. Sobald wir den Gegner ausgemacht hatten, gingen wir mit den Kampfhelikoptern zum Angriff über.

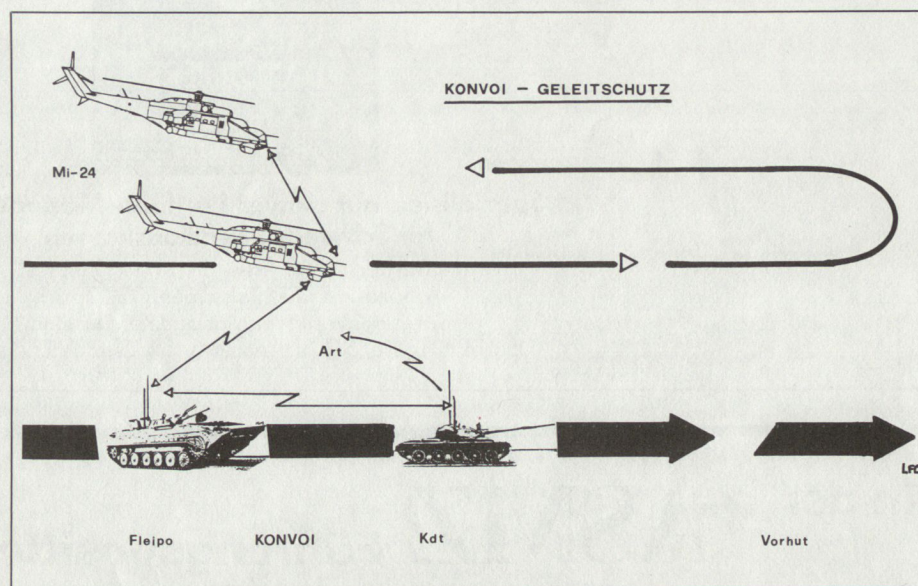
F: Wurde zur Unterstützung des angegriffenen Konvois auch Artilleriefeuer eingesetzt?

A: Entlang der ganzen Verschiebungsrouten war Artilleriefeuer vorgeplant. Zu seiner Unterstützung konnte der Konvoikommandant dieses abrufen. Die Feuerkoordination zwischen Artilleriefeuer und Luftnahunterstüt-

zung erfolgte durch den Konvoikommandanten. Er würde über den Fliegerleitposten sicherstellen, dass wir aus der Gefahrenzone des Artilleriefeuers hinausfliegen.

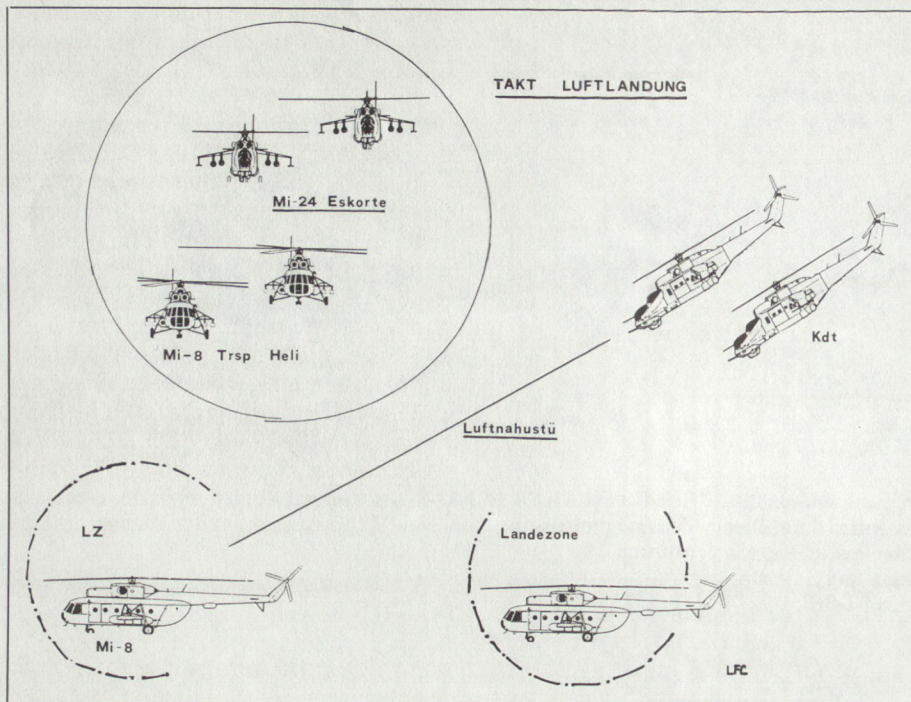
F: Neben selbständigen Angriffsmis-sionen und Konvoischutz habt Ihr auch an Luftilandeaktionen teilgenommen?

A: An sehr vielen sogar – dies war ein häufiger Auftrag. Sehr oft musste eine von Widerstandskämpfern umzingelte Regierungseinheit aus der Luft entsetzt werden. Zirka 400 Mann, das heisst ein Bataillon, wurde mit einer solchen Aufgabe betraut. Das Bataillon wurde vorwiegend mit Mi-8 und Mi-17 lufttransportiert. Diesen wurden vier bis sechs Kampfhelikopter Mi-24 als Transportschutz beige-stellt. Unsere erste Aufgabe bestand darin, die Mi-8 und Mi-17 auf der Verschiebung zu es-



Skizze 1

F: Wie war das Prozedere, wenn der

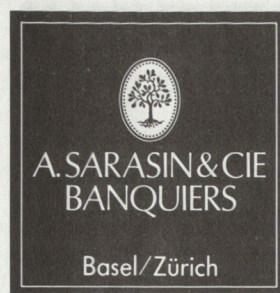


kortieren. Hauptaufgabe war jedoch, die Landung zu überwachen. Wir patrouillierten über den bezeichneten Luftlandezone der Transporthelikopter, um rasch eingreifen zu können, falls eine dieser Luftlandezone unter Feuer der Mujaheddin geriet. Falls die Widerstandskämpfer die Luftlandezone angriffen, nahmen wir sie sogleich unter Feuer. Oft mussten die Soldaten aus den über dem Boden schwebenden Helikoptern abspringen, um sich rasch aus dem Gefahrenbereich zu entfernen. Der Kommandant der lufttransportierten Truppe sass in einem Kampfhelikopter und landete als letzter (Vgl. Skizze 2).

Skizze 2



«Pensionskassenvermögen wachsen nicht nur durch Beitragszahlungen, sondern auch durch aktives Portfolio-Management.»



Rolf Wittendorfer
Direktor
Mitglied der
Geschäftsleitung

Spezialisiert auf aktives Portfolio-Management für Schweizer Pensionskassen.

A. Sarasin & Cie., Freie Str. 107, 4002 Basel
A. Sarasin & Cie., Talstr. 66, 8022 Zürich
Sarasin Investment Management Limited,
Sarasin House, 5/6 St. Andrew's Hill, London EC4V5BY

T.M.

In der **+ASMZ** Führungspositionen ausschreiben!