

Zeitschrift: Schweizer Soldat + MFD : unabhängige Monatszeitschrift für Armee und Kader mit MFD-Zeitung

Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat

Band: 69 (1994)

Heft: 7

Artikel: Operation Provide Promise : Hilfsflüge nach Bosnien

Autor: Kindle, Markus

DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715326>

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

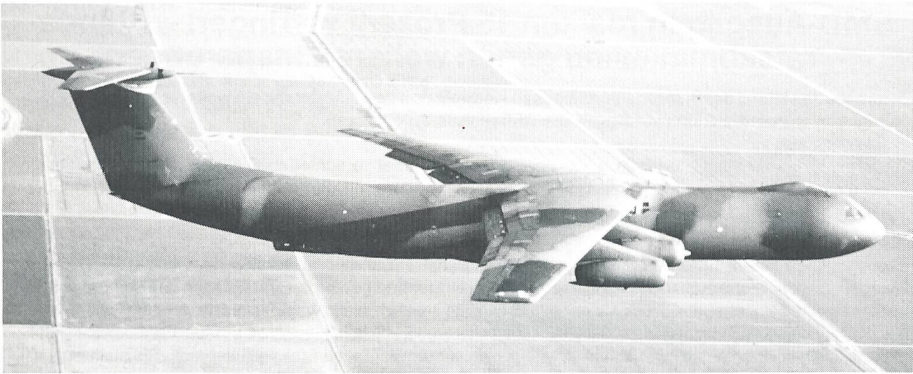
The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 15.03.2025

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

Operation Provide Promise – Hilfsflüge nach Bosnien

Von Hptm Markus Kindle, Basel



C-141-Starlifter auf dem Weg, um der notleidenden Zivilbevölkerung Hilfe zu bringen.

Im Auftrag der Vereinten Nationen fliegen Transportflugzeuge im Rahmen der Operation «Provide Promise» täglich Hilfsgüter für die notleidende Zivilbevölkerung ins ehemalige Jugoslawien. Neben der amerikanischen Luftwaffe beteiligen sich auch andere Staaten an den humanitären Einsätzen, die nicht ungefährlich sind. Nach Angaben der UNO hat die Operation «Provide Promise» bereits weit über 100 000 Menschen in den Krisengebieten vor dem akuten Hunger- oder Kältetod gerettet. Der Autor hat einen Einsatz der US-Luftwaffe nach Sarajewo begleitet.

Die Operation «Provide Promise» begann am 3. Juli 1992. Sie wurde notwendig, weil bosnisch-serbische Einheiten alle Strassenverbindungen nach Sarajewo sperrten. UN-Transporte von Hilfsgütern zugunsten der notleidenden Zivilbevölkerung konnten auf dem Landweg nicht mehr im notwendigen Ausmass durchgeführt werden. Die Vereinten Nationen entschlossen sich daher, eine Luftbrücke (AIRLAND) einzurichten, um die belagerte bosnische Hauptstadt mit Grundnahrungsmitteln versorgen zu können. Über diese Luftbrücke erhält Sarajewo rund 76 Prozent seiner Grundbedürfnisse an Nahrung und Medikamenten. Das UNO-Hochkommis-



Steil nach oben, um rasch aus dem Wirkungsbereich der Flugabwehrsysteme zu gelangen.



In Split werden 12 Tonnen Mehl geladen.

sariat für Flüchtlinge (UNHCR) errechnete zum Beispiel für den Monat Februar 94, dass insgesamt 7523 Tonnen Nahrungsmittel benötigt würden, um jedem Bewohner der Stadt eine warme Mahlzeit pro Tag abgeben zu können.

Über die Luftbrücke konnten im besagten Monat 6385 Tonnen eingeflogen werden. Im Jahre 93 wurden insgesamt 55270 Tonnen Nahrungsmittel, Medikamente und Kleidungsstücke für die notleidende Zivilbevölkerung auf dem Luftweg nach Sarajewo gebracht. Am 4. April 1994 flog eine amerikanische C-130-Hercules die 100 000. Tonne nach Sarajewo. Zurzeit stellen acht Nationen (USA, England, Frankreich, Kanada, Deutschland, Norwegen, Schweden und Italien) Transportflugzeuge für «Provide Promise» zur Verfügung. Seit dem Juli 92 wurden bereits über 8000 Flüge durchgeführt. Am meisten Einsätze flog die amerikanische Luftwaffe (3132), gefolgt von der französischen (1444) und der englischen Royal Air Force (1206). Im Durch-

schnitt landen an einem «ruhigen Tag» in Sarajewo 12 bis 20 Flugzeuge mit Hilfsgütern.

AIRLAND-Einsatz

Samstagmorgen, amerikanischer Luftwaffenstützpunkt Rhein-Main: Im Briefing-Raum der 35th Airlift Squadron bereiten sich amerikanische Flugzeugbesatzungen vor, Hilfsgüter in die bosnische Hauptstadt zu fliegen. Die 35th Airlift Squadron wurde eigens für «Provide Promise» zusammengestellt. Die C-130-Hercules und C-141-Starlifter-Transportflugzeuge stammen aus den Beständen des in Rhein-Main stationierten 435th Airlift Wing. Die Flugbesatzungen werden rotationsweise – jeweils für drei Monate – von anderen Transportstaffeln nach Rhein-Main abkommandiert.

Zurzeit stellt der 437th Airlift Wing, der in Charleston, South Carolina USA, stationiert ist, die Besatzungen. Während Captain Brunner, Kommandant eines C-141-Starlifter-Transportflugzeuges, die Informationen der letzten Flüge studiert und mit seinem Copiloten bespricht, beschäftigt sich der Rest der Cockpit-Crew mit den Flugkarten. Planung der Flugrouten, Absprache bis in letzte Detail; nichts wird dem Zufall überlassen. Der Einsatz erfolgt über einem Gebiet, über dem mit Waffeneinwirkungen gerechnet werden muss. Der kleinste Fehler, eine kleine Unachtsamkeit kann für die ganze Besatzung zur tödlichen Gefahr werden. Der Auftrag für Captain Brunner und seine Crew lautet: Transport von Hilfsgütern nach Sarajewo, anschließend Weiterflug nach Split und Aufnahme von weiteren Hilfsgütern; dann wieder nach Sarajewo und anschliessend Rückkehr nach Frankfurt. Normalerweise besteht die Besatzung einer C-141 aus sechs Mann, zwei Piloten, einem Navigator, einem Bordmechaniker und zwei Loadmasters (verantwortlich für den Frachtraum). Im Rahmen der Operation «Provide Promise» fliegen die C-141 mit zehn Mann Besatzung (zusätzlich ein Pilot und drei Loadmasters).

Die maximale Zuladung der C-141 beträgt rund 30 Tonnen. Wegen dem speziellen Anflugverfahren in Sarajewo befördert jeder Starlifter pro Flug nur rund 10 bis 12 Tonnen ins Krisengebiet. Während im Cockpit die letzten Vorbereitungen laufen, überprüft unser Loadmaster Sergeant Goffry, ob die zehn Container-Paletten – gefüllt mit Grundnahrungsmitteln und Kleidungsstücken für Kinder – vorschriftsmässig im Frachtraum unserer Maschine befestigt sind. Um 10.38 Uhr hebt der Starlifter von der Startbahn des Frankfurter Flughafens ab. In rund acht Stunden werden wir – wenn alles planmässig verläuft – in Frankfurt zurückerwartet.

Combat Entry

Der Anflug über Österreich und Norditalien scheint für die Besatzung bereits Routine geworden zu sein. Seit wir uns im italienischen Luftraum befinden, stehen wir im ständigen Kontakt mit einem Luftraumüberwachungsflugzeug vom Typ E-3-AWACS. Die AWACS kreisen rund um die Uhr über der Adria und überwachen alle Flugbewegungen im Luftraum des ehemaligen Jugoslawien. Der



Die Paletten müssen von Hand aus dem Flugzeug gestossen werden. Schwerarbeit für die Crew.

AWACS meldet uns keine besonderen Vorkommnisse, so dass Captain Brunner über Ancona auf Kurs Ost gehen kann. Über die Bordsprechanlage ertönt das «*Combat Entry – Einflug in die Kampfzone*» des Flugkommandanten. Splitterschutz- und Überlebenswesten werden angezogen. Fallschirme und Sauerstoffmasken liegen in Griffweite. Über der Adria und im bosnischen Luftraum patrouillieren Kampfflugzeuge der NATO. Auf dem amerikanischen Flugzeugträger «*USS-Saratoga*», der in der Adria kreuzt, und auf NATO-Luftwaffenbasen in Italien stehen Rettungshubschrauber bereit. Auch in diesem Bereich wird nichts dem Zufall überlassen. Auf der Höhe von Split erfolgt der Einflug ins Krisengebiet. Je näher wir unserem Ziel Sarajewo kommen, desto angespannter wird die Atmosphäre im Cockpit. Jedes Besatzungsmitglied ist in seinem Bereich angespannt bei der Arbeit. Die Radarwarnsysteme an Bord unseres Starlifters werden keine Sekunde mehr aus den Augen gelassen. Immer wieder kommt es vor, dass Flugzeuge, die Hilfe bringen, vom gegnerischen Radar erfasst und verfolgt werden. Sollte unsere C-141 erfasst werden, werden automatisch Chaffs (Düppel) und Flares (Hitzkugeln) ausgestossen. Erst in den letzten Minuten leitet Captain Brunner den Sinkflug ein. Der Anflug aufs Ziel beginnt.

Anflug auf Sarajewo

Der Flughafen der bosnischen Hauptstadt liegt in einem Talkessel und verfügt nur über eine Start-/Landebahn, die eine Länge von 2600 m aufweist. Die Stellungen der Bürgerkriegsparteien auf den unzähligen Hügeln rund um dem Flugplatz stellen vor allem für jene Transportflugzeuge eine akute Bedrohung dar, die sich gerade im Landeanflug befinden oder entladen werden. Immer wieder werden Transportflugzeuge mit leichten Feuerwaffen beschossen und zum Teil auch getroffen. Vor einiger Zeit wurde ein italienisches Transportflugzeug vom Typ G222 beim Landeanflug auf Sarajewo von einer hitzesuchenden Boden-Luft-Lenkwanne abgeschossen. Die vierköpfige Besatzung kam dabei ums Leben. Um sich nicht allzu lange einer möglichen Bedrohung durch feindliches

Feuer auszusetzen, wird Sarajewo in einem sehr steilen Winkel angefliegen. Ruckartige Ausweichmanöver werden geflogen, um den Kriegsparteien das Erfassen der Maschine zu erschweren. Die Landung in Sarajewo ist nichts anderes als ein kontrollierter Absturz, meint Captain Brunner.

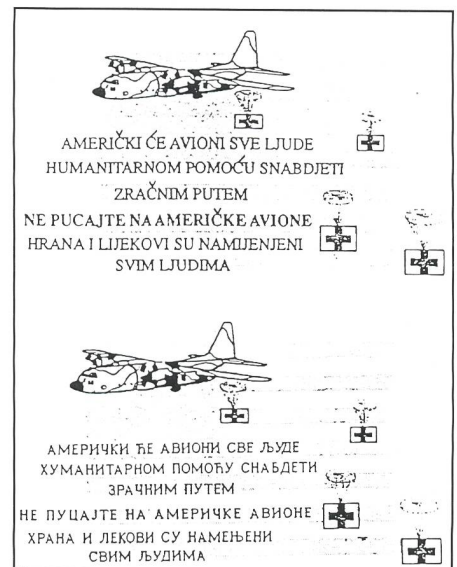
15 Minuten Entladezeit

Kaum hat die C-141 die Piste berührt, wird voll abgebremst. Während wir zu unserer Abstellposition rollen, wird der Laderaum geöffnet. Es gilt keine Zeit zu verlieren. Die Maschinen bleiben maximal nur 15 Minuten in Sarajewo am Boden. Solange haben unsere Loadmasters Zeit, die Maschine zu entladen. Französische Soldaten der UNPROFOR kommen an Bord, um beim Entladen zu helfen. Die rund eine Tonne schweren Paletten müssen von Hand auf dem Rollboden aus dem Flugzeug gestossen werden. Draussen werden sie von



Ein neues Gefühl für Besatzungen von Transportflugzeugen: Tragen von Splitterschutz- und Survivalwesten.

Hubstaplern übernommen. Während die Maschine bei laufenden Triebwerken entladen wird, werden im Cockpit alle Vorbereitungen für den Start getroffen. Bereits nach zwölf Minuten ist die C-141 entladen. Leere Paletten werden nun an Bord genommen. 15 Minuten nach dem wir gelandet sind, gibt Sgt Goffry das Zeichen zum «*Go*». So schnell wie möglich weg von hier, heisst die Devise der Cockpit-Besatzung. Captain Brunner schiebt den Schubhebel der C-141 ganz nach vorne. Mit maximaler Schubleistung hebt unsere Maschine ab und wird steil nach oben gezogen, um möglichst rasch aus dem Wirkungsbereich der Flugabwehrsysteme zu gelangen. Wir nehmen Kurs auf Split. Der Besatzung bleibt in Split wenig Zeit, um sich auszurufen. Der Ladevorgang muss überwacht werden, die Piloten besprechen den Flugplan und das Landeverfahren in Sarajewo, der Bordmechaniker überprüft die Maschine auf Herz und Nieren. Nach einem 40minütigen Aufenthalt verlassen wir Split und nehmen wieder Kurs auf Sarajewo. An Bord 12 Tonnen Mehl. Wiederum dasselbe Anflugverfahren auf Sarajewo. Dieses Mal entladen wir in 13 Minuten. Nach dem erneuten Start in Sarajewo nimmt die Maschine Westkurs. Wir überfliegen Split



Bei AIRDROP-Einsätzen wird die Bevölkerung vorwiegend mit Flugblättern informiert.

in Richtung Ancona. Über der Adria gibt Captain Brunner das Zeichen zur Entwarnung. Die Splitterschutzwesten und Survival-Kits können ausgezogen werden. Die Anspannung der letzten Stunden verfliegt. Nach rund achtstündigem Einsatz landen wir gegen Abend wieder in Rhein-Main. Morgen hat die Besatzung Ruhetag. Am Montag geht es wieder von neuem nach Sarajewo.

AIRDROP

Die «*AIRLAND*» Einsätze sind jedoch nur ein Teil der Operation «*Provide Promise*». In sogenannten «*AIRDROP*»-Flügen werden während der Nacht Hilfsgüter für die eingeschlossene Bevölkerung in den ostbosnischen Enklaven an Fallschirmen abgeworfen. Seit Beginn der «*AIRDROP*»-Flüge am 28. Februar 1993 warfen die drei beteiligten Nationen (USA, Frankreich, Deutschland) rund 17 000 Tonnen Lebensmittel und Medikamente über Bosnien ab. ■