

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 78 (2003)
Heft: 4

Artikel: Mit "Pegasus zero one" über Kabul
Autor: Sievert, Kaj-Gunnar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715121>

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: 29.03.2025

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

Mit «Pegasus zero one» über Kabul

Hubschraubereinsätze der Bundeswehr in Afghanistan

Seit einigen Monaten stehen die Heeresflieger der deutschen Bundeswehr mit drei Transporthubschraubern in Afghanistan im Einsatz. Eine ihrer Aufgaben sind Transport- und Patrouillenflüge im Verantwortungsbereich der International Security Assistance Force (ISAF). Der Autor hatte die Möglichkeit, einen Flug über und um Kabul zu begleiten.

Kabul International Airport (KIA), auf dem Vorfeld eines Hangars der afghanischen Luftfahrtgesellschaft Ariana stehen startbereit zwei Sikorsky CH-53GS der deutschen Heeresflieger: Ein Hubschrauber in der Konfiguration «Grossraumrettungshubschrauber» (GRH), der andere als «normaler Transporthubschrauber». Eine dritte Maschine wird im Hangar gewartet.

Kaj-Gunnar Sievert, Wettingen (Text und Fotos), und Heeresfliegerstaffel ISAF Kabul (Fotos)

Die Hubschrauber gehören zur «German Heli Unit» Kabul und sind dem Kommando KMNB (Kabul Multinational Brigade) der ISAF unterstellt. Seit Beginn der Einsätze im Mai 2002 steht mindestens eine der Maschinen für Flüge zu Gunsten der ISAF bereit. Die Hubschrauber kamen im April 2002 an Bord einer russischen Antonov An-124 mit zwei Flügen nach Zentralasien.

Die 84+30 im Schwebeflug über dem KIA.



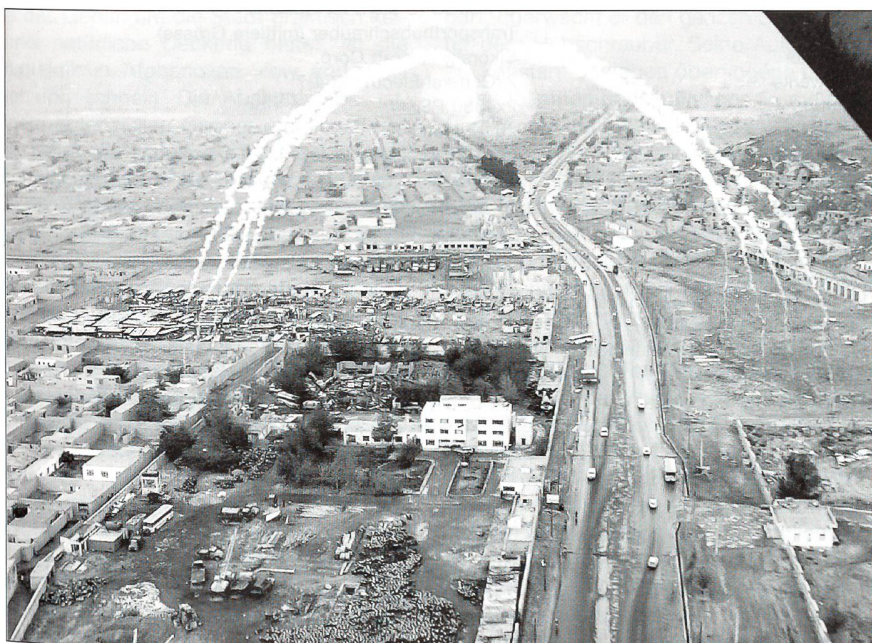
Obwohl die An-124 eines der grössten Transportflugzeuge ist, mussten die CH-53 für die Verlegung speziell zerlegt werden, um überhaupt in den Frachtraum zu passen. Dies wurde durch den Ab- und Ausbau eines der beiden Zusatztanks, der Hauptrotorblätter sowie des Getriebes erreicht. In Kabul wurden sie entladen und wieder zusammengesetzt. Nach der technischen Abnahme konnten die CH-53 an die Heeresflieger übergeben werden.

Einsatz in und um Kabul

Die Hubschrauber stehen für verschiedene Aufgaben im Einsatz, wie CH-53-Pilot und Einsatzstabsoffizier des Stabs der German Heli Unit Group Kabul, Major Norbert B.*, erklärt. Dazu zählen:

- In- und Exfiltration von Infanteriepatrouillen innerhalb und ausserhalb Kabuls,
- Luftaufklärung, d. h. Erstellen regelmässiger Luftaufnahmen interessanter Objekte;
- der schnelle Transport von so genannten Immediate Reaction Teams an einen «Hotspot», sollte sich die Situation für ISAF-Truppen kritisch zuspitzen,
- die ständige Bereitstellung eines GRH für medizinische Notfälle (MEDEVAC) sowie
- die Sicherstellung von Transportkapazitäten im Falle von Evakuierungen für die ISAF und die deutsche Botschaft in Kabul.

Der ursprüngliche Plan der Bundeswehr, neun Hubschrauber – eine Bell UH-1D, vier Sikorsky CH-53G sowie vier der verbesserten CH-53GS – nach Afghanistan zu verlegen, wurde verworfen. Einzelne Typen, wie die Bell UH-1D wären von den Leistungsparametern zu schwach gewesen. So hätte die Bell bei sommerlichen Temperaturen von um die 40 Grad Celsius und der Höhenlage von Kabul mit 1800 m ü. M. nur noch über Leistungsreserven verfügt, um mit einem Piloten an Bord abzugehen. Nur die kampfwertgesteigerte GS-Version der CH-53 konnte mit annähernden Leistungswerten aufwarten, die einen Einsatz sinnvoll erscheinen lassen. Zudem verfügt die GS im Gegensatz zu den anderen Mustern über umfangreiche Selbst-



Das Selbstschutzsystem hat angesprochen; automatischer Flares-Ausstoss über Kabul. Die Rauchspuren der 2000 Grad heissen Fackeln sind gut zu erkennen.



Preflightchecks vor dem Abheben.

schutzmittel. Da das Einsatzgebiet der German Heli Unit deckungsgleich mit dem der ISAF ist, beschränken sich die meisten Flüge auf ein Gebiet von etwa 1200 Quadratkilometern um die afghanische Hauptstadt. Dieses relativ kleine Operationsgebiet führt in der Regel zu kurzen Einsätzen zwischen 30 bis maximal 90 Minuten Flugdauer. Für die Flüge in Afghanistan wurde die Standardbesetzung der Crew angepasst. Während in Deutschland eine CH-53G-Crew aus vier Mann, das heisst einem Piloten und Copiloten – beides Offiziere – einem Bordmechaniker und einem Bordwart (beides Feldwebel und Stabsfeldwebel), besteht, fliegen in Kabul sieben Mann mit. Zusätzlich dabei sind zwei Bordschützen – die so genannten Doorgunner – sowie ein Beobachter (auch Observer genannt).

Kurzes Einsatzbriefing

Rund 60 Minuten vor dem geplanten Start treffen sich alle am Einsatz beteiligten Besatzungsmitglieder im kleinen Einsatzraum der Staffel. Major B. führt durch das Briefing. Er orientiert kurz, knapp und sachlich über den bevorstehenden Einsatz des Hubschraubers mit dem Rufnamen «Pegasus zero one» und dem taktischen Kennzeichen 84+52. Der bevorstehende Einsatz habe keine besonderen Merkmale, orientiert er. Es werden einige Luftaufnahmen einer Schule in Kabul gemacht, die zu einem Projekt der deutschen zivil-militärischen Zusammenarbeit (CIMIC) gehört und durch die Bundeswehr unterstützt wird. Weiter gilt es, einen neuen Landeplatz in der Nähe einer Fabrik zu rekonstruieren. Der alte Landeplatz diente als Auslade- und Aufnahmeplatz für ISAF-Patrouillen. Da jedoch in der unmittelbaren Nähe Asbest-Rückstände festgestellt wurden, muss ein neuer gesucht werden. Anforderung an den Platz ist: Befestigter Weg

oder noch besser eine asphaltierte Strassen wegen der allgegenwärtigen Minengefahr. Nach seinen Ausführungen zum Einsatz übergibt Major B. das Wort an den Wetteroffizier.

Klimatische Bedingungen bestimmen den Einsatz

Der Wetteroffizier orientiert anschliessend kurz über die zu erwartende Meteo des heutigen Nachmittags. «Er ist der wichtigste Mann auf dem Platz», meint ein anwesender Offizier zu seiner Präsentation, und in der Tat bestimmen die klimatischen Bedingungen in und um Kabul die Durch-

führbarkeit eines Einsatzes. Dabei schränken weniger die Sichtbedingungen als vielmehr die Temperatur und die Höhe der afghanischen Hauptstadt (Kabul liegt auf 1800 Metern über Meer) die Operation ein. Temperaturen bis zu 40 Grad Celsius – wie während des Sommers in Kabul vorherrschend – beeinträchtigen unter anderem die Leistungsfähigkeit der Triebwerke so stark, dass eine CH-53 bei solchen Bedingungen lediglich noch fünf zusätzliche Personen neben der Crew transportieren kann. Bei 20 Grad Celsius steigt die Zahl der Personen immerhin schon auf zwölf an. Mit seinen Tabellen und Meteoangaben wird der Wetteroffizier somit zu einem wichtigen Ansprechpartner. Für den bevorstehenden Einsatz meldet er jedoch keinerlei Einschränkungen, und die teilweise tief hängenden Wolken haben auch keinen Einfluss, da der Hubschrauber praktisch ausnahmslos taktisch, das heisst sehr tief fliegen wird.

Verunmöglichen die klimatischen Bedingungen – wie es auch schon vorgekommen – einen Einsatz, oder tangieren die Leistungsgrenzen der Maschinen, haben die Crews verschiedene Alternativen: Einerseits können sie den Einsatz in die kühleren Morgen- oder Abendstunden verlegen oder andererseits mit einer knappen Berechnung der getankten Treibstoffmenge das Abfluggewicht reduzieren.

«Pegasus zero one» wird vorbereitet

Nach Abschluss des Briefings nehmen die Crewmitglieder ihre Flugausrüstung auf

Typenbeschreibung

Typ	CH-53GS (S steht für Spezial)
Einsatzart	Transporthubschrauber (mittlere Grösse)
Hersteller	Sikorsky Aircraft Corp.
Triebwerke	2xGeneral Electric T64-7
Leistung	2x4330 PS
Länge (über alles)	26,87 Meter
Breite (über alles)	zirka 21,95 Meter
Höhe (über alles)	7,59 Meter
Leergewicht (ohne Treibstoff)	11 500 Kilogramm
Gewicht (max.)	19 051 Kilogramm
Hauptrotordurchmesser	22,02 Meter
Heckrotordurchmesser	4,88 Meter
Höchstgeschwindigkeit (limitiert auf)	130 Knoten
Bewaffnung (wahlweise)	ein MG 3 (Kal. 7.62x51) auf jeder Seite
Reichweite (max.) in Abhängigkeit des Rüstzustandes:	1200 Kilometer
Flugdauer (max.)	6,5 Stunden
Nutzlast	32 Soldaten (Transportversion) 4500 Kilogramm (Frachtversion)
Besatzung (Kabuleinsatz)	7 Mann Pilot (Aircraft Commander) Copilot Bordingenieur Landemeister 2 Bordschützen (Doorgunner) 1 Beobachter auf der Heckrampe (Observer)
Eingeführt (GS-Version)	1999
Total eingeführt (GS-Umbau)	20 Maschinen (Pläne für weitere 20 bestehen)

und verlassen den Kommandoposten im Hangar. Auf dem Weg zur 84+52 nehmen die beiden Doorgunner ihre Maschinengewehre (MG) mit. Die Bewaffnung ist nicht konstant eingebaut, sondern wird vor jedem Einsatz aufs Neue montiert. Ein Grund hierfür liegt in der Wartung. Der feine afghanische Staub und der Sand dringen in alle Ritzen und Spalten der Waffen ein, weshalb sie nach jedem Einsatz sorgsam gewartet und gefettet werden müssen. Mit einigen Handgriffen montieren die Doorgunner die Bewaffnung vom Typ MG3 (Kal. 7,62x51) in den Seitentüren. Einmal in den Seitenfestern links und rechts hinter dem Cockpit montiert, können die Eingänge nicht mehr benutzt werden. Der Hubschrauber kann nun nur noch über die Heckrampe betreten werden. Auch die Piloten haben mittlerweile im Cockpit Platz genommen und beginnen mit dem Pre-flight-Check. Nach einiger Zeit starten sie die beiden General-Electric-T-64-7-Triebwerke, woraufhin der Lademeister den Bordwart verlässt und vor dem Hubschrauber Aufstellung nimmt. Er wird die Startvorbereitungen von aussen überwachen und als Letzter wieder in die CH-53 einsteigen. Nach wenigen Minuten Leerlauf der Triebwerke gibt der Pilot über Funk das Zeichen für den Aufbruch. Bordwart Markus H. steigt wieder ein, und «Pegasus zero one» rollt langsam an einer Boeing 727 der afghanischen Luftfahrtgesellschaft Ariana vorbei Richtung Taxiway.

«Low and fast» über Kabul

Nach einem letzten Check hebt die rund 15 Tonnen schwere CH-53 ab und gewinnt über die grosse Betonpiste westwärts fliegend an Höhe. Schon bald ist die Einsatzhöhe von rund 20 Metern/Grund erreicht. Da das Gebiet um die Stadt praktisch keinerlei natürliche Deckung bietet, ist die Flugtaktik in Afghanistan «low and fast» (tief und schnell). Die Absicht dabei ist, einem potenziellen Gegner möglichst wenig lange die Möglichkeit zu geben, auf den Hubschrauber schiessen zu können. Ein Pilot: «Wenn wir sehr tief fliegen, schalten wir das Selbstschutzsystem auf automatisch. Dies bedeutet, dass zum Beispiel im Falle eines Abschusses einer Infrarotgelenkten Rakete – beispielsweise eine SA-7 – die Hitzefackeln (Flares), welche die Raketen ablenken sollen, automatisch ausgestossen werden. Für einen manuellen Einsatz wäre die Zeit einfach zu kurz.» Die Crew wäre zudem bei einer solchen Bedrohung schon genügend mit den Ausweichmanövern beschäftigt, fährt er fort. Solche Ausweichmanöver können ziemlich ruppig werden. Dies ist auch einer der Gründe, weshalb sämtliche Crewmitglieder durch Gurten gesichert sind. Wer nicht zur Crew gehört, wie zum Beispiel mitfliegende Infanteristen, die an einen Ausenlandeort für einen Patrouillengang ab-



Ein Grossteil der Wartung findet im Freien statt. Ständiger Widersacher dabei ist der allgegenwärtige Sand und Staub.

gesetzt werden müssen, werden auf die Sitze entlang des Innenraums verbannt. Festgeschnallt auf den Sitzen bekommen sie von der Umgebung nur das mit, was sie durch die stets offene Heckrampe sehen können.

Rundum-Beobachtung

Der Arbeitsplatz des Observers ist die Heckrampe. Auf einem Kissen sitzend, gesichert durch einen an der Decke des Innenraums eingehängten Sicherheitshaltegurt, überwacht er den ganzen Sektor hinter dem Hubschrauber. Seine Aufgabe ist es, konstant das eben überflogene Gebiet zu beobachten und Auffälliges zu melden. Das könnte zum Beispiel Beschuss durch ein MG, eine Fliegerabwehrkanone oder der Abschuss einer Boden-Luft-Rakete sein. Auch die Doorgunner übernehmen ihren Teil der Sektoren und melden ihre Sichtungen ebenfalls ans Cockpit. Schon bald erhält man einen Eindruck, was mit «low and fast» gemeint ist. In einer Höhe von zwischen 50 und 100 Fuss und einer Geschwindigkeit von 220 Stundenkilometern donnert der Hubschrauber über die Häuser und Lehmhütten der afghanischen Hauptstadt. «Früher flogen wir noch tiefer über bewohntes Gebiet. Da wir aber auf unseren Einsätzen regelmässig automatischen Flares-Ausstoss haben, stellen die bis zu 2000 Grad heissen Fackeln eine ernste Gefahr für die Menschen dar, sollten sie noch brennend auf den Boden fallen», erklärt ein Crewmitglied. Die lehm- und sandfarbigen Häuser huschen vorbei. Ein ungewohnter Blickwinkel, auf der

Heckrampe stehend die Flugrichtung einmal in entgegengesetzter Richtung zu erleben. Plötzlich knallt es kurz hintereinander einige Male gut hörbar. Sekundenbruchteile sind je vier von der linken und rechten Seite ausgestossene Hitzefackeln zu erkennen, die langsam hinter dem Hubschrauber nach unten fallen.

Automatischer Flares-Ausstoss

Das Selbstschutzsystem hat automatisch angesprochen. Irgendeine Quelle am Boden hat dazu geführt, dass die empfindlichen Sensoren des Systems aktiviert wurden. Der Observer auf der Heckrampe gibt Entwarnung; keine Rakete wurde abgeschossen. Wäre eine infrarotgesteuerte Boden-Luft-Rakete auf den Hubschrauber abgeschossen worden, hätten die glühenden Fackeln den Suchkopf der Rakete von den heissen Abgasen der Triebwerke ablenken sollen. «Das passiert regelmässig», erklärt ein Crewmitglied nach dem Flug. Der Einsatz geht weiter. Als Nächstes nimmt «Pegasus zero one» Kurs auf eine afghanische Schule. Es sollen einige Luftbilder von der Anlage gemacht werden. Kurz bevor der Hubschrauber die Häusergruppe erreicht hat, reduziert der Pilot die Geschwindigkeit und steuert abschliessend die Maschine in einem grossen Bogen um die Anlage. Der fotografierende Soldat zwingt sich – gesichert durch seinen Sicherheitsgurt – zwischen Doorgunner und Öffnung und macht seine Aufnahme. Aus einer Höhe von 100 Metern über Boden sind die Menschen am Boden zu erkennen, die zusammenlaufen, als der schwere Bundeswehrhubschrauber einige Runden über ihren Köpfen dreht. Nach einigen Minuten ist der Spuk vorbei, und der Einsatz geht weiter. Nächstes Ziel ist die Fabrik, in deren Nähe ein alternativer Landeort gesucht und angefliegen werden soll. Die letzten Häuser werden überflogen, und der Pilot zieht die CH-53 tiefer. Nun fliegt der Hubschrauber in weniger als 20 Metern über die sandbraune Ebene. «In Deutschland können wir nicht so fliegen», meint später ein Pilot. Als der Hubschrauber eine der wenigen noch intakten Starkstromleitungen passieren muss, zieht der Pilot die Maschine kurz hoch, um nach dem Überflug auf der anderen Seite der Kabel sofort auf die ursprüngliche Höhe abzufallen. Als die Fabrik in Sicht kommt, verlangsamt der Pilot die Geschwindigkeit. Die Crew hat im Briefing auf Grund der Karte und der Kenntnisse vor Ort schon einen Landeplatz vorgesehen, der nun angefliegen und überprüft werden soll. Es ist eine Schotterstrasse, unwesentlich breiter als der Radstand des Heckfahrwerks. Nach einer kurzen Rekognoszierungs-schleife liniert er entlang der Strasse auf und nähert sich langsam dem beabsichtigten Landeort. Noch im Sinkflug hat der Observer die Heckrampe verlassen und

überlässt jetzt den Platz dem Landemeister. Dieser korrigiert und kommentiert rechts auf der Heckrampe liegend und am Hubschrauberrumpf entlang schauend das Landemanöver. Ziel ist es, dass die drei Räder der CH-53 exakt auf dem Schotterbett abgesetzt werden. Der Grund hierfür liegt in der akuten Minengefahr überall in und um der afghanischen Hauptstadt.

Anspruchsvolle Landung im Sand

Jede Hubschrauberlandung in einer sandigen Umgebung stellt die Crew vor eine neue Herausforderung. Sobald der Downwash der sechs mächtigen Hauptrotorblätter die sandige Unterlage erfasst, wird eine grosse Sandwolke aufgewirbelt. Solange der Hubschrauber noch eine Vorwärtsfahrt hat, zieht er die Sandwolke hinter sich her. Beginnt der Pilot aber die Landung und setzt auf, holt die Wolke die Maschine ein und umhüllt sie kurze Zeit später. Sollten beide Piloten den Sichtkontakt mit dem Boden verlieren, startet die Maschine wieder durch. Für diesen Landeanflug ist es nicht nötig. Langsam und sanft setzt die Maschine auf, um kurze Zeit später wieder abzuheben. Der Platz geht. Die Aufträge sind erfüllt, und «Pegasus zero one» kehrt auf den KIA zurück.



Der rechte Doorgunner am MG3 (Kal. 7.62x51). Ein Gurt fasst 120 Schuss und muss anschliessend nachgeladen werden.

Nach rund 40 Minuten setzt Oberleutnant Bernd B. die CH-53 auf der Betonpiste auf. Er hat soeben seine 4000. Flugstunde absolviert.

Sikorsky CH-53GS

Der in Afghanistan eingesetzte Hubschraubertyp Sikorsky CH-53 ist das

Rückgrat des Lufttransports des deutschen Heeres. Beschafft wurde das amerikanische Muster Anfang der 70er-Jahre in einer Anzahl von 110 Maschinen für die Heeresflieger und zwischen Juli 1972 und Juni 1975 an die Truppe übergeben. Da die gegenwärtige Bundeswehrplanung vorsieht, die Hubschrauber noch bis ins Jahr 2030 im Dienst zu halten, wurden Kampfwertleistungs- respektive -steigerungen sowie Lebensverlängerungsmassnahmen notwendig. Bis 2003 durchlaufen deshalb sämtliche noch im Einsatz stehenden CH-53G ein Strukturverbesserungsprogramm. Darüber hinaus wurden 20 der Maschinen zur Version GS (S = Spezial) umgebaut. Diese zusätzliche Kampfwertsteigerung auf den GS-Standard umfasst: Auf Auslegern montierte Aussentanks mit einem Fassungsvermögen von 4920 Litern, zusätzliche Batterien für den Funk am Boden, eine BIV-kompatible Innen- und Ausserbeleuchtung (BIV – Restlichtbildverstärkerbrille) sowie ein System zur elektronischen Selbstverteidigung. Am 14. Dezember 1999 konnte Eurocopter die erste GS-Maschine in Bückeburg an die Truppe abgeben.

* Die Nachnamen der in Afghanistan im Einsatz stehenden Soldaten werden nicht genannt. ☒

Aktuell, informativ, am Puls des Geschehens ...

Der SCHWEIZER SOLDAT

eine der führenden Militärzeitschriften der Schweiz

Immer auf dem neuesten Stand mit dem

SCHWEIZER SOLDAT

denn Monat für Monat erfahren Sie:

- ✓ alles Wissenswerte über das aktuelle militärische Geschehen in der Schweiz und im Ausland
- ✓ interessante Beiträge über militärpolitische Entwicklungen
- ✓ engagierte Kommentare und mutige Stellungnahmen
- ✓ fundierte Hintergründe zu historischen Ereignissen
- ✓ Spezialberichte über Frauen in der Armee
- ✓ Aktuelle Reportagen zum Armeesport
- ✓ Terminkalender zu Veranstaltungen und ausserdienstlichen Anlässen

... und das alles für nur sFr. 59.50 im Jahr.

Dazu offerieren wir unseren Abonnentinnen und Abonnenten die international gültige VISA-Kreditkarte zur halben Jahresgebühr von sFr. 50.–.

Alles gute Gründe, um den SCHWEIZER SOLDAT zu testen!

Wir freuen uns, auch Sie zum Kreis unserer engagierten Leser zählen zu dürfen.

Bestellcoupon

- Ich möchte den SCHWEIZER SOLDAT während 3 Monaten gratis kennen lernen.
- Ich möchte den SCHWEIZER SOLDAT gleich abonnieren, die ersten 3 Monate sind gratis.
- Ich möchte zusätzlich zum Abonnement die VISA-Kreditkarte zur halben Jahresgebühr. Bitte senden Sie mir einen Kartenantrag.

Name/Vorname:

Strasse:

Ort:

Militärische Funktion:

Datum/Unterschrift:

Bitte ausschneiden und einsenden an:

**Schweizer Soldat
Postfach 3944
6002 Luzern**