

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 74 (1999)
Heft: 10

Artikel: Desert Strike
Autor: Sievert, Gunnar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-716139>

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>

Desert Strike

34 Stunden Non-Stop-Flug

Die strategischen Bomber der US Air Force (USAF) sind der lange Arm der Vereinigten Staaten. Neben dem überschallschnellen B-1B Lancer und dem ultramodernen B-2 Stealth setzt die USAF auch die bald 40jährige Boeing B-52H Stratofortress ein. Mit diesen alten «Schlachtrössern» können die USA jedes Ziel auf der Erde erreichen und angreifen. Der Autor hatte die Gelegenheit, mit einem Hauptmann der USAF zu sprechen, der an einer US-Strafaktion mit B-52H gegen den Irak beteiligt war.

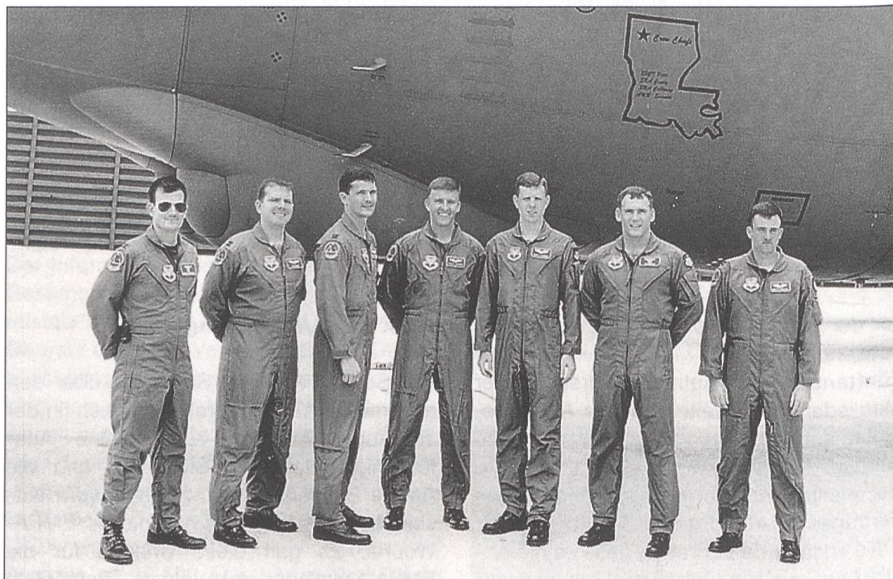
Die 96. Bomberstaffel (96th Bomb Squadron [BS]) der USAF gehört zum 2. Bombergeschwader (2nd Bomb Wing) und ist

Kaj-Gunnar Sievert, Baden

auf der Barksdale Air Force Base (AFB) in Shreveport im Bundesstaat Louisiana stationiert. Die Staffel ist eine von zur Zeit noch fünf Staffeln der US-Luftwaffe, die mit der B-52 ausgerüstet sind. Neben ihrem normalen Routinetraining müssen die Angehörigen solcher Bomberstaffeln während ihrer Dienstzeit damit rechnen, in Zeiten erhöhter Spannung jederzeit für einen Echteininsatz abgerufen zu werden. Hauptmann Kelly A. Lawson ist Navigator auf einer B-52H. Er erzählt von einem Echteininsatz mit «Duke 02»: «Die Telefonanrufe des Kommandos erreichten die Besatzungen der 96th BS am 30. August 1996. Es war Freitagabend, und wir waren in unseren Gedanken schon im Wochenende und bei unseren Familien. Das Kommando teilte mir in wenigen Worten telefonisch mit, dass ich in einen sogenannten «Crew-Rest»-Status befohlen wurde. Dies bedeutete, dass ich mich in eine 12-Stunden-Ruhephase begeben und mich für einen Einsatz bereit halten sollte.» Um welche Art von Einsatz es sich handeln und wohin es gehen würde, wurde ihm nicht mitgeteilt. «Nachdem ich den Telefonhörer aufgelegt hatte, schaltete ich sofort CNN ein. Vielleicht ergab sich aus den News-Nachrichten irgendein Hinweis, wohin es gehen konnte. Dies war jedoch nicht der Fall.»

Die Strafaktion «Desert Strike» beginnt

Am nächsten Morgen fuhr Hauptmann Lawson auf die Basis. Ihm und den anderen aufgebotenen Besatzungsmitgliedern wurde eröffnet, dass der Präsident der Vereinigten Staaten beschlossen hatte, mit einer Strafaktion gegen den Irak ein Zeichen zu setzen. Die Verlegung (sogenann-



Capt Lawson (vierter von links) und die Crew der «Duke 02» vor ihrer B-52H. Capt Lawson erhielt für seine Leistung als Navigator während des 34-Stunden-Fluges von «Duke 02», einer B-52H der 96. Bomberstaffel, die «Air Medal» der US Air Force.



Badge des 2nd Bomb Wing der Air Combat Command der US Air Force (USAF).

tes Deployment) in den pazifischen Raum und der Einsatz gegen Ziele im Irak standen unmittelbar bevor. Die Crews der 96. Bomberstaffel waren somit innert Tagesfrist Teil der Strafaktion «Desert Strike» und inmitten eines Echteininsatzes.

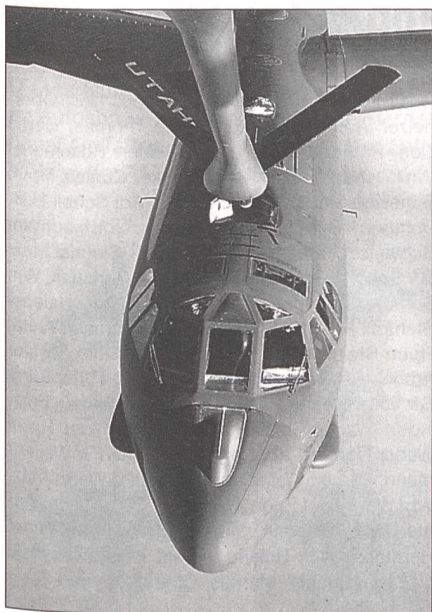
Umfassende Abklärungen

Bereits während der Nacht hatte das Air Combat Command (ACC), dem alle US-Bomber unterstellt sind, in Zusammenarbeit mit den Pacific Air Forces (PACAF) und dem Air Mobility Command (AMC) umfangreiche missionsspezifische Vorbereitungen getroffen und die Planung – soweit als möglich – abgeschlossen.

Der Angriff konnte in dieser Phase nur noch durch den US-Präsidenten Bill Clinton gestoppt werden. Der Plan sah vor, mit drei Boeing B-52H Stratofortress der 96th BS von der Barksdale AFB auf den US-Stützpunkt Anderson auf der Pazifikinsel Guam zu verlegen. Nach einer Ruhepause und allfälligen weiteren Abklärungen sollten die Bomber wieder starten und via dem Indischen Ozean in den Persischen Golf einfliegen. Nach Abwurf der Marschflugkörper würden die B-52 wieder nach Guam zurückkehren. «Nur drei Stunden nach meinem Erscheinen auf der Barksdale AFB war ich bereits an Bord einer B-52 und flog Richtung Pazifik», berichtet Hauptmann Lawson über die Zeitverhältnisse nach dem Einrücken.

Flugroute über internationale Gewässer

Da die Amerikaner aus Geheimhaltungsgründen keinerlei Überflugsrechte einholen wollten, flogen die Bomber die ganze Strecke über internationale Gewässer. Obwohl die B-52H ohne aufzutanken eine Reichweite von über 15 000 Kilometern haben, sah die Planung den Einsatz von rund 30 Tankerflugzeugen der Typen Boeing KC-135 und McDonnell Douglas KC-10 vor, die für die Abgabe von Treibstoff zur Verfügung standen. Insgesamt viermal wurden die Bomber und die Tanker während Desert Strike in der Luft betankt. Dabei wurden total über 680 000 Liter Treibstoff abgegeben. Die Planer des ACC gingen von einem sehr langen Flug aus. Um die Beanspruchung



Boeing B-52H Stratofortress während einer Luftbetankung durch einen KC-135R Stratotanker. Während Desert Strike wurden die Bomber viermal in der Luft betankt.

der Crew reduzieren zu können, wurde die Standardbesatzung, die normalerweise aus zwei Piloten, zwei Waffensystemoffizieren und einem Navigator besteht, um je einen zusätzlichen Piloten und Navigatoren aufgestockt. «Der Flug war wirklich verdammt lang. Ich bin praktisch die ganze Zeit an meinem Arbeitsplatz auf dem unteren Deck der B-52 auf meinem Schleudersitz gesessen. Trotzdem konnte ich während des Überfluges noch einige Stunden schlafen.» Der dritte B-52, der als Reserve mitflog, drehte schliesslich auf halbem Weg ab und landete später auf dem Stützpunkt Diego Garcia im Indischen Ozean. Die beiden anderen Bomber flogen weiter und drangen in den Persischen Golf ein. Zu ihrem Schutz begleiteten Flugzeuge der US-Navy die Bomber während ihres Einfluges in die arabische Region.

13 Marschflugkörper abgeworfen

«Ich war während des Fluges für die Navigation verantwortlich. Zudem galt es die taktische Bedrohung immer im Auge zu behalten, denn wir waren ja nicht sicher,

ob die Iraker wussten, dass wir kommen. Die Anspannung war gross, aber wir arbeiteten alle konzentriert an unseren Aufgaben.» Noch während des Hinfluges mussten die Ziele für einige Marschflugkörper geändert werden, was wiederum einige Planungsänderungen zur Folge hatte.» Nur 75 Stunden nachdem der Einsatzbefehl des ACC an das Kommando des 2nd BW übermittelt wurde, warfen die beiden B-52H Stratofortress 13 konventionelle Marschflugkörper des Typs AGM-86C (Conventional Air-Launched Cruise Missile/CALCM) ab. Die Marschflugkörper wurden im Minutentakt gestartet. Ihre Ziele in rund 1000 Kilometer Entfernung waren irakische Kommandoposten und Fliegerabwehrstellungen. Desert Strike war der erste Echteinsatz der B-52H. «Der effektive Einsatz ist wie ein Training. Der Unterschied ist nicht sehr gross, weil wir in der USAF sehr realitätsnah trainieren», kommentierte Hauptmann Lawson seinen Echteinsatz. Nach 33,9 Stunden Non-Stop-Flug setzte die B-52 mit Hauptmann Lawson an Bord am 6. September 1996 wieder auf dem Anderson AFB auf Guam auf. Die beiden B-52H der 96th BS hatten soeben mit einer Distanz von 24 500 Kilometern den bisher distanzmässig längsten Kriegeinsatz in der Geschichte der Militärluftfahrt beendet. Den Überführungsflug von den USA nach Guam miteingerechnet, sass die Crews in einer Zeitspanne von 80 Stunden rund 50 Stunden im Cockpit.

Global Power – Global Reach

Die Boeing B-52 Stratofortress wurde nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelt und hatte ihren Erstflug am 15. April 1952. Bis zur Einstellung der Produktion am 26. Oktober 1962 wurden total 744 B-52 der unterschiedlichsten Typen an die USAF geliefert. Der ursprünglich als Atomwaffenträger konzipierte Bomber wurde erstmals während des Vietnam-Krieges eingesetzt. Spätere Einsätze folgten während des Golfkrieges und den Strafaktionen gegen den Irak. Auch im Kosovo-Krieg werden B-52H eingesetzt. Die B-52 ist der einzige Flugzeugtyp der USAF, der Marschflugkörper aus der Luft absetzen kann. Zur Zeit fliegen noch 93 Maschinen, und es gibt Pläne, die

Bomber mit neuen Triebwerken und weiteren Modernisierungen bis weit ins 21. Jahrhundert im aktiven Dienst zu halten. Die archaischen B-52H bleiben somit ein Eckpfeiler in der «Global Power»- und «Global Reach»-Philosophie der USAF. Mit Einsätzen wie bei Desert Strike im September 1996 und Desert Fox im Dezember 1998 bewiesen die USA ihre Fähigkeit, als weltweit einzige Luftwaffe Ziele auf dem ganzen Globus anzugreifen und mit grosser Präzision treffen zu können. Dank der globalen Reichweite, einer grossen Tankerflotte und einiger vorbereiteter Luftwaffenstützpunkte können sie dabei ihre Sicherheitsinteressen durchsetzen, ohne auf die Unterstützung anderer Staaten angewiesen zu sein. ✚

Alm oder Alp?

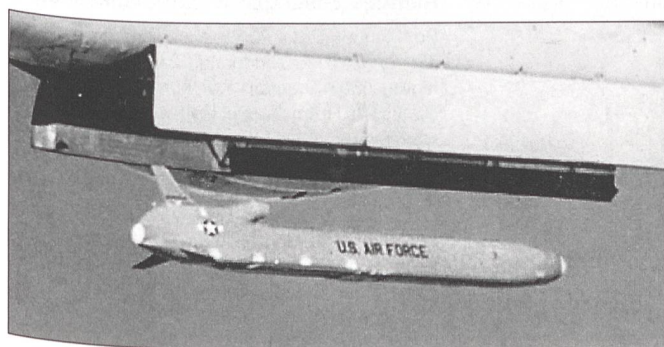
Sicher haben Sie sich schon gefragt, warum vor allem die Österreicher «Alm» anstelle «Alp» sagen. Ich wusste es lange auch nicht, bis mir jemand erklärte warum.

Es gibt Alpen und Almen im deutschsprachigen Raum. Dem Land über der Waldgrenze sagt man «Alpengebiet». Wenn das Alpengebiet aber allgemein genutzt wird, also eigentlich zu einer Allmend in den Bergen wird, so nennt man diese nicht Allmend, sondern eben «Alm». Somit liegt die Alm klar auf den Alpen oben.

Die Bergbauern nutzten schon in früheren Jahrhunderten die Flächen, welche oberhalb der Waldgrenze liegen und für Dauerbesiedlung ungeeignet sind. So entstanden bei uns die Alpengenossenschaften und an anderen Orten die Almen. Sie werden nur saisonal bewohnt und bewirtschaftet. Sie sind aber für die jährlich benötigte Futtermenge für das Vieh von grosser Bedeutung. Die bergbäuerliche Landwirtschaft hängt somit eng mit der Alpwirtschaft zusammen. Ein Verfall der Alpwirtschaft – beispielsweise durch extensive Bewirtschaftungsauflagen – würde den Rückgang der Anzahl Bergbauern beschleunigen. Zudem ist die Alpwirtschaft auch eine Grundlage für den Tourismus. Ohne Alpbewirtschaftung im Sommer müssten riesige Summen aufgewendet werden, um für den Winter Ski- und Snowboardfahrgelegenheiten herzurichten.

Ohne Alpbewirtschaftung würden die Probleme mit dem Wildbestand sehr bald zunehmen. Der Naturhaushalt würde im grossen Umfang instabil, und der Kampf gegen die Verbuschung würde die heute noch vorhandene Vielfalt von Blumen und Sträuchern sowie anderen Pflanzen und Kleintieren verlieren. Die Förderung und der Weiterbestand von bestossenen Alpen in unserem Land sind somit eine bessere Perspektive als die Vergandung durch Abwanderung oder die zu grosse Einschränkung der Freiheit von unserem Bergbauern. Tragen wir Sorge zu unserem Bergbauernstand – dies ist für uns alle wichtig.

Schweizer Berghilfe



Marschflugkörper des Typs AGM-86 unmittelbar nach dem Abwurf aus dem zentralen Bombenschacht einer B-52H.