

Zeitschrift: Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz
Herausgeber: Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat
Band: 75 (2000)
Heft: 4

Artikel: Über Jugoslawien abgeschossen : Hintergründe zum Abschuss und der Rettung eines US-Piloten
Autor: Sievert, Kaj-Gunnar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-715108>

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.](#)

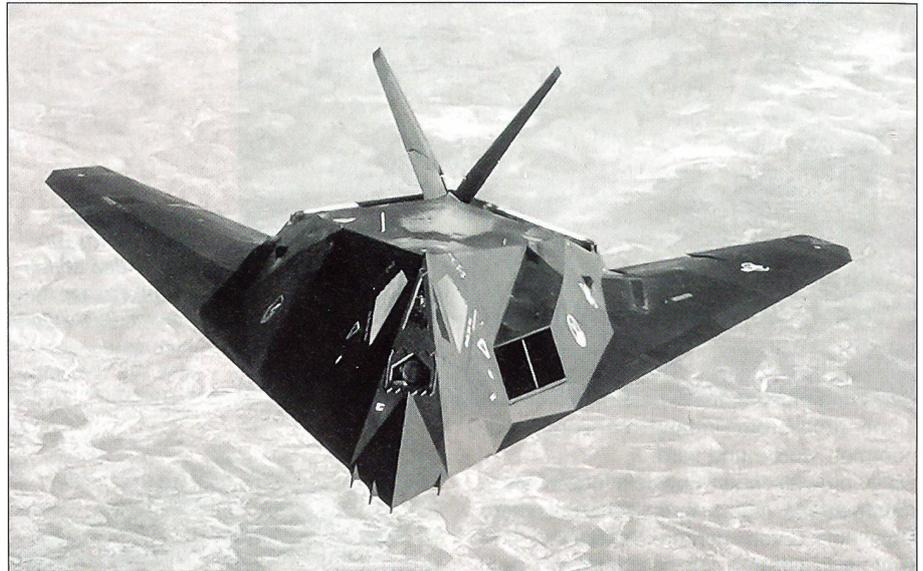
Download PDF: 15.03.2025

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

Über Jugoslawien abgeschossen

Hintergründe zum Abschuss und der Rettung eines US-Piloten

Die Tarnkappenbomber Lockheed F-117A Nighthawk (Nachtfalke) der US-Luftwaffe griffen während des Luftkrieges gegen Jugoslawien strategisch wichtige und stark verteidigte Ziele an. In der vierten Nacht wurde dabei erstmals eine Nighthawk abgeschossen. Der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz retten und wurde in einer riskanten Aktion durch US-Spezialeinheiten Stunden später aus Jugoslawien herausgeholt. Die Hintergründe des Stealth-Fighter-Absturzes sind noch nicht alle öffentlich. Eine Auswertung verschiedener Quellen lässt aber die Vorgänge rekonstruieren.



Dank dem eigentümlichen Design gibt die F-117A nur ein kleines Radarsignal.

Quelle: US Air Force

Pilot Captain Dale Zelco wurde vollkommen überrascht. Eine jugoslawische MiG-21 hatte ihn ins Visier genommen und zwei

Kaj-Gunnar Sievert, Baden (Text) und USAF (Fotos)

Raketen – vermutlich eine R-80 (entspricht der russischen AA-8 Aphid) – abgeschossen. Eine Rakete traf das linke Triebwerk seiner F-117A. Anschliessend geriet Zelco unter Beschuss der Bordkanone der MiG. Mit einer steilen Sturzflugkurve versuchte Captain Zelco, zu entkommen. Dabei geriet er in die Zielerfassung der Flieger-

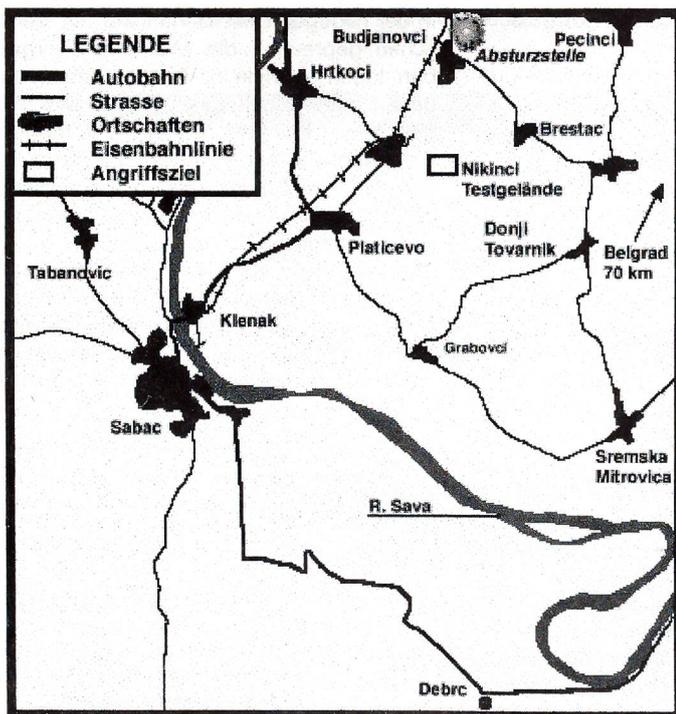
abwehr. Boden-Luft-Raketen (SA-3 oder SA-6) wurden abgeschossen und trafen seine Nighthawk. Das Flugzeug stürzte ab. Captain Zelco rettete sich mit dem Schleudersitz.

Einsatz über Jugoslawien

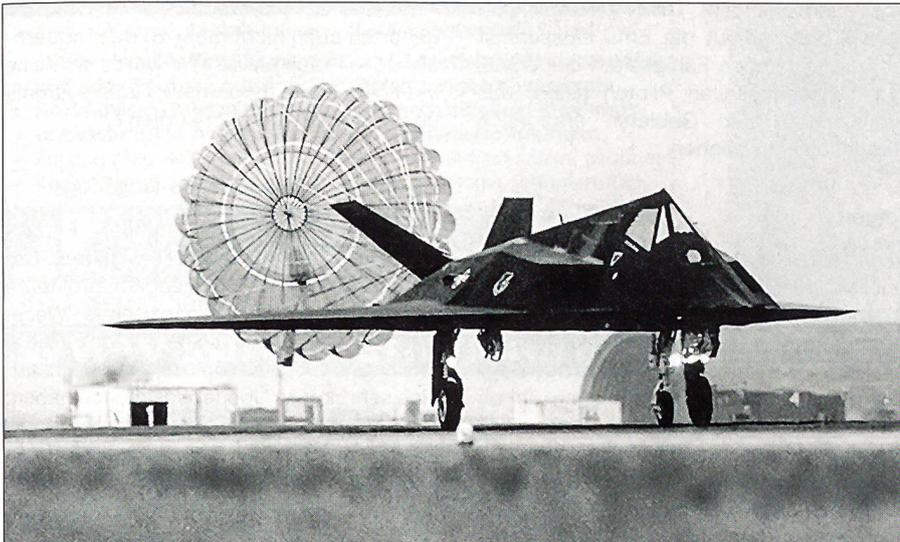
Operation «Allied Force», der Luftkrieg gegen Jugoslawien, begann am 24. März

1999. Die NATO griff mit einer Vielzahl von Flugzeugtypen an. Unter den eingesetzten Flugzeugen waren zwölf F-117A des 8th Fighter Squadron der US Air Force (USAF) von der Holloman Air Force Base (AFB) in New Mexico. Sie waren aus den USA auf den Flugplatz Aviano in Oberitalien verlegt worden. Das NATO-Hauptquartier teilte den F-117A eine besondere Rolle zu: Bekämpfung wichtiger und stark verteidigter Ziele. Seit Beginn des Luftkrieges stiegen die Nighthawk jede Nacht auf und absolvierten bis zur vierten Nacht über 40 erfolgreiche Einsätze. Auch in der Nacht vom 27. auf den 28. März 1999 waren wieder Missionen vorgesehen. Wie schon während ihren Einsätzen 1989 in Panama und 1991 im Irak vertrauten die US-Piloten bei diesen riskanten Einsätzen auf die «Unsichtbarkeit» ihrer High-Tech-Kampfflugzeuge. «Die Nacht gehört dem Nachtfalken», beschrieb einer der Piloten diese Haltung. Nur ausgesuchte Piloten bekamen die Chance, eine Nighthawk zu fliegen. Captain Dale Zelco war einer von ihnen. In der Nacht des 27. März war sein Ziel das Militärtestzentrum Nikinci: Das Haupttestgelände der jugoslawischen Luftwaffe und Armee.

Als Captain Zelco mit seiner F-117A (taktisches Kennzeichen 82-806) startete, wusste er nicht, dass seine Mission von Beginn an unter einem schlechten Stern stand. Ein für Russland arbeitender französischer Offizier verriet sowohl das Angriffsziel als auch den Flugplan an Moskau. Die Russen gaben die Angaben an die Serben weiter, worauf diese rund um das



Einsatzgebiet von Captain Dale Zelco in der Nacht vom 27. auf den 28. März 1999.



Nighthawk nach dem Einsatz. Um die Landestrecke zu verkürzen, verwenden die F-117A Bremsfallschirme. Quelle: US Air Force

Typenbeschreibung

Typ	F-117A Nighthawk (Nacht- falte)/Jagdbomber
Hersteller	Lockheed
Triebwerke	2 General Electric F404
Länge	20,3 Meter
Höhe	3,8 Meter
Gewicht	23 625 Kilogramm
Spannweite	13,3 Meter
Geschwindigkeit	Unterschall
Bewaffnung	Intern mitgeführte Präzisions- bomben und -lenk Waffen
Besatzung	1 Pilot
Eingeführt	1982
Total eingeführt	59 (heute noch 53 verfügbar)

Zielgebiet ein Abwehrdispositiv aufstellten. Die Verteidigung bestand aus drei russischen P-12-Radarstationen (NATO-Kode: Spoonrest). Die P-12 wurden für das Entdecken von Stealth-Flugzeugen modifiziert. Die Techniker nützten den Umstand, dass das Radarsignal einer F-117A auf Grund der Rumpfform nicht mehr an das aussendende Radar zurückgeworfen wird, wohl aber von anderen Radarstationen registriert werden kann. Kombiniert man mehrere Bodenradarstationen, so kann das in alle Richtungen abgelenkte Signal aufgefangen, ausgewertet und die Position des Tarnkappenbombers bestimmt werden.

konnte. Der MiG-Pilot brachte sich hinter der Nighthawk in Schussposition und feuerte zwei Luft-Luft-Raketen ab. Danach attackierte er das getroffene Flugzeug mit der Bordkanone. Das US-Kampfflugzeug stürzte um 20.38 Uhr (Lokalzeit) ab. Nahe der Stadt Budjanovci zirka 7 Kilometer von Nikinci entfernt, schlug das Wrack auf.

Rettungsaktion

Laut eigenen Aussagen kann sich Captain Zelco nicht mehr daran erinnern, den Auslösegriff des Schleudersitzes gezogen zu

haben. Seine Situation realisierte er erst wieder, als er schon am Fallschirm hing. Noch während des Sinkfluges betätigte er seinen Notsender, um andere NATO-Flugzeuge auf seinen Abschuss aufmerksam zu machen. Dabei sendete er nicht zu lange, da er befürchtete, dass die Serben die Frequenzen überwachten. Die Zeit am sinkenden Fallschirm nutzte er, um sich einen Überblick über die Landezone zu verschaffen, mögliche Fluchtwege oder Verstecke zu entdecken. Zelco landete knapp 200 Meter von Wrack entfernt in einem frisch gepflügten Feld. In der Nähe sah er eine Eisenbahnlinie sowie eine befahrene Strasse. Da er nicht wusste, ob ein vorbeifahrender Automobilist ihn gesehen hatte, machte er sich sofort auf die Flucht. Zelco erinnerte sich an seine SERE-(Survival, Evasion, Resistance und Espace-)Ausbildung. Doch was in dieser Nacht abge-

Die Nighthawk wurde erwartet

Captain Zelco ahnte von allem nichts, als er nach einer Luftbetankung auf seinem Flugweg eindrehte. Vorerst lief alles nach Plan. Doch die serbische Fliegerabwehr sowie im Zielgebiet patrouillierende Jagdflugzeuge waren alarmiert und warteten bereits. Selbst das Wetter war in dieser Nacht nicht auf seiner Seite. Laut serbischen Quellen herrschte über dem Zielgebiet fast Vollmond und geringe Bewölkung. Als sich die 806 pünktlich nach Flugplan dem Ziel näherte, wurde die F-117A vom Radar erfasst. Vermutlich zeigte der Radarwarner der 806 Zelco an, dass sein Flugzeug vom gegnerischen Radar angestrahlt wird. Er dürfte aber nicht damit gerechnet haben, dass die Serben mehrere Radar zusammenschaltet haben, um seine Position zu bestimmen und wählte sich in Sicherheit. Seine Vermutung konnte falscher nicht sein. Die Bodenkontrolle meldete die anfliegende Nighthawk einer im Raum Budjanovci kreisenden MiG-21. Der Jagdpilot konnte so nahe an die F-117A herangeführt werden, bis er die vor sich fliegende 806 sehen und identifizieren



Wrackteil der abgeschossenen F-117A mit dem taktischen Kennzeichen 82-806. Quelle: Serbisches Fernsehen

hen sollte, war keine Theorie mehr: Jetzt war Praxis angesagt. Es dauerte nicht lange, und Zelco hörte, wie die ersten Suchteams mit Hunden nach ihm suchten. Während die Serben fieberhaft mit einer rund 80-köpfigen Suchmannschaft nach Zelco fahndeten, lief die Rettungsaktion durch die USAF an. Acht Hubschrauber, geführt von zwei Sikorsky MH-53J Pave Low des 21st Special Operations Squadron starteten vom Flugplatz bei Tuzla in Bosnien und nahmen Kurs auf die Absturzstelle. Luftdeckung erhielten die Helikopter durch vier F-16C Fighting Falcon und zwei F-15C Eagle. Dank eines GPS und seinem Notsender konnte das Rettungsteam die Position Zelcos sehr genau lokalisieren. Wo Captain Zelco von den Rettern aufgenommen wurde, ist nicht bekannt. Englische Quellen sprechen davon, das Zelco um zirka 03.30 Uhr (Lokalzeit) zirka 16 Kilometer von der Absturzstelle durch ein Combat Rescue Team eines Pave-Low-Hubschraubers gerettet wurde. Via Bosnien gelangte er auf die Aviano AFB, wo er medizinisch versorgt wurde.

Abschussursache

Der Abschuss der F-117A durch die Serben gab zu Spekulationen Anlass. Zuerst meldete die USAF, dass es sich bei der Ursache um einen technischen Defekt handeln könnte. Technische Unfälle mit F-117A kamen schon früher vor. So stürzte ein Nachtfalke am 17. September 1997 im Bundesstaat Maryland in ein Wohngebiet. Damalige Unglücksursache: «Strukturelle Instabilität». Auch simples Glück der jugoslawischen Fliegerabwehr wurde als Ursache genannt. Später nannte die USAF als offizielle Absturzursache der F-117 drei Gründe:

1. Die jugoslawische Fliegerabwehr stellte sich aufgrund der Erfahrungen früherer Angriffe besser ein und holte das Beste aus ihren limitierten Möglichkeiten heraus.
2. Die F-117A folgte am 27. März dem gleichen Flugweg wie schon in den Nächten zuvor. Die Serben stellten daraufhin ihre Stellungen entlang dieser Flugroute auf. Als die Nighthawk in der Nacht vom 27. März wieder vorbeiflog, wurde eine Salve von mehreren Raketen des Typs SA-3 abgeschossen. Eine oder mehrere Raketen explodierten nahe dem Flugzeug, wobei die Splitter die Maschine schwer beschädigten.
3. Ein weiterer Grund war, dass ein elektronisches Störflugzeug vom Typ Grumman EA-6B Prowler zu weit von der F-117A entfernt operierte, um einen effektiven Störschutz bieten zu können. Dadurch war die Nighthawk «sichtbarer» als sonst. Selbst wenn der Abschuss durch eine Verkettung mehrerer Faktoren zustande kam, zeigt sich, dass die F-117A nicht unverwundbar ist. Wird der Jagdbomber gar von einem Jagdflugzeug gestellt, hat er kaum

Überlebenschancen. Die Rettungsaktion bewies aber erneut die Entschlossenheit und die taktischen Fähigkeiten der USAF, ihre abgeschossenen Piloten selbst aus schwerverteidigten Gebieten erfolgreich herausholen zu können.

Folgen

Nach dem Absturz meldeten russische Quellen, die NATO hätte versucht, das Wrack durch einen Bombenangriff zu zerstören. Damit hätte verhindert werden sollen, dass Wrackteile in die Hände des Gegners fallen. Eine Taktik, die auch schon während des Golfkrieges im Falle eines Absturzes eines Stealth-Flugzeuges zur Anwendung gekommen wäre. Da aber die USAF den exakten Absturzort nicht genügend schnell ermitteln konnten, fand der Angriff nicht statt. Nach Angaben der russischen Zeitung «Kommersant» waren die Russen sehr am Wrack interessiert. Die Rüstungsingenieure erhofften sich durch die Auswertung der Teile neue Erkenntnisse über die bisher weitgehend geheime Stealth-Technologie der Amerikaner. Sie wollten die Teile für die Entwicklung von geeigneten Gegenmassnahmen zur Ortung von «Stealth»-Flugzeugen verwenden. Auch die Chinesen hätten Interesse an den Teilen gezeigt. Wo die Wrackteile heute sind, ist unbekannt. Offizielle US-Quellen stapeln die Absturzursachen und die Bedeutung des Wracks tief. Die F-117A basiere auf einer Technologie der sechziger und siebziger Jahre und sei mit der heutigen – wie sie beim Northrop-B2-Bomber zur Anwendung kommt – nicht zu vergleichen. Die verwendeten Werkstoffe wären nicht mehr «state-of-the-art» und könne als 1. Generation «Stealth»-Technologie bezeichnet werden. Trotzdem, die

verwendeten Radarsysteme der Serben gehörten auch nicht mehr zu den modernsten. Die Frage bleibt: Wie würde sich eine F-117A gegen modernste Radarsysteme und Abwehrwaffen behaupten?

Lange sagenumwobenes Flugzeug

Die Entwicklung der Lockheed F-117A Nighthawk begann in den 70er-Jahren. Dabei beschritten die Flugzeugkonstrukteure der Lockheed-Werke ganz neue Wege. Das Kampfflugzeug sollte für das Radar unsichtbar (= Stealth) sein und dadurch eine sehr grosse Überlebenschance haben. Dies erreichten die Flugzeugbauer einerseits durch Radarstrahlen absorbierende Werkstoffe, andererseits durch eine computerberechnete Aussenform, die die Strahlen in alle Richtungen ablenkt. So entstand unter völliger Geheimhaltung ein aussergewöhnliches und revolutionäres Flugzeug. Offiziell eingeführt 1982, anfangs nur in der Nacht geflogen, gab das US-Verteidigungsministerium die Existenz der F-117A erst viele Jahre später zu. Geflogen wird der «Nachtfalke» laut Air Combat Command (ACC) «von den besten der Besten». Mit erfolgreichen Einsätzen während der Panama-Invasion und während des Golfkrieges bewies die F-117A ihre Einsatztauglichkeit. Der Nachtfalke war das einzige US-Kampfflugzeug, das Ziele in und um die stark verteidigte irakische Hauptstadt Bagdad angriff. Die Maschine 82-806 von Captain Zelco wurde im vierten Lot gebaut und am 12. August 1984 das erste Mal geflogen. Einen Monat später wurde sie der USAF übergeben und bis zu ihrem Absturz einige Male kampfwertgesteigert. Während des Golfkrieges flog die 806 39 Kampfeinsätze. ✚

**UNSERE ARMEE AN DER MUBA 2000.
EIN ERLEBNIS. MIT SICHERHEIT.**

erlebn
SONDERSCHAU ARMEE
AN DER MUBA BASEL VOM 28.4 - 7.5.2000

erlebn
www.armee-muba.ch