

Über Nordvietnam "ausgestiegen"

Autor(en): **Sievert, Kaj-Gunnar**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz**

Band (Jahr): **82 (2007)**

Heft 3

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716491>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern. Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Über Nordvietnam «ausgestiegen»

Das Schicksal von amerikanischen Piloten im Vietnamkrieg

Mit zunehmender Intensität des Krieges in Südostasien steigt die Anzahl der Einsätze der US-Luftstreitkräfte gegen Ziele im Norden des geteilten Vietnams. Die Abschusszahlen steigen, und immer mehr US-Piloten geraten in Gefangenschaft. Für viele von ihnen beginnt eine jahrelange Haft.

Die US Air Force (USAF) und die US Navy tragen während des Vietnamkrieges die Hauptlast der Bekämpfung von Zielen im

Major Kaj-Gunnar Sievert, Bern

Norden Vietnams. Von mehreren Seiten nehmen sie den Gegner in die Zange. Während die Kampfflugzeuge der US Navy von den im Golf von Tonking kreuzenden Flugzeugträgern starten, fliegt die USAF entweder von Flugplätzen in Thailand, Südvietnam, Okinawa oder Guam ein. Die Einsätze sind keine «Spaziergänge». Die US-Piloten sind mit dem damals weltweit dichtesten System von Fliegerabwehrgeschützen und Boden-Luft-Abwehrlenk Waffen sowie einer aggressiven, gegnerischen Luftwaffe konfrontiert.

Immer mehr Einsätze

Zu Beginn des Konfliktes 1965 starten pro Tag etwa 70 Flugzeuge gegen Ziele wie Brücken, Häfen, Fabriken oder Bodentruppen. Doch bereits im folgenden Jahr erhöht sich die tägliche Anzahl auf über 220; ein Jahr später sind es mit rund 300 Einsätzen noch mehr. Die Konsequenz der steigenden Anzahl Einsätze sind immer mehr abgeschossene US-Flugzeuge. Nicht jeder Abschuss führt zu einem Ab sprung der Crew über feindlichem Gebiet, und selbst dann besteht noch die Chance, gerettet zu werden.

Der Ablauf im Falle eines Abschusses oder eines technischen Problems ist in der Regel wie folgt: Wird ein Flugzeug getroffen und die Aussicht auf eine Rückkehr auf eine US-Basis ist nicht gegeben, hat ein Pilot oder eine Crew zwei Möglichkeiten, die Chance auf Rettung zu erhöhen. Entweder sie versuchen, den relativ sicheren Golf von Tonking zu erreichen, über dem Meer mit dem Schleudersitz auszustiegen und sich durch die US Navy retten zu lassen, oder sie versuchen, eine Region in Südvietnam, Laos oder Kambodscha zu erreichen, wo sich eigene Truppen oder befreundete Kräfte aufhalten.

Gelingt dies nicht und müssen die Piloten über feindlichem Gebiet aussteigen, so



Lieutenant Colonel Richard Paul Keirn nach seiner Ankunft auf der Travis Air-Force-Base in Kalifornien. Im Hintergrund umarmt USAF Major Wesley Duane Schierman seine Frau. Auch er war fast acht Jahre in Gefangenschaft.

bleiben die an diesem Einsatz beteiligten Flugzeuge in der Nähe. Dadurch können sie den abgesprungenen Piloten unterstützen, sollten sich feindliche Bodentruppen nähern, und sie können den alarmierten Rettungskräften den genauen Standort übermitteln.

Abschuss mit dem Schleudersitz

In den 60er- und 70er-Jahren ist die Chance, mit dem Schleudersitz unverletzt auszustiegen und mit dem Fallschirm sicher zu landen, mit rund 90 Prozent relativ hoch. Trotzdem bezieht sich dieser Erfahrungswert vor allem für Abschüsse aus einer normalen Fluglage oder unter Trainingsbedingungen. Solche Rahmenbedingungen sind über dem Himmel von Nordvietnam eher die Ausnahme.

Laut einer USAF-Untersuchung erleiden sieben von zehn US-Piloten, welche sich über Nordvietnam aus ihren Maschinen schiessen, noch vor der Landung eine Verletzung. Wie kommt es dazu? Viele Piloten – und auch ihre «Back-Seater» auf den hinteren Sitzen – lösen während des Fluges

ihre satt angezogenen Gurte, um sich im engen Cockpit besser bewegen zu können.

Sie sind auf diese zusätzliche Bewegungsfreiheit angewiesen, um zum Beispiel im Luftkampf besser über die Schulter nach hinten schauen zu können, wenn ihnen eine gegnerische MiG «im Nacken» sitzt oder wenn sie nach anfliegenden Boden-Luft-Flugabwehraketen Ausschau halten, um Ausweichmanöver einleiten zu können. Auch der zweite Mann im Cockpit muss sich mehr nach vorne lehnen können, um zum Beispiel die Bombenvisierung besser ablesen sowie zielen zu können.

In Zeitnot

Unter Beschuss hat die Crew keine Zeit mehr, die Gurten vor dem Abschuss anzuziehen. Im Gegenteil: Oft hatten sie, wenn es zum Abschuss kam, sogar Mühe, in einer un stabilen Fluglage und/oder einem unkontrollierten Absturz mit hoher Geschwindigkeit überhaupt an den Auslösegriff für den Schleudersitz zu gelangen. Rund zehn Prozent der Piloten berichten

nach dem Krieg von grossen Schwierigkeiten, den Griff zu finden.

Am Boden gelandet, müssen sich die Piloten zuerst verstecken. Anschliessend versuchen sie, mit den im Luftraum kreisenden US-Flugzeugen Kontakt aufzunehmen. Im besten Fall sind die Rettungskräfte schon unterwegs. Im schlimmsten Fall sind die Piloten jedoch verletzt und können sich nicht bewegen. Zwar gelingt es einzelnen Piloten verschiedentlich, sich tagelang vor dem Gegner zu verbergen, doch die meisten werden erwischt.

Die US-Streitkräfte betreiben einen enormen Aufwand, um ihre Piloten retten zu können. Regelmässig gehen weitere Flugzeuge beim Versuch, Piloten zu retten, verloren, oder Soldaten sterben und geraten selber in Gefangenschaft.

Obwohl mit jedem abgeschossenen und gefangen genommenen US-Piloten eine Geschichte verknüpft ist, gibt es viele aussergewöhnliche Schicksale. Zwei Beispiele:

Lieutenant Colonel Richard P. Keirn

Benjamin Schemmer bezeichnet in seinem Buch «The Raid» Lieutenant Colonel Keirn als einen der unglücklichsten Kriegsgefangenen. Lieutenant Colonel Keirn ist einer von zwei Angehörigen der US-Streitkräfte, die sowohl im 2. Weltkrieg als auch im Vietnamkrieg in Gefangenschaft gerieten.

1944 abgeschossen

Das erste Mal musste Keirn am 11. September 1944 aus einer brennenden Boeing-B-17 Flying Fortress aussteigen, als er während seines 18. Einsatzes über Deutschland abgeschossen wurde.

Keirn überlebte den Absprung und kam bis Ende des Krieges in ein Kriegsgefangenenlager. Nach seiner Rückkehr in die USA und der Entlassung aus dem aktiven Dienst bleibt er Angehöriger des 164th Fighter Interceptor Squadron der Ohio Air National Guard in Mansfield. Bevor er sich freiwillig für einen Einsatz in Vietnam meldet und auf die McDonnellDouglas-F-4C Phantom wechselt, fliegt Keirn die North-American-F-86 Sabre und F-100 Super Sabre.

1965 abgeschossen

Am 24. Juli 1965 fliegen Lieutenant Colonel Keirn und Captain Roscoe H. Fobair mit drei weiteren Phantom des 47th Tactical Air Command einen Combat-Air-Patrol-Einsatz zugunsten einer F-105-Thunderchief-Jagdbombergruppe, welche eine Munitionsfabrik westlich der Hauptstadt Hanoi angreift. Es ist sein elfter Einsatz, und Keirn ist erst rund zwei Wochen in Südostasien, als seine F-4C von einer SA-2-Boden-Luft-Rakete getroffen wird. Als siebter in Gefangenschaft geratener US-Pilot überlebt Keirn im Gegensatz zu



Bevor die McDonnellDouglas-F-4C Phantom ihre 750-Pfund-Bomben über Nordvietnam abwerfen, nehmen sie bei einer Boeing-KC-135 Stratotanker noch einmal Treibstoff auf.

seinem Kopiloten den Krieg und kommt am 12. Februar 1973 im Rahmen der Operation «Homecoming» wieder frei.

Keirn verbrachte insgesamt 277 Tage in deutscher und 2760 Tage in nordvietnamesischer Gefangenschaft. Nach seiner Rückkehr in die USA nimmt er den Flugdienst wieder auf und dient bis zu seiner Entlassung im Jahr 1976 als Colonel und Assistant Director für Operationen der 9th Air Force. Keirn stirbt am 25. Mai 2000.

Veteran Robinson Risner

Lieutenant Colonel Robinson Risner ist bereits ein Kriegsveteran, als er 1964 mit dem 67th Tactical-Fighter-Squadron Einsätze gegen Ziele in Nordvietnam fliegt. Risner war bereits im Koreakrieg engagiert gewesen und hat als F-86-Pilot des 336th Fighter-Squadron 109 Einsätze gegen nordkoreanische MiG-15 geflogen. Mit acht bestätigten Abschüssen wird er das 20. Fliegerass der USAF mit mehr als fünf Abschüssen während des Koreakrieges.

Abschuss und Rettung

Im April 1965 wird Lieutenant Colonel Risner mit seinem Republic F-105 Thunderchief über dem nördlichen Teil von Vietnam getroffen. Seine «Thud» ist schwer beschädigt, doch es gelingt ihm, mit seiner noch knapp flugfähigen Maschine Kurs auf den Golf von Tonking zu nehmen. Über dem Wasser, so rechnet er sich aus, sind die Chancen einer Rettung grösser, die Gefahr einer Gefangennahme sowie das Verletzungsrisiko kleiner. Seine Rechnung

geht auf. Risner schießt sich aus seiner F-105 und landet sicher im Wasser. Als sich nordvietnamesische Boote nähern, werden diese durch Flugzeuge seines Verbandes unter Beschuss genommen. Risner wird aus dem Wasser gefischt und gerettet. Der Zufall will es, dass seine Rettungscrow mit diesem Einsatz just ihre erste Kampfreitung fliegt. Als das US-Magazin Time von diesem Einsatz und der dramatischen Rettung Risners hört, schreibt ein Journalist eine Titelgeschichte. Risners Bild erscheint in der Folge auf der Titelseite von Time!

Operation Heimkehr

Nach seiner Rückkehr zur Staffel fliegt Risner weitere Einsätze. Am 16. September 1965 verlässt ihn das Glück. Er wird wieder abgeschossen. Aufgrund seines Rangs und der Time-Titelgeschichte «erhält» Risner eine besondere Behandlung. Erst im Jahr 1973 wird Risner mit anderen US-Soldaten aus der Gefangenschaft entlassen und kehrt in die USA zurück. Noch im gleichen Jahr sitzt Risner wieder in einem Jet. Er fliegt die F-4 Phantom. Später wird Risner zum Brigade-General befördert. 1976 tritt er in den Ruhestand.

Im Rahmen der Operation «Homecoming» kehrten zwischen dem 12. Februar und dem 1. April 1973 591 US-Kriegsgefangene zurück: 457 aus Nord- und 122 aus Südvietnam, neun aus Laos und drei aus China. 325 waren Angehörige der USAF, 138 der US Navy, 77 der US Army und 26 des Marine Corps. Der Rest waren Zivilisten und Angehörige von US-Behörden. ✚