

„Ich würde es immer wieder für meine deutschen Kameraden tun“

Wesentlichen Anteil am Verlauf des Karfreitagsgefechts hatten auch die amerikanischen Soldaten, die mit ihren „Black Hawk“-Hubschraubern den deutschen Kameraden zu Hilfe kamen. Als Chef des Teams war Chief Warrant Officer 3 Jason LaCrosse an Bord dabei. Für unser Verbandsmagazin erinnert er sich an die dramatischen Stunden.

Von Jason LaCrosse

Als am 2. April 2010 das Karfreitagsgefecht bereits tobte, saß ich, damals Chief Warrant Officer 3, mit Chief Warrant Officer 2, Jason Brown, in unseren Wohnräumen. Wir sprachen über das berühmte deutsche Kriegsass, den Jagdflieger Erich Hartmann. Plötzlich stand Captain Mathias Hoffman in unserer Tür und erzählte uns vom Gefecht in Isa Khel und davon, dass deutsche Soldaten verletzt worden waren. Ich fragte ihn, wa-

rum wir nicht alarmiert oder nicht aufgefordert wurden zu starten? Diese Frage konnte er nicht beantworten, wollte sich aber in der Einsatzzentrale für einen Start einsetzen. Etwa fünf Minuten später kam Captain Hoffman zurück, und sagte uns, dass wir ein „Go“ hätten. Als Ausbilderpilot war ich für diesen Tag zum Oberbefehlshaber der Lufteinsätze unseres Teams ernannt worden. Nachdem ich die erste medizinische Evakuierungsanfrage erhalten hatte, rannte meine Crew

von Dustoff 87 („Dedicated Unhesitating Service To Our Fighting Forces“; DO-87), zu der neben Brown auch der Sanitäter Staff Sergeant Travis Brown und Crewchef Sergeant Steven Shumaker gehörten, zu unserem Hubschrauber und machte sich zum Start bereit.

Unser Begleithubschrauber – Rufzeichen „Black Magic 70“ (BM-70) – wurde von den Piloten Chief Warrant Officer 2 Sean Johnson, Chief Warrant Officer 2 Eric Wells und den Be-



satzungschefs Sergeant William Ebel und Sergeant Todd Marchese bemannt. Nachdem wir gestartet waren, näherten sich unsere Hubschrauber in wenigen Minuten dem Standort des unter Beschuss stehenden deutschen Zugs.

Foto: Terry Moore Images



Für seinen Einsatz erhielt Jason LaCrosse das Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold in besonderer Ausführung.

Suche nach den Verwundeten

Nach unserer Ankunft wies ich die Besatzung von BM-70 an voranzufiegen, um Kontakt mit der Bodentruppe aufzunehmen und festzustellen, ob die Landezone frei ist. Wir stellten die Funkgeräte unserer Helikopter auf die Frequenzen ein, die uns für den deutschen Zug gegeben worden waren. Allerdings konnten wir keine Kommunikation aufbauen. Ich wies dann BM-70 an, über der ausgewiesenen Landezone zu kreisen, während Brown die Landung von DO-87 vorbereitete. Als wir uns der vorgesehenen Landezone näherten, geriet unser Helikopter unter heftigen feindlichen Beschuss von Maschinengewehren, Raketenwerfern und Mörsern.

Ich habe Brown dann angewiesen, den Anflug abubrechen und wir flogen an einen sichereren Ort, um einen anderen Plan in Betracht zu ziehen. Da sahen wir einen deutschen Soldaten, der auf einem Feld stand und mit einer weißen Rauchgranate auf sich aufmerksam machte. Wir landeten, um mit ihm zu sprechen und herauszufinden, wo die verletzten Soldaten waren.

Von ihm erfuhren wir, dass die Verletzten an einem anderen Ort waren. Da ich über die sehr gefährliche Situation besorgt war und der Aufenthaltsort der Verwundeten nicht bekannt war, befahl ich Brown, wieder zu starten und in einem sicheren Bereich zu warten, bis die Besatzung Kontakt mit der Bodentruppe aufnehmen konnte. Nachdem unsere beiden Besatzungen wiederholt erfolglos versucht hatten, die Bodentruppen per Funk zu erreichen, sagte ich Brown, er solle zu der Landezone zurückkehren, in der wir gerade gelandet waren. Daraufhin landete er erneut DO-87, damit wir mit den deutschen Soldaten sprechen und sie um Hilfe bei der Suche nach den Verwundeten bitten konnten. Nach der Landung rannte Staff Sergeant Brown den Hügel 352 hinauf, um mit dem deutschen Soldaten zu sprechen.

Gruppenbild aller
Crewmitglieder der drei
am Einsatz beteiligten
Hubschrauber

Plötzlich näherte sich ein Zivilist unserem Hubschrauber von hinten. BM-70 konnte ihn mit einem Tiefflug kurz aufhalten. Sobald BM-70 wegflog, begann der Mann sich aber wieder zu nähern und ließ sich auch mit Warnschüssen nicht aufhalten. Die afghanische Nationalpolizei „unterdrückte“ ihn schließlich wirksam.

Landezone „kalt genug“

Dann befahl ich Chief Warrant Officer 2 Brown, abzuheben und zu kreisen. Staff Sergeant Brown teilte uns mit, dass immer noch keine Frequenzen für die Bodentruppen zur Verfügung stünden. Glücklicherweise hatte die Besatzung der DO-84 die Funkgeräte der DO-87 und des BM-70 von Kundus aus überwacht. Chief Warrant Officer 3 Nelson Visaya erhielt die richtige Frequenz, die vom gemeinsamen taktischen Fluglotsen (JTAC) verwendet wurde, um den deutschen Zug zu kontaktieren. Er gab diese Information an mich weiter, und ich wies dann beide Besatzungen an, ihre Funkgeräte auf diese Frequenz einzustellen, und nahm sofort Kontakt mit dem Joint Terminal Attack Controller auf, der das Rufzeichen „Red Baron“ benutzte. „Red Baron“, der bei der Koordinierung der F-15- und F-16-Luftangriffe mitwirkte, teilte mir mit, die Deutschen seien der Meinung, dass die derzeitige Landezone, in der wir nicht früher landen konnten, zu gefährlich für uns sei und dass sie die Verwundeten in eine sekundäre Landezone verlegen könnten. Darauf sagte ich, dass ich nicht auf die Verlegung der Verwundeten warten wolle und dass die Landezone für mich „kalt genug“ sei und kündigte an, dass die DO-87 in der gegenwärtigen Landezone landen würde.

So bereitete das deutsche Kommando seine Verwundeten auf die Abholung vor, als Brown einen neuen Anlauf in die „heiße Landezone“ nahm. Als sich unser Hubschrauber näherte, verlagerten die Aufständischen ihr Feuer von den deutschen Streitkräften auf uns. Zwei Raketen aus Raketenwerfern kreuzten sich direkt unter unserem Hubschrauber, und die Bodentruppen konnten

sehen, wie die Funken von Kugeln von der Oberfläche abprallten. Als wir uns weiter annäherten, standen wir kontinuierlich unter Feuer. Das ermöglichte den Deutschen, den Feind zu erkennen und ihn mit Gegenfeuer zu ersticken, wodurch sich die Dynamik des Gefechts effektiv verlagerte. Darüber hinaus setzte BM-70 die Bordgeschütze ein, um feindliche Elemente anzugreifen, während er über der Landezone kreiste. Als meine Besatzung sicher landete, stieg Sergeant Brown, der Sanitäter, ab und half bei der Verladung des ersten schwer verwundeten Soldaten. Sobald dieser angeschnallt und Sergeant Brown wieder an Bord war, hoben wir ab und flogen in Begleitung von BM-70 nach Kundus.

Gemeinsames Unterdrückungsfeuer

Nach der Landung in Kundus entluden meine Leute schnell den Patienten und starteten erneut, um zur Landezone zurückzukehren und weitere Verletzte zu versorgen. Die deutsche Patrouille und das BM-70 lieferten ein zweites Mal Unterdrückungsfeuer gegen die feindlichen Kämpfer. Während ich bei der zweiten Landung am Boden Blitze von einer Baumgrenze aus bemerkt hatte, sah ich drei Personen rechts von meinem Hubschrauber. Ich bat Shumaker, durch sein Zielfernrohr zu schauen und zu sehen, ob es sich um feindliche Personen handelte. Dies bestätigte er. Die Geschosse von dort aus wirbelten den Schmutz um Shumakers Füße herum auf. Ich rief dann BM-70 an und informierte sie über die Situation, woraufhin BM-70 niedrig in Richtung der Baumgrenze über uns hinwegflog. Sergeant Ebel schaltete die drei Feinde schließlich mit dem Maschinengewehr aus.

Meine Besatzung hat dann einen weiteren verwundeten deutschen Soldaten geborgen und ihn nach Kundus geflogen. Auf dem Weg zur Übergabe des zweiten Verletzten teilte mir „Red Baron“ mit, dass ein improvisierter Sprengsatz (IED) gerade bei Isa Khel gezündet worden war und vier weitere deutsche Soldaten verwundete.

Da ich wusste, dass die zweite Dustoff-Besatzung mit mir starten musste, rief ich die Operationsabteilung an und wies die Besatzung der DO-84, bestehend aus Captain McDonough, dem Pilotenkollegen Chief Warrant Officer 3 Nelson Visaya, dem Sanitäter Sergeant Antonio Gattis und Crewchef Specialist Matthew Baker, an, sich zur Unterstützung auf den Start vorzubereiten. Als sie bereit waren, hoben alle drei Hubschrauber gemeinsam ab und wir flogen zurück in die Schlacht.

Hubschrauberheck in die Luft geschleudert

Mein Hubschrauber und der BM-70 flogen zurück zur gleichen Landezone. Dort schossen vier Personen aus einem weißen Auto auf uns. Ich bat BM-70 um Unterstützung. Als der Hubschrauber über die Landezone flog, streckten alle Personen ihre Hände aus den Fenstern und winkten. Und da keine Waffen zu sehen waren, konnte BM-70 nicht schießen und drehte um. Dann wurde mit einem Raketenwerfer aus dem Auto geschossen.



Chief Warrant Officer Jason LaCrosse bereitet seinen UH-60 „Black Hawk“ MedEvac-Helikopter auf einen Start vor.

Fotos: zur Verfügung gestellt von Jason LaCrosse

Dieser explodierte unter dem Heck von BM-70, das dabei in die Luft geschleudert wurde. Daraufhin gab ich per Funk „Viper 15“ (F-16) den Standort des Wagens durch und bat sie, ihn anzugreifen. Doch da das Auto in ein Gelände mit einer Garage fuhr, hatte „Viper 15“ keine andere Wahl, als abzubrechen. Wir wussten nicht, ob sich Zivilisten auf dem Gelände befanden. Während wir manövrierten, um den Bedrohungen auszuweichen, sorgte BM-70 für Unterdrückungsfeuer. „Red Baron“ informierte uns, dass die Deutschen die Verwundeten wegen der anhaltenden Schlacht in eine alternative Landezone verlegen würden, sodass sie mindestens fünfzehn Minuten lang nicht zur Abholung bereit seien.

Chief Warrant Officer 2 Brown informierte mich über den niedrigen Treibstoffstand sowohl meines Flugzeugs als auch des BM-70. Daher befahl ich allen drei Hubschraubern, zum Auftanken nach Kundus zurückzukehren. Während die Hubschrauber am Boden waren, inspizierten die Besatzungschefs sie auf Kampfschäden. Shumaker und ich stellten fest, dass mein Hubschrauber einige Treffer durch Kleinwaffen erlitten hatte, aber wir waren uns beide einig, dass er immer noch flugtauglich sei. Nachdem die Hubschrauber aufgetankt waren, kehrten wir zur Ausweichlandezone zurück, wo die beiden MedEvac-Helikopter vier weitere schwer verwundete deutsche Soldaten bergen konnten. Sobald die Hubschrauber be-

laden waren, brachten die Teams die Verwundeten nach Kundus. In der Überzeugung, dass die Mission abgeschlossen war, schalteten alle Besatzungen ihre Fluggeräte ab und stellten fest, dass alle drei im Kampf beschädigt worden waren.

Noch weitere sechs Stunden Gefecht

Leider wurden wir nur wenige Minuten später erneut in die Luft befohlen, um vier weitere deutsche Soldaten zu bergen, die bei einer zweiten IED-Explosion verwundet worden waren. Ohne zu zögern starteten wir wieder. Das Gefecht dauerte noch weitere sechs Stunden. Am Ende des Tages waren meine MedEvac-Besatzungen viermal beziehungsweise achtmal gelandet, um insgesamt zehn verwundete alliierte Soldaten zu bergen. Bedauerlicherweise sind drei der deutschen Soldaten an ihren Wunden gestorben.

Die U.S. Army verlieh mir später den Silver Star für meine Leistungen im Kampf und überreichte jedem der übrigen Besatzungsmitglieder von Dustoff 87, 84 und Black Magic 70 das Dis-



Dieses Foto eines landenden Hubschraubers während des Gefechts nahm ein Soldat aus einem „Dingo“ auf.

tinguished Flying Cross. Deutschland hat uns allen auch das Ehrenkreuz der Bundeswehr in Gold in besonderer Ausführung überreicht. Bis heute sind wir die einzigen nicht-deutschen Soldaten, die mit der zweithöchsten deutschen Auszeichnung ausgezeichnet wurden.

Es vergeht kein Tag, an dem ich nicht an diesen Tag denke und ich werde gefragt, wie ich den Silver Star erhalten habe. So gerne ich den Menschen von dieser Mission erzählen möchte, so schwer fällt es mir doch, davon vor allem Personen zu erzählen, die nie beim Militär waren. Ich bin ein bescheidener Mann und habe nur meinen Dienst getan, so wie der Rest der Besatzung. Ich möchte nicht als jemand dargestellt werden, der herumläuft und sagt: „Hey, ratet mal, was ich getan habe.“ Deshalb behalte ich die Gedanken und Erinnerungen an diese Mission, meine Kameraden und die Kameraden, die wir an diesem Tag verloren, für mich.

„Glück ab“, Kameraden!

Ich werde oft gefragt, ob ich es noch einmal tun würde. Und ich zögere keinen Moment, Ja zu sagen: Wenn ich jetzt in Afghanistan sein könnte, um das zu tun, was ich damals getan habe, würde ich meine Frau und meine Kinder zum Abschied küssen und in das nächste Flugzeug steigen. Das ist etwas, das ich nicht einmal mit meiner Frau besprechen muss. Sie weiß, dass ich dort drüben sein möchte, um Leben zu retten, und wie sehr es mich stört, dass meine Kameraden dort sind, während ich in den Vereinigten Staaten bin. Als ich in den Ruhestand ging, flog ich erst für ein Rettungsflugunternehmen, fand aber einfach nicht die gleiche Art von Kameradschaft wie beim Militär. Deshalb kündigte ich nach dreieinhalb Jahren und nahm einen Job in Saudi-Arabien an, wo ich Seite an Seite mit ehemaligen und aktiven Militärangehörigen arbeitete. Ich habe dort dreieinhalb Jahre lang gearbeitet und das war das einzige Mal, dass ich mich seit meiner Pensionierung im Jahr 2014 so gefühlt habe, als würde ich dazugehören. Ich vermisste die Kameradschaft, die Witze, die Freundschaften, und das wird niemand verstehen, der nicht gedient hat. Dann, und nur dann, wird man sagen können: „Ich weiß genau, wovon Jason spricht.“

Würde ich also jemals wieder so handeln wie an diesem Tag? Auf jeden Fall! Ich würde es immer wieder für meine deutschen Kameraden tun. „Glück ab!“