Pilotenfehler

Autor(en): **[s.n.]**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **83 (2008)**

Heft 2

PDF erstellt am: **25.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-714954

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.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Erschlossen BiG
MF 537 / 850

Pilotenfehler

Am 12. April 2007 zerschellte um 15.55 Uhr ein deutscher Tornado-Jagdbomber an der Nordwand der Äbniflue. Wie der Schlussbericht der deutschen Flugunfallbehörde ergibt, handelte es sich um einen Fehler des 27-jährigen Piloten Christian Schawer.

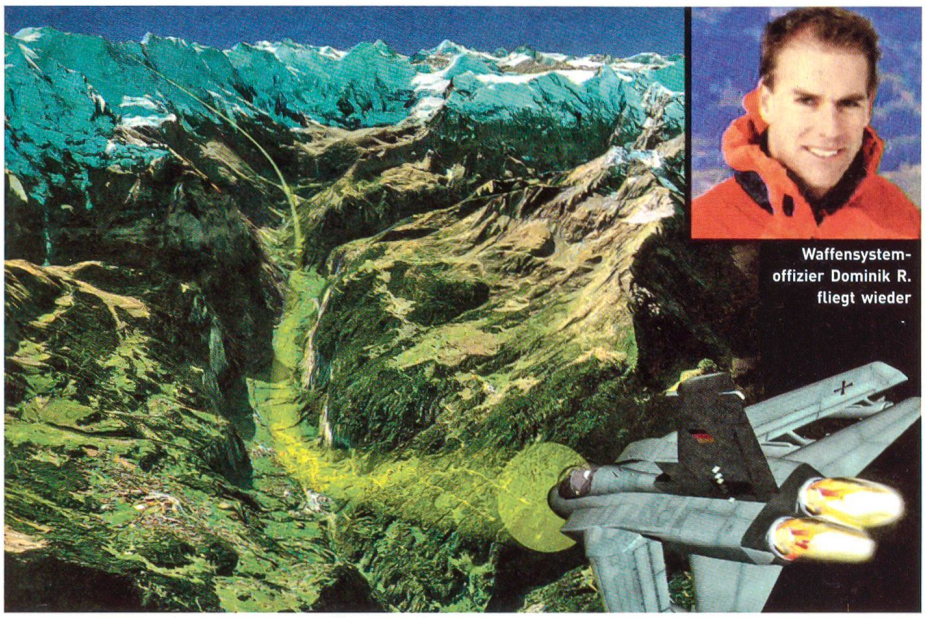
Wie Generalleutnant Walter Jertz, der langjährige Befehlshaber der deutschen Luftstreitkräfte, bestätigt, zog der Flugzeugführer die 24 Tonnen schwere Maschine am Ende des Lauterbrunnentales zu spät hoch – und nach links statt nach rechts.

Jertz: «Der Tornado ist ein Jagdbomber, kein Jäger. Oberleutnant Schawer flog tief und langsam. Offensichtlich hatte er nicht genügend kinetische Energie, den Apparat noch ganz hochzuziehen. Zudem waren die Treibstofftanks so kurz nach dem Start in Emmen noch fast voll. Der Tornado war zu schwer und nicht mehr zu retten.»

Hauptmann R. fliegt wieder

Oberleutnant Schawer kam beim Aufprall ums Leben. Der Waffensystemoffizier, der 34-jährige Hauptmann Dominik R., überlebte den Unfall wie durch ein Wunder. Um 16.25 Uhr bargen ihn die Retter von einem Helikopter aus, nachdem er sich in letzter Sekunde mit dem Schleudersitz aus dem Tornado katapultiert hatte.

«Hauptmann R. fliegt wieder», berichtet Walter Jertz, «sein gebrochenes Sprunggelenk ist verheilt, und er versieht weiter seinen Dienst als Waffensystemoffizier. Wenn kein Vorsatz und keine grobe Fahrlässigkeit vorliegt, lässt die Bundeswehr Piloten und Waffensystemoffiziere nach Unfällen wieder fliegen. Es spricht für die Tapferkeit von Hauptmann R., dass er nach dem dramatischen Ereignis wieder fliegt.


Waffensystemoffizier Dominik R. fliegt wieder

Die Todesroute des Tornado-Jagdbombers am 12. April 2007.

Man muss auch bedenken, dass die Ausbildung eines Fliegers sehr teuer ist. Das ist ein zusätzlicher Grund dafür, dass wir Offiziere weiterfliegen lassen.»

Vorschriften eingehalten

Wie der deutsche Bericht festhält, war es ein reiner Pilotenfehler. Am 12. April 2007 wurden keine Schweizer Vorschriften verletzt. Oberleutnant Schawer flog mit knapp 400 Stundenkilometern ins Tal hinein und hielt die Mindestflughöhe ein. Ausgeschlossen werden auch ein technischer Defekt am Tornado oder der Einfluss von Drogen und Alkohol.

In Emmen wurde der Tornado lediglich aufgetankt. Wie Walter Jertz festhält, fehlten für die Wartung einer deutschen Maschine das Personal und die Ausrüstung. War Christian Schawer ein unerfahrener Pilot? «Nein», sagt Jertz, «er hatte 650 Flugstunden absolviert. Ein Navigationsflug in den Alpen wird nur einem bewährten, gut ausgebildeten Flieger anvertraut.» *fo.*

Fast 400 Millionen für die Nachrüstung des F/A-18?

Bild: Luftwaffe

Der F/A-18 soll modernisiert werden.

In einer neuen Tranche sollen die insgesamt 33 F/A-18-Maschinen der Schweizer Luftwaffe erneut nachgerüstet werden. Nach der Investition von 627 Millionen Franken in den Rüstungsprogrammen 2001 und 2003 für Elektronik und Lenkwaffen ist im Rüstungsprogramm 2008 ein Kredit von «unter 400 Millionen Franken» vorgesehen.

Hauptposten der neuen Tranche betreffen die Freund-Feind-Erkennung, das Infrarotradar und neue Cockpitanzeigen. Der Schweizer F/A-18 befindet sich noch in der ersten Hälfte seines «Lebens», das die Luftwaffe auf rund 30 Jahre veranschlagt.

Von der Sache her ist es unbestritten, dass die 33 Flugzeuge erneuert werden müssen. Die Massnahmen sind nötig, wenn der F/A-18 auf dem neuesten Stand bleiben soll.

Dennoch wird die Modernisierung politisch bereits mit der Beschaffung eines neuen Kampfflugzeuges verknüpft. Allerdings hat das eine nichts mit dem anderen zu tun. Beim neuen Flugzeug handelt es sich um den Ersatz der auslaufenden Tiger-Apparate, bei der Nachrüstung um die Modernisierung vorhandener Maschinen. *kt.*