

Das Drama der Fliegerkompanie 10

Autor(en): **Brotschi, Peter**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **81 (2006)**

Heft 10

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-717096>

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.

Das Drama der Fliegerkompanie 10

Aus dem neuen Buch «Gebrochene Flügel»

Fast genau ein Jahr vor Ausbruch des Zweiten Weltkrieges, am 27. August 1938, hatten fünf Fokker CV-Kampfflugzeuge der Fliegerkompanie 10 ans Flugmeeting von Lugano zu fliegen. Das Meeting wurde unter dem Titel «Giornata Internazionale Aviatore 1938» von der Sektion Lugano des Aero-Clubs der Schweiz durchgeführt.

Während des Überflugs sollten verschiedene Flugaufträge erfüllt werden, nämlich Funk- und Staffellübungen. Eine erste Landung war in Bellinzona vorgesehen. Um

Hptm Peter Brotschi, Grenchen

14.47 Uhr wurde der Staffelführer Décio Bacilieri zum letzten Mal von der Flugwetterwarte in Dübendorf über das Wetter orientiert. Der Start erfolgte um 15.33 Uhr in Dübendorf. Die fünf Fokker flogen in Keilformation, langsam steigend, unter Sichtflugbedingungen und machten dabei laufend Funkpeilungen mit der Militärfunkstation in Dübendorf, auf dem Kompasskurs von 173 Grad bis in die Gegend kurz vor dem Druesberg. Hier befand sich die Staffel zwischen zwei kompakten Wolkenschichten.

Beim Auftauchen von Nebelschwaden entschloss sich der Staffelführer Bacilieri zur Umkehr nach Dübendorf und leitete eine Rechtskurve ein. «Ich habe mich eine halbe Minute zur Umkehr entschlossen, dach-



Das Flugzeug 319, mit dem die Besatzung del Grande/Romegialli verunglückte, vor der Halle 2 in Dübendorf, von wo aus der Flugdienst mit Fokker CV ausgeführt wurde.

te aber, dass es wieder ein Loch geben werde», sollte er später bei der Einvernahme im Spital Einsiedeln über diesen entscheidenden Moment sagen. Bacilieri stellte aber beim Einleiten der Kurve fest, dass der hinterste Mann rechts wesentlich höher flog, und zwar so hoch, dass er eine Kollision befürchtete mit dem Flugzeug links, das er nicht in Sicht hatte. Daraufhin erweiterte er die Kurve, um mehr Platz geben zu können. Dadurch kam die Staffel in die Wolken.

Durchstechen unmöglich

Ein Durchstechen nach oben war nicht möglich, weil der Blindflug in Staffelformation eine zu grosse Kollisionsgefahr der Flugzeuge untereinander gebracht hätte. Der Fokker CV mit der Besatzung Bacilieri/Sommerhalder überquerte nach der Kurve wieder auf Nordkurs die zuvor überfliegenen Käme des Heuberg-Massivs und kam im dichten Nebel seitlich ins Abrutschen, worauf das Flugzeug in der Phase des Aufrichtens beim Druesberg mit dem Boden kollidierte. Die Maschine begann sofort zu brennen. Mit grösster Mühe konnten sich die beiden Besatzungsmitglieder aus dem Wrack befreien.

Der Pilot und der Beobachter fanden sich durch Zurufen und schnitten sich gegenseitig die Kleider auf, denn die Kombinationen waren durch die Hitze zu eng geworden. Dann stiegen sie ins Tal hinunter. Bei der Klubhütte Druesberg hatte es Touristen, und etwa 20 Minuten später traf der Arzt ein. Bacilieri und Sommerhalder kamen mit schweren Brandwunden nach Einsiedeln in Spitalpflege, wo Décio Bacilieri

am 2. September noch einvernommen wurde und am 7. September 1938 an den Folgen seiner Verletzungen verstarb.

Die übrigen vier Flugzeuge hatten wahrscheinlich sehr bald nach der Einleitung der Umkehrkurve die Sicht auf das Führerflugzeug verloren. In der Folge kollidierten drei der vier Fokker fast gleichzeitig mit grosser Geschwindigkeit mit den südlichen Hängen des Heubergs, worauf zu schliessen ist, dass die Umkehrkurve von annähernd 180 Grad bereits ausgeführt worden war.

Aber warum die Flugzeuge an Höhe verloren hatten, liess sich nicht mehr eruieren. Alle sechs Besatzungsmitglieder erlitten augenblicklich den Tod: Oblt Sven Mumenthaler (Betriebsleiter), Oblt Carlo Bonetti (Maschinentechner), Oblt Gino Romegialli (Ingenieur), Oblt Federico del Grande (Bau-techniker), Lt Oskar Stäubli (Stud. phil.) und der Flugzeugmechaniker Wm Hans Schlegel.

Guldimanns Bericht

Das fünfte und nicht verunfallte Flugzeug mit der Nummer C-320 (Besatzung: Lt Werner Guldemann und Mechaniker Arthur Favre) kam kurz nach dem Einleiten der Kurve in den Wolken ebenfalls ins seitliche Abrutschen und gelangte nach beträchtlichem Höhenverlust hart neben den südlichen Hängen der Heuberge aus dem Nebel heraus.

Hier die Darstellung des Ablaufs, wie ihn Werner Guldemann dem Untersuchungsrichter zu Protokoll gegeben hatte: «Um 15.50 Uhr nahm der Staffelführer ziemlich steigend eine Kurve nach rechts, wahr-



Noch heute erinnert mitten in Muotathal dieses Denkmal an das Unglück der Fliegerkompanie 10. (Foto: Peter Brotschi)

scheinlich, um durch ein Wolkenloch über die zweite Schicht hinauszuziehen. Ich gab sofort Vollgas und hielt stark nach rechts an. Trotzdem vergrösserte sich der Abstand zwischen mir und dem Staffelführer bis auf ca. 100 m. Jetzt verlor ich die übrigen Flugzeuge aus den Augen. Nachdem ich ca. eine Minute alleine geflogen war, sah ich plötzlich von rechts ein anderes Flugzeug kommen, quer auf mich zu, dem ich nun anzuhängen suchte.

Ich konnte dies aber wohl aus dem Grunde nicht, weil sein Pilot wahrscheinlich dasselbe mit mir beabsichtigte. Ich schliesse das daraus, dass ich (als ich die Kurve zum Anschliessen bereits eingeleitet hatte) seinen Oberflügel senkrecht zu mir sah (d. h. rechte Flügelspitze oben, linke unten) und er sich demnach auch in einer Kurve befinden haben muss. Aus diesem Grunde konnte ich auch die Nummer

des Flugzeuges nicht erkennen. Das Flugzeug flog ca. 20 m vor mir durch. Beim Versuch, diesem Flugzeug anzuhängen, geriet ich jedoch in den Nebel und schmierte ab. Gerade als ich das Flugzeug wieder auf Fahrt gebracht hatte, kam ich ca. 20 m von einem Felsabhang weg südöstlich Schwyz zum Nebel heraus. (...)»


Landung in Bellinzona

Werner Guldemann erreichte dann Bellinzona über eine östliche Route via Walensee und Rheintal zum Oberalppass und Gotthard und landete schliesslich um 17.40 Uhr in Bellinzona. Als einzige Besatzung überlebten er und sein Passagier um Haaresbreite dieses Fliegerdrama unverletzt. Prof. Dr. Werner Guldemann sollte in der Folge noch ein langes und erfolgreiches Leben vergönnt sein, so unter ande-

rem als Direktor des Eidgenössischen Luftamtes und als Professor für Luftrecht an der Universität Bern. Er verstarb 87-jährig am 4. November 2003.

Hugo Sommerhalder, der Beobachter von Décio Bacilieri, der als Einziger von acht Besatzungsmitgliedern den Absturz überlebt hatte, lag nach dem Unfall neun Monate im Spital. Er war ab 1942 zuerst als Hilfslehrer und später als Lehrer an der Kantonsschule und am Lehrerseminar Solothurn tätig sowie ab dem Jahr 1955 an der Oberreal- und Lehramtsschule in Winterthur, der heutigen Kantonsschule «Im Lee». Prof. Dr. Hugo Sommerhalder amtierte 1964 bis 1970 als Rektor dieser Schule, war dann noch kurze Zeit als Stipendienberater an der Universität Zürich tätig, bevor er am 22. Juni 1973 einem Herzinfarkt erlag.

Fast zur gleichen Zeit wie die Fliegerkompanie 10 hatte sich auch der Waffenchef und Kommandant der Fliegertruppen, Oberstdivisionär Hans Bandi, auf dem Überflug von Dübendorf ins Tessin befunden. Auf dem Weg zum Flugzeug hatte ihm Hptm Bacilieri noch seine Piloten gemeldet, als er mit ihnen die Befehlsausgabe für den bevorstehenden Flug durchführte. Rund eine Viertelstunde vor der Fliegerkompanie 10, etwa um 15.15 Uhr, war der Oberstdivisionär zusammen mit Maj i Gst Rudolf Meyer, Kommandant ad interim der Fliegerabteilung 3, an Bord der Fokker CV C-328 gestartet und flog auf einer Ostroute via Chur, Disentis, Tschamut, Val Meigels und das Westende des Ritomsees in die Hauptstadt des Tessins.

Aus dem traurigen Anlass dieses Fliegerdramas entstand das Lied der Militärpiloten, das «Voglio volar». Es wird heute noch oft gesungen, insbesondere auch an offiziellen Anlässen der Flugwaffe. 



Schwere Flugzeugkatastrophe in den Schwyzerbergen

Vier Flugzeuge zerschellten an den Felsen des Heuberg und Drusberges. Sechs Flieger fanden den Tod.

Die Militärfliegerstaffel, bestehend aus fünf Flugzeugen, wollte letzten Samstag nachmittag zu einem Flugmeeting nach Lugano fliegen. Das schlechte Wetter zwang sie zum Umkehren, wobei die Katastrophe passierte: Nur ein Flugzeug gelangte nach dem Tessin und konnte in Bellinzona landen.

Hauptmann Bacilieri, der Kommandant der Unglücksstaffel kam mit schweren Brandwunden davon.

Oblt. Sommerhalder besass sich im Flugzeug von Kommandant Bacilieri und ebenfalls mit dem Tod.

Die toten Flieger

Links: Pilot Oblt. Del Grande Federico, geb. 1910, von Russo, Kt. Tessin, Bautechniker auf dem Militärflugplatz Dübendorf.

Rechts: Beobachter Romegalli Gino, geb. 1909, von Winterthur und Mendrisio, Ingenieur in Winterthur.

Unten: Lt. Stäubli Oskar, geb. 1914, von Basel, stud. phil.

Links: Oblt. Mumenthaler Sven, geb. 1906, Betriebsleiter in Heerbrugg.

Rechts: Beobachter Oblt. Bonetti Carlo, geb. 1909, Maschinentechniker, von Zürich.

Rechts: Schlegel Hans, geb. 1911, von Wartau, Mechaniker auf dem Flugplatz Dübendorf, Wchtm. Kp. 17.

Links: Das Verladen der Todesopfer beim Dorfe Muotathal. Bergungsmannschaften brachten die Leichen zu Tal. Die Aspirantenschule der Flieger- und Fliegerabwehrtruppen bilden Spalier und erweisen den toten Kameraden die letzte Ehre.

Unten: Lt. Guldemann als Einziger nach Bellinzona kam.

Die Schweizer Familie berichtete mit einer Seite über das grosse Unglück.

Gebrochene Flügel

Der vorliegende Artikel stammt aus dem neuen, lesenswerten Buch von Peter Brotschi: Gebrochene Flügel. Die Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe von 1914 bis heute. Verlag Orell Füssli, Zürich. Brotschi ist Lehrer, Publizist mit Spezialgebiet Aviatik und Hauptmann der Luftwaffe. Er ist ein grosser Kenner der Luftfahrtgeschichte. Von 1994 bis 2002 war er Chefredaktor der «AeroRevue».

Von 1914 bis heute verzeichnete die Schweizer Luftwaffe rund 400 Flugunfälle. Dabei kamen über 350 Besatzungsmitglieder, Passagiere sowie Personen am Boden ums Leben. Brotschi hat in Archiven Tausende von Aktenseiten gesichtet und Überlebende befragt.

Im Buch ist der Hergang aller 400 Flugunfälle präzise und einfühlsam beschrieben, begleitet von Detailangaben zu Unfallort, Zeit, Luftfahrzeug und den Namen und Fotos der tödlich verunfallten Besatzungen. Bilder von Absturzstellen, aber auch von Maschinen vor dem tragischen Einsatz und Skizzen ergänzen die Berichte. Es handelt sich um die erste vollständige Dokumentation der Flugunfälle der Schweizer Luftwaffe. fo.