

Unter 6000 Metern : tödliche Gefahr

Autor(en): **Howard, Roger**

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **89 (2014)**

Heft 9

PDF erstellt am: **13.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-717726>

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.

Unter 6000 Metern: Tödliche Gefahr

Der Absturz der MH17 vergrössert die Gefahr für den zivilen Luftverkehr. Wenn es sich herausstellt, dass eine Buk-Rakete das malaysische Flugzeug traf, dann kommen Terroristen zum Schluss: Vor allem unter 6000 Metern können Zivilmaschinen leicht mit einfachem Gerät abgeschossen werden – lies: mit schultergestützten Raketen, welche die Hitze suchen.

NACH DEM MH17-ABSTURZ: ROGER HOWARD, KORRESPONDENT «NEWSWEEK», ZU GEFAHREN IM ZIVILEN LUFTVERKEHR

Am verwundbarsten sind Flugzeuge beim Start und bei der Landung. Als gefährlich gelten die russischen Raketen der Typen SA-18 Grouse und SA-24 Grinch. Die SA-24 trägt einen Gefechtskopf von 1,8 Kilogramm und hat eine Reichweite von 6000 Metern. In Bosnien und Irak fielen der SA-24 mehrere NATO-Maschinen zum Opfer.

Die ersten 40 Kilometer

Schultergestützte Systeme sind einfach zu verbergen, leicht zu transportieren und kostengünstig. Auf dem schwarzen Markt kostet ein System ein paar 1000 Dollar.

Auch die Bedienung ist gut zu erlernen, mit einem simplen Abzug und einer einfachen Zielvorrichtung. Doch wenn der Gefechtskopf einer SA-18 oder SA-24 eine Boeing-747 trifft, dann können bis zu 467 Menschen umkommen.

Wenn eine Zivilmaschine startet, dann erreicht sie die 6000 Meter Höhe in der Regel nach rund 40 Kilometern und etwa zwölf Minuten. Beide Werte können variieren; aber die Faustregel gilt: Auf den ersten 40 Kilometern ist das Flugzeug besonderen Gefahren ausgesetzt.

Technisch-taktische Abwehr

Am 28. November 2002 verfehlten zwei Raketen in Mombasa, Kenia, eine Maschine der israelischen Chartergesellschaft Arkia haarscharf. Der Pilot sah auf der linken Seite des Flugzeugs zwei Blitze,



Archivbild

Ein mongolischer Soldat mit einer russischen Flab-Rakete SA-18 Grouse (9K38 Iгла).

flog aber kaltblütig nach Tel Aviv weiter. Die Raketen wurden 1500 Meter von der Piste entfernt abgefeuert.

Speziell gefährdet sind Flugplätze, die in dicht besiedeltem Gebiet liegen, so Delhi, Lahore, Johannesburg oder Berlin-Tegel. Seit dem libyschen Bürgerkrieg flotterieren auf dem Schwarzmarkt Tausende von schultergestützten Raketen.

ISIS, der *Islamische Staat in Irak und Syrien*, und die syrische Kriegstruppe *Al-Nusra* besitzen riesige Raketenarsenale. In Syrien zirkulieren auch Raketen aus China.

Wenige Fluggesellschaften ergriffen technische Abwehrmassnahmen. El Al reagierte nach dem Vorfall von Mombasa und schützt seither israelische Flugzeuge gegen Raketen, welche die Hitze suchen. Auch von russischen Privatgesellschaften weiss man, dass sie sich technisch schützen.

Kongo: Scharfe Warnung

Abgeraten wird von Flügen in den Kongo. Dort holte eine einfache SA-7 Grail (GRAU-Index: 9K32) eine Boeing-727-30 mit 41 Passagieren vom Himmel. ✚

Schliesst Russland den sibirischen Luftraum?

Das russische Transportministerium prüft die Schliessung des Luftraums über Sibirien für westliche Fluggesellschaften – dies im Gegenzug zu den Sanktionen westlicher Staaten gegen Russland.

Die Sperrung von Überflügen von Sibirien würde europäische Fluglinien wie *Lufthansa*, *Air France* und *British Air-*

ways treffen. Die Trans-Sibirien-Linie spart auf Flügen nach Asien Zeit, weil sie den Weg erheblich verkürzt. Sie kostet die Gesellschaften auch massiv weniger.

Seit 40 Jahren fliegen europäische Linien über Sibirien. Sie bezahlen dafür *Royalties*, die Russland und der *Aeroflot* zugute kommen. *msa./Moskau*

MH17: Jähes Erwachen

Die Crew und Passagiere von MH17 müssen die Detonation des Buk-Annäherungszünders auf 10 000 Metern teils zuerst überlebt haben; aber sie wurden auf dieser Höhe sofort ohnmächtig.

Beim Absturz wird nicht ausgeschlossen, dass sie auf 4000 Metern nochmals erwachten, bevor sie aufprallten.