

Zum Absturz des F/A-18 : 3050 Meter - statt korrekt 4360!

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **91 (2016)**

Heft 10

PDF erstellt am: **08.08.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-737885>

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.

Zum Absturz des F/A-18: 3050 Meter – statt korrekt 4360!

Ungewöhnlich früh informierte die Militärjustiz am 6. September 2016 über die vorläufige Beweisaufnahme zum tragischen F/A-18-Absturz vom 29. August 2016 am Hinter Tierberg. Wie Fachoffizier Gionata Carmine, einer der fallführenden Untersuchungsrichter, mitteilte, ordnete der Flugverkehrsleiter in Meiringen eine Flughöhe von mindestens 10 000 Fuss (3050 Meter über Meer) an – zu tief für die Startregion mit ihren Gipfeln bis 3600 Meter. Die sichere Mindestflughöhe hätte 14 300 Fuss (4360 Meter über Meer) betragen. Wie Fachoffizier Andreas Lukas Hagi betonte, gilt für alle Beteiligten die Unschuldsvermutung.

VON DEN PRESSEKONFERENZEN IM BERNER MEDIENZENTRUM BERICHTET CHEFREDAKTOR PETER FORSTER

Drei Persönlichkeiten bestritten im vollbesetzten Berner Medienzentrum die informative Pressekonferenz der Militärjustiz:

- Tobias Kühne, der Sprecher der Militärjustiz.
- Die Fachoffiziere Carmine Gionata und Andreas Lukas Hagi, beide Untersuchungsrichter und eingeteilt im speziellen Bereich der Militärjustiz für Flugzeugunfälle.

Warum so früh?

Kühne verband die Begründung für die ungewöhnlich frühe Orientierung mit einem leisen Vorwurf an die Medien. Es seien in der zivilen Presse Thesen veröffentlicht worden, die zu falschen Schlüssen führen könnten. Darum sehe sich die Militärjustiz zu einer Klarstellung gezwungen.

Fachoffizier Hagi stellte klar, der jetzige Zeitpunkt sei viel zu früh für gültige Folgerungen. Die Militärjustiz eröffnete noch im August 2016 die vorläufige Beweisaufnahme. In der Anfangsphase ermittelten die Behörden in alle Richtungen:

- Es bestehe die Möglichkeit, dass eine Voruntersuchung eröffnet werde, die zu einer Anklage führen könne.
- Es bestehe stets aber auch die Möglichkeit, dass das Verfahren eingestellt werde.

Blackbox ging verloren

Erschwert wird die Untersuchung durch den gewaltigen Aufprall des F/A-18 J-5022 auf 3300 Metern über Meer. Der Kampffjet donnerte mit derart unheimlicher Wucht in die Krete des Hinter Tierbergs,

dass der Flugdatenschreiber nach menschlichem Ermessen verloren ging. Vermutlich zerschellte die *Blackbox* mit dem Flugzeug an der Felswand.

Hagi zweifelt daran, dass die Gebirgsspezialisten den Flugdatenschreiber noch intakt finden. Weil die wichtigste Datenquelle fehlt, wird sich die Untersuchung in die Länge ziehen. Hagi bezweifelt, dass der Schlussbericht noch 2016 erscheint.

Sustenhorn-Dammastock

Fachoffizier Carmine Gionata legt minutiös den tragischen Ablauf vom 29. August 2016 dar. Demnach startete um 16.01 Uhr eine Patrouille mit zwei einsitzigen F/A-18-Kampffjets in einem Abstand von 15 Sekunden vom Militärflugplatz Meiringen in östliche Richtung. Ziel der Patrouille war



Der F/A-18C mit der Nummer J-5022 war insgesamt der vierte F/A-18, den die Schweizer Luftwaffe seit 1998 verlor.



Urs Lauener, Stellvertretender Chef Operationen, Skyguide.



Oberst i Gst Pierre de Goumoëns, F/A-18-Pilot, Z50 Kdt LW.

ein Übungsraum der Luftwaffe im Gebiet Sustenhorn–Dammastock, letzterer Berg mit 3630 Metern die höchste Erhebung des Kantons Uri.

Geplant: Luftkampf gegen F-5

Im Übungsraum war eine Luftkampfübung gegen einen F-5-Tiger geplant. Die gesamte Sustenregion war zu diesem Zeitpunkt wolkenverhangen, weshalb die Patrouille nicht im Sichtflug, sondern im Instrumentenflug abhob. Dabei folgte der zweite Pilot, der *Trailer*, dem ersten Piloten, dem *Leader*, mit seinem Bordradar. Eine direkte Sichtverbindung zwischen den beiden Flugzeugen bestand nicht.

Folgen wir nun der amtlichen Darstellung: «Wenige Minuten nach dem Start verlor der zweite Pilot den Radarkontakt zum

Leader. Die Ursache dieses Kontaktverlusts ist Gegenstand der Untersuchung. Zu dieser Zeit befand sich der zweite Pilot immer noch in der Startphase des Fluges, die von der Flugsicherung des Flugplatzes Meiringen überwacht wird. Diese wird von Skyguide im Auftrag der Luftwaffe betrieben.»

Genau nach Vorschrift

Weiter im Wortlaut: «Der Pilot forderte darauf beim Flugverkehrsleiter in Meiringen die Freigabe einer Flughöhe an, auf der er weiterfliegen kann. Dieses Verhalten entspricht den geltenden reglementarischen Vorschriften für den Fall eines Abbruchs des Radarkontakts.

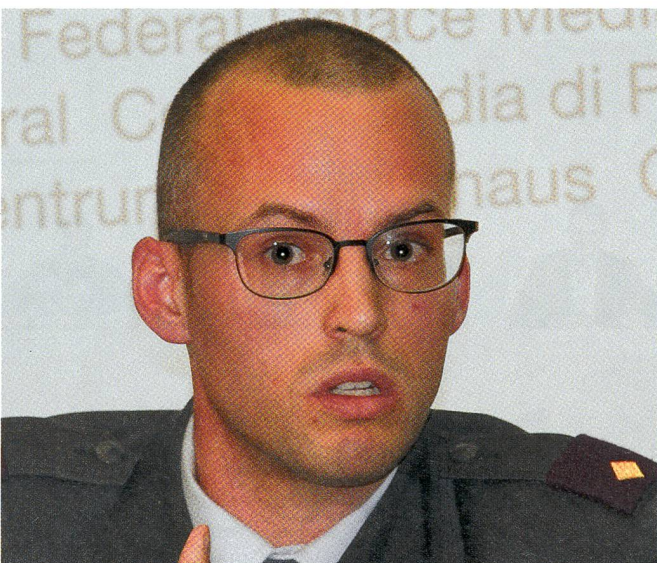
Der Flugverkehrsleiter ordnete darauf eine Flughöhe von 10 000 Fuss (rund 3050 Meter über Meer) an. Unmittelbar danach

übergab er das Flugzeug an die Flugsicherung in Dübendorf. Der Pilot schaltete darauf die Frequenz seines Funkgeräts auf diejenige der Flugsicherung in Dübendorf um.»

Aufprall auf 3300 Metern

Dann schreibt die Militärjustiz: «Kurz danach brach der Funkkontakt zum zweiten Piloten ab. Wie sich herausstellte, zerschellte das Flugzeug am Hinter Tierberg auf einer Höhe von rund 3300 Metern über Meer, wobei der 27-jährige Pilot ums Leben kam. Es gibt keine Hinweise, dass der Pilot den Schleudersitz betätigte.»

Wie die Untersuchung ergab, lag die vom Flugverkehrsleiter angeordnete Flughöhe tiefer als die sichere Mindestflughöhe, die für diesen Startsektor 14 300 Fuss (rund 4360 Meter über Meer) beträgt. Wes-



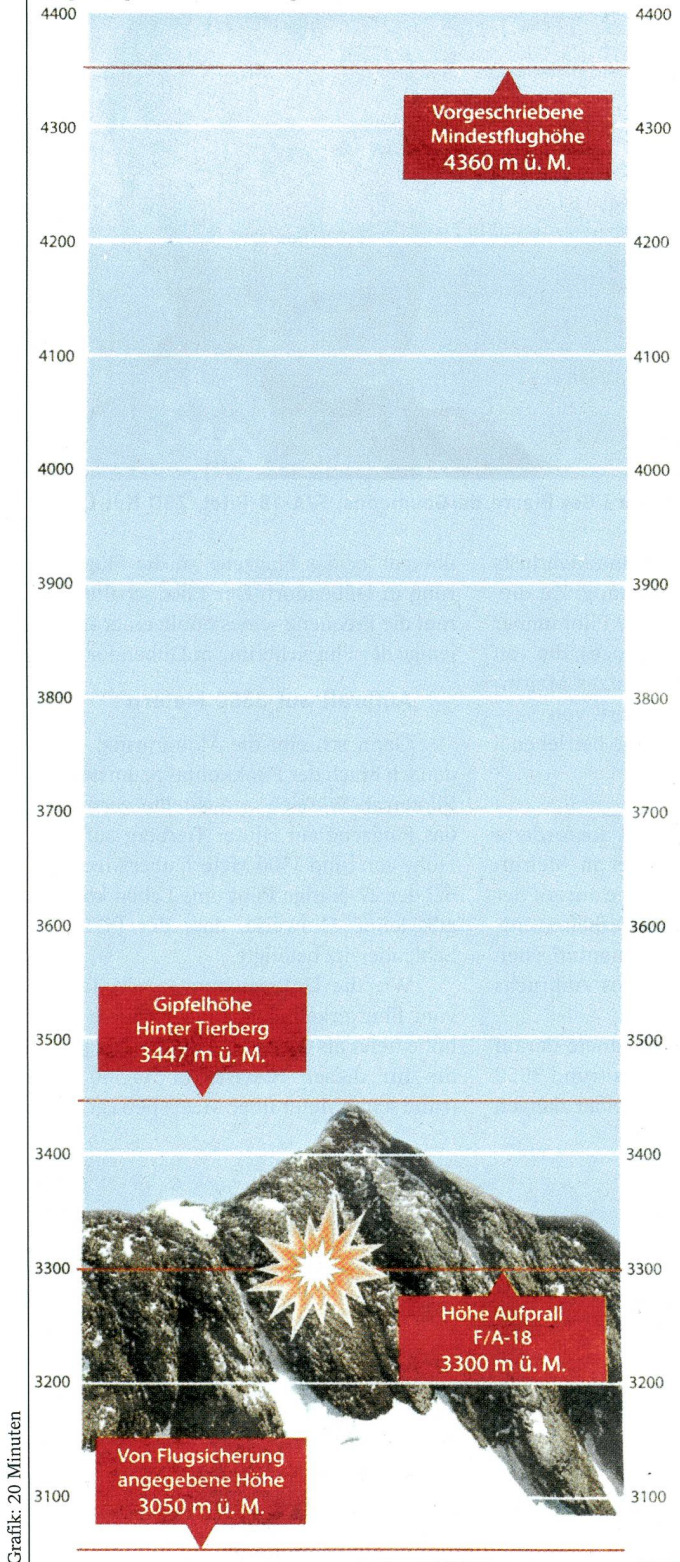
Fachoffizier Carmine Gionata, Untersuchungsrichter.



Fachoffizier Andreas Lukas Hagi, Untersuchungsrichter.

F/A-18-Absturz im Susten-Gebiet

Fluglotse gab eine zu tiefe Flughöhe an



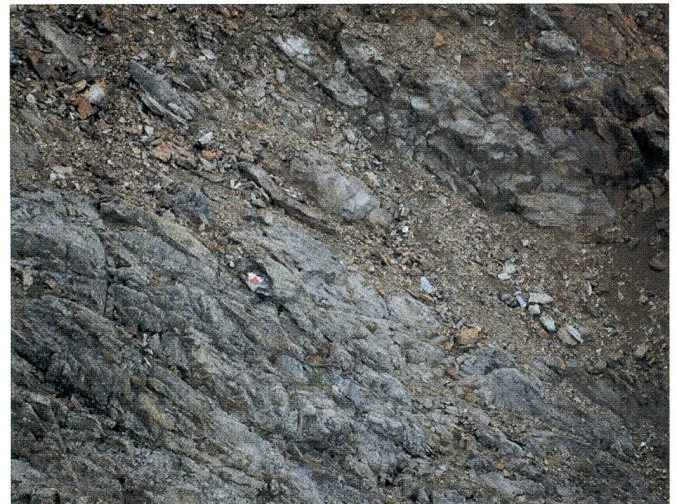
Grafik: 20 Minuten

Weitaus am besten visualisiert die Zeitung «20 Minuten» das Problem der falschen Höhenangabe. Die Grafik zeigt ganz unten die von der Flugsicherung angegebene Höhe von 3050 Metern über Meer. Dann den Aufprall auf 3300 Metern, die Gipfelhöhe des Tierbergs auf 3447 Metern und die Mindestflughöhe von 4360 Metern.



Bilder: LW

Der Unglücksort. «Als Kamerad und als Fachmann sind diese Bilder schwer zu verstehen und zu ertragen», hielt Oberst i Gst Felix Stoffel fest, der im Heli sass, der die Stelle entdeckte.



Das Bild aus dem Trümmerfeld unterhalb der Absturzstelle lässt erahnen, wie schwierig die Bergungsarbeit im steilen Gelände und angesichts der «Atomisierung» der Trümmer ist.



Von Skyguide: Urs Lauener, stellvertretender Chef Operationen, und der Sprecher Roger Gaberell. Von der Armee: Der Sprecher Daniel Reist und Oberst i Gst Pierre de Goumoëns, F/A-18-Pilot in der Staffel 18, Zuget Stabsof beim Kdt LW.

halb der Fluglotse diese zu tiefe Flughöhe anordnete und welchen Einfluss diese Anordnung auf den Verlauf des Fluges hatte, ist Gegenstand der Untersuchung. Ebenso wird untersucht, in welchem Zusammenhang die Reaktion des Piloten auf diese Anordnung mit dem Absturz steht.

Bis zum heutigen Zeitpunkt gibt es keine Hinweise auf ein technisches Versagen oder auf einen Zusammenhang mit der Radaranlage des Militärflugplatzes Meiringen.

Zweite Pressekonferenz

Nach der Militärjustiz traten Skyguide und die Armee vor die Medien:

- Von Skyguide: *Urs Lauener*, stellvertretender Chef Operationen, und Sprecher *Roger Gaberell*.
- Von der Armee: Der Sprecher *Daniel Reist* und Oberst i Gst *Pierre de Goumoëns*, F/A-18-Flieger mit dem Badge der Staffel 18 auf dem Pilotenanzug und Zugeteilter Staboffizier Kdt LW.

Der zweite Anlass brachte eine Fülle von wertvollen Informationen. Der publizistische Mehrwert des zweiten gut besuchten Medienanlasses bestand

- einerseits in der Art, wie Lauener und Gaberell die Position von *Skyguide* vertraten und in ihrer aufrichtigen Anteilnahme am Schicksal des Piloten: Es gebe Hinweise, «dass Handlungen der Flugsicherung zum Unglück beigetragen zu haben scheinen», was Skyguide «unendlich leid tue»;
- andererseits in der souveränen Präsentation der Anliegen der *Luftwaffe* durch Oberst i Gst de Goumoëns.

De Goumoëns gab Auskünfte dort, wo er reden durfte; und er bat höflich um Verständnis, wenn er eine Frage aus Gründen der Geheimhaltung zurückweisen musste. Aus dem Reich der gesicherten Informationen auch durch Skyguide seien erwähnt:

- Der Flugverkehrsleiter in Meiringen arbeitet seit mehr als zehn Jahren bei Skyguide. 2015 wechselte er von der zivilen zur militärischen Flugsicherung.
- Die militärische Flugsicherung ist noch anspruchsvoller als die zivile, weil sich Kampffjets rascher und agiler bewegen.
- Wenn der Kontakt zwischen *Leader* und *Trailer* abreisst, dann muss der Lotse die Flugzeuge separieren, sei es durch waagrechten Abstand von fünf nautischen Meilen (9,26 km) oder senkrechten Abstand von 1000 Fuss.
- Die Piloten vertrauen ihren Fluglotsen. De Goumoëns legte wiederholt Wert auf die Feststellung, dass die Luftwaffe Skyguide auch weiterhin vertraue.


Im Reich der Spekulationen

Auch unter den Bundeshausredaktoren blühten reichlich Spekulationen:

- Verwechselte der Lotse Ost und West? Übernahm er deshalb die Standardflughöhe von 3050 Metern, die exakt dem Flugverfahren in *westliche* Richtung entspricht? Fachoffizier Carmine Gionata schwieg darüber eisern.
- Erkannte der Pilot die Gefahr noch? Nach Vorschrift hätte er auf 3050 Metern fliegen sollen. Er prallte auf 3300 Metern auf, was als Indiz gedeutet wird, dass er die Maschine hochzog.

- Warum wurde der Lotse freigestellt? Deutet das auf schuldhaftes Verhalten hin? Nein, sagt Skyguide, das entspricht dem Standard, abzuklären, ob grobfahrlässiges oder mutwilliges Versagen vorliegt. Erst nachher nimmt ein Lotse die Arbeit wieder auf.

Startphase: Immer stressig

Zum Start hielt der Kampfpilot de Goumoëns fest, diese Phase sei immer «stressig»: Innert kürzester Zeit geschähe vieles. Da bleibe keine Zeit nachzudenken. Auch wisse der Pilot nicht, was sich neben oder hinter ihm in der Luft noch befinde. 

Rekonstruktion?

Der Verlust des Flugdatenschreibers belastet die Untersuchung. Die *Blackbox* hätte über den Flugweg Auskunft erteilt.

Wie im Medienzentrum zu erfahren war, wird versucht, den Flugweg von J-5022 anderweitig zu rekonstruieren.

Unschuldsvermutung

Die Militärjustiz bat, von voreiligen Schlüssen abzusehen. Es laufe jetzt die Feststellung des Sachverhalts, die sich nicht gegen bestimmte Personen richte: «Die Untersuchung konzentriert sich derzeit nicht auf einzelne Sachverhaltselemente, sondern geht nach wie vor in alle Richtungen. Es ist noch zu früh, sich auf bestimmte Varianten des Unfallhergangs und der Unfallursache festzulegen.»

Zeit koste das Fehlen der *Blackbox*, von der nur Trümmer gefunden wurden: «Der Umstand, dass voraussichtlich keine verwertbaren Daten des Flugdatenschreibers zur Verfügung stehen werden, wird zusätzliche Abklärungen erforderlich machen. Mit dem Abschluss der Untersuchungen kann deshalb nicht vor Jahresende gerechnet werden.» Für alle Beteiligten gilt die Unschuldsvermutung.

Skyguide: Von Überlingen bis zur Sustenregion

Am 1. Juli 2002 kollidierte über Überlingen eine Tu-154 der *Bashkirian Airlines* mit einem Frachter. Im Skyguide-überwachten Luftraum starben 71 Menschen.

2008 erteilte ein Lotse in Kloten zwei Maschinen auf den Pisten 28 und 16 die Start- und Landeerlaubnis kurz nacheinander.

2011 war er an einer Beinahe-Kollision auf dem Flughafen Zürich beteiligt.

2012 ereignete sich in Belp eine gefährliche Annäherung zwischen einem Flugzeug und einem Helikopter.

2016 ereignete sich der F/A-18-Absturz, wobei die Unschuldsvermutung gilt.

Schlagzeilen: Von unendlichem Leid bis Todesflug

Schlagzeilen vom 7. September 2016.

Tages-Anzeiger: «Skyguide tut es unendlich leid.»

NZZ: «F/A-18-Pilot auf falsche Höhe gelotst» (Front) und «Skyguide überprüft Abläufe» (Seite 13).

20 Minuten: «Piloten fliegen, was ihnen befohlen wird» (Zitat de Goumoëns).

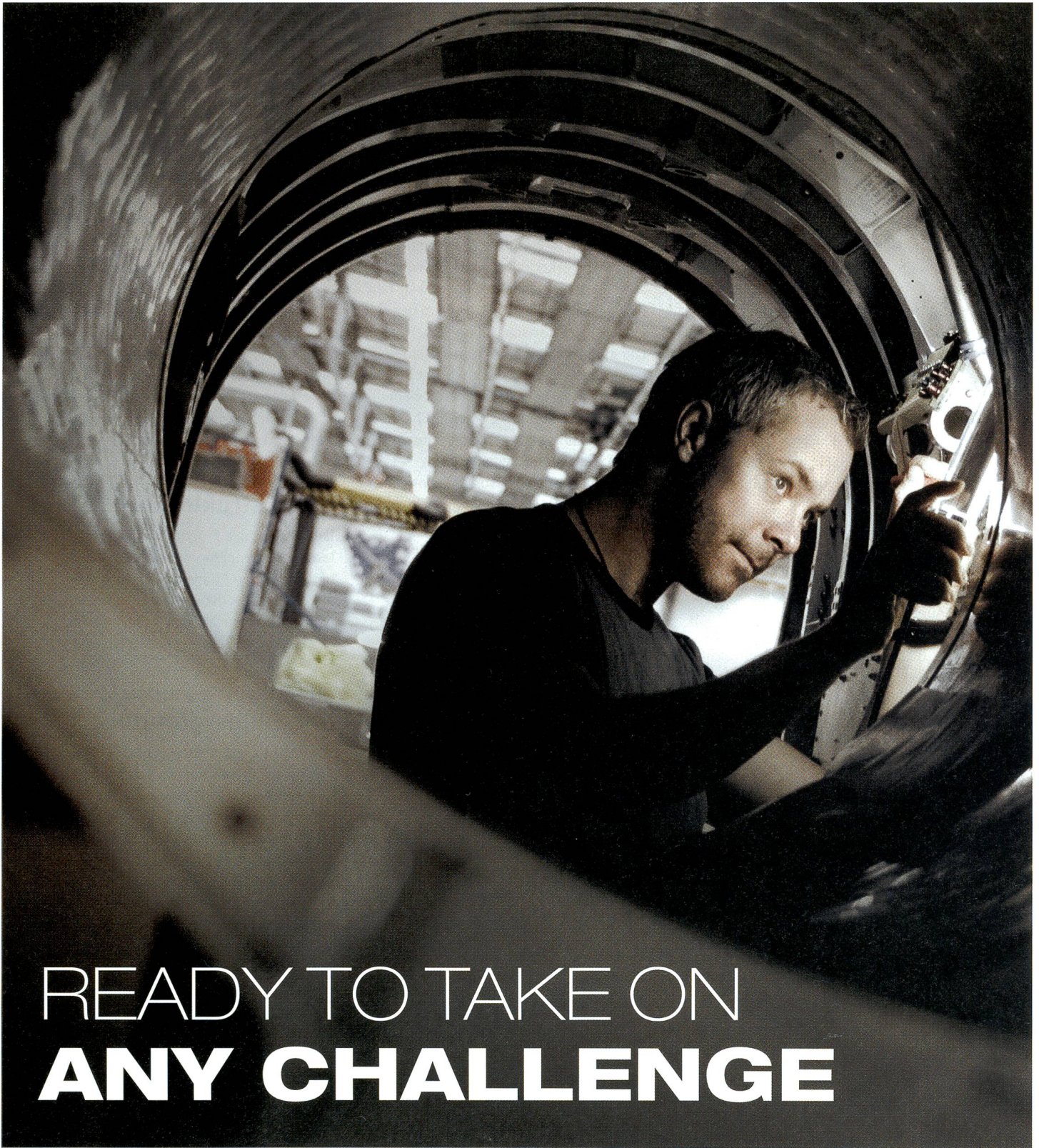
Basler Zeitung: «F/A-18: Fehler von Skyguide». Auf Seite 5: «Flugsicherung Skyguide liess F/A-18 zu tief fliegen.»

Blick: «Lotse schickte David G. auf Todeskurs. Flughöhe war viel zu niedrig. Fluglotse war ein erfahrener Mann» und auf den Seiten 2 und 3: «Es tut uns unendlich leid» (wie im *Tages-Anzeiger*).

Herzliches Beileid

Die Redaktoren und Genossenschaftler des SCHWEIZER SOLDAT entbieten der Luftwaffe und der Familie des abgestürzten Piloten das herzlich empfundene Beileid. In Gedanken sind wir in diesen schweren Tagen bei Ihnen. Wir wünschen die Kraft, das Leid zu tragen.

Redaktion und Verlagsgenossenschaft



READY TO TAKE ON **ANY CHALLENGE**

SAAB IS A GLOBAL DEFENCE AND SECURITY COMPANY. We are 14,000 employees and are present on all continents. We are technical leaders in many areas, and one-fifth of our revenue goes to research and development.

We are proud of our ground-breaking, competitively priced solutions featuring performance and quality of the highest class.

Our driving force comes from our customers' needs and challenges. That is how we expand the boundaries of the possible and help create a better and safer world.

www.saabgroup.com



SAAB