

# Geübter Pilot

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **82 (2007)**

Heft 5

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-716855>

## **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.

# Geübter Pilot

Am 12. April 2007 zerschellte um 14.55 Uhr ein deutscher Tornado-Jagdbomber an der Nordwand der «Äbniflue». Oberleutnant Christian S., der 27-jährige Pilot, war ein geübter Flugzeugführer – und er trainierte *nicht* für Afghanistan.

Wie durch ein Wunder überlebte Hauptmann Dominik R., der 34-jährige Waffensystemoffizier, am Fallschirm das dramatische Unglück.

Wie Generalleutnant Walter Jertz, der langjährige Befehlshaber der deutschen Luftstreitkräfte, ausführt, sind im Tornado die beiden Schleudersitze miteinander gekoppelt: «Wenn entweder der Pilot oder der Waffensystemoffizier am Griff zieht, dann wird zuerst der Hintermann aus dem Cockpit geschleudert. Nach 0,75 Sekunden folgt der Vordermann. So wurde Hauptmann R. gerettet, für den Flugzeugführer war es zu spät.»

## Seit 2005 im Geschwader

Hauptmann R. war mit seinen 27 Jahren bereits ein erfahrener Pilot. Er trat im Januar 2005 ins Jagdbombergeschwader 32 ein und galt als fliegerische Begabung. Er hatte schon über 650 Flugstunden absolviert, als er in Emmen zum tödlichen Flug ins Lauterbrunnental ansetzte.

Generalleutnant Jertz dementiert das Gerücht, Oberleutnant S. sei aus Spargründen ein unerfahrener Pilot gewesen: «Die Bundeswehr bildet ihre Flugzeugführer sehr gut aus. Eine Mission nach Korsika mit einem Navigationsflug in den Schweizer Alpen wird nur einem Offizier anvertraut, der dafür umfassend ausgebildet ist.»

Hart stellt Jertz auch das Gerücht in Abrede, wonach Oberleutnant S. und Hauptmann R. für Afghanistan trainiert hätten: «Das trifft überhaupt nicht zu. Die Unglücksmaschine gehört zum Geschwa-



Die tödliche Route des deutschen Tornado-Jagdbomers ins Lauterbrunnental.

der 32 in Lechfeld, das für den elektronischen Kampf gegen Radarstellungen eingesetzt wird. Seine Bewährung bestand es 1995 über Bosnien und 1999 im Kosovo-Krieg. In Afghanistan gibt es indessen keine Ziele für das Geschwader 32.»

Wie Jertz präzisiert, sind in Afghanistan seit dem 15. April 2007 sechs Tornado-Maschinen des Aufklärungsgeschwaders 51 im Einsatz, das den Namen «Immelmann» trägt und in Jagel (Schleswig) stationiert ist. Vom afghanischen Masar-i-Sharif aus operieren RECCE-Aufklärungstornados. Der

im Berner Oberland zerschellte Tornado dagegen war ein ECR-Tornado (Electronic Combat Reconnaissance).

## Nur aufgetankt

Jertz dementiert auch die Behauptung, die Unglücksmaschine sei in Emmen unsachgemäss gewartet worden: «Der Tornado wurde lediglich aufgetankt, und die beiden deutschen Offiziere verpflegten sich. Für die Wartung einer Tornado-Maschine fehlten das Personal und die Ausrüstung.»

fo. 



Geplante Route des Tornados.

## Politischer Protest

Scharf protestierte Nationalrat Ulrich Schlüer gegen die Flüge ausländischer Kampfmaschinen in den Schweizer Alpen. Er forderte die vollständige Aufklärung des Unglücks und wandte sich gegen Abmachungen unter den Luftwaffenchefs.

Wie Jürg Nussbaum, der Sprecher der Luftwaffe, darlegte, profitieren umgekehrt Schweizer Piloten von der Gelegenheit, im Ausland zu trainieren. fo.