

# Todesflug nach Smolensk

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

Objektyp: **Article**

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

Band (Jahr): **85 (2010)**

Heft 7-8

PDF erstellt am: **22.07.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-717064>

## **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.

# Todesflug nach Smolensk

Am frühen Morgen eilt Lech Kaczynski von seiner privaten Wohnung in den Hof seines Staatspalastes in Warschau. Es ist der 10. April 2010, der 70. Jahrestag der Tragödie von Katyn. Der polnische Präsident ist spät dran. Sein Dienstwagen, eine schwarze BMW-Limousine, wartet vor der Residenz.

Alle anderen 94 Passagiere sitzen schon in der Präsidentenmaschine, als Kaczynski um 6.58 Uhr auf dem Frédéric-Chopin-Flughafen eintrifft. Die Flieger des Sonderregimentes 36, verantwortlich für die Präsidentenflüge, kennen das. Kaczynski kommt meistens zu spät.

Der Abflug war auf 6.30 Uhr angesetzt gewesen. Als die Tupolew-154 endlich abhebt, ist es 7.27 Uhr. Die Maschine braucht bis Smolensk 70 Minuten, aber es darf keine Verzögerungen mehr geben. Die Gedenkfeier im 17 Kilometer vom Flugplatz entfernten Katyn beginnt in zwei Stunden.

## Minsk meldet Nebel

Um 7.31 Uhr meldet sich Flugkapitän Arkadiusz Protasiuk bei der Abflugkontrolle. Der 36-jährige Pilot, im Regiment «Arek» genannt, hat 3480 Flugstunden hinter sich. Auf der TU-154 sind es 530.

Auch Robert Grzywna, der Copilot, flog bisher eher selten mit der Tupolew – 160 Stunden. 30 waren es bei Artur Zietek, dem Navigator. Keine Erfahrung mit der Maschine hat Andrzej Michalak, der Flugingenieur.

Die Maschine ist 20 Jahre alt. Die TU-154 war ein Verkaufsschlager der sowjetischen Ingenieurskunst. 1999 wurde das Präsidentenflugzeug renoviert. Im Cockpit flog die sowjetische Technik raus. Die Ma-

schine wurde mit einem GPS-Navigationsgerät ausgestattet und mit dem amerikanischen TAWS-System versehen, das vor Zusammenstössen mit anderen Flugzeugen oder dem Boden warnt.

8.14 Uhr, 10.14 Uhr russischer Zeit. Der Tower von Minsk meldet Nebel: «Smolensk Sicht 400 Meter». – «Roger», antwortet der Navigator.

## General im Cockpit

Eine schlechte Nachricht: Für die Landung in Smolensk sind mindestens 1000 Meter Sicht nötig.

10.22 Uhr: Die Tupolew überfliegt die russische Grenze. Generalleutnant Andrzej Blasik tritt ins Cockpit. Der Kommandant der polnischen Luftwaffe gilt als kühner Jagdbomber-Pilot. Eine Tupolew hat er noch nie geflogen.

«Herr Kapitän, wann werden Sie landen? Darf man fragen?», erkundigt er sich. «Bitte schön», entgegnet Protasiuk, doch die Antwort lässt er offen.

Blasik klappt den fünften Sessel von der Cockpit-Wand und sitzt der Besatzung von nun an im Nacken. Vieles von dem, was in der Kanzel gesprochen wird, ist später in der Abschrift der Tonbandaufnahme als «unverständlich» ausgewiesen.

10.23 Uhr: Protasiuk nimmt Verbindung zur Flugkontrolle in Smolensk auf –

auf Russisch, so ist es üblich beim Militär in Russland. Der Aerodrom Smolensk gilt unter Piloten als schwierig. Die Landebahn besteht aus grossen Betonplatten, zwischen denen das Gras herauschiesst.

Der Cheffluglotse Pawel Pljusin, ein 50-jähriger Oberst, arbeitet seit mehr als zehn Jahren im Tower. Ein Instrumenten-Landesystem, das Landungen auch bei Nebel erlaubt, fehlt in Smolensk.

10.24 Uhr: «Nebel auf dem Flugfeld, Sicht 400 Meter», funkt Pljusin an die Tupolew. Und dann deutlicher: Vier null null Meter.» Protasiuk: «Temperatur und Luftdruck». Pljusin gibt das durch und sagt noch einmal: «Keine Bedingungen für eine Landung. Sicht 400 Meter.»

## Treibstoff wird knapp

10.26 Uhr: Laut Zeitplan soll das Flugzeug in vier Minuten landen. Marisuz Kazana, der Protokollchef der Polen, betritt das Cockpit. Der Präsident sei ungeduldig.

«Herr Direktor», antwortet der Pilot, «es herrscht Nebel. Wir können nicht landen. Wir versuchen es, wir machen einen Anflug, aber aller Wahrscheinlichkeit nach wird es nicht klappen. Allzu viel Treibstoff haben wir auch nicht.»

Als Ersatzflugplätze wurden beim Start Witebsk und Minsk eingetragen. Beide liegen mehr als 100 Kilometer von Katyn ent-



Die Stewardess Justyna Moni-usko diente im 36. Luftwaffenregiment und befand sich an Bord der Unglücksmaschine.

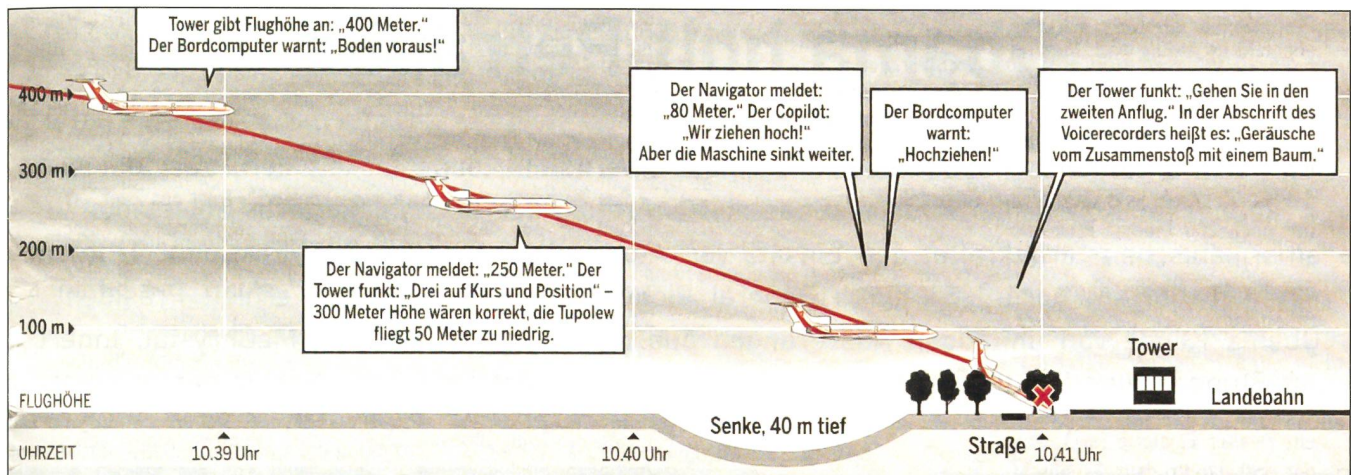


Gut getarnt: Der Tower des Militärflugplatzes Smolensk ist eine Baracke, rund 80 Meter von der Landebahn entfernt. Von hier hielt der russische Cheffluglotse, Oberst Pawel Pljusin, selber ein Pilot, Funkverbindung zur polnischen Maschine.



Generalleutnant Andrzej Blasik, der Kommandant der polnischen Luftwaffe, auch er Pilot, nahm im Cockpit Platz.





Archivbilder

Die Tupolew-154 flog viel zu tief. Fachleute vermuten, die Besatzung könnte bei der Höhenmessung die Senke übergangen haben.

fernt. Der Präsident käme zwei, vielleicht drei Stunden zu spät. Der Protokollchef sagt: «Wir haben ein Problem».

Die Lotsen wollen den Flugplatz schliessen und beraten sich mit der Flugleitung in Moskau. Doch die Zentrale entscheidet: Über die Landung soll die Besatzung allein entscheiden. Russland will Polen nicht vor den Kopf stossen; zu zerbrechlich ist das Vertrauensverhältnis zwischen den beiden Staaten.

#### «Die Landebahn ist frei»

10.29 Uhr: Protasiuk geht die Checkliste vor der Landung durch. Die Scheinwerfer werden eingeschaltet, das Fahrwerk und die Landeklappen ausgefahren.

Neben Pljusin sitzt noch ein zweiter Lotse im Tower. Er tauscht mit den Polen Daten über Höhe und Entfernung der Maschine aus. Die TU-154 soll im richtigen Winkel anfliegen.

«Seien Sie auf einen zweiten Anflug ab 100 Metern vorbereitet», gibt der Lotse um 10.35 Uhr durch. Der Pilot soll sich darauf einstellen, in 100 Metern Höhe durchzu-

starten, falls es Komplikationen gibt. Für diesen Fall würde der Tower das Kommando geben: «Horizont». Protasiuk antwortet: «Genau so».

Die Stewardess meldet: «Kabine bereit zum Landen.» Zum vierten Mal kreist die TU-154 über dem Flugplatz. «Sind Sie schon bei Nebel gelandet?» fragt der Tower. Protasiuk: «Natürlich». Tower: «Die Landebahn ist frei.»

#### «Hochziehen! Hochziehen!»

Der Lotse erlaubt einen Abstieg auf 120 Meter. Sieht der Pilot die Erde nicht, muss er durchstarten. Die Maschine fliegt auf 400 Metern Höhe. Es ist 10.39 Uhr.

Das Warnsystem im Cockpit ist laut zu hören. «Boden voraus!» Der Navigator meldet: «Höhe 250 Meter.» Der Tower warnt: «Drei auf Kurs und Position.» Das heisst: 300 Meter wären korrekt. Aber die Tupolew sinkt weiter. Wieder warnt der Computer: «Boden voraus!»

10.40 Uhr: Der Navigator meldet die Höhe: «150 Meter». Der Anfluglotse insistiert: «Zwei auf Kurs und Position.» Die

Maschine ist immer noch 50 Meter zu niedrig. Die Piloten versuchen aus dem Fenster verzweifelt die Erde zu entdecken in dieser Waschküche.


Jetzt befiehlt der Lotse: «Horizont». Womöglich kommt der Befehl um Sekunden zu spät, wie die Untersuchung später feststellen wird. Der Bordcomputer warnt: «Hochziehen! Hochziehen!». Doch die Maschine sinkt.

«Gehen Sie in den zweiten Anflug!», verlangt der Cheffluglotse imperativ – aber vergebens.

#### Mit dem linken Flügel

Um 10.41 Uhr und 4,6 Sekunden, so steht es später im Protokoll des Voicerecorders: «Geräusche vom Zusammenstoss mit einem Baum».

Mit 240 Stundenkilometern berührt die polnische Präsidentenmaschine mit 96 Menschen an Bord mit der linken Tragfläche eine Birke.

Danach zeichnet das Band nur noch den wüsten Todesschrei des Flugkapitäns Arkadiusz Protasiuk auf. *ste/alb/sen.* 



Die Präsidentenmaschine Tupolew-154. Vorne stiegen der Präsident und sein Gefolge ein, hinten die anderen Passagiere.