

US-Kampfflugzeug vom Typ A-10 „Thunderbolt“: „Hier kommen ein paar Wolken“

„Ich hab' meinen Flügelmann verloren“

SPiegel-Autor Wilhelm Bittorf über die Hintergründe des A-10-Absturzes von Remscheid

Der Mann liegt in einem keimfreien Spezialzimmer, das wie ein Brutkasten auf gut 30 Grad Wärme und 60 bis 70 Prozent Luftfeuchtigkeit klimatisiert ist. Er liegt reglos und nackt auf dem Rücken, der mit tiefenden Wunden bedeckt ist. Seine Brust, sein Hals und der untere Teil seines Gesichts sind rohes Fleisch. Sein gleichfalls von Brandwunden versehrter Bauch ist von Ödemen aufgetrieben.

Neben dem Bett arbeitet der Kolben der Pumpe, die ihn beatmet. Denn der Mann hat auch ein „Inhalationstrauma“: Seine Bronchien und Lungen sind durch das Einatmen giftigen Kerosinrauchs geschädigt. Plastikschläuche für die Beatmung und die künstliche Ernährung führen in die blutverkrusteten Atemlöcher unter dem bloßgelegten Nasenbein. Die Krankenschwester, die ihn ständig beobachtet, träufelt kühlende Tropfen in die blicklosen halboffenen Augen des Mannes.

Er liegt in einer westdeutschen Klinik als eines von sieben schwerverletzten Opfern des amerikanischen Flugzeugabsturzes in Remscheid am 8. Dezember. Er ist einer der beiden Remscheider Bürger, die in der Woche vor Weihnachten noch in Lebensgefahr schweben. Und erst nach weiteren sechs Wochen grausiger Leiden wird sich zeigen, ob er, wie mühselig zusammengeflickt auch immer, dem Tod entkommen kann.

Opfer, hat Bundesverteidigungsminister Rupert Scholz gesagt, seien leider nicht zu vermeiden, wenn es darum gehe, das westliche Bündnis abwehrbereit zu erhalten. Aber Männer der zivilen deutschen Flugsicherung erzählen eine ganz andere Geschichte als die amtliche Legende von den tapferen Air-Force-Piloten, die mit ihren Kampfmaschinen

das deutsche Land näher kennenlernen wollten, das sie beschützen sollen, und dabei unversehens in ein hinterhältiges Wolkenfeld geraten seien. Deshalb habe einer der beiden Amerikaner die Kontrolle über sein Flugzeug verloren. Deshalb der Tod und Verstümmelung bringende Sturz in die Stockder Straße im hügelumkränzten Remscheid.

Männer der Flugsicherung, die auch Einblick in die militärische Luftver-

kehrskontrolle besitzen, haben dem SPIEGEL gegenüber offengelegt, wie es in Wahrheit zu dem Absturz kam, weil sie es, so einer von ihnen, „leid sind, die teilweise haarsträubenden Auffassungen von Flugsicherheit auf seiten der Luftverteidigung und der fliegenden Verbände mitanzusehen“.

Tatsächlich hat es selten einen militärischen Flugunfall gegeben, der vermeidbarer gewesen wäre als das Rem-



Absturzstelle in Remscheid: Jaulend ins graue Nichts

scheider Desaster. Um es dennoch heraufzubeschwören, bedurfte es einer erstaunlichen Serie von Versäumnissen, Fehlentscheidungen, Mißgriffen und Mutwilligkeiten sowohl bei dem überlebenden Anführer der beiden US-Maschinen wie bei den deutschen Militärlotsen.

Fliegerhorst Nörvenich bei Köln, 8. Dezember, 13 Uhr. In Zweier-Rotten rollen auf dem deutschen Stützpunkt Kampfflugzeuge der US-Luftwaffe vom Typ A-10 zum Start. Ihr offizieller *nom de guerre* ist „Donnerkeil“ („Thunderbolt“). Doch die Piloten nennen ihre ruppigen, waffengespickten Maschinen liebevoll „Wart Hogs“ nach dem tük-

dorf kontrollierte Luftverkehrsstraße B 293 ein. Wie ein City-Jet der Lufthansa bewegen sich die A-10-Rotten auf dieser Route nach IFR (Instrumentenflug-Regeln) von Funkfeuer zu Funkfeuer nach Warburg und Fritzlar in Oberhessen. Dort wollen sie sich aller zivilen Beschränkungen entledigen und in das ausgedehnte Tiefflug-Gebiet Westerwald hinabtauchen, um endlich mit Geheul das Wart Hog herauszulassen.

Doch die beiden Piloten der letzten Rotte, die in Nörvenich noch auf ihre Startfreigabe warten, haben andere Vorstellungen von ihrem Flug nach Fritzlar. Auch für sie hat die deutsche militärische Flugsicherung Nörvenich-Düsseldorf bei den zivilen Fluglotsen einen

steigt nur auf 750 Meter Höhe. Sie entschwindet nach Norden, um Köln westlich zu umfliegen (siehe Graphik Seite 61). Sie praktiziert die mannhafte Kunst des Sichtflugs, obwohl die Sicht dafür schon in Nörvenich kaum noch ausreicht. „Egret“ will sich auf eigene Faust und nur von der deutschen militärischen Flugsicherung begleitet nach Fritzlar durchfransen.

Keine Stelle der zivilen Flugsicherung erfährt, bevor es zu spät ist, von den Militärlotsen in Nörvenich und Düsseldorf auch nur ein Wort über den plötzlichen Wechsel der Rotte „Egret“ vom Instrumenten- zum Sichtflug und von einem Radar-Erkennungscode („6654“) zu einem anderen („NN 1470“), mit dem die zivilen Lotsen wenig anfangen können. Deshalb warten sie noch auf den Start des „Egret“-Instrumentenflugs („voraussichtlich 13.30 Uhr“), als der Air-Force-Captain Michael Foster aus Seal Beach/Kalifornien fast schon in die Stockder Straße in Remscheid hineinrast und „bei der Verteidigung seines Landes und der Allianz“ (Originalton US-Botschafter Richard Burt) sein Leben verliert.

Der andere Pilot und „Egret“-Rottenführer ist nach seiner Rückkehr nach Nörvenich spurlos unter den Geheimhaltungsfittichen der Air Force verschwunden. Nur seine Geschwaderkameraden in England und die Chefs des Tactical Air Command kennen ihn. So verbissen wird er unter der Decke gehalten, daß auch die Vorkämpfer des Bonner

Verteidigungsministeriums seinen Namen nicht preisgeben wagen.

Dieser Rottenführer gab den Anstoß zum Desaster, als er, schon auf der Rollbahn, von einer Minute zur nächsten beschloß, auf Sichtflug zu gehen. Es wäre aber seine Pflicht gewesen, sich vor diesem Beschluß nach dem Wetter über dem Bergischen Land und dem Sauerland zu erkundigen (Vorhersagegebiete 35 und 36), über die sein unkontrollierter Kurs hätte führen müssen. Dann hätte er erfahren, daß die Gebiete 35 und 36 ab 13 Uhr und für den Rest des Tages für Sichtflüge aller Art geschlossen waren (Codewort „X-ray“). Grund: aufliegende Dunst-, Nebel- und Wolken-schichten, die jede Bodensicht unmöglich machten.

Hat der Rottenführer „Egret“ tatsächlich das Wetter nicht abgefragt? Ist er



Militärische Flugsicherung in Düsseldorf: Warum hat „Sektor C“ geschwiegen?

kisch blickenden, stoßzahnbewehrten afrikanischen Warzenschwein.

Ende November sind 18 A-10 von ihrem Hauptstützpunkt Bentwaters in England zu Besuch an den Rhein gekommen: Nörvenich ist ihre vorgeschobene Ernstfall-Einsatzbasis. Wenn die Russen kommen, sollen die Wart Hogs im Tiefflug rote Panzer abschießen, ehe diese ihre Ketten in Rhein und Ruhr tunken können.

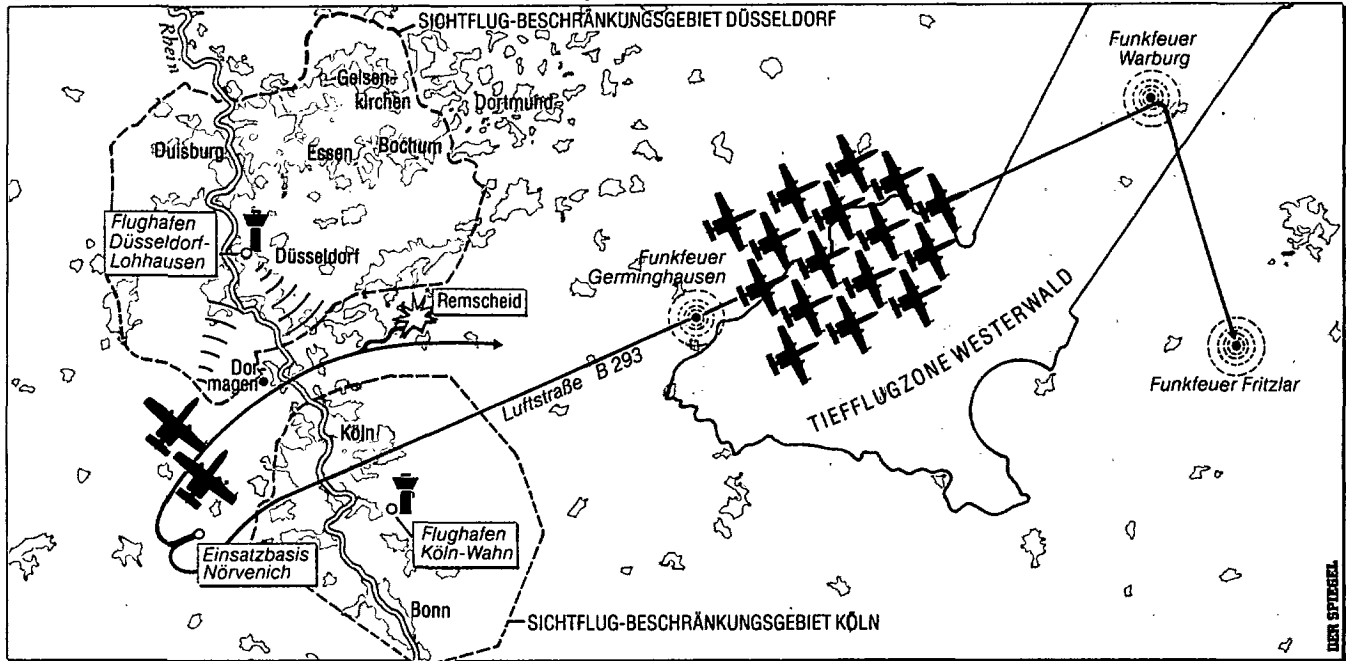
Der 8. Dezember ist der letzte Tag des Übungstörns über dem angenehmen deutschen Kriegsschauplatz. Träge im Vergleich zu Tornados und Phantomen heben 16 der 18 fliegenden Warzenschweine Rotte um Rotte ab. Sie steigen in einer weiten Linkskurve auf 9000 Fuß gleich 2700 Meter Höhe. Dann, über dem Süden von Köln, fädeln sie sich artig in die von zivilen Fluglotsen in Düssel-

Trip auf der Instrumenten-Route B 293 beantragt. Auch die letzte Rotte mit dem poetischen Rufzeichen „Egret“ („Silberreihler“) soll sich laut Plan in tristen 2700 Meter Höhe gelangweilt an den Leitstrahlen der Funkfeuer entlanghangeln.

Das machen die beiden Piloten nicht mit. Sie wollen auf interessantere Art nach Oberhessen kommen – und der Countdown des jähen Unheils beginnt: Um 13.11 Uhr erhält der Tower in Nörvenich vom zivilen Kontrollsektor SR2 Düsseldorf die Freigabe des für „Egret“ beantragten Instrumentenflugs via B 293. Voraussichtliche Startzeit: 13.30 Uhr.

Aber schon fünf Minuten nach dieser Freigabe, 13.16 Uhr, startet die Rotte „Egret“ und agiert völlig flugplanwidrig. Sie macht keine Linkskurve zur Flugstraße B 293. Sie kurvt rechtsherum und

SICHTFLUG IN DIE KATASTROPHE Flugrouten der amerikanischen A-10 „Thunderbolts“ am 8. Dezember



16 Maschinen (acht „Rotten“) der „Thunderbolt“-Einheit gehen unmittelbar nach dem Start von Nörvenich auf 2700 Meter Höhe und folgen der von zivilen Fluglotsen kontrollierten Luftstraße B 293 bis Warburg, fliegen dann südsüdöstlich bis Fritzlar und steuern von dort die Tiefflugzone Westerwald an. Die letzte Rotte ändert auf der Rollbahn Nörvenich ihren Flugplan und fliegt niedrig und nach Sicht zwischen Köln und Düsseldorf hindurch ins Bergische Land,

das an diesem Tag wegen Schlechtwetter für Sichtflüge jeder Art gesperrt ist. Dort gerät die Rotte in tiefhängende Wolken. Captain Foster verliert den Sichtkontakt zu seinem Rottenführer und ist orientierungslos. Seine Maschine zerschellt in Remscheid. Der Rottenführer durchstößt die Wolken und beantragt bei der Flugsicherung den Übergang in den kontrollierten Instrumentenflug.

gar mit vollem Bewußtsein in die gesperrte X-ray-Zone hineingebrettert in der nonchalanten Annahme, so schlimm werde es schon nicht werden? Oder wollte er seinem auf Sicht hinter ihm herfliegenden „wing man“ Michael Foster imponieren – wohl wissend, daß der 35jährige Kalifornier nach 15 Monaten Stabsdienst gerade erst wieder in die aktive Fliegerei zurückgekehrt war?

Jede dieser Fragen indiziert einen Regelverstoß, der sich kaum erklären läßt – es sei denn durch verqueres Machotum und die Top-Gun-Aggressionen, die die Air Force ihren Piloten einbleut.

Doch Mitschuld am Feuerball von Remscheid trifft die deutsche militärische Flugsicherung, trifft den Tower in Nörvenich und den Düsseldorf „Flugsicherungssektor C“ der Luftwaffe, die für alle militärischen Sichtflüge zuständig ist – während die zivilen Fluglotsen nur die Instrumentenflüge von Militärmaschinen auf festgelegten Routen überwachen. Mitschuldig ist ebendiese geteilte Zuständigkeit bei der Luftraumkontrolle, vor der die zivilen Lotsen seit Jahren vergebens warnen.

Warum hat der „Sektor C“ den überstürzten Sichtflug-Antrag des Rottenführers „Egret“ akzeptiert? Warum hat der Tower der Rotte ohne weiteres freie Bahn gegeben, obwohl doch wenigstens die Militärlotsen wissen mußten, daß das Bergische Land vom ersten Hügel an gesperrt war? Warum hat Sektor C die zivilen Lotsen über den Sinneswandel des Rottenführers im dunkeln gelassen?

Wahrscheinlich haben sich die Militärlotsen leichtherzig darauf verlassen, daß

sie mit den Wart Hogs, sollten sie auf schlechtes Wetter stoßen, immer noch ein Manöver würden machen können, das in der Fliegersprache „low level abort“ heißt und „Abbruch eines Tiefflugs“ bedeutet. Ein Pilot, der tief auf Sicht fliegt und plötzlich bloß noch waberndes Grau um sich sieht, bekommt dann auf seinen Notruf hin von den Militärlotsen die Erlaubnis, der Waschküche durch einen steilen Steigflug zu entinnen. Hat ihn die Sonne wieder, besorgen ihm die Militärlotsen dann einen Instrumentenflug unter ziviler Überwachung. Aber die letzten Sekunden von „Egret“ beleuchten grell die tödlichen Mängel eines Systems, dessen uniformierte Erfinder auch nichts dabei finden, militärische Sichtflugschneisen durch dichtbevölkerte Landstriche zu legen.

13.26 Uhr, 8. Dezember. Anruf der Luftwaffe, Sektor C, bei der zivilen Flugkontrolle Düsseldorf. Der Soldat am anderen Ende fordert dringend einen Instrumentenflug für eine A-10-Rotte, Kennwort „Egret“, an (auf diesem Weg erfahren die Zivilkontrolleure erstmals, daß der amerikanische Rottenführer sich zum Sichtflug entschlossen hat). Die Zivilen erteilen umgehend die Genehmigung, daß die beiden sichtlosen Sichtflieger das Funkfeuer Germinghausen ansteuern, um dort reuig auf die Route B 293 zurückzukehren.

Das Gespräch zwischen den Flugüberwachern dauert maximal 60 Sekunden, kostet aber in einer Notlage entscheidende Zeit. Wo ein Gespräch genügen mußte, werden wegen der geteilten Zuständigkeit drei geführt: Pilot an Militär; Mi-

litär an Zivil; Militär an Pilot. Den Fliegern ist es untersagt, sich direkt an die Zivilkontrolleure zu wenden. Das dürfen sie erst, wenn sie von militärischer Seite offiziell in die Obhut ziviler Lotsen übergeben worden sind.

Doch für Captain Michael Foster hätte es vermutlich so oder so nicht mehr gereicht. Denn obwohl man ein Wart Hog sehr langsam fliegen kann, prescht Fosters „leader“ mit über 500 km/h in 750 Meter Höhe um Köln herum und bei Dormagen über den Rhein – mit den Bayer-Werken am linken Ufer als Orientierungspunkt. „Picking up some clouds“, meldet der Rottenführer unbesorgt an den Sektor C und behält sein Tempo bei.

Hirnlos wie ein deutscher Autofahrer, der auf der Autobahn mit Bleifuß in eine Nebelwand rast, jagen die beiden Wart Hogs jaulend in die mit Smog verrührte schmutzige Wolkensuppe, derentwegen der Wetterdienst das ganze Gebiet für jeden Sichtflugverkehr geschlossen hat. Der Rottenführer kann seine Maschine auf ebenem Kiel halten und sich mit einem „low level abort“ retten: Er zieht steil hoch bis über die Wolkendecke bei knapp 2000 Metern und verlangt den zuvor verschmähten IFR-Flug nach Instrumenten.

Captain Foster aber hat sich an diese Art von Rodeo-Fliegerei noch nicht wieder gewöhnt. Dennoch ist er vom militärischen Gehorsam dazu verurteilt, seinem halsbrecherischen Leader hinterher in das Sichtflug-Sperrgebiet zu hetzen.

Als er von einer Sekunde zur nächsten in einem grauen Nichts untertaucht, das

auch seinen Leader verschluckt, verliert Foster offenbar schlagartig seine Orientierung und sein Gleichgewichtsgefühl. Er kann seinen Jet nicht mehr beherrschen, der, so scheint es, gerade eine Rolle dreht, als er flach in die Stockder Straße hineinschießt.

Sein Rottenführer über den Wolken meldet lakonisch: „I lost my wing man“ („Ich hab' meinen Flügelmann verloren“).

Wehrminister Scholz, der über den Unfall anscheinend sowenig aufgeklärt ist wie über die meisten Dinge seines Ressorts, hat seine deutschen Landsleute der „Kalthertigkeit“ geziehen, weil sie ihm nicht genug Trauer tragen für den zerschmetterten amerikanischen Flügelmann und die Frau und die zwei Kinder, die er hinterläßt.

Vielleicht aber sollte sich Scholz mit seinen Ermahnungen an seine eigene Luftwaffe halten, die schon mit dem fröhlichen Nörvenicher Fliegerfest am Abend der Ramstein-Katastrophe beachtliche Proben ihrer Empfindungsfähigkeit und Gemütsstärke geliefert hat.

Doch diese stumpfboldige Fete ist nach Remscheid noch übertrumpft worden. Denn die Leute vom militärischen Flugsicherungssektor C in Düsseldorf haben es sich nicht nehmen lassen, einen Tag nach dem Desaster, an dem sie selber beteiligt waren, ihre lange geplante Jahresabschluß- und Weihnachtsfeier steigen zu lassen.

Und ohne nennenswerte Untersuchung ihrer Übelstände gehen die Spezialisten, die uns das Inferno in der Stockder Straße beschert haben, am 2. Januar wieder ans abschreckende Werk.

HOCHSCHULEN

Bis aufs Hemd

Das Bund-Länder-Hilfsprogramm für die überfüllten Hochschulen wird zur Farce. Die Landesregierungen wollen sich um ihren Anteil am Zwei-Milliarden-Zuschuß drücken.

Hamburgs Wissenschaftssenator Ingo von Münch sprach von einer „historischen Entscheidung“: Mit zwei Milliarden Mark, verkündete der Freidemokrat im Namen der Kultusministerkonferenz Anfang Dezember, solle den Hochschulen geholfen und die „Glaubwürdigkeit unserer Politik bei jungen Menschen“ befördert werden.

Doch der „ungeheure Kraftakt“ (von Münch) fällt vorerst ziemlich schwächlich aus. Der Stadtstaat Hamburg zum Beispiel hat dem Zwei-Milliarden-Programm nur unter der Bedingung zugestimmt, „daß sich die Länder daran beteiligen können – aber nicht müssen“. Wie und ob Hamburg überhaupt mitmacht, ist noch „völlig unklar“.

Das Hilfsprogramm für die überlasteten Hochschulen zählt zu den öffentlichkeitswirksamen Ideen des Bundesbildungsministers Jürgen Möllemann, 43. Noch vor Semesterbeginn, am 26. September, hatte der umtriebige Freidemokrat seine Kollegen in den Landeshauptstädten mit dem Vorschlag überrumpelt. Möllemanns Angebot: Zahlen die Länder eine Milliarde Mark für Universitä-

* Im Dezember an der Universität Bonn.

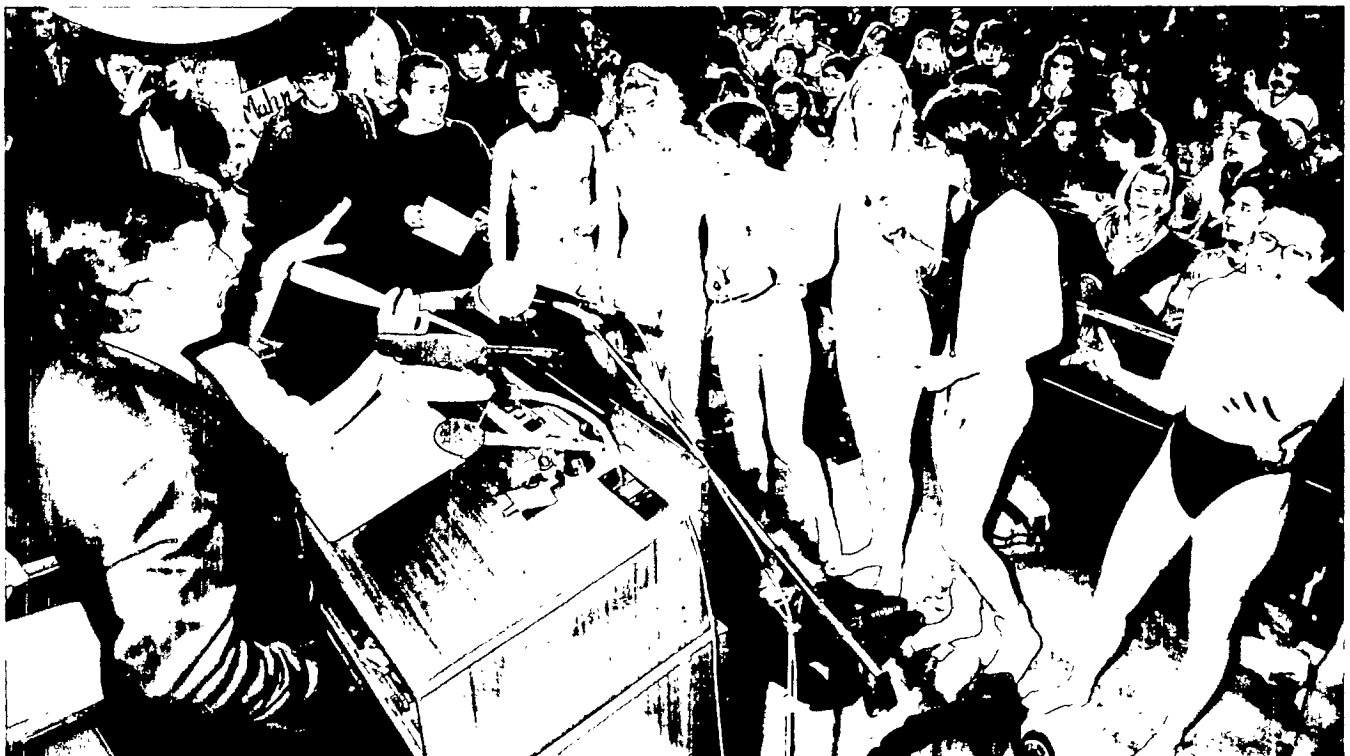
ten und Fachhochschulen, dann legt der Bund seinerseits eine Milliarde Mark drauf.

Der Handel schien ebenso kostspielig wie verlockend. 150 Millionen Mark müssen die Länder bis 1995 pro Jahr zusätzlich in die Hochschulen investieren, um einen Bundes-Bonus in gleicher Höhe zu kassieren. Sieben Jahre lang, bis zum erwarteten Ende des Studentenbooms, sollen die Gelder fließen. Die Wirkung allerdings ist vergleichsweise gering: Möllemanns Programm schafft 10 000 neue Studienplätze – derzeit fehlen mehr als 700 000.

Am 15. Dezember, beim Treffen der Ministerpräsidenten mit Bundeskanzler Helmut Kohl, wurde die neue bildungspolitische Allianz von Bund und Ländern schon wieder brüchig. Berlins Regierender Bürgermeister Eberhard Diepgen (CDU), amtierender Sprecher der Ministerpräsidenten, ließ den Kanzler und seinen Bildungsminister wissen, daß jeder außerordentliche Zuschuß, den die Hochschulen „seit dem 1. Oktober erhalten haben, bereits als Länderbeitrag“ zum Möllemann-Programm zu verstehen sei.

Der Streit zwischen Bund und Ländern wurde keineswegs geschlichtet, sondern nur vertagt. Beide Seiten müssen im Januar erneut verhandeln und dann eine sogenannte Verwaltungsvereinbarung treffen, die genau definiert, was denn nun Teil des Milliarden-Programms ist und was nicht.

Die Idee, den 1. Oktober rückwirkend zum Stichtag für Hilfsleistungen zu machen, ist einer Arbeitsgruppe von Experten zu verdanken, die von der Kultusmi-



Bildungsminister Möllemann, Studenten-Protest*: „Nur weil der Kohl kein Englisch kann“