

Schriftlicher Bericht

des Verteidigungsausschusses

(5. Ausschuß)

als Untersuchungsausschuß gemäß Artikel 45 a Abs. 2 GG
über die Untersuchung des Unfalles und der damit zusammen-
hängenden Rettungsaktion von Oberleutnant Siegfried Arndt
vom 18. Juli 1966

A. Bericht des Abgeordneten Damm

Gliederung

- I. Ablauf des Untersuchungsverfahrens
- II. Sachverhalt
 1. Flugvorbereitungen
 - a) Flugauftrag
 - b) Wetter
 - c) Fliegerische Ausbildung und Erfahrung
Oberleutnant Arndts
 - d) Flugvorbereitung
 - e) Zustand des Flugzeuges
 2. Flugunfall
 3. Rettungsaktion
 - a) Todesursache
 - b) Ablauf der Rettungsaktion
 4. Such- und Bergungsaktion
- III. Folgerungen
 1. Such- und Rettungsorganisation
 2. Rettungsausrüstung
 - a) Survival-Kit
 - b) Schwimmweste
 - c) Rückenfallschirm BA-15
 - d) Seenotfunkgerät „Thomson-Houston“
 - e) Orangefarbene Fliegerkombi
 3. Seenotausbildung
- IV. Feststellungen
- V. Schlußbemerkung

I. Ablauf des Untersuchungsverfahrens

Am 29. August 1966 beantragten die Abgeordneten Iven und Wienand im Namen aller sozialdemokratischen Mitglieder des Verteidigungsausschusses die Einsetzung eines Untersuchungsausschusses „zur Untersuchung des Unfalles und der damit zusammenhängenden Rettungsaktion von Oberleutnant Arndt vom 18. Juli 1966“.

In der 20. Sitzung am 1. September 1966 stimmte der Verteidigungsausschuß diesem Antrag einstimmig zu und konstituierte sich als Untersuchungsausschuß gemäß Artikel 45 a Abs. 2 des Grundgesetzes.

In der 29. Sitzung am 19. Oktober 1966 beschloß der Untersuchungsausschuß (im folgenden Ausschuß genannt) folgendes:

1. Der Untersuchungsausschuß „Absturz Oberleutnant Arndt“ setzt einen Unterausschuß ein, dem die möglichst weitgehende Vorbereitung der Untersuchung obliegt. Der Unterausschuß hat insbesondere zu prüfen,
 - a) welche Tatsachen etwa schon anderweitig, z. B. durch ein Gericht ermittelt worden sind,
 - b) worüber noch Beweise zu erheben sind und welche Beweismittel dafür in Betracht kommen.
 Dabei kann er auch Zeugen anhören, aber nicht förmlich vernehmen.
2. Der Unterausschuß besteht aus den Berichterstatern des Untersuchungsausschusses, den Abgeordneten Damm (Vorsitzender), Iven und Ollesch.
3. Der Untersuchungsausschuß billigt den Vorschlag der Berichterstatter, das Beweisthema in folgende 3 Abschnitte zu gliedern:
 - a) Flug, Ursache und Hergang des Unfalls Oberleutnant Arndts,
 - b) Fragen des Rettungsgeräts und der Rettungsausbildung bei der Luftwaffe im allgemeinen und im Falle Arndt,
 - c) Verlauf und Ergebnis der Suchaktion.
4. Die Mitglieder des Unterausschusses werden gemäß § 7 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zur Geheimschutzordnung des Deutschen Bundestages ermächtigt, sämtliche mit VERTRAULICH gekennzeichneten Akten, die das Thema des Untersuchungsausschusses betreffen, bis zum Abschluß des Verfahrens von der Geheimregistrierung in Empfang zu nehmen.
5. Die Leitung des Hauses möge den Herrn Wehrbeauftragten bitten, dem Untersuchungsausschuß, insbesondere dem Unterausschuß zur Durchführung des Verfahrens einen Beamten des höheren Dienstes zur Verfügung zu stellen und ihn insoweit freizustellen.

In Ausführung dieses Beschlusses besuchte der Unterausschuß am 27. und 28. Oktober 1966 das Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ in Wittmund, den

Zerstörer „Bayern“ und die KM „Düren“ in Wilhelmshaven und hörte dort Zeugen bzw. Sachverständige an. Das Ergebnis seiner Tätigkeit legte er in einem Bericht (Ausschußdrucksache Nr. 12) vom 29. November 1966 dem Untersuchungsausschuß (im folgenden Ausschuß genannt) vor, der diesen zum Gegenstand des Untersuchungsverfahrens machte.

In der 4. Sitzung vom 7. Dezember 1966 und der 5. Sitzung vom 8. Dezember 1966 hörte der Ausschuß folgende Zeugen bzw. Sachverständige an ¹⁾:

- Oberst Josten, Kommodore
- Major Liedtke, Kommandeur Fliegende Gruppe
- Major Böhm, Staffelpkapitän der 2. Staffel
- Oberstabsarzt Dr. Hennig, Chef der Sanitätsstaffel (mit der Wahrnehmung der fliegerärztlichen Aufgaben beauftragt)
- Hauptmann Rühmann, Flugsicherheitsoffizier
- Hauptfeldwebel Rauzenberg, Flugzeugführer
- Feldwebel Sedlmayr, Flugzeugführer
alle Jagdgeschwader 71 „Richthofen“, Wittmund.
- Hauptmann Bartholomes, Schießplatzstaffel Westerland/Sylt
- Fregattenkapitän von Witzendorf, Kommandant des Zerstörers „Bayern“
- Kapitänleutnant Schütte, Operationsoffizier auf dem Zerstörer „Bayern“
- Leutnant z. S. Frank, Fernmeldeoffizier auf dem Zerstörer „Bayern“
alle 2. Zerstörergeschwader, Wilhelmshaven.
- Oberst Greve, Bundesministerium der Verteidigung (Führungsstab der Luftwaffe III 8)
- Korvettenkapitän Remde, Bundesministerium der Verteidigung (Führungsstab der Marine II 3)
- Hauptmann Ransinger, Bundesministerium der Verteidigung (Führungsstab der Luftwaffe IV 3)
- Regierungsdirektor Hergt, Bundesministerium der Verteidigung (Abteilung Technik IV 3)
- Oberregierungsbaurat Kirscher, Bundesministerium der Verteidigung (Abteilung Technik IV 6)
- Brigadegeneral Wilde, Führungsakademie der Bundeswehr, Hamburg
- Oberfeldarzt Professor Dr. Krefft, Flugmedizinisches Institut der Luftwaffe, Abteilung Flugunfalluntersuchung, Flugpathologie, Fürstenfeldbruck
- Generalmajor Mahlke, General Kampfverbände der Luftwaffe, Köln-Wahn
- Oberst Heise, Inspizient Flugsicherheit in der Bundeswehr, Porz-Wahn
- Oberst Sandrock, Materialamt der Luftwaffe (Abteilung Truppentechnik, Materialgrundlage), Porz-Wahn

¹⁾ Der Bundesminister der Verteidigung erteilte für alle Zeugen und Sachverständigen eine generelle Aussagegenehmigung.

Oberstleutnant Schweinhagen, Luftwaffenamt (Zentraldezernat Überlebens- und Rettungsausrüstung), Porz-Wahn

Regierungsbaudirektor Polte, Bundeswehramt für Wehrtechnik und Beschaffung (LG IV 5), Koblenz

Oberregierungsrat Ruck, Musterprüfstelle der Bundeswehr für Luftfahrtgerät, München

Kapitänleutnant Berger, Marinefliegerkommando, Kiel-Holtenau

Kapitän z. S. Schöpke, Kommodore Marinefliegergeschwader 5, Kiel-Holtenau.

II. Sachverhalt

Aufgrund der Ermittlungen des Ausschusses gemäß Artikel 45 a Abs. 2 Grundgesetz steht folgender Sachverhalt fest:

1. Flugvorbereitungen

Am 18. Juli 1966 um 13.18 z²⁾ stürzte die F 104-G (JA-254) des Oberleutnants Arndt vom Jagdgeschwader 71 „Richthofen“, Wittmund, ca. 10 SM nördlich von Helgoland ab; der Pilot konnte sich mit dem Schleudersitz herauschießen, kam aber im weiteren Verlauf des Luftnotfalles ums Leben.

a) Flugauftrag

Oberleutnant Arndt hatte zusammen mit Hauptfeldwebel Rauzenberg, dem Rottenführer, den Flugauftrag, Luft/Luftschießen auf Zielflagge zu üben. Hauptfeldwebel Rauzenberg sollte scharfe Anflüge auf die von einer F 86 gezogenen Flagge (Zielscheibe) durchführen, während Oberleutnant Arndt Kameraflüge fliegen sollte.

b) Wetter

Die dem Unfallort am nächsten gelegene Wetterbeobachtungsstelle auf Helgoland gab für den 18. Juli, 13.00 z, folgende Wetterlage:

Gesamtbewölkung 2/8
 Bodenwind 30 Grad, 17 Kts
 Sicht 20 NM
 Wolken 2/8 Cirrus in 24 000 ft
 Lufttemperatur 17 Grad
 Wassertemperatur 16 Grad
 Seegang für 13:00 z im Seegebiet Helgoland 2—3; dieser Seegang entspricht einer Wellenhöhe von rd. 1 m.

c) Fliegerische Ausbildung und Erfahrung Oberleutnant Arndts

Oberleutnant Arndt tat seit dem 15. Mai 1966 Dienst im Jagdgeschwader 71 „Richthofen“ und war

²⁾ z = Zuluzeit, ist die in den Übungsbefehlen ausgegebene Manöverzeit und errechnet sich aus Normalzeit minus eine Stunde.

seit dem 7. Juni 1966 in der 2. Staffel des Geschwaders eingesetzt. Er hatte 590 Flugstunden, davon 442 Jet-Flugstunden. Seine Flugzeiten auf der F 104-G betragen 178 Stunden, davon während der letzten 30 Tage vor dem Flugunfall 11:25 Std. und der letzten 90 Tage 33:10 Std.

Während seiner fliegerischen Ausbildung in den USA wurde Oberleutnant Arndt gründlich und umfassend in das Luft/Luft- und Luft/Bodenschießen eingewiesen. Das Luft/Luftschießen auf eine Zielflagge war in dieser Ausbildung jedoch nicht enthalten, dafür aber das Luft/Luftschießen auf Schlepppfeile („dart“). Diese Übung stellt an die Beteiligten etwa die gleichen Anforderungen wie das Schießen auf die Flagge.

Major Böhm hat als Staffelchef vor dem Ausschub folgendes Urteil über die fliegerische Erfahrung Oberleutnant Arndts abgegeben:

„Oberleutnant Arndt war 2 Monate im Geschwader, davon einen Monat bei mir in der Staffel gewesen. Er stand kurz vor der Abnahme, also vor dem Prüfling zum voll assignierten Flugzeugführer. Er hatte ungefähr noch 4 oder 5 Einsätze zu fliegen, um diese Prüfung zu machen. Er hätte also noch 2 bis 3 Flaggen-Einsätze fliegen müssen, dann wäre der Prüfling herangewesen. Das war der eine Punkt. Zum anderen wurde er sehr gut beurteilt, sowohl von der Waffen-Schule in Jever als auch — und das hauptsächlich — von den Amerikanern in seiner Ausbildung in den Staaten. Ich habe seine fliegerische Beurteilung hier, er ist im großen Schnitt in sämtlichen Sparten mit „gut“, in 3 Sparten mit „sehr gut“ beurteilt. Das Schießen auf Schleppscheibe, das ist kein Schleppziel, wie wir es benutzt haben, sondern eine Metallscheibe, wurde sogar mit „outstanding“, also mit „hervorragend“ beurteilt.“

In der Untersuchung haben sich auch keine Anhaltspunkte ergeben, daß Oberleutnant Arndt aus physischen oder psychischen Gründen nicht in der Lage gewesen wäre, den Flugauftrag durchzuführen. Oberleutnant Arndt hatte auch keinerlei Bedenken gegen den Flugauftrag angemeldet oder Einwendungen dagegen erhoben. Dies geht insbesondere aus der Aussage Major Böhms hervor:

„Morgens beim Flugeinsatz sind ja alle Flugzeugführer zusammen, und dann wird eingeteilt, wer was zu fliegen hat. Arndt wußte, daß er heranstand, und traute sich den Flug auch ohne weiteres zu. Außerdem habe ich den Flug vor diesem Waffeneinsatz selber mit Oberleutnant Arndt geflogen — das war zwar ein anderer Auftrag, ein reiner Radar-Auftrag —, und er zeigte Umsicht und gutes fliegerisches Einfühlungsvermögen. Ich hatte also keinerlei Bedenken, ihn für den Flug einzuteilen.“

d) Flugvorbereitung

Vor dem Einsatz führte Hauptfeldwebel Rauzenberg eine ausführliche Flugvorbesprechung (briefing)

von etwa einer Stunde mit Oberleutnant Arndt durch. In der Flugvorbesprechung sind, so erklärte Hauptfeldwebel Rauzenberg, insbesondere das Schießverfahren und die Schwierigkeiten besprochen worden, die während der einzelnen Phasen auftreten könnten:

„Wir haben über eine Stunde ein briefing gemacht, weil Oberleutnant Arndt noch nicht auf Flagge geschossen hatte. Ich habe ihn daher ausführlich in allen Einzelheiten gebrieft.“

Hauptfeldwebel Rauzenberg ist nach Angaben Major Böhms Spezialist im Radar- und Waffenschießen und gilt als einer der qualifiziertesten Flugzeugführer für den Flugauftrag im Luft/Luftschießen.

e) Zustand des Flugzeuges

Ferner ist Oberleutnant Arndt in der Flugvorbesprechung erneut belehrt worden, daß in der F 104-G ein Teil der automatischen APC-Anlage³⁾, nämlich „die Kicker-Gabel“, fehlte. Dies wurde übereinstimmend von Major Böhm, der zeitweise an der Flugvorbesprechung teilgenommen hat, und von Hauptfeldwebel Rauzenberg erklärt.

Das Referat „Flugsicherheit“ im Führungsstab der Luftwaffe (FüL III 8) hatte mit Fernschreiben vom 8. Juli 1966 den Ausbau der Kicker-Gabel für alle F 104-G befohlen und gleichzeitig angeordnet:

„Flugzeugführer sind besonders zu belehren, daß Kicker durch diese Maßnahme ausfällt, Shaker also letzte mechanische Warnung vor Strömungsabriß bedeutet. Bei Fliegen zu Waffenübung Luft/Luft und Luft/Boden sowie bei Abfangübungen ist diese Tatsache besonders zu berücksichtigen.“

Die Gründe, die zu dieser Entscheidung geführt haben, erläuterte Brigadegeneral Wilde, im Zeitpunkt des Unfalles Unterabteilung FüL III, wie folgt:

„Ich erhielt am 5. Juli von meinem Referenten Flugsicherheit, Oberst Greve, die Meldung, daß eine unmittelbare Gefahr für die Flugsicherheit der F 104-Verbände bestehe⁴⁾. Die Gefahr bestand darin, daß entgegen der bisherigen Ansicht, die Fehlfunktion der APC-Anlage könne nur durch die elektrische Anlage ausgelöst werden, nunmehr diese Fehlfunktion auch durch die hydraulische Anlage oder den hydraulischen Teil des Systems ausgelöst werden könnte.“

³⁾ Die APC-Anlage ist eine Warn- und Korrekturanlage (Shaker-Kicker). Das Nichtvorhandensein der Kicker-Gabel macht eine Auslösung des „Kickers“ unmöglich und verhindert eine automatische Korrektur der Fluglage. Von der Konstruktion des Flugzeuges her ist diese Anlage in bestimmten Flugsituationen ein wesentlicher Bestandteil zur sicheren Handhabung des Flugzeuges.

⁴⁾ Die Meldung des Obersten Greve basiert auf den Ergebnissen der Untersuchung eines vorher eingetretenen Flugunfalles mit tödlichem Ausgang.

Wir hatten, wenn ich mich recht erinnere, am 13. September 1965 wegen des Fehlfunktions der APC-Anlage, und zwar des elektrischen Systems, den Befehl gegeben, daß bei Start, bei Landung und bei Flügen unterhalb 500 Fuß die elektrische APC-Anlage auszuschalten sei. Damals waren wir der Ansicht, daß damit die unmittelbare Gefahr des Fehlfunktions und der sich daraus ergebenden unkontrollierbaren Flugzustände in einer sehr gefährlichen Höhe auszuschalten sei.

Als mir nunmehr gemeldet wurde, daß auch das hydraulische System nicht funktioniere und durch Aufbau von hydraulischem Druck in diesem System auch der sogenannte Kicker feuern könne, war eine neue Lage gegeben . . .“.

Aufgrund dieser Meldung wurde am 6. Juli 1966 der sogenannte ad-hoc-Ausschuß⁵⁾ einberufen. Gegenstand der Beratung war die Frage, ob dem Inspekteur der Luftwaffe vorzuschlagen sei, die F 104-G zu sperren. Die Mitglieder des Ausschusses kamen aber übereinstimmend zu dem Ergebnis, daß das Sperren der F 104-G nicht zu verantworten sei, weil durch ein langes Aussetzen die Piloten in ihrer Inübunghaltung unterbrochen würden und dadurch Flugsicherheitsgefahren auftreten könnten. Wörtlich erklärte Brigadegeneral Wilde dazu:

„... Da seit 1961 eine Fehlfunktion der APC-Anlage bereits vorlag und es der Industrie und Technik nicht gelungen war, von diesem Zeitpunkt an die APC-Anlage voll funktionsfähig zu machen — was bis heute nicht gelungen ist —, waren wir der Ansicht, daß damit zu rechnen sei, daß die F 104 sehr lange gesperrt sein würde. Wir haben also diese Frage abgelehnt, weil ein anderer, besserer Vorschlag vorlag, der mir in einem Schreiben vom Anfang Juni, wenn ich mich recht erinnere, vom Inspizienten Flugsicherheit bereits vorgeschlagen worden war und der darin bestand, einen Teil der APC-Anlage, also die Gabel zum Kicker, auszubauen und damit die Fehlfunktionen in kritischen Höhen zu verhindern . . .“

Nachdem der ad-hoc-Ausschuß diesen einstimmigen Beschluß gefaßt hatte — es ist notwendig, daß der ad-hoc-Ausschuß einstimmige Beschlüsse faßt —, habe ich die Musterprüfstelle für Luftfahrtgerät angerufen, die für die Freigabe allen Luftfahrtgeräts verantwortlich ist und auch für diesen Fall insofern verantwortlich ist, also sie von der technischen Seite her die Zustimmung dazu erteilen mußte.

Ich habe mit dem Leiter der Musterprüfstelle telefonisch gesprochen und ihm den Fall geschildert. Er hat mir bereits am Telefon gesagt, daß dies die richtige Maßnahme sei, er hat dem

⁵⁾ Dieser ad-hoc-Ausschuß setzt sich je nach Befehl des Unterabteilungsleiters aus Technikern, Flugsicherungsfachleuten, Flugzeugführern und Vertretern der zuständigen Referate des Bundesministeriums der Verteidigung zusammen.

zugestimmt und mir gesagt, daß er diese Zustimmung nachreichen werde.

Am 8. Juli hat Oberst Greve dann die Zustimmung schriftlich bekommen und gleichzeitig den Befehl gefertigt, der Ihnen vorliegt . . .“.

Der Befehl zum Ausbau der Kicker-Gabel enthielt kein Verbot bestimmter fliegerischer Einsätze. Nach Ansicht von Brigadegeneral Wilde war dies weder erforderlich noch überhaupt möglich. Er erklärte in diesem Zusammenhang:

„Es ist nicht Aufgabe des Führungsstabes der Luftwaffe, Einzelbefehle über Flugbewegungen und über Flugzustände, die bei den Verbänden nicht geflogen werden dürfen, zu geben. Das würde den Führungsstab bei weitem überfordern. In einem Führungsstab, der ja kein echter Kommandostab ist, sondern Teil des Ministeriums, können nur Rahmenanweisungen gegeben werden.

. . . Die Vollmachten besitzen wir, bloß haben wir nicht den Apparat dazu. Wir haben auch nicht die Aufgabe, hier einzelne Befehle zu geben. Die Vollmachten hätten wir, und wenn ich mir nachträglich überlege, daß möglicherweise durch das Verbot von Luftkampfübungen das Leben von Oberleutnant Arndt hätte gerettet werden können, muß ich selbstverständlich sagen: dann hätte ich diesen Befehl gegeben. Aber bei meinem Erkenntnisstand und meiner Auffassung, die ich damals hatte, konnte ich damals nicht damit rechnen.“

Auch die verantwortlichen Kommando-Behörden (Luftwaffengruppe, Division) sprachen keine besonderen Beschränkungen aus.

Im Geschwader „Richthofen“ selbst wurden die fliegerischen Konsequenzen aus der o. g. Anweisung erörtert und führten zu dem Geschwaderbefehl vom 11. Juli 1966, wonach Luftkampfmanöver (Air-Combat-Manoeuvre) und bestimmte Kunstflugverfahren (over-top) mit ausgebautem Kicker nicht mehr geflogen werden dürften. Gleichzeitig wurden alle Flugzeugführer über den Ausbau der Kicker-Gabel und dessen Auswirkungen eingehend belehrt. Nach Angaben von Major Böhm wurden die Flugzeugführer seiner Staffel, also auch Oberleutnant Arndt, darüber hinaus mehrmals beim „Vorbriefing“ über das Fliegen mit ausgebauter Kicker-Gabel belehrt. Dagegen wurden im Geschwader gegen die Weiterführung der Luft/Luftschießeinsätze keine schwerwiegenden Bedenken erhoben. Oberst Josten, der Kommandore des Jagdgeschwaders 71 „Richthofen“, erklärte vor dem Ausschuß dazu u. a.:

„. . . Dann haben wir uns auch sehr intensiv über das Schießen unterhalten und sind dabei an sich zu der Überzeugung gekommen, daß man das Schießen trotz dieser Einschränkung durchführen könne. Dazu darf ich vielleicht gleich sagen: Wenn ich heute nochmals gefragt würde, ich würde dasselbe befehlen und anordnen . . .“.

Die Vernehmungen der Zeugen bzw. Sachverständigen haben mehrfach erkennen lassen, daß die flie-

genden Verbände der Ansicht waren, sie könnten ihre Ausbildungs- und Weiterbildungsaufgaben besser erfüllen, wenn sie keine zu strikten Anweisungen über Flugbeschränkungen erhielten.

Nach dem Ausbau der Kicker-Gabel flogen — wie Hauptmann Rühmann, der Flugsicherheitsoffizier des Geschwaders, angab — am 14. Juli 1966 zwei Flugzeugführer und am 15. Juli 1966 vier weitere Flugzeugführer Schießeinsätze auf Flaggen. Am Unglückstag selbst flogen vor dem Schießeinsatz von Oberleutnant Arndt zwei Flugzeugführer Einsätze auf Flaggen. Nach Angaben von Major Böhm hatten von diesen Flugzeugführern zwei ungefähr den gleichen Ausbildungsstand wie Oberleutnant Arndt.

Ogleich das Flugverfahren für das Luftschießen auf Flaggen ein erhebliches Maß an Konzentration erfordert und die Forderungen an den Piloten durch den Ausbau der Kicker-Kabel noch gesteigert wurden, ist der Ausschuß der Auffassung, daß die unmittelbaren Vorgesetzten Oberleutnant Arndts davon ausgehen konnten, dieser erfülle die Voraussetzung für die Durchführung des Schießens kraft seiner fliegerischen Erfahrung und der durchgeführten Flugvorbereitung.

Auch gegen die Entscheidung des Führungsstabes, keine fliegerischen Beschränkungen generell zu befehlen, bestehen keine Bedenken. Brigadegeneral Wilde hat nachgewiesen, daß dies nicht Aufgabe des Ministeriums sein kann. Das gleiche gilt für die Entscheidung des Kommandores, der nach eingehender Besprechung und sorgfältiger Abwägung das Luft/Luftschießen nicht untersagt hat.

2. Flugunfall

Der Flugunfall am 18. Juli 1966 hat sich folgendermaßen ereignet:

Gegen 13.00 z starteten Hauptfeldwebel Rauzenberg und Oberleutnant Arndt vom Flugplatz Wittmund zu dem Luft-Schieß-Einsatz im Schießgebiet Sylt. Eine F 86 der Schießplatz-Staffel Sylt mit dem Flugzeugführer Feldwebel Sedlmayr flog als Flaggen-Schleppflugzeug, eine weitere F 86 der Staffel mit dem Flugzeugführer Hauptmann Bartholomes schloß sich zu einem Übungsflug dem Schlepp-Flugzeug an. Der Start sowie der Flug zum Schießgebiet verliefen normal. Das erste Angriffsverfahren wurde Oberleutnant Arndt von Hauptfeldwebel Rauzenberg — wie vorher besprochen — demonstriert. Das zweite Angriffsverfahren wurde von beiden Flugzeugführern einzeln geflogen, nachdem Oberleutnant Arndt die Frage des Hauptfeldwebels Rauzenberg, ob er ihm ein zweites Mal ein Angriffsverfahren demonstrieren solle, verneint hatte. Nach Aussagen Hauptfeldwebel Rauzenbergs erschien der Anflug Oberleutnant Arndts auf die Flagge normal; er hätte lediglich den Eindruck gehabt, daß Oberleutnant Arndt etwas langsam geflogen und nach Passieren der Flagge etwas weit hinaus getragen worden sei.

Im einzelnen gab er dazu an:

„Ich habe ihn deswegen sehen können, weil ich sozusagen etwas erfahrener bin. Ich habe es

mehr im Gefühl, und ich kann meine Augen öfters aus der Kabine auf das „Schiff“ usw. richten. Er war noch völlig neu, so daß ich auf ihn aufpassen mußte und auch konnte. Wenn diese Pattern oder das Schießverfahren richtig geflogen wird, dann fliege ich zur Flagge ein, wenn Oberleutnant Arndt gerade von der Flagge wieder nach oben zur sogenannten perch kommt, das heißt, wenn die Geschwindigkeiten richtig geflogen werden. Und da ich schon lange auf der perch wartete — was heißt lange? — ein paar Sekunden, damit er wieder von der Flagge zu mir hochkommt und ich hereingehen kann, schätze ich auf 30 bis 40 bis 50 Knoten weniger Geschwindigkeit bei Oberleutnant Arndt. Das ist aber überhaupt kein Kriterium. Es kann durchaus vorkommen, daß man etwas geringer an Geschwindigkeit ist, dann muß man eben den Gashebel betätigen, um das wettzumachen.“

Hauptfeldwebel Rauzenberg ging auf die Frage, ob er Oberleutnant Arndt aufgefordert habe, schneller zu fliegen, wie folgt ein:

„Ich hatte eine Notiz auf meinem Kniebrett gemacht, um ihn nachher darauf aufmerksam zu machen, daß er so genau wie möglich auf seine Geschwindigkeit achten sollte. Zum andern kann ich auch nicht sagen: Sie haben jetzt 30; nehmen Sie 40, oder Sie fliegen zu langsam. Er muß sich auch etwas einarbeiten. Ich bin dann derjenige, der etwas in Verzug kommt, und ich kann ihm schon helfen, aber ich kann den Oberleutnant Arndt ja nicht laufend korrigieren: Machen Sie das und das! Das kann ich nicht; er ist Flugzeugführer.“

Beim Rückflug zur Ausgangsposition (perch), bei dem der Flugzeugführer wieder steigen und einen Kurswechsel durchführen muß, geriet das Flugzeug in einen überzogenen Flugzustand (pitch-up)⁶⁾. Das Flugzeug sackte mit nach oben zeigender Nase durch, kippte ab, geriet ins Trudeln, stürzte dann mit großer Geschwindigkeit steil ab und schlug um 13.19 z aufs Wasser auf, etwa zwei Seemeilen von dem dort kreuzenden Zerstörer „Bayern“ entfernt.

Der Ausschuß hat nicht mit letzter Sicherheit klären können, wie das Flugzeug Oberleutnant Arndts in den pitch-up gekommen ist. Hauptfeldwebel Rauzenberg erklärte, daß die Ursache keineswegs in dem zu langsamen Fliegen liegen müßte, und fuhr auf die Frage, wodurch die F 104-G nach seiner Meinung in den pitch-up geraten sei, fort:

„Das kann ich auch nicht sagen, man kann es nur vermuten. Sie können auch in den pitch-up kommen, wenn Sie genug Geschwindigkeit haben und den Steuerknüppel rasch an den Bauch ziehen, nach hinten ziehen und dann durch den sogenannten Kicker in den pitch-up kommen. Sie brauchen nicht immer unbedingt zu wenig Geschwindigkeit zu haben.“

⁶⁾ Der sogenannte pitch-up resultiert daraus, daß Hochleistungsflugzeuge mit kurzen Flächen und dadurch bedingter höheren Flächenbelastung bei Abriß der Strömung in einen unkontrollierten Flugzustand geraten können.

Auch aus der Aussage von Major Böhm kann nicht mit Bestimmtheit auf die Ursache des pitch-up geschlossen werden:

„Nach den Schilderungen hauptsächlich von Feldwebel Sedlmayr und Hauptfeldwebel Rauzenberg habe ich die Vermutung, daß er bei seinem Ansatz zu langsam geflogen ist. Nach dem Vorbeiziehen an dem Schleppziel muß er ja in einer Linkskurve wieder auf seine Ausgangsposition hochziehen, und da ist er wahrscheinlich auch wieder zu stark in die Kurve gegangen. Das bedeutet wieder Fahrtverlust, und weil er ja schon vorher zu wenig Fahrt hatte, ist dadurch wahrscheinlich der Strömungsabriß früher eingetreten, als es sonst vielleicht geschehen wäre. Er war also in einer Lage mit der Nase schräg nach oben, was sowieso schon einer Lage des pitch-up entgegenkommt, und wenn er in diesem Moment auch noch einen pitch-up bekommt, schlägt die Nase noch mehr nach oben, so daß er wahrscheinlich sehr schnell drin war und keine große Spanne mehr hatte, um darauf zu reagieren.“

Feldwebel Sedlmayr, der Pilot der Schleppmaschine, sagte dazu aus:

„... Ich sah Oberleutnant Arndt an meiner rechten Seite passieren in einem großen Bogen, weil er in einem sehr stumpfen Winkel zur Flagge kam. Er war etwas langsamer, um 50 Knoten, möchte ich schätzen, ich kann mich da nicht auf 10 Knoten festlegen. Er zog nicht hoch, wie es normalerweise gemacht wird, sondern flog in fast gleicher Höhe in ganz geringem Steigwinkel nach der linken Seite ab, und in dem Moment, wo er von der Linkskurve auf die Rechtskurve umwechseln mußte, um an den entsprechenden Anlaufpunkt des Schießkurses zu kommen, stieg die Maschine plötzlich steil nach oben, ich möchte sagen, in 60, 70 Grad; es war zweimal draußen und gewann kaum Höhe; es hat keine tausend Fuß Höhe gewonnen, steil oben, verharrte in diesem Augenblick im Bruchteil einer Sekunde, vielleicht eine halbe Sekunde, pendelte nach rechts, nach links wie auf einem Blatt, dreht sich in der Richtung nach unten weg.“

Ferner steht auf Grund der Tonbandaufzeichnung in Sylt (RCU-Westerland) fest, daß Feldwebel Sedlmayr Oberleutnant Arndt über Funk gefragt hat, ob sein Flugzeug in einen pitch-up geraten sei. Auf dem Tonband ist um 13.17 z folgendes aufgezeichnet:

13 A⁸⁾: Say again

07: you came in a pitch-up „B“?

07: Ok, you (unreadable) möglicherweise auch o3

07: 13 „B“ — Bail out

07⁷⁾: „B“ you get in a pitch-up „B“?

⁷⁾ 07 = Rufzeichen des Schleppflugzeuges

⁸⁾ 131 = Rufzeichen des Rottenführers

FxH⁹⁾: go

07: mayday, mayday, maday, mission 13, „B“
ist bailing out, I think

C.P.¹⁰⁾: Pink „B“

13 A: „Bail out, bail out“.

Feldwebel Sedlmayr erhielt jedoch weder auf seine Frage nach dem pitch-up noch auf seine Aufforderung, das Flugzeug mit dem Schleudersitz zu verlassen, eine Antwort.

Obgleich keiner der Zeugen den Ausstieg des Oberleutnant Arndt aus dem Flugzeug beobachtet hat, kann mit Sicherheit angenommen werden, daß dieser das Flugzeug mit dem Schleudersitz um 13.18 z in etwa 15 000 bis 17 000 ft Höhe verlassen hat. Oberleutnant Arndt wurde von Hauptfeldwebel Rauzenberg in ca. 13 000 ft Höhe im Fallschirm hängend entdeckt. Sowohl Hauptfeldwebel Rauzenberg als auch Hauptmann Bartholomes verfolgten den am Schirm hängenden Oberleutnant Arndt bis zu seinem Auftreffen auf die Wasseroberfläche. Oberleutnant Arndt ist elf Minuten nach dem Ausstieg, also um 13.29 z, ins Wasser eingetaucht. Nach dem Eintauchen blieb der Fallschirm noch eine beträchtliche Zeit, durch den starken Wind aufgebläht, über dem Wasser.

Der Ausschuß stellt auf Grund dieses Sachverhaltes fest, daß die Ursache für den sogenannten pitch-up nicht mit letzter Sicherheit bestimmt werden kann, wenngleich die Zeugenaussagen vermuten lassen, daß eine wesentliche Ursache in der etwas zu geringen Geschwindigkeit während des Flugmanövers gelegen haben kann. Doch können auch andere Ursachen dafür nicht ausgeschlossen werden. Hätte die Maschine einen funktionsfähigen Kicker gehabt, wäre sie automatisch in eine normale Fluglage zurückgebracht worden.

3. Rettungsaktion

Bei der Würdigung der durchgeführten Rettungsaktion sind von entscheidender Bedeutung die Klärung der Todesursache und der Zeitpunkt des Eintritts des Todes. Denn davon ist abhängig, ob und innerhalb welchen Zeitraumes die durchgeführte Rettungsaktion Aussicht auf Erfolg haben konnte. Alle Feststellungen dieser Art können jedoch nur rückblickend getroffen werden. Für die Beurteilung der Maßnahmen und Handlungen der an der Rettungsaktion Beteiligten müssen diese Feststellungen jedoch außer Ansatz bleiben. Wann nämlich der Tod Oberleutnant Arndts tatsächlich eingetreten war oder eintreten würde, konnte keiner der Beteiligten wissen, folglich auch nicht, wann die Rettungsaktion in eine Bergungsaktion übergang.

a) Todesursache

Die Staatsanwaltschaft beim Landgericht in Oldenburg (Oldb), die auf Grund der Strafanzeigen des Vaters Oberleutnant Arndts, Herrn Erich Arndt,

⁹⁾ FxH = Foxhole = Radarleitstelle

¹⁰⁾ CP = College Pink, Deckbezeichnung für eine Einsatzrotte aus Jever

Flensburg, und des Abgeordneten Iven tätig geworden ist, hat das Ermittlungsverfahren wegen Verdachts der fahrlässigen Tötung eingestellt. In der Ausfertigung des Einstellungsbeschlusses an Herrn Erich Arndt nimmt die Staatsanwaltschaft zu der Todesursache folgendermaßen Stellung:

„Nach den sehr eingehenden Untersuchungen des Instituts für gerichtliche und soziale Medizin der Universität Kiel ist Ihr Sohn Siegfried nicht ertrunken. Vielmehr ist davon auszugehen, daß die Verletzungen, die Ihr Sohn im Verlauf des Fallschirmabsprungs davongetragen hat, über seine andauernde Bewußtlosigkeit zu seinem alsbaldigen Tod geführt haben. Nach allem hätte er nach dem Fallschirmabprung nicht mehr gerettet werden können. Dieses Ergebnis rechtfertigt auch die Feststellungen der staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen.“

Das Gutachten des Instituts für gerichtliche und soziale Medizin der Universität Kiel, das, wie aus dem Einstellungsbeschluß hervorgeht, der staatsanwaltschaftlichen Entscheidung zugrunde liegt, kommt zu folgendem Ergebnis:

„Nach gerichtsärztlicher Auffassung ist Oberleutnant Arndt nicht ertrunken, er hat auch kein Wasser eingeatmet oder verschluckt; dieser Annahme kommt u. E. der höchste Beweiswert zu. Unter Berücksichtigung der äußeren Gegebenheiten (Wind und Wellengang) dürfte Oberleutnant Arndt deshalb bereits tot gewesen sein, als er in das Wasser eintauchte.“

Bei aller wegen der Fäulnisveränderungen gebotenen Kritik und Zurückhaltung spricht die Gesamtheit der Befunde für einen Tod infolge Bluteinatmung und Luftembolie, kausal bedingt durch den Kehlkopfbruch, und einer zusätzlichen Fettembolie, die auf die zahlreichen Knochenbrüche zurückzuführen ist. Der Tod trat innerhalb jener 11 Minuten ein, die Oberleutnant Arndt in der Luft am Fallschirm schwebte. Nach ärztlicher Auffassung bestand die letzte zielbewußte Handlung Oberleutnant Arndts in der Betätigung des Schleudersitzes; aus der danach regelmäßig eintretenden Bewußtlosigkeit¹¹⁾ ist Oberleutnant Arndt wohl nicht mehr erwacht.

Aus der Gesamtheit der Befunde und des Rekonstruktionsversuches ergibt sich die ärztlich-forensische Schlußfolgerung, daß Oberleutnant Arndt vom Augenblick des Herauskatapultiertens an keine Überlebenschance mehr besaß — selbst wenn er sofort aufgefischt worden wäre.“

Die im Ausschuß gehörten flugmedizinischen Sachverständigen, Oberfeldarzt Professor Dr. med. Krefft, Leiter der pathologischen Abteilung im Flugmedizinischen Institut der Luftwaffe, und Oberstabsarzt Dr. med. Hennig, Chef der Luftwaffensanitäts-

¹¹⁾ Der Ausschuß hat sich von Sachverständigen berichten lassen, daß die Feststellung einer „regelmäßig eintretenden Bewußtlosigkeit“ nach Betätigung des Schleudersitzes abwegig ist.

staffel und Fliegerarzt des Jagdgeschwaders 71 „Richthofen“, kommen dagegen zu dem Ergebnis, daß Oberleutnant Arndt mit einer an Sicherheit grenzenden Wahrscheinlichkeit handlungsfähig auf die Wasseroberfläche aufgekommen und dann etwa fünf bis zehn Minuten nach Eintauchen in die See ertrunken ist, weil er sich nicht vom Fallschirm befreien konnte.

In Übereinstimmung mit den flugmedizinischen Sachverständigen geht der Ausschuß hinsichtlich der Todesursache des Piloten von folgendem Sachverhalt aus:

Oberleutnant Arndt ist, nachdem er das Flugzeug mit dem Schleudersitz verlassen hat, mit einer vermutlichen Fallgeschwindigkeit von etwa sechs Metern in der Sekunde auf die Wasseroberfläche aufgetroffen und ca. zwei Meter tief ins Wasser eingetaucht. Die Auswertung der aufgefundenen Teile der Schwimmweste ergibt, daß der Schwimmwestenkragen, den Oberleutnant Arndt bereits vor dem Eintauchen mechanisch aufgeblasen hatte, von der eigentlichen Schwimmweste an den zwei vorderen Stellen abgerissen ist¹²⁾. Das geschah mit höchster Wahrscheinlichkeit beim Eintauchen des Flugzeugführers ins Wasser. Die Folge davon war, daß beim Eintauchen der Kopf durch die Halschwimmkrause rutschte.

Nach dem Eintauchen ist der Pilot dann bei einer herrschenden mittleren Windgeschwindigkeit von 16 kn und bei einer Wellenhöhe von mindestens einem Meter vom aufgeblähten Fallschirm durch das Wasser gezogen worden, wobei der ausgerissene, aber aufgeblasene Schwimmwestenkragen das Gesicht und den Körper noch zusätzlich unter die Wasseroberfläche drückte.

Ferner kann an Hand des Befundes des Fallschirmgurtzeuges mit Sicherheit gesagt werden, daß Oberleutnant Arndt den Schnelltrennverschluß¹³⁾ nicht öffnen konnte. Der Schnelltrennverschluß ist nämlich geschlossen vorgefunden worden.

Ebenfalls steht auf Grund der Auswertung des aufgefundenen Fallschirmgurtzeuges fest, daß es Oberleutnant Arndt nicht gelungen ist, den Brustgurt an seinem Verschluß zu lösen. Zwar braucht der Brustgurt nicht unbedingt geöffnet zu werden, um den Fallschirm verlassen zu können; dann hätte der Pilot aber auf jeden Fall den Schnelltrennverschluß öffnen müssen. Denn nur so kann bei geschlossenem Brustgurt der Fallschirm verlassen werden.

Nach Auffassung des Ausschusses kann mit Sicherheit angenommen werden, daß Oberleutnant Arndt am Fallschirm hängend bzw. beim Eintauchen in die See folgende fünf verschiedene bewußte Tätigkeiten ausgeführt hat:

- a) Er hat die Gasflasche der Schwimmweste geöffnet. — Auf Grund eines vorliegenden Farbfotos,

¹²⁾ Der Schwimmwestenkragen ist mit drei Halteösen an der Schwimmweste befestigt.

¹³⁾ Er ist ein Doppelverschluß, dessen Öffnen relativ starke Fingerkraft erfordert. Das Öffnen des Schnelltrennverschlusses bringt den Schirm augenblicklich zum Zusammenfallen.

das etwa aus einer Entfernung von drei Metern aufgenommen worden ist, steht fest, daß der Kragen der Schwimmweste Oberleutnant Arndts aufgeblasen war. Daraus folgt, daß die Gasflasche zum Aufblasen des Schwimmwestenkragens, die sich in Höhe des linken Oberarms befindet und die der Flugzeugführer nach Vorschrift über Wasser zu öffnen hat, betätigt worden ist. Auch wurde die Gasflasche aufgezo-gen und leer vorgefunden. Das Öffnen der Gasflasche kann aber nur manuell geschehen; eine andere Ursache für das Öffnen scheidet mit Sicherheit aus.

- b) Er hat den Auslösehebel des Seenotrettungspacks betätigt. — Das aufgefundene Schlauchboot beweist, daß der Auslösehebel des „survival-kit-containers“¹⁴⁾ in Höhe des rechten oberen Schenkels nach Vorschrift betätigt worden ist, und zwar zu einer Zeit, wo der Pilot noch am Fallschirm hing. Denn die dem Schlauchboot beigegebene CO₂-Flasche entriegelt sich erst nach Betätigung des Auslösehebels im freien Fall durch das Gewicht des Schlauchbootes und der beiliegenden Seenotrüstung.

- c) und d) Er hat den Kinnriemen des Fliegerhelmes und die Atemmaske jeweils einseitig gelöst. — Der Kinnriemen am Fliegerschutzhelm, der eine Woche nach dem Flugunfall am Südost-Strand der Helgoländer Badedüne gefunden worden ist, war ordnungsgemäß geöffnet. Auch war die an dem Fliegerhelm befestigte Atemmaske mit Maskenschlauch an einer Seite ordnungsgemäß gelöst. Diese beiden Tätigkeiten können nach Ansicht der flugmedizinischen Gutachter nur manuell durchgeführt werden.

- e) Er hat — am Fallschirm hängend — willkürliche Bewegungen gemacht. — Ein weiteres wichtiges Indiz dafür, daß Oberleutnant Arndt am Fallschirm hängend bei Bewußtsein war und handlungsfähig auf die Wasseroberfläche aufgetroffen sein muß, sind die von seinem Rottenkameraden, Hauptfeldwebel Rauzenberg, beobachteten Arm- und Beinbewegungen. Hauptfeldwebel Rauzenberg hat ausgesagt:

„Der Schirm pendelte zuerst stark. Als er auf 7500 ft herunterging, hatte er sich relativ beruhigt. Oberleutnant Arndt bewegte sehr die Arme und Beine, zog die Beine ganz an, und die Hände gingen nach oben. Das kann man als ein Sichverständlichmachen ausdrücken. Aber er hat sich sehr viel bewegt. Mehr kann ich dazu nicht sagen.“

Diese Bewegungen können als gezielte Wink- und Handzeichen gedeutet werden, wenngleich dies nicht mit letzter Sicherheit festgestellt werden kann.

Die Auffassung des Ausschusses, daß Oberleutnant Arndt handlungsfähig auf die Wasseroberfläche aufgekommen ist, wird insbesondere noch durch das pathologisch-anatomische Gutachten von Oberfeld-

¹⁴⁾ Behälter für das Seenotrettungspack

arzt Professor Dr. med. Krefft gestützt, der darin zu folgenden Ergebnissen kommt:

- a) Anhaltspunkte dafür, daß Oberleutnant Arndt sich beim Herauskatapultieren mit dem Schleudersitz ernstliche Verletzungen zuzog, haben die Untersuchungen nicht ergeben. Auch eine Kollision seines Körpers mit dem Flugzeug oder dem vom Piloten getrennten Sitz dürfte nach den vorstehenden Untersuchungen nicht in Betracht kommen. Falls er überhaupt beim Schleudersitzauswurf oder beim Entfaltungsstoß Verletzungen erlitten haben sollte, so können diese nicht ernsthafter Art gewesen sein.
- b) Bei der Bergungsaktion ¹⁵⁾ wurden der im Wasser treibende Fallschirm und seine Schnüre, die noch durch das obere Gurtzeug mit dem Körper des Piloten in Verbindung standen, von der Schiffschraube erfaßt, wobei sich die Fallschirmschnüre und Teile des Fallschirms um die Schraubenachse wickelten. Bedingt durch diesen Vorgang wurde der tote Körper gegen das Rudergestänge und gegen die Schraube geschleudert, wobei er höchstwahrscheinlich die im Sektionsprotokoll festgehaltenen schweren Verletzungen im Bereiche des Rumpfes und der Gliedmaßen erlitt. Die weiteren im Sektionsprotokoll festgehaltenen Veränderungen und Verletzungen am Körper Oberleutnant Arndts sind mit Wahrscheinlichkeit dadurch entstanden, daß die Leiche 27 Tage im Wasser trieb und dann an einer Steinmole in Langneß angetrieben worden ist.
- c) Das feingewebliche Untersuchungsergebnis der Lunge, welches vom Institut für gerichtliche Medizin der Universität Düsseldorf festgestellt wurde, spricht eindeutig für einen „prolongierten Ertrinkungstod“.

Nach eingehender und sorgfältiger Würdigung aller Umstände ist der Ausschuß in Übereinstimmung mit den flugmedizinischen Sachverständigen, Professor Dr. med. Krefft und Dr. med. Hennig, zu der Überzeugung gelangt, daß Oberleutnant Arndt etwa gegen 13.40 Uhr ertrunken ist ¹⁶⁾.

b) Ablauf der Rettungsaktion

Oberleutnant Arndt hat seine Maschine um 13.18 z verlassen; er wurde kurze Zeit später von Hauptfeldwebel Rauzenberg am Schirm hängend gesehen. Hauptfeldwebel Rauzenberg verständigte daraufhin über die taktische Funkfrequenz die Range-Control-Unit Westerland (RCU) von dem Luftnotfall. Sowohl RCU als auch die die Notmeldung empfangenden anderen Stellen alarmierten unverzüglich die örtlichen SAR ¹⁷⁾ — Mittel (Hubschrauber, Albatros,

Flugsicherungsboot). Bis zum Auftreffen des Fallschirms auf See um 13.29 z waren bereits zwei Hubschrauber und ein Flugsicherungsboot unterwegs (vgl. SAR-Auswertung 3/66, Luftwaffenamt, Porz-Wahn, vom 17. Oktober 1966). Dagegen konnte der eingetretene Luftnotfall nicht unverzüglich an die zuständige SAR-Unterleitstelle in Kiel-Holtenau weitergemeldet werden, weil durch Wassereintrich in einen posteigenen Kabelschacht in Kiel-Holtenau die Fernsprechleitungen ausgefallen waren. Daher konnten der SAR-Leitstelle auch nicht die erforderlichen Informationen über die Unfallzeit und die Position des Piloten, die Absprunghöhe und der Umstand, daß sich zwei F-86 und eine F-104 an der Unfallstelle befanden, übermittelt werden. Statt dessen wurde die SAR-Unterleitstelle Kiel-Holtenau lediglich durch die SAR-Außenstelle Westerland über den erfolgten Start der beiden Hubschrauber „Sycamore“ zum Rettungseinsatz unterrichtet. Damit fehlten für den Einsatz der weiteren SAR-Mittel exakte Unterlagen zur Berechnung der voraussichtlichen Eintauchposition des abgesprungenen Flugzeugführers. Die Folge war, daß anfangs nur auf die Absturzstelle des Flugzeuges hin operiert wurde.

Während Oberleutnant Arndt noch am Fallschirm hing, hatte Hauptmann Bartholomes ein „Marineschiff“ ausgemacht. Seinen Versuch, mit dem Schiff Kontakt aufzunehmen, schilderte er vor dem Ausschuß folgendermaßen:

„Während ich schon im Sturzflug nach unten war und zur gleichen Zeit, als die 104 herunterflog, bekam ich Helgoland und den Zerstörer „Bayern“ ins Blickfeld. Das erschien mir schon relativ günstig, daß ein Schiff so nahe war. Ich bin daraufhin sofort auf die „Bayern“ zugeflogen. Zu dieser Zeit wußte ich nicht, daß es der Zerstörer „Bayern“ war, ich sah nur ein größeres Schiff. Ich bin dann um die „Bayern“ herumgeflogen, um in Richtung auf das Flugzeug, also auf die Aufschlagstelle, die „Bayern“ zu überfliegen. Dabei habe ich dann festgestellt, daß auf der Einschlagstelle auf der Wasserfläche Feuer brannte, wahrscheinlich Treibstoff oder irgend etwas verbrennt, und dann bin ich nochmals über die „Bayern“ weg. Die „Bayern“ hielt dann schon Vollkurs auf die Eintauchstelle der 104. Beim dritten oder vierten Überflug — das kann ich genau sagen, da kann ich mich nicht festlegen — hat der Hauptfeldwebel Rauzenberg den Schirm entdeckt. Bis dahin war ungeklärt, ob er ausgestiegen war oder nicht. Das war schon eine relativ große Erleichterung, daß der Pilot ausgestiegen war. Daraufhin habe ich dann versucht, den Schirm zu finden, habe einen Überflug über die „Bayern“ gemacht und habe bei dem nächsten Überflug auch den Schirm finden können, mehr oder weniger in die Sonne hinein. Also die Position hatte Hauptfeldwebel Rauzenberg ganz gut geschildert. Daraufhin konnte ich also auch den Schirm entdecken, noch sehr hoch, und habe dann mehrere Überflüge über die „Bayern“ weg in Richtung auf den Schirm zu gemacht, anfangs noch relativ steil hoch, bis der Schirm langsam runter-

¹⁵⁾ Die Bergungsaktion wird im einzelnen unter D. geschildert.

¹⁶⁾ Es ist nicht mit letzter Sicherheit auszuschließen, daß die festgestellten Kehlkopfverletzungen durch das Gurtzeug verursacht worden sind, in dem Augenblick, wo der Fallschirmzug auf den ins Wasser eingetauchten Piloten traf. Dadurch würde sich der Zeitpunkt des Todes um wenige Minuten vorverschieben.

¹⁷⁾ Search and Rescue

kam, zum Schluß nur noch flach. Dann habe ich beobachtet, wie der Pilot in das Wasser eingetaucht ist und am Schirm über das Wasser gezogen wurde. Über eine relativ lange Zeitperiode konnte ich sehen, daß der Schirm über Wasser gezogen wurde. Dann bin ich abermals zur „Bayern“ zurückgefliegen und auch wieder darüber weggefliegen auf den Schirm zu, obwohl er im Wasser war. Dann habe ich ihn noch einmal überflogen, weil der Schirm ins Wasser einzusinken drohte und Gefahr bestand, daß ich den Piloten verlieren würde. Ich bin darum anschließend nur noch um den eingetauchten Schirm gekreist, der immer schlechter zu sehen war. Ich mußte tiefer gehen, um näher dranzubleiben, bis ich aus Spritmangel nach Hause fliegen mußte. Während der ganzen Zeit nach dem dritten Überflug hatte ich mit Feldwebel Sedlmayr gesprochen, daß ich noch auf die Notfrequenz umschalte. Unsere Luftwaffennotfrequenz ist 243,0. Auf der Notfrequenz habe ich versucht, das Schiff in Deutsch und Englisch anzusprechen und habe Feldwebel Sedlmayr gesagt, er solle versuchen, über eine Landleitung — Telefon oder sonstwie, wie es am besten zu schaffen wäre — möglichst schnell das Kommando Marine zu bekommen, damit über eine Landleitung der Zerstörer „Bayern“ auf unsere Frequenz aufmerksam gemacht wird. Nachdem ich aus Spritmangel dann den Piloten abgeben mußte, bin ich noch einmal über die Bayern geflogen in Richtung auf Sylt zu.'

Ebenso wie Hauptmann Bartholomes erklärte Hauptfeldwebel Rauzenberg, er habe versucht, mit dem Zerstörer „Bayern“ einen Funksprechverkehr auf der Notfrequenz aufzunehmen. Dieser sei jedoch nicht zustande gekommen:

„Ich bin selbst auf „guard“, auf Notfrequenz, gegangen und die schien mir dumpf. Man kann aus Erfahrung sagen, wen eine Frequenz irgendwie nicht ansprechbar ist für den anderen, hört man sie selber schlechter. Darum habe ich andere gebeten, auch auf guard zu rufen. Dann bin ich auf der taktischen Frequenz von fox hole, der Radarstation von Sylt, geblieben, in der Annahme, daß sie Verbindung mit der „Bayern“ bekomme und der „Bayern“ die Kurskorrektur gebe. Es sah anfänglich so aus, daß die „Bayern“ meinen Informationen folgen würde, aber dann fuhr sie doch zur Absturzstelle der F-104.'

Auf Vorhalt schlossen Hauptfeldwebel Rauzenberg und Hauptmann Bartholomes aus, daß sie beim Umschalten von der taktischen Frequenz auf die Notfrequenz nicht richtig geschaltet hätten.

Diesen Angaben stehen die des Fregattenkapitäns von Witzendorf, des Kommandanten der „Bayern“, entgegen. Er gab vor dem Ausschuß an, er habe den Aufschlag des Flugzeuges in etwa zwei Seemeilen vom Schiff entfernt beobachten können. Er habe daraufhin befohlen, den Flugzeugabsturz sofort auf der „Luftmeldewelle“ zu melden und den Ausguck zu verstärken. Außerdem habe er angeordnet, mit höchster Fahrt auf die Absturzstelle zuzufahren. Auf

die Frage, ob er den Befehl gegeben habe, ein Funkgerät auf die Notfrequenz 243,0 zu schalten, erklärte er:

„Es ist so, daß wir in dem Augenblick, wo wir mit den Fliegern¹⁸⁾ zusammenarbeiteten, als wir auf der Fliegersprechwelle standen, empfangsseits die Notfrequenz sowieso geschaltet haben. Das nennt sich die Schaltung both¹⁹⁾. Als mich nun die F 86 zum zweitenmal überflog und wackelte, da hatte ich den Eindruck, die will was von mir. Da habe ich dem Ersten Offizier, Korvettenkapitän Rupp, den Befehl gegeben, auf der Luftnotwelle den Flieger zu rufen, damit er uns sagen könne, was er will.“

Dann fuhr Fregattenkapitän von Witzendorf fort:

„Ich will nicht unbedingt sagen, daß ich den Eindruck hatte, daß die mir etwas sagen wollte. Es war so: Ich hatte den Absturz gesehen und war zu der Absturzstelle gelaufen und hatte dort vergeblich nach dem Fallschirm gesucht. Ich hatte jetzt den Eindruck, der Pilot sei mit hereingegangen. Jetzt kam dieses Flugzeug nämlich von der Seite, wo der Absturz war. Dieser Fleck war sehr markant durch das aufsteigende Öl gekennzeichnet. Der flog also über das Schiff hinweg, und ich hatte unwillkürlich den Eindruck, daß er mir den Fleck nochmals bezeichnen wolle. Mir wollte es nicht in den Kopf, daß hier eine F 86 zusammen mit einer F 104-G operiert. Ich hatte eine F 104-G gesehen und glaubte, der Rottenkamerad dieser Maschine müsse auch eine F 104 sein. Daß die beiden verschiedenen Typen mit ihren verschiedenen Geschwindigkeiten zusammen operieren sollen, wollte mir nicht in den Kopf. Ich vermutete, daß mir die Maschine sagen wollte, hier ist einer heruntergefallen. Das wußte ich ja schon. Als er nun zum zweitenmal kam, wollte ich Klarheit, was er will, und gab deshalb dem Ersten Offizier, Korvettenkapitän Rupp, den Befehl, den Flieger auf der Luftnotwelle anzurufen; air-distress 243.“

Auf die Frage, ob es nicht nahegelegen hätte anzunehmen, daß die F 86 ihn in eine bestimmte Richtung „lotsen“ wollte, erklärte Fregattenkapitän von Witzendorf:

„Ich habe das damals nicht angenommen. . . . Jetzt kam er jeweils über diese Position herüber. Ich habe das leider nicht damit verknüpft, daß er mir eine Richtung geben wollte. Ich möchte sagen, daß außer mir noch eine Menge anderer Offiziere auf der Brücke gestanden haben, darunter Offiziere, die mit der Schiffsführung nichts zu tun hatten. Ich hatte einen Fregattenkapitän und einen Korvettenkapitän der Artillerieversuchsstelle an Bord, die ebenfalls da oben standen. Wenn ich in meinen Plänen, meinen Meldungen, durch das Aussetzen der Boote, das Klarmachen der Boje, die Befehle, wo geankert werden soll, vielleicht etwas abge-

¹⁸⁾ Zwei F 104-G des Marinefliegergeschwaders I, Jagel.

¹⁹⁾ both-Schaltung bedeutet, daß auf der eingerasteten taktischen Frequenz gesprochen und gehört wird und zusätzlich die Notfrequenz gehört werden kann.

lenkt war, mich noch intensiver dieser Maschine zu widmen, so sind die anderen leider auch nicht auf die Idee gekommen. Dazu kommen die vielen Feldwebel-Dienstgrade, die ich oben stehen hatte, meinen Wachoffizier usw.

Das ist sehr bedauerlich, das gebe ich zu. Aber ich möchte zu meiner Entschuldigung sagen: Leider Gottes werden wir laufend in See von Flugzeugen überflogen, die wackeln. Das ist an und für sich untersagt, aber es geschieht laufend. . . .

Da sagte ich — ich habe vorhin den Verdacht schon geäußert —: Wir kriegen noch etwas mit diesem Flugzeug, der wollte uns wohl hinführen. Hinterher kam es dann langsam heraus. Es ist sehr schwer für mich, das fein getrennt aufzuzählen, wie meine Beobachtungen in diesen Zeitabschnitten gewesen sind, wie der ganze Ablauf gewesen ist. Das verwischt sich. Aber ich weiß noch, daß ich sagte: Seht ihr, die fliegen über uns herüber. Wenn das Überfliegen eine Seltenheit bei unseren Schiffen gewesen wäre, dann hätte ich bestimmt gesagt: Der will mich in eine Richtung führen. So habe ich das Gefühl gehabt, daß man auf diese Absturzstelle aufmerksam machen wollte."

Leutnant z. S. Wolfhart Frank, Fernmelde-Offizier auf dem Zerstörer „Bayern“, bestätigte die Angaben seines Kommandanten und erklärte, ihm sei befohlen worden, auf die Notfrequenz 243,0 zu schalten, was er auch sofort getan habe. Nach den übereinstimmenden Aussagen von Fregattenkapitän von Witzendorf und Leutnant z. S. Frank wurden aber keine Funksprüche auf der Notfrequenz empfangen. Auch die Gegenrufe der „Bayern“ auf der Frequenz 243,0 hätten zu keiner Verbindungsaufnahme geführt.

Da Aussage gegen Aussage steht, konnte der Ausschuß nicht klären, woran die Aufnahme des Funksprechverkehrs auf der Notfrequenz gescheitert ist. Zum einen konnte nicht mit letzter Sicherheit festgestellt werden, ob überhaupt richtig auf die Notfrequenz geschaltet worden war. Zum anderen konnte nicht geklärt werden, ob „tote Zonen“ die Kontaktaufnahme verhindert haben. Obgleich einige Zeugen nicht ausschließen, daß die Kontaktaufnahme daran gescheitert sein könnte, ist der Referent für Funktechnik im Bundesministerium der Verteidigung, der vom Ausschuß als Sachverständiger gehört wurde, der Ansicht, daß die Verbindung bei richtig geschalteten Geräten, bei der vorgeschriebenen Frequenz und der vorliegenden Entfernung auf jeden Fall hätte zustande kommen müssen. Ebensovienig ist der Versuch einer optischen Kontaktaufnahme erfolgreich gewesen. Der Ausschuß hat aber nicht feststellen können, daß das an einem der Beteiligten allein gelegen hatte. Der Kommandant der „Bayern“ kann für sich — neben den von ihm bereits geltend gemachten Interpretationsmöglichkeiten für das Überflogenwerden durch eine F 86 — noch geltend machen, daß das Flugmanöver nicht den Vorschriften²⁹⁾ entsprach. Hierzu befragt, erklärte Hauptmann Bartholomes, daß ihm die ein-

schlägigen Vorschriften nicht bekannt gewesen seien.

Leider muß festgestellt werden, daß die wertvollen Minuten vom Ausstieg des Piloten (13.18 z) bis etwa 10 Minuten nach Eintauchen des Piloten ins Wasser (13.39 z) nicht genutzt worden sind, um den Piloten zu retten, obgleich die denkbar günstigsten Voraussetzungen für eine Rettung bestanden haben.

4. Such- und Bergungsaktion

Um 13.24 z erreichte die „Bayern“ die Absturzstelle des Flugzeuges, ankerte dort, setzte zwei Boote aus und sicherte die Absturzstelle durch Bojen und Wasserfärbung. Gegen 13.50 z hörte die „Bayern“ das Gespräch zwischen Hauptmann Bartholomes und dem Flugsicherungsboot FI-10 und erfuhr auf diese Weise erstmals, daß der Pilot abgesprungen und am Fallschirm mit 240° 5 bis 7 sm von der eigenen Position entfernt ins Wasser getaucht sei und „im Wasser sitze“. Das Schiff nahm Anker auf und lief auf diese Position zu. Fregattenkapitän von Witzendorf hatte auf Grund dieses mitgehörten Funkspruches angenommen, daß sich Oberleutnant Arndt mit seinem Rettungsmittel (Schlauchboot) im Wasser befände und deshalb befohlen, zuerst die ausgesetzten Boote aufzunehmen, um bei der Rettungsaktion die gesamte Rettungsausrüstung des Schiffes zur Verfügung zu haben.

Gegen 14.50 z sichtete die „Bayern“ das leere Schlauchboot, etwa 5,7 sm von der Absturzposition entfernt. Dieses wurde dann gegen 14.55 z von dem Flugsicherungsboot FI-10 an Bord genommen. Um 15.15 z entdeckte die „Bayern“ die Schwimmweste und gab der KM „Düren“ den Befehl, die Schwimmweste zu bergen.

Der Kommandant der „Düren“, Oberleutnant z. S. Weisser, hat — wie er dem Ausschuß erklärte — die Schwimmweste gesehen, ehe sie unter das Boot gezogen wurde. Er gibt weiter an, er habe festgestellt, daß „nichts mehr drin hängt“. Zwar habe er gehört, daß auf dem Boot gerufen worden sei: „Da hängt noch einer dran“. Da er sich aber selbst überzeugt habe, daß die Schwimmweste ohne Piloten im Wasser treibe, habe er auf das „Gerede“ nichts gegeben. Da er im übrigen mit der Schiffsführung voll beschäftigt gewesen sei und auch keine dienstliche Meldung erhalten habe, habe er die volle Problematik der Bergung der Schwimmweste nicht erkannt. Dagegen machte Leutnant z. S. Jürgensen, der Wachoffizier der KM „Düren“, folgende Angaben: Er habe deutlich gesehen, daß unter der Schwimmweste ein Kopf und ein Körper gehangen habe. Auch habe er unter der Wasseroberfläche die Haare des Piloten sowie dessen angewinkelte Beine erkennen können. Daher habe er auch dem Kommandanten zugerufen: „Da hängt noch was dran!“ Diese Beobachtung habe er aber nicht dienstlich gemeldet. Einige Besatzungsmitglieder der „Düren“ glaubten ebenfalls, unter der Schwimmweste einen Körper erkannt zu haben.

Hinsichtlich des weiteren mutmaßlichen Ablaufs des Bergungsmanövers schließt sich der Ausschuß

²⁹⁾ Vgl. III. Seite 13

dem Gutachten von Professor Dr. Krefft an, der den Vorgang folgendermaßen rekonstruierte:

„Bei diesem Bergungsversuch der aufgeblasenen Schwimmweste, unter welcher sich offenbar nach den Aussagen einiger Besatzungsmitglieder der „Düren“ der Körper des Piloten befand, geriet der unter der Wasseroberfläche flottierende Fallschirm und seine Schnüre beim Einlegen des Rückwärtsganges in die Schiffsschraube. Durch den plötzlich einsetzenden starken Zug wurde der Körper des Piloten, der ja noch mit dem oberen Gurtzeug mit dem Fallschirm verbunden war, gegen den unteren Schiffsrumpf gerissen. Durch die dabei auftretenden Zug- und Drehkräfte infolge Aufwickelns der Fallschirmschnüre auf die Schraubenachse, wurde der Rumpf des Piloten, wie auch vom Vorgutachter entstehungsmechanisch richtig erkannt, durch das Gurtzeug „zitronenartig“ zusammengedrückt, wobei es postmortal zu den bei der Sektion festgestellten multiplen Rippenbrüchen und Quetschungen der inneren Organe gekommen ist. Beim Hochrutschen des Brustgurtes dürfte der Karabinerverschluß des mittleren Brustgurtes gegen die Kehlkopfpartie geschlagen sein und hier die vom Vorgutachter festgestellten Verletzungen ebenfalls postmortal gesetzt haben. Bedingt durch Wassersog, Anschlag an den Bootkörper und Zug des Körpers in Richtung zur Schraube mit Anschlag an das Rudergestänge und an die Schiffsschraube dürften die im Sektionsprotokoll festgehaltenen Verletzungen der oberen und unteren Gliedmaßen ihre Erklärung finden. Für ein Herumwirbeln des Körpers spricht auch in gewisser Hinsicht der Spiralbruch im linken Ellbogenbereich, der ja einen Drehmoment voraussetzt. Infolge Zerreißen und Durchtrennung der Fallschirmschnüre durch die Schiffsschraube und Abriß der rückwärtigen Halterung des Schwimmwestenkragens ging nunmehr der Körper des Piloten unter. Der durch die Schiffsschraube beschädigte Schwimmwestenkragen kam an der Backbordseite des Schiffes hoch und wurde von den Besatzungsmitgliedern der Düren geborgen. Die Schwimmweste zeigt typische, zum Teil parallel gestellte schmalkantige Gewalteinwirkungen mit Aufriß des Körpers sowie schmalkantige Gewalteinwirkungen am Abzugverbindungsstück und am Abzugknopf der Kohlensäureflasche, die einwandfrei auf eine Einwirkung durch die Schiffsschraube zurückzuführen sind.

Auffällig ist weiterhin, daß der rechte Fliegerstiefel an der Backbordseite des Schiffes kurz vor der Schwimmweste an die Wasseroberfläche kam und geborgen wurde. Hier muß also eine Kraft aufgetreten sein, die diesen Stiefel vom Fuß des Piloten gerissen hat. Die hohe Verschnürung verhindert ein Ausziehen des Stiefels von allein. Nach der Eindruckmarke im Leder des Fliegerstiefels hinten unten zu urteilen, dürfte sich der Sporn zuvor an ordnungsgemäßer Stelle befunden haben, denn die Ein-

druckmarke entspricht genau dem Oberrand der Spornhalterung. Diese Eindruckmarke in Verbindung mit dem Herunterreißen des Fliegerstiefels vom rechten Fuß des Piloten ist nur durch eine erhebliche Gewalteinwirkung erklärbar, die offenbar gegen den Sporn erfolgt ist. Eine solche Kraft kann sowohl durch die Schiffsschraube gesetzt sein oder aber auch dadurch, daß der rechte Fuß des Piloten in das Rudergestänge geriet. Durch die enorme Zugkraft beim Aufwickeln der Fallschirmschnüre durch die Schiffsschraube bei gleichzeitiger Fixierung des Stiefels durch den Sporn am Rudergestänge, wäre ein Herunterreißen des Stiefels mit Verlust des Sporns ebenfalls erklärbar.

Dieser — auch nach Meinung des Ausschusses — unglücklich verlaufene letzte Teil der Bergungsaktion hat in der öffentlichen Berichterstattung einen großen Raum eingenommen und möglicherweise auch zu Fehlschlüssen hinsichtlich der Einschätzung der Möglichkeiten für die Rettung des Piloten geführt.

Der Ausschuß stellt daher nochmals nachdrücklich fest, daß dieser Teil der Bergungsaktion für die Rettung des Piloten ohne Bedeutung ist. Von Bedeutung ist insoweit, daß durch die unglückliche Bergungsaktion die spätere medizinische Festlegung der Todesursache erschwert wurde. Unabhängig davon ist der Ausschuß der Ansicht, daß eine Reihe von Einzelaktionen während der Bergung wenig sachgerecht durchgeführt worden sind.

III. Folgerungen

Für das Überleben eines Piloten im Luftnotfall sowie für das schnelle Auffinden und Bergen des Piloten müssen nach Auffassung des Ausschusses drei Voraussetzungen vorliegen:

1. Eine reibungslos arbeitende Such- und Rettungsorganisation.
2. Eine zuverlässige und erprobte Rettungsausrüstung.
3. Eine sorgfältige Ausbildung der Piloten über das Verhalten bei Seenotfällen, insbesondere im Gebrauch der Überlebensausrüstung (Ausbildung zum Überleben).

Auf Grund der Ermittlungen des Ausschusses steht fest, daß im Zeitpunkt des Unfalles Oberleutnant Arndt alle drei Voraussetzungen nicht in ausreichendem Maße gegeben waren.

1. Such und Rettungsorganisationen

Der Erfolg eines Seenotrettungseinsatzes hängt zuerst davon ab, daß der Flugunfall unverzüglich an die zuständigen Stellen gemeldet wird. Ebenso wichtig ist, daß diese Stellen den Such- und Rettungsdienst unverzüglich alarmieren. Der Ausschuß hat

zwar in der Angelegenheit Oberleutnant Arndt festgestellt, daß die den Flugunfall beobachtenden Flugzeugführer sowie die „Bayern“ die Meldung über den Unfall unverzüglich an die entsprechenden Stellen abgesetzt und auch weitere Informationen über den Notfall übermittelt haben. Sie haben dabei vorschriftsmäßig die taktische Frequenz, auf der sie gerade arbeiteten, benützt. Sie haben damit aber nur die von ihnen gewählten Dienststellen erreichen können. Bei Verwendung der Notfrequenz von Anfang an hätte ein größerer Kreis von Schiffen, Flugzeugen und Landdienststellen erreicht werden können.

Der Bundesminister der Verteidigung hat inzwischen angeordnet²¹⁾, daß alle Einheiten in See, alle Flugzeuge und die Küstenradar- und Signalstellen bei Beobachtung eines Flugunfalles das UHF-Gerät auf „Combined Distress and Emergency“ (243.0 MHz) sendeseitig zu schalten und die erste Meldung über 243.0 MHz abzusetzen haben. Nach Auffassung des Ausschusses ist dadurch gewährleistet, daß sowohl die erste Meldung unverzüglich an die zuständigen Stellen gelangen als auch eine Kontaktaufnahme zwischen den den Flugunfall möglicherweise beobachtenden Stellen (Schiff, Flugzeug, Küstenstation) so schnell wie möglich zustande kommen kann.

Ferner hat der Bundesminister der Verteidigung für die weitere Rettungsaktion angeordnet, daß alle Beteiligten nach Absetzen der ersten Meldung den Funkverkehr auf der „Combined Scene of SAR“ (282.8 MHz) zu führen haben. Dies war unumgänglich, da, wie auch der Ausschuß festgestellt hat, die Rettungshubschrauber „Sycamore“ die Notfrequenz 243.0 weder empfangen noch auf dieser senden können.²²⁾

Schließlich ist der Ausschuß der Ansicht, daß die neue Regelung eine Verzögerung der Weitergabe der Notmeldung an die zuständige SAR-Unterleitstelle Holtenu, wie sie beim Flugunfall Oberleutnant Arndts eingetreten ist, nach menschlichem Ermessen ausschließt. Denn nunmehr ist angeordnet, daß alle Einheiten in See die Meldung über Luftnotfälle „mit Z-Spruch an OCA und SAR-Unterleitstelle Holtenu mit allen verfügbaren Angaben, die zur weiteren Rettungsaktion erforderlich sind“, abzusetzen haben²³⁾. Die Küstenradar- und Signalstellen haben zudem die Notmeldung, gleichgültig ob sie den Flugunfall selbst beobachtet oder Notgespräche über einen Flugunfall mitgehört haben, als Vorranggespräch über Dienstleitung/Standleitung oder durch Militärblickgespräch über das Telefonnetz der Deutschen Bundespost u. a. an die SAR-Unterleitstelle weiterzugeben. Gleichzeitig weist der Bundesminister der Verteidigung in dem o. a. Befehl nochmals darauf hin, daß, falls der Funk-

verkehr eines Flugzeuges mit einem Schiff nicht zustande kommt, die Absicht zur Kontaktaufnahme durch Überfliegen des Schiffes kenntlich zu machen ist²⁴⁾.

Es kann nicht Aufgabe des Ausschusses sein, die Praktikabilität dieser Regelung zu prüfen. Es ist leicht einzusehen, daß eine solche Regelung nur dann wirkungsvoll ist, wenn sie flugtechnisch (insbesondere mit Hochleistungsflugzeugen) durchführbar und für eine Schiffsbesatzung eindeutig ist. Dabei ist noch zu bedenken, daß der Flugzeugführer gleichzeitig das Rettungsziel im Auge behalten muß. Unter diesen Aspekten erscheint dem Ausschuß die angeordnete Regelung äußerst kompliziert.

Bei der Gesamtwürdigung des Seenotrettungsdienstes im Zeitpunkt des Unfalles Oberleutnant Arndts kommt der Ausschuß zu der Auffassung, daß der Such- und Rettungsdienst nicht so ausgestattet, so organisiert und koordiniert war, daß die größte Wirksamkeit hätte erreicht werden können. So war die Zusammenarbeit von Marine und Luftwaffe unzureichend. Die Zuständigkeitsbereiche der SAR-Einrichtungen waren nicht genügend abgegrenzt und insbesondere war keine zentrale Dienststelle für die Bearbeitung aller Fragen des Such- und Rettungsdienstes vorhanden²⁵⁾.

Nach dem „Sachstandsbericht“ über Maßnahmen zur Verbesserung des Such- und Rettungsdienstes²⁶⁾ wurde nunmehr folgendes veranlaßt:

- „1. SAR-Leitstelle See wird eingerichtet. Voraussichtlich Frühjahr 1967 einsatzbereit * 27).
2. Umtausch von 9 Hubschraubern Sycamore der Marine in 9 Hubschrauber Sikorsky (H-34) des Heeres ist angelaufen. Ausrüstung mit ARA-25²⁸⁾ läuft.

²⁴⁾ Das Überfliegen des Schiffes ist in der Vorschrift (FLIP III 99 VII D) wie folgt festgelegt worden:

„Ist Funkverkehr mit einem Schiff nicht möglich, umkreisen sie dasselbe in geringer Höhe mindestens einmal, kreuzen vor dem Bug des Schiffes in geringer Höhe, wobei sie ihre Absicht zur Kontaktaufnahme durch Flächenwackeln, Gasgeben und -drosseln, ausgefahrenes Fahrwerk und Einschalten des Landescheinwerfers deutlich machen. Wenn möglich sollen sie einen Spruch abgeben oder abwerfen. Sie fliegen dann in der Richtung ab, in die sie das Schiff leiten wollen. Das Verfahren ist zu wiederholen, bis das Schiff bestätigt, indem es dem Flugzeug folgt oder durch Setzen der internationalen Flagge „Negat“ (quadratische Flagge, blau-weiß gewürfelt) anzeigt, daß es nicht folgen kann.“

²⁵⁾ Der Bundesminister der Verteidigung hat am 10. Oktober 1966 — Fül III 3 — Az. 10-51-14 eine Grundsatzweisung für den militärischen Such- und Rettungsdienst herausgegeben und darin angeordnet, daß das Luftwaffenamt als zentrale Dienststelle im Auftrag des Bundesministers der Verteidigung alle SAR-Fragen bearbeitet.

²⁶⁾ Fül III 3 Az. 10-51-12-13 vom 28. November 1966.

²⁷⁾ Erläuterungen: Die mit *²⁷⁾ gekennzeichneten Maßnahmen waren schon vor dem Unfall Oberleutnant Arndt eingeleitet.

²⁸⁾ ARA = Peilvorsatzgerät um Se-notsender Thomson-Houston empfangen zu können.

²¹⁾ Ständiger Befehl der Flotte Nr. 23; Ausgabe: September 1966.

²²⁾ Durch Einbau eines Vorsatzgerätes soll jedoch sichergestellt werden, daß die Hubschrauber auch die Frequenz 243.0 benutzen können.

²³⁾ Vgl. o. a. Befehl Ziffer III 2 (OCA-Operation-Control-Authority)

3. Auf Helgoland wird eine Radaranlage aufgestellt. Voraussichtliche Fertigstellung April 1967 * 27).
4. Marinesignalstelle Helgoland wird mit Funk-sprechgeräten ausgerüstet und bekommt eine Direktleitung zu MFG 5. (Marinefliegergeschwader 5)
5. Fregatten Hipper und Graf Spee werden zu Flugsicherungsbooten umgebaut. Auftrag an die Werft ist erteilt. Indienstellung voraussichtlich 1968 * 27).
6. Flugsicherungsschiffe werden mit Hubschraubern ausgerüstet.
7. Drei Flugzeuge Albatros werden aus USA nachbeschafft. Zuführung voraussichtlich Februar 1967.
8. Alle Fragen des Such- und Rettungsdienstes und der Überlebensausbildung und -Ausrüstung werden von einem Zentraldezernat im Luftwaffenamt, Inspektion Kampfverbände der Luftwaffe, geschlossen erfaßt und bearbeitet * 27).
9. Umrüstung von 3 Transportflugzeugen Noratlas für den Einsatz im Such- und Rettungsdienst über See ist eingeleitet. Erstes Flugzeug steht Dezember 1967 zur Verfügung.
10. Nachtankanlage für Hubschrauber auf Helgoland ist geplant. Baubeginn noch unbestimmt."

2. Rettungs-ausrüstung

Die Wahrscheinlichkeit zu überleben ist in erster Linie — neben einer reibungslos funktionierenden Such- und Rettungsaktion — abhängig von einer zuverlässigen Seenot-ausrüstung (Überlebens-ausrüstung, Survival-Kit).

Im Rahmen seiner Ermittlungen hat der Ausschuß verschiedene Mängel bei der Seenot-ausrüstung festgestellt:

a) Survival-Kit

Im C 2-Schleudersitz der F 104-G befindet sich in der Sitzwanne ein „container“ zur Unterbringung eines Einmann-Schlauchbootes mit Seenot-ausrüstung. Der „container“ wird am Fallschirmgurtzeug mit einer Schnelltrennkupplung befestigt. Der Inhalt des „containers“ besteht aus Schlauchboot und Überlebensbeutel. Diese Teile sind durch eine sechs Meter lange Leine mit der Schwimmweste des Piloten verbunden. Nach dem Auskatapultieren mit dem Schleudersitz betätigt der Flugzeugführer den Mechanismus für das Öffnen des „containers“. Dieser fällt nach unten weg und ist nun mit der Leine an der Schwimmweste befestigt und so mit dem Piloten verbunden. Sobald sich die Leine strafft, wird das Schlauchboot mit Seenot-ausrüstung aus dem „container“ gezogen und automatisch aufgeblasen.

Die Verbindungsleine des Survival-Kit von Oberleutnant Arndt war, wie auf Grund der aufgefundenen Schwimmweste feststeht, an der Schwimmweste abgerissen. Dadurch verlor Oberleutnant Arndt das Schlauchboot und den Überlebensbeutel, in dem sich u. a. der Notsender befand.

* 27) s. Fußnote S. 13

In diesem Zusammenhang hat der Ausschuß festgestellt, daß nach dem Flugunfall Oberleutnant Arndts die Waffenschule 10 der Luftwaffe Versuche unternommen hat, um die Einsatzfähigkeit der Verbindung von „container“ zum Mann zu überprüfen. Bei dieser Überprüfung hat sich herausgestellt, daß bei durchschnittlicher Belastung die Verbindungsleine des Schlauchbootes an der Nahtstelle der Schwimmweste ausriß²⁹⁾. Das Ergebnis dieser Versuche läßt den Schluß zu, daß das Abreißen der Verbindungsleine an der Schwimmweste Oberleutnant Arndts kein Einzelfall war und daß daher die durchgeführten Erprobungen nicht unter normalen Einsatzbedingungen erfolgt sein können, obgleich die Sachverständigen, die für die technische Beschaffenheit und die Einführung des Seenotrettungsgeräts zuständig sind³⁰⁾, vor dem Ausschuß ausgesagt haben, daß das Gerät ordnungsgemäß geprüft worden und daß insbesondere die Befestigung der Verbindungsleine an der Schwimmweste voll belastbar sei.

Auf Grund weiterer Versuche wurde nunmehr angeordnet, daß ein Schultergurt zur Befestigung des Survival-Kits eingeführt wird, so daß dieses nicht mehr an der Schwimmweste durch eine Verbindungsleine befestigt ist.

Der Ausschuß stellt aber fest, daß das Abreißen der Verbindungsleine an der Schwimmweste nicht ursächlich für den Tod von Oberleutnant Arndt war. Andererseits wäre aber das an der Schwimmweste befestigte Schlauchboot für den Piloten ein guter Anhalt gewesen, zu erkennen, wann er auf die Wasseroberfläche auftreffen würde, da das Schlauchboot vor ihm auf das Wasser aufschlägt. So hätte er eine größere Chance gehabt, sich rechtzeitig vom Gurtzeug des Fallschirms zu lösen.

b) Schwimmweste

Oberleutnant Arndt trug bei seinem Flug die Schwimmweste „Secumar 10 F“, die aus zwei getrennten Schwimmkörpern (2-Kammer-System) besteht, aus dem oberen Halsschwimmkörper und dem Schwimmwestenkörper. Der Halsschwimmkörper hat zwei D-Ringe, die an den Schwimmwestenkörper anulkanisiert sowie mit einem Gurtband mit dem Schwimmwestenkörper verbunden sind.

Die Auswertung der aufgefundenen Teile der Schwimmweste ergibt, daß die D-Ringe aus der

²⁹⁾ Fernschreiben WASLw 10 — Kommandeur — vom 20. Juli 1966:

„Es wurden folgende Versuche gemacht:

Die mit ca. 10 kg Sand belastete Tasche für die Seenot-ausrüstung wurde mittels Schnelltrennkupplung an die SECUMAR 10 F (Truppenbezeichnung der Schwimmweste) angeschlossen und der Auslösevorgang im freien Fall simuliert. Dabei riß das Gurtband für Schlauchbootkupplung an der Nahtstelle der Schwimmweste ab... Bei Betätigung des Auslösegriffs am „Survival-Kit“ fielen die Not-ausrüstung und das Schlauchboot heraus (Freier Fall vom 10-Meter-Sprungbrett.) Dabei riß das Gurtband für Schlauchbootkupplungen an der Nahtstelle der Schwimmweste bis auf wenige Fäden aus.“

³⁰⁾ Materialamt der Luftwaffe, Bundesamt für Wehrtechnik und Beschaffung, Erprobungsstelle der Bundeswehr, Musterprüfstelle der Bundeswehr für Luftfahrt-gerät.

Lasche des Halsschwimmkörpers, den Oberleutnant Arndt vor dem Eintauchen mechanisch aufgeblasen hatte, herausgerissen wurden. Dies geschah mit großer Wahrscheinlichkeit beim Aufprall des Flugzeugführers auf das Wasser.

Obwohl die Schwimmweste „Secumar 10 F“ nach Angaben der Sachverständigen, die für die technische Erprobung und Einführung der Schwimmweste in die Bundeswehr zuständig sind, erprobt wurde und die zuständige Erprobungsstelle der Bundeswehr zu der Feststellung kam, daß sie die an sie gestellten Forderungen erfüllt und sich auch beim Truppenversuch bewährt habe, ist der Ausschuß der Ansicht, daß die Befestigung der Halsschwimmkrause an der eigentlichen Schwimmweste zu schwach war und im Zweifelsfalle daher ausreißen mußte. Der Ausschuß stützt sich hierbei auf eine Beanstandungsmeldung eines anderen Jagdgeschwaders vom Dezember 1965, wonach bei einem simulierten Rettungsabspung der D-Ring beim Aufprall auf das Wasser aus der Lasche des Halsschwimmkörpers riß. Das Bundeswehramt für Wehrtechnik und Beschaffung hat daraufhin die Herstellerfirma aufgefordert, zu dieser Beanstandung Stellung zu nehmen. Die Firma hat in ihrer Stellungnahme zum Ausdruck gebracht, daß dies wohl ein Einzelfall sei, der auf fertigungstechnische Maßnahmen zurückzuführen sei, für die Neufertigung von Schwimmwesten aber zugesagt, die Verbindung zu verstärken. Dagegen sei diese Verstärkung bei den bereits ausgelieferten Schwimmwesten nicht durchzuführen. Das Bundeswehramt für Wehrtechnik und Beschaffung schlug auf Grund der Stellungnahme dem Materialamt der Luftwaffe folgendes vor:

„Da es sich bei der Beanstandung um einen Einzelfall handelt, wird vorgeschlagen, zunächst abzuwarten, ob weitere Fälle auftreten.“³¹⁾

Das Materialamt der Luftwaffe hat sich dieser Stellungnahme angeschlossen und dies auch der Truppe mitgeteilt.

Hinsichtlich der Behandlung der o. a. Beanstandungsmeldung durch das Materialamt der Luftwaffe bzw. das Bundeswehramt für Wehrtechnik und Beschaffung kommt der Ausschuß zu dem Schluß, daß sehr wohl eine andere Schlußfolgerung hätte gezogen werden können, als lediglich die Angelegenheit als Einzelfall zu deklarieren und abzuwarten, ob „weitere Fälle auftreten“. Es wäre sicher nicht gerechtfertigt, wollte der Ausschuß daraus den Dienststellen den Vorwurf machen, es treffe sie ein direktes Verschulden an dem Unfall Oberleutnant Arndts. Wären sie aber zu dem naheliegenden Schluß gekommen, nicht zuerst einmal abzuwarten, sondern Truppenversuche unter normalen Einsatzbedingungen anzuordnen, dann wäre man hierbei aller Wahrscheinlichkeit nach zu ähnlichen negativen Ergebnissen gekommen. Dieser Schluß ist deshalb auch zulässig, weil von verschiedenen Geschwadern nach dem Unfall auf eigene Initiative durchgeführte Versuche gezeigt haben, daß die Verbindung der beiden Schwimmwestenteile nicht kräftig genug war.

³¹⁾ Schreiben des Bundesamtes für Wehrtechnik und Beschaffung — LG IV 5 — 90-42-20 — vom 13. Juni 1966.

Zwischenzeitlich sind nach Angaben des Sachverständigen vom Materialamt der Luftwaffe sämtliche bei der Truppe befindlichen Schwimmwesten eingezogen und diese dahingehend geändert worden, daß die D-Ringe verstärkt und der Schwimmwestenkörper mit einer neuen Halsschwimmkrause, bei der die Laschen verstärkt worden sind, versehen wurden.

Auch hier kann es nicht Aufgabe des Ausschusses sein zu beurteilen, ob diese Änderungen ausreichend sind. Er kann nur darauf hinweisen, daß diese neue Schwimmweste unter allen erdenklichen Bedingungen auf ihre Funktionstauglichkeit zu erproben ist, da diese wesentlich ist für das Überleben eines Piloten in See.

c) Rückenfallschirm BA-15

Der Fallschirm BA-15, den Oberleutnant Arndt am Unglückstag mit sich führte, wird bei allen F 104-Geschwadern der Luftwaffe und Marine verwendet.

Durch Auswertung des Befundes des Fallschirmgurtzeuges kann mit Sicherheit angenommen werden, daß Oberleutnant Arndt nicht in der Lage war, rechtzeitig alle Verschlüsse, die das Gurtzeug am Körper des Flugzeugführers zusammenhalten, zu öffnen. Das Kappentrennschloß und der Brustgurt sind nämlich geschlossen vorgefunden worden. Die beiden Beingurte waren dagegen geöffnet. Das Öffnen des Kappentrennschlusses hätte den Schirm augenblicklich zum Zusammenfallen gebracht, so daß dann auch das Schleifen des Piloten durch das Wasser ausgeschlossen gewesen wäre. Das Kappentrennschloß ist jedoch schwer zu öffnen und bei aufgeblasenem Halsschwimmkörper auch schlecht zu erreichen.

Ogleich Oberst Sandrock als Zeuge bzw. Sachverständiger vor dem Ausschuß aussagte, daß das Materialamt keine Beanstandungen aus der Truppe wegen der Tatsache, daß sich das Kappentrennschloß nur schwer öffnen lasse, erhalten habe, so steht doch auf Grund der Ermittlungen des Ausschusses fest, und so hat auch Oberst Sandrock vor dem Ausschuß eingeräumt, daß ihm bekannt gewesen sei, daß beim Öffnen des Kappentrennschlusses Schwierigkeiten auftreten.

Nunmehr sind, wie Oberst Sandrock vor dem Ausschuß erklärte, die Fallschirme mit einem neuen Kappentrennschloß ausgerüstet worden³²⁾.

Der Ausschuß würde es begrüßen, wenn so schnell wie möglich ein Fallschirm eingeführt werden würde, dessen Gurtzeug mit einem einzigen Handgriff durch den Piloten zu lösen ist.

d) Seenotfunkgerät „Thomson-Houston“

Die fliegenden Verbände sind zur Zeit mit zwei unterschiedlichen Seenotsendern ausgestattet³³⁾.

³²⁾ Das neue Schloß erfordert nur noch zweifache Betätigung, nämlich einmal das Öffnen der Klappe, dann ein Griff an den Ring und ein einfaches Nachuntenziehen, während vorher ein Zusammendrücken einer Feder Sperre erforderlich war.

³³⁾ Das englische Gerät „Sarah“ und das französische „Thomson-Houston“.

Beide Geräte arbeiten zwar auf der internationalen Seenotfrequenz 243.0 MHz, unterscheiden sich aber in der Modulationsart, so daß die Seenotsender nur von gleichartig modulierten Peil- und Suchgeräten geortet werden können. Nach Feststellung des Ausschusses sind die SAR-Mittel teilweise mit dem Such- und Peilgerät „Sarah“ ausgerüstet, während andere SAR-Mittel mit dem Peil- und Suchgerät für das Seenotgerät „Thomson-Houston“ ausgestattet sind. Das bedeutet, daß von vornherein diejenigen Rettungsmittel ausfallen, die nicht das entsprechende Peil- und Suchgerät mit sich führen. Das bedeutet wiederum eine wesentliche Schwächung des Seenotrettungsdienstes. Es kommt noch hinzu, daß beide Geräte durch manuelle Betätigung des Flugzeugführers aktiviert werden müssen.

Der Notsender des Oberleutnant Arndt befand sich im Notpaket (Survival-Kit) und ging zusammen mit diesem und dem Schlauchboot verloren. Ein Anpeilen durch Suchflugzeuge bzw. -schiffe war damit schon aus diesem Grunde nicht möglich.

Der Ausschuß ist der Ansicht, daß die fliegenden Verbände mit zwei Seenotfunkgeräten ausgerüstet sein müssen, und zwar einmal mit einem Gerät, das der Pilot bei sich trägt (z. B. in dem Schwimmwestenkörper), und einem zweiten, das sich im Survival-Kit befindet. Das an dem Mann befindliche Gerät müßte im Zusammenhang mit dem Öffnen des Fallschirms automatisch eingeschaltet werden, so daß ein Anpeilen bereits möglich ist, sobald der Pilot am Schirm hängt³⁴⁾.

e) Orangefarbene Fliegerkombination

Zur Zeit des Unfalles trug Oberleutnant Arndt keine orangefarbene Fliegerkombination. Es waren in dieser Zeit zwar 16 Kombinationen an das Geschwader ausgeliefert worden; als Oberleutnant Arndt aber im Juni 1966 zum Geschwader versetzt wurde, war keine passende Kombination mehr vorhanden. In jedem Falle wäre Oberleutnant Arndt im Wasser leichter erkennbar gewesen, wenn er eine orangefarbene Fliegerkombination getragen hätte³⁵⁾. Dabei ist aber zu bedenken, daß die orangefarbene Fliegerkombination zur Hälfte verdeckt ist, wenn der Pilot seine grau/grüne Lederjacke trägt. Die orangefarbene Fliegerkombination wird fast völlig überdeckt, wenn der Pilot zusätzlich die sogenannte Anti-Schürze trägt.

Der Ausschuß würde es begrüßen, wenn der Bundesminister der Verteidigung prüfen würde, ob nicht alle Bekleidungsstücke des Piloten eine orangefarbene Farbe haben sollten.

3. Seenotausbildung

Oberleutnant Arndt hatte eine Stunde theoretischen Unterricht im Überleben während seiner flie-

³⁴⁾ Nach Angaben der Sachverständigen sind derartige Geräte zur Zeit in Entwicklung.

³⁵⁾ Nach Auskunft des Bundesministers der Verteidigung haben alle Piloten nunmehr orangefarbene Fliegerkombinationen erhalten.

gerischen Grundausbildung mitgemacht. Des weiteren hatte er theoretischen Unterricht und praktische Übungen im Unterrichtsraum während des Kurses bei der Waffenschule 10 der Luftwaffe in Jever mitgemacht. An einer praktischen Überlebensübung im Wasser hatte Oberleutnant Arndt jedoch nicht teilgenommen.

Diese Überlebensausbildung des Oberleutnant Arndt war nach Ansicht des Ausschusses unzureichend. Das Ziel einer Überlebensausbildung für das fliegende Personal muß sein, diese nicht nur theoretisch, sondern mit voller Flugzeugführerausrüstung praktisch in offener See zu üben.

Nunmehr hat der Bundesminister der Verteidigung Maßnahmen getroffen, die die Überlebensausbildung der Flugzeugführer verbessern und insbesondere auch eine praktische Übung gewährleisten.

IV. Feststellungen

1. Die Ursache für den Absturz der F 104-G Oberleutnant Arndts am 18. Juli 1966 ist nicht mit letzter Sicherheit zu bestimmen. In Übereinstimmung mit dem Flugunfallbericht des Inspizienten Flugsicherheit in der Bundeswehr ist der Ausschuß zu der Annahme gelangt, daß das Flugzeug Oberleutnant Arndts in einen überzogenen Flugzustand (pitch-up) geriet, ins Pendeln kam und so abstürzte. Welche Ursachen diesen Flugzustand bewirkt haben, ist nicht mit Sicherheit zu sagen.
2. Aus der F 104-G Oberleutnant Arndts war, wie bei allen F 104-G zu diesem Zeitpunkt, die „Kicker-Gabel“ ausgebaut. Der Ausschuß hat sich überzeugt, daß die dadurch bewirkte Ausschaltung der automatischen Korrekturanlage auf Grund sorgfältiger Überlegungen der zuständigen Stellen befohlen worden war. Ebenso hat sich der Ausschuß überzeugt, daß es sowohl im allgemeinen wie auch im Hinblick auf Oberleutnant Arndt berechtigt und sinnvoll war, trotz ausgebaute Kicker-Gabel Schießübungen der in Rede stehenden Art fliegen zu lassen. Es steht jedoch außer Zweifel, daß eine funktionsfähige Korrekturanlage die rechtzeitige Korrektur des überzogenen Flugzustandes bewirkt und den Absturz verhindert hätte.
3. Oberleutnant Arndt hat sich mit dem Schleudersitz herauskatapultiert und ist — am Fallschirm hängend — in der Nordsee gelandet. Bis zu diesem Zeitpunkt lebte er mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit; sein Tod dürfte spätestens zehn Minuten nach Auftreffen auf dem Wasser durch Ertrinken eingetreten sein. Den gegenteiligen Feststellungen der Staatsanwaltschaft Oldenburg über die Todesursache kann sich der Ausschuß nicht anschließen.
4. Die Voraussetzungen für eine Rettung des abgesprungenen Piloten waren denkbar günstig.

Daß Oberleutnant Arndt trotzdem nicht gerettet wurde, lag

- a) an einer mangelhaften Seenotausrüstung,
- b) an seiner mangelhaften Seenotausbildung,
- c) an der fehlenden Koordination der Such- und Rettungsaktion zwischen Luftwaffe und Marine,
- d) an den nicht oder nicht rechtzeitig zustande gekommenen Funkverbindungen zwischen den in unmittelbarer Nähe befindlichen Flugzeugen und Schiffen,
- e) an Mißverständnissen der im koordinierten Such- und Rettungsdienst ungeübten Piloten und Marinesoldaten und
- f) an unglücklichen Zufällen, wie dem Wassereintrich in einen Telefonkabelschacht in Kiel-Holtenau.

V. Schlußbemerkung

Der Ausschuß hat im Teil III dieses Berichts auf erkannte Mängel hingewiesen, wie sie an den verschiedensten Stellen im Zusammenhang mit dem Unfall festgestellt worden sind. Diese Mängel beziehen sich auf den Stichtag 18. Juli 1966, den Unfalltag. Der Ausschuß hat zur Kenntnis genommen, daß inzwischen — teils unabhängig von diesem Unfall, teils durch ihn ausgelöst — zahlreiche Maßnahmen zur Verbesserung der Flugsicherheit und der Seenotrettung angeordnet bzw. durchgeführt worden sind. Teilweise ist in dem Bericht bereits auf solche Maßnahmen verwiesen worden.

Der Ausschuß erwartet, daß darüber hinaus die von ihm als Mängel erkannten und gerügten Tatbestände so schnell wie möglich abgestellt werden, sofern das noch nicht geschehen sein sollte. Er sieht davon ab, diese Mängel im einzelnen noch einmal aufzuführen.

Bonn, den 16. Februar 1967

Damm

Berichterstatter

B. Antrag des Ausschusses

Der Bundestag wolle beschließen:

1. Der Bericht des Untersuchungsausschusses wird zur Kenntnis genommen.
2. Die Bundesregierung möge prüfen,
 - a) ob alle für die Fragen der Flugsicherheit und des Such- und Rettungsdienstes eingerichteten Dienststellen der Bundeswehr hinsichtlich Zahl und Befähigung ihres Personals so ausgestattet sind, daß eine einwandfreie und schnelle Arbeit gewährleistet ist;
 - b) ob die Methode der Bearbeitung von Beanstandungsmeldungen aus der Truppe den Erfordernissen eines modernen, komplizierten Waffensystems entspricht;
3. ob der jeweilige Bedarfsträger (hier: die Luftwaffe) bei der Auswahl und Erprobung von Waffen und Gerät (hier: Seenotausrüstung) frühzeitig und intensiv genug eingeschaltet wird;
4. ob bei der Auswahl persönlicher Ausrüstungsgegenstände des Flugzeugführers das Flugmedizinische Institut der Luftwaffe ausreichend beteiligt ist;
5. ob sichergestellt werden kann, daß bei allen Sektionen von bei Flugunfällen getöteten Soldaten nach § 87 der Strafprozeßordnung die Abteilung Flugunfallmedizin des Flugmedizinischen Instituts der Luftwaffe Gelegenheit zur Mitwirkung erhält.

Bonn, den 16. Februar 1967

Der Verteidigungsausschuß

Dr. Zimmermann

Vorsitzender

Damm

Berichterstatter