Mission 648 antwortet nicht

von OStFw d.R. Karl Heinz Weiß,
LwA AbtFlSichhBw

Bild: Günter Grondstein

Am Nikolaustag des Jahres 1965 startete ein 33-jähriger Major des Jagdbombergeschwaders 31 zu einem Routineflug. Über Dortmund riss der Funkkontakt ab, und der Starfighter raste unaufhaltsam nach Norden.

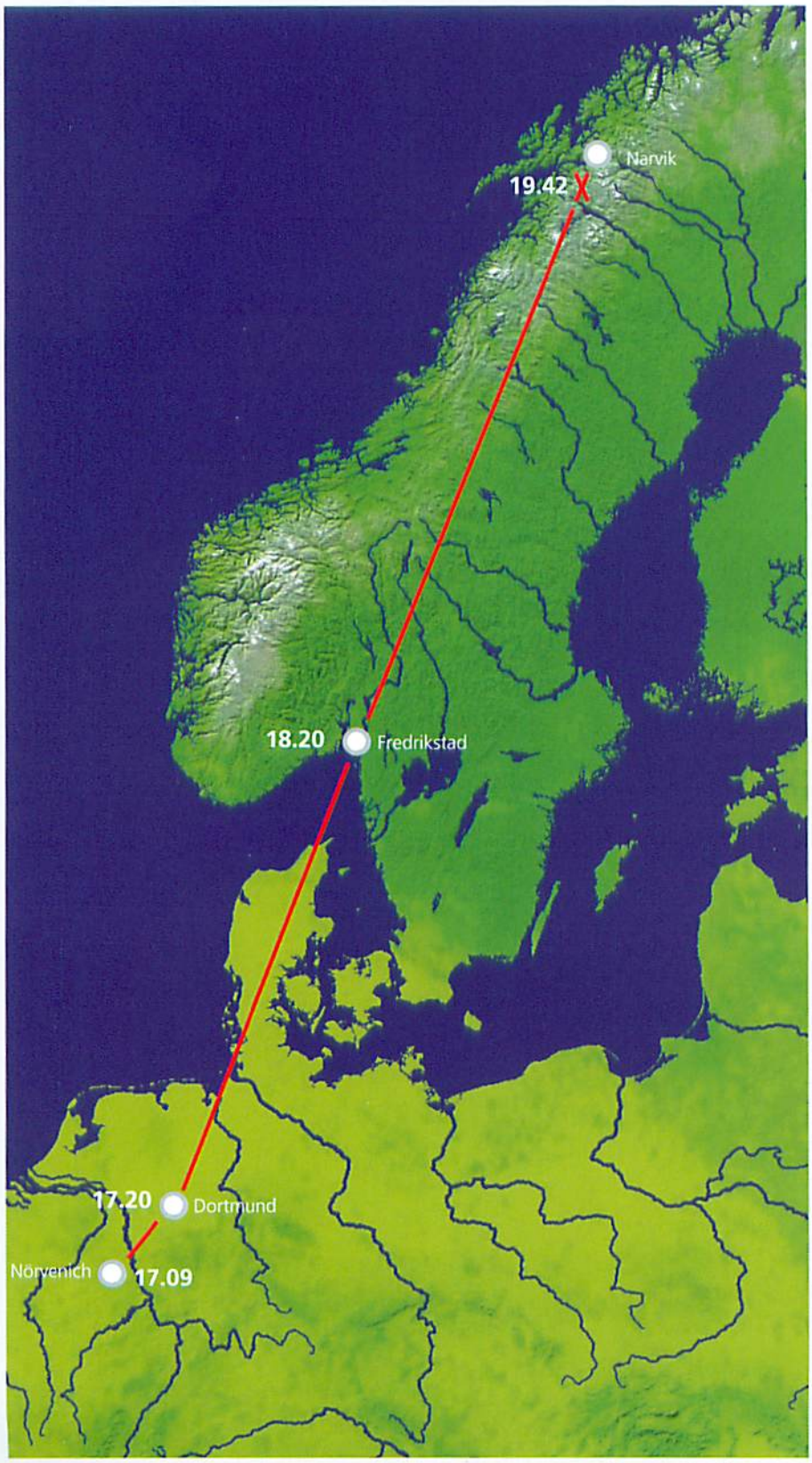
Norwegische Jäger stiegen auf. Ihre Piloten mussten hilflos zusehen, wie der Deutsche über dem Land der Mitternachtssonne leblos im Cockpit saß und automatisch gesteuert in den Tod flog. Dieser Flugunfall war in der Geschichte der Bundeswehr einmalig und sorgte in der deutschen Presse für Aufmerksamkeit.

Am 6. Dezember 1965 plante der Staffelkapitän der 2. Staffel eines Jagdbombergeschwaders, einen *High-Level*-Navigationsflug in Formation und in die Nacht hinein. Als seinen Rottenflieger teilte er seinen Einsatzoffizier der Staffel ein. Der Rottenflieger holte die Navigationsunterlagen für den geplanten Flug (*HL-Night Nr. 1*) aus dem Navigationsraum und führte das Briefing durch. Alle diesen Flug betreffenden Punkte wurden dabei angesprochen. Es wurde festgelegt, dass der Flug bei Ausfall eines der Luftfahrzeuge solo durchgeführt werden sollte.

Der Rottenführer erstellte den Flugplan, holte das Wetter ein und unterrichtete anschließend den Rottenflieger über die Wetterlage. Nach dem Austragen im Flugauftragsbuch empfingen sie ihre RuS-Ausrüstung und begaben sich zu ihren Flugzeugen, die in der *Blind Up Area* (BUA/Liegeplatzbereich) abgestellt waren.

Dort angekommen, musste der Rottenflieger feststellen, dass an seinem Flugzeug zwei Navigationsgeräte ausgefallen waren. Die Plattform „kippte" zweimal hintereinander und die TACAN-Anzeige schwankte zwischen ca. 55 NM und 220 NM in der Entfernungsanzeige. Er informierte daraufhin seinen Rottenführer, der dies mit *„Roger, going solo"* bestätigte.

Die DA+254, das Flugzeug des Rottenführers, war am frühen Nachmittag dieses Tages bereits zu einem Flug eingeteilt worden, der aber ausfiel. Obwohl das Flugzeug nicht geflogen war,



Flugweg der Mission 648

führte der 1. Wart eine Zwischenfluginspektion durch. Dabei wurde auch der Sauerstoffstand kontrolliert und die abgelesenen 3,7 Liter in die Part II des Bord- und Wartungsbuches eingetragen. Am Morgen des Tages war durch einen Sauerstoffwart bei allen auf der BUA abgestellten Flugzeugen Sauerstoff aufgefüllt worden. Der 1. Wart der DA+254 nahm eine Geruchsprobe vor, die ohne Auffälligkeit war, und trug den Füllstand von vier Litern in das Bord- und Wartungsbuch ein.

Um 16.20 Uhr wurde das Flugzeug flugklar gemeldet. Gegen 16.30 Uhr traf der Pilot beim Flugzeug ein und führte seinen *Preflight* sehr gewissenhaft durch. Es gab keinerlei Beanstandungen. Um 16.50 Uhr wurde die „Mission 648" zum Start gerollt.

Um 17.09 Uhr startete der Luftfahrzeugführer zu einem nächtlichen Navigationsflug.

Gegen 17.20 Uhr meldete sich der Flugzeugführer über dem Funkfeuer Dortmund. Mitten im Satz brach der Funkkontakt ab.

Um 17.36 Uhr fragte *EIDER Control* bei der dänischen militärischen Flugsicherung DEMIL an, ob dort ein Spruch von Mission 648 aufgenommen worden sei. Sie informierten ihre dänischen Kameraden darüber, dass bei dem Flugzeug dieser Mission die Funkanlage oder der Kompass ausgefallen sein könnte. DEMIL erkannte einen *IFF/SIF Track* östlich des Flugplatzes Husum mit nördlichem Kurs. In seinem weiteren Verlauf führte der Flugweg über die deutsch/dänische Grenze. Alle Rufe der dänischen Flugsicherung blieben unbeantwortet.

Zu dieser Zeit befand sich der Pilot einer dänischen *F-100 Super Sabre* auf dem Rückflug von der *US Air Force Base* Bitburg nach Skrydstrup. Von DEMIL wurde er angewiesen, Mission 648 anzufliegen. Er ging über Skrydstrup auf Kurs 360°. Von der GCA-Station Skovhuse, später Skagen, wurde er an die deutsche F-104G herangeführt.

Gegen 18.10 Uhr traf der dänische Super Sabre etwa 10 NM nördlich von Skagen auf den deutschen Starfighter. Die Positionslichter des Flugzeuges waren eingeschaltet. Der Kurs der Maschine betrug 020°, die Flughöhe 33.000 ft. Aufgrund der Dunkelheit konnte der dänische Pilot weder jemanden im Cockpit noch das taktische Kennzeichen der Maschine erkennen. 40 NM nördlich Skagen musste die F-100 wegen Treibstoffmangels abdrehen und dann um 18.33 Uhr in Aalborg landen.

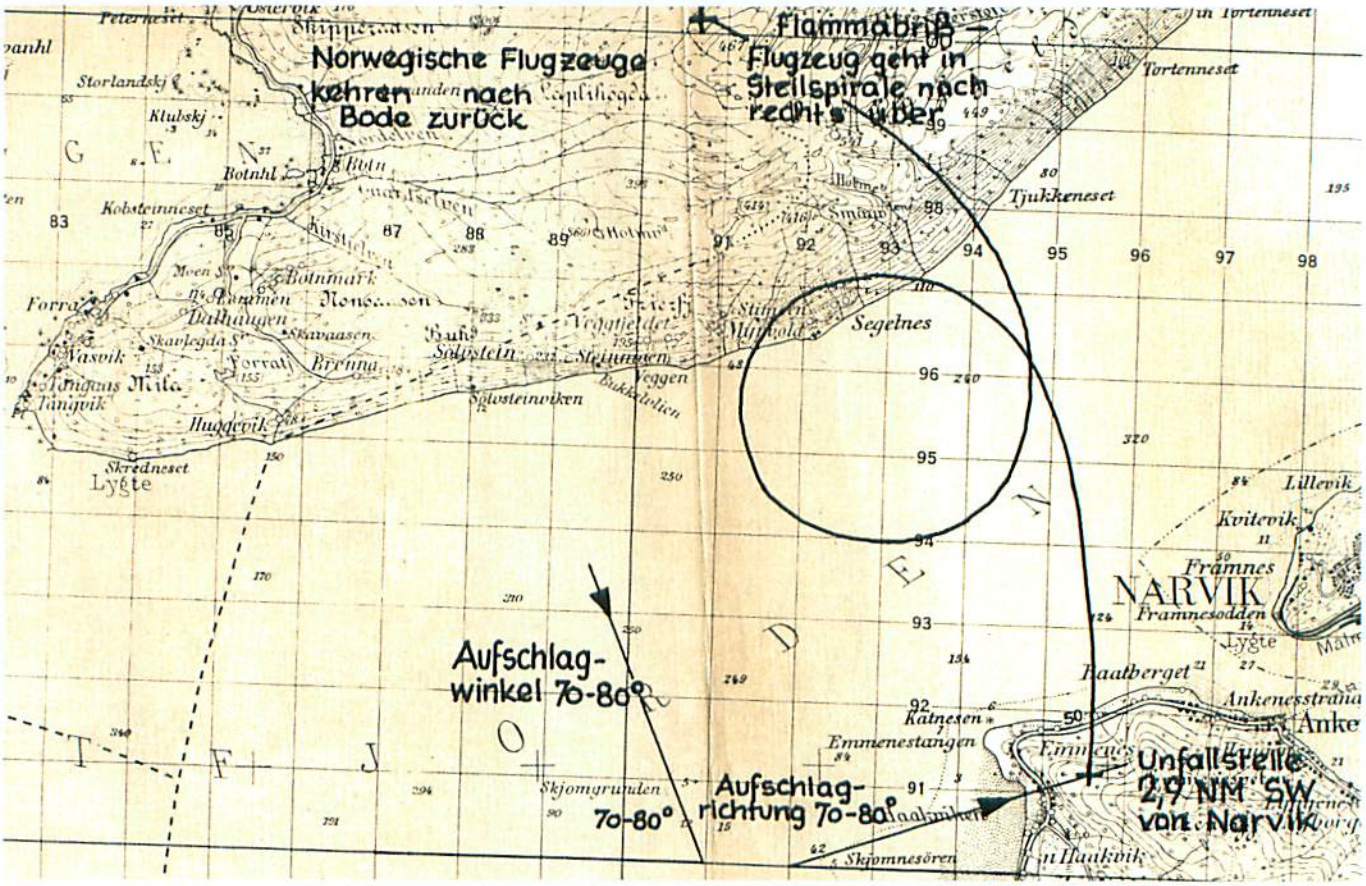
Über Kastro ACC informierte DEMIL Göteborg ACC über Mission 648 und bat darum, die schwedischen Luftverteidigungsstellen zu alarmieren, um ggf. eine Jägerbegleitung zu stellen, falls die deutsche F-104G in den schwedischen Luftraum einfliegen sollte. Gleichzeitig wurde der SOC Haakeroy in Norwegen vom ADOC Karup bezüglich des deutschen Flugzeuges auf dem Laufenden gehalten. Das ADCC Holmenkollen befahl gegen 18.30 Uhr den Alarmstart zweier norwegischer F-104G eines in Bodø beheimateten Geschwaders.

Die Alarmrotte startete und traf um 19.10 Uhr etwa 100 NM südlich von Bodø in FL 397 auf die deutsche F-104G. Das Flugzeug flog mit 240 kts IAS. Der Rottenflieger der Alarmrotte passierte das deutsche Luftfahrzeug auf der linken Seite und berichtete, dass das Cockpit unbemannt erscheine. Der Rottenführer näherte sich langsam auf der rechten Seite. Die Navigationslichter der deutschen F-104G waren auf *Steady / Bright* geschaltet. Er konnte die Rückseite eines Fliegerhelmes gerade noch oberhalb des rechten *Canopy*-Rahmens erkennen. Wegen der Dunkelheit konnte er den Rest des Körpers nicht sehen. Das *Canopy* schien geschlossen und ohne Beschädigung zu sein.

Die norwegischen Flugzeugführer versuchten, mit dem deutschen Piloten Kontakt aufzunehmen und ihn durch kreuzende Flugbewegungen zu wecken, allerdings erfolglos.

Südlich von Narvik begann die deutsche F-104G zu sinken und die Navigationslichter erloschen. Die Piloten der Alarmrotte konnten nun nichts mehr erkennen, blieben aber noch in der Gegend um den Aufschlag zu identifizieren, der um 19.40 Uhr westlich von Narvik erfolgte. Die norwegische Alarmrotte flog daraufhin zurück nach Bodø.

Der Luftfahrzeugführer trat 1956 mit 24 Jahren in die Luftwaffe ein. Seine Grundausbildung absolvierte er in Uetersen. Nach einem *Screening* in Faßberg setzte er von 1957 bis 1959 seine Ausbildung zum Flugzeugführer



fort. In dieser Zeit wurde er auf der D-149 Piaggio, T-34A Mentor, T-28A Trojan, T-33A T-Bird und F-84F Thunderstreak geschult. Nach der Umschulung auf das Waffensystem F-104G Starfighter wurde er in ein Jagdbombergeschwader versetzt.

Ein Reporter der Illustrierten Stern schrieb in einem Artikel der Ausgabe 52/65 über den Piloten:

Als ich ihn kennenlernte, sechs Jahre ist das jetzt her, war er ein junger Leutnant. Düsenpilot, aber trotzdem scheu und schüchtern wie ein Primaner in Uniform. Ich half ihm damals bei einer Panne auf der Autobahn. Verlegen dankte er mir.

Drei Jahre später veröffentlichte der STERN einen kritischen Bericht über den Starfighter. Die Luftwaffe antwortete mit einer Einladung: Wir sollten uns am eigenen Leibe von den guten Eigenschaften der umstrittenen Maschine überzeugen. So kamen wir nach Nörvenich, mein Kollege Robert Pendorf und ich.

Der Kommandeur der Waffenschule übergab uns zur Einweisung einem hochgewachsenen, ernst blickenden Hauptmann, der mir sonderbar bekannt vorkam. Ich ihm anscheinend auch. Er hatte sich sehr verändert. Aus dem schüchternen Leutnant war ein Mann geworden, ruhig und sicher im Auftreten, knapp und präzise im Gespräch. Er sorgte dafür, dass uns Helme und Masken richtig angepasst wurden, ließ uns nacheinander in das Cockpit einer zur Überholung abgestellten Maschine steigen, zeigte uns die Anschlüsse, Knöpfe, Hebel, um die wir uns später, während des Fluges, selber kümmern mussten, damit wir etwas zu atmen hatten und notfalls heil aus der Maschine herauskommen würden.

Dann schlenderten wir aus der Werkhalle, vorbei an Starfightern mit offenen Bäuchen, die Einblick in ein beängstigendes Wirrwarr von Drähten, Schläuchen, Schaltern, Ventilen, Sicherungen gewährten. „Meine Güte", sagte Pendorf neben mir, „und wenn da mal 'ne Schraube locker ist?" Als er das hörte, drehte er sich zu uns um und lachte: „Da denken wir lieber nicht dran."

Das Flugzeug Lockheed F-104G Starfighter, Serial-Nummer 7105 wurde als 105. Maschine dieser Version bei der Fa. Messerschmitt in Manching gebaut. Der Erstflug erfolgte am 23. September 1963 mit der MBB-Zulassung KE+405. Am 18. November 1963 wurde sie vom Luftwaffenparkregiment 3 für die Luftwaffe übernommen und bekam das taktische Kennzeichen DA+254 zugeteilt.

Den letzten Einsatz im Routineflugbetrieb vor dem Unfallflug absolvierte das Flugzeug am 20. November 1965. Vom 24. November bis 3. Dezember 1965 befand es sich in der Werft zur Durchführung der HPO (50 Stundenkontrolle). Am 3. Dezember 1965 wurde der Sauerstoff-Converter in der Maschine gespült. Der Werkstattflug wurde am 4. Dezember 1965 durch den Einsatzoffizier der Staffel ohne Beanstandung durchgeführt.

Vom 4. bis zum 6. November 1965 herrschten Temperaturen von 0 bis -2°C; bei hoher Luftfeuchtigkeit war Reifbildung möglich. Vom 13. bis zum 17. November 1965 herrschten Temperaturen von 0 bis -10°C. Bei leichtem Schneefall und hoher Luftfeuchtigkeit war Reifbildung möglich. Während dieser Kälteperioden wurde die DA+254 in der *Blind Up Area* (BUA/Liegeplatzbereich) abgestellt. Da es zu dieser Zeit Flugzeugschutzbauten oder Abstellhallen auf den wenigsten deutschen Fliegerhorsten gab, waren die Flugzeuge unter freiem Himmel dem widrigen Wetter ausgesetzt.

Ob während dieser Zeit das Luftfahrzeug enteist wurde, konnte nicht mehr ermittelt werden. Es wurde darüber kein Nachweis geführt. Die Enteisung wurde nicht durch eine fest eingeteilte Crew durchgeführt. Für die Durchführung der Enteisung existierten keine Vorschriften. Die Methode, wie zu enteisen ist, wurde den Soldaten durch mündliche Einweisung durch einen technischen Offizier oder den Linechief zur Kenntnis gebracht. Dabei wurde besonders auf die Abdeckung der Ansaugschächte und des Kabinendaches hingewiesen.

Die Ursache für diesen Unfall konnte nicht ermittelt werden. Vier Möglichkeiten wurden in Erwägung gezogen und zwar:

- Freitod,
- Tod durch
  a) Sauerstoffüberschuss,
  b) Sauerstoffmangel,
- Tod durch Vergiftung der Atemluft durch toxische Stoffe oder
- natürlicher Tod.

Der Untersuchungsausschuss kam zu der Überzeugung, dass

- ein Freitod mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit auszuschließen war,
- ein Tod durch Hyperventilation ausgeschlossen werden konnte,
- ein Tod durch Sauerstoffmangel mit Sicherheit ausgeschlossen werden konnte, weil die Zeit zwischen der letzten Antwort des Flugzeugführers auf den Anruf der Bodenstation, bei der er noch mit Sicherheit bei vollem Bewusstsein war, und das Nichtreagieren auf eine erneute Anfrage nur drei Minuten betrug. Die Zeit war zu kurz, um bei normalem Kabinendruck plötzliche Handlungsunfähigkeit durch Sauerstoffmangel ohne vorher merkbare Symptome zu erlangen,
- ein Tod durch Vergiftung der Atemluft durch toxische Stoffe nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden konnte, weil die Untersuchung keine Anhaltspunkte ergeben hatten, die gegen eine solche Möglichkeit sprachen und

- ein natürlicher Tod als wahrscheinliche Ursachen angesehen werden kann, da die plötzliche Handlungsunfähigkeit des Flugzeugführers in das Bild eines Kreislaufversagen passte, zumal – wie sich in den Zeugenaussagen zeigte – Hinweise auf vegetative Dysregulationen[1] vorlagen. So klagte der Luftfahrzeugführer schon seit mehreren Jahren über Herzbeschwerden, die aber medizinisch nicht feststellbar waren und auch heutzutage von vielen Ärzten nicht erkannt werden.

Im Jahr 1964 ereignete sich bei der niederländischen Luftwaffe ein Unfall mit einem Starfighter, der sich ähnlich abspielte wie der Unfall mit der deutschen F-104G. Bei einem Übungseinsatz sollte die Rotte Jägerleiteinsätze (Pis), Angriffe mit 90° Kursschneidungswinkel in 25.000 ft Höhe und TACAN-Sinkflüge durchführen. Um 8.21 Uhr starteten die beiden Flugzeuge. Um 8.25 Uhr meldete der Formationsführer den Ausfall der Klima- und Kabinendruckanlage. Um 8.26 Uhr nahm er Kontakt mit einer Navigationsstation auf. Um 8.39 Uhr entschloss sich der Rottenführer plötzlich zum Abbruch des Übungsfluges und zur Rückkehr zum Heimatflugplatz. Mit merkwürdig stammelnder Stimme fügte er hinzu: „Ich kann meinen Kabinendruck nicht aufrechterhalten." Beim Abhören der Tonbandaufzeichnung zwischen 8.26 Uhr und 8.39 Uhr entstand der Eindruck, dass der Flugzeugführer eine Hypoxie erlitt. Um 8.40 Uhr meldete er: „Ich habe Kopfschmerzen – schalte auf *Stovepipe* (*Fighter Recovery*)." Dies klang normal. Nach der Kontaktaufnahme mit *Stovepipe* meldete er: „Position in Ordnung, schalte auf *Homeplate-Frequenz*." Um 8.43 Uhr gab er den Kraftstoffstand durch und befahl seinem Rottenflieger, auf dem Rückflug einige Übungsangriffe zu fliegen. Beide Maschinen befanden sich in einer Höhe von 25.000 ft auf einem nördlichen Kurs. Während der nächsten 15 Minuten führte der Rottenflieger einige Angriffe auf die Maschine des Verbandsführers durch. Nachdem der Heimatflugplatz schon erheblich überflogen worden war, rief er den Rottenführer wiederholt an, bekam aber keine Antwort. Bei näherer Untersuchung sah er seinen Verbandsführer bewegungslos, den Kopf nach vorn geneigt, wahrscheinlich bewusstlos, im Cockpit sitzen. Nach mehrmaligen Versuchen, die Aufmerksamkeit auf sich zu lenken, in dem er „Notsauerstoff" durchgab und den Flugweg der zweifellos mit „Autopilot" fliegenden Maschine störte, musste der Rottenflieger wegen Kraftstoffmangel abdrehen und seinen Formationsführer verlassen.

An der norwegischen Küste wurde das Flugzeug von einem norwegischen Jäger abgefangen. Dessen Pilot meldete ebenfalls, dass der Flugzeugführer der niederländischen F-104 wahrscheinlich bewusstlos sei und vornübergebeugt in seinem Cockpit sitze. Die Maschine stürzte um 10.20 Uhr ab.

[1] **Vegetative Dysregulation** – eine Krankheit, bei der viele fragen: Was ist denn das? Die Symptome sind ebenso uneindeutig wie das Krankheitsbild und trotzdem leiden besonders junge Mädchen darunter. Früher war die Krankheit unter dem Namen Vegetative Dystonie, ein Begriff, den man inzwischen abgeändert hat, bekannt. Aber die Beschwerden bleiben die Gleichen. Es ist eine Erkrankung des unwillkürlichen, mit dem Willen nicht zu steuernden, Nervensystems. Bestimmt wird sie vom Sympatikus am Tag und vom Parasympatikus in der Nacht. Die autonomen Nerven steuern den Herzschlag, die Hirnleistung, die Engstellung der Arterien, aber auch die Darmtätigkeit. Bei permanentem Stress gerät die Balance durcheinander. Es kommt zu Herzjagen, Schweißausbrüchen, Bluthochdruck. Nachts können Leber und Bauchspeicheldrüse auch nicht mehr richtig arbeiten. Die Patienten, die unter diesen Dysregulationen leiden, sind völlig erschöpft, leiden unter Müdigkeit, Antriebslosigkeit und depressiven Verstimmungen. Weil die Symptome so beliebig sind, können sie nicht auf Anhieb von einem Arzt erkannt werden. Das ist für die Patienten besonders bedrückend, weil sie sich nicht ernst genommen fühlen. Doch ein Arzt mit Erfahrung kann an den feuchten Händen, am schnellen Puls, am Schwitzen und den Hautverfärbungen die Ursachen erkennen. Am wichtigsten ist es, andere Ursachen auszuschließen, zum Beispiel eine Herzkrankheit. Eine Behandlung durch Medikamente macht keinen Sinn. Gute Erfolge gibt es mit autogenem Training und Yoga. Das vegetative Nervensystem wird ruhig gestellt, Herz und Kreislauf arbeiten ohne Stress. Durch Sport kann man dieser Erkrankung des Nervensystems vorbeugen. Der Wechsel von Spannung und Entspannung wird bei körperlicher Anstrengung wunderbar trainiert. Ansonsten kann das sympathische Nervensystem durch Kaffee stimuliert werden. Auf Alkohol sollte man verzichten.