Res Schmid : "Auftrag erfüllen" : Interview

Autor(en): **Schmid, Res**

Objekttyp: **Article**

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

Band (Jahr): **88 (2013)**

Heft 12

PDF erstellt am: **18.05.2024**

Persistenter Link: https://doi.org/10.5169/seals-717444

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Res Schmid: «Auftrag erfüllen»

Res Schmid gehört zu den erfahrensten Militärpiloten der Schweiz. Im Interview nach dem F/A-18-Absturz gibt er – wie der ehemalige Kdt LW, Markus Gygax – der Position Ausdruck, dass es richtig war, am Folgetag des Unglückes den Flugdienst wieder aufzunehmen.

Sie sind als langjähriger Cheftestpilot und Innerschweizer mit der Geographie gut vertraut. Ist der Luftraum über Alpnachstad besonders schwierig?

Res Schmid: Der Luftraum über Alpnachstad ist nicht schwieriger als andere Geländekammern in unserer alpinen Topographie. Beim Fliegen im Gelände gilt es vor allem folgende Faktoren in der richtigen Priorität zu beachten: Genügende Sicht nach Sichtflugregeln (VFR); Kenntnis der Gelände- und Luftraumstruktur; rechtzeitige Kommunikation für Durchflugsbewilligungen; richtiges Einschätzen der Wettersituation und deren Entwicklung auf der geplanten Route; richtige Flugwegwahl, um wenn nötig umkehren oder aus dem Gelände wegsteigen zu können; Wahl der angemessenen Geschwindigkeit und aerodynamischen Konfiguration.

Zählt auch die Position im Verband?

Schmid: Ja, ich muss mir zudem stets bewusst sein: Fliege ich allein oder im Verband, bin ich Verbandsführer oder bin ich zugeteilter Flügelmann? Alle diese Faktoren müssen im Flug vom Piloten fortlaufend neu beurteilt und eingeschätzt werden.

Spielte es beim Absturz eine Rolle, dass die Maschine relativ kurz nach dem Start in Meiringen noch schwer war?

Schmid: Ich meine nein. Obwohl die Manövrierfähigkeit bei Flugzeugen unter anderem vom momentanen Gewicht und der aktuellen Konfiguration (Aussenlasten wie Tanks oder Waffen) beeinflusst wird, ist bei den grossen Leistungsreserven eines F/A-18-Kampfflugzeugs die Leistung und der Auftrieb bei weitem genügend, um eine Umkehrkurve oder einen steilen Steigflug einzuleiten. Das bedingt natürlich auch die situativ angepasste Geschwindigkeit, um diese Manöver optimal durchzuführen. Dieser Geschwindigkeitsbereich darf dabei nicht zu tief, aber auch nicht zu hoch sein. Militärpiloten lernen diese Manöver bereits in der Grundausbildung.

Offenbar spielte sich das dramatische Geschehen in Sekunden ab. Waren Sie auch schon in dieser Lage?

Schmid: Ich selber habe in all den Jahren auf Kampfflugzeugen ähnliche Situationen auch schon erlebt. Wichtig ist, unter zunehmendem Zeitdruck all die oben erwähnten Faktoren zu berücksichtigen, um rechtzeitig entscheiden zu können, ob man noch sicher umkehren kann oder wegsteigen muss. Dabei habe ich mich auch schon verschätzt oder eine Fehlbeurteilung begangen, und es brauchte die eingerechnete Reserve und die entsprechenden Umstände, um die schwierige Situation meistern zu können.

Spielt die Geschwindigkeit eine Rolle?

Schmid: Wenn man im Gelände fliegt und dabei das Wetter mit Sicht und einengender Wolkenuntergrenze und Wolkenabstand berücksichtigen muss, wird im Normalfall eine Geschwindigkeit von 450–600 km/h gewählt. Das heisst, dass sich das Flugzeug mit jeder Sekunde ca. 130–160 Meter vorwärts bewegt. Entwickelt sich eine kritische, unerwartete Situation, muss der Pilot sehr rasch entscheiden und handeln.

Der Pilot und der Passagier betätigten den Schleudersitz nicht.

Schmid: Dazu müssen die Erkenntnisse und Befunde der fliegerischen und technischen Experten abgewartet werden.

Die Luftwaffe ordnete am Folgetag an: Weiterfliegen! Was ist Ihre Meinung dazu?

Schmid: Ich vertrete die Meinung, dass der Flugdienst grundsätzlich schnell wieder aufgenommen wird. Einerseits muss die Luftwaffe ihre Aufträge weiter erfüllen. Andererseits gehören in solchen ausserordentlichen Situationen diese Belastungen zum militärischen Beruf.

Bild: Knuchel

Res Schmid flog Hunter, Mirage, Tiger, F/A-18 und war in der Patrouille Suisse. 2004 wurde er Cheftestpilot. Seit 2010 ist er Nidwaldner Regierungsrat.

Wie ist dann die Gefühlslage?

Schmid: Es ist hart und schmerzvoll, möglichst rasch weiterzufliegen, wenn man eben erst Kameraden bei einem Flugunfall verloren hat. Es kann aber auch eine Art Medizin sein, die hilft, das Erlebte zu verarbeiten, und ich meine, das Pflichtbewusstsein würdigt die verunglückten Kameraden und zollt ihnen Ehre. Allerdings darf gemäss den geltenden Vorschriften ein Pilot nur dann den Flugdienst antreten, wenn er körperlich und geistig fit dafür ist. In diesem Sinne wurde sicher niemand zum Flugdienst gezwungen.

Gibt es Konsequenzen aus dem Absturz?

Schmid: Die Luftwaffe wird erst aufgrund der Erkenntnisse aus den umfassenden Untersuchungen durch verschiedene Experten feststellen können, ob der Unfall Konsequenzen nach sich ziehen wird. Das wird seine Zeit beanspruchen, wobei die Auswertung des Flugdatenschreibers (Black Box) vermutlich viele Rückschlüsse erlauben wird. Im Flugsicherheitsbereich versucht man grundsätzlich aber immer, aus Unfällen, aber auch weniger gravierenden Vorkommnissen Lehren zu ziehen.

Herr Schmid, wir danken Ihnen herzlich für das Interview! *fo.*

Früher Cheftestpilot

Als ehemaliger Cheftestpilot war Res Schmid massgeblich an der Erprobung des Tiger-Teilersatzes beteiligt.

Dabei flog er von Emmen aus Gripen, Rafale und Eurofighter.