

| | |
|---------------------|--|
| Zeitschrift: | Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz |
| Herausgeber: | Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat |
| Band: | 76 (2001) |
| Heft: | 12 |
| Artikel: | Luftschlacht über dem Mittelmeer : ein ziviles Flugzeug geriet zwischen die Fronten und wurde abgeschossen |
| Autor: | Sievert, Kaj-Gunnar |
| DOI: | https://doi.org/10.5169/seals-716552 |

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Luftschlacht über dem Mittelmeer

Ein ziviles Flugzeug geriet zwischen die Fronten und wurde abgeschossen

Eine DC-9 der italienischen Fluggesellschaft Itavia stürzte unter mysteriösen Umständen über dem Mittelmeer ab. Die anschliessende Untersuchung liess Zweifel an einer technischen Ursache aufkommen, und weitere Details unterstützten die These, dass Flug IH870 zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort war. Fest aber steht: 81 Menschen kamen ums Leben.

«Indeterminato» (Ankunftszeit unbekannt) stand am Abend des 27. Juni 1980 auf der Ankunftstafel im Flughafen Punta Raisi von

Kaj-Gunnar Sievert, Wettingen (Text),
Luigi Di Stefano (Fotos)

Bologna. Die Angehörigen der Passagiere des Inlandfluges Itavia IH870 warteten vergebens. Sie wussten zu diesem Zeitpunkt noch nicht, dass um 20.59 Uhr der Funkkontakt zwischen den Fluglotsen im Radarzentrum Rom-Ciampino und der DC-9-15 abrupt abgebrochen war. Das Verkehrsflugzeug stürzte zirka 50 Kilometer nördlich von Palermo unweit der Insel Ustica im Tyrrhenischen Meer ins Wasser. 81 Menschen kamen ums Leben.

Die Fakten

Kapitän Domenico Gatti erhielt wegen eines schweren Gewitters über Bologna die Starterlaubnis mit rund zweistündiger Verspätung erst um 20.08 Uhr. Da das Unwetter vorbei war, erwartete er einen ruhigen Flug. Die Route führte von Bologna via Florenz über Siena und die Insel Ponza nach Palermo. Bis Ponza verlief alles glatt. Es herrschte leichter Wind und klare Sicht. Um 20.50 Uhr erhielt Kapitän Gatti die Erlaubnis, Flight Level 290 (8840 Meter AMSL) zu verlassen und den Sinkflug auf den Aeroporto di Palermo, Punta Raisi, zu beginnen. Als IH870 auf Level 250 (7620 Meter AMSL) abgesunken war, bestätigte er das Erreichen der Höhe. Die Flugsicherung von Rom forderte ihn auf zu melden, wenn IH870 mit Palermo in Funkkontakt stehe. Der Kapitän bestätigte und erwähnte, dass die Frequenz von Palermo bereits eingestellt sei. Um 20.56 Uhr forderte IH870 die Landeerlaubnis für Punta Raisi in Rom an und erhielt sie. Dies war der letzte Funkspruch von IH870. Als Rom um 21.04 Uhr der DC-9 die Erlaubnis gab, auf Level 110 (3350 Meter AMSL) abzusinken und zu bestätigen, wenn Level 150 (4575 Meter AMSL) passiert werde, meldete sich Gatti nicht mehr. Auch das Leuchtzeichen

Mit Absturzstelle
der DC-9 der italienischen Fluggesellschaft Itavia.

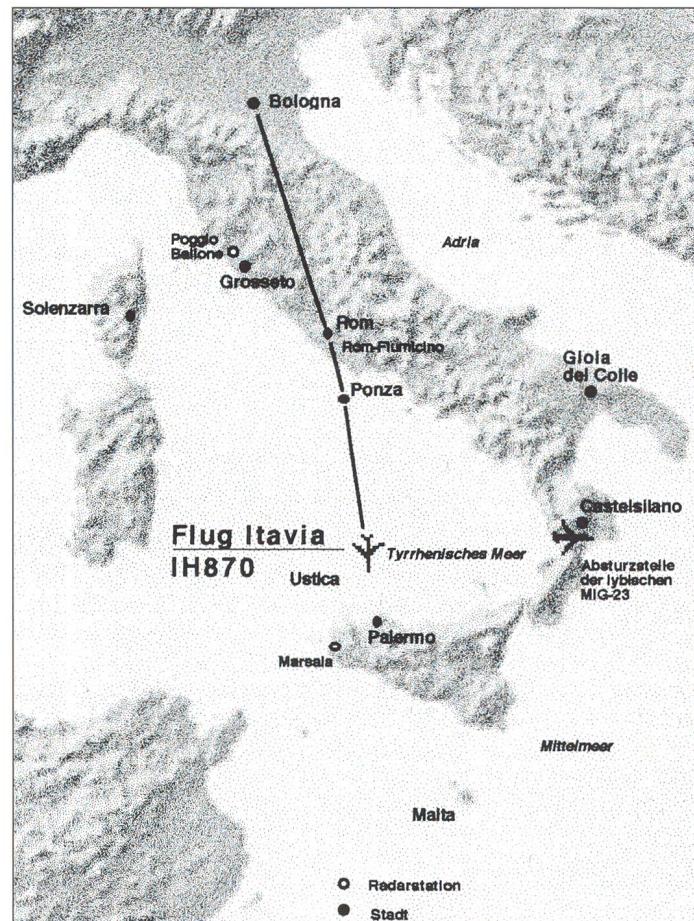
auf dem Radars Bildschirm war verschwunden. Siebenmal wiederholte Fiumicino den Aufruf. Auch zwei Air-Malta-Flugzeuge im Gebiet von IH870 bekamen keine Antwort. IH870 war ins Meer gestürzt.

Was war die Absturzursache?

In den folgenden Tagen fanden Suchmannschaften im Umkreis von 40 Kilometern Wrackteile. 30 Leichen wurden aus dem Meer geborgen. Von den vielen Thesen über die Absturzursache erschienen der sofort eingesetzten parlamentarischen Untersuchungskommission deren fünf als plausibel:

- Kollision mit einem anderen Flugzeug,
- Explosion einer Bombe an Bord,
- Abschuss durch eine Rakete,
- gefährliche Materialien an Bord oder
- technische Probleme.

Vor allem die letzte These überzeugte zunächst die Kommission. Die McDonnell Douglas DC-9-15 (Registration: I-TIGI/Seriennummer: 45724/22) der Itavia war 14 Jahre alt. Sie hatte 29 544 Flugstunden und 45 032 Cycles hinter sich. Zudem war



sie eine Occasionsmaschine, da sie zuvor einer Fluggesellschaft aus Hawaii gehörte. Die italienische Presse bezeichnete denn auch die Maschine als «fliegenden Sarg». Für den Chef der Itavia Aldo Davanzali aber war alles anders: Von Beginn an war für ihn klar, dass sein Flugzeug durch eine Rakete abgeschossen wurde. Seine Behauptung blieb nicht ohne Konsequenzen für ihn: Wegen Verbreitung tendenziöser und falscher Information wurde er verurteilt und verlor die Lizenz. Die Gesellschaft Itavia erholte sich nie mehr von diesem durch den Absturz verursachten schlechten Image. Kurz bevor die belastende Theorie eines technischen Defektes wieder fallen gelassen wurde, musste Itavia den Dienst im Dezember 1980 einstellen.

Die Untersuchung

Acht Tage nach dem Unglück nahm die Staatsanwaltschaft von Palermo die Untersuchungen auf. Im Rahmen der Ermittlungen forderte sie auch die Aufzeichnungen mehrerer Radarstationen jenes Abends des 27. Juni 1980 ein. Doch die Anwälte stiessen auf Widerstand. Einige Stellen



Artist-Impression der durch die Luft-Luft-Raketen verursachten Treffer.

weigerten sich aus Gründen der «militärischen Sicherheit», die Bänder herauszugeben. Die Flugcontroller von Palermo lieferten zum Beispiel erst nach langem Zögern Teile der Bänder; die entscheidenden Minuten aber fehlten. Als Begründung gaben sie an, dass das Band damals gerade gewechselt worden war, weshalb eine Lücke vorhanden sei! Die Auswertungen weiterer Daten durch Spezialisten – wie etwa durch die Accident Investigation Board im englischen Kent – ergaben, dass ein Bombenattentat unwahrscheinlich sei. Es gab keine Spuren, die auf eine Detonation hinwiesen. Die amerikanische National Transport Safety Board wertete die Aufzeichnungen der Radarstation von Rom aus und stellte fest, dass sich IH870 nicht alleine in der Luft befand. Die Identität des anderen Flugzeuges liess sich aber nicht feststellen. Ein Experte kam zum Schluss, dass IH870 entweder von einer Rakete abgeschossen wurde oder mit einem anderen Flugzeug touchierte. Um mehr Informationen zu erhalten und um den Rumpf der DC-9 zu rekonstruieren, wurde 1986 das Wrack aus über 3850 Metern Meerestiefe geborgen. Über 5000 Teile wurden an die Oberfläche gebracht, und die DC-9 konnte zu 65 Prozent wieder zusammengebaut werden.

Luftschlacht über dem Tyrrhenischen Meer

Im Sommer 1999 legte der römische Untersuchungsrichter Rosario Priore einen 700-seitigen Bericht vor. Laut diesem Bericht gilt ein irrtümlicher Abschuss als wahrscheinlichste Absturzursache. Es scheint, als ob IH870 zum falschen Zeitpunkt am falschen Ort war. Vor allem die ursprünglich verweigerten Aufzeichnungen der italienischen Radarstation im toskanischen Poggio Ballone zeigten neue, bissante Details: Am Abend des 27. Juni 1980 hielten sich sowohl mehrere Kriegsschiffe als auch Kampfflugzeuge verschiedenster Nationalitäten im Gebiet des Tyrrhenischen Meeres auf. Doch was passierte zu diesem Zeitpunkt?

Zwei libysche MiG-23-Flogger-Kampfflugzeuge, die vermutlich auf dem Rückflug von Jugoslawien nach Libyen waren, flogen im Wind- und Radarschatten der Itavia-DC-9 mit. Es wird vermutet, dass sich die MiGs etwa auf der Höhe von Siena zur IH870 geselltten.

Laut italienischen Berichten stiegen zu diesem Zeitpunkt von verschiedenen Orten mehrere Jagdflugzeuge auf. Von Grosseto sollen mindestens zwei italienische Abfangjäger des Typs Lockheed F-104 Starfighter gestartet sein, vom korsischen Solenzara folgten französische Dassault Mirage 2000 und von einem Flugzeugträger im Mittelmeer weitere Jagdflugzeuge. Die Ermittler vermuteten, dass die Flugzeuge entweder vom französischen Träger «Clemenceau», der «Foch» oder von der amerikanischen «Saratoga» kamen. Paris und Washington stritten später eine Verwicklung in den Fall ab; alle Flugzeuge wären zu diesem Zeitpunkt am Boden gewesen. Ob ein später geborgener Zusatztank einer US Navy A-7 «Corsair» mit diesem Zwischenfall in Verbindung stand, konnte nicht festgestellt werden. Schon kurz nach dem Start schlugen die «Starfighter»-Piloten aus Grosseto bei der Radarstation Poggio Ballone Alarm. Vermutlich hatten die Piloten die libyschen MiGs im Radarschatten der DC-9 entdeckt. Die «Starfighter» drehten kurze Zeit später wieder ab und kehrten nach Grosseto zurück. Augenzeugen berichteten später, dass die F-104S nach ihrer Landung streng bewacht wurden und eine Luft-Luft-Rakete gefehlt hätte.

Weitere Rätsel um libysche MiG-23 Flogger

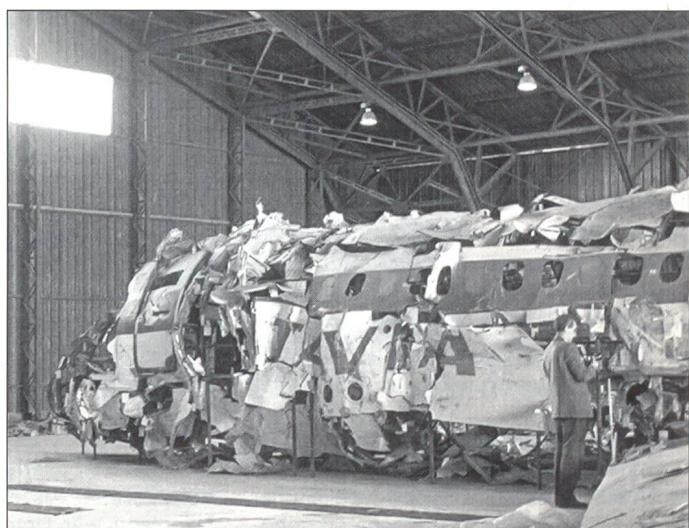
Ein weiteres Rätsel gab das Wrack einer libyschen MiG-23 Flogger auf. Die Trümmer

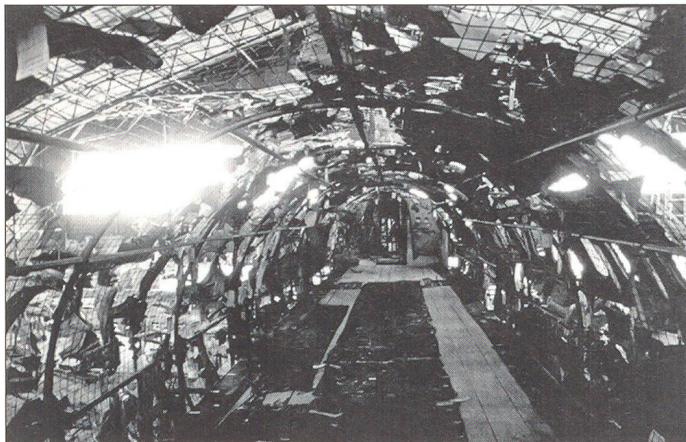
wurden am 18. Juli durch einen Schäfer bei Castelsilano in der kalabrischen Provinz Catanzaro gefunden. Auch die verwesete Leiche des libyschen Piloten Ezzedine Koal wurde geborgen. Die italienischen Gerichtsmediziner, die den Leichnam des Piloten untersuchten und das ursprüngliche Todesdatum festlegten, widerriefen später ihre ursprünglichen Aussagen. Sie erklärten, man hätte sie gezwungen, vorbereite Papiere zu unterschreiben, da der Körper bereits schon zu stark verwest gewesen sei. Die Ermittlungen gehen heute davon aus, dass das Todesdatum vor dem 18. Juli gewesen sein muss und Koals Leiche 21 Tage in einem Kühlfach auf der NATO-Basis Gioia del Balle bei Bari «konserviert» wurde, bis sie später in die kalabrischen Berge gebracht worden ist. Libyen liess später verlauten, dass der Pilot an einem Herzinfarkt gestorben sei. Doch was suchte die libysche MiG-23 im italienischen Luftraum? Tripolis erklärte, ihre MiG-23 hätte sich auf einem international bewilligten Übungsflug befunden.

War Ghaddafi das Ziel?

Auch nach 20 Jahren gibt es noch viele Theorien über die Hintergründe des Ustica-Rätsels. Die vermutlich spektakulärste Erklärung ist, dass der Westen ein Attentat auf den libyschen Staatschef Ghaddafi geplant habe. In der Tat war am 26. Juni 1980 eine libysche Maschine – laut Protokoll von Feldwebel Salvatore Loi einer italienischen Radarstation – «mit einer hochrangigen Persönlichkeit an Bord» angemeldet worden. Die in Tripolis gestartete Tupolev-Maschine mit dem Code 56 war auf dem Weg nach Warschau und kam der IH870 am 27. Juni in der Strasse Amber 13 entgegen. Das Verkehrsflugzeug änderte aber kurz vor Sizilien abrupt den Kurs und landete auf dem Flugplatz Valetta in Malta. Demzufolge wäre IH870 zwischen die Fronten geraten und irrtümlich abgeschossen worden. Ghaddafi liess kurz

**Zusammengesetzter Rumpf der DC-9-15.
Über 5000 Wrackteile
wurden vom Grund
des Mittelmeeres
geborgen.**





Rechte Seite des zerfetzten Rumpfs.

nach dem Absturz die Welt wissen, der Angriff der NATO-Maschinen habe ihm gegolten. Kurioses Detail: Am Tag nach dem Absturz soll Ghaddafi den Angehörigen der Opfer mit einem in der italienischen Lokalzeitung «L'ora di Palermo» veröffentlichten Kondolenzschreiben sein Beileid ausgedrückt haben. Es waren keine libyschen Opfer an Bord der IH870. 1990 sprach Ghaddafi auch davon, dass ein weiteres libysches Flugzeug von den USA abge-

schossen wurde. Ob es sich dabei um die MiG-23 aus Kalabrien handelte, liess er offen. Washington dementierte.

Weitere Rätsel und viele Todesfälle

Die beiden italienischen Starfighter-Piloten Ivo Nutarelli und Mario Naldini können nicht mehr zur Klärung des Ustica-Rätsels beitragen. Sie kamen im August 1988 als Mitglieder der «Frecce Tricolore» bei der

Flugshow-Katastrophe auf der US Air Force-Basis Ramstein in Deutschland ums Leben. Auch der stellvertretende Kommandant der toskanischen Radarstation Poggio Balone, Maurizio Gari und sein Untergebener, Fluglotse Alberto Dettori, sind tot. Gari starb am 9. Mai 1981 im Alter von 32 Jahren plötzlich an einem Herzinfarkt. Dettori, der am 27. Juni 1980 Dienst hatte, wurde am 30. März 1987 an einem Baum erhängt aufgefunden. Einem Kollegen soll er am 28. Juni 1980 gesagt haben, man wäre an jenem Abend «nur knapp an einem Krieg vorbeigekommen». Eine weitere Person brachte sich Ende 1995 um. Dies kurz nachdem sie von Untersuchungsrichter Priore einvernommen worden war. Bis heute sind insgesamt 15 Personen, die in die Vorfälle verwickelt waren, unter teils rätselhaften Umständen gestorben.

Im September 1999 erhab die italienische Staatsanwaltschaft in neun Fällen Anklage. Vier Generälen der italienischen Armee wird Hochverrat vorgeworfen, fünf weitere Angeklagte müssen sich wegen mutmasslicher Falschaussagen verantworten. Das «Ustica»-Rätsel lebt weiter und bleibt offen.

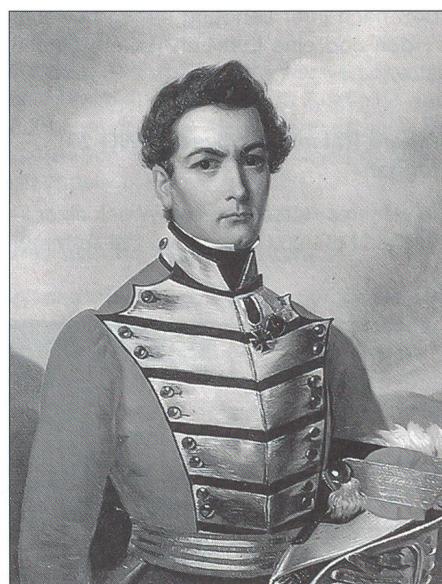


Die Erstürmung des Montmartre

Ein Berner Inhaber des Eisernen Kreuzes von 1813

Im Frühjahr 1813, gleich zu Beginn der Befreiungskriege gegen Napoleon, meldete sich der Berner Unterleutnant Johann Rudolf von Stürler unter preussische Fahnen. Die 1798 vom revolutionären Frankreich okkupierte Eidgenossenschaft stand unter Kontrolle des Kaiserreichs, und Patrizier wie Stürler fühlten sich den entmachteten Bourbonen verpflichtet. Später wechselte Stürler in russische Dienste, und schliesslich finden wir ihn als Stabsoffizier im Königreich beider Sizilien. Und Stürler war, wie er es sich einst in jugendlichem Sturm und Drang in den Kopf gesetzt hatte, Inhaber der populärsten preussischen Tapferkeitsauszeichnung, des Eisernen Kreuzes.

Johann Rudolf von Stürler wurde am 28. Juni 1796 als ältester Sohn des späteren Tagsatzungsabgeordneten und Artille-



Johann Rudolf von Stürler (1796–1834) als Oberstleutnant im neapolitanischen 1. Schweizerregiment von Sonnenberg um 1829/30. Ölgemälde: Sammlung Autor.

Ruf seines Freundes Karl Rudolf Kilchberger de Monts (geb. 1793) gefolgt, der sich als Sekondelieutenant beim preussischen Regiment Garde zu Fuss (danach 1. Garde-Rgt.) befand. Vorbild war ihm aber auch Cousin Niklaus Ludwig, der im russischen Leib-Garde-Regiment «Semjonow» diente. 1825 wurde dieser als Oberst des Leib-Garde-Grenadier-Regiments in St. Petersburg von Dekabristen zu Tode gesäbelt (vgl. «Schweizer Soldat» Nr. 7/8 1997). Kilchberger fiel am 30. März 1813 vor Paris.

Zu den Waffen

Mit dem Untergang der Grande Armée in Russland hatten sich die Ereignisse überstürzt. Am 5. Januar 1813 erreichten russische Truppen Königsberg. Am 22. Januar dislozierte der preussische König Friedrich Wilhelm III. (1770–1840) von Potsdam nach Breslau in Schlesien und entzog sich so dem Einfluss Napoleons. Am 28. Februar trat die russisch-preussische Allianz in Kraft. In der Nacht vom 3. zum 4. März räumten die Franzosen Berlin. Am 17. März erliess der König die Aufrufe «An mein Volk» und «An mein Kriegsheer». Und am 2. Mai kam es bei Grossgörschen zur ers-

Fw Vincenz Oertle, Esslingen

rie-Obersten Johann Rudolf von Stürler (1771–1861) auf Schloss Jegenstorf gebo-

ren. 1812 debütierte er als Kadett der Berner Artillerie. Als Kriegsfreiwilliger gegen Napoleon war Unterleutnant Stürler dem