

**Zeitschrift:** Schweizer Soldat : die führende Militärzeitschrift der Schweiz  
**Herausgeber:** Verlagsgenossenschaft Schweizer Soldat  
**Band:** 94 (2019)  
**Heft:** 5

**Artikel:** F-5-Kollision : Justiz will Voruntersuchung  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-868445>

#### **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:** 24.02.2026

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

# F-5-Kollision: Justiz will Voruntersuchung

Die Kollision von zwei F-5 der Patrouille Suisse am 9. Juni 2016 in den Niederlanden wurde wahrscheinlich durch ein mangelhaftes Situationsbewusstsein eines Piloten verursacht. Dies ergaben die bisherigen Untersuchungen der Militärjustiz. Sie hat gegen den Piloten eine Voruntersuchung beantragt.

Text der Militärjustiz vom 28. März 2019 zum Unfall vom 9. Juni 2016 im Wortlaut (gekürzt)

Am 9. Juni 2016 kollidierten während eines Trainingsflugs zwei F-5E Tiger der Patrouille Suisse in der Nähe der niederländischen Airbase Leeuwarden. In Folge der Kollision verlor einer der beiden Piloten die Kontrolle über sein Flugzeug und betätigte den Schleudersitz.

Der Kdt Stv der Luftwaffe erteilte am 22. Juni 2016 dem Untersuchungsrichter den Auftrag, eine vorläufige Beweisaufnahme durchzuführen.

## Rekonstruktion

Die Patrouille Suisse nahm 2016 an der Flugshow der niederländischen Luftwaffe teil. Diese fanden vom 7. bis 11. Juni 2016 in der unmittelbaren Umgebung der Airbase Leeuwarden statt.

Zur Vorbereitung der Vorführung vom 10./11. Juni 2016 führten die sechs beteiligten Piloten der Patrouille Suisse am 9. Juni 2016 ein Training durch. Nach dem Mittagessen begann die Vorbereitung für den Trainingsflug mit dem Standard-Briefing. Es herrschten trotz lockerer Bewölkung gute Wetterverhältnisse.

Um ca. 16 Uhr erfolgte der Start zum Trainingsflug. Zuerst wurden die vor dem Zuschauerraum liegenden Vorführachsen aus der Luft erkundet. Dann begann das Training, das mit sechs F-5 geflogen wird.

Die Kollision ereignete sich nach dem fünften Programmmpunkt, als sich vier Flugzeuge abseits der Achse zur Figur Diamant zusammenschliessen wollten. Bis zu diesem Zeitpunkt verlief das Training reibungslos. Eines der Flugzeuge hatte im

Vergleich eine erhöhte Geschwindigkeit. Der Pilot dieses Flugzeugs flog deshalb ein zusätzliches Manöver, um Geschwindigkeit abzubauen.

Dazu flog er eine weitere Aussenbahn, um sich dann wieder in die geplante Figur einzugliedern. Beim Versuch, sich einzugliedern, touchierte er eines der drei anderen Flugzeuge. Dabei hat er mit seinem linken Lenkwaffenträger zuerst die rechte Landeklappe des anderen Flugzeugs aufgerissen und einen Grossteil des rechten Höhenleitwerks abgerissen.

Trotz der Beschädigungen konnte dieses Flugzeug noch sicher landen. Der Pilot des unfallverursachenden Flugzeugs verlor wegen der Kollision sofort die Kontrolle über sein Flugzeug.

## Totalschaden

Aufgrund des Kontrollverlusts musste der Pilot den Schleudersitz seines Flugzeugs betätigen, woraufhin dieses bei einem Treibhaus zerschellte. Dadurch entstand am Flugzeug Totalschaden. Der Umfang dieses Schadens wird auf 800 100 Franken geschätzt. Der Pilot zog sich beim Schleudersitzabschuss und bei der Landung Schnittverletzungen an Gesicht und Händen zu und eine Fraktur des Innenknöchels am linken Sprunggelenk.

Am anderen Flugzeug entstand ein Sachschaden in der Höhe von 146 282.80 Franken. Dessen Pilot blieb unverletzt. Für die Wracksicherung, Wrackbergung, Reparatur des Treibhauses und Sanierung des Weihs in der Nähe des Absturzorts

entstanden Kosten in der Höhe von EUR 1.25 Mio., wovon die Schweiz den Betrag von 398 484.95 Franken übernahm.

## Mögliche Unfallursachen

Aufgrund des bisherigen Untersuchungsergebnisses können äussere Faktoren als Unfallursache ausgeschlossen werden. So waren die Sicht und das Wetter gut, und auch sonstige Störfaktoren waren den Beteiligten nicht aufgefallen. Die Flugzeuge befanden sich zum Unfallzeitpunkt in einem tadellosen Zustand. Es gab keinerlei Hinweise auf Fehlfunktionen eines der beteiligten Flugzeuge.

Gestützt auf die medizinischen Gutachten fallen auch gesundheitliche Gründe ausser Betracht. So sei sowohl der Gesundheitszustand der unfallbeteiligten Piloten vor und während des Flugunfalls einwandfrei gewesen. Ein allenfalls beeinträchtigender Konsum von Alkohol oder Betäubungsmitteln konnte mit Blutuntersuchungen ausgeschlossen werden.

## Fehler eines Piloten

Es lässt sich die exakte Unfallursache nicht abschliessend beurteilen. Der fliegerische Experte geht davon aus, dass der Pilot, der die Kollision mutmasslich verursachte, das zweite am Unfall beteiligte Flugzeug aus den Augen verloren habe. Er habe es unterlassen, dies über Funk mit dem Wort «blind» zu melden.

Derjenige Pilot, der nach einer Separation wieder zur Formation aufschliesse und dabei das vor ihm fliegende Flugzeug nicht mehr sehen könne, habe jedoch die Pflicht, diesen veränderten Sichtstatus zu melden. Auch wenn der Pilot den fehlenden Sichtkontakt nicht oder zu spät realisiert habe, so habe gemäss den geltenden Reglementen die Verantwortung für die Kollisionsvermeidung bei ihm gelegen. Ein mögliches Fehlverhalten des Piloten als Unfallursache lasse sich deshalb nicht ohne Weiteres von der Hand weisen.

Obwohl kein Anlass besteht, an den Fähigkeiten des unfallverursachenden Piloten grundsätzlich zu zweifeln, und sein Trainingsstand den Vorschriften entsprach, zieht der Experte als Grund für das mögliche Fehlverhalten des Piloten dessen relativ geringe Jet-Verbandsflugerfahrung mit dem F-5 Tiger in Betracht. Dieser erhielt seine erste Jet-Ausbildung auf dem

F/A-18 und wurde 2015, als er zur Patrouille stiess, auf den F-5 umgeschult.

Ab 2015 flog er neben dem Flugdienst mit dem F-5 in der Patrouille nur auf Propellerflugzeugen und damit mit deutlich niedrigeren Geschwindigkeiten als im Jet-Verbandsflug. Zudem hielt der Experte seit Oktober 2015 Trainingsunterbrüche auf dem F-5 fest. Der Experte hält fest, dass viele Entscheide in der Luft rasch und unter Zeitdruck gefällt werden müssten, weshalb Standardverfahren beständen.

### Standardverfahren

Die entsprechenden Reaktionen würden als Automatismus verinnerlicht, ohne dass sich der Pilot dabei bewusst Gedanken über das Standardverfahren machen müsste. Die Qualität der Reaktionen unter Zeitdruck seien erfahrungsabhängig. Einem Piloten mit grösserer Erfahrung wäre es wahrscheinlich leichter gefallen, rasch und dennoch angepasst zu reagieren.

Obwohl sich der Pilot durchaus ausgebildet und fähig fühlte, das fragliche Manöver zu fliegen, könnte die relativ geringe Flugpraxis den Ausschlag für sein mögliches Fehlverhalten gegeben haben.

Die Untersuchung ergab kein Fehlverhalten des zweiten am Unfall beteiligten Piloten, weshalb gegen ihn weder ein straf noch ein disziplinarrechtliches Verfahren einzuleiten ist. Es ist davon auszugehen, dass er sich zum Unfallzeitpunkt in korrekter Position mit korrekter Geschwindigkeit in der Vorbereitung zum Zusammenschluss zum Diamant befand.

Darüber hinaus gibt es keine Hinweise, dass sich andere Personen eines strafbaren Verhaltens schuldig gemacht haben könnten, zumal Ausbildungs- und Trainingsstand der beiden am Unfall beteiligten Piloten den Vorschriften entsprochen haben. Die Untersuchung ergab, dass die Kollision mutmasslich vom Piloten zu verantworten ist, der mit einem zweiten Flugzeug kollidierte. Es ist anzunehmen, dass dem Piloten das erforderliche Situationsbewusstsein entweder komplett fehlte oder es zumindest fehlerhaft war.

### Situation voraussehbar

So unterblieb die «blind»-Meldung. Obwohl dem Piloten zum Unfallzeitpunkt nur wenige Sekunden für eine korrekten Situationserfassung und eine entsprechende



Bild: Knuchel

Zwei F-5 Tiger der Patrouille Suisse am Lauberhorn-Rennen.

Reaktion verblieben, dürfte die Pflicht zur Kollisionsvermeidung aufgrund des bisherigen Untersuchungsergebnisses verletzt worden sein.

Dabei gilt es zu berücksichtigen, dass der Unfall, wie er sich ereignet hatte, für einen ausgebildeten Piloten durchaus voraussehbar war und bei einer rechtzeitigen Reaktion mit hoher Wahrscheinlichkeit hätte vermieden werden können.

### 5 bis 10 Sekunden

Auch kann der mutmasslichen Pflichtverletzung kein Vorliegen eines «erlaubten Risikos» entgegengehalten werden. Bei Flugdemonstrationen einer Eliteformation wie der Patrouille Suisse wird zwar bewusst ein erhöhtes Risiko in Kauf genommen.

Die riskanten Situationen werden jedoch speziell trainiert. Bei eingebüßten Abläufen müssen deshalb kürzeste Sichtkontaktverluste nicht augenblicklich zu einer «blind»-Meldung und damit zu einem Manöverabbruch führen.

Die Phase der Desorientierung des Piloten war vorliegend jedoch zu lang (5 bis 10 Sekunden), als dass er auf die «blind»-Meldung hätte verzichten dürfen. Auch in dieser Situation ist dem Sicherheitsgrundsatz oberste Priorität zu schenken.

Aufgrund des derzeitigen Untersuchungsstands besteht somit ein Anfangsverdacht auf Missbrauch und Verschleuderung von Armeematerial gemäss Art. 73 sowie auf Verletzung von Dienstvorschriften gemäss Art. 72 des Militärstrafgesetzes.

Gemäss Art. 73 Ziff. 2 MStG erfolgt in leichten Fällen disziplinarische Bestrafung. Das Vorliegen eines leichten Falls ist aufgrund der gesamten objektiven und subjektiven Umstände zu beurteilen. Diese Frage muss im Rahmen dieser Untersuchung offenbleiben.

Die bisherigen Untersuchung und rechtliche Würdigung ergeben keine eindeutige Antwort. Entsprechend kann die abschliessende Beurteilung nicht vom Untersuchungsrichter vorgenommen werden, sondern ist dem ordentlichen Gericht bzw. dem anklagenden Auditor zur Beantwortung zu überlassen

### Rechtliche Folgerungen

Aufgrund dieser Ergebnisse hat der Untersuchungsrichter dem Kommandanten der Luftwaffe beantragt, gegen den mutmasslich unfallverursachenden Piloten eine Voruntersuchung zu eröffnen. Dieser hat dem Antrag zugestimmt.

Der Untersuchungsrichter empfiehlt, die Piloten der Patrouille Suisse nicht nur genügend, sondern regelmässig mit dem F-5 der Patrouille Suisse trainieren zu lassen, um ihre Flugpraxis auf diesem Flugzeugtyp immer auf einem hohen Stand zu halten. Die von der Luftwaffe bereits getroffenen Sofortmassnahmen werden vom Untersuchungsrichter als zweckmässig beurteilt und berücksichtigen in angemessener Weise die in der Untersuchung erkannten kritischen Sicherheitsthemen.