«Ob Schutzengel oder etwas anderes – ich bin einfach dankbar»

Er ist der Pilot des Kampfjets, der 1996 knapp neben Schänis in den Boden stürzte und verschwand. Vor seinem Besuch am Schänner Dorffest spricht Patrik Stäheli erstmals öffentlich über die Ereignisse, die damals schweizweit Schlagzeilen machten.

Interview: Pascal Büsser

Der Absturz eines Kampfjets am 4. Juli 1996 ging in die Schänner Geschichte ein. Für das Dorffest 1050 Jahre Schänis von diesem Wochenende besucht Pilot Patrik Stäheli 26 Jahre danach die Gemeinde. Die «Linth-Zeitung» traf ihn und Zeugin Marie-Theres Duft an der Unfallstelle beim Spielplatz an der Forrenstrasse. Hier spricht der Pilot erstmals öffentlich über die Ereignisse.

Patrik Stäheli, was kommt Ihnen beim Stichwort Schänis als Erstes in den Sinn?
Patrik Stäheli: Der Flugplatz, von früher her. Und dann kommt schon das Erlebnis hervor. Und auch, dass alles soweit gut abgelaufen ist. Dass niemand zu Schaden kam. Dass am Ende einfach der Schock geblieben ist, aber nicht irgendwelche andere Zwischenfälle.

Diesen Samstag besuchen Sie Schänis im Rahmen des Dorffestes 1050 Jahre. Zum ersten Mal?
Ja, respektive nach dem Absturz kamen wir mit einer Delegation der Luftwaffe hierher und brachten der Frau, die beim Absturz auf dem Spielplatz war (Marie-Theres Duft, Red.), einen Blumenstrauss. Ich habe aber keine genauen Erinnerungen mehr daran. Durchgefahren bin ich seither ein paar Mal.

Sie haben die Absturzstelle nie besichtigt?
Nicht, weil ich ein schlechtes Gefühl hatte. Ich hatte einfach das Bedürfnis nicht. Ich weiss auch nicht mehr, wo ich genau gelandet bin mit dem Fallschirm. Ich habe ein paar Mal geschaut, in welcher Waldlichtung es gewesen sein müsste, aber genau weiss ich es nicht.

Mussten Sie lange überlegen, ob Sie der Einladung nach Schänis folgen?
Da die Organisatoren die Mühe auf sich nahmen, mich ausfindig zu machen, schaute ich es als richtig an, zu kommen. Beim Vorgespräch hat sich bestätigt, dass man das schätzt. Ich habe kein Problem, über die Ereignisse zu reden, wenn mich jemand fragt. Aber ich bin nicht jemand, der das sucht.

Wie haben Sie die Situation damals in Erinnerung? Sie waren nach einer Übung auf dem Rückflug nach Dübendorf. Und plötzlich machte es «peng» und Sie waren mit dem Schleudersitz in der Luft?
Es kam nicht ganz aus dem Nichts. Ich war als Fluglehrer in einem Dreierverband in einer Luftkampfübung im Kanton Glarus. Im Rückflug nach Dübendorf meldet man sich auf der Höhe Ziegelbrücke an oder ist sicher auf der Funkfrequenz von Dübendorf. Als Fluglehrer hat man die Verantwortung im Verband für die Luftraumüberwachung. Im Prinzip schaut man immer, wo es noch andere Flieger hat, damit man sich nicht ins Gehege kommt.

Also zivile Flugzeuge?
Zivile oder militärische. Das sind die Sichtflugregeln. Es geht darum, dass man sich gegenseitig sieht. Ein Flugplatz meldete einen Flieger. Ich habe verstanden über Ziegelbrücke, ein PC-7. Den wollte ich suchen, sehen, wo er genau ist. Weil er unter uns sein musste, drehte ich auf den Rücken, damit ich runterschauen konnte. Und damit die Nase nicht runtergeht, musste ich stossen. Und das war der letzte bewusste Moment im Flieger.

Stossen heisst Gas geben?
Nein. Wenn man auf den Rücken dreht, geht die Nase langsam runter. Wenn man die Flughöhe halten will, muss man den Steuerknüppel stossen. Man hängt dann auf dem Kopf in den Gurten. Dann wurde es laut und weiss. Es ist schwierig, in Worte zu fassen, was dann abging. Ich kann mich noch erinnern, wie ich nach oben schaute und sah, wie der Fallschirm aufgeht. Aber eigentlich nicht wusste, wie und warum. Es war surreal. Man ist in eine Situation transferiert, die weder vorgesehen ist, noch hat man sie erwartet. Tja, dann hing ich an diesem Schirm.

Was ging Ihnen in diesem Moment durch den Kopf?
Ich glaube, was mich am meisten beschäftigt hat, ist einzuordnen, was passiert ist und wo jetzt der Flieger hin ist. Schliesslich hatte ich ihn nicht mehr unter Kontrolle. Ich weiss, in welche Richtung wir flogen und dass dort unten nicht gerade nur Wüste ist.

Ein Schleudersitz-Ausstieg ist nichts, das man üben kann?
Nein. Man weiss als Pilot, wie ein Schleudersitz funktioniert. Und wie man sich nachher am Fallschirm verhalten muss. Aber logischerweise ist niemand erpicht, das zu erleben.

Nach dem Auslösen läuft alles automatisch?
Nach dem Auslösen läuft eine automatische Sequenz ab, Ja. Je nach Schleudersitztyp ist sie etwas unterschiedlich.

Es dauert knapp vier Sekunden, bis man im Fallschirm hängt?
Wie lange es dauert, kann ich nicht sagen. Es hängt auch von der Flughöhe ab. Wenn man sehr hoch aussteigen muss, befindet man sich erst im freien Fall, bevor der Schirm aufgeht. Bei mir ging es sicher schnell, da wir weder Überschall flogen noch sehr hoch.

Sie flogen auf dem Kopf, es hat Sie also Richtung Erde gespickt. Auch das war kein Problem?
Nein, wir waren nicht nah am Boden, wo man Probleme hätte. Von daher waren es normale Verhältnisse für einen Schleudersitzabschuss.

Gedreht wurden Sie automatisch?
Ja, vor dem Fallschirm kommt ein Stabilisierungsschirm raus, der einen automatisch dreht.

Sie waren auf 2400 Metern Höhe mit 600 km/h unterwegs. Der Tiger schafft bis 1700 km/h. Sie waren also verhältnismässig gemütlich unterwegs?
Wir befanden uns auf dem Rückflug. Da fliegt man ökonomischer.

Auch Fliegen auf dem Rücken ist nichts Aussergewöhnliches im Kampfjet?
Nein, das ist Routine.

Dann gleiteten Sie im Fallschirm Richtung Boden. Wie lief die Rettungsaktion ab? Hatten Sie noch ein Funkgerät bei sich?
Nein. Ein Kollege hat meinen Ausstieg gesehen. Ich habe die Flugzeuge nur noch gehört. Es war schwierig, in dieser surrealen Situation die Gedanken beieinander zu halten. Irgendwann trieb es mich Richtung Walensee. Ich kämpfte mit dem Bewusstsein, wahrscheinlich vom Schock her. Ich realisierte, dass es mir Helm und Maske vom Luftdruck weggerissen hatte. Und versuchte, den Schirm vom See wegzusteuern.

Man kann den Fallschirm steuern?
Der Fallschirm hat eine leichte Vorwärtsgeschwindigkeit und man kann die Richtung steuern. So habe ich auf ein offenes Feld gezielt. Bei der Landung spürte ich einen «Zwick» im Bein. Ich konnte nicht mehr aufstehen, lag im Feld und wartete.

Welche Gedanken hatten Sie da?
Am meisten geplagt hat mich, wo der Flieger hin ist. Hat es jemandem etwas gemacht? Und auch, wie erkläre ich das? Ich hatte selber keine Erklärung.

Wie lange lagen Sie da?
Das weiss ich nicht mehr. Irgendwann war der Rega-Helikopter über mir. Ein Retter seilte sich ab, fragte, wie es geht. Ich sagte ihm, dass ich nicht aufstehen könne und fragte, wo der Flieger hinflog und ob jemand verletzt sei. Er sagte «Neinei», aber ich glaubte es ihm nicht wirklich.

Dann wurden Sie ins Spital Glarus geflogen.
Dort wollten sie relativ rasch ein MRI machen wegen der Wirbelsäule. Dann rief der Kommandant der Luftwaffe, Fernand Carrel, an und wollte wissen, was passiert ist. Ich sagte: Ich weiss es nicht. Ich habe nichts gemacht.

Er fragte leicht vorwurfsvoll?
Ich empfand es nicht so. Aber ich konnte nicht mehr sagen als: Ich weiss es nicht. Wie weit er mir das glaubte, konnte ich nicht beurteilen. Er musste nachher vor die Medien und alles erklären. Ich wusste, dass dies nicht einfach ist mit meiner Antwort.

Konnte Ihr Chef Sie wenigstens beruhigen, dass es keine Verletzten oder Toten gab?
Er wusste das auch nicht. Irgendwann kam dann jemand von Dübendorf ins Spital, der sagte, dass der Flieger in ein Feld geflogen sei und niemand verletzt.

In diesem Moment ist eine grosse Last abgefallen?
Ja, das kann man so sagen.

Die eigene Verletzung war dann nicht so gravierend?
Am Wirbel fanden die Ärzte nichts. Das Bein hatte sie gar nicht gross interessiert. Es wurde blau und schwarz. Es hat sich im Nachhinein gezeigt, dass der Muskel hinten durchtrennt wurde. Das kam nie mehr gut. Er blieb durchtrennt. Anfangs konnte ich nicht gut gehen. Mit der Zeit haben andere Muskeln übernommen. Man hätte wohl ohnehin nichts machen können. Heute schränkt es mich nicht mehr ein.

Sie erwähnten die grosse Last, die abfiel, als Stunden nach dem Vorfall für Sie klar war, dass niemand beim Absturz verletzt oder getötet wurde. Erst Monate später kam der Schlussbericht, der besagte, dass die Ursache ein System- und kein Pilotenfehler war. Wie sehr waren Sie da erleichtert?
Der Schlussbericht war nur noch der Abschluss. Man hatte relativ rasch den Sitz und das Dach des Flugzeugs gefunden und festgestellt, dass die Auslösesequenz normal abgelaufen war. Ich habe erst beim Lesen des Berichts im Nachhinein realisiert, dass die Untersuchung ab da auch gegen mich gerichtet war. Für mich selber war die Entlastung aber schon vorher eingetreten.

Wie kam das?
Man hatte in die Untersuchung den wissenschaftlichen Dienst der Stadtpolizei Zürich beigezogen. Ich musste in Dübendorf im Flieger erklären, was ich genau gemacht hatte. Aufgrund fehlender Spuren der Handschuhe konnten sie ausschliessen, dass ich den Hebel des Schleudersitzes gezogen hatte. Das war für mich die grosse Erleichterung, dass meine Erinnerung stimmt. Irgendwann kommen Selbstzweifel auf.

Kurz nach dem Unfall hiess es auch von Armeeseite, dass ein technischer Defekt ausgeschlossen sei. In den Medien wurde spekuliert: «Schoss der Pilot sich selbst ab?» Wie ging es Ihnen da?
Das in den Medien habe ich nicht so mitbekommen. Die Zeit danach war aber schon nochmals belastend. Die Aussage der Armee war im Grundsatz auch nicht falsch. Man hat nie abschliessend rausgefunden, ob ein Sicherungshebel unabsichtlich entriegelt wurde. Nach dem Unfall hat man die Checkliste ergänzt und auch den Schleudersitzmechanismus angepasst.

Hätte es rechtliche Konsequenzen für Sie haben können, wenn es ein Pilotenfehler gewesen wäre?
Möglicherweise. Ich wüsste aber nicht, wie die ausgesehen hätten. Aber absichtlich löst den Schleudersitz kein Pilot aus, wenn er sich nicht in einer absoluten Notsituation befindet. Bei mir war es nochmals anders, weil ich ungewollt aus einem funktionierenden Flugzeug gespickt wurde.

Das Ereignis löste im Juli 1996 einigen Medienrummel aus, vor allem im «Blick». Dieser hatte auch ein Zitat des namentlich nicht genannten Piloten drin. Riefen die Reporter ins Spital an?
Sie versuchten es. Ich sagte, dass ich keine Auskunft geben wolle. Ich habe nie mit einem Journalisten geredet. Die Medien hatten noch auf andere Art versucht, meinen Namen herauszubekommen. X Leute erhielten damals seltsame Anrufe. Der Medienrummel ist recht an mir vorbeigegangen. In meiner Erinnerung dauerte er auch gar nicht so lange. Das wäre heute wohl anders.

Wie hat sich Ihr Leben nach dem Vorfall verändert?
Am Ende prägt einen jedes Ereignis. Aber es ist nicht so, dass der Vorfall mein Leben umgekrempelt hätte. Ich bin weiter geflogen.

Wann sassen Sie zum ersten Mal wieder in einem Tiger?
Ich weiss es nicht mehr genau. So zwei bis vier Wochen nach dem Vorfall.

Hatten Sie keine Angst, dass es Sie wieder plötzlich aus dem Flieger spicken könnte?
Dass dieses Gefühl gar nicht da war, wäre gelogen. Aber es war nicht so, dass ich mich nicht mehr hätte konzentrieren können im Flugzeug. Der Rückenflug hat mir etwas widerstrebt ab diesem Zeitpunkt. Deshalb habe ich diesen versucht zu minimieren.

Albträume hatten Sie keine?
Albträume hatte ich nie. Fallschirmspringen war mein Hobby. Insofern war das Hängen am Schirm nichts Aussergewöhnliches. Auch der Umstand, dass niemand zu Schaden gekommen ist, war ein massgeblicher Faktor.

Die SP Schänis forderte im Nachgang ein Flugverbot für Kampfjets über bewohntem Gebiet. Unrealistisch in der Schweiz?
Wo soll man dann noch fliegen? Es gibt ohnehin schon viele Einschränkungen für die Luftwaffe, etwa alles, was Luftstrassen für Linienflüge sind.

Wenn man sich für eine Luftwaffe entscheidet, gibt es ein Risiko?
Entweder hat die Armee einen Auftrag, dann muss man üben. Das ist mit gewissen Risiken behaftet. Auch bei Privatfliegern gibt es Abstürze. Die stürzen auch nicht immer ins offene Feld. Es hat bis jetzt aber niemand die Abschaffung der Privatfliegerei gefordert.

In den Medien hiess es, der Tiger liege bis zu 30 Meter tief im Boden. Andernorts las man, er sei wahrscheinlich in tausend Teile zerstoben. Wie stellen Sie sich das vor?
Das müssen Geologen und andere Spezialisten beurteilen. Da weiss ich nicht mehr, als in den Medien stand.

Fliegen Sie selber immer noch?
Ich würde fliegen. Aber ich habe seit einiger Zeit Nackenprobleme, die dies verhindern. Mit dem Alter nimmt die Tätigkeit am Boden ohnehin zu.

Marie-Theres Duft, die beim Absturz auf dem Spielplatz war, sagt, dass sie und ihre Kinder viele Schutzengel gehabt hätten. Haben Sie auch nach Erklärungen gesucht, warum der Jet wenige Meter neben dem Spielplatz landete statt mittendrin?
Ob Schutzengel oder etwas anderes. Ich bin einfach dankbar, dass es so rausgekommen und nichts Gravierenderes passiert ist. Eine Erklärung wird man dafür nicht finden.

26 Jahre danach: Augenzeugin Marie-Theres Duft und Pilot Patrik Stäheli treffen sich auf dem Spielplatz in Schänis – wenige Meter neben der Absturzstelle. Bild: Pascal Büsser

Kindertraum von der Fliegerei verwirklicht

Patrik Stäheli (58) wuchs im Thurgau auf. Nach der Lehre als Maschinenmechaniker reparierte er einige Zeit Bagger bei einer Firma in Siebnen. Sein Studium an der Hochschule in Luzern gab er nach einem Jahr auf, weil er nach der Rekrutenschule aufgrund der bestandenen Fliegervorprüfung die Laufbahn als Armeepilot einschlug. Und so seinen Bubentraum verwirklichen konnte.

Zum Zeitpunkt des Unfalls in Schänis war er 32-jährig und bereits Fluglehrer mit Hunderten Flugstunden im Kampfjet. Neben dem Tiger flog er später auch mit der neueren FA-18. Heute arbeitet Stäheli bei der Luftwaffe primär im Bereich Flugüberwachungssysteme und im Stab – mehrheitlich in Dübendorf. Er wohnt im Thurgau, ist geschieden und hat zwei erwachsene Kinder. *(pb)*

Absturz neben Spielplatz: So titelte der «Blick» am Tag danach.

«Blick» verloste Heliflug über die Absturzstelle

Der Absturz des Tiger-Kampfjets in Schänis am 4. Juli 1996 war auch ein Medienereignis. Insbesondere im «Blick» kamen nicht nur Augenzeugen aus Schänis mit emotionalen Statements zu Wort. «Es war wie in einem Kriegsfilm», wurde eine Grossmutter zitiert, die mit der Enkelin auf dem Spielplatz gewesen sei. «Es tönte wie bei einem Erdbeben. Dann wurde es dunkel», erzählte ein Anwohner. Das Boulevardblatt heizte die Diskussion auch unter der Leserschaft an. «Tiger-Bergung ja oder nein?», wurde eine Woche nach dem Absturz gefragt. Wer mitmachte, konnte einen «Heliflug über die Moore von Schänis SG und Entlebuch LU» gewinnen. Im Luzernischen war 1984 ein Kampfjet abgestürzt.

Die Meinungen bei den Anwohnern in Schänis war laut «Blick» gespalten: «'Der Tiger gehört entsorgt', sagt am Kraterrand die Anwohnerin Elfi Boog (38). 'Eine Bergung lohnt nicht', findet Anwohnerin Anna Rickli (36). 'Wenn das Kerosin und das Betriebsöl entfernt sind, darf der Tiger im Boden bleiben', meint Ivo De Felice (43), der den Absturz beobachtet hat. So sieht es auch Fritz Dürsch (62): 'Das Blech, der Kunststoff und das Aluminium im Boden stören niemanden.'».

Schon am Tag nach dem Unfall hatte sich der «Blick» im Restaurant «Schwert» umgehört. «'Glück gehabt!' So der einhellige Tenor beim Mittagessen und einem Glas Weissen», war zu lesen. Zitiert wird etwa Albert Düring (39), Sanitärinstallateur und Metallbauschlosser: «Schänis ist ein Gleitschirm- und Segelflugmekka. Zum Glück war schlechtes Wetter – und keiner war in der Luft.» Doris Wissmann (43), Hausfrau und Aushilfe im Restaurant «Schwert» sagte laut Bericht: «Am Nachmittag sind viele Mütter mit ihren Kindern auf dem Spielplatz.»

Die Unfallstelle erhielt im Volksmund den Namen «Tigerloch». Am 1. April 1999 scherzte «Radio Zürisee», dass die Heckflosse des Flugzeugs aufgetaucht sei. Der «Tages-Anzeiger» widmete dem Vorfall bereits eine Woche später einen satirischen Beitrag. Und berichtete, dass das Eidgenössische Militärdepartement «diplomatischen Kontakt mit den australischen Behörden aufgenommen habe, um abzuklären, ob der Tiger 'down under' aufgetaucht sei.» *(pb)*

Schänis hat beim Tigerabsturz 1996 doppeltes Glück im Unglück

Der Kampfjet verfehlte einen besetzten Spielplatz und ein Wasserfassungsgebiet um wenige Meter.

Die Ereignisse und die Folgen Es war ein gewöhnlicher Donnerstag im Juli 1996. Bis kurz vor elf Uhr ein Kampfjet tief über Schänis hinwegdonnerte und direkt neben dem Spielplatz Forren im Boden verschwand – weniger als 200 Meter vom Siedlungsgebiet entfernt. Augenzeugen, darunter Schüler, berichteten in den Medien, wie sie bei der Federi einen Mann am Fallschirm gesehen hätten und danach den Kampfjet in Seitenlage über das Dorf und die Kirche fliegen – dort fand gerade eine Trauerfeier statt.

Kurz nach 11 Uhr vermeldete das Eidgenössische Militärdepartement (EMD, heute VBS) den Absturz eines Tigers. Laut Medienberichten eilten erst Arbeiter eines nahen Baugeschäfts herbei, danach Feuer- und Ölwehr – und bald auch eingeflogene Einsatzkräfte der Schweizer Armee. «Schänis hat sehr grosses Glück gehabt», zitiert die Nachrichtenagentur SDA Ernst Giger, damals Gemeindeschreiber und Chef des Gemeindeführungsstabs.

Dies galt auch für die Spätfolgen. Der Kampfjet wurde trotz intensiver Suche nie gefunden. Übrig blieben nur ein paar Teile an der Oberfläche. Später hiess es, beim Aufprall sei der führerlose Tiger-Kampfjet in Tausende Teile zerschellt. Dabei sei ein Grossteil der 1300 Liter Kerosin zerstäubt worden. Der Kern der Trümmermasse, der höchstens 30 Liter Hydraulik- und Motorenöl enthalten habe, sei zwar bis in die grundwasserführende Kies-Sand-Schicht vorgestossen. Aufgrund der geologischen Verhältnisse sei das Grundwasser aber nicht grossflächig verschmutzt. Der Jet hatte ein Wasserfassungsgebiet um 80 Meter verfehlt. Allerdings musste Erdmaterial abgetragen und verschmutztes Wasser abgepumpt werden. Insgesamt dauerte die Aktion 1,5 Jahre. Die Feuerwehr Schänis stellte der Armee dafür 108 000 Franken in Rechnung, wie die «Linthsicht» schrieb. Die Gesamtkosten wurden schon 1996 auf 300 000 Franken geschätzt. Der Tiger hatte gut acht Millionen gekostet.

Betreffend Schleudersitz ergab die Auswertung durch Experten, dass dieser beim Flug auf dem Kopf sich von alleine auslösen konnte. In der Folge wurde das System angepasst. *(pb)*

Danach: Einsatzkräfte pumpen an der Absturzstelle Schmutzwasser ab. Bild: Key

«Wir hatten mehrere Schutzengel»

Marie-Theres Duft (62) war mit den Kindern auf dem Spielplatz, als daneben der Tiger in den Boden krachte. Sie erinnert sich.

Die Augenzeugin «Ich war mit meinen beiden Kindern auf dem Spielplatz. Der Bub war einjährig und spielte in den Holzschnitzeln unter der Rutschbahn. Das Mädchen war drei Jahre alt und sass auf dem 'Gigampfi', ich stand daneben. Ich schaute Richtung Bilten und habe deswegen den Flieger zum Glück nicht kommen sehen. Dafür bin ich heute noch dankbar. Ich hörte zwar seltsame Geräusche und schaute herum, sah aber nichts. Dann gab es einen 'Chlapf' und es spickte Dreck zum Spielplatz herüber. Danach sah man ein grosses Dreckloch. Auf einmal kamen Leute herangerannt und begannen das Gelände samt Spielplatz abzusperren. Ich war noch dort, geschockt, wusste gar nicht recht, was machen. Heute würde man sofort ein Careteam hinschicken. Um mich hat sich damals niemand gekümmert. Nicht mal gefragt, wie es geht, wurde ich. Irgendwann hiess es, was ich auf dem Spielplatz mache. Ich sagte, dass ich schon vorher hier gewesen sei. Es ist möglich, dass noch eine andere Frau mit Kind dort war, aber ich kann es nicht mehr sicher sagen. Irgendwann nahm ich meine Kinder und ging nach Hause. Der grösste Schock kam erst im Nachhinein, als klar war, dass dort wirklich ein Flugzeug in den Boden geflogen war. Zuerst hatte es auch am Radio noch geheissen, dass niemand auf dem Spielplatz gewesen sei. Da wurde ich sauer und rief an. Später brachten zwei oder drei Piloten der Armee einen schönen Blumenstrauss vorbei. Ich habe die Zeitungsartikel von damals gesammelt, um sie später den Kindern zu zeigen. Ihnen hat man nie etwas angemerkt. Auch ich hatte keine Albträume. Wir hatten zum Glück mehrere Schutzengel.» *(pb)*