



Sehr seltene Aufnahme aus dem ehemaligen Jugoslawien: F-84G 10661 der 172.VP 1963 in Zadar-Zemunik. Sie ist wie die abgestürzte 10644 mit Zementbomben und Übungsraketen bewaffnet.

Aleksandar Radić, Boris Ciglić

Mysteriöser Absturz in den Alpen



Höchste Alarmbereitschaft

Am 26. Juli 1963 um 05:17 morgens zerstörte ein gewaltiges Erdbeben Skopje, die Hauptstadt der Jugoslawischen Bundesrepublik Mazedonien. Die Nation war im Schockzustand. Die Nachrichten berichteten von Hunderten von Toten. Die genaue Zahl der Toten wurde nie genau festgestellt, Schätzungen gehen aber von 1.000 bis 1.100 Opfern aus. Alle Einheiten der Jugoslawischen Luftwaffe und Fliegerabwehr (Jugoslovensko ratno vazduhoplovstvo i protiv vazdusna odbrana - JRV i PVO) wurden in erhöhte Kampfbereitschaft versetzt. Die Transportflugzeuge und Helikopter wurden nach Skopje verlegt, die Kampfverbände standen auf Abruf bereit. In Zeiten des Kalten Krieges schätzte die militärische Führung diese Naturkatastrophe als Möglichkeit ein, das Land zu destabilisieren. Alle Mitglieder der JRV i PVO wurden aufgefordert, sich umgehend bei ihren Einheiten zu melden.

Auf dem Flugplatz Zemunik in der Nähe von Zadar, neun Kilometer von der Adriaküste entfernt, trat die Mannschaft des 172. Fliegerregiment (172. Vazduhoplovni puk - VP), ausgerüstet mit US-Jagdbombern des Typs F-84G Thunderjet, an. Der Kommandant Major Kosta Micovic, wegen seiner Härte „Schwarze Wolke“ genannt, hielt eine Rede, in der er die Situation im Land erklärte und Befehle ausgab.

Zu dieser Zeit bestand das 172.VP aus der 239. und 240. Staffel (Eskadrila - E) sowie einer Aufklärungsabteilung und war innerhalb der JRV i PVO eine Eliteeinheit mit dem inoffiziellen Namen „Nacht Regiment“. Diese Einheit wurde grundsätzlich für Einsätze unter schwierigsten Wetterbedingungen bei Tag und Nacht sowie zur Unterstützung der Marine trainiert. Die Piloten des Regiments flogen fast die Hälfte ihrer Thunderjet-Flugstunden bei Nacht oder untertags in Wolken. Flüge mit voller Bewaffnung waren Routine.



Es herrschte ein seltsame Stimmung, als an diesem unglücklichen 26. Juli eine nach der anderen F-84G mit Bomben und Raketen unter den Tragflächen ihre Flüge absolvierten. Während der Pausen zwischen den Flügen hörten die Piloten Radio, um Neuigkeiten über die Tragödie in Mazedonien zu erfahren. Der 32-jährige Pilot Hauptmann (Kapetan) Ranko Janković der 240. Eskadrila flog den ersten Einsatz am Nachmittag mit einer Cockpitabdeckung unter Instrumentenflugbedingungen. Laut seinem Auftrag verschoss er seine Munition auf einem Schießplatz und landete nach einer Flugzeit von 1 Stunde und 20 Minuten um 18:30 wieder in Zemunik. Für Janković war das Routine, flog er die F-84G doch bereits seit acht Jahren.

Nach einer kurzen Pause erhielt Kapetan Janković den Befehl, um 19:50 mit der F-84G mit der Nummer 10644 zu einem weiteren Flug zu starten. Der Flugauftrag lautete, auf der Strecke Biograd – Škocijan (Funkfeuer) – Medulin – Biograd einen Übungsangriff am Schießplatz Benkovac in Nord-Dalmatien zu fliegen und um 21:20 nach Zemunik zurückzukehren. Mit ihm sollte der 27-jährige Leutnant (Potporucnik) Ratko Janković, ein Staffelkollege, der seit Oktober 1962 beim 172.VP war, fliegen. Zufälligerweise hatten beide Piloten denselben Nachnamen, stammten aber aus verschiedenen Teilen Zentralserbiens und waren nicht miteinander verwandt. In dieser Nacht war geplant, dass 18 Piloten des 172.VP mit 16 F-84G und einer Lockheed TV-2 starten sollten. Die beiden Janković starteten planmäßig, aber die F-84G 10644 sollte nicht mehr nach Zemunik zurückkehren.

In Wolken verirrt

Die Rekonstruktion des Vorfalls zeigt, dass die beiden wie üblich auf der geplanten Flugroute bis zwei Minuten vor dem Wendepunkt Škocijan geflogen sind. Hier ersuchte der Verbandsführer, die Flughöhe von 185 auf 205 erhöhen zu dürfen. Es wird vermutet, dass dies der Beginn des abnormalen Verhaltens des Piloten gewesen sein könnte oder dass er die Absicht hatte, Wolken zu übersteigen, die in seiner Flugrichtung lagen. Die Flugunfallkommission stellte allerdings fest, dass es keine Gründe dafür gab, da die Wolken außerhalb der geplanten Flugroute lagen.

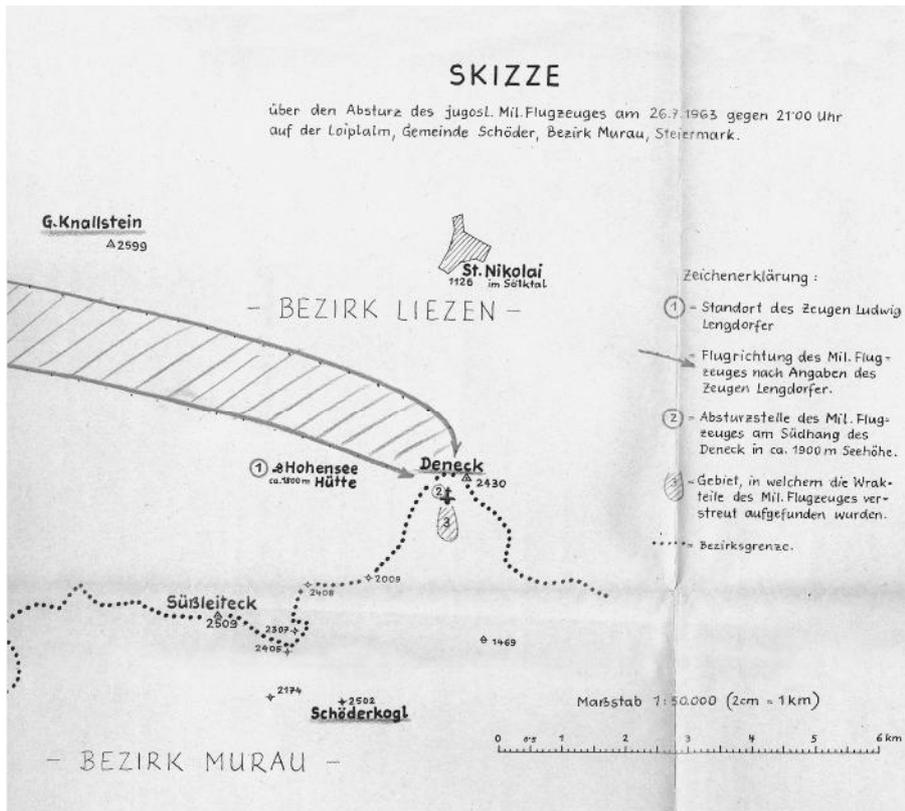
Janković erhielt die Erlaubnis für die neue Flughöhe, aber er hat sie offensichtlich nicht gehört. Sein Flügelmann wiederholte, dass sie die Erlaubnis bekommen hätten, als er sah, dass er nicht zu steigen begann. Janković antwortete nicht, erhöhte aber die Geschwindigkeit und stieg dann auf Höhe 215, obwohl er 205 angefordert hatte. Als die beiden am Funkfeuer Škocijan angekommen waren, forderte der Flügel-



Republic F-84G Thunderjet 1963 in Zadar-Zemunik.

mann seinen Rottenführer auf, nach links zu wenden und hörte die Antwort „Ja, ja, verstanden“ - aber er wendete nicht. Nach drei bis vier Minuten wandte er sich wieder an ihn, um ihn zu erinnern, nach links zu wenden und wies auf die Möglichkeit eines gyromagnetischen Kompassdefekts hin. Der Flügelmann berichtete später, dass auf die Aufforderung, die Funkverbindung zu überprüfen, unverständliche und leise Antworten gekommen seien, so als ob er halb eingeschlafen wäre.

An dieser Stelle änderte der Rottenführer den Kurs um 15 Grad, um in weiterer Folge einen Kurs von 315 Grad zu fliegen und diesen auch beizubehalten, der Funk blieb aber still. Der Kommandeur der 240.E, Hauptmann I. Klasse (Kapetan I klase) Stanko



Skizze aus der „Tatbestandsmappe“ der Sicherheitsdirektion für Steiermark.

Kompass zu navigieren, auf das Goniometer der Zemunik-Flugkontrolle umzuschalten. Eine nachträgliche Analyse des Fluges ergab, dass er sich wahrscheinlich nicht über Rijeka, sondern über Ljubljana befunden hatte, und die Gewitterwolke, in der die beiden getrennt wurden, nicht über Zentral-slowenien, sondern bereits in Grenznähe zu Österreich gelegen war.

Über den weiteren Flug und den Verbleib des Rottenführers, der auf Funksprüche nicht mehr reagierte, war nichts bekannt. Die Hochleistungs-Radarstation VOJIN-33 in Škocijan versuchte, den verloren gegangenen Thunderjet zu orten, konnte aber keine Signale empfangen. Drei Tage später erhielt das

Jelačin, der ca. 6 bis 7 Minuten hinter den beiden Janković flog, befahl dem Flügelmann, die Führung zu übernehmen und zu vermeiden, in die Wolken hineinzufiegen, die in ihrer Flugrichtung lagen. Der Flügelmann führte den Befehl aus und näherte sich dem Rottenführer von der rechten Seite und versuchte, über Funk Kontakt aufzunehmen: „Schau nach rechts, siehst du mich?“

Er antwortete nicht und reagierte auch nicht. Die beiden flogen auf Kurs 315 in eine Gewitterwolke hinein. Der Flügelmann verlor seinen Rottenführer, drehte um 15 Grad auf Kurs 330 und stieg auf 26.500 Fuß über die Wolken. Dann wendete er auf Kurs 180, um zum Flugplatz zurückzukehren. Er verlor aber die Orientierung und änderte nach drei bis vier Minuten den Kurs auf 160. Nach acht Minuten sah er einen erleuchteten Ort, den er für Zagreb hielt. Jelačin machte ihn darauf aufmerksam, dass Zagreb einen länglichen Lichtschein habe, während Rijeka halbkreisförmig erschiene. Janković berichtete, dass er das Meer sehen könne und glaube, über Rijeka zu sein.

Jelačin ahnte jedoch, dass der unerfahrene Pilot sich verirrt hatte und forderte über Funk, die Lichter der Startbahnen in Pula und Zemunik sowie die Funkfeuer und Scheinwerfer am Boden voll aufzudrehen. Jelačin befahl Janković, das Flugzeug auf Kurs 150 zu steuern und über Lika anstatt mit dem Funk-



Die in nord-südl. Richtung verlaufende, 29 m lange Aufschlagspur, im Vordergrund eine deformierte Bordwaffe.