



III- 13 der Beilagen zu den Stenographischen
Protokollen des Nationalrates XVII.GP

REPUBLIK ÖSTERREICH
BUNDESMINISTERIUM
FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

GZ 10 079/63-1.13/87

Draken-Flugunfall und Auswirkungen
auf den Beschaffungsvorgang

BERICHT DES BUNDESMINISTERS FÜR LANDESVERTEIDIGUNG

AN DEN NATIONALRAT

gemäß § 21 Abs. 1 des Geschäftsordnungsgesetzes 1975

- 2 -

I.

Bericht über den Ermittlungsstand

Da die Untersuchungen über den Flugzeugabsturz noch eine geraume Zeit in Anspruch nehmen werden, kann zum gegenwärtigen Zeitpunkt lediglich ein Zwischenbericht vorgelegt werden, der die bisherigen Erkenntnisse über den Flugverlauf, die Unfalluntersuchung, den derzeitigen Untersuchungsstand sowie die weitere Vorgangsweise enthält.

SAAB 35 - FLUGUNFALL: Hptm WOLF

1. FLUGVERLAUF:

Hptm WOLF startete am 11. November 1986, 0914 Uhr, mit dem Auftrag, radargeführte Platzrunden zu fliegen.

Die Wetterlage - 350 km Wolkenuntergrenze, ca. 800-900 m Wolkenobergrenze, 5 km Sicht unter der Wolkendecke - entsprach den Forderungen für den Ausbildungsstand der Flugschüler.

Bei Start auf Piste 14 (140°) erhielt der Pilot die Freigabe, über links auf 320° zu kurven und auf 1200 m Höhe zu steigen. In dieser Phase war auch ein Frequenzwechsel von ÄNGELHOLM/TURM auf die Radarkontrolle/MALMÖ vorgesehen.

Hiebei hatte der Pilot während ca. eineinhalb Minuten laut Tonbandaufzeichnung des Funkverkehrs Probleme mit seiner Funkdurchgabe. Man hörte Knacksen und Fragmente eines Funkspruches. Am Radarschirm beobachtete die Kontrolle MALMÖ, daß der Pilot die Linkskurve über den in der Freigabe festgelegten Kurs von 320° hinaus bis ca. 210° durchführte und damit auf Kollisionskurs mit einem in gleicher Höhe fliegenden anderen Flugzeug kam.

Als daher nach den oa. eineinhalb Minuten einwandfreie Funkverbindung hergestellt war, forderte MALMÖ den Piloten auf, unverzüglich auf 900 m zu sinken. Der Pilot bestätigte diese Anweisung und meldete etwas später, daß er sich auf 900 m Höhe befindet und diese Höhe halte.

- 3 -

Da sich das Flugzeug mit dem nach wie vor anliegenden Kurs von 210° der schwedisch-dänischen Grenze näherte, ordnete MALMÖ, um eine Grenzverletzung zu vermeiden, eine Rechtskurve auf 320° an. Hptm WOLF bestätigte die Anweisung und führte sie durch.

In der Absicht, den Piloten aus seiner derzeitigen Position wieder in den Platzverkehr einzuordnen, ließ ihn MALMÖ zunächst auf 360° kurven.

Auf diesem Kurs, um 0919 Uhr, bereitete MALMÖ in der in der Luftfahrt üblichen Weise (Durchgabe von Luftdruck, Kurs und Sicherheitshöhe) den Instrumentenflug vor. Hptm WOLF wiederholte diese Angaben korrekt. Auf den nächsten Anruf der Radarleitstelle reagierte der Pilot nicht mehr, um 0921 Uhr - 2 Minuten nach dem letzten Funkverkehr - verschwand das Radar-echo des Flugzeuges vom Bildschirm.

Der sofort alarmierte Hubschrauber der Flugrettungsbereitschaft fand um 0928 Uhr einen Ölleck und am Wasser treibende Flugzeugteile ca. 10 km südwestlich von TOREKOV. Ein Fahrzeug der Küstenwache erreichte um 1017 Uhr den Unfallplatz. Der Kommandant dieses Küstenwachschiffes beurteilte die Sicht zwischen 1 und 5 km, die Wolkenuntergrenze mit ca. 350 m.

2. UNFALLUNTERSUCHUNG:

Der Flugunfall wird durch eine staatliche, schwedische Kommission (SHK) untersucht, in der ÖSTERREICH durch ein Mitglied unmittelbar vertreten ist.

Parallel hiezu wurde eine österreichische Flugunfall-Untersuchungskommission eingesetzt, deren Leiter mit dem offiziellen Vertreter in der schwedischen Kommission ident ist. Gleichzeitig wurde die Möglichkeit eröffnet, daß die jeweiligen Fachorgane beider Kommissionen auch direkt miteinander kommunizieren können.

3. DERZEITIGER UNTERSUCHUNGSSTAND:

3.1 Die Obduktion des Piloten ergab keine physischen Beeinträchtigungen zum Unfallzeitpunkt.

In der Leiche sowie im Helm wurden Teile (Federn, Fleisch und Knochensplitter) einer Ente gefunden, die mit großem Druck aufgeprallt und eingedrungen waren. Ob dies als kausale Unfallursache anzusehen ist oder das Flugzeug im Verlauf des Absturzes bzw. Aufschlages auf der Wasseroberfläche mit dem Vogel kollidiert ist, wird vermutlich nie feststellbar sein.

Der Pilot befand sich zum Zeitpunkt des Aufschlages auf der Wasseroberfläche im Flugzeug; der Schleudersitz wurde nicht betätigt.

3.2 Der Aufschlag auf der Wasseroberfläche liegt unmittelbar neben jenem Punkt, an dem der Radarsichtkontakt verlorengegangen war. Das Flugzeug schlug mit ca. 680 km/h, 70° Sturzwinkel und einem Kurs von 230° (dh entgegengesetzt zur ursprünglichen Flugrichtung) auf.

Das Triebwerk lief zu diesem Zeitpunkt mit 85% einer bei normalem Flugverlauf in dieser Phase des Anfluges adäquaten Leistungseinstellung.

3.3 Die SHK trat zuletzt am 11. und 12. Februar 1987 in ÄNGELHOLM zu einer weiteren Sitzung zusammen. Von österreichischer Seite nahmen außer dem österr. Mitglied dieser Kommission die Fachorgane Flugbetrieb und Technik teil.

Die zweitägigen Arbeiten und Gespräche dienten der Koordinierung bisheriger Untersuchungsergebnisse und der Beurteilung möglicher und vermutlicher Unfallursachen.

Bisher gibt es keine Hinweise auf ein technisches Gebrechen, ausgenommen der zeitweise Ausfall des Funkgerätes. Ca. 90% des Flugzeuges wurden bisher geborgen und untersucht. Die Suche nach den noch fehlenden Teilen wird im Frühjahr nach dem Schmelzen der Eisdecke wieder aufgenommen werden. Diesbezügliche technische Untersuchungsergebnisse können demnach nicht vor Ende März dieses Jahres erwartet werden.

- 5 -

Im Rahmen der Kommission wurde in 19 Versuchsanordnungen der Unfallflug und insbesondere die letzte Phase dieses Fluges - der eigentliche Absturz - am Flugsimulator auf Grund der vorhandenen Daten (Radarplotting, Funkverkehr, Lage des Flugzeuges beim Aufschlag) nachgeflogen.

Die Auswertung der Ergebnisse wurde begonnen und wird in den kommenden Wochen in SCHWEDEN und in ÖSTERREICH fortgesetzt.

Für die Unfalltheorie eines Vogelschlags gibt es bisher keine schlüssigen Beweise; sie kann aber derzeit auch nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden.

Die Untersuchung der Ausbildung (Umschulung) österreichischer Piloten in SCHWEDEN - insbesondere des Hptm Johann WOLF - ist im Gange und wird voraussichtlich bis Ende März dieses Jahres abgeschlossen werden können.

4. WEITERE VORGANGSWEISE:

Die nächste Sitzung der SHK für diesen Unfall wurde für 24. und 25. März 1987 in STOCKHOLM festgesetzt. Von österreichischer Seite werden daran teilnehmen: das österr. Mitglied der SHK/Leiter der österr. FUK sowie die Fachorgane Flugbetrieb, Technik, Psychologie und Medizin der österr. Flugunfalluntersuchungskommission.

- 6 -

II.

Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang

1. Der Weg zur Entscheidung

Am 10. März 1977 wurde vom Landesverteidigungsrat der Grundsatzbeschuß über die Notwendigkeit, Luftraumüberwachungsflugzeuge zu beschaffen, gefaßt.

Nachdem die Realisierung in den Folgejahren aus diversen Gründen nicht erfolgte, beauftragte der Landesverteidigungsrat am 7. Dezember 1983 in seiner 68. Sitzung die wiedereingesetzte Projektgruppe "Abfangjäger" mit der

"... neuerlichen Prüfung bezüglich der Anschaffung einer bestimmten Anzahl von Abfangjägern unter Berücksichtigung der finanziellen Möglichkeiten und der militärischen, wirtschaftlichen sowie technischen Erfordernisse..."
(Protokollauszug).

Am 20. März 1984 legte die Projektgruppe dem Landesverteidigungsrat zu dessen 69. Sitzung einen Bericht über den "Einsatz von Kampfflugzeugen zur Wahrung der österreichischen Lufthoheit" vor.

Kernaussage des Berichtes war die Überlegung, mit Rücksicht auf die Marktsituation, den Entwicklungsstand absehbarer Flugzeuggenerationen sowie Arbeitsmarkt- und Wirtschaftslage die Problemlösung mittels eines sog. "Zwei-Generationen-Konzeptes" anzustreben. Zielvorstellung ist hiebei die zu Beginn der 90er Jahre in Dienst gehende 4.JET-Generation; die Lücke bis zu deren Einführung, wobei hiefür etwa das Jahr 1995 angenommen wurde, ist durch eine kostenwirksame Zwischenlösung zu überbrücken.

- 7 -

Besonders betont wurde die Notwendigkeit, die "Zwischenlösung" nicht isoliert stehen zu lassen, da sie sonst "unverkäuflich" werden würde.

Der Landesverteidigungsrat legte diesen Bericht des BMLV der Bundesregierung zur weiteren Entscheidung vor.

Parallel hiezu definiert der Landesverteidigungsrat in seiner nächsten Sitzung am 27.Juni 1984 die Zielsetzung, ... "möglichst bis Ende 1984 zu einer Beschlüffassung über den Ankauf von für die Luftraumüberwachung geeigneten Geräten zu kommen.

Zur Schaffung von Entscheidungsgrundlagen eröffnete das BMLV ein Ausschreibungsverfahren nach ÖNORM A 2050. Nach Einlangen der Offerte wurden diese einer Bewertungsgruppe zur Prüfung übergeben; das Ergebnis wurde am 23.November 1984 dem Bundesminister für Landesverteidigung vorgelegt.

Bestbieter der Ausschreibung war die englische Firma BRITISH AEROSPACE mit der "LIGHTNING", mit 1 % Vorsprung im Nutzwert vor dem schwedischen SAAB DRAKEN.

Das LIGHTNING-Angebot hatte jedoch zwei "Schönheitsfehler". BAe versprach zwar Kompensationsgeschäfte, wollte hiefür jedoch keine bedingungslosen Garantien geben. Andererseits war das Flugzeug zwar in der Beschaffung billig, die Betriebskosten jedoch extrem hoch (2,5 zu 2,5 Mrd).

Demgegenüber belief sich das DRAKEN-Angebot auf 3,4 Mrd. Beschaffungskosten zu 1,6 Mrd. Betriebskosten (gerechnet in beiden Fällen bis Ende 1995). Dies bedeutete bei gleicher Endsumme volkswirtschaftlich gesehen das wesentlich günstigere Verhältnis, da für Gegengeschäfte lediglich die Beschaffungskosten gesehen werden dürfen. Zudem garantierten die Schweden 130 % Kompensation.

- 8 -

Der Widerspruch der wirtschaftlichen Aspekte zu dem Ergebnis der Ausschreibung gemäß ÖNORM A 2050 veranlaßte den Landesverteidigungsrat, ein Hearing zur Behandlung von Detailfragen mit der Bewertungskommission zu veranstalten. Das Hearing fand am 11. Jänner 1985 statt; je Fraktion der im Parlament vertretenen Parteien wurden drei Mitglieder und ein Experte geladen.

Das Ergebnis des Hearings schlug sich in der Empfehlung des Landesverteidigungsrates an die Bundesregierung in seiner 73. Sitzung am 26. März 1985 nieder, die Flugzeugtype J-35 DRAKEN der Firma SAAB-SCANIA zu beschaffen.

Am 2. April 1985 ermächtigte der Ministerrat den Bundesminister für Landesverteidigung, die erforderlichen Detailverhandlungen zur Beschaffung aufzunehmen.

Am 21. Mai 1985 wurde der Kaufvertrag über 24 einsitzige Kampfflugzeuge einschließlich Ersatzteilen, Bodengerät, Werkzeugen, Meß- und Prüfgeräten, Flugsimulator, Handbüchern und der gesamten Ausbildung des technischen Personals unterzeichnet.

Die Ausbildung der Piloten wurde durch einen Vertrag mit der Schwedischen Flugwaffe sichergestellt.

2. Die Vertragsabwicklung

Die Abwicklung des Vertrages erfolgt im wesentlichen inhaltskonform.

Die bisherigen Ausbildungskurse für das technische und logistische Personal fanden ungeteilte Zustimmung der Teilnehmer. Von März bis Juli 1987 findet die Schulung des Staffel-Wartungspersonals in SCHWEDEN statt. Im Herbst d.J. folgt die Ausbildung der Masse des Werftpersonals.

- 9 -

Termingerecht läuft seit 24.November 1986 die Lieferung der Ersatzteile und des Bodengerätes. Bisher sind Waren im Wert von rd. öS 50 Mio eingetroffen, derzeit ist ein Lieferpaket von 66 m³ mittels Landtransport unterwegs.

Der Flugsimulator hat streikbedingt drei Wochen Verzögerung. Die nunmehr von 27.Feber 1987 auf 15.März 1987 verschobene Lieferung wird jedoch österreichischerseits weitere 3 - 4 Wochen verzögert; bedingt durch die lange Frostperiode kann die BGV II den Bautermin des Simulatorgebäudes in ZELTWEG nicht halten. Eine kritische Phase entsteht dadurch nicht, der Simulator wird erst im Oktober benötigt (Installationszeit 3 Monate).

Im Produktionsplan der Flugzeuge sind insgesamt bisher - ebenfalls streikbedingt - 13 Tage Verzögerung aufgetreten. Teilweise einbringbar, sollte einer planmäßigen Auslieferung ab Juni 1987 mit einem bis zwei Flugzeugen pro Monat nichts im Wege stehen. Das 24.Flugzeug muß laut Lieferplan 43 Monate nach Vertragsunterzeichnung, d.h. Ende 1988, ausgeliefert sein.

Ein problematischer Engpaß besteht derzeit lediglich bei den deutschsprachigen Betriebshandbüchern, deren Lieferung mit Masse seit 3 Monaten überfällig ist.

Dadurch wird das mit der Fristsetzung des BMLV ursprünglich angestrebte Ziel, für die Ausbildung bereits die Originalpublikationen zur Verfügung zu haben, nicht erreicht. Um sicherzustellen, daß hierdurch keine Qualitätseinbuße bei der Schulung eintritt, wird das BMLV Ende März 1987 die Ausbildungseffektivität in SCHWEDEN kommissionell überprüfen. Entstehende Mehrkosten im Falle eines negativen Überprüfungsergebnisses gehen zu Lasten der Firma SAAB, abgesehen von der Ponalevorschreibung für Nichteinhaltung des Lieftermines.

- 10 -

Die Ursache für das Problem liegt einerseits in einer Fehlkalkulation des Arbeitsaufwandes bei der Firma SAAB, andererseits bei unzureichenden Kapazitäten der als Sublieferant verpflichteten Übersetzungsfirma ESG in MÜNCHEN.

An der Problemlösung wird seitens des Vertragspartners intensiv gearbeitet. Der Erfüllungstermin dürfte jedoch vor Juni 1987 nicht realisierbar sein.

3. Gegengeschäfte

Die Gegengeschäftsverpflichtung der Firma SAAB beläuft sich auf 130 % der Kaufsumme (ohne Einfuhrabgaben), d.s. öS 3,14 Mrd.

Die Gegengeschäfte sind in einem Zeitraum von 10 Jahren und in 4 Kategorien abzuwickeln:

- a) Zulieferbezüge aus österr. Hochtechnologie
- b) Übertragung von technologischem Spezialwissen an die österreichische Industrie (Technologietransfer)
- c) Bezüge aus Klein- und Mittelbetrieben
- d) Sonstige

Die derzeitige Standortbestimmung stellt sich wie folgt dar:

Kategorie	Zielwert Mio öS	Dzt. Stand % Mai 85 - Dez 86 Mio öS	Erfüllungsgrad	
				%
a	1.205	50	729	60
b	723	30	143	20
c	482	20	113	23
d	730	30	215	29
Summe	3.140	130	1200	38

- 11 -

Die Firma SAAB hat somit bisher rund den doppelten Erfüllungsgrad ihrer Kompensationsverpflichtungen erreicht.

4. Auswirkungen auf den Beschaffungsvorgang

Der Flugunfall von Hptm WOLF erfolgte im Rahmen der Ausbildung österreichischer Piloten gemäß Ausbildungsvertrag, abgeschlossen zwischen der REPUBLIK ÖSTERREICH, vertreten durch das Bundesministerium für Landesverteidigung/Projektgruppe Luftraumüberwachungsflugzeug, und Försvarets Materialverk (Materialamt der schwedischen Streitkräfte).

Eine durch den Flugunfall von Hptm WOLF allenfalls denkbare Auswirkung auf den Kaufvertrag kann, wenn überhaupt, erst nach Vorliegen des Endberichtes der Flugunfallkommission und somit nach Ermittlung der tatsächlichen Absturzursache in diesbezügliche Erwägung gezogen werden.

Nach ho. Auffassung sind daher durch den Flugunfall Hptm WOLF zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Auswirkungen auf den Kaufvertrag erkennbar und ableitbar.

23. März 1987

A handwritten signature in black ink, appearing to read "H. W. Wolf".