

Die US-Air Base Spangdahlem hat den Untersuchungsbericht zum A-10-Absturz im Frühjahr 2011 veröffentlicht.

LUFTPOST

Friedenspolitische Mitteilungen aus der
US-Militärregion Kaiserslautern/Ramstein
LP 060/12 – 12.03.12

Untersuchungsergebnis: Pilotenfehler und Wetterbedingungen haben den A-10-Absturz bei Spangdahlem verursacht

Von Jennifer H. Svan

STARS AND STRIPES, 06.02.12

(<http://www.stripes.com/news/investigators-pilot-error-weather-contributed-to-a-10-crash-near-spangdahlem-1.170753>)

KAISERSLAUTERN, Deutschland – **Eine Unfall-Untersuchungskommission der US-Air Force hat herausgefunden, dass der Pilot einer A-10 Thunderbolt II, die im letzten Jahr nach einem routinemäßigen Trainingseinsatz auf dem Rückflug zur Air Base Spangdahlem abgestürzt ist, beim Durchfliegen einer dichten Wolke erst die räumliche Orientierung und dann die Kontrolle über sein Flugzeug verloren hat** (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_11/LP06011_030411.pdf).

Weniger als zwei Sekunden, bevor sich das 17 Millionen Dollar teure Flugzeug nur einige hundert Meter nördlich des kleinen Dorfes Laufeld in der Nähe der Stadt Wittlich mit der Nase in den Boden einer Wiese bohrte und ausbrannte, konnte sich Lt. Col. (Oberstleutnant) Scott Hurrelbrink mit seinem Schleudersitz retten; das ist dem Untersuchungsbericht zu entnehmen, der am Montag von der Air Base Spangdahlem veröffentlicht wurde. (Dieser Untersuchungsbericht in englischer Sprache ist aufzurufen unter http://www.stripes.com/polopoly_fs/1.170756!/menu/standard/file/spang_report.pdf .)



A-10 aus Spangdahlem (s. Titelblatt des Berichtes)

Die Kommission fand "klare und überzeugende Beweise dafür, dass menschliches Versagen die Hauptursache des Absturzes war", heißt es in dem Bericht. Aber auch die schlechten Wetterbedingungen, die fehlende Übung des Piloten im Formationsflug in dichten Wolken, sowie Fehler der Piloten der abgestürzten und der vorausfliegenden Maschine gehören zu den Unfallursachen.

"Ein Formationsflug bei solchen Wetterbedingungen verlangt hohe Konzentration von den Piloten und kann, wenn er vorher nicht ausreichend geübt wurde, leicht zu räumlicher Desorientierung führen," wird in dem Bericht festgestellt.

Der Name Hurrelbrink wird in dem von der Air Force online veröffentlichten Bericht nicht erwähnt, wurde aber später von Offiziellen der Air Base Spangdahlem mitgeteilt.

Einen Tag nach dem Absturz war berichtet worden, Hurrelbrink habe keine ernsthaften Verletzungen erlitten. Eine Sprecherin der Air Base teilte uns nun aber am Dienstag in einer E-Mail mit, der Pilot sei "schwer verletzt" worden, und bestätigte damit eine gleichlautende Aussage des Berichtes.

Außer der Mitteilung, dass der Pilot nicht mehr zur 81st Fighter Squadron (Kampfstaffel) gehöre, waren am Dienstag keine weiteren Informationen zu erhalten.

Lt. Gen. (Generalleutnant) Stephen Mueller, der stellvertretende Kommandeur der US-Air Force in Europa / USAFE, hatte Col. (Oberst) Peter Davey, den Kommandeur des 603rd Air Operations Command (des Luftoperationszentrums, s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_11/LP06311_080411.pdf) auf der Air Base Ramstein, Deutschland, zum Vorsitzenden der Kommission berufen, die den Absturz in der Zeit vom 1. bis zum 24. Juni (2011) untersucht hat.

Der Absturz ereignete sich am Nachmittag des 1. April (2011), als sich Hurrelbrink und der führende Pilot, dessen Name in dem Bericht nicht genannt wird, wegen dichter Wolken im Instrumentenanflug auf Spangdahlem befanden.

Nach Angaben in dem Bericht verlor Hurrelbrink "wegen schlechter Sichtverhältnisse in einer dichten Wolkenbank" in etwa 3.700 Fuß (1.128 m) Höhe das führende Flugzeug aus den Augen.

Weil sich Hurrelbrink im Formationsflug befand und auf das führende Flugzeug konzentriert war, sei ihm wenig Zeit für die Überwachung seiner eigenen Instrumente geblieben, außerdem habe er den Flughorizont nicht sehen können; das war nach Col. Daveys Meinung die Hauptursache für den Absturz. "Obwohl Piloten eigentlich darauf eingestellt sein müssten, kommt es in solchen Situationen immer wieder zu räumlicher Desorientierung."

Diese räumlich Desorientierung könne auftreten, wenn ein Pilot wegen Sichtbehinderung durch Wolken oder aus anderen Gründen den Flughorizont und damit auch seine Position und Richtung nicht mehr erkennen könne, teilte 2nd Lt. (Leutnant) Stephani Schafer, eine Sprecherin des Flugplatzes (Spangdahlem), in einer E-Mail mit.

Nach seiner Meldung "Lost Wingman" (Kontakt verloren) hatte Hurrelbrink einen Fehler gemacht, weil er nur fünf statt 15 Sekunden um 15 Grad nach links abdrehte; durch das vorgeschriebene Verfahren soll der Pilot genügend Abstand und Zeit gewinnen, um sich wieder orientieren zu können. Der Pilot des führenden Flugzeuges hatte zwar die Meldung "Lost Wingman" gehört, es nach dem Bericht aber versäumt, mit Angaben über seine eigene Position – seine Höhe, Richtung und Geschwindigkeit – zu antworten.

Als Hurrelbrink in etwa 1.500 Fuß (457 m) Höhe aus den Wolken auftauchte und sah, dass er in einem Winkel von 60 Grad auf den Boden zuraste, machte er einen Versuch, das Flugzeug hochzureißen; weil er sich dem Boden aber sehr schnell näherte, befürchtete er, seine Maschine nicht mehr abfangen zu können.

"Als der Pilot erkannte, dass er den Absturz nicht mehr verhindern konnte, betätigte er den Schleudersitz," wird in dem Bericht festgestellt.

Der Pilot hatte Glück, dass er den Absturz überlebte. Eine Unfallsimulation ergab, dass er den Schleudersitz nur zwei Sekunden vor der Bodenberührung des Flugzeuges ausgelöst hatte und weniger als 50 Yards (46 m) von der Aufschlagstelle entfernt gelandet war. Ein Feuerschaden am Fallschirm zeigte, dass sich der Fallschirm bei der Explosion des Flugzeuges noch nicht voll entfaltet hatte und Hurrelbrink vor seiner Landung nicht richtig abgebremst worden war.

In dem Bericht werden auch die Rettungsbemühungen der Anwohner gewürdigt. Mehrere Einwohner Laufelds hatten den Absturz bemerkt und Rettungsfahrzeuge angefordert. Trotz der Nähe des brennenden Wracks schnitten zwei herbeigeeilte Einheimische den Piloten aus seinem Fallschirm und blieben bei ihm, bis professionelle Helfer kamen.

Nach Mitteilung der Air Force hatte das Flugzeug nur 1.150 Schuss Übungsmunition an Bord.

Die Kosten für die Säuberung der Absturzstelle stehen nach dem Bericht noch nicht fest.

Die einsitzige A-10 mit zwei Triebwerken, die auch "Warzenschwein" genannt wird, dient zur Luftnahunterstützung von Bodentruppen und bekämpft Panzer und andere (gehärtete) Ziele. Seit 2003 waren die A-10 der 81st Fighter Squadron (aus Spangdahlem) viermal in Afghanistan eingesetzt. Im Monat vor dem Absturz war die Staffel kurzzeitig auch an einer Operation in Libyen beteiligt.

Im Rahmen der Sparmaßnahmen der Air Force soll diese Staffel im Jahr 2013 deaktiviert werden (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_12/LP04612_180212.pdf).

(Wir haben den Artikel komplett übersetzt und mit Ergänzungen und Links in Klammern und Hervorhebungen versehen. Nach unserem Kommentar drucken wir den Originaltext ab.)

Unser Kommentar

Der Artikel enthält keinen einzigen Hinweis auf die besorgniserregenden Begleitumstände des A-10-Absturzes in der Eifel, auf die wir bereits in der LUFTPOST 060/11 (s. http://www.luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_11/LP06011_030411.pdf) hingewiesen haben und die wir deshalb zur nochmaligen Lektüre empfehlen. Das Flugzeug soll also tatsächlich von einem Übungsflug zurückgekehrt sein und nur Übungsmunition und nicht die gefährlichen Geschosse aus abgereichertem Uran an Bord gehabt haben, mit der A-10 aus Spangdahlem damals gerade Panzer der libyschen Armee außer Gefecht setzten.

Da die Kosten für die Dekontaminierung der Absturzstelle nach dem Untersuchungsbericht noch nicht feststehen, dürfte sie auch noch nicht abgeschlossen sein. Dieser unter http://www.stripes.com/polopoly_fs/1.170756!/menu/standard/file/spang_report.pdf aufrufende Bericht enthält dafür aber andere interessante Informationen: Ab Juni 2003, September 2004, Mai 2006 und Januar 2008 hat die 81st Fighter Squadron aus Spangdahlem jeweils für mehrere Monate von der Bagram Air Base aus die NATO-Bodentruppen in Afghanistan unterstützt.

Vor ihren Einsätzen in Afghanistan und in Libyen haben die US-Piloten natürlich in der TRA Lauter und über den POLYGONEN heftig geübt (s. auch http://luftpost-kl.de/luftpost-archiv/LP_09/LP04409_220209.pdf). Da die Kriegseinsätze in diesen Fällen nicht durch die angezogenen Resolutionen des UN-Sicherheitsrates gedeckt waren, weil sie in völkerrechtswidrigen Angriffskriegen stattfanden, hätten die Piloten dafür auch nicht über der Bundesrepublik trainieren dürfen. Nach Artikel 26 unseres Grundgesetzes ist die Vorbereitung von Angriffskriegen in der Bundesrepublik Deutschland verfassungswidrig und deshalb verboten und strafbewehrt. In einer Klage gegen die völkerrechts- und verfassungswidrigen Aktivitäten der US-Streitkräfte in der Bundesrepublik Deutschland könnte der offizielle Untersuchungsbericht der US-Air Force zu einem wichtigen Beweismittel werden.

Investigators: Pilot error, weather contributed to A-10 crash near Spangdahlem

By Jennifer H. Svan

Published: March 6, 2012

KAISERSLAUTERN, Germany — The pilot whose A-10 Thunderbolt II crashed on returning to Spangdahlem Air Base after a routine training mission last year became spatially disoriented while flying in thick clouds and lost control of his aircraft, an Air Force accident investigation board has found.

Lt. Col. Scott Hurrelbrink ejected less than two seconds before the \$17 million aircraft hit the ground nose down and burned in a grass field just north of the sparsely populated town of Laufeld, near the city of Wittlich, according to the board's report, which Spangdahlem officials released Monday.

The board found "clear and convincing evidence that the cause of the mishap was human factor error," the report states. But investigators determined that poor weather, the pilot's lack of recent experience flying in close formation in heavy clouds and procedural errors on the part of the pilot and the flight lead also contributed.

"Flying on the wing in the weather is a specific maneuver which commonly causes spatial disorientation, and if minimally practiced will require even greater concentration on the part of a pilot," the report states.

Hurrelbrink was not named in the report, which the Air Force made available online, but he was identified by Spangdahlem officials after the accident.

A day after the crash, base officials said Hurrelbrink's injuries were not serious. But a base spokeswoman said in an email Tuesday that the pilot "sustained significant injuries," an assessment also in the report.

Base officials provided no other information Tuesday about the pilot, only that he is no longer assigned to the 81st Fighter Squadron.

Lt. Gen. Stephen Mueller, U.S. Air Forces in Europe vice commander, appointed Col. Peter Davey, the 603rd Air Operations Center commander at Ramstein Air Base, Germany, to be the board president and lead the investigation, which was conducted from June 1 to June 24, according to the report.

The crash occurred on the afternoon of April 1, after Hurrelbrink and the flight lead, who was not identified in the report, descended into clouds using the plane's instruments to guide them while returning to Spangdahlem.

Hurrelbrink lost sight of the flight lead at about 3,700 feet in what was described as a "thick cloud deck with poor visibility," the report says.

Since Hurrelbrink "had to concentrate on the lead aircraft while flying formation, he had limited time to cross-check his own instruments and had no visible horizon," Davey wrote in

explaining his opinion of the crash's cause. "Though this is a routine required skill, it still sets the conditions that led to the spatial disorientation."

Spatial disorientation can occur when a pilot cannot correctly interpret position or direction due to clouds, low-visibility or other conditions that prohibit the pilot from orienting to a visual horizon, 2nd Lt. Stephani Schafer, a base spokeswoman, explained in an email.

After calling "lost wingman," Hurrelbrink banked left 15 degrees for only five seconds, instead of 15 seconds, a procedure designed to separate the aircraft and help the pilot orient his aircraft, among other things, the report found. Though the flight lead acknowledged the pilot's "lost wingman" call, he failed to communicate key parameters to Hurrelbrink, such as his own altitude, heading and airspeed, according to the report.

After emerging "from the clouds inverted, 60 degrees nose low" at about 1,500 feet, the pilot "immediately experienced 'ground rush' " — a visual misperception of how quickly the ground is approaching — "and made an initial attempt to pull to the horizon," the report says.

Assessing that he could not recover from the dive, the pilot "released the stick to eject," the report says.

The pilot appears lucky to have survived the crash. An accident simulation showed there were about two seconds from pulling the eject handle to impact with the ground, with the pilot landing less than 50 yards from the impact crater, according to the report. Fire damage to the parachute showed the canopy was not fully inflated at the time of exposure to the aircraft explosion, indicating Hurrelbrink did not get full deceleration, according to the report.

The report also notes the efforts of local residents on the scene. Several residents of Laufeld witnessed the crash and contacted emergency responders. Despite the proximity of the burning wreckage, the first two residents on scene cut the pilot's parachute lines and harness to disconnect him from the parachute and remained with him until professional help arrived.

The plane was carrying 1,150 rounds of training ammunition, Air Force officials said.

The environmental cleanup costs have yet to be determined, the report says.

The twin-engine, single-seat A-10, also known as the Warthog, is used to provide close air support for ground forces by attacking tanks and other targets. Since 2003, A-10s from the 81st Fighter Squadron have deployed four times to Afghanistan. In the month prior to the mishap, the squadron executed a short-notice deployment in support of operations in Libya, according to the report.

The Air Force plans to deactivate the 81st as part of proposed budget cuts in fiscal 2013.

www.luftpост-kl.de

VISDP: Wolfgang Jung, Assenmacherstr. 28, 67659 Kaiserslautern