

## **Inhaltsverzeichnis**

Vorwort und Danksagung	9
Das Flieger-Volksfest	15
Das durchstoßene Herz	43
Die Katastrophe	51
Das Rettungschaos	77
Bilanz des Grauens	101
Das Leid der Verletzten	111
Die Nachsorgegruppe	121
Untersuchung der Unglücksursache	131
Verschwörungstheorien	139
Kampf um würdige Gedenkstätte	151
Der 30. Jahrestag	171
Der TV-Film	189
Das Docu Center Ramstein	199
Interview Dr. Klaus-Peter Wresch	207
Interview Sybille und Hartmut Jatzko	241
Interview Kameramann Detlev Hosser	269
Interview Generalmajor a. D. Karl Gruber	281
Interview Willibald Siart	295
Interview Krankenschwester Heike Becker	305

Interview Dr. Harald Uhlemann	317
Interview Rebecca Singer	335
Interview Regisseur Kai Wessel	345
Interview Roland Fuchs	357
Nachwort	363
Meine weiteren Bücher	367
Quellennachweise	369
Impressum	372

Vor den Toren der Air Base Ramstein empfing eine Handvoll Demonstranten, die Transparente mit Aufschriften wie „Fluchttag Ramstein“ in die Höhe hielten, die anreisenden Besucher. Vereinzelt kam es dabei auch zu Diskussionen sowie zu gegenseitigen Beschimpfungen von Befürwortern und Gegnern des Flugtages.



Gegner der Veranstaltung vor den Toren der Air Base. –  
Foto: SWR / Detlev Hossler

„Es gab diese politisch motivierte Gruppe der Friedensaktivisten, die sich hier kundgetan haben, und es gab natürlich, das muss man auch sagen, das Gros der anderen Bevölkerung, die da hingegangen ist und das als Volksfest gesehen hat“, erläuterte Michael Geib, Gründer und bis Mai 2022 Leiter des Docu Centers Ramstein, dazu einmal.

Unter den Gästen befanden sich hauptsächlich Deutsche und US-Amerikaner, aber auch aus anderen europäischen Ländern reisten Luftfahrtenthusiasten, Fotografen und Planespotter teils extra mit Bussen an, um sich das Spektakel nicht entgehen zu lassen. Selbst aus Österreich waren einige Luftfahrtbegeisterte junge Männer nach Ramstein gekommen – unter ihnen der spätere Airchief des Österreichischen Bundesheeres, Karl Gruber, mit einigen Freunden.



Rund 350.000 Besucher tummelten sich auf der Air Base Ramstein. – Foto: Wolfgang Jarisch

der ersten Seite dieses Fact Sheets, das Wolfgang Jarisch bis heute aufgehoben hat, finden Sie auf Seite 32.

Die Boeing B-52, von ihren Besatzungen liebevoll „BUFF“ für „Big Ugly Fat Fellow“ oder „Big Ugly Fat Fucker“ genannt, hob 1952 zum ersten Mal ab und bildet noch heute das Rückgrat der strategischen Bomberverbände der US-Streitkräfte. Als Reaktion auf den völkerrechtswidrigen russischen Angriffskrieg auf die Ukraine verlegten die USA im Jahr 2022 mehrere ihrer B-52 nach Europa und führten damit wiederholt demonstrativ Flüge entlang der NATO-Ostflanke durch.



Die B-52 des Strategic Air Command der USAF war einer der Stars, doch ihr Flight Display wurde kurzfristig abgesagt.

– Foto: Wolfgang Jarisch



Das Team der Freccie Tricolori 1988 mit den drei Unglückspiloten: Mario Naldini (hintere Reihe, zweiter von links), Ivo Nutarelli (hintere Reihe, erster von rechts) und Giorgio Alessio (vordere Reihe, dritter von rechts). – Foto: Scan Programmheft Flugtag 1988 / ZVg / Wolfgang Jarisch

„Das Highlight waren die Freccie Tricolori. Man wusste, die fliegen sehr spektakulär. Da hat man dann schon drauf hingefiebert“, erinnerte sich Flugtagbesucher Robert Stetter im Jahr 2018 in einem Interview mit „Spiegel TV“.

### **Erfahrener Solopilot**

Der Pilot der Solomaschine (Pony 10) der Frecece Tricolori, Oberstleutnant Ivo Nutarelli, gehörte ohne den geringsten Zweifel zur Elite der italienischen Luftwaffenpiloten.



Solopilot Ivo Nutarelli – Foto: Public Domain

Am 23. März 1950 geboren, trat Nutarelli im Jahr 1970 in die Luftwaffe ein und begann seine Kampfpilotenausbildung. Das Training für Jets absolvierte er unter anderem auf dem Muster Aermacchi MB-326. Später wurde Nutarelli Pilot sowie Fluglehrer auf dem legendären Lockheed F-104 Starfighter. Stationiert war Nutarelli bei der 20° Gruppo in Grosseto. Als diese Einheit im Jahr 1980 ein Displayteam aus vier zweisitzigen TF-104 Starfighter

Nachdem die Staffel einige andere Manöver aus ihrem Repertoire gezeigt hatte, setzte sie zu ihrer spektakulärsten Figur, zum „Durchstoßenen Herz“, an.

Sprecher Gianfranco Da Forno kündigte das Manöver stolz auf Englisch mit den Worten: „Ladies and Gentlemen, the Cardioide break!“, an.



Der Beginn des „Durchstoßenen Herzens“: Die 10er-Formation teilte sich in eine 4er- sowie eine 5er-Formation und die Solomaschine von Ivo Nutarelli (Mitte). – Foto: Wolfgang Jarisch

Die 10-er Formation teilte sich wie vorgesehen in eine 4er-Formation nach rechts und eine 5er-Formation nach links, während Solopilot Ivo Nutarelli in seiner Maschine Pony 10 die ursprüngliche Flugbahn für den Looping beibehielt.

## Die Katastrophe

Um 15:44 Uhr erreichte der 38-jährige frühere Starfighter-Flieger Ivo Nutarelli trotz seiner großen Erfahrung den Kreuzungspunkt nicht nur vier Sekunden zu früh, sondern auch deutlich zu niedrig – nämlich auf der gleichen Höhe wie die beiden sich von links und rechts in rasendem Tempo nähernden Teilformationen. Plötzlich ein ohrenbetäubender Knall – die von Ivo Nutarelli pilotierte MB-339A mit dem Rufzeichen Pony 10 kollidierte in einer Flughöhe von etwa 40 Metern über dem Boden mit dem rechten Höhenruder mit dem Cockpit von Pony 2, die von Hauptmann Giorgio Alessio gesteuert wurde, wodurch Alessio vermutlich augenblicklich getötet wurde.



Der Augenblick nach der Kollision: Rechts die brennende Solomaschine von Ivo Nutarelli. – Foto: Marc Heesters