

Herwig Duschek, 13. 10. 2012

[www.gralsmacht.com](http://www.gralsmacht.com)

1019. Artikel zu den Zeitereignissen

# 1. Juli 2002: Flugzeugkatastrophe beim Bodensee (1)

Ich beginne nun (– wie in Artikel 1018, S. 7 angekündigt –) mit der Bearbeitung der Flugzeugkollision<sup>1</sup> vom 1. 7. 2002, bei der 71 Menschen (49 Kinder) ums Leben kamen – verbunden mit der Frage: wie ist das möglich?



In dem *Mayday*-Video<sup>2</sup> heißt es u.a.: ... *Es sind dieses Jahr die besten Teenager* (von Ufa, s.u.) *ausgewählt worden, um auf eine Reise zu gehen – nach Barcelona in Spanien. Sie wurde von der UNESCO organisiert. Es sind die klügsten, sportlichsten oder kreativsten Kinder von Ufa ... Die 45 Kinder aus Ufa in Begleitung einiger Lehrer fahren mit dem Zug nach Moskau. Von dort sollen sie nach Barcelona fliegen. Aber in Moskau fangen die Probleme an (!). Die Reisegesellschaft bringt die Kinder versehentlich zum falschen Flughafen (!). Deshalb verpassen sie ihr Flugzeug ...* Bei diesem Satz wird auffälligerweise ein McDonalds-Restaurant gezeigt:



<sup>1</sup> Ich behalte die offizielle Formulierung erst einmal bei

<sup>2</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

Frage 1: War es wirklich versehentlich oder der Beginn von Manipulationen, daß die Kinder und ihre Begleiter zum falschen Flughafen gebracht wurden?

(Mayday-Video<sup>3</sup>): *Es dauert zwei Tage<sup>4</sup>, ein andere Flugzeug zu chartern. Aber dann endlich sind sie auf dem Weg nach Barcelona. Am 1. Juli 2002 steigen die Kinder aus Ufa am Flughafen Moskau (Domodedowo<sup>5</sup>) in ihr Flugzeug. Die Kalojew gehören nicht zur Schulgruppe. Sie fahren in Urlaub, um ihren Vater zu besuchen, ein Architekt, der ein Projekt in der Nähe von Barcelona abschließt.*

Wikipedia beschreibt den Ablauf in Moskau anders<sup>6</sup>: ... Der Abflug hätte eigentlich am Vortag stattfinden sollen. Da sich der für den Bustransfer der Kinder zuständige Fahrer in Moskau verfahren hatte, wurde der Flug verpasst und dann auf den nächsten Tag umgebucht.

An Bord der Bashkirian-Airlines-Fluges 2937 waren insgesamt 69 Personen: 45 Kindern aus Ufa, ihren Begleitern, Familie Kolojew (Mutter mit zwei Kindern), noch zwei weitere Kinder<sup>7</sup> (wahrscheinlich mit Angehörigen oder Begleitern) und 9 Personen Bordpersonal<sup>8</sup>. Die Anzahl der Begleiter wird nicht angegeben. Vater Witali Kolojew wird am 24. 2. 2004 den bei der Flugzeugkatastrophe dienstleitenden Fluglotsen Peter Nielsen in dessen Haus in Kloten (CH) erstechen<sup>9</sup>.

Frage 2: Wie kam es, daß Familie Kolojew (so kurzfristig) mit an Bord des Charterfluges<sup>10</sup> Bashkirian-Airlines 2937 kam?



(Ufa ist die Hauptstadt der Republik Baschkortostan in Russland. Die Stadt hat über eine Million Einwohner.)

<sup>3</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

<sup>4</sup> Entsprechend wäre ihr eigentlicher Flug am 29. 6. 2002 gewesen. In Wikipedia heißt es anders lautend: [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>5</sup> Siehe Artikel 498-505

<sup>6</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>7</sup> Wikipedia schreibt: *Der Zusammenstoß zwischen DHL-Flug 611 und Bashkirian-Airlines-Flug 2937 über Owingen bei Überlingen am Abend des 1. Juli 2002 war mit 71 Opfern, davon 49 Kinder, 45 Kinder aus Ufa, 2 Kolojew-Kinder und 2 weitere Kinder.* [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>8</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>9</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>10</sup> *Unter einem Charterflug versteht man eine Flugreise, die exklusiv von einem Reiseveranstalter gemietet wird.* [http://www.paradisi.de/Freizeit\\_und\\_Erholung/Reisen\\_und\\_Touristik/Charterfluege/Artikel/10541.php](http://www.paradisi.de/Freizeit_und_Erholung/Reisen_und_Touristik/Charterfluege/Artikel/10541.php)

(Mayday-Video<sup>11</sup>:) ... Kurz vor elf (23 Uhr) an diesem Abend (1. 7. 2002) verläßt Flug 2937 Moskau. Das Flugzeug ist eine Tupolew 154.

(Wikipedia<sup>12</sup>:) ... Kurz nach 23 Uhr desselben Abends hob DHL-Flug 611, ein Frachtflug mit einer Maschine vom Typ Boeing 757-200<sup>13</sup> des Dienstleistungsunternehmens DHL, vom italienischen Flughafen Bergamo ab. Ziel des Flugs war die belgische Hauptstadt Brüssel ... Die Kreuzung der beiden Flugrouten wurde von der Flugsicherung nicht ausdrücklich vermerkt und hätte für einen Bereich über dem Bodensee geplant werden müssen.

Frage 3: Warum wurde die Kreuzung der beiden Flugrouten von der Flugsicherung weder vermerkt, noch geplant?

(Mayday-Video<sup>14</sup>:) Wie die meisten modernen Flugzeuge hat es (die Tupolew 154 und auch die Boeing 757-200) ein Kollisionsschutzsystem, das sogenannte „TCAS“ oder „Traffic Collision Avoidance System“. „TCAS“ funktioniert, weil alle Verkehrsflugzeuge mit einem Transponder ausgerüstet sind, der permanente Funksignale sendet, sie identifiziert und angibt, wo sie sich befinden. „TCAS“ empfängt diese und berechnet, ob sich irgendwelche Flugzeuge auf Kollisionskurs befinden. Wenn ja, sagt es den Piloten, was er tun soll, um eine Kollision zu verhindern. Falls die Flugsicherung sie mal im Stich lassen sollte. Ist das „TCAS“ ihre letzte Rettung ...

Zehn vor acht im „Skyguide“-Flugsicherungszentrum in Zürich. Die arbeitsreiche Tagesschicht ist zu Ende und die Nachtschicht trifft ein. Peter Nielsen ist ein erfahrener (?) Fluglotse. Er macht seine Arbeit seit acht Jahren<sup>15</sup>. Das Zentrum regelt den Flugverkehr in Süddeutschland, sowie in der Nordschweiz. Heute abend haben nur zwei Fluglotsen Dienst, aber es ist wenig Verkehr in ihrem Bereich und Nielsens Kollege entscheidet sich, eine lange Pause zu machen ...

Frage 4: Warum will Nielsens Kollege ... eine lange Pause machen, zumal die Nachtschicht noch nicht sehr lange dauert?

Frage 5: War es geplant, daß Nielsens Kollege ... eine lange Pause macht und somit Peter Nielsen allein war?



(Im Film sitzt Peter Nielsen in der Mitte, rechts von ihm der Fluglotse, der gleich den Raum verlassen wird, links von ihm die Assistentin.)

<sup>11</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

<sup>12</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>13</sup> Quersumme (Qs) = 21, ebenso wie (Bashkirian-Airlines-Flug) 2937 (Qs = 21) und 21 Uhr: *Bashkirian-Airlines-Flug 2937 startete am 1. Juli 2002 gegen 21 Uhr (MESZ) am Flughafen Moskau-Domodedowo.*

[http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>14</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

<sup>15</sup> Diese Zahlen (10, 8, 8) ergeben in der Qs 17 (gespiegelte Zahl von 71, der Anzahl der Opfer. 10 + 8 + 8 = 26 (siehe Artikel 686, S. 3-6).

(Mayday-Video<sup>16</sup>;) Peter Nielsen ist jetzt für den gesamten Flugverkehr auf zwei Radarschirmen verantwortlich, die einen Meter voneinander entfernt stehen. Um zehn nach elf kommen zwei Techniker<sup>17</sup>. Das Management von „Skyguide“ hat sie beauftragt, Wartungsarbeiten am Hauptradar vorzunehmen. Während sie damit beschäftigt sind, arbeiten die Bildschirme viel langsamer. Außerdem warnen sie nicht mehr visuell zwei Minuten, bevor sich Flugzeuge zu nahe kommen ...

Frage 6: War es Planung, daß in der besagten Nacht Wartungsarbeiten am Hauptradar erfolgten und dadurch das Kontrollsystem beeinträchtigt wurde?

(Mayday-Video<sup>18</sup>;) Der Techniker sagt Peter Nielsen jetzt, daß sie auch das Telefonsystem abgestellt haben. Sie schalten um auf die Ersatztelefone. Niemand weiß es bisher (?), aber hier nimmt die Katastrophe ihren Lauf.

Frage 7: War es Planung, daß das Telefonsystem abgestellt bzw. auf Ersatztelefone umgestellt wurde?

(Wikipedia<sup>19</sup>;) ... Aufgrund von Wartungsarbeiten bei der Bodenkontrolle Zürich („Skyguide“) waren einige unterstützende optische Systeme nicht verfügbar. Diese sind für einen sicheren Betrieb nicht zwingend notwendig, können aber dazu beitragen, Fehler rechtzeitig zu erkennen. Am Abend des Unglücks waren das bodengestützte Kollisionswarnsystem (STCA), die automatische Korrelation von Flugplandaten mit den Radardaten sowie ein Entfernungsskalenstrich nicht verfügbar. Die Abwesenheit der Unterstützungssysteme wurde nicht durch andere Maßnahmen ausgeglichen.

Zur Kompensation waren im Kontrollraum sowohl ein weiterer Lotse als auch ein Systemmanager anwesend (?) und hätten den regulären Lotsen unterstützt, wenn er darum gebeten hätte; jedoch verkannte der dienstleitende Lotse Peter Nielsen entweder das Ausmaß seiner Arbeitsüberlastung oder die Möglichkeit der Unterstützung war ihm nicht bekannt (?)

Diese Aussage widerspricht den Aussagen auf derselben Wikipedia-Seite: „Skyguide“ war am Abend des 1. Juli 2002 vorschriftsmäßig mit drei Personen besetzt worden. Der zweite Lotse war zum Zeitpunkt der Ereignisse aufgrund einer Ruhepause nicht an seinem Arbeitsplatz, so dass der verbleibende Lotse beide Radarmonitore überwachen musste. Die dritte Person<sup>20</sup> (Assistentin) war nicht mit der operativen Flugüberwachung beschäftigt.

Diese Aussage widerspricht auch der obigen Aussage (S. 3), daß ... nur zwei Fluglotsen Dienst hatten, und einer eine lange Pause machte.

(Wikipedia<sup>21</sup>;) Das akustische STCA arbeitete gemäß einer anschließenden technischen Untersuchung einwandfrei und erteilte 32<sup>22</sup> Sekunden vor der Kollision eine akustische Warnung, die jedoch von keiner dort anwesenden Person gehört wurde; da dieses System jedoch von der Tagesschicht abgestellt wird (wurde?) und das Reaktivieren nicht protokolliert wird (wurde?), ist unklar, ob es zur Zeit des Unfalls überhaupt gehört werden konnte.

<sup>16</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

<sup>17</sup> 10 + 11 + 2 = 23

<sup>18</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

<sup>19</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>20</sup> Man achte auf die Zahlen 3 – 2 – 3 (32/23)

<sup>21</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>22</sup> Gespiegelte 23

Diese Aussagen sind widersprüchlich: wenn das akustische STCA vor der Kollision eine akustische Warnung abgab, muß es von Peter Nielsen und der Assistentin gehört worden sein. Wenn das akustische STCA aber von Tagesschicht abgestellt wurde, konnte es keine akustische Warnung abgegeben haben.

Frage 8: Warum stellt die Tagesschicht das akustische STCA überhaupt ab?



(Die Tupolew Tu-154 hat eine Spannweite von 37, 55 m, eine Länge von 47, 92 m und eine Höhe von 11, 40 m<sup>23</sup>)

(Wikipedia<sup>24</sup>;) Auch die Telefondirektleitungen der Bodenkontrolle Zürich („Skyguide“) zu den benachbarten Luftüberwachungszentren waren außer Betrieb, nachdem der Lotse nach anfänglichem Zögern (?) Wartungsarbeiten an der Telefonanlage zugestimmt hatte (?)<sup>25</sup>, wobei er annehmen durfte, dass die Funktion der Telefonanlage hinreichend ersetzt würde; in der Tat war das Ersatzsystem jedoch nicht einsatzbereit und die Wartungsarbeiten am Hauptsystem waren zur Zeit des Unfalls zwar beendet, ohne dass es jedoch für den Lotsen freigegeben worden war.

Frage 9: Wie ist es zu verantworten, das Haupttelefonsystem (Telefondirektleitungen) abzustellen, wenn das Ersatzsystem nicht einsatzbereit ist (vgl.u.)?

Frage 10: Warum wurde das Haupttelefonsystem für den Lotsen nicht wieder freigegeben, zumal die Wartungsarbeiten beendet waren (vgl.u.)?

(Wikipedia<sup>26</sup>;) Das Zentrum für die obere Luftraumüberwachung in Karlsruhe hatte mehrfach vergeblich versucht, Zürich telefonisch auf die drohende Kollision hinzuweisen, durfte aber selbst nicht unmittelbar in das Geschehen eingreifen, zumal ein erfolgreiches Eingreifen in

<sup>23</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Tupolew\\_Tu-154](http://de.wikipedia.org/wiki/Tupolew_Tu-154)

<sup>24</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

<sup>25</sup> Oben (S. 4) heißt es aber, daß das Management von „Skyguide“ die Techniker beauftragt hatte, ... Wartungsarbeiten am Hauptradar vorzunehmen.

<sup>26</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)

*einer bereits derartig fortgeschrittenen Situation aus heutiger Sicht ausgeschlossen zu sein scheint (?)*.

Warum? (Frage 11) Natürlich hätte die Kollision verhindert werden können, wenn Karlsruhe die Piloten in dieser Situation verständigt hätte.

*(Wikipedia<sup>27</sup>;) Zudem war der Lotse durch mehrfache, aufgrund des defekten Ersatzsystems erfolglose Versuche, den Flughafen Friedrichshafen anlässlich der bevorstehenden Landung der dritten Maschine telefonisch zu erreichen, abgelenkt.*

(Fortsetzung folgt.)

---

<sup>27</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision\\_von\\_%C3%9Cberlingen](http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen)