

Herwig Duschek, 17. 10. 2012

www.gralsmacht.com

1023. Artikel zu den Zeitereignissen

1. Juli 2002: Flugzeugkatastrophe beim Bodensee (5)

(Ich schlieÙe an Artikel 1022 an.)

(Mayday-Video¹): ... Das Denkmal (in Ufa) erinnert an eine Fliegerstaffel Papierflugzeuge in der Luft (s.u.) ...



(„Denkmal“ in Ufa: Man achte auf die Spitzen)



(„Denkmal“ in Ufa)

¹ <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>



(Denkmal im Skyguide-Gebäude in Dübendorf². Dies – ebenso wie das „Denkmal“ in Ufa [s.o.] – dürfte die Seelen symbolisieren, die „man ins Jenseits befördert hat“. Die beiden Daten 1. 7. 2002 und 24. 2. 2004³ [siehe Pfeil] ergeben zusammen in der Qs 26⁴.)



Witali Kalojew⁵ (s.o.), der seine gesamte Familie verlor, hat ein riesiges Denkmal zu ihren Ehren entworfen. Tag und Nacht ist er auf dem Friedhof (!) – untröstlich.

² http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen

³ Siehe Artikel 1022 (S. 5, Anm. 10)

⁴ Über die 26: Siehe Artikel 686 (S. 3-6)

⁵ Siehe Artikel 1019 (S. 2) und 1022 (S. 4/5)

Bei Skyguide in Zürich geht die Arbeit nach der Kollision weiter ... Die Jagd nach einem Sündenbock (!) beginnt.

Wenn zwei Flugzeuge im leeren Luftraum kollidieren, muß einer schuld sein. Zunächst verdächtigten einige die Russen ... Wer hat also schuld.



(Man acht auf das „Sündenbock“-Bild von Peter Nielsen)

Die Medien richten nun ihre Aufmerksamkeit auf den Fluglotsen Peter Nielsen. Er war der Mann, die die beiden Flugzeuge hat kollidieren lassen. Sie waren seiner Obhut unterstellt. Er muß schuld sein, daß sie kollidiert sind (!) ... (Er) wurde von den Medien gejagt ...

Unterdessen wurde eine Untersuchung unter der Leitung der Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung, kurz BFU, eingeleitet. Am fünften Tag hatten sie alle Blackboxen ausgewertet ...



Das Originalaufnahmegerät der Tupolew war schwer beschädigt, also mußten wir das Band entfernen. Und wir spielen es auf einem Spezialkassettenrekorder ab. (An dieser entscheidenden Stelle – man möchte gerne hören, was auf dem Band war – wird das Thema gewechselt.)

... Die Deutschen haben ein Denkmal am Unglücksort errichtet – eine Reihe riesiger Silberperlen an einer zerbrochenen Kette⁶ (s.u.).



⁶ Vgl. Artikel 1022 (S. 3)



(Treffen der Angehörigen in Überlingen im Juli 2003:) ... Unter den Eltern ist auch Witali Kalojew (s.u.). Er fragt den Leiter von Skyguide (Alain Rossier), welche Fluglotse für den Unfall verantwortlich gewesen sei, bekommt aber keine Auskunft. (Patrick Herr⁷;) „Ja, der Mann fragte tatsächlich, ob es möglich sei, den Fluglotsen Peter zu treffen. Und die Antwort war, daß dies nicht möglich sei.“ Die Bitte blieb fast unbemerkt, aber Witali Kalojew ist nicht zufrieden.



(Ein sehr bemerkenswertes Bild von Witali Kalojew zu diesem Anlaß)

Während der Untersuchung decken die Ermittler ein Nebel der Verwirrung um das TCAS auf. Bei seiner Einführung vor 20 Jahren wurde etwas versäumt: ... Niemand hatte festgelegt, was im Falle eines Widerspruches zwischen dem TCAS und dem Fluglotsen zu tun ist⁸. ... Es gibt keine allgemeingültige Regel für die Piloten⁹ ...

(Fortsetzung folgt.)

⁷ Pressesprecher von Skyguide

⁸ Siehe Artikel 1020 (S. 56) und 1021 (S. 1/2)

⁹ Aber: Auch nach der Untersuchung des Vorfalles vom 1. Juli 2002 gab die BFU Sicherheitsempfehlungen aus. Allerdings wurde im Jahr 2002 keine dieser Empfehlungen realisiert, sodass durch den Zusammenstoß der beiden Flugzeuge bei Überlingen keine Verbesserungen für die Funktionsweise technischer Mittel oder verpflichtende Anweisungen für die Personalstruktur der Flugsicherung durchgesetzt wurden. Die erste Sicherheitsempfehlung veröffentlichte die BFU am 1. Oktober 2002, nur drei Monate nach der Kollision. In dieser Sicherheitsempfehlung wird der ICAO, der Internationalen Zivilluftfahrtorganisation, nahegelegt, die TCAS-Kommandos zukünftig für alle Piloten verpflichtend zu machen. Dabei solle es keine Rolle spielen, ob ein Fluglotse eventuell andere, entgegengesetzte Anweisungen gibt.

http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkollision_von_%C3%9Cberlingen