

Herwig Duschek, 19. 10. 2012

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

1025. Artikel zu den Zeitereignissen

# 1. Juli 2002: Flugzeugkatastrophe beim Bodensee (7)

(Ich schließe an Artikel 1024 an.)

(Mayday-Video<sup>1</sup>): Mai 2004: Es dauert 22 Monate bis die deutschen Ermittler der BFU<sup>2</sup> ihren Schlußbericht veröffentlichen.



(Zur Präsentation des BFU-Schlußberichts: Es fällt auf, daß Jörg Schöneberg von der BFU<sup>3</sup> [li] – sozusagen einmütig – mit Alain Rossier, dem Leiter von Skyguide in der Öffentlichkeit erscheint.)



(Die Szene [li] mit Alain Rossier<sup>4</sup> steht im Zusammenhang mit Witali Kalojew<sup>5</sup> [vgl.u.]

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

<sup>2</sup> Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung (siehe Artikel 1023, S. 3)

<sup>3</sup> Siehe Artikel 1024 (S. 5/6)

<sup>4</sup> Alain Rossier hielt übrigens November 2005 im Logenverein Lions-Club einen ... aufschlußreichen Vortrag ... über die Flugsicherung im Herzen Europas. [http://lionsclub-donaueschingen.de/front\\_content.php?idart=22](http://lionsclub-donaueschingen.de/front_content.php?idart=22)  
(Man vergleiche Artikel 727, S. 3/4)



(Medienwirksam wird Witali Kalojew neben Alain Rossier bei der Gedenkveranstaltung in Überlingen im Juli 2003 gezeigt. Sieben Monate später wird Kalojew den „Sündenbock“ Peter Nielsen<sup>6</sup> niederstechen [siehe Artikel 1023, S. 3 und 1024, S. 3/4].)

*Sie fanden (bei dem BFU-Schlußbericht) heraus, daß das Unglück zwei Hauptursachen hatte:*

- *Ersten hatte Peter Nielsen die Gefahr einer Kollision zu spät erkannt*
- *Zweitens handelte die russische Besatzung falsch, als sie auf seinen Sinkbefehl hörten, statt auf ihre eigene TCAS-Ausrüstung, die ihnen befiehlt zu steigen ...*

*In dem Bericht wird schließlich noch scharf kritisiert, daß Skyguide an diesem Abend einen Fluglotsen allein im Dienst ließ ... (Und das – ich würde sagen vorsätzliche – [Miß-] Management von Skyguide, das im Mayday-Video aufgelistet wurde<sup>7</sup>? Frage 38)*

Ich fasse nun die bisher gestellten Fragen (1-38 aus Artikel 1019-1025) zusammen:

- Frage 1: War es wirklich versehentlich oder der Beginn von Manipulationen, daß die Kinder und ihre Begleiter zum falschen Flughafen gebracht wurden?<sup>8</sup>
- Frage 2: Wie kam es, daß Familie Kolojew (so kurzfristig) mit an Bord des Charterfluges Bashkirian-Airlines 2937 kam?<sup>9</sup>
- Frage 3: Warum wurde die Kreuzung der beiden Flugrouten von der Flugsicherung weder vermerkt, noch geplant?<sup>10</sup>
- Frage 4: Warum will Niensens Kollege ... *eine lange Pause* machen, zumal die Nachtschicht noch nicht sehr lange dauert?<sup>11</sup>
- Frage 5: War es geplant, daß Niensens Kollege ... *eine lange Pause* macht und somit Peter Nielsen allein war?<sup>12</sup>
- Frage 6: War es Planung, daß in der besagten Nacht Wartungsarbeiten am Hauptradar erfolgten und dadurch das Kontrollsystem beeinträchtigt wurde?<sup>13</sup>
- Frage 7: War es Planung, daß das Telefonsystem abgestellt bzw. auf Ersatztelefone umgestellt wurde?<sup>14</sup>

<sup>5</sup> Siehe Artikel 1023 (S. 5)

<sup>6</sup> *Der 36-jährige Däne wurde am Dienstagabend um 17.45 Uhr auf dem Balkon seines Hauses in Zürich umgebracht.* <http://www.sueddeutsche.de/panorama/zuerich-skyguide-fluglotse-erstochen-1.668185>

<sup>7</sup> Siehe Artikel 1024 (S. 4-6)

<sup>8</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 2)

<sup>9</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 2)

<sup>10</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 3)

<sup>11</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 3)

<sup>12</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 3)

<sup>13</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 4)

<sup>14</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 4)

- Frage 8: Warum stellt die Tagesschicht das akustische STCA überhaupt ab?<sup>15</sup>
- Frage 9: Wie ist es zu verantworten, das Haupttelefonsystem (Telefondirektleitungen) abzustellen, wenn das Ersatzsystem nicht einsatzbereit ist (vgl.u.)?<sup>16</sup>
- Frage 10: Warum wurde das Haupttelefonsystem für den Lotsen nicht wieder freigegeben, zumal die Wartungsarbeiten beendet waren (vgl.u.)?<sup>17</sup>



(Das Mayday-Video endet [- man achte auf die Musik -] mit der Aussage des – ich möchte sagen – Ober-„Bruders“ Alain Rossiers: „... *Es sind auch bei uns Fehler gemacht worden und wir bedauern dies zutiefst* [...] ...“ – Und: ... *Bei Skyguide in Zürich steht nun eine Rose in einer Vase, im Gedenken an Peter Nielsen und die Tragödie von Überlingen.*)

- (Wikipedia:) *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 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<sup>18</sup>.
- Frage 12: Hatte Peter Nielsen angenommen, daß die *DHL*-Maschine den Kreuzungspunkt früher erreicht und deshalb keine Gefahr besteht?<sup>19</sup>
- Frage 13: Warum hatte Peter Nielsen nicht auf den Höhenabstand (von ca. 600 m) geachtet?<sup>20</sup>
- Frage 14: Hatte Peter Nielsen auf den Höhenabstand geachtet und entsprechende Anweisungen gegeben, die aber nicht veröffentlicht wurden?<sup>21</sup>
- Frage 15: Warum wurde Peter Nielsen nicht informiert, daß das Radar-Kollisions-Warnsystem (akustische STCA) nicht funktioniert, bzw. wurde er bewußt nicht informiert?<sup>22</sup>
- Frage 16: Wie lange dauerte die Pause des Lotsen-Kollegen?<sup>23</sup>
- Frage 17: Warum hatte Peter Nielsen in dieser gestressten Situation seine Assistentin nicht aufgefordert, den Lotsen-Kollegen zum Arbeitsplatz zurückzubeordern?<sup>24</sup>

<sup>15</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 5)

<sup>16</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 5)

<sup>17</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 5)

<sup>18</sup> Siehe Artikel 1019 (S. 5/6)

<sup>19</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 2)

<sup>20</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 3)

<sup>21</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 3)

<sup>22</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 4)

<sup>23</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 4)

<sup>24</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 4)

- Nach der damaligen Karte (*Fluginformationsgebiet Deutschland*) befand sich Friedrichshafen im deutschen Kontrollbereich *UIR Karlsruhe/München*. Frage 18: Warum wurde der *Aero-Lloyd*-Landeanflug nicht von *UIR Karlsruhe/München* abgewickelt, bzw. sollte Peter Nielsen „beschäftigt“ werden?<sup>25</sup>

Hierzu: Die *Aero-Lloyd*-Maschine kam aus Kreta<sup>26</sup>. Sie mußte den schweizer Luftraum – wenn überhaupt – nur streifen (s.u.)<sup>27</sup>. Für den österreichischen Luftraum ist die *Austro Control* zuständig<sup>28</sup>. Die Luftraumnutzungsgebühr Österreichs ist ohnehin günstiger als die der Schweiz. Es bestand offensichtlich überhaupt keine Notwendigkeit, daß Peter Nielsen den Landeanflug auf Friedrichshafen begleitete.



(Blau: die direkte Flugstrecke von Kreta nach Friedrichshafen [Ausschnitt])

- (*Mayday*-Video:) Peter Nielsen *begreift endlich, was passiert ...* Auf dem Bildschirm (s.u.) ist aber die *DHL*-Maschine (*DHX 611*) auf Flugfläche 360 angegeben, obwohl diese sich bereits im Sinkflug befindet. Warum? (Frage 19)<sup>29</sup>
- Frage 20: Warum meldet Kapitän Gross nicht Peter Nielsen, daß ihr TCAS steigen anzeigt?<sup>30</sup>

(Fortsetzung folgt.)

<sup>25</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 4)

<sup>26</sup> Auf youtube: *Flugzeugkollision von Überlingen, Teil 2/4*  
<http://www.youtube.com/watch?v=KqIqUblLlig&feature=relmfu>

<sup>27</sup> Die *Aero-Lloyd*-Maschine hätte diese schweizer Ecke locker umfliegen und sich so weitere Luftraumnutzungsgebühr sparen können.

<sup>28</sup> Die rund 300 Fluglotsen der *Austro Control* sorgen für den sicheren Ablauf des *Flugverkehrs über Österreich* und an allen österreichischen Flughäfen. [http://de.wikipedia.org/wiki/Austro\\_Control\\_GmbH](http://de.wikipedia.org/wiki/Austro_Control_GmbH)

<sup>29</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 6)

<sup>30</sup> Siehe Artikel 1020 (S. 6)