

Herwig Duschek, 6. 11. 2012

www.gralsmacht.com

1042. Artikel zu den Zeitereignissen

Teneriffa, 27. 3. 1977: zwei Boeing 747 kollidieren (5)

(Ich schließe an Artikel 1041 an.)

12. Sekunden vor dem Unglück (Staffel 1. Episode 12.) Flugzeugcrash beim Start



(National Geographic-Video¹, Unfallermittler Jaime Velarde:) „Das ist sehr wichtig bei einer Unfalluntersuchung, daß man so schnell wie möglich vor Ort ist. Denn man muß das gesamte Beweismaterial möglichst unverfälscht begutachten und fotografieren.“ (Während dieser Aussage schafft ein Traktor ein Wrackteil weg [Pfeil, s.u.]



¹ <http://www.youtube.com/watch?v=tJyBHBT1GU>



Frans Erhart (s.u. links in Bild) gehört dem holländischen Team an. Was er sieht, macht ihn sprachlos (Frans Erhart:) „Wir waren entsetzt. Es waren gewaltige Trümmerberge. So etwas hatten wir noch nie gesehen ...“



(National Geographic-Video:) Die Ermittler müssen viele Fragen beantworten. Warum befand sich der PanAm-Jumbo noch auf der Startbahn. Gab es auch hier eine Bombe?² ...

Frage 28: Untersuchten die Ermittler die Wrackteile auch nach Sprengstoffspuren?

(National Geographic-Video, Jaime Velarde:) „Die Anspannung war enorm, denn nun bekamen wir (über die Tonbandaufnahmen des Towers) die ersten Hinweise darauf, wer der Hauptverantwortliche für das Unglück war.“

Mit großer Aufmerksamkeit hören sich die Ermittler die letzten Augenblicke vor dem Zusammenstoß an. Sie müssen herausfinden, warum die 747 der KLM abhob, obwohl sich der PanAm-Jumbo noch auf der Startbahn befand. Erteilte der Fluglotse im Tower den Piloten die Starterlaubnis?

1 Minute und 23 Sekunden vor dem Unglück: Die KLM-Maschine schließt die 180-Grad-Kehre am Ende der Startbahn ab. „KLM-Flug 4805 startbereit. Wir warten auf die

² Eine interessante Aussage!

Flugverkehrsfreigabe.“ Sie bitten dabei nicht um die Startfreigabe, sondern um die Freigabe für den Flugverkehr. D.h., die Piloten bitten um Anweisungen, welche Richtungen sie nehmen sollen, sobald sie in der Luft sind. Der Fluglotse erteilt die Flugverkehrsfreigabe und der KLM-Pilot bestätigt sie.



33 Sekunden vor der Katastrophe: Die Bänder enthüllen, daß der Copilot nach der Bestätigung eine ungewöhnliche (?) Mitteilung macht: „Wir sind jetzt am Start.“



Das verwundert den amerikanischen Ermittler Bill Edmunds (s.o.): „Wir konnten nicht verstehen, was er meinte: wir sind am Start, oder: wir starten gerade. Das eine bedeutet, sie sind startklar, das andere, sie sind gerade am Abheben.“

Noch 28 Sekunden: Auch der spanische Flutlotse scheint verwirrt zu sein über das, was der KLM-Copilot gerade sagte: „Okay, bleiben sie in Startbereitschaft, ich gebe ihnen Bescheid.“

Diese Aussage des spanischen Flutlotsen („okay“) ist eine Bestätigung der Copiloten-Aussage. Sie drückt keine Verwirrung des Flutlotsen aus – er bestätigt vielmehr die Startbereitschaft der KLM-Maschine. Wäre der Flutlotse verwirrt gewesen, dann hätte er – um Mißverständnisse auszuschließen – ausdrücklich betonen müssen, daß keine Startfreigabe vorliegt. (Im Falle daß: Warum hat der Flutlotse dies unterlassen? Frage 29)

(National Geographic-Video:) „Bleiben Sie in Startbereitschaft“ ist die letzte Anweisung des Towers an die KLM-Maschine. Eine Startfreigabe wird nicht erteilt. Dennoch beschleunigt Kapitän van Zanden auf der Startbahn. Die Bänder im Tower scheinen darauf hinzudeuten,

daß der holländische Pilot einen folgenschweren Fehler begangen hat. (Jaime Velarde:)
 „Dieser Mann ist ohne Erlaubnis gestartet. Und wir mußten die Gründe dafür untersuchen.“

(Frage 30: Sollte Kapitän van Zanden den „Sündenbock“ spielen?)



Van Zanden ist ein Star-Pilot in Holland. Er war so hoch angesehen, daß KLM mit seinem Gesicht geworben hat (s.o, s.u.). Er war seit 27 Jahren Pilot von Verkehrsflugzeugen und hatte mehr als 11 700 Flugstunden absolviert. Es wäre schockierend, wenn einem so erfahrenen Piloten ein solch drastischer Fehler unterlaufen sein sollte. Die Beweise scheinen erdrückend zu sein, aber die Untersuchung ist noch lange nicht abgeschlossen ...



Unterdessen enthüllen die Bänder des Towers noch eine weitere erschreckende Tatsache: auch die PanAm Piloten hielten sich nicht an Anweisungen. 4 Minuten bis zum Crash: der Tower weist den PanAm-Jumbo an, die Startbahn an der 3. Ausfahrt zu verlassen. Aber die Ermittler wissen inzwischen, daß die Flugzeuge weiter unten kollidierten – an der 4. Ausfahrt, in der Nähe der Startposition der KLM-Maschine. Warum hat der PanAm-Kapitän seine Ausfahrt verpasst?...

(National Geographic-Video:) *Das Problem ist die 3. Ausfahrt, C3. (Bill Edmunds:) „Die PanAm-Crew schien sich unsicher zu sein, auf welche Rollbahn sie abbiegen sollten.“ Auf den Tower-Bändern sind jedoch die Anweisungen der Fluglotsen zu hören (PanAm): „Können Sie bestätigen, daß Clipper³ 1736 an der 3. Kreuzung links abbiegen soll?“ – (Fluglotse:) „An der 3., Sir. 1, 2, 3, die 3.“*

Noch 1 Minute und 6 Sekunden bis zur Katastrophe: Die PanAm-Maschine fährt auf der Startbahn an der Ausfahrt C3 vorbei und rollt direkt auf das KLM-Flugzeug zu, das sich zum Start bereit macht. Doch Ausfahrt C3 hätte vom Jumbo eine äußerst enge Kehre verlangt. Die amerikanischen Ermittler sind der Ansicht, daß dies praktisch unmöglich gewesen wäre und daß wohl auch die Crew dieser Meinung war.

Frage 31: Informierte die PanAm die Fluglotsen, daß ihre Maschine Ausfahrt 3 nicht nehmen kann und sie daher auf Ausfahrt 4 zusteuern?

Frage 32: Informierte die PanAm die Fluglotsen, daß sie wegen des dichten Nebels die Ausfahrt nicht finden können?

Frage 33: Die Darstellungen sind bisher so, daß die Fluglotsen über jeden Verdacht einer Schuldbeteiligung erhaben sind. Warum?

(Fortsetzung folgt.)

³ Flugzeug