

MH 17 – Der politische „Abschlussbericht“

Von Peter HAISENKO, 14.10.2015

Russland, USA und NATO wissen, wer und wie die MH 17 abgeschossen hat. Und zwar schon lange. Seit geraumer Zeit beobachte ich, wie allseits nach einer politischen Lösung gesucht wird, die niemanden ernsthaft beschädigt. Die zurückhaltende Position Russlands ist schwer erklärbar und wohl dem Umstand geschuldet, dass Russland nicht an einer Eskalation gelegen ist. Der holländische Abschlussbericht vom 13.10.2015 ist folglich einzuordnen als eine politische Stellungnahme, die nicht das Ziel hat, die Vorgänge aufzuklären und schon gar nicht einen Schuldigen zu benennen.

Zunächst muss der Bericht danach beurteilt werden, dass nur veröffentlicht werden darf, was Kiew genehmigt hat. Allein der Umfang von 279 Seiten wird manchen abschrecken, dieses penibel durchformulierte Elaborat gewissenhaft durchzulesen. Muss man auch nicht, denn ein großer Teil beschäftigt sich mit Plattitüden, die so wieso als Selbstverständlichkeit angenommen werden können. Niemand hätte erwartet, dass Crew oder Flugzeug nicht allen Vorschriften Genüge geleistet hätten. Auch die seitenlangen Ausführungen, ob und wer den Luftraum hätte sperren müssen oder nicht, dienen nur dem Ziel, irgendjemandem eine minderschwere Schuld zuweisen zu können, gleichsam eine Nachlässigkeit mit Kollateralschaden zu konstruieren. „Entschuldigung, ist uns ausgerutscht!“ Man vergleiche den Abschuss der Iran Air 655 bei Bandar Abbas durch die US-Navy am 3. Juli 1988.

Es ist einfach, die Öffentlichkeit zu belügen

Generell kann ich aus meiner langjährigen Erfahrung als Flugkapitän berichten, dass die Öffentlichkeit über die wahren Ursachen von Flugzeugkatastrophen systematisch belogen wird. Dabei geht es um politische und wirtschaftliche Motive, nicht zu vergessen die finanziellen Interessen der Fluggesellschaften und Versicherungen. Ist es doch auch sehr einfach, die Öffentlichkeit zu belügen, denn „Otto Normalverbraucher“ verfügt nicht über das Wissen, um solche Berichte kritisch zu hinterfragen. Aussagen von Augenzeugen werden ignoriert und unterdrückt, auch wenn sie zu Hunderten vorliegen. So geschehen im Fall der TWA 800, die 1996 vor Long Island von Raketen der US-Navy abgeschossen worden ist. Der Ermittlungsleiter selbst hatte vor dem Kongress die Existenz von knapp 800 Augenzeugen frech weggelogen – und kam damit durch. Auch in diesem Fall gab es großartige Videoanimationen, die allerdings nichts mit der Realität zu tun hatten. Selbst wenn Hunderte die Wahrheit wissen, ist es möglich, diese vor der Öffentlichkeit zu verbergen.

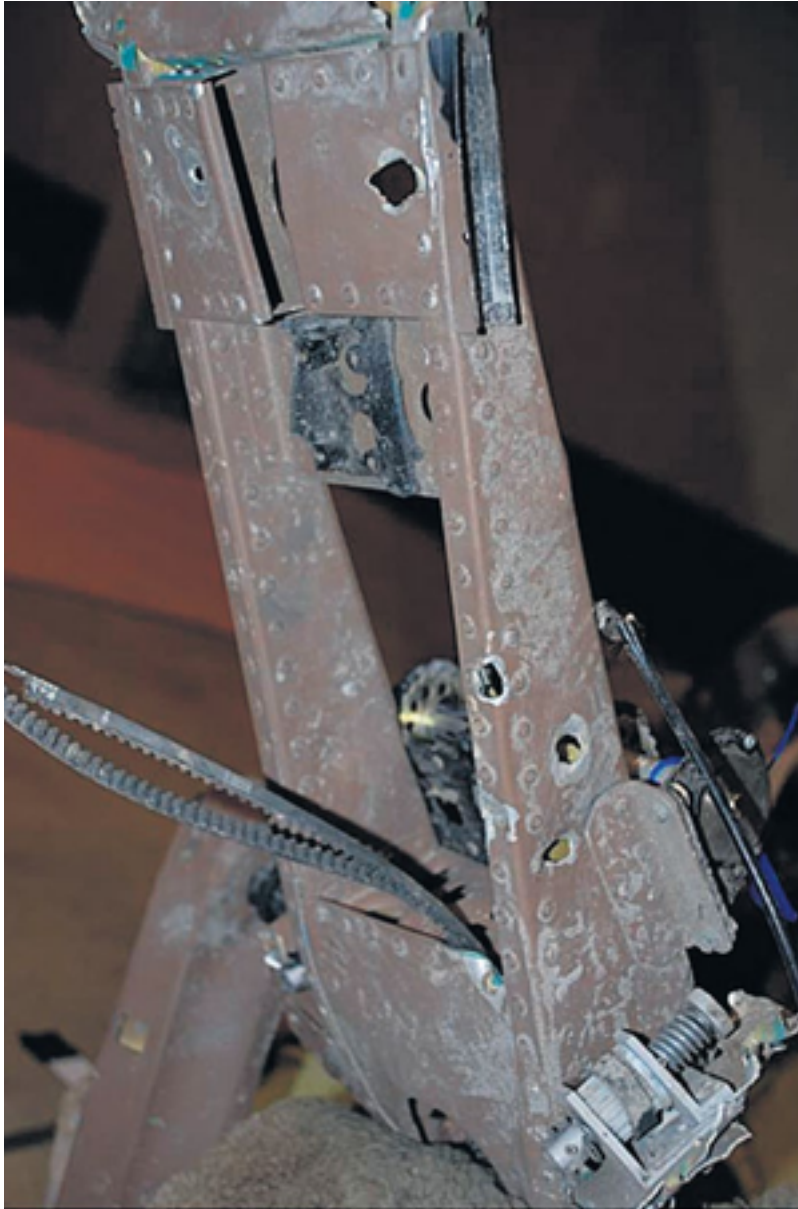
BUK verursacht keine kreisrunden Löcher



Die Trümmer im Wiederaufbau - die kritischen Teile fehlen.



Dieses Teil befindet sich direkt neben dem Piloten.



Diese Löcher im Sitz des Copiloten sind nicht mit einer BUK erklärbar

Doch nun zum Bericht des JIT (Joint Investigation Team) aus Holland. Die erste und maßgebliche Kritik beginnt damit, dass von vorne herein der Abschuss durch ein Kampfflugzeug ausgeschlossen wird, ebenso wie die Tatsache, dass mehrere Explosionen stattgefunden haben. Die hierfür gegebenen Begründungen sind mehr als dürftig und im Verlauf unglaublich, wie ich aufzeigen werde. Als erstes fällt auf, dass die Rekonstruktion des Cockpit-Segments die kritischen Partien auf der Oberseite gänzlich vermissen lässt. Es kann nicht sein, dass gerade die Teile, auf die sich die Analyse stützt, überhaupt nicht vorhanden sind. Es wären die Teile, die die Aussage untermauern könnten, dass an einigen Stellen „mehr als 250 Splitter pro Quadratmeter“ die Außenhaut durchsiebt hätten. Der Bericht enthält nicht ein einziges Bild, das diese Aussage belegen könnte. Im Gegenteil wird ein Segment der linken Cockpit-Seite, also der kritischen, gezeigt, das genau diese Fülle an Beschädigungen nicht aufweist. Siehe Bilder oben.

Der Bericht ignoriert gänzlich die kreisrunden, etwa 30 Millimeter großen

Löcher, die sowohl im Cockpit-Bereich als auch an einigen Teilen im Cockpit und an Strukturteilen unübersehbar sind. Ganz schwammig wird darüber philosophiert, dass Teile einer BUK-Rakete die unterschiedlichsten Durchschlagbilder erwirken können. **In einem sind sich alle Experten einig: Ein BUK-Treffer kann keine kreisrunden Löcher verursachen, schon gar nicht in der Menge und Anlage, die auf den Bildern unzweideutig dokumentiert sind.** Allein aus diesem Grund muss bereits an der Stelle festgestellt werden, dass der Bericht nicht mit der angebrachten Sorgfalt – oder parteiisch erstellt worden ist. Aber es geht noch weiter.

BUK hinterlässt keine Ruß-Spuren

Mehrfach ist von Ruß (soot) die Rede, der an den Trümmern zu finden ist. Daraus folgert der Bericht, dass außerhalb des Flugzeugs eine Explosion stattgefunden haben muss. Das ist schon richtig, doch diese Schlussfolgerung hat einen entscheidenden Makel. Die im BUK-System verwendeten Sprengstoffe sind hocheffizient, ultraschnell und produzieren definitiv keinen Ruß. **Was hingegen Ruß produziert, und zwar wegen seiner Zweckbestimmung, sind die Brandgeschosse der Kanone einer SU 25. Diese sind so konzipiert, dass sie bei Aufschlag zerbersten und auf der Oberfläche einen Brand auslösen.** Die Fotos der Cockpit-Teile zeigen genau dieses Bild inklusive der kleinen Schäden, die dadurch auf der Außenhaut entstehen. „Ein Beschuss durch ein Kampfflugzeug wird ausgeschlossen.“

Die bereits im ersten Bericht verwendete Terminologie wurde beibehalten: „High-Energie Objects“ haben das Cockpit in großer Anzahl getroffen. Es wird berichtet von mehr als 500 Fragmenten, die in Wrackteilen und Leichen gefunden worden sind. Metallanalysen werden ausgebreitet, aber mit Inkohärenzen. Es gibt Teile aus Eisen und solche aus Aluminium. Eine (unvollständige – 20 ausgewählte Teile, von angeblich 500!) Tabelle zeigt Merkwürdigkeiten. **Die Gewichte dieser Teile entsprechen in keinem Fall denjenigen, die von einem BUK-Gefechtskopf emittiert werden, wie eine weitere Tabelle belegt.**

Tabellen und Bilder durch Anklicken vergrößern.

Number	Location	Shape and dimensions (estimated)	Mass (grams)	Group (see below)
1	Document binder	-	-	2
2	Document binder	-	-	2
3	Cockpit	Irregular, -	4.9	1
4	Cockpit	Irregular, -	1.5	1
5	Cockpit	Irregular, -	2.5	1
6	Cockpit	Irregular, -	1.1	2
7	Wreckage	Irregular, -	3.2	2
8	Wreckage	Irregular, -	2.7	1
9	Wreckage	Irregular, -	0.8	1
10	Cockpit	Box-like, 10 x 10 x 4.5	4.1	1
11	Cockpit	Irregular, -	2.7	1
12	Human remains	Irregular, -	3.5	1
13	Human remains	Irregular, -	0.1	1
14	Human remains	Irregular, -	0.1	1
15	Human remains	Cubic, 6 x 6 x 5	1.3	Other
16	Human remains	Irregular, -	1.5	1
17	Human remains	Irregular, -	2.2	1
18	Human remains	Irregular, -	16	2
19	Human remains	Cubic, 12 x 12 x 1	1.2	2
20	Human remains	Box-like, 12 x 12 x 5	5.7	1

Table 11: Overview of the 20 selected fragments.

Die Gewichte der aufgefundenen und ausgewählten Splitter

PH2140 warhead	Square	Box-ite	Filler
Dimensions (mm)	8 x 8 x 5	13 x 13 x 8	6 x 6 x 6.2
Mass (grams)	2.35	6.10	2.10
Proportion in warhead*	ca. half	ca. quarter	ca. quarter
Composition	un alloyed steel	un alloyed steel	un alloyed steel

PH214 warhead	Square	Filler
Dimensions (mm)	8 x 8 x 5	13 x 13 x 8
Mass (grams)	2.35	10.50
Proportion in warhead*	ca. three-quarters	ca. quarter
Composition	un alloyed steel	un alloyed steel

*Approximation made by the Dutch Safety Board

Hier die Gewichte von BUK-Splittern



Solche runden Löcher in der Größe (ca. 30mm) können nicht von einer Buk stammen.

Merkwürdige Interpretation des Voice-Recorders

Ignoriert wird auch die Tatsache, dass Splitter – von einer BUK mit mehrfacher Schallgeschwindigkeit emittiert – beim Auftreffen auf Aluminium Löcher erzeugen, die aussehen, wie glatt gestanzt. Es wird weiterhin nicht bewertet, dass Sprenggeschosse einer SU 25 innerhalb des Cockpits genau die Schäden verursachen können, die im Bericht einer BUK zugeordnet werden. Dafür wird aber über mehrere Seiten dargelegt, dass die MH 17 nicht von einem Meteor getroffen worden ist – welch unglaubliche Erkenntnis!

Die Auswertung des Cockpit-Voice-Recorders ist eine Sache für sich. Die letzten 20 Millisekunden zeigen einen starken Impuls, der einer Explosion **außerhalb** des Cockpits zugeordnet wird. Eine Analyse der Zeitverschiebung (Millisekunden) zwischen den drei unterschiedlichen Mikrofonen im Cockpit kommt zu dem Schluss, dass eine Explosion links ober- und außerhalb des Cockpits stattgefunden haben soll – eben eine BUK. Da habe nicht nur ich Probleme mit der Physik. **Wie mir Experten für das BUK-System versichert haben, werden die Splitter einer BUK mit bis zu 26-facher Schallgeschwindigkeit emittiert.** Es kann folglich nicht sein, dass die Explosion einer BUK aufgezeichnet wird, bevor die überschallschnellen Splitter das Cockpit getroffen haben. Die Splitter treffen auf das Cockpit auf **vor** der Schall/Druckwelle und müssten damit zuerst auf dem Voice-Recorder aufgezeichnet sein.

Verwirrende Einlassungen zum Primärradar

In der Zusammenfassung wird Verwirrung gestiftet mit einer langen Einlassung darüber, in welchem Umfeld Primärradaraufzeichnungen zur Verfügung stehen. Das hätte man ehrlich und verständlich in einem Satz formulieren können: Es gibt keine!

Bereits unter Punkt 2.9.5 werden Nebelkerzen gezündet. Es wird berichtet, dass Radaraufzeichnungen sowohl von ukrainischer als auch von russischer Seite zur Verfügung gestellt worden sind. Explizit wird an erster Stelle genannt: Aufzeichnungen von Primärradar. (Primärradar heißt, direkte Identifizierung ohne die Rückmeldung des flugzeugeigenen Transponders.)

Surveillance data from the radar systems of both Ukraine and the Russian Federation was requested for the investigation. The data requested for the investigation was as follows:

Type	Ukraine	Russian Federation
Primary radar data - raw data	Not available	Not available
Primary radar data - processed data	Not available	Not available
Secondary surveillance radar data - raw data	Available	Not available
Secondary surveillance radar data - processed data	Available	Not available
ADS-B data	Available	Not available
Other data made available	Video film of radar screen showing processed secondary data	Video film of radar screen showing processed primary and secondary data

Table 8: Radar data, requested and received.

In dieser kleinen Grafik ist versteckt, dass Kiew keine Primärradaraufzeichnungen geliefert hat.

Unter 2.9.5.3 wird dann darauf hingewiesen, dass Russland keine Primärradardaten geliefert hat, mit Verweis auf 2.9.5.1. Kein Wort davon, dass auch die Ukraine keine derartigen Aufzeichnungen geliefert hat. Nur wer ganz genau nachforscht, findet dann beim Zurückblättern den in einer Tabelle versteckten Hinweis, dass eben auch die Ukraine diese Aufzeichnungen nicht geliefert hat. Und jetzt kommt's ganz dick. Unter Punkt 2.9.5.2 wird lapidar berichtet, warum es keine Primärradaraufzeichnungen aus Kiew gibt: Das ukrainische Verteidigungsministerium behauptet, dass das Primärradar „not operational“ war, weil zu diesem Zeitpunkt kein ukrainisches Kampfflugzeug in der fraglichen Gegend in der Luft war. Dem Grundtenor des Berichts folgend – und wahrscheinlich dem Umstand geschuldet, dass Kiew den Bericht genehmigen muss – wird diese Angabe aus Kiew nicht mit einem Wort kritisch beleuchtet, wohingegen mehrfach darauf hingewiesen wird, dass Russland keine solchen Daten geliefert hat. Allerdings wird dann in ermüdender Breite und kaum verständlich ausgeführt, dass Russland nach Regeln der ICAO (Internationale Zivile Luftfahrt Organisation) keine Aufzeichnungen über fremdem Territorium machen muss.

Viele Fragen bleiben unbeantwortet

Nicht, dass ich überrascht gewesen wäre, wie dieser Bericht ausgefallen ist. Ich bewundere geradezu die Chuzpe, mit welcher ausgeklügelten Formulierungen und Schwerpunktsetzungen Unterlassungen kaschiert und gewünschte „Ergebnisse“ präsentiert werden. Es wird einfach ignoriert, dass es keine glaubwürdigen Zeugen gibt, die den unüberseh- und unüberhörbaren Abschuss einer BUK bestätigen. Breit wird über die Technik des BUK-Systems berichtet, wohl um dem Leser zu suggerieren, wie genau man sich des Themas angenommen hat. Ignoriert werden wieder einmal die Versuche, die der Hersteller des Systems Almas Antei selbst an einer IL 86 vorgenommen hat. Kein Wunder, denn die Bilder zeigen deutlich, dass durch eine BUK verursachte Beschädigungen ganz anders aussehen und keinesfalls runde Löcher von 30 Millimeter Durchmesser bewirken können.



So sieht ein Cockpit aus nach einem BUK-Treffer. Keine runden Löcher und auch keine großflächig herausgerissenen Fetzen. Dieses Cockpit wäre nicht vom Rumpf abgebrochen.



*Unter dieser Adresse kann der Versuch als Ganzes betrachtet werden:
<https://www.rt.com/news/318505-almaz-antey-video-simulation/>*

Der Abschlussbericht des holländischen JIT ist ein politisches Statement, das mit einer regelgerechten Flugunfalluntersuchung nur wenig zu tun hat. Außer der falschen Festlegung auf einen Beschuss durch ein BUK-System werden keine Schlüsse präsentiert, wer zur Verantwortung gezogen werden müsste. Selbst die möglichen Abschussorte des unmöglichen BUK-Einsatzes sind so breit gefächert dargelegt, dass keine konkrete Zuordnung gemacht werden kann. Nicht nur weil die Missachtung der runden Einschusslöcher zu offensichtlich ist, befinden wir uns mit MH 17 im selben Zustand wie mit 9/11: Wer den Transatlantikern glauben will, erhält seine Bestätigung. Alle anderen wissen, dass sie an der Nase herumgeführt, wenn nicht vorsätzlich belogen werden. Wie in manch anderen Fällen, Itavia 880, KAL 007, TWA 800, Iran Air 655 und weiteren wird die Wahrheit erst nach Jahrzehnten zugegeben – wenn überhaupt, was dann aber niemanden mehr interessiert.

Ich erlaube mir hier noch den Hinweis, dass auch im Fall der ersten B 747 (Lufthansa), die in Nairobi 1974 abgestürzt ist, bis heute die Wahrheit verschwiegen wird. Es gibt nur noch eine Handvoll Leute, die diese Wahrheit kennen. Aber wen interessiert das heute noch?