

## Gespräch: Airline-Pilot glaubt nicht an offizielle 9/11-Version

Beigesteuert von Gerhard Wisnewski  
Friday, 29. September 2006

Von Gerhard Wisnewski

Â

Â

Zum ersten Mal

Äuÿert sich ein deutscher Airline-Pilot Äffentlich kritisch Äber die Attentate des 11. SeptemberÄ 2001. Alfred Z. (Name geÄndert) ist Pilot bei einer bekannten deutschen Fluggesellschaft und fliegt eine Boeing 737 auf FlÄ¼gen innerhalb Europas und nach Nordafrika.Ä Z. kann aufÄ ca. 2500 Flugstunden zurÄ¼ckblicken,Ä davon ca. 300 Stunden auf kleineren, einmotorigen Flugzeugen und ca. 2200 StundenÄ auf der Boeing 737.

Â

Â

Was haben Sie als Flieger gedacht, als Sie die Attentate im Fernsehen sahen?

Â

Wie alle war natÄ¼rlich

auch ich schockiert, wie versteinert, als ich die brennenden World Trade Center Towers live im Fernsehen sah, dazu die endlosen Wiederholungen der dort einschlagenden Flugzeuge.

Â

Wie waren die Reaktionen im Kollegenkreis?

Â

Wie bei meinem

restlichen Freundeskreis stellten nur die wenigsten die offiziellen Mitteilungen und Erkenntnisse in Frage. Allerdings werden wir Piloten nun tagÄglich konfrontiert mit aberwitzigen, sehr zeitintensiven Kontrollen (die Nagelschere dÄ¼rfen auch wir nicht mit ins Flugzeug nehmen, obgleich sich im Cockpit die Crash-Axt unserer NotausrÄ¼stung stÄndig in Reichweite befindet) und Verfahren (z.B. in Form unserer gepanzerten CockpittÄ¼r) konfrontiert, die zum GroÄÿteil an der RealitÄ¼t vorbeigehen und unsere Arbeit oft unnÄ¼tig erschweren.

Â

Was wÃ¼rden Sie allgemein Ã¼ber diese AnschlÃ¤ge sagen?

Â

"Mittlerweile bin ich mir absolut sicher darÃ¼ber, dass wesentliche Teile der offiziellen Geschichte um den 11.9. eine LÃ¼ge sind."

Â

Mittlerweile bin ich mir absolut sicher darÃ¼ber, dass wesentliche Teile der offiziellen Geschichte um den 11.9. eine LÃ¼ge sind, allen voran die der 757, die angeblich ins Pentagon gecrashed sein soll. Vom Flugweg bis zu den Photos und Berichten vom Tatort scheint alles falsch. Ich habe bisher kein Photo gesehen, das Wrackteile zeigt, wie sie dort hÃ¤tten zu finden sein mÃ¼ssen, und das eine 757 auch nur halbwegs identifiziert. Ich habe schon viele Flugunfallberichte gelesen, und jene vom 11.9. sind nicht mal die Bezeichnung wert, da bisher praktisch keine der eigentlichen Fragen beantwortet wurde.

Â

Ist es fÃ¼r einen Piloten mÃ¶glich, sich in die AttentÃ¤ter und in die Situation im Cockpit hineinzusetzen?

Â

Es gibt viele sehr gut dokumentierte FlugzeugentfÃ¼hrungen der letzten Jahrzehnte, die uns Piloten bei der Vorbereitung auf einen solchen Fall helfen. Die Vorkommnisse vom 11.9. haben aber eine neue QualitÃ¤t, vor allem insofern, als dass sie eben nicht gut dokumentiert sind, und die der Allgemeinheit vorliegenden Daten werfen mehr Fragen auf als sie beantworten (z.B. der Cockpit Voice Recorder-Mitschnitt von Flug UA 93). Deshalb kann ich mich weder in die Piloten, noch in die AttentÃ¤ter der besagten FlÃ¼ge hineinversetzen.

Â

Können Sie es sich vorstellen, eine Verkehrsmaschine mit Ihnen selbst und Dutzenden von Menschen an Bord in ein Gebäude zu fliegen? Welche Hindernisse stehen dem entgegen (psychologisch, fachlich, Stichwort: Simulator)?

Ä

In einer Situation, bei der es z.B. bei Notfällen in Flugzeugen um Leben und Tod geht, werden immer wieder beachtliche Kräfte freigesetzt, die die Piloten bis zur letzten Sekunde kämpfen lassen, um Herr der Lage zu werden; Mitschnitte der Cockpit-Gespräche belegen das. Dieser Überlebenstrieb, den man schon im Full-Flight-Simulator erleben kann, wenn allen Sinnesorganen eine abstrahierende Maschine simuliert wird, beschränkt sich sicher nicht auf Piloten. Ich kann mir nur schwer einen Menschen vorstellen, der dies ignorieren kann. In wie weit auf der anderen Seite ein Nichtpilot ein Flugzeug in einen Wolkenkratzer steuern kann, kann ich nicht sagen. Ich denke, ein so exakt geflogenes Manöver wie dieses ist bei der hohen Geschwindigkeit nicht leicht, aber schließlich doch vergleichbar mit der Komplexität einer Landung einer Boeing. Mit entsprechenden Hilfsmitteln kann man sich auf so etwas sicher vorbereiten (z.B. im Full-Flight-Simulator).

Ä

Der angebliche Pilot Atta trainierte ein dreiviertel Jahr vor diesem Manöver drei Stunden in einem Simulator für eine Boeing 727

Ä

Eine Boeing 727 und 757/767 unterscheiden sich grundlegend. Letztere wurden Jahrzehnte später entwickelt, sind für 2 statt 3 Personen im Cockpit ausgelegt; durch die Computer in der 757/767, die den Flugingenieur (die dritte Person) ersetzen, unterscheiden sich die Instrumente wesentlich, und selbst die primären Fluginstrumente sind eine neue Generation, so werden diese Daten z.T. auf Bildschirmen dargestellt, während die 727 ausschließlich mit konventionellen, uhrenartigen Instrumenten ausgestattet war. Zusätzlich wäre zu prüfen, inwieweit ein 727-Simulator (altes Flugzeug!) mit modernen Sichtsystemen ausgestattet ist (moderne Technik!), die etwas wie den Crash ins WTC oder generell Sichtflugmanöver aben lassen. Kurzum, Atta und seine Kollegen müssten auf jeden Fall echte Cracks sein, um mit so wenig Ausbildung ein so komplexes Manöver fliegen zu können. Insgesamt finde ich es übrigens auch sehr interessant, dass es sich bei allen vier Unglücksflugzeugen um die Typen 757 bzw. 767 handelte, die über ein identisches Cockpit verfügen; das legt fast die Vermutung nahe, die Entführer oder wer auch immer hatte mit dieser Baureihe etwas gefunden, das besonders gut in den Plan vom 11.9. passte.

Ä

Die mit Teppichmessern bewaffneten Entführer sollen in vier Fällen praktisch blitzartig und zuverlässig die volle Kontrolle über das Flugzeug und das Cockpit erreicht haben. So schnell, dass die Piloten weder Funksprache absetzen

noch einen Notfallcode in den Transponder eintippen konnten“ ist das glaubwürdig?

Ä

"Ich kann nicht ausschließen, dass die Entführer in vielleicht einem Fall die Piloten in einer so günstigen Situation überrascht haben, dass keiner einen Notruf absetzen konnte, in vier Fällen gleichzeitig kann ich mir so etwas aber beim besten Willen nicht vorstellen."

Ä

Soweit ich weiß, gab es vor dem 11.9. in den USA schon sehr strenge Verfahren, die den Cockpit-Zutritt regelten. Ich kann nicht ausschließen, dass die Entführer in vielleicht einem Fall die Piloten in einer so günstigen Situation überrascht haben, dass keiner einen Notruf absetzen konnte, in vier Fällen gleichzeitig kann ich mir so etwas aber beim besten Willen nicht vorstellen.

Ä

Im Fall von Flug 93 sollen die Piloten sogar noch über die Hijackings in den anderen Flugzeugen informiert worden sein.

Ä

Das macht die Vorstellung noch absurder, die Piloten wären überrollt worden.

Ä

Die Passagiere sollen langdauernde (bis zu 25 Minuten) Handygespräche mit Gesprächspartnern auf dem Boden geführt haben, in einem Fall aus rund 31.000 Fußhölle“ was sagen Sie dazu?

Ä

"Ich weiß bisher von keinem Fall, wo aus 31000 Fuß mit einem Handy

telefoniert wurde, und ich kann mir absolut nicht vorstellen, dass das klappt!"

Â

Da ich Pilot und kein Mobilfunkexperte bin, kann ich hier leider nur eine eingeschränkte Antwort geben. Ich weiß bisher von keinem Fall, wo aus 31000 Fuß mit einem Handy telefoniert wurde, und ich kann mir absolut nicht vorstellen, dass das klappt, evt. allenfalls für Sekunden, während man sich direkt über einer Antenne befindet. Ich habe es erlebt, wie ein Kollege aus einer Warteschleife telefoniert hat aus einer Höhe von ca. 3000 Fuß, da befanden wir uns allerdings auch kreisend in der Nähe ein und derselben Antenne.

Â

Â

Der angebliche Flug American Airlines 11, eine Boeing 767 mit etwa 47 Metern Spannweite flog auf Sicht geradeaus auf einen der 63,4 Meter breiten Turme zu und schlug in einer Schiefelage von etwa 40 Grad genau in der Mitte ein (siehe Foto).

Â

Â

Vor welche Probleme würde das einen Piloten stellen? Würden Sie sich zutrauen, mit einem solchen Flugzeug auf Sicht zwischen zwei 63 Meter voneinander entfernten Pfosten durchzufliegen?

Â

Allgemein scheint mir der kontrollierte Zusammenstoß eines Flugzeuges mit einem Wolkenkratzer dieser Größe als ein Manöver mit der Komplexität, wie sie auch eine Landung mit einem solchen Jet inne hat. Bei einer Geschwindigkeit von deutlich mehr als der normalen Anfluggeschwindigkeit wird das Manöver aber ungleich anspruchsvoller, ganz zu schweigen von der vorhandenen Querneigung (zur Orientierung: Während normaler Flüge werden Kurven mit einem Verkehrsflugzeug mit einer Querneigung von maximal 30° geflogen, bei 40° Querneigung würde die Piloten eine Computerstimme bereits vor der großen Querneigung warnen durch "Bank Angle!"). Dennoch halte ich ein solches Manöver nicht für unmöglich, sicher wäre es aber auch für auf dem Muster ausgebildete Piloten anspruchsvoll.

Â

Â

Flug United Airlines 175, eine Boeing 767 mit 47 Metern Spannweite, flog auf Sicht aus einer absteigenden Kurve heraus in den Südturm hinein (siehe Fotos). Auch er peilte genau das Zentrum des Towers an und wurde nur leicht nach rechts versetzt. Vor welche Probleme würde das einen Piloten stellen? Würden Sie sich zutrauen, in einem solchen Anflug zwischen zwei 63 Meter auseinanderliegenden Pfosten durchzufliegen?

Â Â

Wie schon zum Flug 11 erläutert, macht besonders die Querneigung als auch die hohe Annäherungsgeschwindigkeit das Manöver besonders anspruchsvoll. Es ist bei den meisten Fluggesellschaften z.B. Vorschrift, einen „stabilisierten Anflug“ durchzuführen, wo in bestimmten Höhen über der Landebahn bestimmte Parameter, z.B. Geschwindigkeit, Sinkrate oder Kurs innerhalb enger Grenzen sein müssen. Dies tut man, da sich bei nicht stabilisierten Fluglagen die Komplexität eines Manövers wie des Endanfluges oder der Landung potenziert. Insofern dürfte es besonders schwer gewesen sein, in einer solchen Sinkflug-Kurve das Ziel genau zu treffen. In diesem Kontext muss man auch die Frage nach Zielgenauigkeit stellen: In stabilisierter Fluglage eine Landebahn metergenau auf der Mitte zu treffen (respektive genau zwischen zwei Pfosten hindurchzufliegen mit einer Boeing) ist für Verkehrspiloten tägliche Routine, dies allerdings aus einer so spektakulären Fluglage zu tun ist sicher sehr schwierig.

Â

Â

Â

Flug American Airlines 77, eine Boeing 757, jagte einen flachen Höhenweg vor dem Pentagon herunter, wurde am Fuß des Höhenwegs abgefangen, ohne den Boden zu berühren und flog dann im Tiefflug in die Fassade des P. hinein. Die Maschine hinterließ dabei keine Spuren im Boden, und auch über das Pentagon flogen keine Wrackteile hinweg. Es wurden keine signifikanten Wrackteile einer Boeing 757 gefunden: Wie bewerten Sie diese Flugmanöver? Vor welche Probleme würde das einen Piloten stellen (Stichworte: Geschwindigkeit, Bodeneffekt, Tiefflug ohne Landekonfiguration, GPWS)? Würden Sie sich das zutrauen? Was würde im Cockpit ablaufen?

Â

"Warum

sollte jemand ein so kritisches Manöver fliegen, wenn er auch direkt, ohne vorher so dicht über den Boden anzufliegen, in das Gebäude hätte hinein steuern können?" (Pentagon)

Ä

Warum sollte jemand ein so kritisches Manöver fliegen, wenn er auch direkt, ohne vorher so dicht über den Boden anzufliegen, in das Gebäude hätte hinein steuern können? Das Risiko bei einer so hohen Geschwindigkeit, die übrigens in dieser geringen Höhe die maximal zulässige Geschwindigkeit bei weitem übersteigt, den Boden zu berühren, scheint mir groß. Die Bilder, die ich vom Tatort gesehen habe, sehen anders aus als alle anderen Bilder von Flugzeugabstürzen, die ich bisher gesehen habe: Weitgehend fehlende Wrackteile und die Dimensionen der Beschädigungen am Pentagon scheinen die Abwesenheit einer 757 klar zu belegen. Schließlich stellt dieses so schwierige Manöver die Fähigkeiten bzw. das Training der Piloten wieder in den Mittelpunkt des Interesses, beides müsste hervorragend gewesen sein. Interessant hier ist auch, dass bei einem so schnellen Anflug höchstwahrscheinlich weder Landeklappen noch Fahrwerk ausgefahren waren, gepaart mit hoher Geschwindigkeit und der geringen Höhe abseits von einer vorhandenen Landebahn müsste das einen riesigen Lärm verschiedener Warnsysteme ausgelöst haben (Ground Proximity Warning System, Configuration Warnings), die man nur schwer ignorieren kann, oder hatten die Täter doch tiefere Systemkenntnisse, dank derer sie die Systeme ausschalten konnten?

Ä

Welche Ausbildung und praktische Erfahrung würden Sie bei Piloten voraussetzen, die solche Manöver perfekt abwickeln? Laut Zeugenaussagen aus den Flugschulen, beherrschten die Entführer nicht einmal ein Flugzeug vom Typ Cessna sicher.

Ä

Das kann ich nur schwer sagen; nach allem voran gesagten kann ich sicher sagen: Die Flugmanöver vom 11.9. waren anspruchsvoll, selbst für Verkehrspiloten, die einen entsprechenden Flugzeugtyp regelmäßig fliegen. Nun habe ich sowohl am heimischen als auch im Full-Flight-Flugsimulator schon Nicht-Piloten erlebt, die bestimmte Manöver, nach langer virtueller Übung, mit überraschender Präzision fliegen konnten. Auf jeden Fall müssten die Täter viel gelernt haben, sowohl theoretisch (Systemkenntnisse) als auch praktisch (Flugsimulator). Wenn ich nun hätte, die Täter konnten keine Cessna einigermassen am Himmel halten, so kann auch ich mir nur schwer vorstellen, dass sie am 11.9. wirklich am Steuer saßen.

Ä

Ein von einer

Überwachungskamera am Pentagon gefilmtes Objekt zog einen weißen Rauchsweif hinter sich her (siehe Foto) – was sagen Sie dazu?

Ä

Es gibt normalerweise keinen weißen Rauch, der aus Triebwerken wie denen der 757 oder 767 herauskommt. Weiß ist allenfalls Wasserdampf, der in Form von Kondensstreifen auch von 757/767 entsteht, dann aber nicht so dicht und normalerweise nur bei folgender Bedingung: Außentemperatur kleiner ca. -45°C und relative Luftfeuchtigkeit größer ca. 60%. Weißer Rauch entsteht meines Wissens aber bei Raketentriebwerken (z.B. beim Space Shuttle oder bei einer als Rakete abgeschossenen Waffe)

Ä

Die Tragflügel hinterließen beim Einschlag keinerlei Spuren in den Fassaden (siehe Foto), was sagen Sie dazu?

Ä

Dort kann beim besten Willen keine 757 reingeflogen sein!

Ä

Ä

Ä

"Es gibt normalerweise keinen weißen Rauch, der aus Triebwerken wie denen der 757 oder 767 herauskommt."

Ä

Ä

Flug United Airlines 93  
krachte angeblich in eine Wiese bei Shanksville/Pennsylvania. Glauben Sie, dass eine solche Maschine verschwinden kann, ohne aussagekräftige und identifizierbare Trümmer zu hinterlassen? Die Wiese rund um die Absturzstelle ist vollkommen "sauber" – kein Gepäck, keine Leichen, keine Kleidung, keine Trümmer – nichts.

Ä



Nach dem Pentagon-Crash der AA 77 ist das zweite große Rätsel eines Flugzeugunglücks in der Geschichte eben jenes von Shanksville. Nach allem, was ich gehört und gesehen habe, scheint es absolut unmöglich, dass dort ein Flugzeug, noch dazu ein großer Boeing-Jet, abgestürzt sein soll. Es gibt immer ausreichend Wrackteile, Leichen, Gepäck etc., die einen solchen Crash belegen (ich denke nur an Lockerbie, die TWA 800 oder den Zusammenstoß über dem Bodensee). Am meisten schockiert mich hier, dass niemand der etablierten Medien je eine entsprechende Frage gestellt hat. Klarer könnte es doch kaum sein: In Shanksville ist keine Boeing gecrashed.

Ä

Ä

"Nach dem Pentagon-Crash der AA 77 ist das zweite große Rätsel eines Flugzeugunglücks in der Geschichte eben jenes von Shanksville."

Ä

Bis heute gibt es keine Flugunfalluntersuchungsberichte des National Transportation Safety Board (NTSB) über die vier Airliner-Katastrophen des 11.9. " wie bewerten Sie das?

Ä

Offizielle Stellen wollen offensichtlich nicht, dass die Öffentlichkeit erfährt, was wirklich geschehen ist. Die meisten Fragen könnten sicher ausgeräumt werden, wenn vorhandene Daten ausgewertet und der Öffentlichkeit zugänglich gemacht würden. In diesem Zusammenhang möchte ich nochmals daran erinnern, wie Wracks anderer Unglücke an den unwirtlichsten Orten gehoben oder untersucht wurden, und eine Lösung liefern konnten.

Ä

Ä

Welchen Einfluss hatten die Attentate auf Sie persönlich und auf Ihre Arbeit?

Ä

Privat spreche ich auf meinen Reisen in die USA regelmäßig bei Sicherheits- und Einreisekontrollen, wie wir zum gläsernen Menschen geworden sind, mein Sicherheitsgefühl beruhigt das aber nicht, ganz im Gegenteil, wie z.B. die deutsche Abschussermächtigung entführter Maschinen hautnah belegt, zum Glück wurde diese inzwischen für verfassungswidrig erklärt. Es bleiben wie erwähnt z.B. Kontrollen auch von uns Piloten auf Nagelpfeilen und Ähnliches, anschließend geht es dann ins Cockpit, wo wir Zugriff auf die gesamte Notausstattung haben, zu der z.B. auch eine große Axt gehört. Vieles der Neuerungen nach dem 11.9., das uns mehr behindert als hilft, ist bloßer Aktionismus.

Ä

Wie sehen Sie vor dem Hintergrund dieser, aber auch der angeblich geplanten Anschläge von London die Zukunft Ihres Berufes und des Luftverkehrs?

Ä

"Heute kommt man sich manchmal vor wie in Isolationshaft, wenn man im Cockpit sitzt."

Ä

Ä

Die Luftfahrt wird sicher in der Zukunft weiter stark wachsen, denn immer mehr Menschen reisen immer weiter. Und ich denke, wie in anderen Bereichen unseres Lebens wird es auch in der Fliegerei immer wieder zu Anschlägen wie dem vom 11.9. oder dem von London kommen, solange es Menschen gibt, die keinerlei Skrupel haben über Leichen zu gehen, um ihre Macht zu vergrößern. Das wird das Wachstum dann allenfalls kurzzeitig bremsen. Das Berufsbild des Piloten hat sich seit dem 11.9. geändert, heute kommt man sich manchmal vor wie in Isolationshaft, wenn man im Cockpit sitzt. Trotzdem bleibt es mein Traumberuf.

Ä

Haben Sie eine Meinung zu den angeblich geplanten Anschlägen von London?

Ä

Gewisse Parallelen zum 11.9. sind deutlich zu erkennen, z.B. die fehlenden Daten über Ablauf und Details der geplanten Anschläge. Mir fehlt es an Informationen, um

mir eine Meinung zu bilden. Nur soviel: Wenn die Attentäter gefasst wurden, verstehe ich nicht, wieso die Öffentlichkeit nicht umfassend informiert wird. Und es bleibt die Frage: Wer hat profitiert von diesen vereitelten Anschlügen?

Ä

Wie bewerten Sie die damit zusammenhängenden Sicherheitsmaßnahmen (Stichwort: halbes Handgepäck, keine Flüssigkeiten etc.)

Ä

Ich bin kein Sprengstoffexperte, und so liege ich evt. falsch, würde aber denken, dass gerade in Großbritannien die Kontrollen an den Flughäfen ohnehin ausreichend und sehr gründlich waren. Ich denke, ein gewisses Restrisiko wird immer bleiben, das kann man nicht kontrollieren, weder in der Fliegerei noch anderswo. So scheinen mir die verschärften Sicherheitsmaßnahmen mehr wie Aktionismus als wirklich sachdienlich.

Ä

Im meinem letzten Urlaub fuhr ich an Rom Fiumicino vorbei und stellte mich direkt unter die Einfugschneise, wo die Maschinen in 100 Metern Höhe über mich hinwegdonnerten – wäre es nicht viel einfacher, Maschinen hier mit Raketen oder Schusswaffen anzugreifen, statt die Risiken eines Hijackings in Kauf zu nehmen? Sind die Maschinen in dieser Situation nicht viel verwundbarer als durch irgendwelche Hijacker?

Ä

Flughafen-Sicherheitskontrollen sind weitgehend Humbug. Mit Sicherheit haben sie nur wenig zu tun, denn sie täuschen darüber hinweg, dass die Maschinen bei der Landung so niedrig über offenes Gelände fliegen, dass sie wie fette Enten abgeschossen werden können. Kein Attentäter möchte dafür auch nur einen Fuß an Bord setzen. Was Attentäter dort angeblich wollen, ist ein Rätsel...

Das würde ich auch so sehen, gerade nach den ganzen neuen Verfahren seit dem 11.9. Die Passagiere werden so streng kontrolliert und der Cockpitzugang ist mit so vielen Vorsichtsmaßnahmen versehen, dass heutzutage fast alles einfacher scheint als eine Entführung.

Â

Wodurch fühlen Sie sich bei Ihrer Arbeit am meisten gefährdet?

Â

Den Terrorismus, wie man ihn uns verkaufen will, gibt es so nicht, davon bin ich inzwischen überzeugt. Insofern sehe ich den Aktionismus unserer Politik und unserer Medien als größte Gefahr.

Â

Wenn Sie das Geschehen des 11.9. betrachten: Erscheint Ihnen in diesem Zusammenhang noch etwas als besonders erwähnenswert?

Â

Mich als Pilot interessieren besonders die Flugzeuge, die am 11.9. angeblich zur Waffe wurden. Was ist mit ihnen geschehen, wenn sie nicht ins Pentagon, in Shanksville, ins World Trade Center gecrashed sind? Was für Besonderheiten könnte es gegeben haben bei der Produktion, wo wurden die Maschinen gewartet? Welche anderen 757/767 könnten statt den originalen United/American-Flugzeugen ins World Trade Center gelenkt worden sein? Warum wurden je zwei United und zwei American Airlines-Flugzeuge dazu noch derselben Produktionsreihe gewählt, um den 11.9. zu inszenieren? Wo haben die Täter wirklich gelernt, mit diesen Flugzeugmustern umzugehen?

"Den Terrorismus, wie man ihn uns verkaufen will, gibt es so nicht!"

Â