

Herwig Duschek, 11. 11. 2012

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

1047. Artikel zu den Zeitereignissen

# Teneriffa, 27. 3. 1977: zwei Boeing 747 kollidieren (10)

(Ich schließe an Artikel 1046 an.)

Ich fahre mit der Wiederholung der Fragen 1-51 aus den Artikeln 1038-1045 fort:

- Frage 25: Warum wurden die (PanAm-)Triebwerke nicht gehört und damit die PanAm „entdeckt“?<sup>1</sup>
- Frage 26: Warum wurden diese Explosion nicht gehört und damit die PanAm „entdeckt“?<sup>2</sup>
- Frage 27: Warum so viele Explosionen?<sup>3</sup>



(Die Feuerhölle von Teneriffa, 27. 3. 1977)

- (*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? ... Frage 28: Untersuchten die Ermittler die Wrackteile auch nach Sprengstoffspuren?<sup>4</sup>
- 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)<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Artikel 1041 (S. 3)

<sup>2</sup> Artikel 1041 (S. 3)

<sup>3</sup> Artikel 1041 (S. 4)

<sup>4</sup> Artikel 1042 (S. 2)

<sup>5</sup> Artikel 1042 (S. 3)



(Nach den Explosionen auf Teneriffa liegen viele kleine Teile herum.)



(Zum Vergleich: Der Air-France-Flug 358 (AF 358) war ein Passagierflug der Air France am 2. August 2005 vom Flughafen Paris-Charles de Gaulle (CDG) zum Toronto Pearson International Airport (YYZ). ... Bei der Landung auf dem kanadischen Flughafen schoss das Flugzeug über die Landebahn hinaus, stürzte in einen Graben und ging in Flammen auf. An Bord des Airbus 340-313X befanden sich 309 Personen (297 Passagiere und 12 Crewmitglieder) ... Da der Unfall keine Todesopfer und nur einige Leichtverletzte forderte, wird auch vom „Wunder von Toronto“ gesprochen. Die Maschine brannte vollständig aus.<sup>6</sup> Man achte auf die großen Flugzeugteile.)

- Frage 30: Sollte Kapitän van Zanden den „Sündenbock“ spielen?<sup>7</sup>
- Frage 31: Informierte die PanAm die Fluglotsen, daß ihre Maschine Ausfahrt 3 nicht nehmen kann und sie daher auf Ausfahrt 4 zusteuern?<sup>8</sup>
- Frage 32: Informierte die PanAm die Fluglotsen, daß sie wegen des dichten Nebels die Ausfahrt nicht finden können?<sup>9</sup>
- Frage 33: Die Darstellungen sind bisher so, daß die Fluglotsen über jeden Verdacht einer Schuldbeteiligung erhaben sind. Warum?<sup>10</sup>
- Aber wenn diese Kehre so schwierig ist, warum verlangte der Fluglotse dies von der Crew? (Frage 34a)<sup>11</sup>

<sup>6</sup> [http://de.wikipedia.org/wiki/Air-France-Flug\\_358](http://de.wikipedia.org/wiki/Air-France-Flug_358)

<sup>7</sup> Artikel 1042 (S. 4)

<sup>8</sup> Artikel 1042 (S. 5)

<sup>9</sup> Artikel 1042 (S. 5)

<sup>10</sup> Artikel 1042 (S. 5)

<sup>11</sup> Artikel 1043 (S. 1)

- Hätte der Fluglotse nicht mitdenken und die PanAm-Crew fragen müssen, ob ihre 747 die Kehre von Ausfahrt 3 meistern könne? (Frage 34b)<sup>12</sup>
- *Im Flugzeug der KLM empfangen Pilot und Crew den gesamten Flugverkehr. Sie müssten hören, daß sich der PanAm-Jumbo noch immer vor ihnen auf der Startbahn befindet ...* (Frage 35: War dem so?)<sup>13</sup>
- *„In 999 Fällen von 1000 ist es völlig gefahrlos, wenn man einen Überlagerungseffekt auf einer freien Frequenz hört.“ Aber auf Teneriffa handelte es sich um genau dieses eine Mal, bei dem der Effekt nicht harmlos war. (Zufall? Frage 36)<sup>14</sup>*
- (Copilot:) *„Moment, wir haben keine Flugverkehrsfreigabe.“ Kapitän van Zanden gibt eine barsche Antwort: „Ja das weiß ich. Mach schon, frag nach.“ (Stimmt das? Frage 37)<sup>15</sup>*
- *An dieser Stelle kommt es zur Überlagerung der Signale, da in den folgenden drei Passagen Tower und PanAm gleichzeitig funken. Alles was die KLM mitbekommt, ist das obige „Ok...“ und ein darauffolgendes schrilles Rauschen während der Überlagerung. Dieses übertönt alles Gesprochene von 17:06:19.39 bis 17:06:23.19. Zufall? (Frage 38)<sup>16</sup>*
- *44 Sekunden (17:06:06) bis zum Aufprall. Während der KLM-Pilot die Flugverkehrsfreigabe an den Tower bestätigt, enthüllt der Flugdatenschreiber, daß van Zanden bereits beschleunigt. Er wartet nicht auf den Copiloten. (Stimmt das? Frage 39)<sup>17</sup>*
- *Noch 37 Sekunden (17:06:13): „Wir fahren los.“ (Warum sollte Kapitän van Zanden das sagen, wenn er angeblich bereits beschleunigt? Frage 40)<sup>18</sup>*
- Frage 41: Konnte „man“ damit rechnen, daß die PanAm-Crew just in diesem Moment interveniert (daß sie noch auf der Startbahn ist), als der Fluglotse „Ok“ sagt (ohne den weiteren Text des Fluglotsen abzuwarten), – und dadurch den Überlagerungseffekt erzeugt (hörbar in der KLM-Maschine).<sup>19</sup>
- Frage 42: Warum beginnt der Fluglotse diesen entscheidenden Satz mit „Ok“ (was zwangsläufig zur Verwirrung führen mußte)?<sup>20</sup>
- Frage 44: Warum berücksichtigte der Fluglotse (offiziell) nicht die Gefahr eines Überlagerungseffektes in dieser prekären Situation (zwei Boeing 747 auf einer Startbahn)?<sup>21</sup>
- Frage 45: Warum wird Kapitän van Zanden – in Anbetracht des Überlagerungseffektes – ... als Hauptschuldiger der Flugzeugkatastrophe von Teneriffa bezeichnet?<sup>22</sup>
- Frage 46: Warum vergewissert sich der Fluglotse (ab 17:06:26) nicht bei der KLM-Maschine, daß alles verstanden wurde? (Er spricht mit der PanAm-Maschine, von der aber keine Gefahr ausgehen kann)<sup>23</sup>
- Als Kapitän van Zanden mit der Frage nach der PanAm auf der Startbahn konfrontiert wurde (17:06:34) waren es 16 Sekunden vor der Kollision. Hätte Kapitän van Zanden

---

<sup>12</sup> Artikel 1043 (S. 1)

<sup>13</sup> Artikel 1043 (S. 2)

<sup>14</sup> Artikel 1043 (S. 3)

<sup>15</sup> Artikel 1043 (S. 3)

<sup>16</sup> Artikel 1043 (S. 3)

<sup>17</sup> Artikel 1043 (S. 4)

<sup>18</sup> Artikel 1043 (S. 4)

<sup>19</sup> Artikel 1043 (S. 4)

<sup>20</sup> Artikel 1043 (S. 4)

<sup>21</sup> Artikel 1043 (S. 5)

<sup>22</sup> Artikel 1044 (S. 1)

<sup>23</sup> Artikel 1044 (S. 2)

mit einer Vollbremsung die Kollision (und anschließende Explosionen) verhindern können? (Frage 47)<sup>24</sup>

- Die obige *Wikipedia*-Aufzeichnung stellt die Situation in KLM-Cockpit so dar, daß die Sichtung der PanAm und das Ausweichmanöver völlig „schweigsam“ vonstatten gegangen sein soll. Kann das sein? (Frage 48)<sup>25</sup>
- ... *Die letzte Ironie (?) war die, daß Kapitän van Zanden 55 000 Liter Treibstoff getankt hatte* (vgl. Frage 8), *um später auf Gran Canaria Zeit zu sparen. Es könnten genau diese Extramengen gewesen sein, die den Jumbo zu schwer machten, um die wenigen zusätzlichen Meter Höhe zu gewinnen, die das Desaster vermieden hätten ...* (Frage 49: War dies Berechnung?)<sup>26</sup>
- *Patrick Smith, Pilot und Luftfahrtautor sagt, daß neue Technologien VHF-Überlagerungseffekte vermeiden können und so künftige Unglücke verhindern würden ... Einige Fluggesellschaften installieren sie freiwillig, denn vorgeschrieben sind sie bis heute nicht.* Warum nicht? (Frage 50)<sup>27</sup>
- ... *Auch zwanzig Minuten nach dem Unglück haben die Lotsen im Tower offenbar den Ernst der Lage nicht erfaßt.* Frage 51: sind die beiden Fluglotsen „Insider“?<sup>28</sup>

(Fortsetzung folgt.)

---

<sup>24</sup> Artikel 1044 (S. 2)

<sup>25</sup> Artikel 1044 (S. 4)

<sup>26</sup> Artikel 1044 (S. 4)

<sup>27</sup> Artikel 1044 (S. 4)

<sup>28</sup> Artikel 1045 (S. 2)