

Allen Opferangehörigen  
des Germanwings-Flug 4U 9525, sowie

den Rechtspflege und  
Sicherheitsbeauftragten!

Joachim Baum  
Windelsbleicher Str. 10  
33647 Bielefeld

Tel. 0521-4329910  
Fax: 0521-4329911  
[www.leak6.wordpress.com](http://www.leak6.wordpress.com)

Datum: 13.03.2018

## **Ausführungen zur primären Unfallursache mit Gutachten**

Zufällige Erkenntnisse eines Elektronikers,  
dessen Vertrauen in die Organe der Rechtspflege unzufällig  
(nämlich mit behördlicher Ansage!)  
zerstört wurde und auf Wiederherstellung wartet.

**Unfallflug: Germanwings 4U 9525 vom 24.03.2015 mit  
Airbus A320-211, D-AIPX**

20

**Beileid zuvor**

**Wir alle haben Anrecht auf die Wahrheit,**  
einschließlich der einzelnen ermittlungsbefugten Personen.

25 **Bekannte Aktenzeichen:**  
Staatsanwaltschaft Düsseldorf: **4UJs 906/15**

30

30 **I-A: Inhalt:**

Es ist aber nichts verborgen, was nicht offenbar wird, und nichts geheim, was man nicht wissen wird. (Luk. 12, 2)

	<b>Ausführungen zur primären Unfallursache mit Gutachten .....</b>	<b>1</b>
	<b>Beileid zuvor .....</b>	<b>1</b>
	<b>I-A: Inhalt:.....</b>	<b>2</b>
35	<b>I-B: Beweis- / Erkenntnisquellen:.....</b>	<b>2</b>
	<b>II. Einführung, das Umfeld des Gutachtens: .....</b>	<b>3</b>
	<b>II-A: Vorwort, der Autor, in eigener Sache:.....</b>	<b>3</b>
	<b>II-B: Die psychische Vorbelastung des Copiloten: .....</b>	<b>3</b>
	<b>Begründete Zweifel sind den meisten zu wenig: .....</b>	<b>5</b>
40	II-B-1: Das Flugbuch: .....	5
	II-B-2: Die Sehprobleme des Copiloten: .....	6
	II-B-3: Verantwortlicher Umgang? .....	6
	<b>III. Gutachten zur Absturzursache (der D-AIPX):.....</b>	<b>7</b>
	<b>III-A: Die Flughöheneinstellung:.....</b>	<b>7</b>
45	<b>III-B: Die Anfangsverdachte:.....</b>	<b>9</b>
	III-B-1: Widersprüchliche Daten aufgezeichnet, Descent Mode open oder nicht?.....	9
	III-B-2: Sollflughöhe schneller abgesenkt, als technisch möglich: .....	9
	III-B-3: Ergebnis der Anfangsverdachte: .....	9
	<b>III-C: Analyse des BEA-Bildes 11 (auf S. 29): .....</b>	<b>10</b>
50	III-C-1: Das originale Bild 11: .....	10
	III-C-2: Die Beachtung der angeordneten Flughöhe: .....	13
	III-C-3: Ein fünfmal gleichartig auftretender Defekt: .....	14
	III-C-4: Keine einzige unerklärliche Soll-Flughöhenverringerng! .....	16
	III-C-5: Keine Probe ohne Erprobungsziel:.....	17
55	III-C-6: Auch steigende Flanken sind kaum manuell machbar: .....	18
	III-C-7: Übersicht der eingestellten Sollflughöhen: .....	19
	III-C-8: Bemerkenswerte Überschwinger: .....	21
	III-C-9: Die Zusammenschau zeigt: Der Copilot handelte sehr vernünftig!.....	23
	III-C-10: So widersinnig kann nicht einmal ein Wahnsinniger sein: .....	25
60	III-C-11: Zusammenfassung: .....	27
	<b>I V . S u m m a r y f ü r S c h n e l l l e s e r : .....</b>	<b>28</b>
	<b>IV-A: Zusammenfassung denkwürdiger Merkmale: .....</b>	<b>28</b>
	<b>IV-B: Kurzfassung der richtigen Deutung:.....</b>	<b>31</b>
	<b>IV-C: Unmöglichkeit der BEA-Deutung:.....</b>	<b>31</b>
65	<b>IV-D: Völlige Unschlüssigkeit der BEA-Deutung:.....</b>	<b>32</b>
	<b>IV-E: Denknöwendigkeiten einer Deutung:.....</b>	<b>33</b>
	<b>IV-F: Empfehlungen .....</b>	<b>35</b>

70 **I-B: Beweis- / Erkenntnisquellen:**

Im Rahmen der Beweiswürdigung sind alle Quellen einer korrekten Beweiswürdigung zu unterziehen. Hier wird Bezug genommen auf:

- BEA-Abschlussbericht, erschienen am 13.03.2016;
- Behauptungen aus Tim van Beverens Vortrag auf der Pressekonferenz  
75 am 24.03.2017,
- Tim van Beverens Vortrag Gutachten con471/17-01ver.d vom  
30.03.2017, soweit veröffentlicht,
- DIMDI.de ICD-10-WHO Version 2016 Kap. V - Psychische und Verhaltensstörungen - Affektive Störungen (F30-F39)

80 **II. Einführung, das Umfeld des Gutachtens:**

**II-A: Vorwort, der Autor, in eigener Sache:**

Der hier geführte Indizienbeweis über die Absturzursache wird von unberufener, unbefangener dritter Seite erhoben. Das Interesse des Autors liegt allein bei der Wahrheit. Mit diesem Beweis wird eine neue Sicht auf die Geschehnisse und deren bisherige Aufarbeitung zwingend, denn dieses Gutachten stützt sich (unbenommen anderswo dargelegter Widersprüche) allein auf den offiziellen BEA-Abschlussbericht. Eine Unschuldsvermutung, irgend welche Vorannahmen oder gar Verschwörungstheorien werden nicht bemüht. Es wird bemerkt, dass nach dem Auftreten des ursächlichen technischen Defekts weitere Umstände zum Unfallgeschehen hinzugetreten sein müssen, über die aber dieses Gutachten keine Aussage macht. Einführend sei das bislang bekannte in stark gedrängter Form zusammengefasst.

Der Autor ist Elektronikingenieur und hat eine mehrere 100-fache Erfahrung in Hersteller unabhängiger Analyse elektronischer Systeme, weit überwiegend im Bereich schweißtechnischer Steuerungen. In anderer Sache wurde er von der Justiz durch eine nicht hinnehmbare Rechtsverweigerung aufgehalten und bittet sein spätes Vorbringen zu entschuldigen.

**II-B: Die psychische Vorbelastung des Copiloten:**

100 Der Copilot, Andreas Lubitz ist nach herrschender Meinung schuldig, die Maschine absichtlich zum Absturz gebracht zu haben.

Unstrittig (siehe con471/17-01ver.d, Kap. III.6.1, insbesondere S. 140!) ist ein aus den Jahren 2008/2009 stammendes psychiatrisches Gutachten über den Co-Piloten, das zu der ICD-10-Klassifikation '**F32.2G**' kam; im Klartext:

"schwere depressive Episode ohne psychotische Symptome in vollständiger Remission, ... keinesfalls jedoch um eine endogene Depression."

Das Unstrittige bedeutet:

- 110 • Es gab 6 Jahre vorher eine depressive Episode; sie war
- zwar schwer, aber bedurfte keines stationären Aufenthalts,
- sie hatte aber keine psychotischen Symptome,
- keine Wiederholungen (sonst F33),
- ging vollständig zurück und war
- 115 • keinesfalls von innen heraus entstanden.

Weiter ist unstrittig (ebenda, S. 32, 162), dass niemals Suizidalität oder Fremdaggressivität attestiert wurde, sowie dass Andreas Lubitz unter Sehstörungen litt (BEA-Bericht, Seite 34).

120 Somit hatte der Copilot eine 'gewisse' psychologische Vorbelastung, welche aus medizinischer Sicht - zumindest damals - beendet zu sein schien, aber von der Personalverwaltung weiter beobachtet wurde (und werden musste). Der Copilot war somit zunächst

### **flugtauglich, aber doch 'angezählt'.**

125 Der weitere Verlauf der Flugtauglichkeit des Copiloten ist bereits umstritten; zumindest stellt Tim van Beverens Gutachten der herrschenden Meinung mit substantiierten Angriffen schlüssig begründete Zweifel entgegen.

130 Auch der tatsächlich vorliegende (hier bewiesene) technische Defekt stellt nicht von menschlicher Verantwortung frei. Hinzu tritt, dass der technische Defekt bislang verschwiegen u./o. unerkannt geblieben ist. **Deshalb wurde in der öffentlichen Diskussion die Frage, ob 'Menschliches Versagen' kausal an erster oder zweiter Stelle stand überhaupt nicht in den Blick genommen.** Sie ist jedoch für Fragen von Schuld, Haftung und den zu ziehenden Lehren von herausragender Bedeutung!

**Begründete Zweifel sind den meisten zu wenig:**

135 Tim van Beverens stellte heraus: In einem Strafverfahren würden begründete Zweifel bereits genügen, um staatliches Strafhandeln zu verbieten.

Im vorliegenden Fall scheidet staatliches Strafhandeln jedoch aus, da der Beschuldigte sein Leben auch verlor. Betroffene und die Öffentlichkeit fordern dennoch Antwort - sie wurde mangels eines förmlichen Strafprozesses unter herabgesetzten prozessualen Ansprüchen vorschnell gegeben, während die Wahrung der Rechte des (wie weit auch immer) mutmaßlich Hauptschuldigen im Vergleich zum Schaden zweitrangig erschienen.

Vorliegend dürften multinationale Gremien und Konzerne - insbesondere aufgrund des ihnen zukommenden Geheimschutzes und ihrer Beziehungen - kaum Mühe gehabt haben, das Schuldmaß eines Verstorbenen zu überhöhen. Einer allseitig prozessuale Waffengleichheit war nicht gewährleistet, vielmehr sind Vorverurteilungen und kreativ erfundene Beweise zu beklagen.

Die Wissenschaft der Psychologie ist in größeren Teilen unscharf bis unsicher und überwiegend unter Aspekten der (hier obsoleten) Strafbemessung bekannt. Angesichts des Schadens erscheinen fachpsychologischen Aussagen als unbeachtliche Feinheiten - selbst wenn sie der herrschenden Meinung zu 100% entgegen stehen. In Ermangelung besserer Erklärungen genügen für eine schnelle Schuldzuweisung schon die ersten fünf Buchstaben der mit Psych... beginnenden Worte.

II-B-1: Das Flugbuch:

Weiter legt Tim van Beveren mithilfe einer Tabelle FLUGBUCH\_VX.xls ergiebig dar, dass viele der von Andreas Lubitz geflogenen Maschinen - z. T. auch wiederholt - Probleme so genannter Fume-Events (Turbinen-Abgase im Cockpit), Oil-Leaks und anderen, wie Druckabfall im Cockpit hatten. Dabei erfolgte deren Meldung überwiegend längere Zeit nachdem Andreas Lubitz die betreffende Maschine flog.

II-B-2: Die Sehprobleme des Copiloten:

Wie dem FLUGBUCH\_VX.xls und der PDF-Datei-Zusammenstellung

165 [https://andreas-lubitz.com/wp-content/uploads/2017/06/Reuss\\_BFU\\_BEA\\_Gendarmerie\\_Liste\\_fin.pdf](https://andreas-lubitz.com/wp-content/uploads/2017/06/Reuss_BFU_BEA_Gendarmerie_Liste_fin.pdf)

zu entnehmen ist, laborierte Andreas Lubitz seit Längerem an Sehproblemen. Diese führten zu wiederholten Krankschreibungen sowie mangels organischer Diagnose zum Verdacht eines psychosomatischen Komplexes.

II-B-3: Verantwortlicher Umgang?

170 Nach Lektüre der Krankenakte des Copiloten drängt sich der Verdacht auf, dass er tatsächlich erhebliche ungeklärte Sehprobleme hatte, wobei mit einer Ja-Unterstellung dieser These die sekundäre psychologische, auch Schlafprobleme umfassende Wirkung mehr als verständlich (also nicht endogen) ist. Die Tatsache, dass ein Mensch, solange er sich selbst tauglich  
175 fühlt - zum Dienst antritt und sich krankschreiben lässt, wenn er Probleme erkennt, spricht für eine lebensbejahende Grundhaltung und ein verantwortungsbewusstes Risikomanagement.

Nach Lektüre des Flugbuchs drängt sich der Verdacht auf, dass ein Flugzeug bezüglich der Atemluft immer erst dann gewartet wird, nachdem ein  
180 - wenigstens leichtes - gefährdendes Ereignis eintrat. Die Tatsache, dass das vorbeugende Suchen nur potentieller Schwachstellen ungleich schwieriger ist, als die Beseitigung vorhandener Defekte, lässt diese Herangehensweise evtl. als gerade noch verantwortlich erscheinen.

Nach Lektüre beider obiger Quellen hat man allerdings trotz allseits verantwortlichen Handelns kaum noch Lust, einen Flieger zu betreten. Warum  
185 ein Flieger unsicher sein könnte, oder warum ein Pilot nicht optimal drauf sein könnte, interessiert im Angesicht des Risikos kaum: Piloten haben schlicht tauglich zu sein **und** Flieger sicher.

Nach Lektüre dieses Gutachtens wird klar, dass neben allen Fragen zum  
190 Piloten, der Blick auf die Maschine nicht vergessen werden darf!

### **III. Gutachten zur Absturzursache (der D-AIPX):**

#### **III-A: Die Flughöheneinstellung:**

Der vorliegende Maschinentyp besitzt ein Computersystem (Autopiloten) für die Einhaltung einer gewünschten Sollflughöhe. Diese kann in 100ft-  
195 (1 Fuß = 30 cm) verändert werden. Bei einem für die Flughöhe aktivierten Autopiloten kann somit nur noch auf einer waagerechten Fläche geflogen werden. Sich nahe kommende Flugzeuge brauchen vom Kontrollzentrum somit nur auf unterschiedliche Flugflächen verwiesen werden, um Kollisionen zu verhindern. In der zivilen Luftfahrt sind dabei weit überwiegend auf  
200 glatte 1.000ft liegende Flugflächen bevorzugt und Flugzeuge, wie vom vorliegenden Typ haben einen Schalter, der bewirkt, dass bei Eingabe einer neuen Sollflughöhe immer sogleich auf die nächste glatte 'Tausender-Flugfläche' gesprungen wird. Das Außerkräftsetzen dieses Schalters ist unter den Piloten ziviler Maschinen im allgemeinen verpönt. Für die Eingabe  
205 der Sollflughöhe selbst steht ein inkrementell wirkender Schrittschalt-Drehknopf (ein Eingabeknopf wie man ihn von Mikrowellenherden her kennt) zur Verfügung. Die bei einer vollzogenen Sollflughöhenänderung vom Schrittschalter ausgelösten Impulse werden von einer digitalen Schaltung gezählt und der jeweils erreichte Zählwert dem Piloten auf einem  
210 Display angezeigt.

Üblicherweise existiert zu jedem derartigen Eingabeinstrument eine eigene Zählschaltung (Up-/Down-Counter) in dessen unmittelbarer Nähe. Zum einen, damit die Verbindungsleitungen möglichst kurz gehalten werden können, die ansonsten u. U. sogar Störimpulse einfangen könnten, die -  
215 weil gezählt - zu dauerhaften Fehlern führen würden. Zum anderen, damit die (z. T. auch recht lange) weitere Leitungsanbindung zum zentralen Computer des Flugzeugs über ein einheitliches kabelsparendes Bussystem erfolgen kann. Der erste Vorteil besteht darin, dass vorübergehende technische Aussetzer bei der Busübertragung ohne dauerhafte Folgen bleiben.  
220 Der richtige Zählwert bleibt - unabhängig von vielfältig denkbaren Komplikationen - im lokalen Zähler gespeichert und führt schon bei der nächsten regulären Übertragung sofort wieder zur richtigen Eingabe.

225 Weiter sei voraus geschickt, dass jede auch nur halbwegs gescheite Programmierung eines Flughöhen-Autopiloten ein effektiv wirkendes Schutzsystem haben muss, um zerstörerische abrupte Flugbefehle aufgrund unplausibler Signale sicher zu vermeiden.

Auf der Eingabeseite sind vor allem jene Daten nicht plausibel, die in totalem Widerspruch zu unmittelbar vorausgehenden Eingaben stehen - ergo Eingaben mit besonders steilen Flanken. Der notwendige digitale 'Plausibilitätsfilter' erhält zwangsläufig den Charakter eines sog. Tiefpasses. Der Zielkonflikt zwischen einer effektiven Filterung einerseits und einer noch akzeptablen Reaktionszeit andererseits wird lehrbuchmäßig durch Filterung höherer Ordnung gelöst. Digitale Filter höherer Ordnung können ebenso überschwingen, wie analoge, in optimaler Auslegung wird ein aperi-

230 odischer Grenzfall erreicht, wie es auf analogem Gebiet z. B. die früheren klassischen Zeigerwagen beim Metzger hatten. Dabei hat dann jedes lineare System (digital oder analog) eine charakteristische, so genannte Sprungantwort, bei welcher auch die Überschwinger proportional zur Sprunghöhe sind.



240 **III-B: Die Anfangsverdachte:**

Die weitergehende Analyse machte der Autor aufgrund der folgenden anfänglichen Verdachtsmomente:

III-B-1: Widersprüchliche Daten aufgezeichnet, Descent Mode open oder nicht?

245 Beim Autor wurde ein erster Anfangsverdacht geweckt, als Herr van Beveren aufzeigte, dass widersprüchliche Daten aufgezeichnet wurden. Es könne laut Hersteller nicht gleichzeitig ein 'descent mode' (Sinkflug) und ein 'open descent mode' (freier Sinkflug, nicht durch Zwischenhöhenbeschränkungen begrenzt) aktiv sein:

250 [https://www.youtube.com/watch?v=WZcugoX\\_6aE&t=45m22s](https://www.youtube.com/watch?v=WZcugoX_6aE&t=45m22s)

bei <https://player.vimeo.com/video/216307700> ab 41:32

III-B-2: Sollflughöhe schneller abgesenkt, als technisch möglich:

Herr van Beveren zeigte auf, dass Andreas Lubitz habe laut Unfallbericht die Sollflughöhe innerhalb von nur einer Sekunde von 38.000ft auf nur  
255 100ft geändert, was er aber nicht nachstellen konnte:

[https://www.youtube.com/watch?v=WZcugoX\\_6aE&t=43m](https://www.youtube.com/watch?v=WZcugoX_6aE&t=43m)

bei <https://player.vimeo.com/video/216307700> ab 39:10

III-B-3: Ergebnis der Anfangsverdachte:

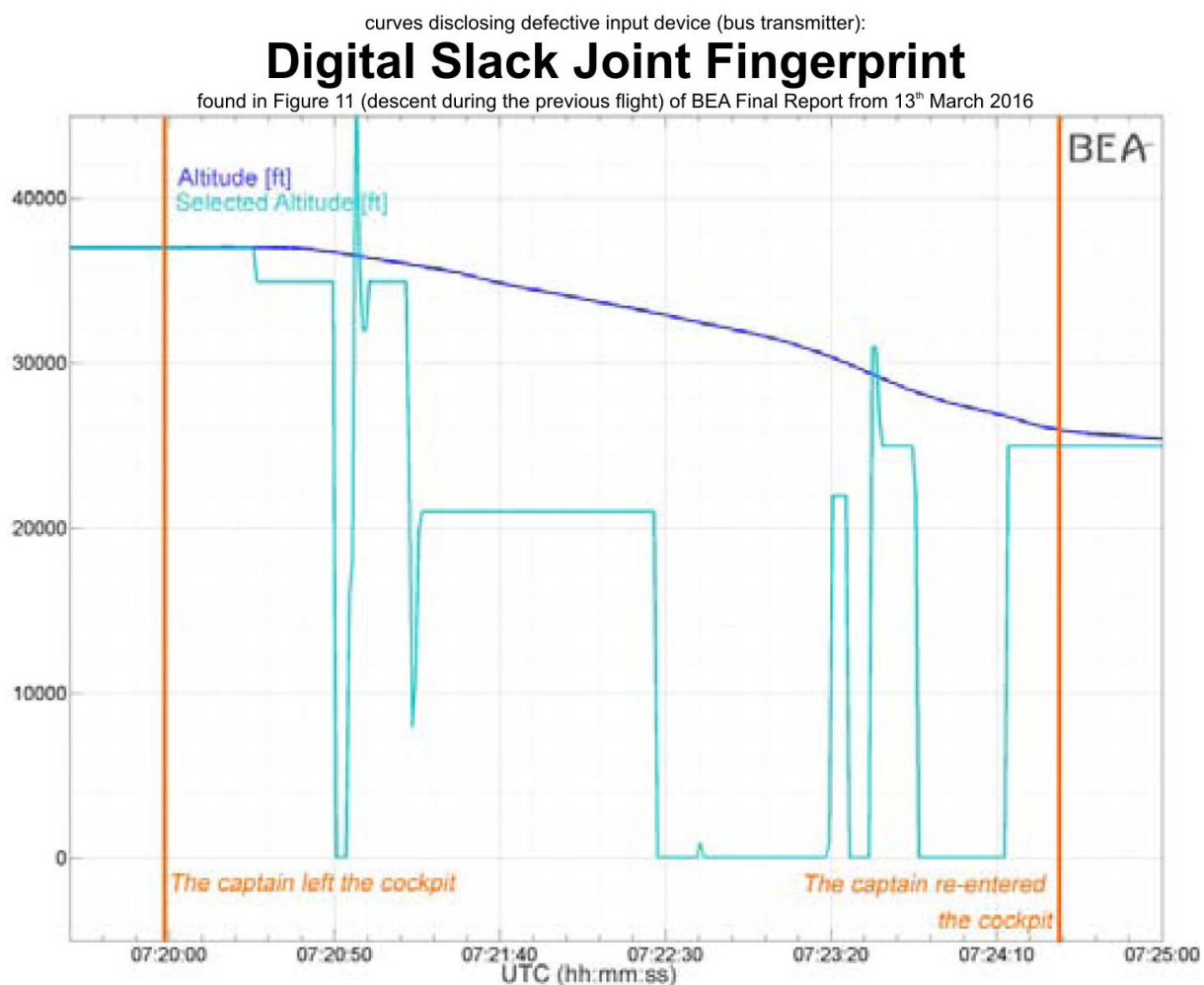
260 Da die technischen Aufzeichnungen mit einer ordnungsgemäßen Maschine nicht möglich sind, müssen zwingend Fehler an der Maschine vorhanden gewesen sein.

### III-C: Analyse des BEA-Bildes 11 (auf S. 29):

#### III-C-1: Das originale Bild 11:

Wie im nachfolgenden Bild zu sehen, hat die BEA einen Ausschnitt von 5:30 Minuten des am gleichen Tag voraus gehenden Fluges veröffentlicht, welcher gewisse Ähnlichkeiten mit der problematischen Phase des Unfallfluges aufweist. In Kapitel 1.11.4 beschreibt die BEA mit den lapidaren Worten "von Interesse", dass sie sich (nur) für den zeitlichen Bereich interessiert, in dem der Copilot allein im Cockpit war. Die in diesem Zeitraum aufgezeichneten 'Selected Altitude'-Kurven (Sollflughöhen) werden dabei ohne jede Diskussion dem Einstellwunsch des Copiloten gleichgesetzt. Dies ist aber nicht nur unbewiesen, sondern sogar falsch, da unmöglich!

Zunächst Bild 11, wie veröffentlicht (Bildüberschriften vom Autor) gezeigt:



Hiermit wird unterstellt:

- 275
- Wilde Kurven gibt es anscheinend nur, als der Copilot allein im Cockpit war. - Dem Abschlussbericht mangelt die Aussage, dass in den übrigen Zeiten keinerlei unplausiblen Verläufe gefunden wurden.
  - Der Copilot muss unsinnige Eingaben gemacht haben, weil die Kurven offensichtlich unsinnig sind. - Dies wird nachfolgend widerlegt.

280 Hierauf setzt weiter auf:

- Dieses unsinnige Handeln des Copiloten geschah in Anbahnung eines bis zur späteren tödlichen Konsequenz reifenden Entschlusses: Der Copilot habe seine späteren Handlungen hier schon einmal geübt. - Dieses Gutachten wird zeigen, dass sich diese These nicht aus dem BEA-Bild 11 ableiten lässt.
- 285

**Folgendes wird gezeigt werden:**

Die Kurve der 'Selected Altitude' bedeutet eben nicht, dass ein Pilot in Vorbereitung eines Suizids schon mal am Regler herumspielte um dessen Folgen zu erproben, sondern sie ist der Beweis eines technischen Defekts.

290 Zum einen ist eine solche Kurve überhaupt nur mit einem technischen Defekt möglich, zum anderen sind die denknotwendiger Weise dem Piloten verbleiben Eingaben ausgesprochen plausibel.

Es sei im einzelnen bemerkt, wobei im folgenden Veränderungen der Selected Altitude 'Flanken' genannt und von F1 bis F16 nummeriert werden:

295 Der Kapitän verlässt das Cockpit für 4 Minuten und 16 Sekunden, und zwar von 07:19:59 bis 07:24:15. Dies ist die Zeit vom Verlassen, bis zum Betätigen des Türsummers für den Wiedereintritt. Solange hatte sich der Copilot als unbeobachtet wännen können. Hätte er unbeobachtet herumspielen wollen, so hätte er dazu sicher diesen Zeitraum genommen und  
300 spätestens nach dem Schellen wieder die vorgeschriebene Höhe von (dann 21.000ft) eingestellt. Dies tat er aber nicht. Statt dessen ist die letzte Flanke (F16) nach 4 Minuten und 13 Sekunden also nur 3 Sekunden vor dem Schellen zu sehen. Ein Annähern des Kapitäns an die Cockpit-Tür zu bemerken, wie z. B. das Hören von Schritten, ist jedoch aufgrund der  
305 Umgebungsgeräusche vollkommen unrealistisch. Er hätte also

1. den Wiedereintritt schon ziemlich genau vorausahnen müssen und sich
2. bei dem Wiederherstellen einer unauffälligen Eingabe dann auch noch vertun müssen (tatsächlich wurden nämlich 25.000ft eingestellt).
3. Piloten sind alle erfahren genug, als dass sie die Wirkung des Höhenreglers überhaupt ausprobieren müssen. Dies ist so, als ob ein potentieller Selbstmörder in einem Auto schon mal am Lenkrad dreht, um zu erkunden, wie er später mithilfe von Lenkbewegungen vor einen Baum steuern könnte.

310 An dieser Stelle wird das Ansinnen des BEA-Berichts (S. 96), dem Copiloten etwas anhängen zu wollen bereits für jedermann offensichtlich:  
315

"Die Eingaben, die am Autopilotensystem während des ersten Fluges an diesem Tag gemacht wurden, können als Probe für den Suizid angesehen werden."

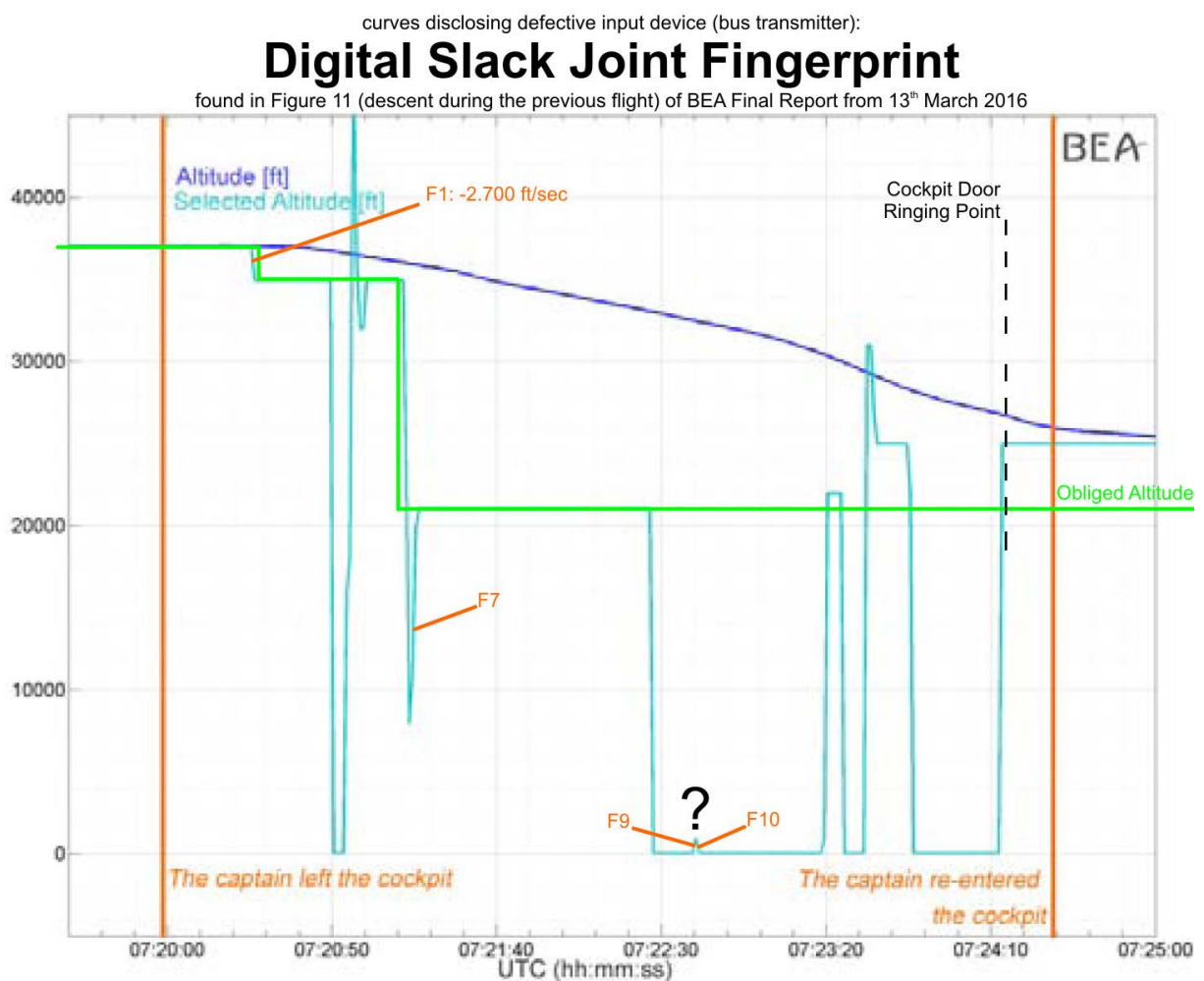
III-C-2: Die Beachtung der angeordneten Flughöhe:

320 4. Bei zwei Veränderungen der 'Selected Altitude' kann nicht von 'Herumspielen' gesprochen werden, weil sie auf Anweisung des Kontrollzentrums erfolgten. Dies sind:

F1 bei 07:20:29 auf FL350 und

F7 bei 07:21:15 auf FL210.

325 Im nachfolgenden Bild sind deshalb diese beiden Flanken mit der vom Kontrollzentrum angeordneten Flughöhe (in grün) veranschaulicht:



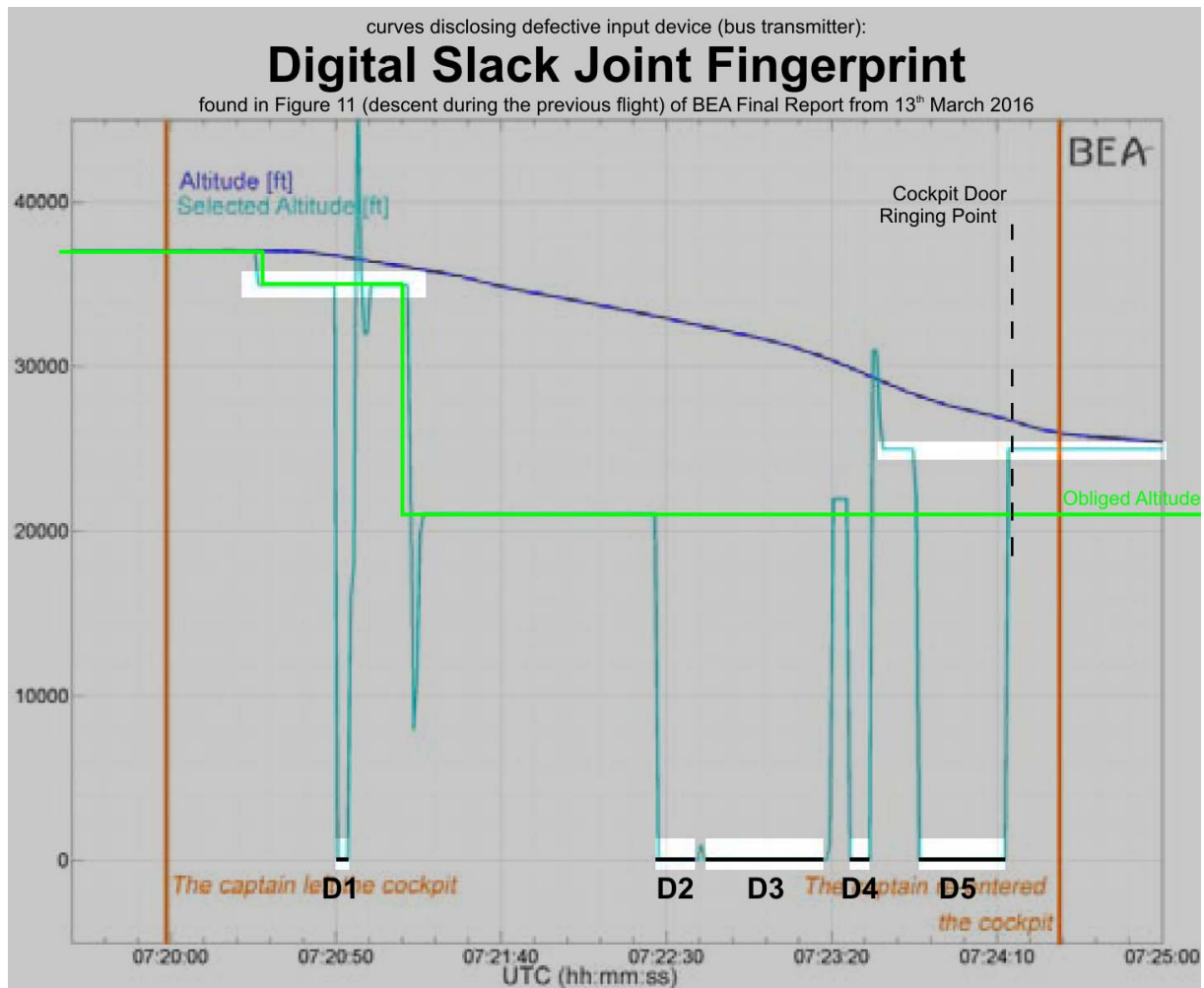
5. Weiter sei gefragt, welchen Sinn die 'Nadel' ('?' bei der Kombination von F9 bei 07:22:40 und F10 bei 07:22:41) für jemanden, der 'herumspielt' ergeben soll, d. h. was derjenige mit einer solchen - nur eine Sekunde dauernden - Aktion hätte erproben wollen.

330

III-C-3: Ein fünfmal gleichartig auftretender Defekt:

Bild 11 des BEA-Berichts ist statt dessen wie folgt zu deuten: Es gab ein 5 mal gleichartiges sporadisches Auftreten eines technischen Defekts in der Sollwertübermittlung, wie es im analogen Bereich 'Wackelkontakt' genannt wird. Diese Ausfälle, nachfolgend D1 bis D5 genannt, haben auffallend viele - Technik typische - Gemeinsamkeiten:

335



6. Alle Defekte liegen beim absoluten Minimum von 100ft.

7. In zwei Fällen (D1 und D5) führte der Fortfall des Defekts exakt zum unmittelbar vorher eingestellten Wert (siehe die beiden oberen, hell eingezeichneten Plateaus!):

340

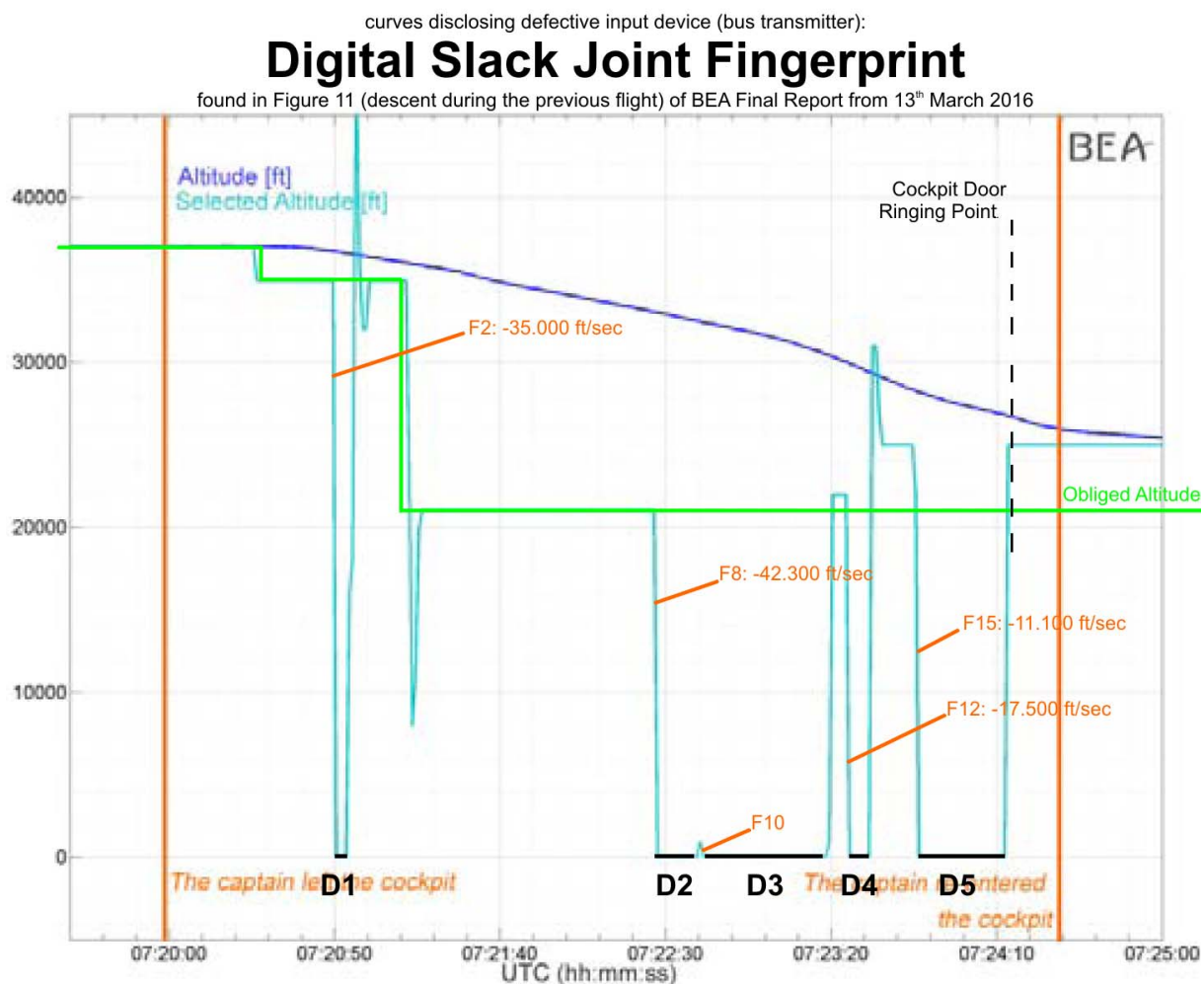
Der Fortfall von D2 währte nicht lange genug, um wirksam zu werden; die Folgewerte von D3 und D5 sind ebenfalls (s. u.!) sehr gut erklärlich.

Unter der Fragestellung, ob hier ein Pilot den Selbstmord übte, sind natürlich alle fallenden Flanken von besonderer Bedeutung.

345 8. Bemerkenswert ist, dass alle Flanken, die den einen unterstellten Defekt einleiteten, ebenso gleichartig waren, wie die fünf Defekt-Plateaus: nämlich allesamt Technik typisch sehr steil und höchstens eine (mutmaßlich aufzeichnungsbedingte) Sekunde benötigten. Diese sind im nachfolgenden Bild gezeigt.

350 F2 bei 07:20:50,  
F8 bei 07:22:27,  
F10 bei 07:22:41,  
F12 bei 07:23:25 sowie  
F15 bei 07:23:47.

355



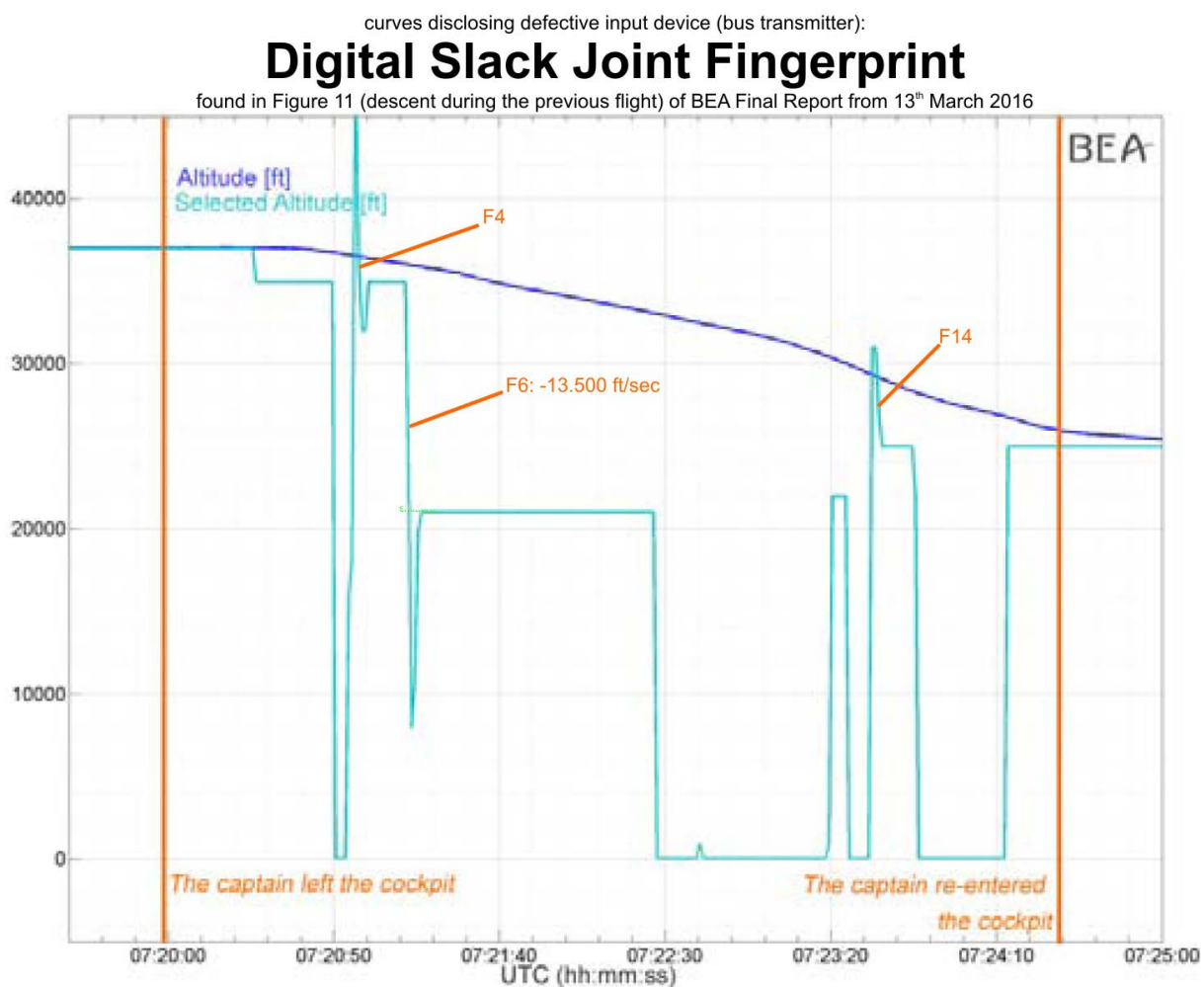
355 III-C-4: Keine einzige unerklärliche Soll-Flughöhenverringerung!

Neben den angeordneten Flughöhenverringerungen und dem einen unterstellten Defekt verbleiben lediglich folgende drei fallenden Flanken:

F4 bei 07:20:57,

F6 bei 07:21:14 sowie

360 F14 bei 07:23:34



Diesen drei Flanken ist - leicht ersichtlich - gemeinsam, dass sie Bestandteil eines abklingenden technischen Überschwingvorgangs sind. Bei F6 allerdings könnte auch ein sehr kurzzeitiges Auftreten des bewussten Defekts vorliegen.

365 9. Die Abklingschwingungen stimmen Technik typisch in Schwingungsdauer, Dämpfung und ihrem Verhältnis zur Anregung überein. Mehr dazu im Kap. III-C-8.



III-C-5: Keine Probe ohne Erprobungsziel:

370 Als Erprobungsziel eines potentiellen Suizidaltäters sollte es eine zu gering eingestellte Sollflughöhe geben, die nach einer unerlaubten manuellen Verringerung wenigstens eine kurze Zeit lang so belassen wurde. Im Sprachgebrauch dieser Studie: Nach einer unerlaubten fallenden Flanke sollte ein unerlaubt niedriges Plateau ersichtlich sein. Dies ist vorliegend nicht der Fall:

375 10. Mit Ausnahme des Eintretens des unterstellten Defekts (dort 5x bei exakt 100ft) folgt keiner einzigen fallenden Flanke ein unerlaubt niedriges Plateau. Vielmehr führen drei dieser Flanken (F1, F4 und F6) zu Plateaus der angeordneten Sollflughöhe und eine (F14) zu einem sogar noch höher liegendem.

380

380 III-C-6: Auch steigende Flanken sind kaum manuell machbar:

Auch die nachfolgend dargestellt steigenden Flanken,

F3 bei 07:20:56,

F5 bei 07:21:00,

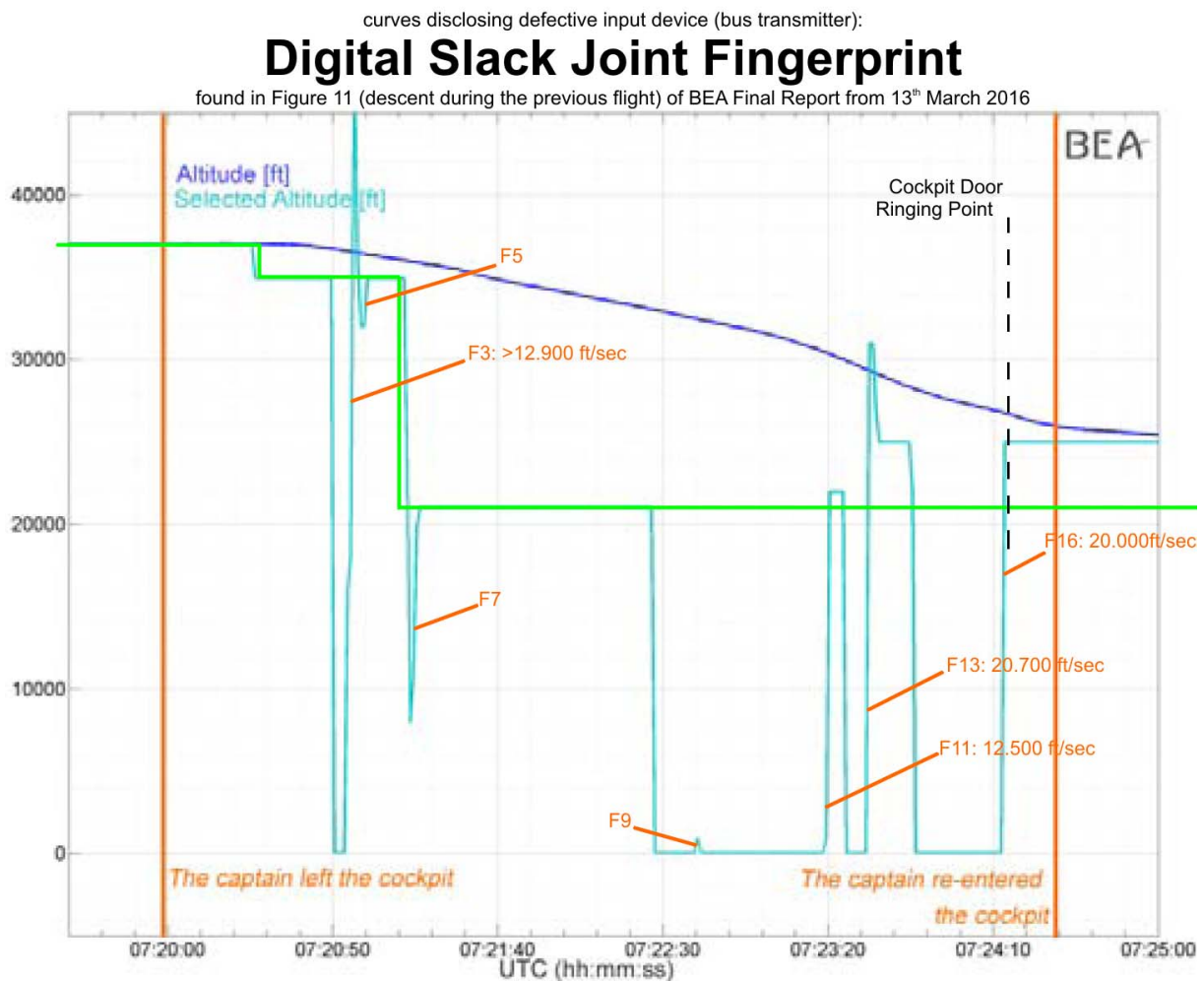
F7 bei 07:21:15,

385 F9 bei 07:22:40,

F11 bei 07:23:20,

F13 bei 07:23:32 und

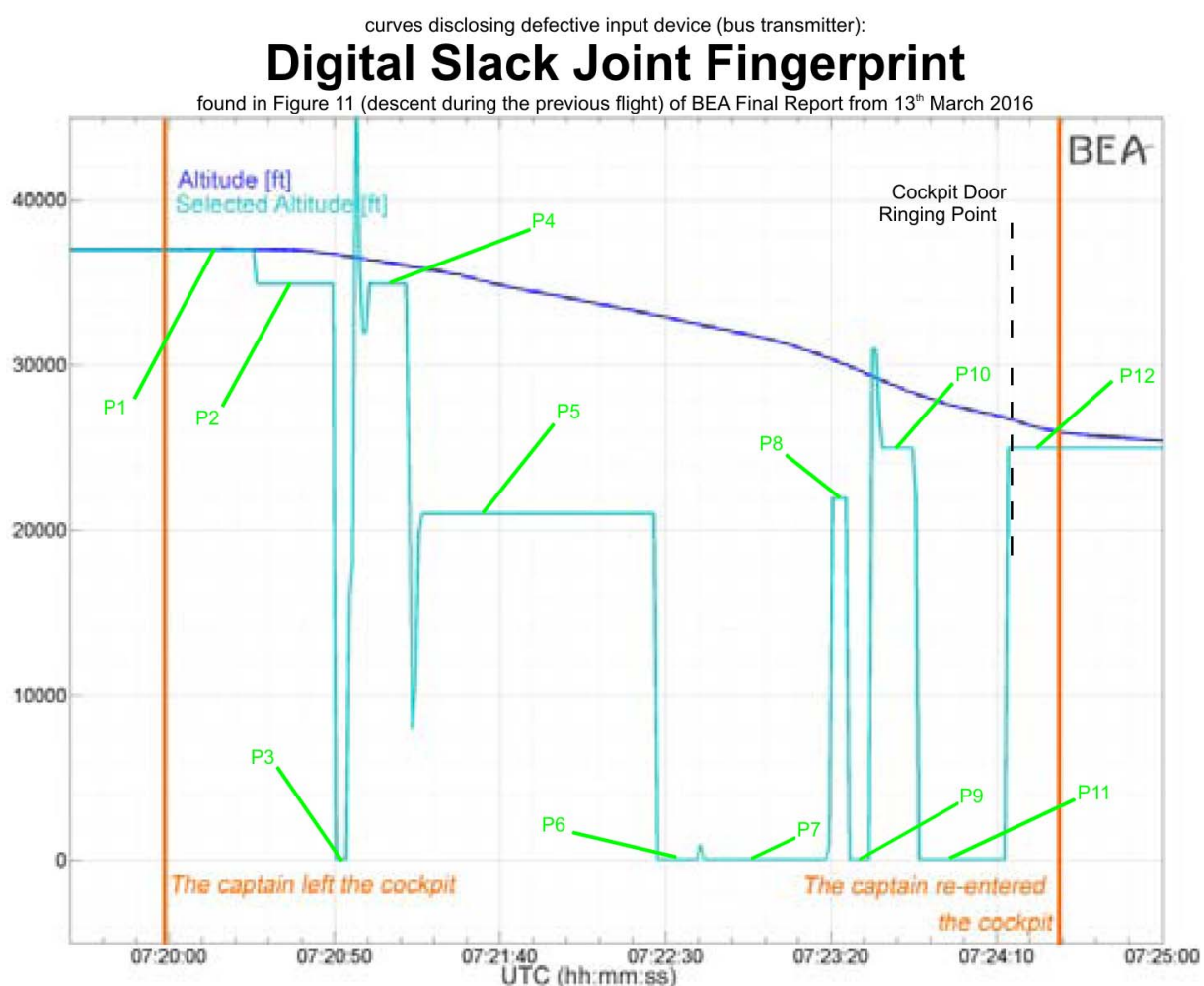
F16 bei 07:24:13



390 sind allesamt sehr steil und schnell, d. h. gingen alle innerhalb von nur einer Sekunde vonstatten, selbst wenn sie beträchtliche Höhen aufweisen. Nach Herrn van Beverens Vortrag muss bezweifelt werden, dass diese Eingaben überhaupt manuell möglich sind.

### III-C-7: Übersicht der eingestellten Sollflughöhen:

395 Kommen wir nun zu einer Sichtweise, die auf alle zu einer Erprobung  
(Wirkungsbeobachtung) tauglichen, möglicherweise manuell getätigten  
Höheneingaben abstellt. Dabei sei nur beachtet, wo die 'Selected Altitude'  
für wenigstens 3 Sekunden fort dauert und diese Sollflughöhe als Plateau  
definiert. Demzufolge gibt es im Bilde 11 zwölf Plateaus (P1 ... P12) mit 11  
dazwischen liegenden Übergängen. Indem kurzzeitige Effekte wie ggf.  
400 vorliegende Überschwinger ausgeblendet werden, wird ein möglicherweise  
vorliegender tatsächlicher Eingabewille deutlicher sichtbar.



Nachfolgend die Plateauänderungen mit ihren mutmaßlichen Gründen:

- |     |               |   |
|-----|---------------|---|
|     | 1. P1 → P2    | auf Anweisung der Bodenstation                          |
|     | 2. P2 → P3    | 1. Auftreten des Defekts: 100ft                         |
| 405 | 3. P3 → P4    | 1. Fortfall des Defekts: Wieder angewiesene Flughöhe    |
|     | 4. P4 → P5    | auf Anweisung der Bodenstation                          |
|     | 5. P5 → P6    | 2. Auftreten des Defekts: 100ft                         |
|     | 6. P6 → P7    | 3. Auftreten des Defekts: erneut 100ft; keine Änderung  |
|     | 7. P7 → P8    | 3. Fortfall des Defekts: Erste eigenmächtige Flughöhe   |
| 410 | 8. P8 → P9    | 4. Auftreten des Defekts: 100ft                         |
|     | 9. P9 → P10   | 4. Fortfall des Defekts: Zweite eigenmächtige Flughöhe  |
|     | 10. P10 → P11 | 5. Auftreten des Defekts: 100ft                         |
|     | 11. P11 → P12 | 5. Fortfall des Defekts: Erneut zweite eigenm. Flughöhe |

**Bilanz**, es gibt:

- 415
- drei Übergänge (1, 3, 4), die zu angeordneten Flughöhen führen, davon zwei fallend (1, 4) und eine steigend (3),
  - vier fallende Änderungen (2, 5, 8, 10), hin zu der nicht angeordneten Flughöhe 100ft. Sie können ausnahmslos einem stets gleichartig auftretenden Defekt zugeordnet werden,
- 420
- drei steigende Änderungen (7, 9, 11), hin zu nur zwei verschiedenen selbst gewählten, höheren Flughöhen als angeordnet.

11. Abgesehen der 5 Defektepisoden erfolgte keine einzige Flughöhenänderung zu einem Zeitpunkt, an dem es nicht geboten war, eine solche vorzunehmen.

- 425
12. Nur zwei Höhenwerte (P8, P10) müssen als eigenmächtig gewählt verstanden werden. Diese liegen aber höher, als die zunächst anweisungsgetreu gemachten Eingaben. Deshalb können sie - **äußerst plausibel** - als normale Reaktion auf die aufgetretenen Defekte erklärt werden. Wirksam wurden diese vom Piloten gewählten Eingaben allerdings jeweils erst zu einem nicht von diesem bestimmten Zeitpunkt,
- 430
- nämlich erst bei Fortfall des entsprechenden Defekts.

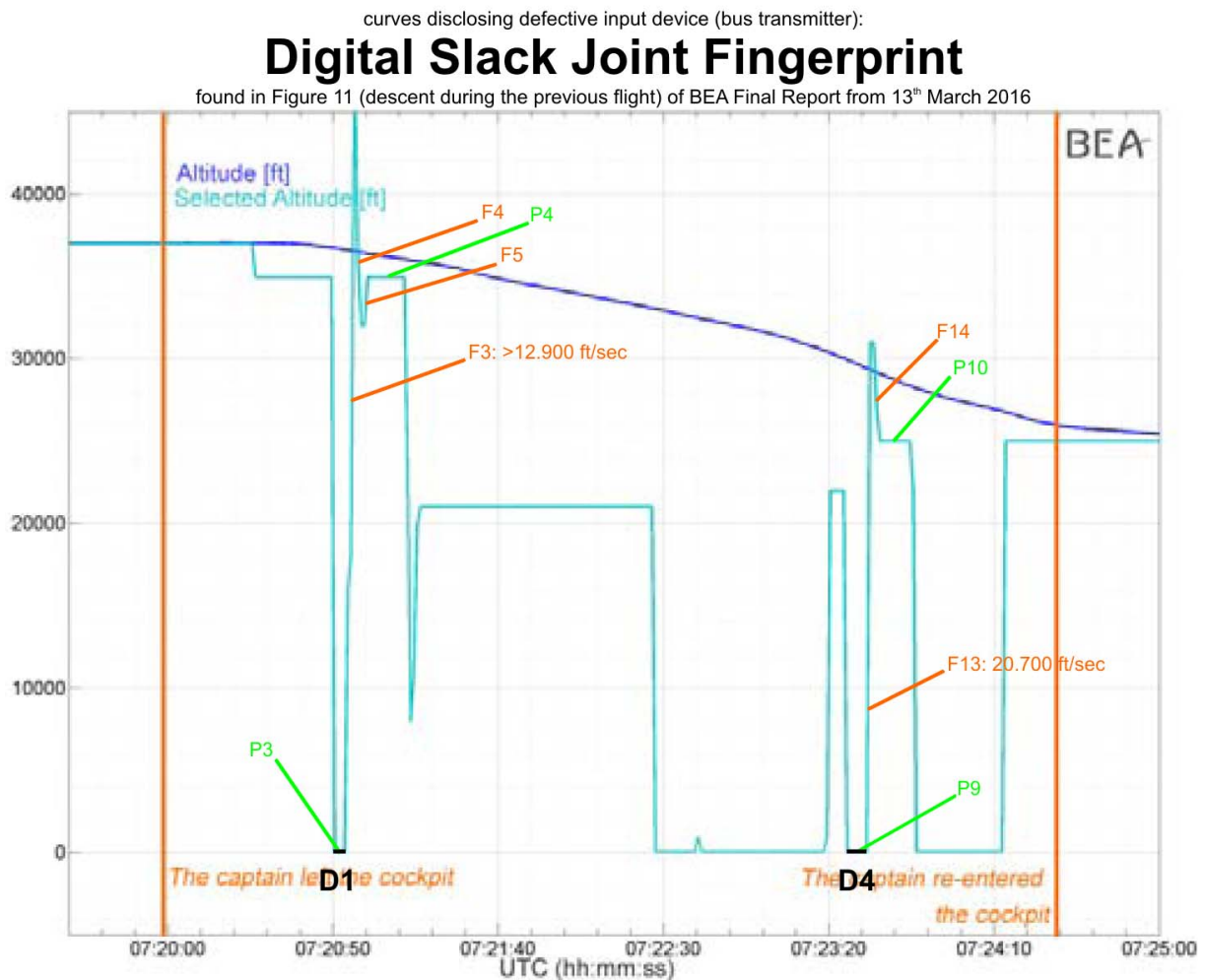
### III-C-8: Bemerkenswerte Überschwinger:

Weiter seien zwei bemerkenswerte Überschwinger aufgezeigt. Diese sind:

3. Plateauänderung (P3 → P4) mit den Flanken F3, F4 und F5 sowie die

435

9. Plateauänderung (P9 → P10) mit den Flanken F13 und F14::



Technik typisch treten Überschwinger besonders gerade dort auf, wo ihnen besonders große u./o. gut zur Eigenfrequenz der Abklingschwingung passende 'Anregungen' voraus gehen. Im Bild ist zu sehen, dass ...

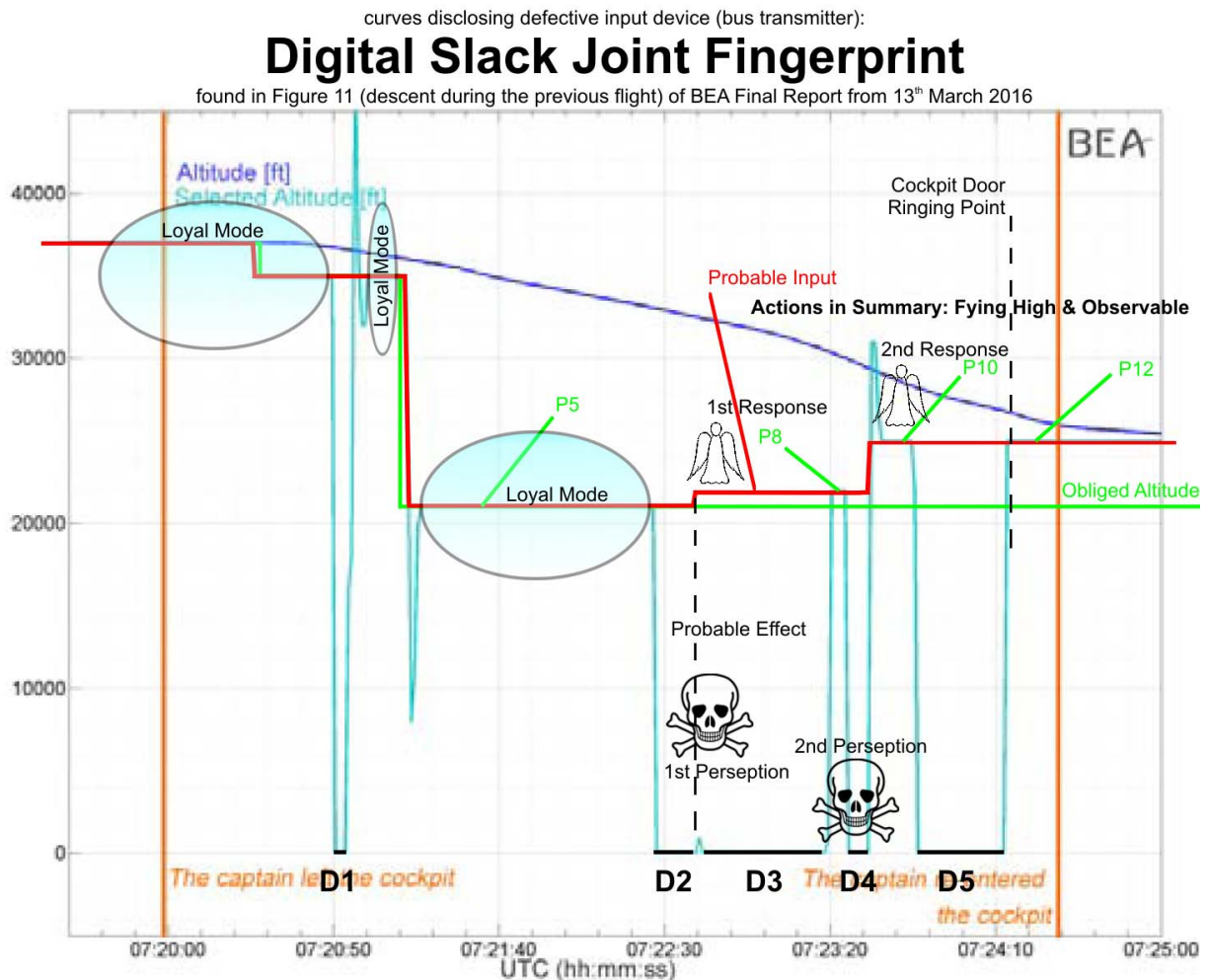
- es Überschwinger bei den Sprüngen P3 → P4 und P9 → P10 gibt,
- beide Abklingschwingungen eine sehr ähnliche, wenn nicht gleiche Periodendauer aufweisen, wobei sich
- der erste Überschwinger aus der besonders großen Sprunghöhe erklärt
- und der zweite - entsprechend schwächer ausgeprägte - aus der kleineren Sprunghöhe in Verbindung mit der vorausgehenden Voranregung.

440

445 Passend dazu gibt es wegen des länger dauernden Defekts D5 bei dem Sprung P11 → P12 trotz gleicher Sprunghöhe keine Überschwinger mehr.

III-C-9: Die Zusammenschau zeigt: Der Copilot handelte sehr vernünftig!

Mithilfe der bisher gewonnenen Erkenntnisse lässt sich nun eine Kurve der vermutlich gewollten und tatsächlich gemachten, aber nicht wirksam gewordenen Eingaben rekonstruieren. Sie ist nachfolgend (in rot) als 'Probable Input' dargestellt:



An diesem Bild wird deutlich:

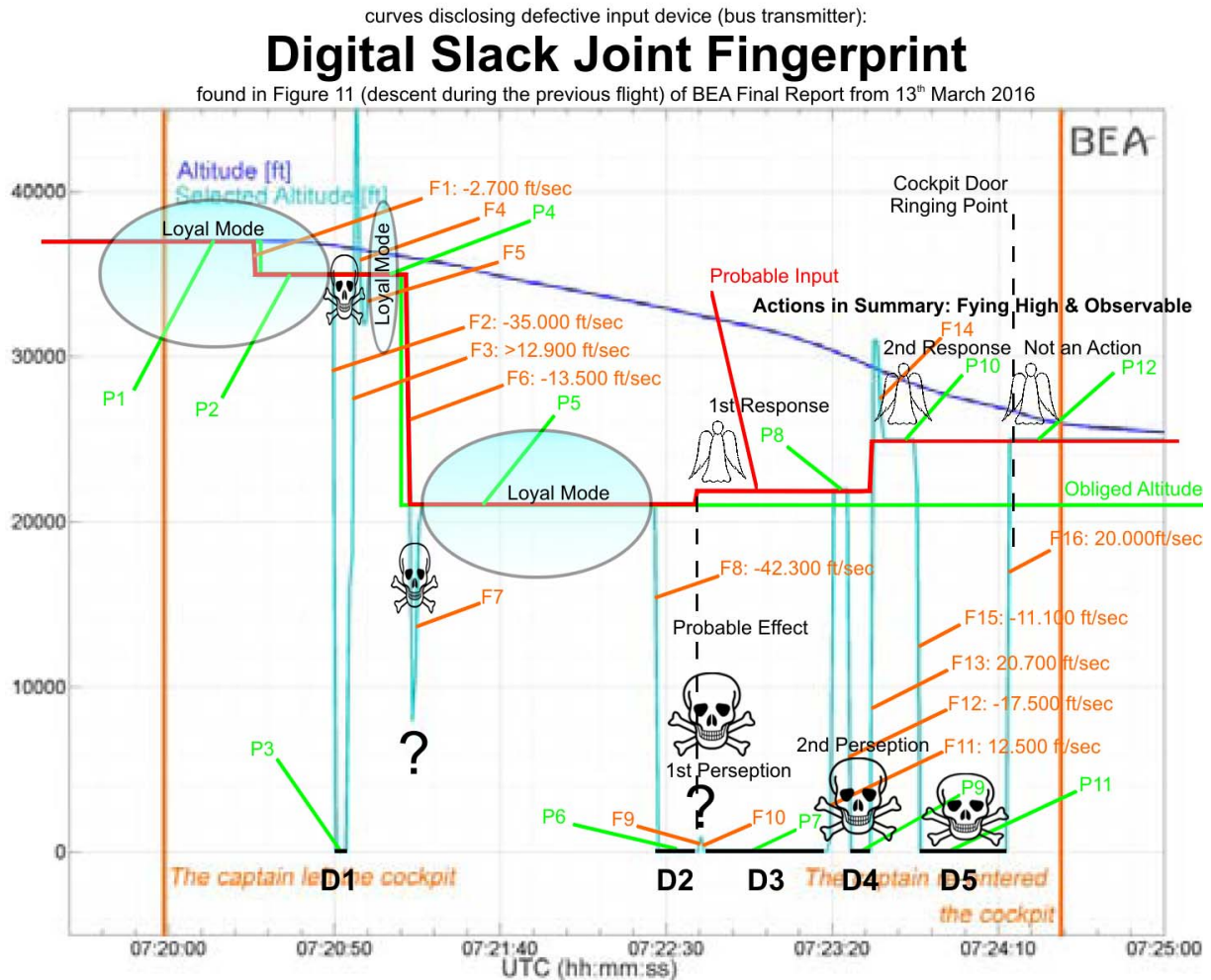
- Bis zum mutmaßlich ersten Bemerkten eines Fehlers (frühestens denkbar nach F8 bei 07:22:27, bzw. beim linken Totenkopf) entsprachen die eingegebenen Sollflughöhen nachweislich überwiegend den Anweisungen.
- Danach machte der Copilot lediglich zwei nach Höhe und Zeitpunkt (bei den Engeln) plausible Steigerungen der Sollflughöhe und verbarg auch diesen eigenmächtig gesteigerten Wert nicht dem wieder hinzutretenden Kapitän.

- Jegliches Auftreten und sämtliche Fortfälle dieses einen Defektes erfolgte Technik typisch gleichartig. Und zwar sehr schnell (mutmaßlich schneller als manuell machbar),
  - in Technik typischer Ausprägung mit Überschwingern korreliert,
  - 465 • führte zu einheitlichen 100ft-Werten und
  - wurde dreimal (D1, D2, D5) mit den unmittelbar vorausgehenden Vorwerten fortgesetzt und
  - zweimal (D3, D4) mit sehr plausibel und verantwortlich (bei den Engeln) auf die gemachten Beobachtungen (den Totenköpfen) hin gesteigerten Eingabewerten.
- 470



III-C-10: So widersinnig kann nicht einmal ein Wahnsinniger sein:

Im Gegensatz dazu lässt sich auch mit der Wahnsinns-Motivation der BEA-These nicht erklären, warum der Copilot ...



- in der gezeigten Weise mehrmals zwischen treuem Verhalten und un-  
475 treuem Verhalten wechselte,
- die für seine Wahnsinnsforschung zur Verfügung stehende Zeit so unef-  
fektiv nutzte - und zwar
- obwohl er sich gleichzeitig bei den stets extrem steilen Flanken wie  
wahnsinnig beeilt haben müsste,
- dabei zudem die Technik typischen Überschwinger mit einer beachtli-  
480 chen Gleichartigkeit hinbekommen hat,
- bei den Fragezeichen in sinnlos kurzzeitiger Weise nicht näher erkenn-  
bare Eingaben getestet haben soll, dies
- sogar bei bis an beide Extreme wechselnde Höheneingaben mit unver-  
485 mittelt wieder treuem Eingabeverhalten fortsetzte,

- nicht ein einziges Eintreten eines Erfolges seiner eigentümlichen Experimente auch nur ansatzweise abwartete,
- ausgenommen der zuletzt auf 25.000ft eingestellten Sollflughöhe, welche aber - weil zu hoch - weder zu einem Suizid passen will, noch
- für die Absicht, Experimente mit der Sollflughöhe zu verheimlichen.

III-C-11: Zusammenfassung:

495 Während des Toilettengangs des Kapitäns auf dem Hinflug wurde nicht geübt, was später vollzogen werden sollte, sondern es wurde bereits sichtbar, was später tragisch werden sollte. Aufgrund der 12 objektiven Merkmale, die im dargestellten Sollflughöhenverlauf nur oder wenigstens mit großem Abstand wesentlich besser durch einen technischen Defekt zu erklären sind, kommt der Autor zu der Überzeugung, dass das mit Bild 11 des BEA-Berichts veröffentlichte Diagramm einen

500

**Fingerabdruck eines digitalen Wackelkontakts**

darstellt. Dieser Fingerabdruck beweist, dass an kausal erster Stelle ein technischer Defekt in der Maschine vorlag, der letztlich auch für den Absturz der Maschine als primär ursächlich anzusehen ist. Dass der Wackelkontakt stets 'nur' in Abwesenheit des Kapitäns auftrat, kann auch durch mechanische Einflüsse - wie eine anders schwere Hand - bedingt sein.

505

Unstreitig dürfte der Copilot mehrere Minuten Zeit gehabt haben, die fatale Wirkung dieses Defekts gekonnt oder glücklich abzuwenden. Es mag eine Überforderungssituation samt Reaktionsverzögerung entstanden sein, ggf. mitbedingt durch Selbstzweifel, die jeder normale Mensch im Angesicht von Sehstörungen und dem karriere-technischen Angezählt-sein in einer solchen Situation haben kann. Vorsatz ist aber etwas ganz anderes!

510

In bestem Wissen und Gewissen

*Joachim Baum*

## **I V . S u m m a r y f ü r S c h n e l l e s e r :**

### **515 IV-A: Zusammenfassung denkwürdiger Merkmale:**

1. Ohne das es ein Pilot flying das Schellen des anderen Piloten zum Wiedereintritt hätte ahnen können, wurde die Sollflughöhe 3 Sekunden vorher auf (zumindest Selbstmord unverdächtige) 25.000ft eingestellt.
- 520 2. Hätte der Pilot flying eine Straftat unbemerkt proben wollen, hätte er - um der Entdeckung zu entgehen - dann die Sollflughöhe eher auf den wirklich unverdächtigen vorgeschriebenen Wert von 21.000ft eingestellt und nicht auf den Wert 25.000ft, welcher eine kritische Rückfrage hätte provozieren können.
- 525 3. (Grundfrage) Piloten sind eigentlich alle erfahren genug, als dass sie die Wirkung des Höhenreglers überhaupt für einen Selbstmord ausprobieren müssen.
4. Zwei der zunächst wirr erscheinenden Sollflughöhenänderungen sind auf Anweisungen des Kontrollzentrums zurückzuführen.
- 530 5. Die 'Nadel' der Sollflughöhenkurve bei 07:22:40 Uhr ergibt nicht einmal für einen Wahnsinnigen irgend einen sinnvollen Erprobungszweck.

Als plausible Erklärung für das Verständnis des gesamten BEA-Bildes 11 genügen die Annahme eines einzigen (5 mal auftretenden) Defekts und eine dann äußerst verständliche, zweimalige menschliche Reaktion des Pilot flying.

- 535 6. Der anzunehmende technische Defekt wirkte sich alle 5 Male gleichartig aus, nämlich in Form einer fehlerhaften Sollflughöheneinstellung von nur 100ft., dem absoluten Minimum des einstellbaren Bereichs.

7. In zwei Fällen (D1 und D5) führte der Fortfall des Defekts sofort wieder zum exakt vorher eingestellten Wert.

540 8. Alle 5 Male, wo dieser technische Defekt auftrat, wurde er auch in einer gleichartigen Art und Weise eingeleitet: Nämlich mit einer äußerst steilen Flanke. Dieses 'Kleinstellen' der Sollflughöhe geschah also jedes Mal schneller, als man es (lt. Herrn van Beveren) manuell mit dem Drehknopf hätte bewerkstelligen können. **Nachtrag 8b**: Auch auf sämtliche

545 steigenden Flanken der Sollflughöhe bei Fortfall der Defekte trifft zu, dass sie äußerst steil sind: Die Sollflughöhe wurde jedes Mal schneller gesteigert, als man es (lt. Herrn van Beveren) manuell mit dem Drehknopf hätte bewerkstelligen können.

**Exkurs zu Schwingungen:** Im BEA-Bild 11 sind Überschwingeffekte erkennbar. Technik typische Merkmale von Überschwingern sind:

550

- Eine dem System innewohnende Eigenfrequenz,
- eine dem System innewohnende Dämpfung
- eine Anfangsamplitude in Abhängigkeit zur Anfangsanregung (Stichwort: Sprungantwort linearer Systeme).

555 Entsprechend analogen Systemen können auch digitale Systeme Überschwingverhalten mit den entsprechenden Charakteristika aufweisen. Sie sind erforderlich, schon um beim ersten Auftreten eines unplausiblen Signals eine Maximalreaktion mit sofortigem Zerreißen des Flugzeugs zu vermeiden.

560 Im Gegensatz dazu ist eher für Menschen typisch:

- Ein Variieren der Reaktionsparameter, entweder weil Menschen stets irgendwie (auch unbewusst) lernen und optimieren oder weil sie nicht in perfekter Weise gleichartig sein können.
  - Im unroutinierten Fall: Negative Dämpfungen (die zum Überschwingen des Systems führen), wenn auf überraschende Ergebnisse 'unklug' reagiert wird. Z. B. können Wohnwagengespanne
- 565

bei höherem Tempo ins Schlingern geraten, weil Menschen auf falsche Art gegenlenken.

- Im routinierten Fall (wo schon gut gelernt, bzw. optimiert wurde): Bevorzugung eines Vorgehens mit eher hoher Dämpfung gegenüber der Inkaufnahme von Überschwingern - z. B. beim Befüllen eines Glases bis zur Markierung - eher ein langsames Annähern in der Nähe des Zieles.

570

9. Sämtliche Überschwingvorgänge der Sollflughöhe des BEA-Bildes 11 stimmen zueinander derart überein, dass sie als Technik typisch angesehen und einer - der Sollwerterfassung unterlegten, flugtechnisch zweckmäßigen Programmierung innewohnend unterstellt werden können. Im Gegensatz dazu ist eine derart gleichmäßige Reproduktion von Überschwingungen durch einen Menschen ausgesprochen unwahrscheinlich, zumal nicht angenommen werden kann, dass ein Pilot flying darin irgend einen Sinn hätte erkennen können.

575

580

10. (Ausschlussbilanz) Es gab mit Ausnahme der zu den 5 Defektepisoden führenden fallenden Flanken keine einzige fallende Flanke, die auf eine unerlaubt niedrige Sollflughöhe führte und als Erprobungsziel der Flugzeugreaktion eines Selbstmörders hätte taugen können.

585

11. Abgesehen der 5 Defektepisoden erfolgte keine einzige Flughöhenänderung zu einem Zeitpunkt, an dem es nicht geboten sein konnte, eine solche vorzunehmen.

12. Nur zwei Höhenwerte (P8, P10) müssen als eigenmächtig gewählt verstanden werden. Diese liegen aber höher, als die vorausgehend anweisungsgetreu gemachten Eingaben und können deshalb - **äußerst plausibel** - als normale, wenn nicht sogar vorbildliche Reaktion auf die aufgetretenen Defekte erklärt werden.

590

#### **IV-B: Kurzfassung der richtigen Deutung:**

595 Die Kurve der eingestellten Sollflughöhe des BEA-Bildes 11 erscheint auf den ersten Blick sehr wirr. Tatsächlich ist sie aber zurückzuführen auf:

- Zwei angeordnete Änderungen,
- fünfmaliges gleichartiges Auftreten eines technischen Defekts in einer Technik typischen Art und Weise, zu welcher gehört:

600

- Eine gleichartig minimale 100ft.-Einstellung,
- extrem steile Flanken zu Episodenbeginn,
- extrem steile Flanken zu Episodenende,
- zweimal das unmittelbare und exakte Wiederaufgreifen der vor der Defektepisode getätigten Einstellung;

605

- alle Überschwinger waren in allen drei aussagekräftigen Punkten Technik typisch gleichartig und zwar bezüglich
  - ihrer Eigenfrequenz,
  - ihrer Dämpfung und
  - der Entsprechung ihrer Intensität zur vorausgehenden

610 Anregung

- zwei - sehr nachvollziehbare - Reaktionen des Pilot flying, auf das Auftreten dieses Defekts hin in Form von (geringen) Anhebungen der Sollflughöhe (siehe rote Linie!), welche auch den tatsächlichen Erfolg der Abhilfe bewirkten und einer Verdunklungsabsicht entgegenstehen.

#### 615 **IV-C: Unmöglichkeit der BEA-Deutung:**

Es ist zu bemerken, dass die extrem steilen Flanken nicht nur Technik typisch sind, sondern auch Herrn van Beveren auf der Pressekonferenz am 24.03.2017 zufolge - weil viel zu schnell - einem Piloten als Eingabe über den Höhenregler unmöglich waren. Ferner muss auch ein technischer Defekt bei der Maschine vorliegen, wenn sie widersprüchliche Daten aufzeichnet, wie Herr van Beveren auf der Pressekonferenz am 24.03.2017

620 bezüglich des nicht gleichzeitig möglichen 'descent mode' und 'open descent mode' darlegte.

#### **IV-D: Völlige Unschlüssigkeit der BEA-Deutung:**

625 Der BEA-Deutung, dass der Pilot flying während der einsamen Phase im Cockpit einen Suizid proben wollte, mangelt jede Schlüssigkeit:

- Schon die Ausgangsthese ist absurd, dass Piloten die Wirkung einer Höheneinstellung erproben müssten.
- Der Pilot hätte in der ersten Hälfte seiner einsamen Phase den Experimentiermodus seines Gehirns zweimal unterbrechen müssen um wieder  
630 vorübergehend treu zu agieren, gefolgt von der zweiten Hälfte seiner einsamen Phase - wo der Wiedereintritt des anderen Piloten ins Cockpit zunehmend wahrscheinlicher wird - und er aber durchweg vorschriftswidrige Eingaben gemacht haben müsste.
- Der Pilot flying verdunkelte nicht. Selbst wenn man die letzte Höhenänderung nicht dem Ende der letzten Defektepisode zurechnen sonder einer Verdunklungsabsicht zurechnen wollte, hätte der Pilot flying die betreffende Änderung 3 Sekunden **vor** dem Türsummer vornehmen  
635 müssen, dazu noch hätte er unhörbare Schritte hören müssen und für eine wirkliche Verdunklung aber besser die tatsächlich angeordnete Sollflughöhe eingeben sollen.
- Dem Piloten kann (abgesehen von den 5 Episoden, die auch dem gleichartigen Defekt zugeordnet werden könnten) keine einzige Eingabe als unerlaubtes Erprobungsziel einer Flugzeugreaktion unterstellt werden,  
645 weil er sie dazu nicht lange genug hätte andauern lassen.
- Der Pilot flying machte (abgesehen von den 5 Episoden, die auch dem gleichartigen Defekt zugeordnet werden könnten) keine einzige Höhenänderung, die nicht als geboten verstanden werden kann (darunter werden auch die zwei Anhebungen verstanden, die letztlich auch die  
650 tödliche 100ft.-Einstellung des Hinflugs abwendeten, siehe rote Linie!).
- Eine nur eine Sekunde dauernde Nadel in der Sollflughöhenkurve macht überhaupt keinen Sinn.



#### **IV-E: Denkwendigkeiten einer Deutung:**

655 Deutung ist Sinnkombination. Die Tatsachenmerkmale stammen aus einer  
offiziell glaubwürdigen Quelle. Vorliegend gibt es eine - wenn auch endliche -  
so doch immerhin recht große Zahl Technik typischer Merkmale, wie  
sie auch jeder zum Beweis taugliche konventionelle Fingerabdruck aufweist.  
Hier vorliegend tritt die vollständige Abwesenheit der in großer Zahl  
denkbaren entgegenstehenden Merkmale hinzu, welche auf Grundlage der  
660 BEA-Deutung gar nicht mal unwahrscheinlich gewesen wären.

Es erschließt sich nicht, wie ein nicht elektronisch beschlagener Selbstmörder  
analysierbare Spuren schon im Vorfeld derart präzise hätte wie Technik  
typisch aussehend gestalten können und zwar sowohl von seinem Wissen  
her, wie auch unter den manuell gegebenen Möglichkeiten.

665 Noch viel weniger erschließt sich, wozu er so etwas hätte versuchen wollen.

Die von der BEA angeregte Deutung ist jedenfalls ein 'Schnellschuss', der  
ein lediglich auf den ersten Blick vermeintliches Durcheinander einem Pilot  
Flying zurechnet, der schon deshalb wahnsinnig sein müsse.

670 In Wahrheit aber drängt sich diese Deutung bereits bei Hinzuziehung der  
von der BEA selbst dargelegten textlichen Fakten in keiner Weise mehr  
auf. Auf den zweiten Blick nämlich erscheint das Handeln des Piloten  
vollständig nachvollziehbar, wenn es nicht sogar als vorbildlich zu bezeichnen  
wäre. An etlichen Stellen vermag die BEA-These - im Gegensatz zu diesem  
675 Dokument - die Fakten nicht zu erklären; weshalb sie als unschlüssig und  
widerlegt zu verwerfen ist.

Zu bemerken ist, dass hierzu die von Tim van Beveren aufgezeigte  
Unmöglichkeit des schnellen Verstellens der Sollflughöhe noch nicht einmal  
durchgängig vorausgesetzt werden musste, sondern eigenständig hinzu  
680 tritt: Selbst wenn die manuell (nahezu) unmöglich derart steil machbaren

Flanken doch manuell machbar gewesen sein sollten, ist es mehr als unwahrscheinlich, dass diese ausnahmslos derart steil und gleichartig gelangen.

685 Auch ist eine schlüssige Deutung des BEA-Bildes 11 einschließlich einer definitiven Aussage für sich allein genommen bereits zwingend, selbst wenn es gar keinen Rückflug gegeben hätte. Die Aussage des BEA-Berichts auf S. 96 ist hierbei unzulässig beliebig, denn immerhin lagen schon dort tödliche Sollflughöheneinstellungen vor, über welche kein Untersuchungsbericht hinweggehen darf:

690 "Die Eingaben, die am Autopilotensystem während des ersten Fluges an diesem Tag gemacht wurden, **können** [müssen aber nicht] als Probe für den Suizid angesehen werden."

695 Mit anderen Worten: Es ist unzulässig zu verzichten und zu sagen, "ist doch egal, die Maschine ist doch sowieso abgestürzt"; oder den Abschnitt des Hinflugs gar aus dem Bericht wieder heraus zu nehmen. Derartige Wackelkontakte sind bei allen Maschinen inakzeptabel.

700 Da aber schon auf dem Hinflug das fünffache Auftreten eines technischen Defekts zwingend unterstellt werden muss, bestand dieses latente Risiko ebenso zwingend auch auf dem Unfallflug. Somit sind alle Theorien über einen Hergang des Unfallfluges als dringend fehlerhaft zu bezeichnen, welche sich nicht mit der Möglichkeit eines technischen Grundes der ab 09:30:53 Uhr dokumentierten Sollflughöheneinstellung auf 100ft. auseinandersetzen.

705 Immerhin veränderte sich auch bei dem Unfallflug die Sollflughöhe in der gleichen Weise, wie sie es bei Eintritt der - nun nachweislich - technischen Defektepisoden des Hinflugs tat. Die Absenkung erfolgte auch bei dem Unfallflug schneller als manuell über den Eingabeknopf möglich. Lediglich dauerte dieser Defekt tragischer Weise bis zum Unfall an und ihm wurde

weder gekonnt noch glücklich abgeholfen. Selbst eine verwerfliche, vor-  
710 schriftwidrige und grob fahrlässige Reaktion auf diesen Fehler kann nicht  
als Vorsatz ersten Grades bezeichnet werden. Sie muss immer noch als  
Fehlverhalten in einer schlimmstenfalls fahrlässig herauf beschworenen  
Überforderungssituation verstanden werden.

Dem Pilot flying kann schon deshalb nicht die alleinige Schuld in die Schu-  
715 he geschoben werden, weil es ohne technischen Defekt nicht einmal eine  
Veranlassung zu irgend einem außerordentlichen Handeln gegeben hätte.

#### **IV-F: Empfehlungen**

Es ist zu fordern, dass sicherheitsrelevantes Personal nicht eingestellt  
werden darf, ohne dass dieses selbst ausreichend versichert ist. Mögliche  
720 persönliche Karriererisiken begünstigen durch ihre existenzielle Konse-  
quenz das menschliches Fehlverhalten. Diese Forderung ist wesentlich  
leichter umzusetzen als der Ruf nach lückenloser Kontrolle medizinischer  
Risiken, welche ihrerseits wiederum negativ wirksam sein kann.

Da Sicherheit per se die effektive Prüfung in jede erdenkliche Richtung  
725 verlangt, muss jedes einzeln ausgeprägte Interesse an einer Wahrheits-  
findung mit vollen prozessualen Rechten einschließlich Beweismittelzu-  
gang bedient werden!

Wo Kontrolle mangelt, geben sich Korruption und Willkür die Hand! Zwar  
wäre den befugten Gremien zu wünschen, dass sie all ihre Pflichten ei-  
730 genverantwortlich wahrnehmen könnten; dies steht aber insbesondere  
dort in Frage, wo diese Gremien selbst die Hoheit über Tatsachendarstel-  
lungen haben. Zu raten bleibt: Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser! Das  
Abladen der Schuld auf einen einzelnen Verstorbenen, ist nicht nur schä-  
big und hier nun durchsichtig, sondern auch gemeinschädlich. Die Allge-  
735 meinheit darf sich niemals mit einer Aufklärungskultur zufrieden geben,  
bei der nicht jedes Interesse zu Wort, Gehör und Beweiszugang gelangt,  
schon weil sie dann selbst nicht wissen kann, ob sie belogen wird.