

<http://globalnews.ca/news/1904974/full-transcript-french-prosecutor-brice-robin-explains-black-box-recording/>

26.März 2015

## **Der französische Staatsanwalt Brice Robin erklärt die Black Box-Aufzeichnungen des Germanwings Flug 9525**



*AP Photo/Bureau d'Enquetes et d'Analyses*

Dieses Foto stammt aus Paris und wurde am 25. März 2015 von der BEA, der französischen Luftunfalluntersuchungsbehörde aufgenommen und zeigt das Stimmenaufzeichnungsgerät des Germanwings Passagierflugzeugs, welches am Dienstag, den 24. März 2015 in den französischen Alpen abgestürzt war

Dazu sagte der französische Staatsanwalt, Brice Robin, Folgendes:

„Wir haben in voller Länge die letzten 30 Minuten des Gesprächs zwischen dem Piloten und dem Co-Piloten des Cockpit-Stimmenaufzeichners aus der Black Box von diesem Flug.

Während der ersten 20 Minuten war das Gespräch zwischen den beiden Piloten völlig normal. Es geschah in einer Weise, dass man es als scherzhaftes Geplänkel bezeichnen könnte, so wie es Piloten auf einem normalen Flug zu tun pflegen. Von daher kann man davon ausgehen, dass

nichts Außergewöhnliches stattgefunden hat.

Dann hören wir, wie sie die Einsatzbesprechung für ihre Landung in Düsseldorf abhalten, wobei die Antworten des Co-Piloten kurz und bündig sind.

Anschließend bittet der Pilot den Co-Piloten das Flugzeug zu übernehmen. Ich wiederhole: Wir hören den Piloten den Co-Piloten bitten, das Kommando über das Flugzeug zu übernehmen, und dann hören wir das Geräusch, wie der Sitz sich dehnt und die Tür geöffnet und geschlossen wird.

Man könnte hier schlussfolgern, dass der Pilot einem natürlichen Bedürfnis nachgegeben ist. Von diesem Moment an war der Co-Pilot allein im Cockpit. Er hat den Flugüberwachungssystemknopf gedrückt, um das Flugzeug in den Sinkflug-Modus zu bringen. Ich wiederhole: Der Co-Pilot hatte in diesem Moment die alleinige Kontrolle über den Airbus 320, und er drückte die Knöpfe des Flugüberwachungssystems, um den Sinkflug einzuleiten.

Diese Aktion der Flughöhenbestimmung ist ein vorsätzlicher Akt, er kann nur mutwillig herbeigeführt werden. Dann hören wir einige Rufe von dem Kapitän, der fordert, ins Cockpit hineingelassen zu werden. Dies geschieht über eine Sprechanlage, die mit einem Bildschirm verbunden ist. Man kann also sehen, wer da draußen steht und derjenige muss sich identifizieren. Aber es gab keine Reaktion von dem Co-Piloten. Daraufhin klopfte der Kapitän und bat, ins Cockpit hereingelassen zu werden. Es kam keine Reaktion von Seiten des Co-Piloten.

Wir konnten menschliches Atmen in der Kabine hören. Wir hörten dieses Atmen durch die Nase bis zum letzten Moment der Aufzeichnung. Das bedeutet, dass der Co-Pilot da noch am Leben war. Wir konnten auch hören, dass der Kontrollturm in Marseille einige Male Kontakt mit dem Flugzeug aufgenommen hatte. Es gab auch da keinerlei Reaktion von dem Co-Piloten.

Die Luftverkehrsbehörde fragte dann nach dem Transponder-Code, der 7700. Auch hier gab es keine Antwort, was bedeutet, dass diesem Flugzeug nun eine Priorität vor allen anderen Flugzeugen für eine mögliche Notlandung gegeben wurde.

Das Personal des Kontrollturms hatte sogar andere Flugzeuge gebeten, per Radio Kontakt mit diesem Airbus aufzunehmen. Aber auch da bekam man keine Antwort.

Der Alarm ging an, um zu warnen, dass das Flugzeug in Bodennähe kommt. In diesem Moment hört man starkes, heftiges Klopfen, was beinahe so klingt, als wollte man die Tür gewaltsam öffnen.

Ich möchte daran erinnern, dass dies eine verstärkte Tür nach den internationalen Bestimmungen ist, um vor möglichen Terroristen-Aktionen zu schützen. Der Alarm des Flugzeuges war also aktiviert. Bevor das Flugzeug aufschlägt, kann man noch das Geräusch des ersten Aufpralls an einem Berghang hören.

Ich möchte daran erinnern, dass das Flugzeug über einen Berghang flog, bevor es mit einer Geschwindigkeit von 700 km/h in den Bergen aufschlug. Ebenso möchte ich daran erinnern, dass es keinen Notruf, wie 'Mayday, mayday, mayday!' gab, welcher die Flugverkehrsbehörde erreicht hätte. Ich wiederhole: Es gab keinen Notruf, wie 'Mayday, mayday, mayday!', der die Flugverkehrsbehörde erreicht hat. Und es gab keine Antwort auf die verschiedenen Rufe der Luftverkehrsbehörde.

Die plausibelste und wahrscheinlichste Deutung für uns ist, dass der Co-Pilot sich willentlich (vorsätzlich) geweigert hat, die Cockpit-Tür für den Flugkapitän zu öffnen und er den Knopf zum Start des Sinkflugs aktiviert hat.

Ich möchte Sie daran erinnern, dass sich in den letzten acht Minuten das Flugzeug etwa in einer Höhe zwischen 10 000 und 12 000 Metern und fast 2 000 Meter entfernt von dem Berg befand, in den es gestürzt ist, also rund 2 000 bis 2 100 Meter.

Der Co-Pilot hat also diesen Knopf gedrückt, um dafür zu sorgen, dass das Flugzeug an Höhe verliert und zwar aus einem Grund, den wir heute überhaupt noch nicht kennen. Aber das kann als Absicht gewertet werden, das Flugzeug zu zerstören.“

### **Die angeblich nicht zu öffnende Cockpit-Tür**

Schon hier gibt es einige Ungereimtheiten, wenn man sich dazu folgenden Artikel vom 26.März 2015 anschaut:

<http://de.sott.net/article/16782-Germanwings-Zweifel-an-der-Selbstmordtheorie-Hinweise-die-dagegen-sprechen-konnten>

Hier ein wichtiger Auszug daraus.



„Ich verstehe sowieso die Behauptung nicht, die Cockpit-Tür konnte nicht geöffnet werden. Selbstverständlich kann man sie von außen mit einem Code öffnen. Wie will man sonst in das Cockpit hinein, wenn niemand drin ist? **Dann befindet sich in der unteren Türhälfte ein Notzugang (Escape Panel), falls die Tür nicht aufgeht.**

Wieso wurde das interne Telefon nicht benutzt, um vom Kabinenraum den Piloten zu erreichen? Man müsste doch das Klingelzeichen in der Aufzeichnung hören. Man müsste auch das Geräusch des Signals hören, man will die Tür öffnen. Von diesen ganzen Geräuschen wird nicht offiziell gesprochen, sondern nur, wer immer am Steuer war, hat nichts gesagt und nur Atemgeräusche waren zu hören.“



"Escape Panel" der Cockpit-Tür

Video vom 26. März 2015: <http://de.engadget.com/2015/03/26/video-so-funktioniert-die-airbus-a320-cockpit-tur/>

Wie wir in dem oben erwähnten Artikel und in dem Video sehen können, gab es mehrere Möglichkeiten, die Cockpit-Tür zu öffnen; aber nur dann, wenn die Elektronik funktioniert hat.

[http://www.nytimes.com/2015/03/26/world/europe/germanwings-airbus-crash.html?\\_r=1](http://www.nytimes.com/2015/03/26/world/europe/germanwings-airbus-crash.html?_r=1)

25.März 2015

## **Der Germanwings-Pilot wurde vom Cockpit ausgesperrt, bevor das Flugzeug in Frankreich abstürzte**

Als die Beamten am Mittwoch (25.März 2015) damit zu kämpfen hatten, zu erklären, warum ein Passagierflugzeug mit 150 Menschen an Bord aus einem relativ klaren Himmel abgestürzt war, sagte ein Ermittler, dass der Beweis von einem Cockpit-Stimmenaufzeichnungsgerät erbracht sei, dass ein Pilot das Cockpit vor dem Absturz des Flugzeugs verlassen hätte und dass es ihm nicht gelungen sei, dorthin zurückzukehren.

Ein leitender französischer Militärbeamter, der in die Untersuchung involviert war, beschrieb eine „sehr ausgeglichene, sehr ruhige“ Unterhaltung zwischen den Piloten während des ersten Teils des Fluges von Barcelona/Spanien nach Düsseldorf/Deutschland. Dann hätte die Aufnahme ergeben, dass einer der Piloten das Cockpit verlassen hätte und nicht mehr dorthin zurückkommen konnte.

Der Ermittler sagte: „Der Mann draußen klopfte zunächst leise an die Tür, aber es kam keine Antwort. Und dann schlug er kräftiger gegen die Tür, und es kam immer noch keine Antwort. Es kam niemals mehr eine Antwort. Dann hört man, wie er versucht hat, die Tür einzuschlagen.“

Während die Tonbandaufnahme einen gewissen Einblick in die Umstände, welche zu dem Absturz der Germanwings am Dienstag, den 24. März 2015 geführt haben, zu geben scheint, blieben dennoch viele Fragen offen.

Ein Beamter, der anonym bleiben möchte, weil die Untersuchungen noch laufen, sagte: „Wir wissen nicht, warum einer der Piloten nach draußen gegangen ist. Aber sicher ist, dass der Co-Pilot am Ende des Fluges allein war und die Tür nicht geöffnet hat.“

Die Daten aus dem Stimmen-Aufzeichner scheinen das Geheimnis um den Flugzeugabsturz nur noch vergrößert zu haben und geben keinerlei Hinweis über den Zustand oder die Aktivität des Co-Piloten, der im Cockpit geblieben war. Der Sinkflug aus einer Höhe von 11 500 Metern, der etwa 10 Minuten gedauert hat, war zwar alarmierend, aber dennoch langsam genug, was

aufzeigt, dass der zweimotorige Airbus A320 nicht katastrophal beschädigt war. Zu keinem Zeitpunkt während des Sinkflugs hat das Cockpit mit der Luftverkehrsüberwachung Kontakt aufgenommen oder irgendein anderes Notrufsignal abgegeben.

Als das Flugzeug dann in das zerklüftete Gebirge, nordöstlich von Nizza, stürzte, flog es mit einer so hohen Geschwindigkeit, dass es pulverisierte und dabei 144 Passagiere und die Crew von 6 Personen ums Leben kamen, ohne dass es aufschlussreiche Hinweise gibt.

Die französische Luftfahrtbehörde hat sehr wenig über die Art der Informationen veröffentlicht, die sie von dem Stimmenaufzeichner hatten, und es ist nicht klar, ob das tatsächlich alle waren. Das französische Untersuchungs- und Analyse-Büro bestätigte lediglich, dass menschliche Stimmen und andere Cockpit-Geräusche aufgezeichnet worden waren und dass die Aufzeichnung noch detaillierter untersucht werden müsste.

Nach den neuesten Erkenntnissen aus den Cockpit-Aufzeichnungen befragt, weigerte sich die Sprecherin eines Büros, Martine del Bono, einen Kommentar abzugeben und sagte nur: „Unsere Teams arbeiten weiter an der Analyse des C. V. R. (des Cockpit-Stimmenaufzeichnungsgeräts). Sobald wir genaue Informationen haben, werden wir eine Pressekonferenz abhalten.“

In der Zwischenzeit konnte der Staatsanwalt in Marseille, Brice Robin, der mit einer Sonderermittlung über den Flugzeugabsturz beauftragt worden war, nicht sofort für einen Kommentar erreicht werden. Er wollte sich am Donnerstagmorgen mit den Familien der Opfer treffen.

Bei der Absturzstelle sagte ein leitender Ermittlungsbeamter, dass Arbeiter die so genannte Black Box gefunden hätten, das Gerät, welches die Flugdaten aufzeichnet, aber die Speicherkarte mit den Daten über die Höhe, die Geschwindigkeit, die Positionen und die Umstände des Fluges hätte sich nicht darin befunden. Sie wäre entweder weggeworfen oder beim Absturz vernichtet worden.

Die Flugrichtung vor dem Absturz lässt ebenfalls viele Fragen offen. Rémi Jouty, der Direktor des französischen Untersuchungs- und Analyse-Büros, sagte bei einer Nachrichten-Konferenz, dass das Flugzeug etwa um 10 Uhr morgens von Barcelona aus gestartet sei und dass die letzte Nachricht des Piloten an die Luftverkehrsbehörde um 10.30 h erfolgt sei, was aufzeigt, dass das Flugzeug zu dieser Zeit noch auf Kurs war. Er sagte:

„Aber Minuten später begann das Flugzeug aus unerklärlichen Gründen zu sinken. Und um 10.40 h und 47 Sekunden gab das Flugzeug seine letzte Radarposition mit einer Höhe von 1882 Metern an. Das Radar konnte das

Flugzeug bis zum Zeitpunkt des Absturzes verfolgen.“

Herr Jouty sagte weiter, dass das Flugzeug an einem Berghang zerschellte und dass die zerschmetterten und auseinanderstiebenden Teile sich auf ein weites Gebiet verteilten, was es schwierig macht zu analysieren, was sich tatsächlich ereignet hat.

Es dauert oft Monate oder sogar Jahre, die Ursachen von Flugzeugabstürzen zu bestimmen; selbst ein Jahr nach dem Verschwinden eines malaysischen Passagierflugzeuges ist die Ursache nicht gefunden worden. Der Verlust der Germanwings scheint die Ermittler besonders zu verblüffen.

Eine der Hauptfragen ist: Warum haben die Piloten nicht mit der Luftverkehrsbehörde kommuniziert, als das Flugzeug ungewöhnlich an Höhe verlor, was vermuten lässt, dass die Piloten oder die automatischen Systeme versucht haben, bei dem Höhenverlust die Kontrolle über das Flugzeug zu behalten.

Die Luftsicherheitsanalytiker, die nicht in die Untersuchung involviert sind, denken, dass die Möglichkeit besteht, dass ein Pilot durch ein plötzliches Ereignis, wie zum Beispiel ein Feuer oder ein Druckabfall in der Kabine, lahmgelegt wurde.

Ein leitender französischer Beamter, der in die Untersuchung involviert ist und der anonym bleiben will, sagte, dass ihn der Mangel an Kommunikation von Seiten der Piloten während des Sinkflugs irritiert hat und dass die Möglichkeit bestünde und dass er glaubt, dass dies KEINE Absicht war. Er meinte:

„Mir gefällt es nicht, dass die anfängliche Analyse auf den wenigen Informationen basieren, die bis jetzt zur Verfügung stehen. Mir kommt das höchst bizarr vor: Dieser sehr lange Sinkflug bei normaler Geschwindigkeit ohne irgendwelche Kommunikation, obwohl das Wetter absolut klar war. Bis jetzt haben wir keinerlei Beweise, die eindeutig auf einen technischen Defekt hinweisen. Deshalb haben wir die Möglichkeit der vorsätzlichen menschlichen Verantwortung in Betracht gezogen. Es ist auf jeden Fall viel zu früh in den Ermittlungen, über die möglichen Ursachen zu spekulieren. Im Moment wissen wir nicht, wie das alles angefangen hat. Doch es gibt keinerlei Beweise dafür, die eine Theorie im Hinblick auf Druckabfall oder eine Explosion unterstützt.“

Am Mittwoch sagte der französische Innenminister Bernard Cazeneuve im französischen Radiosender RTL, dass Terrorismus „im Moment keine wahrscheinliche Hypothese“ sei, doch dass keine Theorie ausgeschlossen würde. Er meinte, dass die Größe der Fläche, auf der sich die Trümmer verteilt haben, vermuten lässt, dass das Flugzeug nicht in der Luft explodiert

ist, sondern erst beim Aufschlag zerborsten ist.

Lufthansa, die Dachgesellschaft von Germanwings, hat den Absturz als Unfall eingestuft. Die Fluglinie hat die Identitäten der Piloten nicht preisgegeben und nur gesagt, dass der Kapitän 10 Jahre Erfahrung und mehr als 6 000 Flugstunden mit den A320-Maschinen absolviert hatte.

Das französische Untersuchungs- und Analyse-Büro, welches die technische Untersuchung des Flugabsturzes leitet, schickte am Dienstag sofort sieben Ermittler zur Absturzstelle. Dort haben sie sich ihren Kollegen aus Deutschland und den technischen Beratern von Airbus und CFM International, dem Hersteller der Flugzeugmotoren, angeschlossen.

Beim Europe 1 Radio sagte Jean-Paul Troadec, ein ehemaliger Direktor des französischen Luftunfall-Untersuchungsbüro, dass eine der großen Herausforderungen für die Ermittler sei, die Trümmer bei der Absturzstelle vor unbeabsichtigten Schäden zu schützen. Er sagte weiter:

„Wir müssen sicherstellen, dass alle Beweise aufbewahrt werden“, womit er sowohl die zerstreuten Trümmerteile des Flugzeuges als auch die Überreste der Opfer meinte. Die Identifikation der Opfer wird wahrscheinlich durch die Angleichung der DNA der Überreste mit den Proben der Verwandten erfolgen.

Die Bergungsbemühung wird eine anstrengende Aufgabe sein, bedingt durch den Zustand des Wracks, das schwierige Gelände und die Tatsache, dass die Absturzstelle so unzugänglich ist, dass sie nur per Hubschrauber erreicht werden kann.

Die Ermittler vermuten, dass die Hauptursache dieses Absturzes eine Reihe von menschlichen Fehlern war, einschließlich mangelhafter Wartungsüberprüfungen am Boden und einem Fehler der Piloten, Notrufsignale abzugeben.

ANMERKUNG von mir:

Auffällig ist, dass ein Terroranschlag sofort kategorisch ausgeschaltet wird, wogegen man, obwohl überhaupt keine Beweise dafür vorliegen, davon ausgeht, dass der Co-Pilot vorsätzlich einen Massenselbstmord verübt hat.

Merkwürdig ist auch, dass das Flugzeug „pulverisiert“ wurde. Trifft das auch auf die Leichen zu? Darüber wurde überhaupt nichts gesagt. Schauen wir uns dazu folgenden Artikel vom 27. März 2015 mit deutschem Video an:

<http://de.sott.net/article/16789-Augenzeuge-zur-Absturzstelle-der-Germanwings-Maschine-%E2%80%9CDas-Flugzeug-war-wie->



pulverisiert%E2%80%9D

Die Aussage dieses Zeugen weist auch nicht darauf hin, dass der Co-Pilot da absichtlich einen Flugzeugabsturz provoziert hat.

Und in diesem Artikel vom 25. März 2015 geben sie zu, dass sie weder die Aufzeichnungen richtig verstanden noch die eigentliche Ursache des Flugzeugabsturzes herausgefunden haben.

<http://de.euronews.com/2015/03/25/gefunden-blackbox-verwertbare-audiodatei-sichergestellt/>

Fortsetzung folgt ...

Mach mit beim [http://endzeit-reporter.org/projekt/!](http://endzeit-reporter.org/projekt/)\*