

Kein Feuer-frei-Befehl

Offenbar waren es Sportpiloten, die drei Jets wie panzerbrechende Munition gegen Ziele in Washington und New York gelenkt haben.

Es war gegen 8.00 Uhr Ostküstenzeit, als die vier Jets der US-Gesellschaften United Airlines und American Airlines zu ihren letzten Starts rollten: Im Cockpit der Maschinen vom Typ Boeing 757 und 767 jeweils zwei Piloten, in den vollen Tanks Kerosin für den rund 4000 Kilometer langen Flug über den Kontinent.

Der Treibstoff, er machte die Flüge United 093 von Newark nach San Francisco, United 175 und American Airlines 011 von Boston nach Los Angeles sowie American Airlines 077 von Dulles International Airport nahe Washington nach Los Angeles zu perfekten Waffen. Die Selbstmord-Attentäter wählten erstmals nicht die Bombe am Körper, sie nahmen inmitten der verheerendsten Bombe Platz, die moderne Verkehrstechnik geschaffen



Cockpit einer Boeing 767, Boeing 767 im Kamikaze-Anflug auf das World Trade Center

hat: in einem voll betankten Jet, dessen Kerosin beim Aufprall zum Sprengstoff wird, dessen schiere Masse und Geschwindigkeit ihn zu einer gigantischen panzerbrechenden Munition werden lassen.

Radaraufzeichnungen der Bodenkontrollstellen zeigen, dass die Jets anfangs noch ihren Kurs hielten. Dann aber schwenkten die beiden Maschinen aus Boston nach New York ab, die Boeing von Dulles nach Los Angeles machte kehrt und flog nach Washington zurück. United 093 von Newark nach San Francisco wechselte über Pennsylvania den Kurs.

Als schließlich die gekaperten Passagierjets in der Hand der Selbstmordkom-

mandos wie Marschflugkörper ins Ziel einschlugen, hielt keiner der Airline-Piloten mehr das Steuer. Darauf weist etwa der Handy-Anruf der Fernsehcommentatorin Barbara Olson an Bord des Fluges von Dulles nach Los Angeles hin. Kurz vor ihrem Tod berichtete sie ihrem Mann, dass mit Messern bewaffnete Entführer einen der Piloten in den Passagierraum gezwungen hätten.

Der zweite war womöglich noch im Cockpit, doch entweder tot oder ausgeschaltet. „Sonst hätte er in dieser Lage alles getan“, so ein Mitarbeiter des Untersuchungsteams, „um Menschenleben zu retten“, nicht aber den Jet in ein Gebäude gelenkt.

Tot oder handlungsunfähig waren ebenso die Flugzeugführer, deren Jets in die Türme des World Trade Center krachten, darunter auch United 175 mit den drei deutschen Managern der Willstädter Firma BCT Technology AG, Heinrich Kimmig, Klaus Bothe und Wolfgang Menzel. Auch in der vierten Maschine, United Flug 093 von Newark nach San Francisco, die nahe Shanksville in Pennsylvania abstürzte, kontrollierten Hijacker den Kurs. Diese Maschine, mutmaßen US-Sicherheitsbehörden, hatte den rund 140 Kilometer entfernten Sommersitz des US-Präsidenten, Camp David, im Visier.

Das fliegerische Können der Kamikaze-Attentäter, vermuten Linienspiloten, beschränkte sich auf die Fähigkeiten von Sportpiloten, gepaart mit der Kenntnis, wie man eine „Heavy“, ein Verkehrsflugzeug von gut 100 Tonnen Gewicht, am Himmel hält. Ein bisschen Gefühl für das Manövrierverhalten solcher Jets, die Fähigkeit, Geschwindigkeit und Horizont zu halten, viel mehr bedurfte es nicht, um große Ziele wie die Türme des World Trade Center zu treffen. Schwieriger war nach Piloten-Einschätzung der Tiefflug auf das Pentagon – und der galt, wie Präsidentensprecher Ari Fleischer erklärte, eigentlich dem Weißen Haus.

Um „die unglaublich komplexe Mord-Mission“, so der US-Terrorexperte Daniel Benjamin, nicht an mangelnden Flugkünsten scheitern zu lassen, werden die jeweiligen Piloten der Kommandos vermutlich zunächst zu Sportfliegern ausgebildet worden sein. Sie mussten, so ein deutscher Linienspilot, eine Cessna beherrschen können. Etwas Erfahrung auf einer der nur wenige Tonnen schweren Sport- und Reisemaschinen reichte aus, um den nächsten mutmaßlichen Ausbildungsschritt anzugehen: Übungsflüge an Bord eines schweren Flugzeugs, eines Transporters wie der Antonow etwa, über die Länder wie Afghanistan

verfügen. Das sei wichtig, um ein Gefühl für massige Maschinen zu gewinnen.

Ermittler bestätigen das Szenario. Danach befand sich vermutlich an Bord jeder Maschine ein Terrorist, der an US-Flugschulen zum Privatpiloten ausgebildet worden war. Zwei der in Boston zugestiegenen Terroristen weilten im Juli 2000 zum Flugtraining in Florida.

Bis zum Flug in den Zielraum der Terrormissionen, so vermuten Experten, war aber jeweils zumindest einer der planmäßigen Piloten in die Kontrolle über die Maschine eingebunden. Ohne die Mitwirkung der Profis, die nicht ahnen konnten, dass sie Teil der ersten Kamikaze-Aktion in

der Geschichte der Zivilluftfahrt waren, dürfte die Attacke kaum möglich gewesen sein. Obwohl die Terroristen die Wettervorhersage in ihr Mordkalkül einbezogen und einen Tag gewählt hatten, an dem die Sicht klar war, brauchten sie vermutlich einen Berufspiloten für die Beherrschung des Navigationscomputers.

Außerdem mussten sie sichergehen, dass US-Behörden erst spät Verdacht schöpften und wenig Zeit blieb, um auf die Drohung am Himmel zu reagieren.

Den ersten Hinweis auf die Entführung der Maschinen erhielten die jeweils für die Flugführung zuständigen Bodenstellen entweder direkt aus dem Cockpit oder in dem Moment, als die Maschinen auf den Lotsenschirmen erstmals von den zugewiesenen Routen abwichen.

Piloten können bei Entführungen über den „Transponder“, einen Sender, der Kennungsdaten von Jets an den Boden abstrahlt, einen „stummen“ Alarm auslösen. US-Behörden haben Hinweise darauf, dass zumindest bei zwei Maschinen der Transponder lahm gelegt wurde, so als wüssten die Entführer um diesen Alarm. Spätestens die erste Kursabweichung verriet aber schließlich eine ungewöhnliche Situation an Bord. Kommt ein Jet von seiner zugewiesenen Route ab, macht der Lotse den Piloten dann auf seinen „Irrtum“ aufmerksam und fordert eine Korrektur. Er zwingt ein Flugnotstand, etwa ein Triebwerksausfall, den Kursschlenker, so bittet der Pilot bei der Flugsicherung um eine direkte Route zum nächsten Landeplatz.

Der lag nicht im Herzen der Städte New York und Washington. Jeder Schwenk in Richtung der urbanen Zentren hätte die Lotsen bei einem zuvor erklärten Notfall deshalb aufgeschreckt. Nicht so bei einer Flugzeugentführung – zumindest dann nicht, wenn ein Crew-Mitglied Kontakt zum Boden hält. Solange die Mannschaft im Cockpit die Kontrolle zu haben scheint, werden die Bodenleitstellen alles tun, um den Pilotenwünschen nachzukommen. Selbst wenn das eine Kursänderung in Richtung von Städten bedeutet. Denn höchste Priorität hat für Airlines und Krisenstäbe die Sicherheit von Passagieren und Crew sowie die Möglichkeit, Zeit zu gewinnen.

In den USA können Passagierjets nicht einmal dann ohne weiteres abgeschossen werden, wenn sie, wie in Washington geschehen, in geschützte Lufträume um Regierungszentren wie dem Pentagon ein-



Rettungsarbeiten am World Trade Center, Entführungsoffer Bothe, Menzel, Kimmig

dringen. Das Land, das zeigte 1999 ein Zwischenfall mit einem Learjet, dessen Crew und Passagiere vermutlich nach einem Sauerstoffverlust in der Kabine leblos in den Sitzen hingen, hat keinen Feuer-frei-Befehl auf Zivilflugzeuge. Der Jet stürzte erst ab, nachdem die Tanks leer waren.

Nur Ballons, Flugdrohnen und Raketen stehen auf einer offiziellen Abschussliste. Wird ein Flugzeug wie der führerlose Learjet zur Gefahr, muss der Verteidigungsminister über das weitere Prozedere entscheiden und der Präsident verständigt werden, falls ein Abschuss erwogen wird. Das aber ist noch nie geschehen.

Was zwischen dem Moment der Entführung und dem Einschlag der geflügelten Bomben in New York und Washington geschah, werden die Bänder der Flugsicherung zeigen. Sie speichern alle Gespräche zwischen Cockpit und Lotsen, geben Aufschluss über jeden Kursschwenk der Jets.

Wichtige Hinweise bergen auch die Cockpit-Stimmenrecorder. Ihre Bergung, so FBI-Agent Jeff Killeen, habe höchste Priorität. Sind die Stimmen der Entführer nicht bereits auf den Bändern der Flugsicherheit konserviert – auf den Cockpit-Voicerecordern finden sie sich bestimmt.

Mitte dieser Woche suchten Experten an den Absturzstellen in Pennsylvania und Washington nach den „Black Boxes“. Ein Mitarbeiter der Voicerecorder-Firma L-3 Aviation Recorders glaubt, dass die durch Hüllen geschützten Datenträger, die 1100 Grad Hitze standhalten und bei Crashtests buchstäblich aus Kanonen abgeschossen werden, das Inferno der Flugzeugeinschläge überstanden haben könnten.

ULRICH JAEGER