

Mysterien der Luftfahrt

Früher hatte man allerlei Mythen, etwa über den angeblichen Urknall, den Überfall der Japaner auf einen im Hafen von Haweii liegenden Müllhaufen der US-Kriegsflotte, die von Bargeld ausgehende Infektionsgefahr und dergleichen mehr. Heute (2022) sind *Mysterien der Luftfahrt* beliebt. Die folgende kleine Zusammenstellung mag zumindest einen dünnen Abglanz der entsprechenden Vorfälle geben.

Das Verschwinden des 27jährigen kubanischen Revolutionärs **Camilo Cienfuegos** findet sich inzwischen in meinem *Mordopferlexikon* [<https://siebenschlaefer.blogger.de/stories/2912246/>] behandelt. Hier nur noch die ersten beiden Fußnoten, siehe unten.

Der italienische Katholik **Enrico Mattei** (1906–62), ein hochgewachsener, stets elegant wirkender Mann, war Patriot und Antifaschist, aber auch knallharter Unternehmer und Politiker. Im Oktober 1962 zerschellte er, 56 Jahre alt, mit seinem Privatflugzeug bei regnerischem Wetter in den mit Zypressen und Lorbeerbäumen gespickten Fluren der Lombardei. SkeptikerInnen waren nicht verblüfft, hatte Mattei doch als Chefmanager der staatlichen Erdölgesellschaft *Agip/Eni* sogar den global führenden Ölkonzernen des Freien Westens das Fürchten beigebracht. Er hatte die algerischen UnabhängigkeitskämpferInnen unterstützt und gute geschäftliche Beziehungen zu SU und China gepflogen. Beim Absturz seiner *MS.760 Paris* in der Gegend von Mailand kamen auch sein Pilot, Irnerio Pertuzzi, und der *Time-Life*-Journalist William McHale um. Offiziell waren zunächst, wenn nicht das Wetter, »technische Defekte« schuld. Später wurde teils unverblümt von einem Anschlag auf die Maschine gesprochen, so 1986 von Ex-Ministerpräsident Fanfani. Um 2000 strengten Angehörige Matteis und jenes US-Journalisten in Pavia einen Prozeß gegen den Bauern Mario Ronchi an, der als Augenzeuge der Presse gegenüber zunächst von Anzeichen einer an Bord erfolgten Explosion gesprochen, dann jedoch den Schwanz eingezogen hatte, nachdem er offensichtlich bestochen worden war. Dieses Verfahren wurde 2003 »mangels Beweisen« eingestellt.

Drastischer noch ist die Sache mit dem Journalisten Mauro De Mauro, der 1970 den Filmregisseur Francesco Rosi zum »Fall Mattei« mit Recherchen unterstützen wollte. Anscheinend war De Mauro in Palermo, Sizilien, stationiert, wo er nun Geschäftspartner von Mattei befragte. Mitte September jedoch war De Mauro plötzlich verschwunden. Seine Leiche tauchte nie auf. Der geständige Ex-Mafioso Gaspare Mutolo behauptete 1994, der lästige Journalist sei damals entführt und umgehend erdrosselt worden. Diese und viele andere Angaben finden sich bei der Buchautorin Regine Igel.[3] Ihr Buch läßt sich auch fast als *LbZ* jener zwei Jahrzehnte der »Strategie der Spannung« in Mitteleuropa lesen, als *Lexikon beseitigter Zeugen*. Dabei werden die unerwünschten Zeugen auffallend oft mit Hilfe fingierter Autounfälle aus dem Verkehr gezogen. Hätte es um 1880 keine wackeren Pioniere mit Interessen der schnelleren Fortbewegung oder schnelleren Profitmaximierung gegeben, wäre das Auto gleichwohl erfunden worden, nämlich von Geheimdiensten oder anderen kriminellen Organisationen, eben als Zeugenbeseitigungsgerät.

Der US-Politiker (der »Demokraten«) **Nick Begich**, geboren 1932, gilt inzwischen seit genau 50 Jahren als verschollen. Er war zuletzt Kongreßabgeordneter für Alaska. Am 16. Oktober 1972 wurde ihm ein Inlandsflug von Anchorage nach Juneau zum Verhängnis. Der Flug fand im Rahmen des Kampfes um die Wiederwahl Begichs in den Kongreß statt. Neben dem Piloten Don Jonz, 38, befanden sich Wahlkampfhelfer Russel Brown, 37, und der Kongreßabgeordnete aus Louisiana Hale Boggs, 58, an Bord. Auch von ihnen sowie von der *Cessna 310* fehlt bis heute jede Spur. Begich wurde zwar wiedergewählt, sogar mit absoluter Mehrheit, doch das war natürlich gegenstandslos, weil der 40 Jahre alte Mandatsträger trotz vieler Gebete nicht wieder auftauchte. Den Sitz übernahm sein unterlegener Konkurrent Don Young von den »Republikanern« als Sieger einer Nachwahl. Das Flugzeug der vier Männer war überprüft, das Wetter für Sichtflug eher ungünstig. Der Pilot und Eigner der *Cessna* galt jedoch als erfahren.[4] Normalerweise wäre er, bei knapp 1.000 Kilometer Strecke, nach drei bis vier Stunden in Juneau angekommen. Der letzte Funkkontakt fand schon bald nach dem Start statt. Möglicherweise stürzte die Maschine – nicht als erste in diesem riesigen unwegsamen Staat – in eine bewaldete Schlucht oder in ein Gletschergebiet. Eine aufwendige Suche über Wochen hinweg blieb erfolglos.

Begich hinterließ, neben seiner Frau, sechs Kinder. Von diesen heißt eins auch wieder Nick. Nach einigen Internet-Quellen behauptete Nick Begich junior später öffentlich, es sei wichtiges Beweis- beziehungsweise Vergleichsmaterial beseitigt worden. Nun darf der Junior sicherlich als befangen gelten, zumal er sich, als Forscher und Autor, mit mahnenden Schriften über Parapsychologie, psychologische Kriegsführung (auch aus dem Weltall heraus) und Bewußtseins- und Gedankenkontrolle hervorgetan haben soll, die auf

Wikipedia-Niveau unter den bekannten Holzhammer-Begriff »Verschwörungstheorie« fallen. Andererseits ist der Sohn natürlich nicht der einzige, der Unheil wittert, da es dafür naheliegende Gründe gibt. So soll Begich senior, ursprünglich Lehrer, dann Bauunternehmer, unliebsamer Vertreter der Rechte der Eingeborenen Alaskas gewesen sein. Vor allem aber war der mitverschollene Boggs ein bekannter Gegenspieler Präsident Nixons und früher, 1963/64, Mitglied der *Warren-Kommission* zur »Aufklärung« des Attentats auf Präsident John F. Kennedy gewesen. Boggs soll die amtlich bevorzugte »Einzeltäter-Theorie« zumindest zeitweise abgelehnt haben.

Laut Isabel Goyer[4], immerhin Chefredakteurin des anscheinend renommierten Magazins *Plane & Pilot*, wird die Vermutung, Boggs sei Ziel eines Anschlages gewesen, 2020 auch im Podcast *Missing in Alaska* des Journalisten Jonathan Walczak vertreten. Sie selber hält nach wie vor einen wetterbedingten Absturz, etwa wegen Vereisung, für am wahrscheinlichsten. Dennoch betont sie, Walczak habe zahlreiche Anhaltspunkte für einen Bombenanschlag geliefert, die man kaum übergehen könne. So führe er beispielsweise Entkräftungen der Behauptung ins Feld, die Überlebens-Ausrüstung in der *Cessna* sei mangelhaft gewesen. Ferner habe er eine echte Komödie ausgegraben. Danach hatte das *FBI* um 1995 mit einem niedrigrangigen Mafioso aus Tucson, Arizona, zu tun, Jerry Max Pasley, der den Beamten, offenbar im Gefängnis, von seiner Tatbeteiligung an einem Anschlag auf Begichs Flugzeug erzählte. Erstaunlicherweise hatte dieser Gangster gut ein Jahr nach dem Verschwinden der vier Männer Pegge Begich geheiratet, die Witwe des Kongreßabgeordneten. Die Ehe hielt nicht lang. Inzwischen ist Pasley gestorben.

Begichs mehr politisch motivierten Widersacher Young, immerhin ein Nutznießer des Unglücks, scheint keiner auf der Liste zu haben. Jedenfalls kann man auch ihn nicht mehr befragen, da er soeben, im März 2022, mit 88 verschied.

Nun will ich den buchstäblichen Fall **Ustica** streifen. 30 Jahre nach dem Blutbad witterte sogar ein italienischer Staatspräsident Unheil. Es gebe »Spuren einer Verschwörung«, erkühnte sich Giorgio Napolitano 2010 zu erklären, vielleicht sogar eine »internationale Intrige«, und dies gelte es in Erinnerung zu rufen. Was war geschehen? Im Sommer 1980 war eine italienische Linienmaschine (*Itavia-Flug 870*) unweit der Insel Ustica, Sizilien, ins Mittelmeer gefallen; alle 81 Insassen kamen um. Ursache sei entweder ein Bruch der *Douglas DC-9* wegen Materialermüdung oder eine in der Maschine explodierende Bombe gewesen, hieß es sofort. Dummerweise wurde später das Wrack geborgen. 1999 stellte der hartnäckige Untersuchungsrichter Rosario Priore in einer Anklageschrift unmißverständlich fest, die Angelegenheit sei zielstrebig verschleiert worden. In Wahrheit hätten sich damals im angeblichen »Unglücks«-Gebiet mehr als ein Dutzend »Kampfflug-

zeuge« verschiedener Nato-Staaten und Libyens getummelt. 2013 sprach der römische Kassationshof, laut Michael Braun[5], eindeutig von einem Abschuß durch Nato-Kampfflieger. Und wie kamen die auf diese menschenfreundliche Idee? Nach der am meisten bevorzugten Theorie sollte eine *Tupolew Tu-134* abgeschossen werden, in der Libyens Oberhaupt Gaddafi zu einem Staatsbesuch nach Polen unterwegs war; durch eine Verwechslung habe die Rakete dann aber die ähnlich gebaute italienische Linienmaschine mit den 81 Insassen erwischt. 2013 wurden sogenannte Entschädigungen zugebilligt. Von diesen, je nach Quelle, 100 oder 110 Millionen Euros (aus italienischer Steuerschatulle) haben die 81 Pechvögel des Fluges Nullkommanichts.

Wer für runde Todesopferzahlen schwärmt, könnte einwenden, tatsächlich seien es um 100 Pechvögel gewesen. Während der aufwendigen und zielstrebigsten Vernebelungsarbeit etlicher PolitikerInnen, Behörden und Geheimdienstleuten – die selbstverständlich »der Aufklärung« dienten – kam es nämlich sehr wahrscheinlich zu ungefähr 15 bis 20 vorsorglichen Zeugenbeseitigungen, wie sogar in Florence de Changys Buch über *MH 370* zu lesen ist (S. 443–46). Die französische Journalistin führt eine Bilanz der Verantwortlichkeiten im Fall Ustica an, die ihr italienischer Berufskollege Andrea Purgatori 2014 im Monatsblatt *Le Monde diplomatique* zog.[6] Danach hatte Italien die Verletzung seines Luftraumes erlaubt und in der Folge alles vertuscht. Die USA seien zumindest Zeuge, wenn nicht Komplize gewesen. Der Abschuß selber ging wahrscheinlich auf das französische Konto. Doch sämtliche beteiligten Staaten, Libyen eingeschlossen, hüllten sich nach wie vor in Schweigen, stellte Purgatori abschließend fest. Als Witz nebenbei versichert De Changy, derselbe Kollege, Purgatori, habe bereits zwei Tage nach dem Unglück, 34 Jahre früher also, aufgrund von Insider-Hinweisen im *Corriere della Sera* gemutmaßt, die Linienmaschine sei durch eine eigentlich auf Gaddafi gemünzte Rakete vom Himmel geholt worden. Um diese »Verschwörungstheorie« zu zertrümmern, legten sich über Jahrzehnte ganze Hundertschaften aus kaltschnäuzigen Vertuschungskünstlern und Killern ins Zeug.

Ein ähnlicher Reißer war das bis zur Stunde ungeklärte Verschwinden von **MH 370**, das im Frühjahr 2014 die halbe Welt in Atem hielt. Eine *Boeing 777* mit 239 Menschen und einiger Fracht an Bord war (am 8. März) auf ihrem planmäßigen Nachtflug von Kuala Lumpur, Malaysia, nach Peking schon bald nach dem Start nicht mehr ansprech- und auffindbar. Nun begann ein wochenlanges Verwirrspiel, das unter Geheimdienstlern *Desinformation* heißt. Um von der Wahrheit abzulenken und alle Empörten zu beschwichtigen, arbeitet man also emsig mit Gerüchten, Falschmeldungen, Trugspuren und so weiter. In diesem Fall wurde ein rätselhafter Umschwenk der Linienmaschine nach Süden

erfunden, in die Weiten des Indischen Ozeans, wo trotz aufwendigster, australisch geleiteter Suche nie etwas Handfestes aus dem Wasser gezogen wurde. Die höchstwahrscheinlich zurechtfrisierten Notsignale, die den Südkurs erhärten sollten, hatten die Briten mit Hilfe der Londoner Firma *Inmarsat* geliefert. In Wahrheit dürfte die nordwärts fliegende Riesenmaschine schon 90 bis 120 Minuten nach dem Start ihr Ende in vietnamesischen Gewässern gefunden haben: durch Notlandung oder Abschluß. Dort benötigte man jedoch Muße zur Trümmerbeseitigung, wovon auch einige Zeugenbeobachtungen sprachen. Zur Erklärung des Schwenks und des ausgedehnten Ausflugs nach Süden bevorzugten die malaysischen und australischen PolitikerInnen oder Behörden die Mutmaßung auf »erweiterten Pilotensuizid«. Das klingt bereits wie ein Witz, wenn man *Verschwunden*, das 2021 erschienene, umfangreiche Buch Florence de Changys, noch gar nicht zur Hand genommen hat.[7] Übrigens versichert die Autorin, hauptsächlich Hongkong-Korrespondentin für *Le Monde*, Paris, grundsätzlich seien Selbstmorde von diensthabenden Piloten »sehr selten«. Häufigste Unfallursachen seien technisches Versagen oder (irrtümliches) militärisches Eingreifen, doch genau die würden auch häufig vertuscht. Schließlich möchten weder die HerstellerInnen noch die Aufsichtsorgane ihr Gesicht und ihre Umsätze einbüßen. Den Ehrverlust mutet man dann lieber den sowieso schon mausetoten Piloten zu.

Es ist nicht immer bequem, der französischen Journalistin zu folgen, hat sie sich doch durch einen wahren Dschungel an Fakten, Lügen und Theorien zu kämpfen. Ich hätte manches abgekürzt, aber das ist vielleicht Geschmacksache. De Changys Gründlichkeit hat freilich den Vorteil, das Märchen vom Abstecher in den südlichen Indischen Ozean mit 100- und das Märchen vom Amok laufenden Piloten mit 98prozentiger Wahrscheinlichkeit vergessen zu können. Für den Südabstecher reicht eigentlich schon eine Parallele zu 9/11, die De Changy wohlweislich vermeidet. Damals, 2001 in New York City und Washington, D.C., soll es bekanntlich einigen »Terroristen«, die Riesenmaschinen gekapert hatten, gelungen sein, die Luftabwehr des Giganten des Militarismus und der Scheinheiligkeit USA mit ein paar Teppichmessern in der Hand auszuhebeln. Was nun Indischen Ozean und Chinesisches Meer angeht, hält es De Changy für nahezu unmöglich, mit einem fetten Passagierflugzeug dem äußerst dichten Spähnetz der Yankees zu entgehen. Mit Diego Garcia und U-Tapao lagen zwei US-Militärstützpunkte, übrigens mit ausreichend langer Landebahn versehen, ganz in der Nähe. Zur Verschwindens-Zeit waren sogar sehr wahrscheinlich zwei AWACS der USA in der fraglichen Luft. Das sind fliegende Spionage- und Einsatzzentralen. Doch die Yankees ließen sich nie dazu herab, irgendwelche Radar- oder Satellitenbilder aus der Unfall- oder Tatzeit zur Verfügung zu stellen, obwohl sie

dadurch doch vielfach geäußerte Verdächtigungen auf Faulspiel hätten entkräften können. Sie taten einfach so, als besäßen sie solche Aufzeichnungen nicht. Der nächste Witz.

Nachdem sie zahlreiche Theorien von Dritten erschüttert hat, wagt De Changy ein eigenes »Szenario« vorzustellen, das sie zugleich für das naheliegendste und wahrscheinlichste hält. Die Frachtpapiere von *MH 370* wiesen mehrere Mängel oder Lücken auf. Kuala Lumpur gilt ohnehin als bekannter Schmuggelplatz. Demnach könnte sich ein wertvolles US-Spionagegerät im Frachtgut befunden haben, das Peking nur zu gern entgegen genommen hätte. Die Yankees bemerkten den Diebstahl jedoch und bedrängten die *Boeing* mit den bereits erwähnten zwei *AWACS*-Flugzeugen, wodurch sie auch den Funkverkehr ihres Opfers lahmlegten. Schließlich riefen sie aber einen Jäger herbei, weil sich die Piloten nicht zu einer Zwischenlandung auf einer US-Base bereit gefunden, vielmehr gehofft hatten, noch rechtzeitig den rettenden chinesischen Luftraum zu erreichen. Nun, im Grenzgebiet Vietnam/China, schoß der Jäger die *Boeing* ab. 239 Leichen wegen eines ausgefeilten elektronischen Spielzeugs. Möglicherweise seien es aber auch die Chinesen selber gewesen, weil da fremde Maschinen in ihren Luftraum eingedrungen waren.

Für mich hat dieses »Szenario« lediglich eine Schwachstelle, nämlich die Piloten der geopferten Linienmaschine. Mit De Changy probeweise angenommen, sie lassen sich auf die Vorwände eines Zwischenhalts in U-Tapao (Thailand) ein, warten 20 Minuten, bis Agenten das Spionagegerät aus der Fracht gerettet haben – und setzen den Linienflug, mit Verspätung, einfach so fort ..? Stumm machen konnte man sie ja schlecht. Man durfte ihnen noch nicht einmal die Augen zubinden. Aber hätten sie dann nicht, ob in Peking oder in Kuala Lumpur, von verschiedenen Ungereimtheiten ihres Fluges berichten müssen, »höhere Gewalt« eingeschlossen? Das wäre für die Yankees ziemlich peinlich geworden.

De Changy übergeht diese Schwachstelle – die hoffentlich kein Denkfehler von mir ist. Dafür läßt die Französin keinen Zweifel, wer dem mutmaßlichen Drahtzieher aus Washington beigestanden hat. Es ist vor allem die übliche Brüderschaft: Australien, Singapur und Großbritannien. Die Briten steuerten wahrscheinlich die schon erwähnten gefälschten, in den Indischen Ozean führenden Notsignale bei. Was Malaysia angeht, ist es laut De Changy im Laufe des Unglücks und der Vertuschung »zu einer geradezu sensationellen Annäherung« zwischen ihm und den USA gekommen (S. 62). Vermutlich hat Washington diese Annäherung gut bezahlt. Nebenbei scheint Malaysia von Hause aus ein ähnlich korrupter Landstrich zu sein wie etwa die sprichwörtliche Bananenrepublik. Oder wie Kiew.

Andernorts erwähnte ich kürzlich Michael Schneiders Lob einer neuen »fulminanten« Studie seines geringfügig jüngeren Kollegen Kees van der Pijl: *Die belagerte Welt*. Aber etwas früher (deutsch 2018) legte der Niederländer das Buch *Der Abschluß* vor. Es bezieht sich natürlich auf ein Aufsehen erregendes *Boeing*-Unglück, das nur wenige Monate nach dem fernöstlichen Vorfall in der Ostukraine stattfand: **MH 17**. Erneut war also Malaysia beteiligt, aber den Löwenanteil der Passagiere dieses Linienfluges von Amsterdam nach Kuala Lumpur stellten just NiederländerInnen. Im ganzen hatte die Maschine 298 Personen an Bord. Sie wurde, am 17. Juli 2014, sehr wahrscheinlich abgeschossen. Von Überlebenden ist nichts bekannt. Die vielfältigsten Beschuldigungen und Hintertreibungen blühen bis zur Stunde. Nach dem Ausholen über der Indischen See will ich mich jedoch auf ein paar Waschzettel-Sätze zu Van der Pijls Arbeit beschränken. »Auf der Basis bisher unveröffentlichter Dokumente der niederländischen Regierung und gehackter E-Mails des damaligen NATO-Kommandeurs General Philip Breedlove trägt das Buch aussagekräftige Indizien zusammen. Es behauptet nicht, die wirklich Verantwortlichen zu identifizieren, belegt aber, dass die neuen Herren der Ukraine das größte Interesse, das ausgeprägteste Motiv und die beste Gelegenheit hatten, den Absturz herbeizuführen.«

Sehen wir zum Abschluß einmal sträflich von den leiblichen und seelischen Kosten all dieser »Mysterien« ab, bleibt immer noch das liebe Geld. Gegenwärtig beträgt der Listenpreis einer *Boeing 777* mindestens 300 Millionen Dollar. Für die getürkte oder aufrichtige Suche nach *MH 370* werden, laut De Changy (S. 74), um 10 Millionen Dollar geschätzt. Kommen die ganzen Pressekonferenzen, Untersuchungsausschüsse, Agentenspesen, Versicherungsgelder, Entschädigungszahlungen, Gerichts-, Artikel- und Bücherkosten und vieles mehr hinzu. Sagen wir insgesamt, für diese sechs Fälle, drei Milliarden. Dafür können Sie sämtliche irdischen RüstungsunternehmerInnen mit Überlebensrationen versehen und auf den Mond schießen. Aber Sie können die drei Milliarden selbstverständlich auch in Schokoladeneis und Smartphones anlegen, falls Sie ein gutzivilisierter Mensch sind. Das einzige, das Ihnen schwerfallen wird: die vielen hundert unschuldigen Todesopfer wieder lebendig zu machen.

[1] https://de.wikipedia.org/wiki/Camilo_Cienfuegos#/media/Datei:Homenaje_a_Camilo_Cienfuegos_en_La_Habana.jpg

[2] Yoani Sánchez, <https://generacionyde.wordpress.com/2015/10/28/ich-mochte-dich-nicht-mehr-finden-camilo/>

[3] Regine Igel, *Terrorjahre. Die dunkle Seite der CIA in Italien*, München 2006, S. 74–82

[4] Isabel Goyer, »1972 Cessna 310C Alaska Disappearance of Hale Boggs and Nick Begich«, <https://www.planeandpilotmag.com/news/2020/09/24/1972-cessna-310c-alaska-disappearance/>, 22. März 2020, jetzt 18. August 2022

[5] Michael Braun, »Zusammenbruch des Lügengebäudes«, <https://taz.de/Flugzeugabsturz-von-Ustica-1980/!5074320/>, 29. Januar 2013

[6] Andrea Purgatori, »Ein mysteriöser Flugzeugabsturz vor 34 Jahren«, <https://monde-diplomatique.de/artikel/!297499>, 11. September 2014

[7] Florence de Changy, *The Disappearing Act*, London 2021, hier deutsche Ausgabe *Verschwunden*, Berlin 2022