

FLORENCE DE CHANGY

Verschwunden

Was geschah wirklich mit Flug MH370?



ullstein

01:20 Uhr, 8. März 2014.

Malaysia Airlines Flug 370 verschwindet mitsamt seiner 239 Passagiere spurlos vom Radar.

Der unerklärliche Fall erlangte weltweite mediale Aufmerksamkeit. Wie kann ein ganzes Flugzeug in einer technologisierten und global vernetzten Welt unauffindbar sein? Hat eine perfekte Entführung stattgefunden? Und, falls das Flugzeug abgestürzt ist, wo sind seine Trümmer?

Florence de Changy, die vor Ort für *Le Monde* berichtete, dokumentierte die chaotischen Ermittlungen genau und ist dabei auf mehr Fragen als Antworten gestoßen. Aus ihrer scharfsinnigen Analyse der oft widersprüchlichen offiziellen Untersuchungsergebnisse, vernachlässigten Augenzeugenberichte und verblüffenden Expertenmeinungen ergibt sich eine zutiefst beunruhigende Erzählung darüber, was mit dem 2014 verschwundenen Flug MH370 geschehen sein könnte.

FLORENCE DE CHANGY ist eine französische Journalistin und Korrespondentin der Asien-Pazifik-Region für *Le Monde*. Sie schreibt außerdem u. a. für *Le Figaro*, *Le Télégramme* und die *South China Morning Post*. De Changy lebt seit 30 Jahren in Hongkong.

Florence de Changy

Verschwunden

Was geschah wirklich mit MH370?

Aus dem Englischen
von Rita Gravert und Caroline Weißbach

Ullstein

Besuchen Sie uns im Internet:
www.ullstein.de

Wir verpflichten uns zu Nachhaltigkeit



- Klimaneutrales Produkt
- Papiere aus nachhaltiger
Waldwirtschaft und anderen
kontrollierten Quellen
- ullstein.de/nachhaltigkeit



Deutsche Erstausgabe im Ullstein Taschenbuch

1. Auflage Februar 2022

© für die deutsche Ausgabe

Ullstein Buchverlage GmbH, Berlin 2022

© 2021 Florence de Changy

Die englische Originalausgabe erschien 2021 unter dem Titel
The Disappearing Act – The Impossible Case of MH370 bei Mudlark,
einem Imprint von HarperCollins Publishers, London.

Umschlaggestaltung: zero-media.net, München,
nach einer Vorlage von Sim Greenaway

© HarperCollinsPublishers Ltd 2021

Titelabbildung: © Shutterstock.com

Satz: LVD GmbH, Berlin

Gesetzt aus der Scala OT

Druck und Bindearbeiten: CPI books GmbH, Leck

ISBN 978-3-548-06613-4

Für die Familien und Freunde der 239 Menschen an Bord des Flugs MH370 vom 8. März 2014.

Für all diejenigen, die mir, egal auf welchem Kontinent sie leben, mit ihren Zeugenaussagen und Erklärungen bei den Recherchen geholfen haben.

Für all diejenigen, die ihre Forschung unermüdlich und voller Zuversicht fortführen, damit wir eines Tages doch noch erfahren, was wirklich mit Flug MH370 geschah.

Für all diejenigen, die mehr wissen und sich dazu verpflichteten, ihren Beitrag zur Wahrheitsfindung zu leisten und das furchtbare Leid der Angehörigen der Opfer zu beenden.

Für meine Familie und meine Freunde, deren Geduld und Unterstützung entscheidend für meine Arbeit waren.

Inhaltsangabe

Vorwort	13
1 Flug MH370	15
2 Wo ist das Flugzeug?	27
3 Malaysia Boleh!	53
4 Australien übernimmt das Ruder	73
5 Alternative Szenarien	101
6 Das Familienkomitee leitet eine private Ermittlung ein	137
7 Recherchen auf den Malediven	171
8 Löst das Flaperon von La Réunion das Rätsel um Flug MH370?	191
9 Trümmer im Golf von Thailand	223
10 Eine neue Trümmerflut an der Ostküste Afrikas	237
11 Ist der Flugkapitän Amok gelaufen?	265
12 Nicht alle glauben die offizielle Version der Geschichte	287
13 Die offizielle Version gerät ins Wanken	311
14 Das einfachste Szenario: ein Absturz ins Südchinesische Meer	341

Epilog	381
Nachtrag: Einige (sehr) aufschlussreiche Beispiele von Flugzeugabstürzen	421
Dank	457
Anmerkungen	459
Register	483
Bildnachweis	495

»Es ist ein Rätsel in einem Geheimnis, umhüllt von einem
Mysterium; doch vielleicht gibt es einen Schlüssel.«

Winston Churchill, 1939

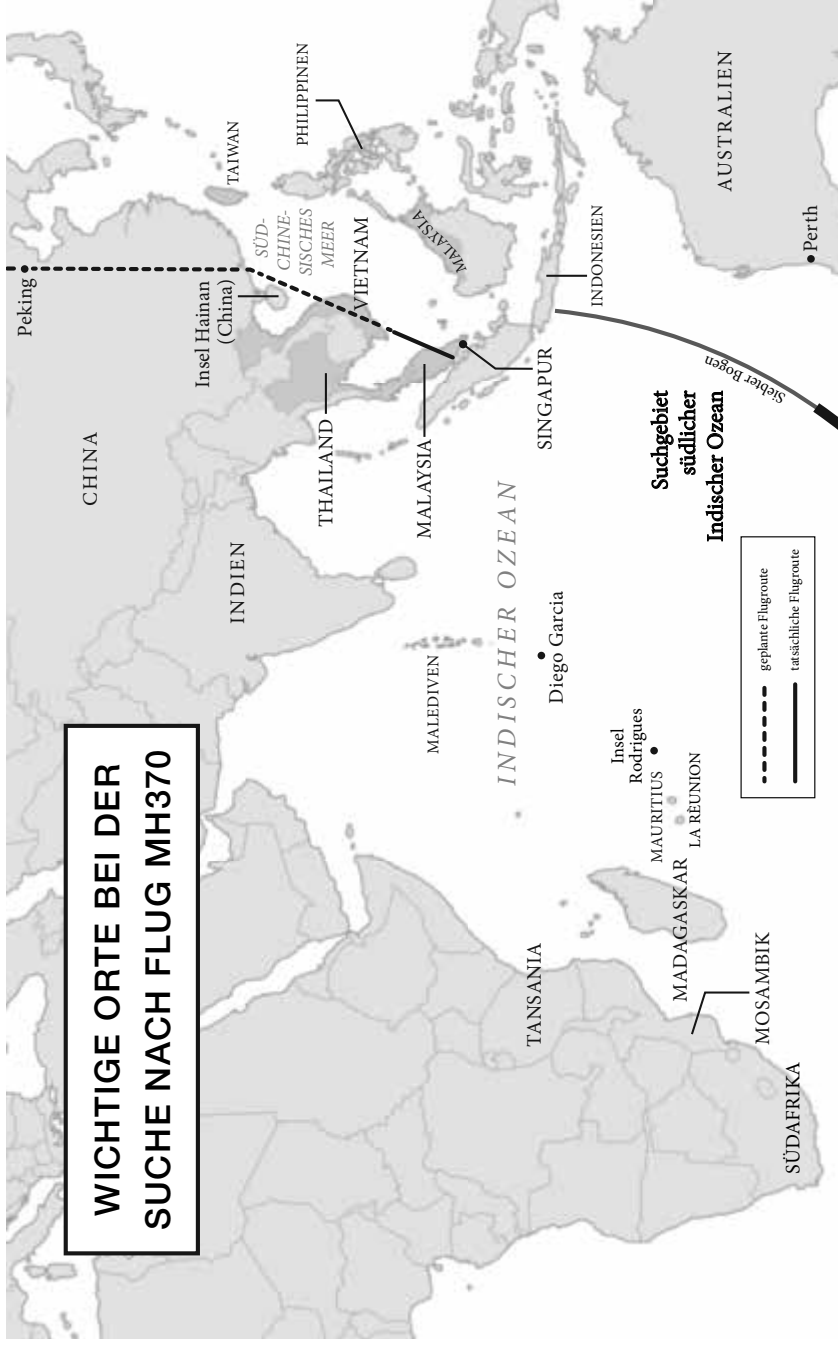
»Wir leben in einer Welt, in der die Mächtigen uns täuschen.
Wir wissen, dass sie lügen, und sie wissen, dass wir wissen,
dass sie lügen, aber das ist ihnen egal. Wir sagen zwar, dass
es uns nicht egal ist, aber wir tun nichts.«

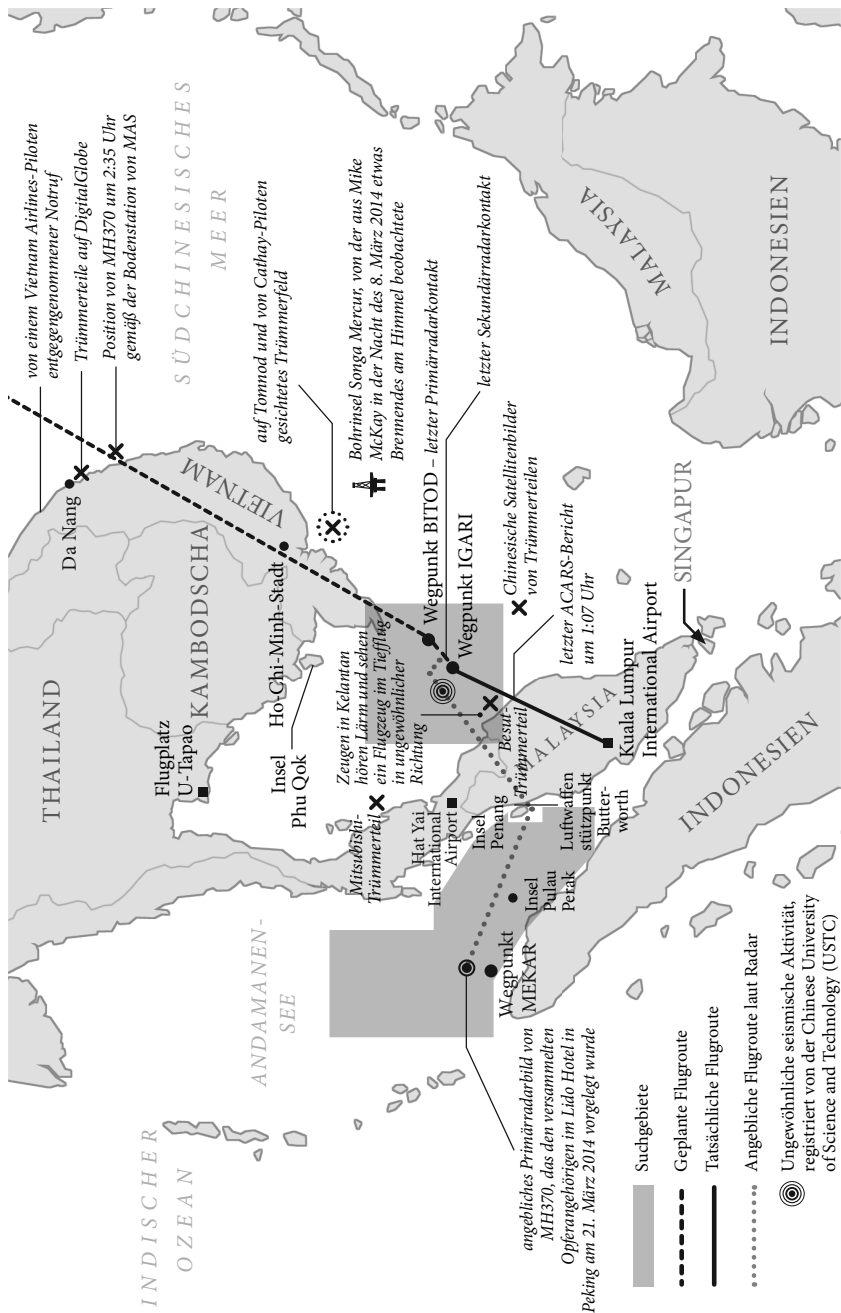
Adam Curtis, *HyperNormalisation*,
BBC-Dokumentation, 2016

»Internationale Beziehungen funktionieren wie die Mafia.«

Noam Chomsky, 2020

WICHTIGE ORTE BEI DER SUCHE NACH FLUG MH370





Vorwort

Als ich zum ersten Mal vom Verschwinden der Malaysia-Airlines-Maschine hörte, saß ich gerade in einem Fiat, den ich am Flughafen von Verona gemietet hatte. Es war der Morgen des 8. März 2014. Ein Sonntag. Ich war auf Kurzbesuch in der Heimat meiner Kindheit und fuhr sofort an den Straßenrand, damit mir keine Einzelheit des RAI-Radiobeitrages entginge.

Auch in den folgenden Tagen berichtete RAI weiterhin über den Großraumjet von Malaysia Airlines, der trotz einer groß angelegten Suchaktion mit Schiffen und Flugzeugen noch immer nicht gefunden worden war. Aus der Ferne kam mir die ganze Sache höchst eigenartig vor. Ich wollte unbedingt vor Ort sein. Zehn Jahre zuvor hatte ich für längere Zeit in Kuala Lumpur gelebt und hegte seither eine Schwäche für Malaysia, das wenig bekannte Land, das bis dahin kaum Erwähnung in den westlichen Medien gefunden hatte.

Als Malaysias Premierminister Najib Razak eine Woche später auf eine »vorsätzliche Handlung« verwies, nahm die ganze Sache noch rätselhaftere Dimensionen an. Nun war also nicht mehr die Rede von einem *gewöhnlichen* Flugzeugunglück. Worum ging es dann?

Kaum war ich nach Hongkong zurückgekehrt, meinem Wohnort der vergangenen sieben Jahre, da bat mich die französische Tageszeitung *Le Monde*, für die ich seit Mitte der Neunziger schrieb, nach Kuala Lumpur zu reisen. Dort war das Verschwinden der Maschine bereits zum »größten Mysterium in der Geschichte der zivilen Luftfahrt« avanciert.

Was aus der Ferne schon seltsam erschien, wirkte aus der Nähe

betrachtet geradezu kafkaesk. Im Jahr 2014 konnte eine Boeing 777 mit 239 Menschen an Bord nicht einfach so verschwinden. In dieser Nacht war nichts »Mysteriöses« geschehen. Für den Verlust des Großraumjets musste es eine logische Erklärung geben, sei sie menschlicher, technischer oder politischer Natur. Was wirklich geschehen war, hatte schlicht und einfach noch nicht die breite Öffentlichkeit erreicht, sagte ich mir.

Zu behaupten, Flug MH370 habe sich einfach so in Luft aufgelöst, war für mich eine Beleidigung der menschlichen Intelligenz. Menschen und Computer mussten zwangsläufig etwas wissen, Radarsysteme und Satelliten etwas aufgezeichnet haben. Was auch immer geschehen war, es musste Spuren hinterlassen haben, und seien sie auch noch so undeutlich. Ich empfand es geradezu als meine berufliche Pflicht, diese Spuren zu finden, ihren Kontext zu analysieren, Unstimmigkeiten festzuhalten, falsche Fährten als solche zu identifizieren und jeden Zeugen dazu zu bringen, mit seinem Wissen herauszurücken. Und vor allem jedwede Vorstellung eines »Mysteriums« für diesen Fall kategorisch abzulehnen.

1

Flug MH370

Freitag, 7. März 2014. Kurz vor Mitternacht ist auf dem Kuala Lumpur International Airport (KLIA) Nachtruhe eingekehrt. Beinahe alle Cafés und Geschäfte, auch jene, die malaysische Zinnsouvenirs verkaufen, haben ihre Rollläden heruntergelassen und die Lichter ausgeschaltet. Den letzten Passagieren des Tages bleiben nur noch einige Metallbänke in langen, leeren Gängen, die zu den Aufenthaltsbereichen der Gates führen.

Vor den Gates C1-C3 haben sich etwa 30 Passagiere vor der Anzeige versammelt. Sie warten auf den Flug MH370¹ und blicken von Zeit zu Zeit hoch. Am KLIA wird die Sicherheitskontrolle von Passagieren und Handgepäck erst kurz vor dem Boarding durchgeführt. Erfahrene Fluggäste sind mit dem Prozedere vertraut. Das Gepäck auf das Förderband stellen, den Laptop herausnehmen, den Gürtel entfernen und sämtliche Inhalte der Hosentaschen – Münzen, Schlüssel, Brille und Mobiltelefon – in eine Gepäckwanne leeren. Manchmal muss man sogar Schuhe und Strümpfe ausziehen. Doch mit den Sicherheitskontrollen nimmt man es am KLIA nicht so genau. Auf dem Überwachungsvideo, das die Passagiere kurz vor dem Boarding von Flug MH370 zeigt, fällt eine gewisse Laxheit ins Auge.

Während sich die Passagiere vor drei Torsonden zur Personenkontrolle versammeln, unterhalten sich die Sicherheitsbeamten – ein halbes Dutzend Männer und Frauen in schwarz-weißen Uniformen – miteinander. Ruhig und gelassen warten sie auf die Anweisung, mit den Sicherheitskontrollen zu beginnen. Die Besatzung hat diese bereits hinter sich und befindet sich an Bord, um

die Maschine startklar zu machen. Zunächst haben sechs Flugbegleiterinnen und Flugbegleiter die Kontrollen passiert und zehn Minuten später der Flugkapitän und sein Co-Pilot. Die beiden Männer legen die Pilotenmützen und ihr Gepäck auf das Förderband mit dem Scanner. Keiner von beiden holt irgendetwas aus den Gepäckstücken, noch nicht einmal das Navigationstablet. Auch die Jacken ziehen sie nicht aus. Beide werden einer raschen Durchsuchung mit der Handsonde unterzogen. Sie sprechen nicht miteinander. Erst zwei Wochen zuvor, am 22. Februar, ist Flugkapitän Zaharie Ahmad Shad den MH370 und seinen Rückflug, den MH371, geflogen. Ein paar Flugbegleiterinnen treffen verspätet ein. Eine um 23:33 Uhr und zwei weitere um 23:38. Mit dem Boarding der Passagiere wird um 23:46 begonnen, nur etwa eine Stunde vor Abflug.

Als eine der Ersten geht eine sehr modisch gekleidete Chinesin durch die Torsonde. Sie trägt einen Rüschenhut, den sie auch während der Sicherheitskontrolle nicht abnimmt, und ein passendes pink-weißes Outfit. Danach kommt ein junges Paar mit einem aufklappbaren Buggy und einem kleinen Mädchen, das mit schwankenden Schritttchen um sie herumtapst. Auch wenn laut Passagierliste 14 verschiedene Nationen vertreten sind, scheint der Großteil von ihnen Chinesen zu sein: Chinesen aus Kontinentalchina, aus Malaysia, Kanada, Australien, den USA oder Taiwan.

Zu dieser fortgeschrittenen Stunde sind ihre Bewegungen etwas unbeholfen und ihre Gesichter müde und abgespannt. Den täglichen Linienflug nehmen normalerweise Vielflieger. Er wird auch »der Flug der roten Augen« genannt: Ein Nachtflug, der mit sechs Stunden, einschließlich Start und Landung, nicht lang genug ist, um ausreichend Schlaf zu bekommen.² An Wochentagen reisen mit MH370 vor allem Geschäftsleute, doch der Freitagnacht- bzw. Samstagmorgenflug ist anders. Dort trifft man auf Menschen, die nach Hause fliegen oder das Wochenende in Peking verbringen. Die meisten haben sich für das kalte Klima Nordchinas gerüstet und sind nicht entsprechend der Äquatorhitze gekleidet, die sie hinter sich lassen.

Die Familien der schicksalhaften Besatzung und der Passagiere haben wiederholt erfolglos nach diesem Video gefragt. Ich konnte es mir nur über vollkommen inoffizielle Wege anschauen. Auf dem Video erkennt man einige der Passagiere, auf die in späteren Pressemitteilungen Bezug genommen wird, wie etwa den bekannten Kalligrafen mit seiner weißen Mähne. Die zwanzig chinesischen und malaysischen Ingenieure und Forscher des amerikanischen Technologieunternehmens Freescale Semiconductor sind da schon schwerer zu identifizieren. Außerdem ist eine Gruppe Touristen zu sehen, die von einer Reise nach Nepal zurückkehren, und rund dreißig Chinesen der gehobenen Mittelschicht, die der Einladung eines Maklers gefolgt sind, sich in Malaysia Immobilienanlagen anzusehen. Außerdem gibt es da noch einen 32-jährigen Stuntman, der bereits eine eindrucksvolle Karriere hingelegt hat und einen Monat zuvor für die neue Netflix-Serie *Marco Polo* nach Kuala Lumpur gekommen war. Er fliegt zurück nach Peking, um das Wochenende mit seiner Frau und seinen beiden kleinen Töchtern zu verbringen. Zwei pensionierte australische Ehepaare stehen durch ihre westliche Erscheinung, die größere und kräftigere Statur aus der Menge heraus. Einer von ihnen hält einen Akubra, einen sehr bekannten australischen Hut, in der Hand. Auch vier Franzosen fallen zwischen den überwiegend asiatisch aussehenden Passagieren auf. Es handelt sich um eine Mutter in Begleitung dreier Jugendlicher: ihre Tochter, einer ihrer zwei Söhne und seine französisch-chinesische Freundin. Nach einer Woche Urlaub in Malaysia fliegen sie an ihren Wohnort Peking zurück. Zu diesem Zeitpunkt hält sich der Vater gerade in Paris auf. Er wird wie vereinbart ein paar Stunden später nach Peking reisen und bei seinem Abflug nur wissen, dass seine Frau und seine Kinder ebenfalls unterwegs sind. Die anderen nicht asiatisch wirkenden Passagiere sind ein Amerikaner mittleren Alters, zwei junge Iraner, ein Neuseeländer, ein Russe und zwei Ukrainer.

Ein Jahr später mutmaßte ein amerikanischer Blogger, dass die Ukrainer etwas mit dem Verschwinden von Flug MH370 zu tun haben könnten. Er verdächtigte sie – auf der Grundlage eines rein

hypothetischen Szenarios³ – die Maschine nach Kasachstan entführt zu haben. Die beiden Ukrainer kamen nur wenige Minuten vor dem Boarding gemeinsam am Gate an und machten einen wesentlich energetischeren Eindruck als der Rest der Passagiere. Sie hatten den Körperbau von US-Marines und trugen eng anliegende schwarze T-Shirts. Jeder der beiden hatte eine große Sporttasche dabei, die sie mit routinierter Leichtigkeit auf das Förderband schlangen. Viel später fand ich heraus, dass ihre Flugtickets die einzigen waren, die von den Ermittlern nicht zurückverfolgt werden konnten. Bis heute hat man nicht herausfinden können, wo sie gekauft wurden. Es gab kein Reisebüro, keine Zahlart und keinen Ausstellungsort. Äußerst ungewöhnlich. Zudem saßen die beiden ausgerechnet in Reihe 27 und damit unter der Satcom-Antenne. Wenn man von allen Passagieren an Bord einen möglichen Entführer hätte benennen sollen, dann erfüllten die Ukrainer diese Rolle sicherlich am besten, sowohl in Hinblick auf Alter und körperliche Voraussetzungen als auch hinsichtlich ihres Auftretens und der Körpersprache.⁴

Einige Fluggäste passieren die Torsonden in Mantel, Kapuzenpullover oder mit Gürtel. Sorglos laufen sie in kleineren Gruppen hindurch, um dann einer nach dem anderen zurückzugehen. Auch Armbanduhren lösen den Alarm der Metalldetektoren aus. Dieses etwas chaotische Kommen und Gehen wird von der Kamera vollständig aufgezeichnet. Einer der Passagiere öffnet eine Thermoskanne und hält sie kopfüber, um zu zeigen, dass sie leer ist. Ein anderer fischt eine extragroße Flasche Coca-Cola aus seinem soeben gescannten Handgepäck und trinkt vor aller Augen daraus, während er auf seine Reisebegleiter wartet.

Ein Angestellter von Malaysia Airlines (MAS) in der türkisfarbenen Jacke des Bodenpersonals spaziert durch die mittlere Torsonde, in der Hand eine durchsichtige Plastiktüte, die offensichtlich mehrere Rollen Faxpapier enthält. Der Alarm leuchtet rot auf. Niemand reagiert. Ungerührt setzt er seinen Weg fort, ohne kontrolliert zu werden. Kurze Zeit später bleibt eine Geldbörse in den Metallrollen des Förderbandes hinter dem Scanner stecken. Eine Frau bleibt

beim Anziehen ihres Mantels mit dem Kopf am Stoff hängen und sorgt unfreiwillig für Heiterkeit. Mit anderen Worten, das gesamte Boarding-Prozedere geht eher unorganisiert und nachlässig vonstatten. Unter weniger tragischen Umständen hätte die legendäre malaysische Sorglosigkeit ein Lächeln bei demjenigen hervorgerufen, der das Video im Nachhinein betrachtet.

Obwohl die allgemeinen Sicherheitsbestimmungen für den Luftverkehr weltweit gelten, variieren sie von Flughafen zu Flughafen. In Kuala Lumpur hat man jedoch Schwierigkeiten, im offiziellen Informationsmaterial des Flughafens überhaupt etwas über die Bestimmungen zu erfahren. Auf der Website stößt man unter dem Reiter »Airport Check-In Guidelines« auf die Unterkategorie »Security Checks«. Sie besteht lediglich aus zwei Zeilen: »Security Regulation on Hand Luggage« und »Hand Baggage Guidelines«.⁵ Mehr Informationen gibt es nicht. Keine weiteren Einzelheiten. Kaum zu fassen und höchst ungewöhnlich für einen Flughafen, der mehr als vierzig Länder verbindet und jährlich dreißig Millionen Passagiere befördert.

Gerade als es aussieht, als hätten alle die Sicherheitskontrollen durchlaufen, verlässt ein junger Chinese in einem eng anliegenden weißen Anzug und mit Elvistolle den Wartebereich und passiert erneut die Kontrollstation, diesmal in die andere Richtung. Als hätte er etwas Wichtiges vergessen, eilt er schnellen Schrittes zurück zum Terminal. Am Ende des Videos, zehn Minuten nach Mitternacht, schließt das Sicherheitspersonal offenbar die Kontrollstation, doch er ist immer noch nicht zurückgekehrt. Hat er den Flug verpasst und damit sein Leben gerettet? Oder ist er gerade noch rechtzeitig an Bord geschlüpft? Und noch wichtiger: Sind einige Passagiere, die auf dem Video in Richtung Gate eilen, dem Unglück ebenfalls in letzter Minute entgangen?

Dreißig Minuten später hebt die Boeing 777-200 mit der Seriennummer 28420 und dem Kennzeichen 9M-MRO⁶ wie jede Nacht um die gleiche Zeit ab: um 00:40 Uhr, plus/minus ein oder zwei Minuten. Der Steigflug dauert 20 Minuten und scheint problemlos zu verlaufen. Um 1:01 hat die Maschine eine Reiseflughöhe von

35 000 Fuß erreicht. Die Flugbedingungen sind gut, um nicht zu sagen ideal. Die Verpflegung an Bord kann beginnen, auch wenn sie von den Passagieren dieses Fluges meist nicht wahrgenommen wird. Stattdessen versuchen sie möglichst viel Schlaf zu bekommen. Um 1:07 sendet das Flugzeug den ersten ACARS7-Bericht. Dabei werden in Echtzeit technische Daten der Maschine an Boeing im amerikanischen Chicago und an die Bodenstation von Malaysia Airlines übermittelt. Die Berichte werden in regelmäßigen Abständen gesendet, die von den Abmachungen mit der Fluggesellschaft abhängen. Im Fall von Malaysia Airlines betragen sie dreißig Minuten. Bei einigen Fluggesellschaften variiert das gewählte Intervall auch je nach Flugroute.

Alles läuft normal. Malaysia Airlines hat einen ausgezeichneten Ruf, was Service und Sicherheit anbelangt. Mit einem Durchschnittsalter von vier Jahren ist ihre Flotte sehr modern, auch wenn das Alter der Boeing von Flug MH370 mit zwölf Jahren darüberlag. Die Maschine wurde 2002 vom Werk geliefert und hatte zum Zeitpunkt ihres Verschwindens bereits 53 465 Betriebsstunden und 7525 Flüge hinter sich.

Ihr einziger offiziell erfasster Unfall ereignete sich im August 2012 am Boden, als die Maschine am Flughafen Shanghai-Pudong mit einem anderen Flugzeug kollidierte. Am 23. Februar 2014, also zwölf Tage vor der fraglichen Nacht, befand sich die Maschine für eine Wartung in den Hangars von Malaysia Airlines. Eine der ersten Mitteilungen, die die Fluggesellschaft nach dem Verschwinden der Maschine abgab, lautete: »Das Flugzeug wies keinerlei technische Mängel auf.« Die nächste Wartung war für den 19. Juni vorgesehen.

Nach einer Flugzeit von vierzig Minuten ist das Flugzeug dabei, den malaysischen Luftraum zu verlassen und in den vietnamesischen zu fliegen.⁸ Zu dieser Zeit verbleiben noch fünf Stunden bis zum geplanten Sinkflug auf Peking. Die Landung ist für 6:30 Uhr vorgesehen. Um 1:19 verabschiedet sich die Boeing von der malaysischen Flugsicherungszentrale, auch Luftverkehrskontrolle genannt, mit der Routinenachricht: »Gute Nacht, Malaysia drei sieben

null.« Im Zuge der Ermittlungen wurden die Freunde und Familienangehörigen der beiden Piloten sowie ein Spezialist gebeten, die Stimmen des Funkverkehrs zwischen MH370 und der Luftverkehrskontrolle in Kuala Lumpur zu identifizieren. Heraus kam, dass die ersten Meldungen vor dem Take-off vom Ersten Offizier stammten, was bedeutet, dass der Flugkapitän oder verantwortliche Pilot (Pilot in Command, kurz PIC) am Steuer saß. Danach werden sie vom Flugkapitän durchgegeben, was wiederum bedeutet, dass der Co-Pilot die Maschine zum Zeitpunkt ihres Verschwindens flog. Die Stimme des Kapitäns ist ruhig und klingt keineswegs verdächtig. Das übliche Prozedere schreibt vor, dass die Maschine direkt nach dem Verlassen des malaysischen Luftraumes die vietnamesische Flugsicherungszentrale kontaktieren soll, für gewöhnlich mit einer Nachricht wie: »Ho-Chi-Minh Kontrolle, Malaysia drei sieben null, Flughöhe drei fünf null, guten Morgen.« Doch der Funkruf von MH370 bleibt aus. In den darauffolgenden Minuten wendet sich die Situation auf dramatische Weise ins Abnormale, Unge-
wisse und nie Dagewesene.

Um 1:20 Uhr, fünf Sekunden nachdem die Maschine den Wegpunkt IGARI, der Singapur zugewiesen ist,⁹ überflogen hat, und neunzig Sekunden nach der letzten Funknachricht wird der Transponder – das Hauptkommunikationsmittel zwischen Flugzeug und Luftverkehrskontrolle – ausgeschaltet. Oder er schaltet sich selbst aus. Der Knopf befindet sich zwischen den Sitzen der beiden Piloten. Ihn auszuschalten ist so einfach wie das Ein- oder Ausschalten eines Autoradios: eine Vierteldrehung in die eine oder in die andere Richtung. Den Transponder aber ausgerechnet zwischen zwei Flugverkehrszonen auszuschalten ist äußerst ungewöhnlich – und höchst verdächtig. Den Meldungen der malaysischen Behörden eine Woche später zufolge wendet sich das Flugzeug zunächst steuerbords und beginnt dann einen U-Turn nach Westsüdwest. Dann wird das ACARS-System (das automatisch die Übermittlung technischer Informationen kontrolliert) ebenfalls abgeschaltet. Oder es schaltet sich, auch hier, irgendwie selbst ab. Wie das zu bewerkstelligen ist, wird Piloten nicht einmal beigebracht, da es

keinen vorstellbaren Grund oder eine vertretbare Erklärung dafür gibt, das ACARS-System abzuschalten, in welcher Situation auch immer. Doch auch wenn der Vorgang später als »kompliziert« beschrieben wird, ist er in Wahrheit nicht weiter schwer. Mit drei Klicks auf der Kommunikationsseite des Trackpads können die drei Übermittlungsmodi deaktiviert werden. Beide Aktionen – den Transponder auszuschalten und kurz darauf auch das ACARS-System – schließen auf den ersten Blick die häufigsten Szenarien aus, mit denen wir es bei Flugunglücken zu tun haben: technisches Versagen, erweiterter Suizid des Piloten oder eine Explosion an Bord der Maschine. Sie legen nahe, dass jemand auf eine Art und Weise die Kontrolle über die Maschine übernommen hat wie noch nie zuvor in der Geschichte der Luftfahrt.¹⁰

Nun ihres ACARS-Systems beraubt, sendet die Boeing keinerlei technische Daten mehr, die es durch die Satellitenübertragung möglich gemacht hätten, sie zu orten. Und so bleibt der ACARS-Bericht um 1:37 Uhr aus, ebenso wie der um 2:07. Führt das zu einem sofortigen Alarm bei Boeing, Rolls-Royce und Malaysia Airlines? »Notwendigerweise« ja, vermuten alle Sachverständigen, die nach dem Verschwinden der Maschine dazu befragt wurden. Doch weder von dem amerikanischen Flugzeugbauer Boeing noch von dem britischen Flugmotorenhersteller Rolls-Royce, diesen beiden Eckpfeilern der weltweiten Flugzeugindustrie, wird auch nur ein einziger Kommentar, eine Erklärung oder eine technische Einsicht kommen. Als der Air-France-Flug 447 im Jahr 2009 zwischen Rio de Janeiro und Paris abstürzte, konnte der Unfallort eingegrenzt werden, weil der Absturz durch die im letzten ACARS-Bericht erhaltenen Indikationen auf fünf Minuten genau bestimmt werden konnte.

Hatte also soeben eine perfekte Entführung stattgefunden, die keinerlei Spuren hinterlässt? Eine fast perfekte Entführung, um genau zu sein. Denn obwohl sie nicht länger Signale aussendet, erreicht die Maschine automatisch ein stummes elektromagnetisches Signal, genannt »Handshake-Ping«. Lediglich das Echo des Pings lässt Rückschlüsse darauf zu, ob es angekommen ist. Bis zu

dieser außergewöhnlichen Situation waren Pings noch nie dafür verwendet worden, ein Flugzeug ausfindig zu machen. Um diese letzten Hinweise der Maschine auszuwerten und daraus ihre finale Flugroute herzuleiten, werden außerordentlich komplexe mathematische Hochrechnungen notwendig sein.

Wir wissen nicht, was nach der Nachricht »Gute Nacht, Malaysia drei sieben null« hoch oben an Bord von MH370 passiert ist. Auf dem Boden hingegen zeichnet sich der Beginn einer tragischen Pannenserie ab, die sich über wertvolle Stunden hinzieht und in deren Verlauf sich die Boeing in Luft auflöst.

Die Nachrichten, die zwischen den Flugsicherungszentralen Kuala Lumpur und Ho-Chi-Minh-Stadt aufgezeichnet wurden, spiegeln eine Reihe unglaublicher Fehler wider. Ab 1:20 Uhr weiß die vietnamesische Luftverkehrskontrolle, dass MH370 eigentlich in ihren Luftraum eintreten sollte. Doch sie wartet volle neunzehn Minuten, bis sie Kuala Lumpur über die eigenartige Stille des Kuala-Lumpur-Peking-Fluges in Kenntnis setzt. Dabei hätte sie binnen drei bis maximal vier Minuten reagieren müssen. Auch der Kontrollturm in Kuala Lumpur erhält in dieser Zeit keine Meldungen von der Maschine: MH370 ist nicht auf die lokale Frequenz zurückgekehrt.

Ungefähr um 1:30 Uhr gelingt es einem Piloten auf dem Weg nach Tokio, dessen Maschine sich theoretisch in der Nähe von MH370 hätte befinden müssen, auf Anweisung der vietnamesischen Luftverkehrskontrolle über die Notruffrequenz (121,5 MHz) eine Verbindung zu der Boeing herzustellen. Er fragt, ob die Piloten sich bei der vietnamesischen Luftverkehrskontrolle gemeldet haben.

»Die Verbindung war ... konstant gestört ... aber ich konnte am anderen Ende Gemurmel ausmachen«, berichtete der Pilot. »Danach wurde die Verbindung unterbrochen, und wir haben nichts mehr von ihnen gehört. Aber wenn die Maschine in Schwierigkeiten gewesen wäre, hätte der Pilot den Mayday-Notruf abgegeben. Ich bin mir sicher, dass auch kein anderer dort oben etwas in diese Richtung gehört hat«, erzählte er der malaysischen Zeitung *The New Sunday Times* am Tag darauf.

Die Verbindung wird unterbrochen, was nicht weiter ungewöhnlich ist. Der Pilot muss seinen Flug nach Japan fortsetzen und versucht es nicht erneut. Schließlich ist es sein Job, seine eigenen Passagiere sicher ans Ziel zu bringen. Verschiedene Ermittler, die versucht haben einzugrenzen, welche Flugzeuge sich in den letzten Momenten von MH370 seiner Nähe befanden, gaben an, es könnte der Pilot von Flug MH88 oder JL750 gewesen sein. Die Gesprächsfetzen hoch oben in der Luft wurden nicht öffentlich gemacht, obwohl dem Piloten zufolge – der seine Zeugenaussage anonym abgegeben hat – alle anderen Flugzeuge und Schiffe in der Nähe sie gehört haben mussten. Im vorläufigen Bericht heißt es außerdem, dass Ho-Chi-Minh-Stadt um 1:54 Uhr die Piloten von Flug MH386 auf dem Weg von Shanghai nach Kuala Lumpur auffordert, Kontakt mit MH370 aufzunehmen. Einzelheiten dazu gibt es keine. In der offiziellen Stellungnahme der Flugdienstleitung, die von der Royal Malaysian Police dokumentiert wurde, wird erwähnt, dass auch Flug MH52 gebeten wurde, mit der vermissten Maschine Kontakt aufzunehmen. Sowohl die Piloten von MH52 als auch MH88 wurden von der Polizei befragt. Ihren Aussagen zufolge haben sie es wiederholt versucht, konnten jedoch keine Funkverbindung zu MH370 herstellen.

Um 1:46 Uhr berichtet Ho-Chi-Minh-Stadt Kuala Lumpur, dass die Maschine vom Radar verschwunden ist, kurz nachdem sie laut geplanter Flugroute den nächsten 37 Seemeilen (etwa 68,5 Kilometer) entfernten Wegpunkt BITOD¹¹ überfliegen sollte. Nach einigem erfolglosen Hin und Her zwischen den Kontrolltürmen der benachbarten Lufträume informiert die Luftverkehrskontrolle Kuala Lumpur die vietnamesischen Kollegen um 2:03 Uhr, dass die Kontrollzentrale von Malaysia Airlines das Flugzeug geortet habe ... und zwar über Kambodscha. Gute Nachrichten, doch sie muten auch ein bisschen seltsam an. Warum sollte MH370 von seiner geplanten Flugroute abweichen, ohne die zuständige Flugsicherungszentrale zu informieren? Und was macht die Maschine über Kambodscha? Ho-Chi-Minh fragt nach. Eine halbe Stunde später, um 2:37 Uhr, sendet die Kontrollzentrale von Malaysia Airlines den

vietnamesischen Fluglotsen, die berechtigterweise ihre Zweifel haben, die Koordinaten der angeblichen neuen Position der Boeing im Luftraum über Kambodscha. Nun wird die Maschine um 2:39 via Satellitentelefon angerufen. Ohne Erfolg. Und wieder stellt sich die Frage, warum so lange gewartet wurde. Etwa eine Stunde später widerruft die Kontrollzentrale von Malaysia Airlines ihre Angaben. Der Positionsbericht über Kambodscha hätte auf einer »Prognose« beruht und nicht auf einer tatsächlichen Positionsbestimmung des Flugzeugs. Mit anderen Worten: Keiner – weder die Fluggesellschaft noch die Luftverkehrskontrollen, noch irgendjemand sonst – weiß, wo MH370 ist.

Das Flugzeug ist also im Grunde genommen seit zwei Stunden und zehn Minuten irgendwo zwischen zwei zögerlich operierenden und ratlosen Kontrolltürmen, die von den falschen Hinweisen der Kontrollzentrale ihrer eigenen Fluggesellschaft verwirrt wurden, verschwunden. Nun versuchen die Vietnamesen Hongkong und die chinesische Insel Hainan zu kontaktieren, um nachzufragen, ob sie zufällig das vermisste Flugzeug vorbeifliegen sahen.

Zwei Wochen später stellt sich dank einer Radaraufnahme aus Thailand heraus, dass sich die Maschine um 2:22 Uhr bereits im Nordosten von Sumatra (Indonesien), also auf der anderen Seite von Malaysia befindet. Sie hat ihre Route radikal geändert und ist offensichtlich von ihrem vorgesehenen Ziel abgewichen. Warum? Wo fliegt sie hin?

Erst um 5:30 Uhr, eine Stunde vor der vorgesehenen Ankunftszeit, schlägt Malaysia Airlines offiziell Alarm.

Am Flughafen von Peking zeigt die Hauptanzeigetafel in der Wartehalle Flug MH370 als »verspätet« an. Sowohl in Kuala Lumpur als auch in Peking werden die Menschen langsam ungeduldig: Weder haben sie die übliche Nachricht »in Peking angekommen« erhalten noch irgendeine Antwort von einem Handy. Als zur vorgesehenen Ankunftszeit niemand aus der Ankunftshalle kommt, macht sich langsam Unruhe breit. Um 7:24 Uhr, eine Stunde nach der vorgesehenen Ankunftszeit in Peking, gibt Malaysia Airlines eine ausweichende Presseerklärung ab und verkündet, dass die

Flugsicherungszentrale Subang am heutigen Tag, dem 8. März, um 2:40 Uhr den Kontakt zu MH370 verloren habe. Die wartenden Familienangehörigen und Freunde der 239 vermissten Personen an Bord reagieren entsetzt und panisch. Für sie beginnt ein endloses Martyrium. Nicht der Kontakt ging verloren, sondern ein komplettes Passagierflugzeug.

Viele Monate lang werden so gut wie keine der entscheidenden Einzelheiten über die Route bekannt, die die Maschine tatsächlich zwischen ihrem letzten Funkkontakt mit der malaysischen Luftverkehrskontrolle und ihrem Auftauchen auf dem thailändischen Militärradar um 2:22 Uhr genommen hatte. Über Wochen, Monate und Jahre wurden die Details wie bei einem Puzzlespiel durch Herumprobieren und im Licht immer neuer, sparsam und tröpfchenweise veröffentlichter Informationen zusammengefügt, die größtenteils in einem Meer falscher oder ungenauer Daten untergingen.

Der erste Zwischenbericht, datiert auf den 1. Mai 2014, gab nur sehr wenig Aufschluss. »Selbst wenn dir das Portemonnaie geklaut wird, bekommst du einen längeren Bericht als das hier«, erklärte der Bruder einer chinesischen Passagierin mir empört. Im Laufe der folgenden Jahre wurde in mehreren Berichten und einigen Studien der australischen Verkehrssicherheitsbehörde ATSB (Australian Transport Safety Bureau) versucht, die bekannten Fakten kohärent zusammenzubringen. Dabei stellten jedoch verschiedene unabhängige und von dem Fall faszinierte Experten, mit denen ich regelmäßig in Kontakt stand, fest, dass sich selbst in die offiziellen Berichte, auf die sich die Rekonstruktion der letzten Stunden des Fluges stützt, Fehler, Widersprüche und Fehlinformationen geschlichen hatten.

Es dauerte ganze zwei Jahre, bis ich zum ersten Mal die vielen Mängel und Unstimmigkeiten in der offiziellen Version der Geschichte entdeckte, und weitere drei Jahre, in denen ich mit Zeugen sprach und nach Spuren suchte – auch den Spuren verwischter Spuren –, um eine plausiblere Erklärung für das zu finden, was in dieser Nacht wirklich geschah.

2

Wo ist das Flugzeug?

»Am besten übernachtet du im Sama-Sama Hotel direkt neben dem Flughafen. Dort haben alle Journalisten ihr Hauptquartier aufgeschlagen, und es gibt jeden Tag um 17:30 Uhr eine Pressekonferenz. Aber die Ermittlungen führen nirgendwohin. Wenn du mich fragst, ist das ein hoffnungsloser Fall.«

Das sagte mir ein Freund und Kollege vom RFI (Radio France Internationale) am Telefon, noch bevor ich anderthalb Wochen nach dem Vorfall in Kuala Lumpur eintraf. Direkt im Anschluss an das Verschwinden des Flugzeugs waren über 160 Medienteams aus aller Welt entsandt worden, um darüber zu berichten, und fast alle waren im Sama-Sama Hotel abgestiegen. Kamerastative und zahllose Taschen mit Equipment säumten die Flure, und die riesige, aber seelen- und geschmacklose Lobby des Luxushotels brummte vor Geschäftigkeit. Einige Teams hatten kleine Fähnchen ihres Medienunternehmens aufgestellt, um die herum sie improvisierte Tisch- und Sofagruppen arrangierten. Andere hatten Säulen für sich beansprucht, sie mit Logos beklebt und ihr Lager davor aufgeschlagen. Die sensationslüsterne Menge war wie eine Armee Ameisen, die über eine heruntergefallene Frucht herfiel.

Wären da nicht die schlampige Organisation und eine deutlich spürbare, gereizte Anspannung, dann hätte diese dicht gedrängte Medienkolonie leicht die Presseversammlung eines internationalen Gipfeltreffens oder einer großen Sportveranstaltung sein können. Doch das hier war anders. Der Saal, in dem die Pressekonferenzen abgehalten wurden, lag im Flur direkt neben dem Familienraum. Wenn die Tür einen Spalt offenstand, drangen daraus manchmal

verzweifelte Klageschreie oder Wutausbrüche – sie erinnerten uns daran, dass diesem spannenden Rätsel eine menschliche Tragödie zugrunde lag. Insbesondere die chinesischen Familien waren am Ende ihrer Kräfte. Ein paar Familienangehörige hatten sich im Lido Hotel in Peking versammelt, doch viele hatten die Reise nach Kuala Lumpur auf sich genommen, um sofort zur Stelle zu sein, sobald auch nur der Hauch einer neuen Information auftauchte. Bereits ein harmloses Missverständnis oder eine ungeschickte Frage eines Journalisten konnte starke Gefühlswallungen auslösen. Treffen mit malaysischen Offiziellen schlugen regelmäßig in heftige Kontroversen, Türenknallen und tätliche Angriffe mit Wasserflaschen auf die Sprecher um. Das Leid dieser Menschen, die ihre Lieben verloren hatten, wuchs mit jeder Minute. Es verfolgte sie, seit Huang Hui-kang, der chinesische Botschafter in Malaysia, sie ein paar Tage nach dem Verschwinden getroffen und, wohl um Worte verlegen, gesagt hatte: »Das ist alles sehr kompliziert, das können Sie nicht verstehen.«

Wie kann er sagen, dass es »kompliziert« ist, wenn sie uns im gleichen Atemzug sagen, sie wüssten nichts?¹

Die bekannten Nachrichtensprecher der großen TV-Sender waren ebenfalls auf den Plan getreten. Trotz Russlands Annexion der Krim und Putins Absichten in Bezug auf den Rest der Ukraine wurde das Verschwinden von Flug MH370 als wichtigste Story der Stunde eingestuft. Das Thema war hervorragend für Liveübertragungen geeignet, mit Eilmeldungen und Rund-um-die-Uhr-Berichterstattung. In den ersten Tagen nach dem Verschwinden der Maschine bestanden die Medienberichte aus einer langen Reihe Aussagen, Widersprüche, Dementis, Gerüchte, Bestätigungen, Zurrücknahmen und Klarstellungen ... kurz gesagt, aus einem Strudel an Informationen, die sich zu einem Nebel aus Hypothesen verdichteten.

Innerhalb weniger Stunden stellten China, Thailand, Indonesien, Singapur, Vietnam, die Philippinen und die USA den malaysischen

Behörden Suchteams zur Verfügung. Beflügelt durch die Ermittlungserfahrung, die man durch Flug AF447 gesammelt hatte, abgestürzt am 1. Juni 2009 vor der Küste Brasiliens auf dem Weg von Rio de Janeiro nach Paris, entsandte Frankreich eine Delegation seiner Untersuchungsbehörde für Flugunfälle, der BEA (Bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile). Wie in Anlage 13 des Abkommens über die internationale Zivilluftfahrt, auch Chicagoer Konvention genannt, gefordert, wurde schnell ein nationenübergreifendes Untersuchungsteam gebildet. Leiter war ein ehemaliger malaysischer Generaldirektor für zivile Luftfahrt. Neben der BEA (Frankreich) stützte sich das Team auf die Expertise zahlreicher Flugunfalluntersuchungskommissionen anderer Länder: das NTSB² (USA), das AAIB³ (GB), das AAID⁴ (China) und das ATSB⁵ (Australien) sowie auf anerkannte Abgesandte aus Singapur und Indonesien. Auch Boeing, Rolls-Royce und das britische Satellitenunternehmen Inmarsat – dazu später mehr – wurden zu der Runde eingeladen. Gemäß der Chicagoer Konvention verkündete Hishammuddin Hussein, der malaysische Verteidigungs- und Verkehrsminister:

Hauptziel des internationalen Untersuchungsteams ist es, den tatsächlichen Grund für den Unfall auszuwerten, zu untersuchen und festzuhalten, um ähnliche Unfälle in Zukunft zu vermeiden. Die Regierung sieht es als ihre Pflicht an, ein unabhängiges Untersuchungsteam einzuberufen, das nicht nur kompetent und transparent, sondern auch im höchsten Maße glaubwürdig ist.

Jemand, der die Ermittlungen aus der Nähe verfolgt hatte, berichtete mir: »Amerikaner vom NTSB, dem FBI und der FAA⁶ waren sofort vor Ort. Die Briten haben ebenfalls zwei Ermittler geschickt. Sie haben Malaysia Airlines aufgesucht und um Zugang zu allen Daten gebeten.«

Naturgemäß begannen die Ermittlungen dort, wo die Maschine zuletzt Kontakt zu den Bodenstationen hatte: im Südchinesischen Meer, auf halbem Wege zwischen dem Nordosten Malaysias und

dem südlichen Zipfel Vietnams. Zunächst wusste man nur, dass der Kontakt, kurz nachdem die Maschine den Wegpunkt BITOD überflogen hatte, über dem Golf von Thailand entlang der Nahtstelle des malaysischen und des vietnamesischen Luftraumes abgebrochen war. Dass sie von einem U-Turn nach links wüssten, hielten die malaysischen Behörden sorgsam zurück. Stattdessen wiesen sie die Suchteams an, sich allein auf das genannte Gebiet zu konzentrieren.

Am ersten Tag der Suche wurde ein Flugzeug aus Singapur losgeschickt, um das Gebiet aus der Luft abzusuchen. Uns wurde wiederholt mitgeteilt, dass neun Flugzeuge und 24 Schiffe an der Suche beteiligt wären, auch wenn wir weder eine detaillierte Liste erhielten noch je erfuhren, wo genau sich die Suchgebiete befanden. Die Zahlen der beteiligten Einsatzkräfte stiegen von Tag zu Tag so rasant, dass man Mühe hatte, auf dem Laufenden zu bleiben. Als das Suchgebiet auch auf die gegenüberliegende Küste Malaysias ausgeweitet wurde und damit rund 100 000 Quadratkilometer umfasste, erhielt die Presse die Information, dass 42 Schiffe und 39 Flugzeuge im Einsatz wären. In der Hochphase des Sucheinsatzes waren 26 Nationen involviert.

Einige Zeugen berichteten, dass sie in der Nacht des Verschwindens über dem Golf von Thailand ein auffälliges Flugzeug gesichtet hätten. Sie beschrieben ungewöhnliche Geräusche, helle Lichter, eine Maschine, die sehr tief flog und sogar ein Flugzeug, das Feuer gefangen hätte. Diese Beobachtungen hatten nichts mit den üblichen Langstreckenflügen zwischen Kuala Lumpur und Tokio, Seoul, Hongkong, Taipeh oder Peking zu tun, die aufgrund ihrer Reiseflughöhe kaum sichtbar waren.

Entlang der malaysischen Nordostküste gaben Dorfbewohner aus Pantai Seberang Marang an, dass sie aus Richtung der Resortinsel Pulau Kapas ohrenbetäubenden Lärm vernommen hätten. Unter dem Titel »Dorfbewohner hörten eine Explosion« verkündete die Zeitung *Free Malaysia Today* in ihrer Ausgabe vom 12. März, dass die Polizei von Terengganu die Aussagen mehrerer Dorfbewohner aufgenommen hatte, die berichteten, in der Nacht vom 7.

auf den 8. März eine laute Explosion gehört zu haben. Unabhängig voneinander gaben Dorfbewohner folgende Aussagen zu Protokoll: Etwa um 1:20 Uhr saß Alias Salleh, 36, ein paar Hundert Meter vom Meer entfernt mit Freunden beisammen, als sie alle ein sehr lautes Geräusch »wie von einem Düsentriebwerk« hörten.⁷ Ein anderer Dorfbewohner, Mohd Yusri Mohd Yusof, 34, sagte aus, er habe, als er den Lärm hörte, zunächst gedacht, ein Tsunami rolle auf sie zu. Andere Bewohner der Gegend behaupteten, seltsame Lichter über dem Meer gesehen zu haben. Im Bundesstaat Kelantan fiel dem 66 Jahre alten Fischer Azid Ibrahim ein sehr tief fliegendes Flugzeug auf, das gegen 1:30 Uhr »unterhalb der Wolkendecke« flog. Das Flugzeug war beinahe fünf Minuten lang zu sehen. Sein Fischerboot lag etwa zehn Seemeilen vor Kuala Besar. Das Flugzeug sei unmöglich zu übersehen gewesen, sagte er, da »seine Lichter groß wie Kokosnüsse waren«. Leider schiefen alle anderen auf dem Boot zu dem Zeitpunkt tief und fest.

Ungefähr zur gleichen Zeit fielen dem jungen Geschäftsmann Alif Fathi Abdul Hadi, 29, etwa dreißig Kilometer von Kota Bharu⁸ entfernt ebenfalls helle Lichter auf. Er bestand darauf, seine Beobachtung der MMEA⁹ (Malaysian Maritime Enforcement Agency) mitzuteilen, da das Flugzeug »in die entgegengesetzte Richtung flog als sonst«. Im gleichen Gebiet, jedoch auf hoher See, nämlich im Südosten von Vietnam, war der 57 Jahre alte Neuseeländer Michael J. McKay, der auf einer Bohrinsel arbeitete, mitten in der Nacht hinausgegangen, um eine Zigarette zu rauchen. Er war fest davon überzeugt, westlich von ihm hoch oben am Himmel ein brennendes Flugzeug gesehen zu haben. »Ich glaube, ich habe gesehen, wie die Maschine von Malaysia Airlines abstürzt ist. Zeitlich kommt das genau hin«, schrieb er in einer Mail an seine Arbeitgeber, nachdem die malaysischen und die vietnamesischen Behörden seine Meldung ignoriert hatten. In den folgenden Tagen berichteten weitere Zeugen, darunter ein Passagier an Bord des Fluges MU5093 von Kunming nach Kuala Lumpur sowie mehrere andere Arbeiter, die auf Ölplattformen in derselben Gegend stationiert waren, dass sie in dieser Nacht Feuer auf dem Meer gesehen hätten.

Unterdessen veröffentlichte die vietnamesische Presse ein paar interessante Einzelheiten, die jedoch im Tumult der ersten Tage untergingen. So zitierte die Tageszeitung *Tuổi Trẻ News* bereits am Morgen des 8. März 2014 eine Aussage der vietnamesischen Marine, der zufolge »das Flugzeug [...] 153 Seemeilen [283 Kilometer] vor der Insel Thổ Chu abgestürzt [ist]«. Am Sonntag, dem 9. März, wurde etwa 150 Kilometer südlich von Vietnam aus der Luft ein großer Ölteppich von achtzig Kilometern Länge gesichtet. »Das ist der erste und – derzeit – der einzige mögliche Hinweis auf das verschwundene Flugzeug«, sagte der Pilot des Suchflugzeugs, Leutnant Hoang Van Phong.

Ein weiterer höchst brisanter Bericht wurde von *China Times*, einer prochinesischen Online-Zeitung mit Sitz in Taiwan, und von der chinesischen Nachrichtenwebsite china.com veröffentlicht. Darin war die Rede von einem »Notrufsignal von Flug MH370, das von dem US-Stützpunkt in U-Tapao in Thailand aufgezeichnet wurde«. In seinem Notruf sagte der Pilot, die Maschine sei dabei, auseinanderzubrechen und er müsse eine Notlandung machen.¹⁰ Diese Information erschien mir, sollte sie wahr sein, bahnbrechend und außerordentlich wichtig, doch damals hörten wir nichts dergleichen, und der Bericht wurde von den westlichen Medien größtenteils ignoriert.

Es gab noch weitere Berichte, die das Szenario eines unmittelbaren Absturzes stützten. Peter Chong, einem Freund des vermissenden Piloten, den ich ein Jahr später in Kuala Lumpur traf, war anfangs mitgeteilt worden, die Maschine sei über dem Golf von Thailand abgestürzt. Als er am Abend des 10. März (einem Montag) mit Malaysia Airlines in der Businessclass von Bangkok zurückflog, bat er eine Flugbegleiterin, dem Piloten sein Beileid auszudrücken. »Ich wollte in diesen schweren Zeiten meine Solidarität zum Ausdruck bringen«, erklärte er mir. Zu seiner Überraschung kam ein paar Minuten später eine auf ein Papiertaschentuch gekritzelte Nachricht zurück, die er sicher verwahrte. Darin dankte der Flugkapitän ihm und fügte hinzu: »Wrackteile zu Ihrer Linken«. Zu dem Zeitpunkt flog die Maschine gerade über den südlichen Teil

des Golfs von Thailand. Peter Chong spähte aus dem Fenster und sah einen hell erleuchteten Abschnitt auf dem Meer, wo er seinen Angaben nach einen umfassenden Sucheinsatz erkennen konnte. Chong nahm dies als Beweis, dass »Malaysia Airlines zu diesem Zeitpunkt davon ausging, dass das Flugzeug in diesem Gebiet abgestürzt war, und dies auch seinen Flugbesatzungen mitgeteilt hatte«.

Zudem zeichneten chinesische Satelliten am Tag nachdem der Kontakt mit der Maschine verloren gegangen war, drei große Objekte auf, die auf dem Meer schwammen und von denen angenommen wurde, dass sie auf »ein mögliches Absturzgebiet« von Flug MH370 hindeuteten. Die Koordinaten dieser Trümmerteile – 105.63°O und 6.7°N – stimmten mit dem letzten Kontaktpunkt des Großraumjets überein. Die Bilder wurden von Sastind¹¹ zur Verfügung gestellt und sind auf elf Uhr am Sonntag, dem 11. März, datiert. Sie zeigen kleine weiße Punkte auf einem weiten grauen Meer. Als Maße wurden 18 × 13 Meter, 19 × 14 Meter und für das größte 24 × 22 Meter angegeben. Man stößt im Meer nicht jeden Tag auf Objekte dieser Größe, die zu einer Boeing 777 mit einer Länge von 64 Metern und einer Spannweite von 61 Metern passen. Und dann gleich drei Objekte auf einmal! Ganz klar, dies war der erste ernstzunehmende Hinweis seit Beginn der ganzen Suchaktion. Mehrere Nachrichtensender preschten vor und verkündeten, die Maschine sei gefunden worden. Doch Xinhua, Chinas offizielle Nachrichtenagentur, wartete ganze drei Tage, bis sie die Bilder endlich am Mittwoch, dem 12. März, freigab. Noch erstaunlicher: Minister Hishammuddin beteuerte daraufhin umgehend und ohne mit der Wimper zu zucken, die Bilder wären »versehentlich« veröffentlicht worden. Sollte das tatsächlich der Fall sein, dann wäre es zweifellos das erste Mal, dass die Volksrepublik China versehentlich Satellitenbilder publik gemacht hat. Der Minister fügte hinzu, dass ein malaysisches Aufklärungsflugzeug die Position überflogen und nichts gefunden hätte.

Die Suchbemühungen in diesem Gebiet wurden von zwei amerikanischen Kriegsschiffen samt Hubschraubern und einer Lock-

heed P-3 Orion, einem Seefernaufklärer aus Singapur, angeführt. Angeblich patrouillierten noch zahlreiche weitere Schiffe in diesen Gewässern. Umgeben von der thailändischen Küste, Vietnam und China im Norden, dem philippinischen Archipel im Nordosten, den großen Inseln Borneo, Java und Sumatra im Süden und schließlich Malaysia und Thailand im Westen, schien es höchst unwahrscheinlich, dass ein Großraumjet – selbst ein zerstörter – und Dutzende Leichen nicht früher oder später von irgendjemandem bemerkt wurden.

Die Tatsache, dass die Veröffentlichung der chinesischen Satellitenbilder mit der Mitteilung zusammenfiel, dass die Maschine angeblich einen U-Turn nach Westen gemacht hatte, mag erklären, warum sie vergleichsweise wenig Aufmerksamkeit erhielten. Trotz des wachsenden Stapels an Hinweisen geriet das Südchinesische Meer vollkommen aus dem Fokus.

Die Augenzeugenberichte, die Meldungen der vietnamesischen Marine und die chinesischen Satellitenbilder, so aussagekräftig sie auf den ersten Blick auch wirkten, gerieten schnell in Vergessenheit. Sie wurden wie Puzzleteile in eine große und zunehmend überfüllte Kiste mit der Aufschrift »vorläufige noch ungeklärte Hinweise« geschoben, wo sie darauf warteten, eines Tages vielleicht doch noch Teil eines großen Ganzen zu werden.

Ab Dienstag, dem 11. März, nahmen alternative Szenarien zu einem Flugzeugabsturz über dem Südchinesischen Meer Form an. In einem offenbar schlecht beratenen Ausbruch von Transparenz erzählte Rodzali Daud, Befehlshaber der Royal Malaysian Air Force, der Lokalzeitung *Berita Harian* (*Nachrichten von heute*), die Maschine sei am fraglichen Samstag um 2:40 Uhr morgens – eine Stunde und 21 Minuten nach dem letzten Funk- und Radarkontakt – vom Luftwaffenstützpunkt in Butterworth in der Nähe von Pulau Perak geortet worden. Höchst brisant, da die winzige Insel am nördlichen Ende der Straße von Malakka liegt,¹² also im Westen von Malaysia und damit weit entfernt vom damaligen Suchgebiet. Dass die malaysische Luftwaffe ein Flugzeug gesichtet hatte, war eine unumstößliche Tatsache. Oder zumindest wurde sie später als

solche bestätigt. Zum gegebenen Zeitpunkt handelte es sich jedoch um einen großen Fauxpas. Der arme Kerl hatte viel zu früh geplaudert und verbrachte volle zwei Tage damit, seine eigene Aussage zu widerrufen. Er gab eine Stellungnahme ab, die besagte, dass Butterworth in Wahrheit um 2:15 Uhr ein nicht identifiziertes Signal aufgezeichnet hätte. Am nächsten Tag wurde der Zeitpunkt auf 2:30 Uhr korrigiert. Schon bald wusste niemand mehr, was die Luftwaffe wo und zu welchem Zeitpunkt gesehen hatte. Wenn Malaysias Antwort darauf abzielte, Verwirrung zu stiften, dann war seine Mission ein voller Erfolg.

Die widersprüchlichen Stellungnahmen hielten Malaysia jedoch nicht davon ab, zu einem Zeitpunkt, an dem in der offiziellen Version immer noch die Nordostküste als Suchregion galt, heimlich zwei Schiffe und ein Militärflugzeug an der Westküste auf die Suche zu schicken. Die *New York Times* zitierte amerikanische Abgesandte, die mit den Ermittlungen vertraut waren, dass das verschwundene Flugzeug zunächst auf 45 000 Fuß und damit über die für diese Maschine angegebenen Maximalflughöhe gestiegen wäre und sich dann im Sinkflug auf 23 000 Fuß, also weit unter der üblichen Reiseflughöhe, Penang genähert hätte.¹³ Später schrieb die Zeitung, dass ein Mobilfunkmast um diese Zeit ein kurzes Signal vom Handy des Co-Piloten aufgezeichnet hätte. Keine dieser Angaben wurde offiziell bestätigt, doch sie wurden auch nicht ausdrücklich bestritten.

Dem ersten Zwischenbericht zufolge, der im Mai 2014 veröffentlicht wurde, beobachteten Militärexperten auf dem Radar die unerklärlichen Flugbewegungen am 8. März um 8:30 Uhr, also sieben Stunden nachdem der Großraumjet verschwunden war. Die Daten wurden dem Verteidigungs- und Verkehrsminister um 10:30 Uhr übermittelt, der wiederum sofort den Premierminister informierte.

Die malaysische Regierung ließ nie eine Erklärung verlauten, wie es dazu kommen konnte, dass man eine groß angelegte Suchaktion in das Südchinesische Meer im Osten beordert und dafür insbesondere China, Vietnam und Thailand um Hilfe gebeten hatte, obwohl seit dem Morgen des Verschwindens bekannt gewe-

sen sein soll, dass die Maschine ihre Route radikal geändert habe und nach Westen geflogen sei. Die Suche im Südchinesischen Meer wurde erst rund eine Woche später offiziell abgeblasen. Ein Australier namens Ethan Hunt, einer der Gründer des im Juni 2014 gebildeten Familienkomitees, das mittels Spenden eine private Ermittlung beauftragen wollte, sagte später zu mir: »Wenn sie für ein Ablenkungsmanöver sorgen wollten, um zu tun, was auch immer sie mit diesem Flugzeug vorhatten, dann hätte ihnen keine bessere Methode einfallen können!«

Unterdessen meldete sich spontan eine Armee aus Freiwilligen auf der Website Tomnod und bot ihre Hilfe bei der Auswertung von Satellitenbildern der Suchgebiete an. Die Seite, ein Crowdfunding-Projekt, das ursprünglich von der University of California ins Leben gerufen worden war und inzwischen »im Ruhestand ist«, rief Freiwillige dazu auf, Satellitenbilder auszuwerten, um Waldbrände oder Flüchtlingslager zu entdecken und Taifunschäden und andere Natur- oder vom Menschen verursachte Katastrophen zu kartografieren. Vor der Suche nach MH370 hatte das Projekt ein paar Tausend Mitwirkende. Nach Beginn der Suche sah Tomnod sich gezwungen, die Website am 11. und 12. März wegen Überlastung durch die über 100 000 Aufrufe pro Minute zu schließen und sie mit einem stärkeren Algorithmus wieder zu öffnen. Mehr als acht Millionen Menschen haben insgesamt 98 Millionen Mal die Tomnod-Bilder genauestens untersucht und 650 000 interessante Objekte identifiziert. Sogar Courtney Love postete ein Satellitenbild von Tomnod auf ihrer Facebook-Seite und kommentierte: »Ich bin keine Expertin, aber aus der Nähe sieht das aus wie ein Flugzeug oder eine Ölspur.« Man gewann den Eindruck, dass das Suchteam weiterhin im Dunkeln tappte, während auf der Hauptbühne Ablenkungsmanöver veranstaltet wurden. Ohne wirklich zu wissen, wie oder wo sie nach dem Flugzeug fahnden sollten, jagte der multinationale Suchtrupp im Südchinesischen Meer seinem eigenen Schwanz hinterher. Unterdessen harhten die Familien und die Medienvertreter rastlos und fiebernd vor Ungeduld im provisorischen Krisenzentrum des Sama-Sama Hotels aus und zerbrachen sich die Köpfe,

wie sie sich einen Reim auf die vielen inkohärenten und zum Teil widersprüchlichen Informationen machten sollten, die ihnen bei den täglichen Pressekonferenzen serviert wurden.

Mit der Veröffentlichung der Passagierliste begannen die offiziellen Stellen ernstlich um den heißen Brei zu reden. Malaysia Airlines machte nacheinander vier voneinander abweichende Angaben, was die Zahl der Nationalitäten an Bord anging. Im ersten Bericht waren es 13, im zweiten 14, im dritten stieg die Zahl auf 15 und im vierten korrigierten sie sie wieder auf 14. Zugegeben, die Taiwanesen wurden als Chinesen gezählt und der Italiener und der Österreicher, die auf der Liste auftauchten, waren in Wahrheit zwei Iraner, die mit gestohlenen Pässen reisten. Eine Weile ging sogar das Gerücht von vier gestohlenen Pässen um, doch in einer der Pressekonferenzen beruhigte man uns, dass es »in Wahrheit *nur* zwei waren«. Keine dieser Einzelheiten war sonderlich interessant für jemanden, der nach einer Boeing 777 mit 239 Menschen an Bord fahndete, doch sie füllten die Schlagzeilen und stifteten noch mehr Verwirrung.

Als die Passagierliste zum ersten Mal am Samstag, dem 8. März, veröffentlicht wurde, verkündete ein Sprecher der Fluggesellschaft: »Dies ist eine vollständige Liste aller Menschen an Bord. Ihre Familien wurden informiert.« Kurz darauf meldeten sich jedoch zwei »Überlebende«. Luigi Maraldi, ein Italiener, der zu der Zeit in Asien Urlaub machte, hörte seinen Namen unter den vermissten Personen und rief daraufhin sofort seine Familie an, um sie zu beruhigen. Glücklicherweise waren sie aber noch gar nicht von seinem angeblichen Verschwinden in Kenntnis gesetzt worden. Luigis Pass war sechs Monate zuvor gestohlen worden. Was Christian Kozel aus Österreich betraf, so war er zu Hause, als Flug MH370 verschwand. Auch sein Pass war zwei Jahre zuvor in Thailand gestohlen worden.

Am Ende stellte sich heraus, dass zwei junge Männer aus dem Iran die gestohlenen Pässe in Thailand erworben und mit ihnen eingechekkt hatten: Pouria Nour Mohammed, 19, und Seyed Mo-

hammed Rezar Delawar, 29. Iran? Endlich bot sich die perfekte Terrorismusfährte, auf die alle sehnsüchtig gewartet hatten. Die beiden Männer waren mit ihren iranischen Pässen nach Malaysia eingereist und hatten während ihres Aufenthalts ihre Identität geändert. Angeblich »aus Sicherheitsgründen« weigerte Malaysia Airlines sich, eine Erklärung abzugeben, wie Passagiere mit gefälschten Pässen Flugtickets kaufen konnten. Was folgte, war ein Strudel widersprüchlicher Mitteilungen. Die malaysische Zivilluftfahrtbehörde ließ zunächst verlauten, es sei nicht gesichert, dass die beiden verdächtigen Passagiere von den Überwachungskameras des Flughafens aufgezeichnet worden waren. Als Nächstes erklärte der malaysische Innenminister, sie hätten »asiatische Gesichtszüge«. Dann sagte der Generaldirektor der Zivilluftfahrtbehörde Azharudin Abdul Rahman: »Sie sahen nicht asiatisch aus.« Als ein Journalist ihn bat, die äußere Erscheinung der beiden Iraner zu beschreiben, antwortete er mit einer Gegenfrage: »Kennen Sie den italienischen Fußballspieler Balotelli?«

An diesem Abend brach der gesamte Konferenzraum voller Journalisten zum einzigen Mal in der ganzen Krise in lautes Gelächter aus und bestürmte den Generaldirektor, der soeben den Namen des berühmten italienischen Stürmers und Sohn ghanaischer Eltern falsch ausgesprochen hatte, mit Fragen. Versuchte er zu sagen, dass man Italiener *sein* kann, ohne italienisch *auszusehen*? Oder war er der Meinung, dass die Iraner »afrikanische« Gesichtszüge hatten? Kurz: Waren sie nun Asiaten oder Afrikaner? Fußballspieler oder Terroristen? Wem sollte man glauben? Wo waren die Fakten?

Kurz darauf verkündete Interpol, dass bei den beiden Männern keine Verbindungen zum Terrorismus bekannt wären. Es sah ganz danach aus, als hätten sie sich ihren Familien in Europa anschließen wollen und versucht, ihre Nationalität zu verbergen, indem sie über Peking reisten. Inmitten der allgemeinen Verwirrung erklärte der Chef der internationalen kriminalpolizeilichen Organisation Interpol nüchtern, er glaube nicht, dass es sich bei dem Verschwinden von MH370 um einen Terroranschlag handle. »Je mehr Informationen wir bekommen, desto sicherer sind wir, dass es sich nicht

um einen Terroranschlag handelt«, sagte Interpol-Generalsekretär Ronald Noble am Dienstag, dem 11. März 2014.

Als die Kameraausschnitte des Überwachungsvideos, das die beiden jungen Iraner beim Boarding zeigt, veröffentlicht wurden, nahm die Geschichte eine weitere überraschende Wendung. Die beiden Männer hatten nichts »Afrikanisches« an sich, sondern sahen durch und durch iranisch aus. Ihre Oberkörper und Gesichter waren unterschiedlich, doch ihre identischen Jeans und Turnschuhe lösten eine erneute Welle der Skepsis aus. Waren die Fotos manipuliert worden? Nein, es war offenbar »nur ein Kopierfehler«, entschuldigten sich die Vertreter. Und so verlief auch die Spur der iranischen »Terroristen« im Sand. Nach drei Tagen glaubte niemand mehr daran. Nichtsdestotrotz hatte sie die Nachrichten für mindestens 48 entscheidende Stunden beherrscht.

In der Zwischenzeit zitierten Bloomberg, BBC und viele andere Nachrichtenkanäle Generaldirektor Azharuddin, der auf einer der ersten Pressekonferenzen hatte verlauten lassen: »Vor dem Abflug hat die Fluggesellschaft die Gepäckstücke von fünf Passagieren entfernt, die nach dem Check-in nicht zum Boarding gekommen waren. [...] Bezüglich dieser fünf Passagiere, die nicht an Bord gegangen sind, gibt es noch ungeklärte Fragen.« Gleich fünf Personen, die nicht an Board erscheinen, sind eine ganze Menge. Doch das Thema wurde nicht weiterverfolgt. Unter normalen Umständen würde das Entfernen der Gepäckstücke zu einer beträchtlichen Verspätung führen. Doch dazu kam es in diesem Fall nicht. Vielleicht führten diese Passagiere nur Handgepäck mit sich? Das ist nicht selten der Fall, vor allem bei Vielfliegern, die es vermeiden wollen, nach der Ankunft auf ihr Gepäck zu warten. Am 11. März dementierte Malaysia Airlines jedoch jegliche Berichte, dass fünf eingetragene Passagiere nicht an Bord erschienen seien. Allerdings gab die Fluggesellschaft dabei an, dass vier Personen, die den Flug reserviert hatten, nicht eingetragene waren. Ihre Identität wurde nie öffentlich gemacht, und da sie sich nicht zu erkennen gaben, wurde diese ungeklärte Frage einfach einer langen Liste hinzugefügt, gemeinsam mit dem Fragezeichen, das über Passagier Zhao Qiwei

auf Platz 18D hing, dessen Name den chinesischen Behörden zufolge nicht mit seiner Passnummer übereinstimmte.

Und so vergingen die Stunden, ohne dass der Suchtrupp auf einen einzigen Hinweis stieß. Doch schon bald konnte sich die Presse auf den neuesten Leckerbissen stürzen. In der Sendung *A Current Affair* strahlte der australische Sender Channel 9 ein Interview mit einer jungen südafrikanischen Frau namens Jonti Roos aus. Gestützt von Beweisfotos, erzählte sie, wie der Co-Pilot von Flug MH370, Fariq Abdul Hamid, sie auf einem Flug von Phuket nach Kuala Lumpur mit einer ihrer Freundinnen ins Cockpit eingeladen hatte. Sie erklärte, dass sie dem Flugkapitän (dessen Name sie nicht nannte) und seinem jungen Co-Piloten Fariq, damals 25, im Vorbeigehen in der Warteschlange aufgefallen seien.

Phuket ist Thailands Touristenhochburg und für seine Strände ebenso berühmt wie für seine Stripbars. Als die beiden jungen Frauen an Bord gingen, wurden sie aufgefordert, sich zu den beiden Piloten ins Cockpit zu gesellen, wo sie schließlich den gesamten einstündigen Flug, inklusive Take-off und Landung verbrachten. In dem Fernsehinterview erzählte Roos, dass die beiden Piloten viel geraucht und sich ständig zu den beiden Frauen umgedreht hätten, die auf den beiden Klappsitzen im hinteren Teil des Cockpits saßen. Aus Sorge, den Ruf des Co-Piloten zu ruinieren, dessen Hintergrund im Zuge der Ermittlungen rund um den verschwundenen Flug MH370 beleuchtet wurde, beteuerte Roos jedoch, dass sie zu keinem Zeitpunkt das Gefühl gehabt hätte, in Gefahr zu sein. Sie zeigte ein paar kokette Fotos, auf denen schwer zu sagen ist, wer sich gerade besser amüsiert, die beiden Piloten oder die jungen Reisenden, die mit ihren Pilotenmützen auf den hübschen Köpfen posierten. Jonti Roos war auf Facebook immer noch mit dem Co-Piloten befreundet, der seitdem jedoch ruhiger geworden war.

Als Fariq in der Nacht vom 7. auf den 8. März 2014 für seinen letzten Supervisionsflug¹⁴ an Bord der Boeing 777 ging, war er 27 Jahre alt und hatte insgesamt 2763 Flugstunden absolviert. Bei Malaysia Airlines herrscht die Regel, dass ein Co-Pilot, der einen neuen Flugzeugtyp zu fliegen lernt, auf den ersten fünf Flügen von