

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 Bindarbeiten: 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

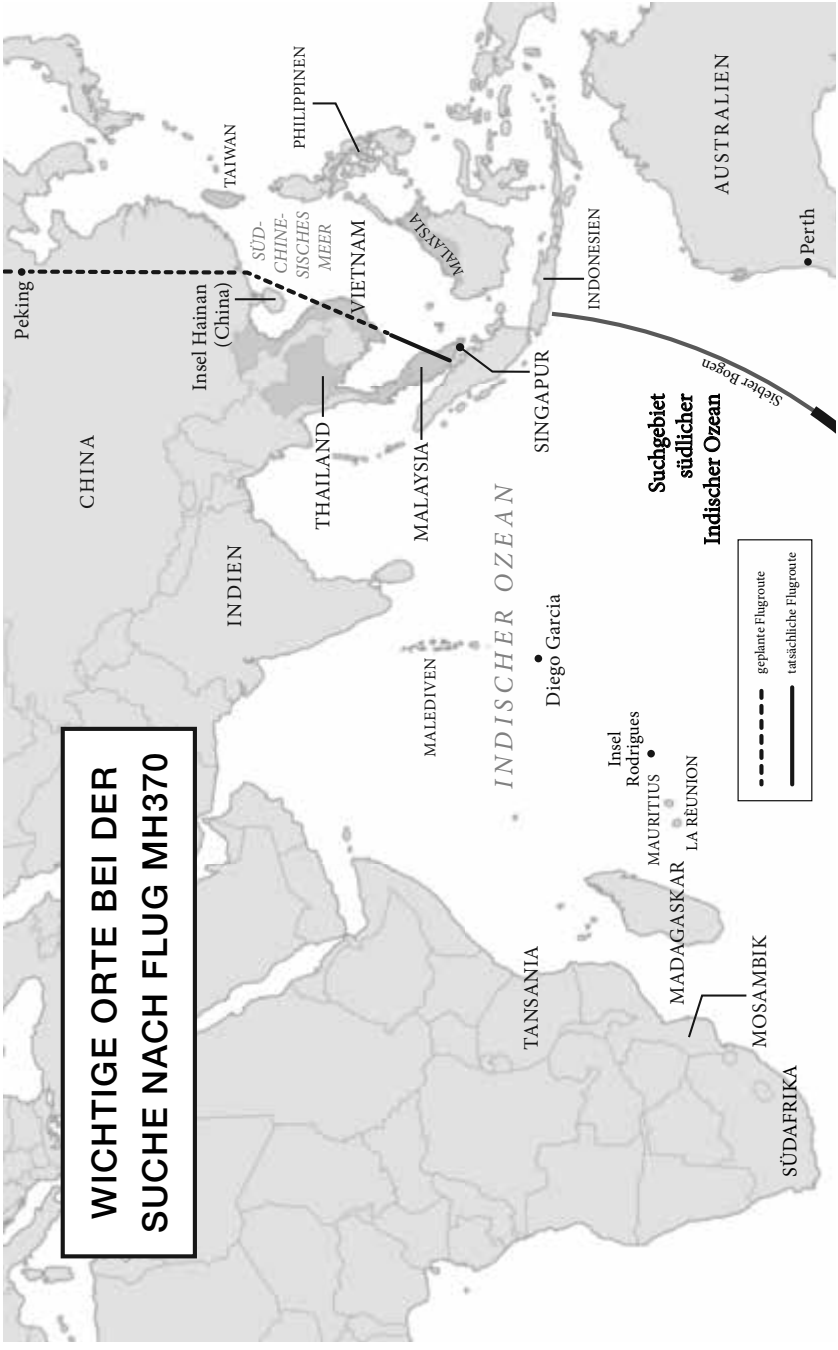
»Wir leben in einer Welt, in der die Mächtigen uns täuschen.
Wir wissen, dass sie lügen, und sie wissen, dass wir wissen,
dass sie lügen, aber das ist ihnen egal. Wir sagen zwar, dass
es uns nicht egal ist, aber wir tun nichts.«

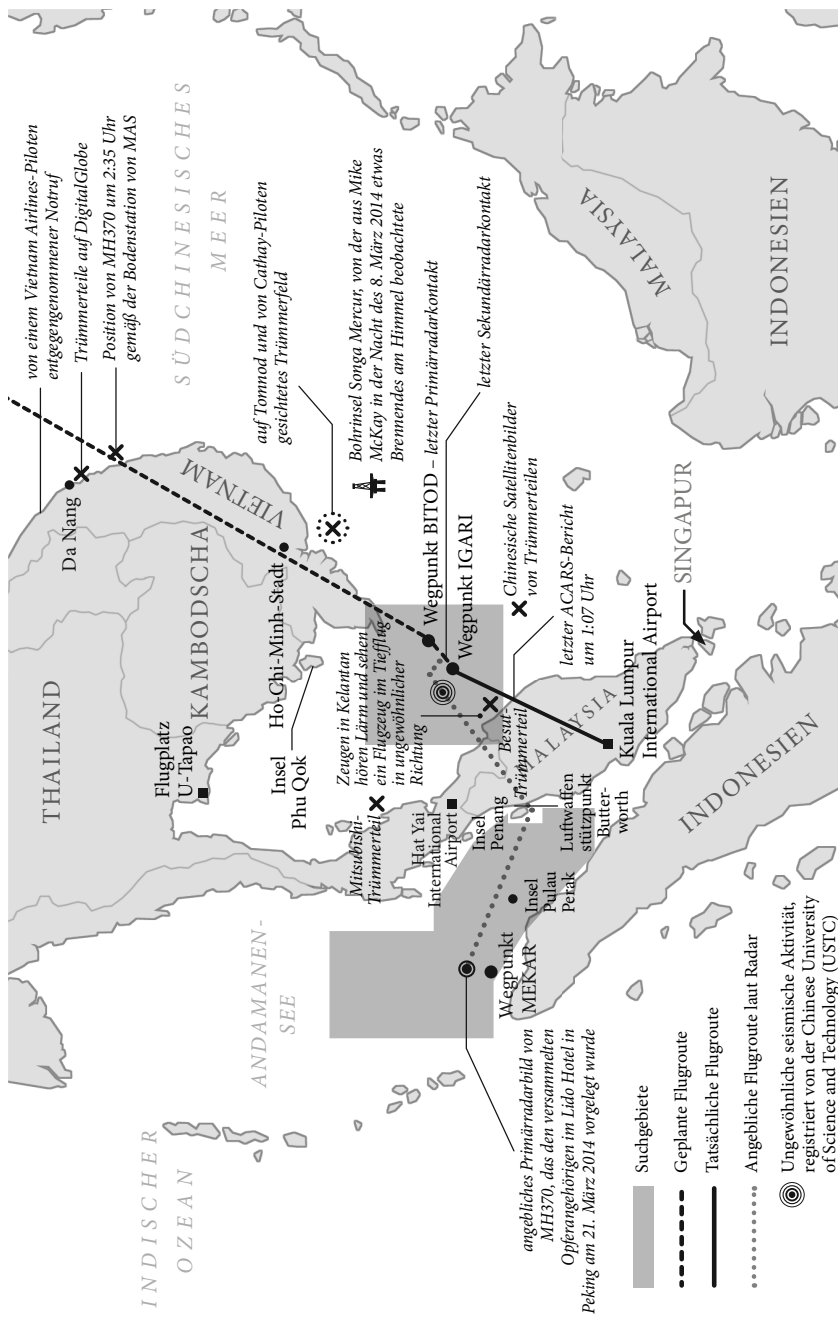
Adam Curtis, *HyperNormalisation*,
BBC-Dokumentation, 2016

»Internationale Beziehungen funktionieren wie die Mafia.«

Noam Chomsky, 2020

**WICHTIGE ORTE BEI DER
SUCHE NACH FLUG MH370**





von einem Vietnam Airlines-Piloten entgegenkommener Notruf
 Trümmerteile auf DigitalGlobe
 Position um MH370 um 2:35 Uhr gemäß der Bodenstation von MAS

Da Nang

VIETNAM
 KAMBODSCHA
 Ho-Chi-Minh-Stadt

Flugplatz U-Tapao
 Insel Phu Qok

Zeugen in Kelantan hören Lärm und sehen ein Flugzeug im Tiefflug in ungewöhnlicher Richtung
 Missetische Trümmer bei
 Insel Penang
 Insel Pulau
 Hat Yai International Airport

SÜDCHINESISCHES MEER
 auf Tomnod und von Cathay-Piloten gesichtetes Trümmerefeld

Bohrinsel Songa Mercu, von der aus Mike McKay in der Nacht des 8. März 2014 etwas Brenntendes am Himmel beobachtete

Wegpunkt BITOD – letzter Primärradarkontakt
 Wegpunkt IGARI
 letzter Sekundärradarkontakt

Chinesische Satellitenbilder von Trümmerteilen

letzter ACARS-Bericht um 1:07 Uhr

Butterworth International Airport
 Kuala Lumpur

SINGAPUR

INDONESIEN

angebliches Primärradarbild von MH370, das den versammelten Opferangehörigen im Lido Hotel in Peking am 21. März 2014 vorgelegt wurde

- Suchgebiete
- Geplante Flugroute
- Tatsächliche Flugroute
- Angewöhnliche Flugroute laut Radar

Ungewöhnliche seismische Aktivität, registriert von der Chinese University of Science and Technology (USTC)

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 Navigationstabled. Auch die Jacken ziehen sie nicht aus. Beide werden einer raschen Durchsichtung 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 abgesspannt. 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