Ressort: News

Interview mit der Gerechtigkeitsaktivistin Nadja - Germanwings-Crash

Dokumentation in Deutsch

München, 27.03.2020, 10:38 Uhr

Wisuschil - Media & Law - Nachfolgend wird ein Interview dokumentiert, welches die Gerechtigkeitsaktivistin Nadja Ende 2019 einem ausländischen Sender zu ihrer Hypothese zur wahren Unfallursache des Germanwings-Crashs vom 24. März 2015 gegeben hat:

Frage: Der Abschlussbericht der Kommission zur Flugunfalluntersuchung stellte fest, dass der Kopilot Andreas Lubitz, der entschieden habe, Suizid zu begehen, den Absturz der Maschine in einer bewussten und geplanten Handlung herbeigeführt habe, während er allein im Cockpit war. In Ihrer Forschungen des Absturzes handelt es sich um eine technische Fehlfunktion als Ursache des Absturzes. Worauf stützen sich Ihre Schlussfolgerungen?

Antwort: Das Flugzeug startete. Laut Flightradar hatte das Flugzeug schon im Steigflug Probleme, es gab immer wieder einen Höhenverlust.

Auf 38 000 Fuß Flughöhe angekommen, wurden wohl , wie im BEA Bericht erwähnt “Rasselgeräusche“ vernommen. Flugkapitän Sondenheimer ging wohl deshalb in den hinteren Bereich des älteren Airbus, um diese Geräusche unter der hinteren Toilette zu prüfen. Wenn das Druckschott "platzt", fällt die Klimaanlage in der gesamten Kabine des Airbus aus. Hier kommt es zu einem Druckabfall und einer Dekompression. Alle waren schnell bewusstlos oder tot.

Auch der finnische Flugexperte Henttu bestätigt die Bewusstlosigkeit der Piloten. Gemäß Ermittlungsakte war eine Mirage zu dem mittlerweile ohne Funkkontakt sinkenden Flieger unterwegs. In einem von russischen Experten verfassten Artikel vom April 2015 wurde sogar der Todeskampf von Herrn Lubitz beschrieben. Dieser saß im Cockpit, kämpfte gegen die Ohnmacht, wollte das Flugzeug retten, doch vergeblich. Kurz vor der Kollision im Gelände wurde er erneut ohnmächtig.

So wird klar, dass Herr Lubitz nicht sterben wollte.

Auch wird die Aussage, die die Lufthansa kürzlich tätigte, transparent, nämlich dass die Opfer keine Todesangst hatten.

Wäre das Absturzszenario so abgelaufen wie bisher kommuniziert, hätten diese bis zum Schluss Ängste ausstehen müssen.

Frage: Kann sein, dass das der Fall ist, dass bei den Untersuchungen angebliche Ermittlungsfehler und Versäumnisse vorhanden sind?

Antwort: Auffallend ist hier die vorschnelle Festlegung auf Pilotensuizid. Technische Defekte wurden sehr schnell ausgeschlossen, obwohl das Flugzeug technische Defekte hatte, auch die Tage und Wochen vor dem Absturz wurde es ständig repariert. Selbst im BEA-Schlussbericht gibt es noch Strömungsgeräusche, die nicht näher untersucht wurden.

Weiter fasziniert es mich, dass die Cockpittüre von Herrn Lubitz verschlossen worden sein soll. Laut Ermittlungsakte ertönte um 09: 34:31 der Klingelton mit Bitte um Einlass ins Cockpit. Wäre die Türe tatsächlich manuell verschlossen worden, hätte man diesen Ton nicht gehört.

Weiterhin wurde in den Leitmedien ein vom Airbus abgesetzter Notruf kommuniziert. Dieser wurde 1 Tag später vom französischen Verkehrsministerium revidiert. Insofern bestätigt sich der Verdacht, dass man den Copiloten als Schuldigen sehen wollte. Auch wurde der Start- und Absturzzeitpunkt korrigiert. Unstimmigkeiten gibt es auch mit der Lokalisation des Absturzgebietes. Handys und Handykarten wurden einbehalten und gelöscht. So entsteht der Verdacht der Vertuschung.

FragSind Sie der Auffassung, dass die Massenmedien mit Selbstverständlichkeit der offiziellen Version des Geschehen nachbeten,

da gerade diese Version Wasser auf die Mühle von Lufthansa und vielleicht sogar der deutschen Regierung ist?

Antwort: Auf jeden Fall. Lufthansa hätte einen immensen Imageschaden erlitten, hätte sich ein technischer Defekt an der Maschine erwiesen.

Die schlimmste Erfahrung die ich gemacht habe war ein Schreiben vom Bundesamt für Verkehr. Diese präsentierten mir- als Außenstehende- Herrn Lubitz so, dass es sehr beängstigend und verstörend wirkte. Auch schreckte man nicht zurück, mir seine Tagebucheinträge von 2009 (fälschlicherweise auf 2015 datiert) zuzusenden.

Hier entstand bei mir schnell der Eindruck, als müsse ich glauben, dass er krank war. Das alles wirkte sehr manipulativ. Im Endeffekt wurden wir alle manipuliert. Deswegen wird bis heute in den Leitmedien diese Schlagzeile immer wieder wiederholt.

Ein Verfahren, basierend auf technischen Defekten als Absturzursache, wurde von Regierungskreisen in NRW ohne Begründung abgewiesen. Offenbar will man hier kein anderes Absturzszenario sehen.

Frage: Wenn man die technische Fehlfunktion als Unfallursache in Erwägung ziehen würde, kann man überhaupt über die Zuverlässigkeit von “Airbus“ reden?

Der Flieger war 24 Jahre alt, häufig gegroundet. Laut Austrian Wings wurde der Flieger von Piloten als “unbeliebt“ und “am häufigsten gegroundet“ beschrieben. Ich selbst besitze ein Gutachten, dass besagt, dass der Airbus A320 mit Felgen von Airbus Industries ausgestattet wird, insofern er “up to date“ ist. Das war der Unglücksflieger aber nicht.

Auch die Woche vor dem Absturz stand er erneut am Boden, aufgrund eines defekten Steuerungsrelais.

Frage: Kann die Öffentlichkeit auf die Objektivität des Untersuchungsverfahrens einwirken?

Ich denke hier wären vor allem die Angehörigen gefragt. Sie verdienen die Wahrheit, wie ihre Lieben umgekommen sind. Unabhängig von etwaigen Schadensersatzzahlungen. Sie sollten neue Untersuchungen fordern und darauf bestehen, dass alle offenen Fragen geklärt werden.

Ich selbst habe deswegen beim UN-Hochsicherheitsrat Beschwerde eingelegt, dass keine Krankenakten mehr von Herrn Lubitz herausgegeben werden dürfen. Vielleicht wird jetzt endlich mal das Flugzeug näher beleuchtet, nicht nur der wehrlose Copilot.

Anmerkung: Veröffentlichung mit freundlicher Gestattung durch die Gerechtigkeitsaktivistin Nadja.

Bericht online:
https://www.germandailynews.com/bericht-123151/interview-mit-der-gerechtigkeitsaktivistin-nadja-germanwings-crash.html

Redaktion und Veranwortlichkeit:
V.i.S.d.P. und gem. § 6 MDStV:

Haftungsausschluss:
Der Herausgeber übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit oder Vollständigkeit der veröffentlichten Meldung, sondern stellt lediglich den Speicherplatz für die Bereitstellung und den Zugriff auf Inhalte Dritter zur Verfügung. Für den Inhalt der Meldung ist der allein jeweilige Autor verantwortlich.

Editorial program service of General News Agency:

UPA United Press Agency LTD
483 Green Lanes
UK, London N13NV 4BS
contact (at) unitedpressagency.com
Official Federal Reg. No. 7442619