

Ungelöstes Rätsel

Vorabdruck. Der Abschuss der malaysischen Linienmaschine mit der Flugnummer »MH 17« im Juli 2014 über der Ostukraine wirft noch immer Fragen auf

Kees van der Pijl

Anfang September erscheint im Kölner Papyrossa-Verlag das Buch des niederländischen Politikwissenschaftlers Kees van der Pijl »Der Abschuss. Flug MH 17, die Ukraine und der neue Kalte Krieg«. Wir dokumentieren im folgenden das fünfte, leicht gekürzte und bearbeitete Kapitel. Die Redaktion dankt Autor und Verlag für die freundliche Genehmigung zum Vorabdruck. (jW)

Am 17. Juli 2014 um 12.31 Uhr Ortszeit hob die Malaysia-Airlines-Maschine mit der Flugnummer »MH 17« vom Amsterdamer Flughafen Schiphol in Richtung Kuala Lumpur ab, um 16.20 Uhr stürzte die Boeing 777 über der Ostukraine ab, alle 298 Insassen kamen ums Leben. Was war geschehen?

Die Flugdetails – wie alle Informationen über internationale Flüge, einschließlich der Passagierlisten – waren aufgrund der existierenden Antiterrorvereinbarungen der Europäischen Union routinemäßig an US-Behörden weitergeleitet worden. Als »MH 17« in den ukrainischen Luftraum eintrat, wurde die Maschine von AWACS-Flugzeugen der NATO überwacht, möglicherweise auch durch seegestützte Radaranlagen der NATO im Schwarzen Meer, durch bodengestütztes Radar in der Ukraine selbst sowie in Russland und durch verschiedene Satelliten, die sich über dem Gebiet im Orbit befanden. Das Flugzeug sorgte auch für regelmäßige »Handshakes«, das heißt Signale an Satelliten, um technische Daten an das Boeing-Hauptquartier und an Rolls-Royce, den Turbinenhersteller, zu übermitteln – eine reine Routineprozedur.

Die AWACS-Flugzeuge der NATO hatten an Manövern im Schwarzen Meer teilgenommen. Nach Auskunft der deutschen Regierung auf

eine Anfrage der Partei Die Linke im deutschen Bundestag vom 9. September 2014 waren zwei der Maschinen am 17. Juli aufgestiegen, um den ukrainischen Luftraum zu überwachen. Sie waren entsprechend einer Entscheidung des NATO-Rates vom März in Polen und Rumänien stationiert worden, um die Lage im Auge zu behalten. Dazu hätten die Flugzeuge in den ukrainischen Luftraum eindringen müssen, andernfalls hätten ihre Patrouillenflüge keinen Sinn gehabt. Allerdings können die AWACS-Radare nach Auskunft einer Werbebroschüre des Herstellers Northrop Grumman ersatzweise auch mit einem Pulsradar in einem »horizontübergreifenden« Modus weiter als die »mehr als 500.000 Quadratkilometer um das Flugzeug herum oder mehr als 400 Kilometer in alle Richtungen« sehen. Was also sahen sie?

Am 18. Juli forderte die deutsche Bundesregierung die Radardaten des vorherigen Tages von der NATO an. In ihrer Stellungnahme vom 9. September erklärte sie, dass »Flug ›MH 17‹ im Radar und durch die Signale, die der Flugtransponder direkt ausstrahlte, beobachtet werden konnte«. Diese Beobachtung sei abgebrochen worden (um 15.52 Uhr Lokalzeit), als der Flug »MH 17« das Gebiet verließ, das von den AWACS-Flugzeugen überwacht wurde. Laut

Bundesregierung haben die AWACS erstens Signale eines aktiven Flugabwehrsystems, eingestuft als Typ »SA-3«, aufgenommen, ein Signal, das routinemäßig in Kriegszonen registriert wird; und zweitens ein nicht identifiziertes Radarsignal, welches normalerweise ein Zeichen für ein Militärflugzeug ist. Aber war der Pulsradar der AWACS-Maschinen nicht in der Lage, das Flugzeug auch zwischen 15.52 Uhr und der Zeit des Absturzes um 16.20 Uhr zu verfolgen, also während der nachfolgenden Spanne von 28 Minuten? Wir wissen es nicht, eine gründliche Untersuchung hätte die Sachlage zweifellos erhellen können.

Radar außer Betrieb?

Bodenradar wäre in der Lage gewesen, den gesamten Flug zu verfolgen. Die Ukraine hätte das tun sollen, ja, sie war unter Bestimmungen des internationalen Luftverkehrsrechts sogar dazu verpflichtet. Das nahegelegene Radar in Artemiwsch (seit 2016 »Bachmut«) wurde jedoch bei Kämpfen zerstört, und das nächste Radar war zu weit entfernt. Die Primärradarsysteme der Dnipropetrowsker Flugsicherung (ATC/Luftverkehrskontrolle) funktionierten ebenfalls nicht. Das zivile Radar in Tschugujiw in der Nähe von Charkiw im Osten des Landes, das die Absturzstelle

abdeckte, war ausgeschaltet, angeblich wegen geplanter Wartungsarbeiten. Doch die reguläre Luftabwehr der Ukraine war am 12. Juli in Alarmstufe 1 versetzt worden, was die Aktivität der von der NATO identifizierten »SA-3«- und »Buk«-Radare der Ukraine (s. u.; neun »Buk«-Radare waren am 17. Juli aktiv) erklärt. Diese waren jedoch nicht in die Flugsicherung integriert worden, um den Ausfall der primären ATC-Radaranlage in Dnipropetrowsk zu ersetzen. Und Kiew leugnete tatsächlich, dass militärisches Radar an diesem Tage überhaupt aktiv gewesen sei, was allen Beweisen und der eigenen Anordnung der erhöhten Alarmstufe widerspricht.

Digital Globe, ein Anbieter von Satellitenbildern, beobachtete am 17. Juli die Stadt Lugansk und angrenzendes russisches Territorium, und zwar in den nordöstlichen Ecken der Sektoren, die am Tag davor erfasst worden waren. Der Satellit »Geo Eye 1« des Unternehmens machte anscheinend auch ein Bild von Makijiwka, dies wurde aber aus dem öffentlichen Verzeichnis von Digital Globe wieder entfernt und tauchte erst in den Wochen vor dem Bericht des Internationalen Ermittlerteams vom September 2016 wieder auf, nun mit der Behauptung, dass es eine Kolonne beim Transport einer »Buk« zeige (das mobile Luftabwehrsystem »Buk«

sowjetischer Bauart besteht aus mehreren Wagen mit Feuerleitstand, Radar und Raketenlafetten, jW). Auch das US-Militär hatte einen eigenen Satelliten im Orbit, dessen Typ das russische Militär in seiner Pressekonferenz vom 21. Juli als »speziell geeignet zur Beobachtung von Raketenstarts« bezeichnete. »US-Beamte behaupteten, sie seien im Besitz von Satellitenfotos, die beweisen, dass ›MH 17‹ durch eine von Milizen, also den Aufständischen, abgefeuerte Rakete abstürzte. Aber niemand hat diese Aufnahmen bisher gesehen«, so das russische Militär. »Soweit wir wissen, befand sich tatsächlich ein US-Satellit am 17. Juli zwischen 16.06 Uhr und 16.21 Uhr über der Südostukraine. Dieser Satellit ist Teil eines experimentellen Systems, das dazu entworfen wurde, die Starts von Raketen verschiedener Reichweiten zu verfolgen und aufzuzeichnen«, und – ob Zufall oder nicht – »der US-Satellit flog genau zur gleichen Zeit über der Ukraine, als der Flug ›MH 17‹ abstürzte«.

Am 1. August 2014 benannte das russische Verteidigungsministerium genau den Satellitentyp, auf den es sich bezog: »Zum genannten Zeitpunkt flog ein elektrooptischer Aufklärungssatellit der ›Keyhole‹-Serie über der Absturzstelle.« Da die Digital-Globe-

Beobachtung am 16. Juli laut *Neogeography.ru* dazu gedient habe, »ein genaues, aktuelles Bild herzustellen, um automatisierte Fernerkundung aus dem All zu ermöglichen«, könnte es sehr wohl sein, dass der »Keyhole«-Satellit diese Informationen nutzte, aber wir wissen es nicht. Jedenfalls antworteten die USA weder auf die Fragen, die das russische Militärkommando auf der Pressekonferenz gestellt hatte, noch stellten sie Satellitenaufnahmen zur Verfügung. Wohl aber präsentierten sie nach der Katastrophe prompt Satellitenfotos von russischen Truppenkonzentrationen an der ukrainischen Grenze, was bedeutet, dass ihre hochauflösenden Beobachtungskapazitäten sehr wohl in Betrieb waren.

Als der Flug »MH 17« in den ukrainischen Luftraum eintrat, führte der Flugplan die Boeing 777 durch den nördlichen Korridor. Die Maschine sollte auf 35.000 Fuß aufsteigen, aber die Luftverkehrskontrolle von Dnipropetrovsk wies den Piloten an, die Geschwindigkeit auf 490 Meilen pro Stunde zu verlangsamen, auf 33.000 Fuß (10.000 Meter) zu bleiben, um weiterem Verkehr auszuweichen, und außerdem wegen eines Gewitters weiter nördlich zu fliegen. Die Abweichung nach Norden betrug circa 14 Kilometer. Die russischen Kommandeure stellten in ihrer Pressekonferenz vom 21. Juli

fest, dass, nachdem »MH 17« über Donezk geflogen war, »wir erkennen können, wie die Maschine manövriert, um in den Korridor zurückzukehren, aber die malaysische Crew bekam keine Möglichkeit, das Manöver zu beenden. Um (16.20 Uhr) begann das Flugzeug, an Geschwindigkeit zu verlieren und um (16.23 Uhr) verschwand es von russischen Radarschirmen.«

Die »Buk«-Theorie

Der russische Präsident Wladimir Putin kam an jenem Nachmittag von einer Auslandsreise zurück, wobei seine Maschine die Route der malaysischen Boeing über Polen gekreuzt haben soll. Sofort nach seiner Ankunft in Moskau rief Putin im Weißen Haus an. Er erklärte seine tiefe Betroffenheit über die neue Runde von Wirtschaftssanktionen vom Vortag. In der EU suchte man derweil noch nach Auswegen, um sie nicht mittragen zu müssen. In einer angespannten Unterhaltung erklärte der US-Präsident seinem russischen Gegenüber, dass die Gründe in der Versorgung der Aufständischen mit Waffen, darunter auch Luftabwehrraketen, lägen. Nach einer halben Stunde der Unterhaltung erwähnte Putin, dass gerade ein Bericht über den Absturz eines zivilen Verkehrsflugzeugs hereingekommen sei. Dies war drei Stunden und zehn Minuten nach dem Absturz. John

Helmer zufolge brachte Obama das Thema nicht auf, obwohl er bereits davon wusste und schon eine Stunde vor Putins Anruf mit dem ukrainischen Präsidenten Petro Poroschenko und dem Premierminister von Malaysia, Najib Razak, gesprochen hatte. Obamas Bemerkung über die Lieferung von Luftabwehrraketen seitens Russlands passt jedoch zur Version von einem »Buk«-Raketenstart (obwohl es laut dem späteren niederländischen Geheimdienstbericht eine solche Lieferung nicht gab).

Unabhängig davon, ob der Abschuss auf einen irrtümlichen oder absichtlichen »Buk«-Start zurückging, ein vorsätzlicher Akt eines Jets war, um im Wirtschaftskrieg gegen Russland einen Gang hochzuschalten und das Land in den Bürgerkrieg hineinzuziehen, oder auch eine Kombination von beidem: Auf jeden Fall hatte, wer zuerst Vorwürfe erhob, einen eindeutigen Propagandavorteil. Von Kiew wurden drei Beschuldigungen in Umlauf gebracht: Es habe sich um einen tragischen Unfall oder gar einen gezielten Terroranschlag (Poroschenko) gehandelt, um einen »Buk«-Abschuss von russischem Territorium aus oder eine »Buk«, die von Russland in die Ukraine transportiert worden war und von dem Städtchen Snischne aus gestartet worden sei. Direkt nach dem Absturz veröffentlichte Anton

Geraschtschenko, Sprecher des Innenministeriums in Kiew und Mitglied des Nationalen Sicherheits- und Verteidigungsrates, auf seiner Facebook-Seite das weitverbreitete Foto eines Raketenrauchschweif vor blauem Himmel. Das Bild war begleitet von folgendem Text: »Putin! Du und deine Kumpanen werden dem internationalen Tribunal nicht entgehen. Dies ist das Foto des umgekehrten Fußabdrucks, den der Start einer >Buk<-Rakete zurückließ. Fotografiert von Westen nach Osten, wenige Minuten nach dem Start im dritten Distrikt von Tores. Tausende von Menschen sahen den Start und den Flug der Rakete, die du so liebevoll deinen gesponserten Terroristen gabst!«

Von den »Tausenden von Menschen, die den Start sahen«, hat sich kein einziger gemeldet. Außerdem war der Himmel am 17. Juli bedeckt, Quellwolken mit Fetzen blauen Himmels. Der niederländische Blogger Hector Reban demaskierte sowohl den eigentlichen Fotografen des Bildes als auch den Mann, der es Geraschtschenko geschickt hatte, als »Infowarrior« für Kiew. Ebenso postete Geraschtschenko am 17. Juli und aus der gleichen Quelle ein Foto eines »Buk«-Fahrzeugs mit dem Text: »Hier ist ein weiterer Beweis für das internationale Tribunal: Eine >Buk<-Abschusseinrichtung

passierte heute morgen Tores!« Am 18. Juli meldete er, dass die »Buk«-Abschusseinrichtung zurück in Russland »zur Zerstörung« sei, ohne zu erklären, welchen Zweck das haben solle.

Innenminister Arsen Awakow gab nun auch eine Stellungnahme auf seiner Facebook-Seite ab. Er berichtete, dass am 18. Juli um 4.50 Uhr »ein Lkw-basiertes Raketensystem durch Krasnodon in Richtung russischer Grenze fuhr. Vermutlich ist dies das Raketensystem »Buk«, das gestern auf das zivile Flugzeug schoss, das auf dem Weg von Amsterdam nach Kuala-Lumpur war.« Die »Buk«-Abschusseinrichtung, die angeblich »zurück nach Russland« gebracht wurde, soll sich also zwölf Stunden Zeit genommen haben, um die kleine Distanz zu überwinden. Der stellvertretende Herausgeber der englischsprachigen *Kyiv Post*, der auch als Vorstandsvorsitzender für *Gromadske TV* zeichnet, beides westlich orientierte und finanzierte Medien, nannte das trotzdem einen »unwiderlegbaren Beweis«.

Die US-Botschaft erklärte inzwischen, dass die Ukraine während des gesamten Bürgerkrieges noch keine einzige »Buk« abgefeuert habe. Im NATO-Hauptquartier antwortete General Philip M. Breedlove auf eine E-Mail von Natalie Crawford,

Mitarbeiterin der Rand-Stiftung, die darin von einer »Tragödie« gesprochen hatte: »Keine Tragödie meiner Meinung nach, sondern ein Verbrechen. Russlands Fingerabdrücke sind überall!« In einem Fernsehinterview vom 18. Juli nahm Hillary Clinton Bundeskanzlerin Angela Merkels Verhandlungen mit Putin über »Land für Gas« ins Visier und rief dazu auf, »Russland den Preis zahlen zu lassen«, sobald die Schuld erwiesen sei. Ihre To-do-Liste für die EU beinhaltete erstens, »die Sanktionen zu verschärfen«, zweitens, Alternativen zu Gazprom zu finden, und drittens »in Übereinstimmung mit uns mehr zu tun, um die Ukrainer zu unterstützen«. US-Außenminister John Kerry blieb hingegen vage. Sprecher des Außenministeriums verwiesen auf »soziale Medien« und »gesunden Menschenverstand« als bestes Mittel, um die russische »Propaganda und Fehlinformation« zu kontern. Am 22. Juli veröffentlichten die USA eine »Einschätzung der US-Regierung« über das Unglück, die ein einziges Beweisstück enthielt, nämlich ein 2010 aufgenommenes kommerzielles Satellitenbild, auf dem die mutmaßliche Flugbahn einer Rakete eingezeichnet war. Die gegen Putin gerichtete Empörung in den westlichen Medien sicherte verlässlich öffentliche Unterstützung für die Behauptung, dass Moskau hinter allem stecke. Obwohl die US-Überwachung in der Lage ist, alles zu

überblicken und zu wissen, was in den entferntesten Ecken und Winkeln der Welt passiert, schweigt Washington beharrlich und weigert sich, eigene Informationen herauszugeben. Dies belastet Kiew und wirft die Frage nach einer direkten oder indirekten Komplizenschaft der NATO auf.

Es gibt eine plausiblere Erklärung für einen »Buk«-Angriff. Laut Oberst a. D. Ralf Rudolph, der als Raketentechniker in der DDR in leitender Funktion tätig war, hatte eine »Buk«-Einheit des ukrainischen 156. Luftabwehrregiments am verhängnisvollen 17. Juli den Befehl, Übungen durchzuführen, um die Nationalgarde und die reguläre Armee auf einen Vorstoß zur Befreiung der eingeschlossenen Truppen in der Nähe von Snischne im Bereich Donezk vorzubereiten. Dies sollte Teil des Versuchs sein, vom Süden her durchzubrechen. Nach diesem Bericht, der von anonymen Angestellten des Verteidigungsministeriums in Kiew bestätigt wurde, waren zwei »Su-25« des 299. taktischen Geschwaders angewiesen, als Köderziele zu agieren. Auf eines der Ziele hatte sich das »Buk«-Radar eingeloggt, gerade als Flug »MH 17« auf der gleichen Strecke das Gebiet überquerte, allerdings weit höher als die kleinen Kampfflugzeuge. Die Boeing, das größere Objekt, zog die Aufmerksamkeit des Zielsystems auf sich.

Am Abend des 17. Juli um 21.30 Uhr lokaler Zeit, wurde demnach die Mannschaft der »Buk«-Besatzung, die unabsichtlich die Rakete abgefeuert hatte, vom Geheimdienst SBU inhaftiert. Später wurde festgestellt, dass ein »Flight Controller« der Mikolajiw-Luftwaffenbasis verschwunden war.

Die Funktion, automatisch zu einem größeren Objekt zu wechseln, war eingeführt worden, nachdem frühere »Buk«-Typen sich 1982 im Libanon-Krieg als unfähig erwiesen hatten, die echten israelischen Jets von vorgetäuschten zu unterscheiden. Die Verbesserung beinhaltete jedoch keine Freund-Feind-Erkennung, eine Einrichtung, die dem Radar erlaubt hätte, zwischen der zivilen Boeing und der »Su-25« zu unterscheiden. War dies dann die »Su-25«, die in Richtung zur Boeing »MH 17 « aufgestiegen sein soll, wie das russische Militär auf seiner Pressekonferenz behauptet hatte?

In der Dokumentation »It Was a MiG« berichtet der SBU-Oberst a. D. Sergej Balabanow, ehemaliger Kommandeur des Luftkommandos Süd/Taskforce Krim, wie er am gleichen Abend seinen langjährigen Freund Oberst Terebucha, den Kommandeur des 156. Regiments, angerufen und ihn gefragt hatte: »Also, ihr habt das

malaysische Flugzeug abgeschossen, nicht wahr?« Balabanows Darstellung zufolge leugnete Terebucha nachdrücklich, allerdings emotional bewegt und ins Ukrainische wechselnd, dass die Luftabwehr dafür verantwortlich gewesen sei.

Die These vom Kampfjet

Der Abschuss einer »Buk« kann kaum übersehen werden, und die Rauchfahne verbleibt für etwa zehn Minuten in der Luft. Als ein paar Jahre vorher ein Komet in einem unbewohnten Gebiet in Sibirien niederging, machten verschiedene Menschen Aufnahmen. In diesem Fall aber tauchten in einem dicht besiedelten Gebiet der Ukraine nur zwei oder drei Bilder der Rauchfahne auf, und diese stammten auch noch aus dubiosen Quellen. Das steht in einem seltsamen Kontrast zur reichen Ausbeute von Bildern und Aussagen über BUK-Abschusseinrichtungen, die durch Städte und Dörfer gefahren oder dort geparkt worden seien. Ein russischsprachiger *BBC*-Bericht, der auch auf einem Besuch der angeblichen Abschussstelle basierte, ohne dass dort Spuren zu finden gewesen seien, wurde vom britischen Sender aus dem Internet entfernt. Andererseits hatten viele Augenzeugen angegeben, Jets gesehen zu haben, die um die Boeing herumflogen, nachdem sie laute Knalle gehört hatten.

Bedenkt man den bewölkten Himmel, muss man diesen Aussagen gegenüber skeptisch sein, wie überhaupt grundsätzlich Augenzeugenberichten gegenüber.

Etwas anderes dagegen sind physikalische Beweise. Dem Abschlussbericht des Dutch Safety Boards zufolge explodierte der tödliche Sprengkopf drei Meter entfernt von Flug »MH 17« (um eine maximale Zerstörung zu erreichen, explodiert ein »Buk«-Sprengkopf idealerweise weiter vom Ziel entfernt). Das Luftfahrtforschungsamt des russischen Verteidigungsministeriums gibt an, dass die Explosion 1,5 Meter entfernt von der Boeing stattfand. Dieser kurze Abstand deutet eher auf einen kleinen Raketenkopf, z. B. auf den einer »R27« oder »R60«, deren Sprengköpfe die Hälfte der Masse einer »Buk« haben (etwa 30 Kilogramm statt 70) und bei denen die Anzahl der Granatsplitter 14mal kleiner ist als bei einer »Buk«. Am 19. Juli zweifelte das russische Verteidigungsministerium die »Buk«-Theorie aufgrund der Einschlagsschäden an: »Warum weist das Flugzeuggehäuse Schäden (von) Schrapnellen auf, die charakteristisch für die Sprengköpfe von Luft-Luft-Raketen sind, (...) wie z. B. von »R-27-Topor«- oder »R-73«-Raketen, die vom ukrainischen Militär als Bewaffnung auf »MiG-29« und »Su-27« genutzt werden?«

1978 hatte ein sowjetischer Jet zwei »R-60«-Raketen auf einen koreanischen Passagierjet gefeuert, der auf seiner Route von Anchorage nach Seoul in den sowjetischen Luftraum eingedrungen war. Eine Rakete traf den Flügel und den Rumpf und tötete zwei Menschen. Trotzdem war das Flugzeug in der Lage, auf einem gefrorenen See zu landen, 107 Passagiere kamen mit dem Leben davon.

Die Detonation einer »Buk« ist dagegen verheerend. Im Jahr 2001 schoss das ukrainische Militär bei einer Übung mit Boden-Luft-Raketen versehentlich auf ein Flugzeug der Siberia Airlines, das in der Luft explodierte. Auch Flug »MH 17« wäre aufgrund der enormen kinetischen Energie der einschlagenden Schrapnellfragmente explodiert, erklärte der bereits zitierte ehemalige Ostberliner Luftabwehroffizier. Oberst Balabanow deutete das ebenso und stellte fest, dass außer dem Cockpit alle Teile, in die die Boeing zerbrach, viel zu geringe Schäden für einen »Buk«-Treffer aufwies. Und tatsächlich waren in allen zehn Fällen, in denen russische Jets durch georgische »Buk«-Raketen während des Krieges im Jahr 2008 getroffen worden waren, die Flugzeuge noch in der Luft zerstört worden. Allerdings hatten die Piloten genügend Zeit, den Schleudersitz zu benutzen und mit dem Fallschirm zu landen.

Dies lässt darauf schließen, dass die Piloten der Boeing 777 ein kleines Zeitfenster gehabt haben müssen, um Alarm auszulösen, und das ganz sicher, falls eine »Buk« von vorne auf sie zugekommen wäre (z. B. aus dem von den Aufständischen gehaltenen Ort Snischne) – aber sie lösten keinen Alarm aus.

Verschiedene Zeugen erwähnten die Möglichkeit, dass das Cockpit der Boeing durch die Bordkanone eines Jets beschädigt worden sei. Der ukrainisch-kanadische OSZE-Beobachter Michael Bociurkiw war einer der ersten, der an der Absturzstelle war. Er wurde zunächst in ein dichtbewaldetes Gebiet zu einem überraschend großen Wrackteil des Flugzeuges gebracht, an dem nur zwei der sechzehn Fenster zerbrochen waren. Das Cockpit, das er als nächstes inspizierte, hatte Löcher, die aussahen, als ob sie durch »starken Maschinengewehrbeschuss« (d. h. von der Bordkanone eines Jets) verursacht worden wären, aber sie könnten auch von Granatsplittern stammen. Bociurkiw sah Männer mit Werkzeugen, die am Wrack hantierten. Waren das jene, die eine rechteckige Platte aus dem Crewdeck schnitten, um Hinweise auf Brandspuren zu beseitigen, die durch den Einsatz von 23-Millimeter-Hochexplosivgeschossen bzw. Leuchtspurmunition entstehen? In diesem Fall hätten sie auf Anweisung aus Kiew

gehandelt, was durchaus möglich ist, denn in einem Bürgerkrieg sind Frontlinien durchlässig und fließend.

Attentat auf Putin?

Schließlich erhielt die Jet-Theorie am 8. September in einem Bericht einen quasi offiziellen Stempel durch den Verband der Ingenieure Russlands, unterzeichnet von ihrem Vizepräsidenten Iwan Andrijewski. Hier wird ebenfalls geltend gemacht, dass durch einen nichtidentifizierten Kampfjet auf das Cockpit geschossen worden sei. Mit noch funktionsfähigen Triebwerken sei die Boeing mit dem Autopiloten weitergeflogen, nur um dann von einer der Raketen des Jets getroffen zu werden. Auf der Basis der Angaben von Bociurkiw, des russischsprachigen *BBC*-Berichts und anderen Aussagen ging die halboffizielle *New Straits Times* aus Malaysia ebenfalls von der Jet-Theorie aus.

Es gibt einen weiteren Hinweis auf einen Angriff durch einen Jet. Dem privaten Ermittler Josef Resch wurden von einem russischen Informanten wichtige Details aus offensichtlich authentischen Dokumenten zugespielt. Aus diesen Materialien geht hervor, dass am 15. Juli ein Flugzeug (eine Suchoi, Typennummer nicht spezifiziert und

Registrierungsnummer geschwärzt), aus Kirowograd kommend, in Tschugujiw (Oblast Charkiw) landete, beides keine regulären Militärflughäfen. Genau dort, in Tschugujiw, waren die zivilen Radaranlagen wegen »Wartungsarbeiten« ausgeschaltet worden. Die Suchoi ersetzte eines der Flugzeuge, die für Operationen am 17. Juli eingeplant waren, und hatte den Befehl, ein Luftziel im Dreieck Snischne–Tores–Grabowe abzuschießen. Eine »Buk«-Einheit sollte die Operation decken, feuerte aber nicht. Alle involvierten Piloten wurden dann zu einer anderen Basis versetzt, ein beteiligter Geheimdienstoffizier wurde später außerhalb der Kampfzone erschossen. Resch und sein Team hielten dies für einen höchst glaubwürdigen Hinweis, aber der anonyme Auftraggeber, der die Belohnung von 30 Millionen Dollar ausgesetzt hatte, war nicht an einer Veröffentlichung interessiert, vielleicht wegen des möglichen Motivs: Abschuss von Putins Präsidentenmaschine, einer »Il-96«.

Kees van der Pijl: Der Abschuss. Flug MH 17, die Ukraine und der neue Kalte Krieg. Papy--Rossa-Verlag, Köln 2018, 358 Seiten, 19,90 Euro

<https://www.jungewelt.de/artikel/338813.ukraine-krise-ungelöstes-rätsel.html>