

Sicherheitsüberprüfung des Kernkraftwerks Leibstadt bezüglich Flugzeugabsturz

Kommentar

Angenommen ein Brückenkonstrukteur verwendet für die Sicherheitsanalyse seiner erstellten grossen Hängebrücke einen Wind von 30 km/h und erwähnt mit keinem Wort, dass Orkane in der Schweiz mit bis zu 150 km/h toben können, man würde ihn für unzurechnungsfähig halten. Mit der gleichen Willkür gehen die Atombetreiber zusammen mit dem ENSI für die Absturzberechnungen auf das Zwischenlager des AKW Leibstadt von einem vollgetankten Militärjet aus. Wieso nicht von einem Verkehrsflugzeug. Seit der Inbetriebnahme des AKWL fliegen längstens B-747 herum, deren Gewicht (Masse) 20 mal grösser ist, und die 30 mal mehr Treibstoffinhalt aufweisen. Es wird ein auf das Ergebnis vorpräpariertes Szenario eingesetzt, das in keiner Weise mit den realen Umweltgefahren übereinstimmt.

Unfallbedingter Absturz

Wie der Teufel vor dem Weihwasser, hütet sich die Atomlobby vor dem Thema gezielter Flugzeugabsturz. Denn dieser ist nicht beherrschbar. Und so betrachtet sie ausschliesslich den unfallbedingten Absturz und stützt sich dabei seit Jahrzehnten auf das Modell des 20 Tonnen schweren Militärjets, der mit 5 Tonnen Treibstoff und einer Geschwindigkeit von 770 km/h in ein Objekt prallt. Dieses Modell hüllt sie mit mathematischem Rauch und Nebel ein, um den Anschein zu erwecken, die Sicherheit der Bevölkerung beruhe auf wissenschaftlichen Grundlagen.

Gezielter Absturz...

Noch unter dem Eindruck der „Nine-Eleven“-Ereignisse stehend, schrieb das ENSI 2003 unter anderem: [...] *Bedrohungen, die vor den Attentaten vom 11. September 2001 als hypothetisch galten oder lediglich im Rahmen von Fiktion oder Filmen vorstellbar waren, sind plötzlich als realisierbare Wirklichkeit in unser Bewusstsein eingedrungen. [...] Der 11. September 2001 hat also eine Reihe neuer Bedrohungsszenarien in das öffentliche Bewusstsein gerückt, welche jederzeit alle Bereiche, insbesondere aber eine Vielzahl von Dienstleistungs- oder Industrieeinrichtungen der zivilen Gesellschaft betreffen können.* (Quelle: HSK-AN-4626 Seite 5.)

Wo werden diese Erkenntnisse nun umgesetzt, wenn weiterhin mit Szenarien einer reinen Günstlingswirtschaft die Bevölkerung hinters Licht geführt wird?

Um den gezielten Absturz aus der Diskussion zu nehmen, hat ihn das ENSI als Geheimsache erklärt, mit dem fadenscheinigen Vorwand, allfälligen Selbstmördern keine Informationen zu liefern.

... mit Google Map

Sämtliche Informationen, die ein Pilot brauchen würde, um ein AKW anzusteuern sind im Internet vorhanden. Dort findet man die genauen Koordinaten der Atommeiler. Die geeigneten Anflugsektoren kann jedermann aus Google Earth ermitteln. Die Zeitspanne, in der vom externen Air Traffic Control erkannt werden kann, ob sich ein planmässiger Flug in einen Selbstmordanflug „verwandelt“, umfasst ein paar wenige Minuten. Man kann auf den Internetseiten www.Flightradar.com beobachten, wie täglich Airliner in geringer Höhe z.B. über Beznau und Leibstadt fliegen. Gegenmassnahmen können, innerhalb der wenigen zur Verfügung stehenden Minuten, nicht eingeleitet werden. Ebenso gut könnte man riesige Verbote an den Reaktoren anbringen, mit der Aufschrift „Einflug verboten“.

Nicht nur das Zwischenlager, auch der Reaktor von Leibstadt ist bedroht

Im Jahr 1986 berechnete das ENSI, dass eine Betonmauer die Dicke von 1.50 Metern betragen müsse, um unserem schon vorher genannten Militärjet von 20 Tonnen Gewicht und 5 Tonnen Treibstoff bei einer Geschwindigkeit von 770 km/h standzuhalten. Die Betondicke der Leibstadtkuppel beträgt nur 1.20 Meter und könnte jederzeit von Flugzeugen mit den gleichen 770 km/h angesteuert werden, die jedoch 25 mal schwerer sind und bis zu 40 mal mehr Treibstoff mit sich führen als die Berechnungsgrundlagen für die 1.50 Meter Dicke ergaben. Die Schlussfolgerungen des bis 2011 höchsten deutschen Atomsicherheitsexperten der Regierung, dipl. Ing. Dieter Majer, zeigen verheerende Auswirkungen von gezielten Abstürzen auf Atomkraftwerke. (https://www.ausgestrahlt.de/media/filer_public/33/2b/332b74bb-2b89-4a64-b08d-83bb86fee24b/gutachterliche-stellungnahme-flugzeugabsturz-akw-dieter-majer.pdf) Hauptsächlich aus diesen Gründen wurden in Deutschland bis 2011 8 AKWs stillgelegt.

Erinnern wir uns

Die B-757 die ins Pentagon krachte wurde von einem Mann gesteuert, der keine Lizenz besass, sondern in den USA mit Simulatortraining auf diesem Flugzeugtyp einige Kenntnisse erwarb. Der Anflug erfolgte nach reiner Sicht mit über 800 km/h, wie man aus dem vom amerikanischen Luftamt (NSTB) erstellten Video entnehmen kann. Es ist leichter mit einem Flugzeug in ein Objekt zu fliegen, als dieses zu landen.

Realitätsbetrachtung der letzten Jahre

Am 16. Juli 2011 steuerte ein schweizerischer Selbstmordpilot gezielt und „erfolgreich“ sein 2-motoriges Schweizer-Flugzeug in ein schweizerisches Erdobjekt (Wohnhaus) hinein und zerstörte dieses vollständig.

Am 29. November 2013 steuerte der Flugkapitän einen Passagierjet absichtlich in den Boden von Namibia.

Am 24. März 2015 steuerte ein deutscher Selbstmordpilot gezielt einen vollbesetzten Airliner in eine Felswand der französischen Alpen.

Forderungen

Die Analyse für den Störfall "Unfallbedingter Flugzeugabsturz auf das KKL-Zwischenlager" ist auszudehnen auf der Grundlage von Verkehrsflugzeugen mit einem Gesamtgewicht von über 400 Tonnen.

Schlussfolgerungen aus einer Analyse des gezielten Flugzeugabsturzes dürfen nicht mit Hilfe der Geheimhaltung der Bevölkerung vorenthalten werden, sondern müssen öffentlich zugänglich sein.

Oktober 2019; Max Tobler; 32 Jahre Pilot bei Swissair; Ex Kdt B-747 und MD-11; Checkpilot; anschliessend weitere 8 Jahre Kapitän auf einem grossen Businessjet; heute tätig als Simulatorinstruktor bei Lufthansa für das lizenzrelevante Training von Linienpiloten.