

Herwig Duschek, 26. 10. 2012

[www.gralsmacht.com](http://www.gralsmacht.com)

1032. Artikel zu den Zeitereignissen

# Paris, 25. Juli 2000: Absturz der Concorde (5)

(Ich schließe an Artikel 1031 an.)

(National Geographic-Video<sup>1</sup>): 75 Liter Treibstoff pro Sekunde ergießen sich ins Triebwerk. Aber selbst wenn Treibstoff in das Triebwerk läuft, ist noch ein Funke nötig, der ihn entzündet. Woher kam dieser Funke? ... Vom Stimmenrekorder wissen wir, daß die Piloten Schwierigkeiten mit dem Fahrgestell hatten. Als die Concorde in die Luft steigt fordert der Pilot Christian Marty an, das Fahrgestell einzufahren (?).

Frage 19: Warum sollte Christian Marty das Fahrgestell einfahren lassen, wenn er in wenigen Kilometern auf dem Flughafen Le Bourget notlanden wollte<sup>2</sup>?

(National Geographic-Video:) Aber es läßt sich nicht mehr einfahren. Die einzige Videoaufnahme, die von diesem Unglückflug existiert, liefert einen weiteren Beweis. Sie zeigt, daß das Fahrgestell noch ausgefahren ist. Warum konnte es nicht eingezogen werden? Die wahrscheinlichste Erklärung sehen Sie in dieser Computersimulation (s.u.). Teile des geplatzten Reifens fliegen in den Fahrwerkschacht und zerfetzen dort Stromkabel.

Frage 20: Sind die Gummiteilchen nun auch scharfkantig, daß sie dicke Kabel durchtrennen können?



(National Geographic-Video:) Das Fahrgestell lässt sich nicht mehr einziehen. Schlimmer noch: die freiliegenden Kabel wirbeln in der sturmähnlichen Luftströmung herum. Wenn die ungeschützten Kabel sich berühren, entstehen Funken (s.u.). Und wie das Schicksal es will<sup>3</sup>,

<sup>1</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=qP7fCs86fof>

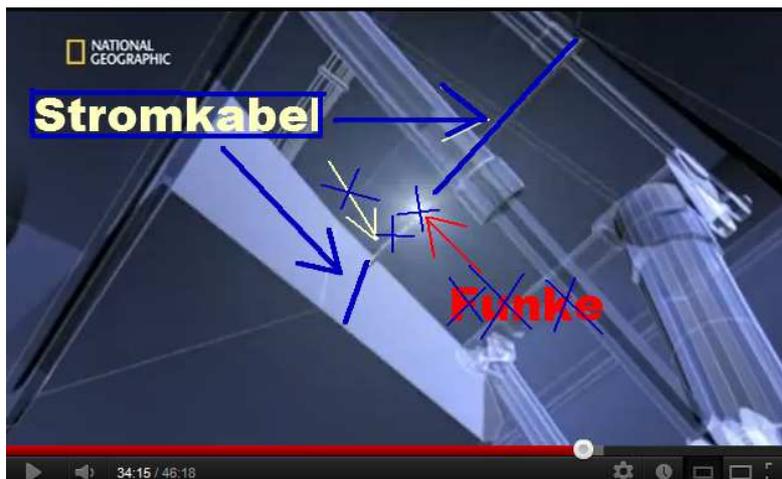
<sup>2</sup> Siehe Artikel 1028 (S. 2) und 1029 (S. 3)

<sup>3</sup> Man achte auf diese Formulierung

berühren sie sich. Dieser Kontakt entzündet den auslaufenden Treibstoff. In diesem Moment wird die Concorde zu einer fliegenden Bombe.



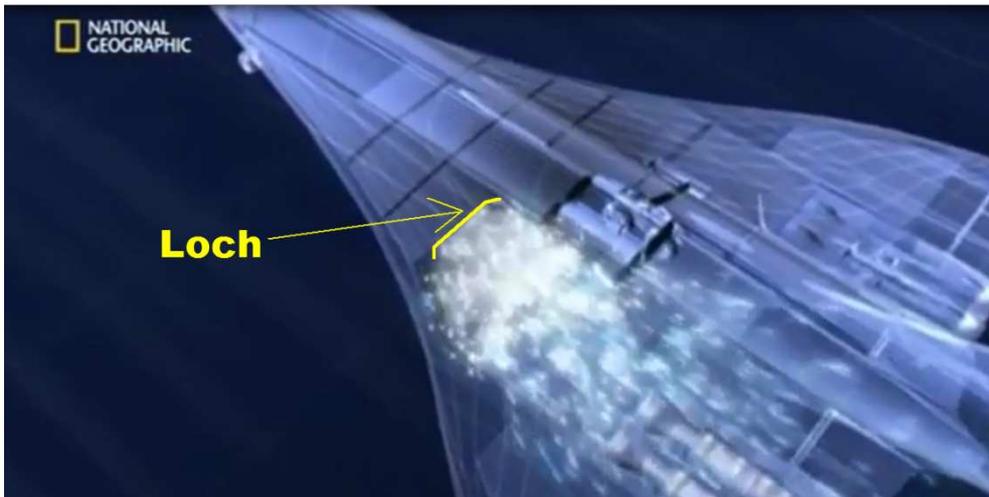
Nach der Fliehkraft dürfte aber das linke Stromkabelstück bei der Geschwindigkeit von ca. 320 km/h nicht (wie oben gezeigt) wegstehen. Es müsste anliegen (s.u.). Der Funke dürfte gar nicht entstehen. Ist überhaupt ein Funke durch freiliegende Stromkabel entzündet worden? (Frage 21)



(Die Computergraphik ist außerdem falsch. Es handelt sich um das linke Fahrwerk an der linken Tragfläche. Die Concorde in der Computergraphik fährt nach rechts, anstatt nach links [vgl. Bild unten])

Angenommen, es würde im Fahrwerkschacht ein Funke entstehen. Wie kommt dieser „schicksalshafte“ Funke (s.o.) aus dem Fahrwerksschacht in das Triebwerk (vgl.u.), wohin sich angeblich ... *75 Liter Treibstoff pro Sekunde ergießen* (s.o.) – wohlgermerkt ohne zu erlöschen. (Frage 22)

(David Learmount in *National Geographic*-Video:) ... *Es ergoß sich eine riesige Menge Treibstoff aus diesem ziemlich großen Loch* (s.u.), *das ließ das Triebwerk buchstäblich austrocknen, sodaß es nach und nach an Schubkraft verlor und irgendwann ganz ausfiel. Die Piloten hatten also nur noch zwei Triebwerke auf der rechten Seite, obwohl sie normalerweise an vier gewöhnt waren.*“



(Das angebliche Loch auf dem Bild dürfte eine Größe von ca. 2,7 m haben)



(Die Concorde von unten mit der ungefähren Stelle [gelb] des angeblichen Lochs im Tank, aber nicht in der Tragfläche. Man achte auf den relativ schmalen Fahrwerksschacht. Die Flügelspannweite beträgt 25,6 m.)

81 Sekunden vor dem Absturz beginnt – nach der offiziellen Version – die Katastrophe mit dem Metallstreifen, geplatzten Reifen (usw.)<sup>4</sup>, sodaß sich 75 l Treibstoff pro Sekunde in das Triebwerk ergießen (S. 1). Das wären bis zum Absturz ( $81 \times 75 =$ ) 6075 l. Alle Treibstofftanks der Concorde<sup>5</sup> fassen 114.516 l Kerosin<sup>6</sup>. Nach der offiziellen Version stehen der Concorde für den Antrieb 6075 l Treibstoff nicht zur Verfügung. Das sind aber von 114.516 l

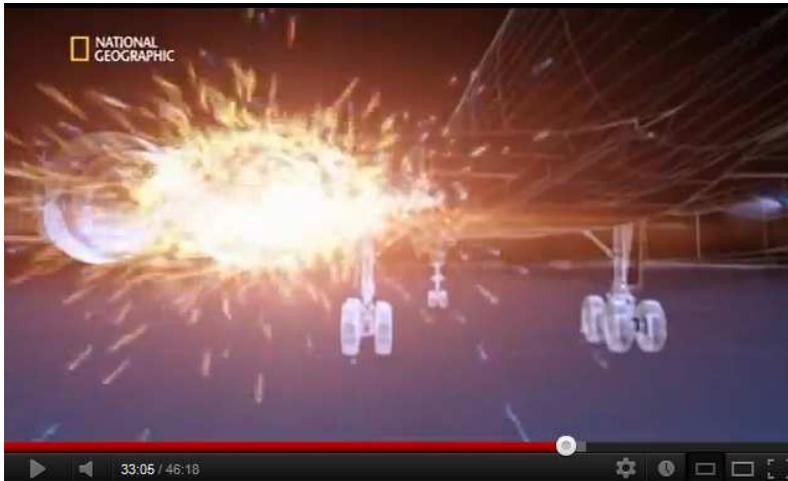
<sup>4</sup> Siehe Artikel 1031 (S. 3)

<sup>5</sup> Siehe Artikel 1031 (S. 5)

<sup>6</sup> Die Concorde muß vollgetankt gewesen sein, da der Kraftstoffverbrauch bei 25.680 l pro Stunde liegt und der Flug Paris – New York ca 3 ½ Stunden dauert. <http://de.wikipedia.org/wiki/Concorde>

(: 6075 =>) nur der 18,857-fache Teil. Warum verlor die Concorde – gemäß den Daten der offiziellen Version – überhaupt an Schubkraft? (Frage 23)

(National Geographic-Video:) ... Treibstoff ergießt sich über die Triebwerke:



Es wurde behauptet, daß der Tank<sup>7</sup> defekt sei, nicht aber die Tragfläche<sup>8</sup>. Und: ... Treibstoff ergießt sich über die Triebwerke<sup>9</sup>. Der Tank liegt innerhalb der Tragfläche, die Triebwerke aber außerhalb der Tragfläche (s.o.). Wie kommt nun der Treibstoff in die Triebwerke? (Frage 24)

Wie können Triebwerke überhaupt funktionieren, wenn (wie behauptet) 6075 l Treibstoff „äußerlich“ – also nicht über den normalen Verbrennungsvorgang – sich dort hinein ergießen und dazu noch Feuer im Triebwerk entfachen? (Frage 25)

Betrachten wir dieses – meines Erachtens authentische – Bild<sup>10</sup>:



(Das linke Fahrwerk ist ausgefahren, das rechte Fahrwerk aber nicht!)

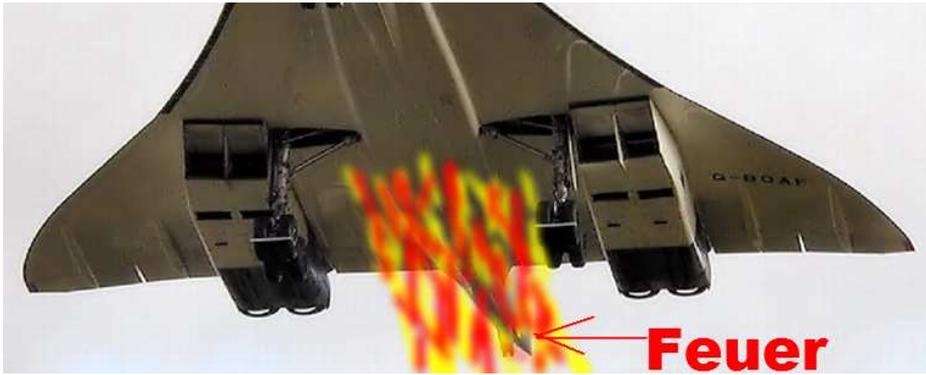
Man sieht deutlich, daß das Feuer – einem riesigen Flammenwerfer gleich – nicht aus den Triebwerken schlägt, sondern aus dem Heckbereich:

<sup>7</sup> Welcher von den 11 Tanks? (siehe Artikel 1031, S. 5)

<sup>8</sup> Artikel 1031 (S. 4)

<sup>9</sup> Siehe auch S. 1

<sup>10</sup> Schon in Artikel 1028 (S. 1) angeführt



(Das [ungefähre] Feuer aus dem Heckbereich – gemäß dem obigen Bild)



(Der [ungefähre] Feuerstrahl schlägt aus dem Heckbereich [hier – zur besseren Orientierung – ohne Fahrwerk])

Fortsetzung folgt.