

Spenden?¹ – Menschen mit zu geringen Einkommen brauchen sich nicht angesprochen fühlen.

Herwig Duschek, 28. 10. 2012

www.gralsmacht.com

1034. Artikel zu den Zeitereignissen

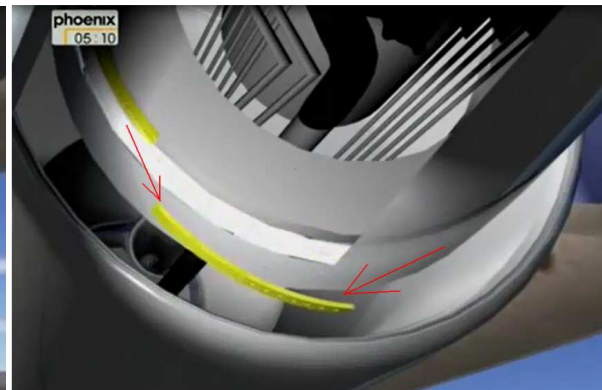
Paris, 25. Juli 2000: Absturz der Concorde (7)

(Ich schließe an Artikel 1033 an.)

Im *Phoenix*-Video² heißt es: ... *Eineinhalb Jahre (= 18 Monate) nach dem Unglück erscheint der offizielle Untersuchungsbericht. Die Unglücksursache scheint schnell gefunden: ein Metallstück (s.u.), 20 cm lang, von einer US-Maschine auf der Startbahn abgefallen. Es gehörte zum Triebwerk eine Continental-Airlines.*



(Der „mysteriöse Metallstreifen“³. Man achte auf den Haken. Das Metallstück soll sich innerhalb des Triebwerks



einer *Continental-Airlines*-Maschine befunden haben. Von dort soll es auf die Startbahn gefallen sein.)

¹ GRALSMACHT, Raiffeisenbank Kempten, Kontonummer 528927, BLZ 73369902

Für Auslandsüberweisungen:

GRALSMACHT, IBAN: DE24 7336 9902 0000 5289 27, BIC: GENODEF1KM1

² Youtube: *Der Absturz der Concorde - Protokoll einer Katastrophe 2/3*

<http://www.youtube.com/watch?v=JC8z29ij0Pg>

³ Siehe Artikel 1029 (S. 1-3)

Es hatte sich gelöst und war auf die Startbahn gefallen. Niemand hatte das registriert.

Frage 30: Wie kann ein Metallstreifen sich vom Inneren eines Triebwerkes lösen und auf die Startbahn fallen? (Reparaturarbeiten am offenen Triebwerk werden nicht auf der Startbahn ausgeführt.)

Im Gegensatz zum *National Geographic*-Video, wo ein Stück Gummireifen eine Schockwelle im Treibstoff ausgelöst haben soll⁴, soll im *Phoenix*-Video ein Stück Gummireifen ein Loch im Treibstofftank geschlagen haben:



(Paul-Louis Arslanian:) Die Concorde fuhr über den Metallstreifen auf der Piste. Er zerschlitze den Reifen – ein großes Stück schoß in den Treibstofftank und verursachte dort ein Leck (s.u.). So etwa (Bild unten, re) sahen viele hundert schockierte Zeugen am Flughafen den Start der Concorde.



Anschließend wird die Rekonstruktion der abhebenden Concorde gezeigt – mit einem riesigen Feuerstrahl (s.o.).

Es wird gesagt, daß sich der ausfließende Treibstoff entzündete – aber nicht durch was.

Frage 31: Wie kann aus einem kleinen Leck ein so großer Feuerstrahl entstehen?

Frage 32: Wo ist im *Phoenix*-Video der Feuer-auslösende Funke⁵?

⁴ Siehe Artikel 1031 (S. 4)

⁵ Vgl. Artikel 1032 (S. 1/2)

(Phoenix-Video:) Und so sah ihn die Frau eines spanischen LKW-Fahrers (s.u.) – das einzigste Filmdokument der Katastrophe⁶.



Frage 33: Ist das große „G“ auf dem LKW Zufall oder Hinweis⁷?

Frage 34: Wenn viele hundert Zeugen den Start der Concorde beobachtet haben (s.o.) – warum gibt es nur dieses ... einzigste Filmdokument der Katastrophe (s.o.)?

Frage 35: Wie steht es mit den Aufnahmen der Videoüberwachung am Flughafen⁸?

Im *Phoenix*-Video wird behauptet (ab 14:42, s.u.), daß der Pilot doppelt soviel Treibstoff als nötig tanken ließ und dies eines der Unglücksursachen gewesen wäre.



Hierzu: Die 11 Tanks der Concorde fassen 114. 516 l Kerosin⁹. Der Kraftstoffverbrauch liegt bei 25. 680 l pro Stunde und der Flug Paris – New York dauert ca. 3 ½ Stunden¹⁰.

89. 880 l (= 3 ½ x 25. 680) wären viel zu knapp bemessen gewesen. Selbstverständlich hatte Kapitän Christian Marty volltanken lassen. Hätte er die Hälfte von 114. 516 l Kerosin – das

⁶ Weitere Bilder in Artikel

⁷ Siehe Artikel 169 (S. 6). Hinweis bekam ich.

⁸ Vgl. Artikel 378 (S. 5/6)

⁹ Siehe Artikel 1031 (S. 5)

¹⁰ Siehe Artikel 1032 (S. 3, Anm. 6)

Phoenix-Video behauptet, daß dies ausreichend gewesen wäre (s.o.) – tanken lassen, dann wäre die Concorde aus Treibstoffmangel in den Atlantik gestürzt.

Mit $(114. 516 : 2 =) 57. 258$ l Kerosin hätten auf jeden Fall ca. $(89. 880 - 57. 258 =) 32. 622$ l gefehlt.

Die vollgetankte Concorde kann schon allein deswegen als Unglücksursache ausgeschlossen werden, weil selbstverständlich immer Tanks mit vollem Inhalt vorausgesetzt werden müssen und diese daher kein Sicherheitsrisiko sein können.

Schnitt. Ich wiederhole nun die 35 Fragen aus den Artikeln 1028-1034:

- Ist der Film *Airport 80 - Die Concorde* (mit genau dieser Concorde) ein Programmentwurf für den Concorde-Absturz 20 Jahre später? (Frage 1)¹¹
- Frage 2: War es Zufall oder Berechnung, daß die Flammen gerade dann aus der Concorde schlugen, als diese nicht mehr abzubremsen war und abheben mußte?¹²
- Frage 3: bei nachfolgenden Bild fällt auf, daß (– im Vgl. zu den drei oberen Bildern –) die Feuersbrunst geringer ist und nur aus den linken Triebwerken zu kommen scheint. Warum?¹³
- Man achte auf die Formulierung „schrottreif“. Qui bono – Wem nützt es, wenn die Concorde-Flüge eingestellt werden? (Frage 4)¹⁴
- *Die Intensität des Feuers ist so stark, daß es drei Stunden dauert, ehe es unter Kontrolle gebracht ist. Wie diese Fernsehrichtenbilder zeigen sind das Flugzeug und das Hotel in den verkohlten Überresten nicht wiederzuerkennen.* Warum? (Frage 5) Kerosin brennt zwischen 600 und 800° Celsius heiß, die industrielle Schmiedetemperatur beträgt etwa 950° C und der Schmelzpunkt von Stahl beträgt 1588° C¹⁵.
- Frage 6: Ist es Zufall oder arrangiert, daß die brennende Concorde genau auf das *Hotel Les Relais Bleus* stürzt, das sich kurz vor der Kreuzung der Straßen D902 und D317 befindet?¹⁶
- Drei Jahre zuvor, am 31. 8. 1997 wird Prinzessin Diana Spencer, die „Königin der Herzen“ ermordet – auch in Paris. Zufall? (Frage 7)¹⁷
- Ist dies (das Thema mit den ... 19 Gepäckstücken) eines der vielen Ablenkungsmanöver? (Frage 8)¹⁸
- Normalerweise wird ein Flugzeug vor dem Start durchkontrolliert – auch die Triebwerke. Warum weisen beide linke Triebwerke plötzlich beim Start einen Defekt auf? (Frage 9)¹⁹
- Ist diese „heiße Spur“ mit den (50 geplatzten Reifen innerhalb von 25 Jahren) ... auch ein Ablenkungsmanöver? (Frage 10)²⁰

(Fortsetzung folgt.)

¹¹ Siehe Artikel 1028 (S. 1/2)

¹² Siehe Artikel 1028 (S. 3)

¹³ Siehe Artikel 1028 (S. 5)

¹⁴ Siehe Artikel 1029 (S. 2)

¹⁵ Siehe Artikel 1029 (S. 5)

¹⁶ Siehe Artikel 1029 (S. 6)

¹⁷ Siehe Artikel 1029 (S. 7)

¹⁸ Siehe Artikel 1030 (S. 1)

¹⁹ Siehe Artikel 1030 (S. 3)

²⁰ Siehe Artikel 1030 (S. 3)