

## 1966. Artikel zu den Zeitereignissen

### **Nachtrag Artikelserie Zum Germanwings-"Absturz"¹(5)**

Da ich gestern einen Beitrag in *anonymous*<sup>2</sup> zum Germanwings-Flug-4U9525 entdeckte, unterbreche ich für diesen Artikel das Thema *Flüchtlings-Programm und rechtsfreie Räume*. *Anonymous* schreibt: Flug 4U9525 Germanwings: Alles zurück auf Null: Flugdaten von Flyradar widersprechen offizieller Version! Daten belegen, dass der Germanwings Airbus A320 (D-AIPX) vom zügigen Sinkflug in den Horizontalflug abgefangen wurde ... Außerdem entpuppen sich zwei vermeintliche Mitschnitte des Stimmrekorders, als Fälschung. Was verschweigen uns Politik, Medien und die Fluggesellschaft? Die offizielle Version die durch Politik und Medien gegenwärtig zum Absturz von Flug 4U9525 verbreitet wird, kann nicht stimmen. Das beweist eine Spektrum-Analyse der vermeintlichen Black-Box-Audio-Daten, welche die Behörden vor einigen Tagen veröffentlichten<sup>3</sup> und eine Ausweitung der wenigen öffentlichen, aber frei zugänglichen Flugdaten (s.u.) ...



<sup>1</sup> Siehe Artikel 1665-1678 und 1681-1684

<sup>2</sup> <http://vk.com/anonymous.kollektiv>

<sup>3</sup> <http://fs2.directupload.net/images/150404/ij8xoxuv.png>

... Das Audiomaterial weist Auffälligkeiten auf. Obwohl der o.g. Audio-Codec bis zu einer Frequenz von 15 kHz kodieren kann, wird der Hauptanteil des aufgenommenen Audiomaterials nur bis zu einer Frequenz von 7 kHz aufgelöst. Vereinzelte Geräusche werden aber mit bis zu einer Frequenz von bis zu 15 kHz wiederum aufgelöst. Es hat den Anschein, dass die höher aufgelösten Geräusche nachträglich in die Audio-Datei eingefügt worden sind. (Text anonymous)

<http://fs1.directupload.net/images/150404/suiwgc4k.png>

... Das Audiomaterial weist Auffälligkeiten auf. Obwohl der o.g. Audio-Codec bis zu einer Frequenz von 15 kHz kodieren kann, wird der Hauptanteil des aufgenommenen Audiomaterials nur bis zu einer Frequenz von 9 kHz aufgelöst. Vereinzelte Geräusche werden aber mit bis zu einer Frequenz von bis zu 15 kHz wiederum aufgelöst. Es hat den Anschein, daß die höher aufgelösten Geräusche nachträglich in die Audio-Datei eingefügt worden sind. (Text anonymous)

Fazit: Aufgrund dieser Auffälligkeiten hat es den Anschein, daß das Audiomaterial aus verschiedenen Tonmaterialien mit unterschiedlicher Auflösung zusammengesetzt worden ist. Flugdaten belegen: Airbus A320 (D-AIPX) wurde aus einem zügigen Sinkflug regelrecht in den Horizontalflug abgefangen

Laut den öffentlich zugänglichen Daten (Uhrzeit, Flughöhe und Geschwindigkeit) von Flightradar24 wurde der Sinkflug um 09:31 Uhr UTC aus einer Flughöhe von 37.975 ft (11.575 m) bei einer Geschwindigkeit von 477 kts (883 km/h) eingeleitet.

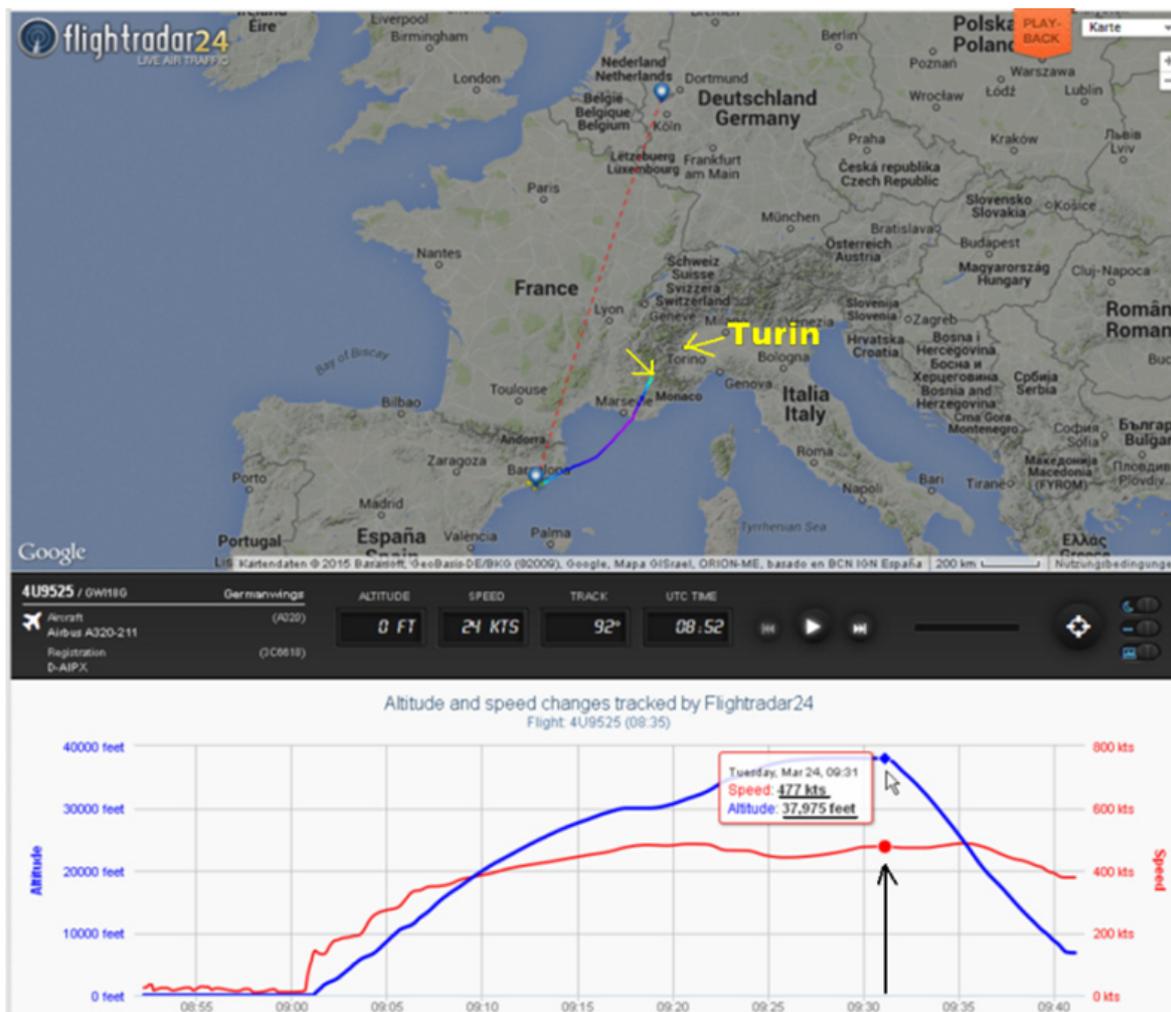
Nach 9 Minuten Sinkflug betrug die Flughöhe um 09:40 Uhr (UTC) 6.925 ft (2.111 m) bei einer Geschwindigkeit von 378 kts (700 km/h). Die durchschnittliche Sinkrate betrug demnach 3.450 ft/min (1.052 m/min) oder 17,53 Meter pro Sekunde.

Daraufhin wurde die Maschine aus ihrem recht zügigen Sinkflug regelrecht in den Horizontalflug abgefangen, denn die Sinkrate betrug nur noch lächerliche 125 ft/min (38 m/min) oder 0,64 Meter pro Sekunde.

Beleg : Zwischen 09:40 Uhr (UTC) (Flughöhe 6.925 ft = 2.111 m) bis 09:41 Uhr (UTC) (Flughöhe 6.800 ft = 2.073 m) hat die Maschine nur 125 ft (38 m) an Flughöhe verloren und die Fluggeschwindigkeit betrug um 09:41 Uhr (UTC) 378 kts (700 km/h).

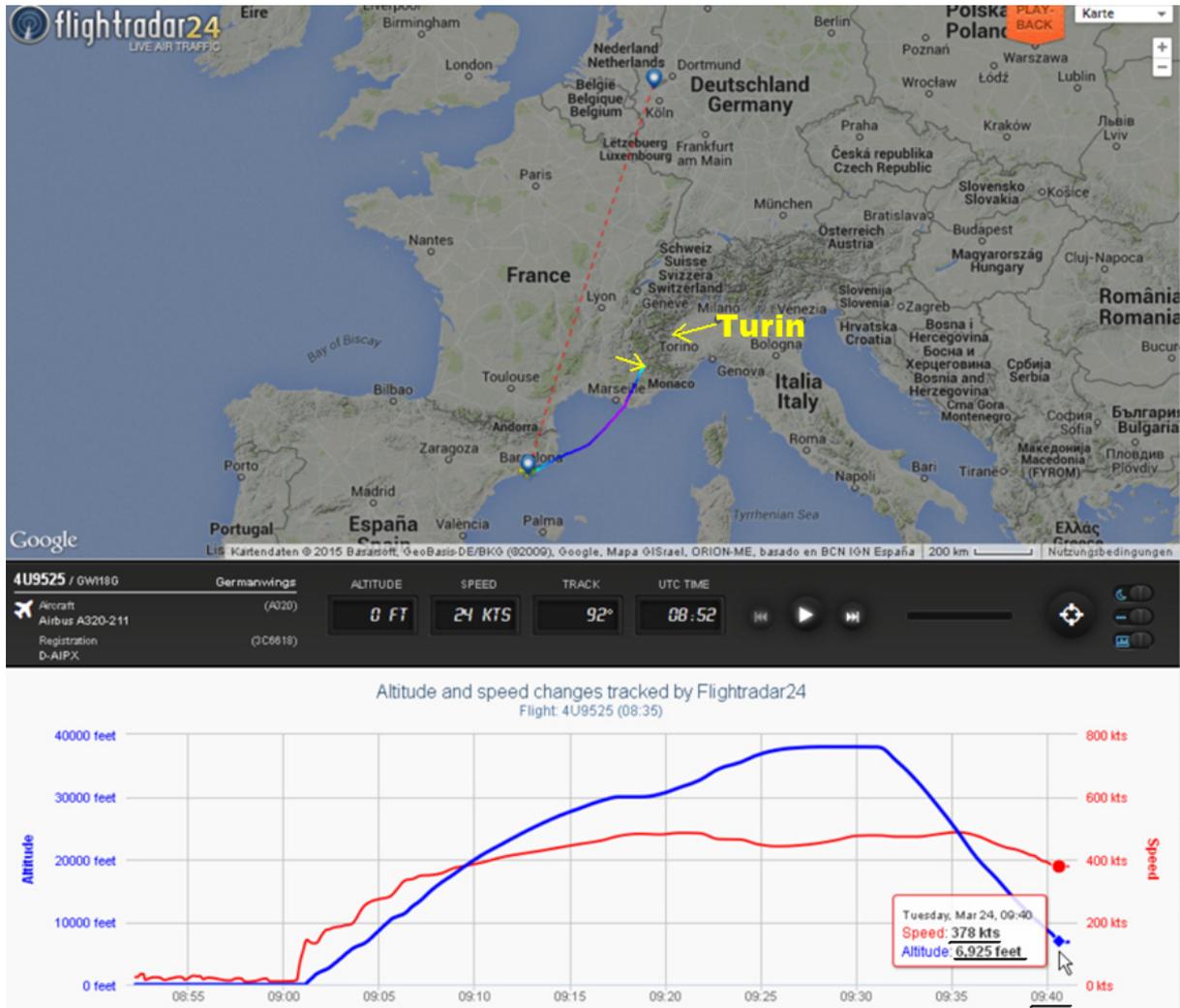
Screenshots vom 30.03.2015 22:26:15 Uhr (MESZ) Uhrzeit (UTC) / Flughöhe / Fluggeschwindigkeit / Quelle

09:31 / 37.975 ft / 477 kts /Flightradar24-Screenshot:



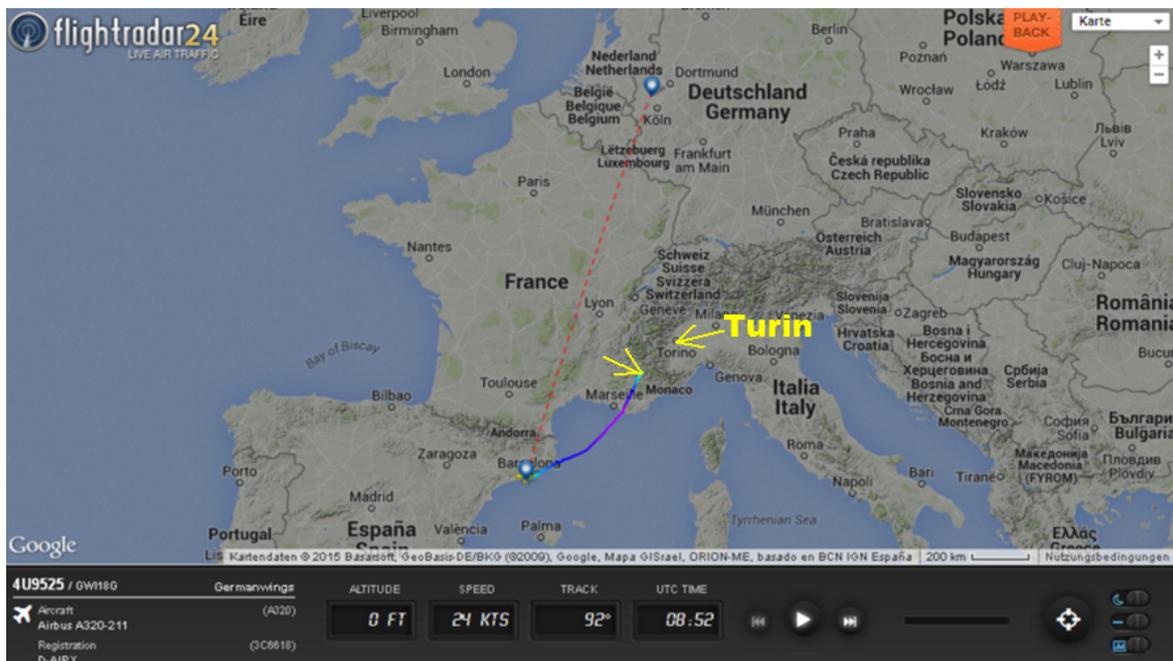
<http://fs2.directupload.net/images/150404/qeceqwp2.png> (Einfügungen von mir.)

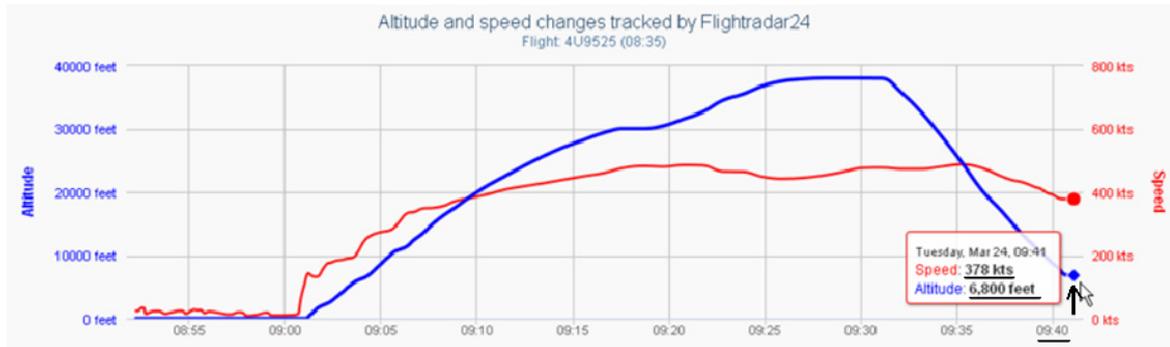
09:40 / 6.925 ft / 378 kts /Flightradar24-Screenshot:



<http://fs1.directupload.net/images/150404/4cug293f.png> (Einfügungen von mir.)

09:41 / 6.800 ft / 378 kts /Flightradar24-Screenshot: (geteiltes Bild)





<http://fs2.directupload.net/images/150404/h7hvy139.png> (Einfügungen von mir.)

Die auf den Screenshots ersichtlichen Flugdaten zu D-AIPX wurden mittlerweile aus der Datenbank von Flightradar24 entfernt. Jedenfalls sind diese seit 30. März, 2015, 17.03 Uhr nicht mehr aufrufbar. Screenshot:

<http://fs2.directupload.net/images/150404/ftchtzps.png>

Der ehemalige Shortcut-Link für D-AIPX existiert allerdings noch. Flyradar24 blendet nun einen Hinweistext ein. Zitat: »Sony, but we could not find flights for specified aircraft in our databases« Siehe:

<https://www.flightradar24.com/data/aircraft/d-aipx/#5d42675> (...)

Da *anonymous* fälschlicherweise<sup>4</sup> annimmt, daß die Germanwings-Maschine in den südfranzösischen Alpen zerschellt sei, schließt der Textschreiber: ...

Von der geographischen Position des Radar-Signal-Verlustes<sup>5</sup> bis zu der geographischen Position der Trümmerteile<sup>6</sup> liegen 7,472 Kilometer, Peilung 19,9 Grad. Die Trümmerteile hätten aber auf einer Peilung von 26,3 Grad von der geographischen Position des Radar-Signal-Verlustes aus liegen müssen, weil der Airbus zuletzt laut der angeblich von Flightradar24 stammenden Tabelle (Screenshot<sup>7</sup>) ein Kurs (Heading) von 26,3 Grad flog. Warum liegen die Trümmerteile 6,4 Grad links vom geflogenem Kurs von 26,3 Grad? Der Airbus muß wohl auch noch eine Links-Kurve geflogen sein.

Wenn die Maschine um 10:41 MZ (09:41 [UTC]/ 6.800 ft) eine Höhe 2073 m<sup>8</sup> hatte (–wohlgemerkt: offiziell zerschellte die Germanwings zu diesem Zeitpunkt auf 1550 m Höhe<sup>9</sup>–) und sich auf mit einer Geschwindigkeit von 700 km/h im Horizontalflug rechts der offiziellen "Absturzstelle" befand, dann könnte sie innerhalb von ca. 20 Minuten<sup>10</sup> den Flughafen von Turin<sup>11</sup> erreicht haben.

(Ende.)

<sup>4</sup> Siehe Anmerkung 1

<sup>5</sup> Die geographische Position des Radar-Signal-Verlustes

44°14'3" nördliche Breite

6°24'25" östliche Länge

<sup>6</sup> Die geographische Position der Trümmerteile

44°16'50,5" nördliche Breite

6°26' 19,8" östliche Länge

<sup>7</sup> <http://fs2.directupload.net/images/150404/ndnh5zds.png>

<sup>8</sup> Ich bin mir bewußt, daß die südfranzösischen Alpen auch Berge mit ca. 3000 m Höhe haben (s.u.). Ich gehe davon aus, daß die Germanwings ferngesteuert wurde (Artikel 1678, S. 5). Es dürfte daher für die Techniker kein Problem sein, den Flieger auf geringer Höhe über die Alpen zu steuern.

<http://www.l-itineraire.com/images/dpt/alpes-de-haute-provence.jpg>

<sup>9</sup> Um 10:41 Uhr schlug das Flugzeug in einer Höhe von 1.550 m im Bergmassiv Trois-Eveches in den Provenzalischen Alpen. [https://de.wikipedia.org/wiki/Germanwings-Flug\\_9525](https://de.wikipedia.org/wiki/Germanwings-Flug_9525)

<sup>10</sup> Ca. 200 km Luftlinie

<sup>11</sup> Siehe Artikel 1678 (S. 5)