

54. Artikel zu den Zeitereignissen

In Gedenken an die Toten, Trauernden und Traumatisierten der okkulten Verbrechen vom 11. 3. 2009 in Winnenden/Wendlingen, vom 9./10. 4. 2009 in Eisingen und vieler weiterer Orte.

Wie der „Stern“ das okkulte Verbrechen an den Menschen im Airbus 330 vertuscht

Die Zeitschrift *Stern* schreibt in ihrer Ausgabe vom 10. 6. 2009 (Nr. 25) über den Flug von Rio de Janeiro nach Paris:

...Nach dreieinhalb Stunden trifft AF447 auf die riesige Gewitterfront am Äquator, sie ist mindestens 400 nautische Meilen breit, 740 Kilometer, aber das ist in dieser Gegend nichts Ungewöhnliches. Das Flugzeug hat den von der brasilianischen Flugsicherung überwachten Luftraum verlassen, es befindet sich nun in der langen Zone zwischen den beiden Kontinenten, in der der Pilot seine Position funken muss. Der Autopilot ist eingeschaltet, man fliegt auf 35000 Fuß Höhe. Die umgerechnet 10700 Meter liegen am oberen Rand des Einsatzbereiches, man hofft, die Turbulenzen seien da oben geringer.

Kapitän Dubois und sein Copilot konzentrieren sich auf das Wetterradar vor ihnen in der Navigationstafel. Die Gewitterkerne leuchten rot, sie zu durchfliegen ist lebensgefährlich. Ihre Umgebung leuchtet auf dem Display gelb, darin sind die Turbulenzen noch immer so stark, dass man heftig durchgeschüttelt wird, die ruhigeren Gebiete sind grün, dort regnet es nur stark. In dieser Nacht zeigt das Radar kaum Grün, es zeigt ein Band von sich ständig bewegenden, neu entstehenden und sich vereinigenden Gewitterzentren, alle dunkelrot....

Gegen 22.50 Uhr passiert der Airbus die ersten Gewitter, die noch relativ schwach sind, die Turbulenzen beginnen.... Neun Minuten später gerät AF447 in eine weitere starke Gewitterzone. Jetzt werden die Passagiere kräftig durchgeschüttelt, wer noch schläft, wacht jetzt auf. Um 23 Uhr schickt Dubois ein Funksignal, man fliege durch starke Turbulenzen, es ist sein letztes Lebenszeichen. Die letzten 14 Minuten des Flugs AF447 beginnen, es sind 14 Minuten im Inferno eines Tropengewitters, für Pilot und Passagiere dauern sie eine Ewigkeit.

In dieser Nacht liegt ein Gewitterkern neben dem anderen, jeden einzelnen zu durchfliegen dauert „eine ganz lange Minute“, sagt ein Flugkapitän mit mehr als 22000 Flugstunden Erfahrung, der auf Bitten des Stern die Wetterbilder der Unglücksnacht studierte. Falls die vorliegenden Eumetsat-Bilder der fraglichen Minuten tatsächlich stimmen, steht Pilot Dubois um 23 Uhr vor einer schwierigen Entscheidung. Vor ihm liegt eine geschlossene Gewitterwand, nach Osten auszuweichen ist wegen der Wetterlage nicht möglich, es bleiben nur zwei Möglichkeiten: entweder einen 700-Meilen-Umweg in Richtung Westen zu fliegen, was eine Verspätung von ungefähr einer Stunde und einen Zwischentankstopp beim Erreichen von Europa bedeutet hätte. Oder umzudrehen und zum nächsterreichbaren brasilianischen Flughafen, Recife, zurückzufliegen. Was tun? „Ich wäre umgedreht“¹, sagte der deutsche Flugkapitän bei seiner nachträglichen Analyse, „das Bild zeigt die Hölle.“

¹ Es wäre doch interessant zu wissen, wie viele Flieger jährlich weltweit wegen schlechter Wetterverhältnisse umdrehen? (Preisfrage!)

Nach den bisher vorliegenden Daten sieht es so aus, als hätte Dubois den geraden Weg durch die Unwetterfront gesucht – oder hat er gar versucht, über das Gewitter zu fliegen? Das ist kaum vorstellbar, die Air-France-Ausbildung untersagt es....

23.10 Uhr, der Bordüberwachungscomputer sendet via ACARS die erste von insgesamt 24 Fehlermeldungen an die Bodenstation in Paris, „auto fit ap off“, der Autopilot ist abgeschaltet....

Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Piloten der AF 447 eine falsche Geschwindigkeitsanzeige bekamen, als Absturzursache allein reicht sie freilich nicht aus. Aber möglich sei es schon, sagen Fachleute, dass die Piloten den erlaubten Geschwindigkeitsbereich unter- oder überschritten haben – die „Sarg-Ecke“ (sic!), wie Fachleute ihn nennen, weil er so schmal und gefährlich ist

23.10 Uhr, ACARS sendet „f/ctl altn law“, im Cockpit leuchtet die Warnlampe „alternate law“ auf, das heißt: Es entfallen wichtige Schutzmechanismen, beispielsweise gegen zu steile Flugwinkel. Dazu dröhnt ein ohrenbetäubender Alarmton, wie von einem US-Krankenwagen. Warum der Autopilot abgeschaltet wird – ob von der Besatzung oder vom Computer –, man weiß es nicht. Fest steht nur, die letzten vier Minuten wird der Airbus von Hand gesteuert. Versuchen die Piloten im letzten Moment, durch einen scharfen Kurswechsel aus den heftigen Turbulenzen herauszusteuern? (Als ob die Piloten in einem Airbus so einfach das „Ruder hätten herumreißen können.“)

Das ist fast unmöglich, denn ACARS meldet zu diesem Zeitpunkt „flag on capt pfd“, das heißt, die Anzeigen auf den Bildschirmen des Piloten und Copiloten sind kurzzeitig ausgefallen. Über die Piloten muss in diesem Augenblick eine Flut von Warnsignalen hereinbrechen, nicht nur die Triebwerkskontrolle fällt aus, auch das Kollisionswarnprogramm.

23.12 Uhr. Der Überwachungscomputer sendet ein weiteres Notsignal „nav adr disagree“, ADIRU und ISIS sind ausgefallen, zwei Computer, die alle wichtigen Daten über Höhe, Geschwindigkeit und Position errechnen. Ohne sie weiß der Pilot kaum noch, wo oben und unten, wo links und rechts ist, nicht in der Nacht, erst recht nicht mitten in einem Gewitter. Auch der Bildschirm fällt wieder aus, nun sind die Piloten blind.

Dies kann nicht sein, denn die Raumesorientierung bei den Piloten erfolgt u.a. durch den Gleichgewichtssinn, und nicht durch den Computer. Es kann nicht sein, dass der Mensch nicht merkt, dass er z.B. auf dem Kopf fliegt². Auch wenn der Bildschirm (alle?) mal wieder ausgefallen sein soll (wie lange?), sind die Piloten noch lange nicht blind.

Weiter heißt es:

...23.13 Uhr, die ACARS-Signale „f/ctl priml fault“ und „f/ctl secl“ kündigen eine lebensbedrohliche Situation an. – „Reichlich spät“, möchte man meinen (rund eine Minute vor der offiziellen Zeit der Absturz-Lüge)

Es fällt auch auf, dass – im Gegensatz zu allen anderen Minuten zwischen 23:10 und 23:14 – 23:11 fehlt (23 Uhr = 11 Uhr nachts, also 11:11 nachts).

Weiter heißt es:

Dem Piloten steht zwar noch eine Batterie zur Verfügung, ähnlich wie eine Autobatterie...

Der Stern will uns also glauben machen, dass so ein großer Flieger wie ein Airbus 330 in Notsituationen über eine Batterie verfügt, die so ...ähnlich wie eine Autobatterie sei. Hinzu

² In der Schwerelosigkeit ist es anders

kommt, dass ...*diese Batterie ... ihm 30 Minuten lang Saft für die essenziellen Dinge ...* liefern würde – das hieße, dass um 23:44 (23:13 + 30 Minuten) ohnehin alles aus wäre.

Aber dazu sei es nicht gekommen, weil – so der *Stern* – die autoähnliche Batterie *Saft für die essenziellen Dinge ...* nur dann geliefert hätte, wenn diese noch funktioniert hätten. Aber:... *Bei AF 447 sind sie alle ausgefallen.* So ein Pech aber auch. Wir stehen also in der Darstellung des *Stern* ab 23:12 bzw. 23:13 vor ein einem „technischen Phantasieland“

Weiter heißt es:

23.14 Uhr. Der Überwachungscomputer sendet die letzte Nachricht: „cabin vertical speed“, ein Barometer meldet rasche Zunahme oder Abfall des Luftdrucks. Na so etwas! Ein paar Zeilen darüber steht doch, dass alle ...*essenziellen Dinge* (— und dazu gehört natürlich der Luftdruck-Überwachungscomputer —) ausgefallen seien!

Zu den angeblichen Luftdruckabfall heißt es noch: *Das bedeutet entweder den Absturz — oder ein Bersten der Kabine, dessen Folgen wohl keiner an Bord mit wachen Sinnen durchleiden muss. Bei explosionsartigem Druckverlust in der extremen Höhe (10 700 m! s.o.) sind Crew und Passagiere sofort bewusstlos geworden, in ein tiefes Koma gefallen und haben von ihrem nahen Tod nichts mehr bemerkt...*

Hier wäre doch zu fragen, wann in den letzten Jahrzehnten in der zivilen Luftfahrt ein ...*explosionsartiger Druckverlust* (u.a.) in 10 700 m Höhe stattgefunden hat, oder gehört das in das „technische Phantasieland“ des Logen-Blattes *Stern*? Wir merken uns aber die Begriffe

- ...*explosionsartig* (bzw. Explosion) und
- *Bersten der Kabine*

Ferner lesen wir:

Noch sind die Fachleute ratlos, was dem Flug AF447 zum Verhängnis wurde, denn Flugzeuge fallen nicht einfach vom Himmel, auch nicht bei schlechtem Wetter (na eben!). *Was in den letzten Minuten an Bord genau passierte weiß bis heute niemand* (- *Stern* präsentierte uns eben die letzten Minuten, als ob der Reporter³ dabei gewesen wäre!). *Das Wetter war zwar schlecht, heißt es bei Meteo France, aber für die Jahreszeit keinesfalls unnormal.*

Natürlich wissen die „eingeweihten“ Logen-Kreise was den Menschen im Flug AF 447 zugestoßen ist (u.a. deutet es der *Stern* auch an) – das („Sündenbock“-) Wetter war ja auch keinesfalls unnormal.

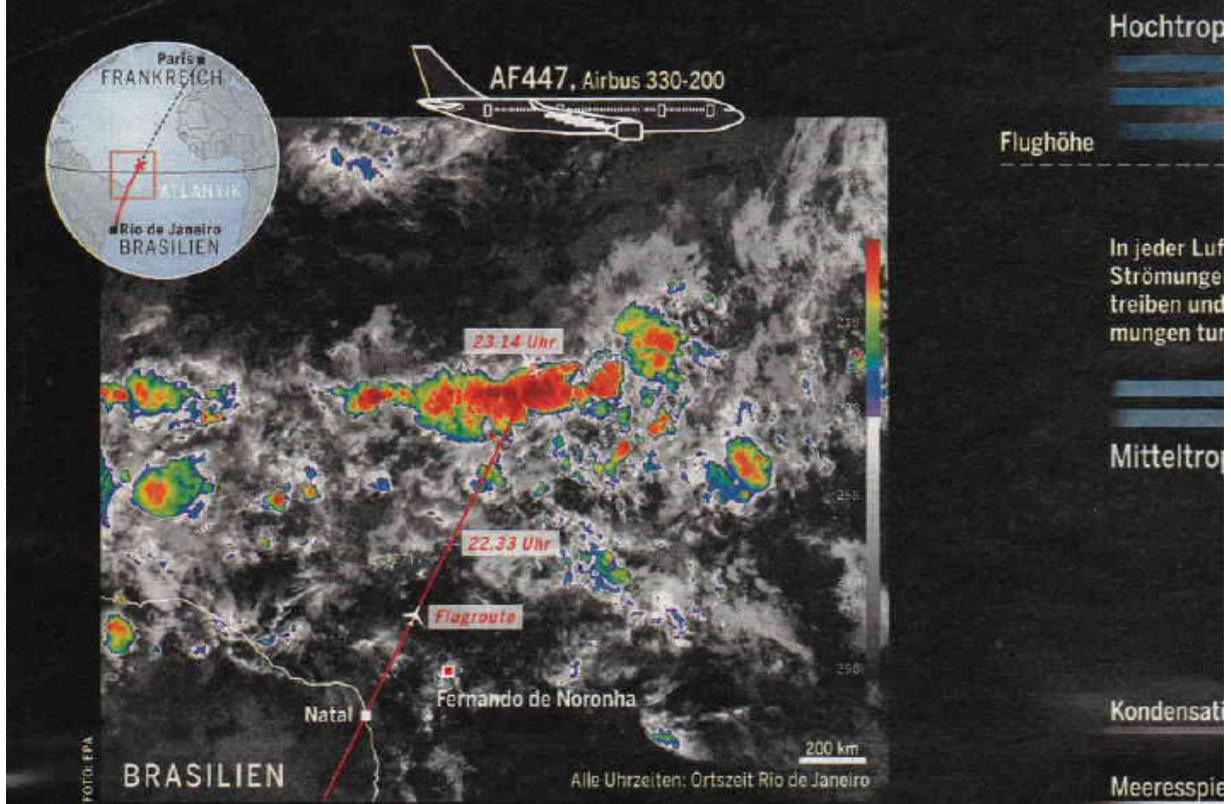
Keinesfalls unnormal? Weiter oben hörte es sich beim Logen-*Stern* völlig anders an:

- *Inferno eines Tropengewitters*
- *„das (Wetter-) Bild zeigt die Hölle“*
- *geschlossene Gewitterwand*
- *Unwetterfront*
- *In dieser Nacht liegt ein Gewitterkern neben dem anderen*
- *riesige Gewitterfront*
- *lebensgefährliche ...Gewitterkerne*
- *Im Herzen des Sturms – Tropische Gewitter zählen zu den gewaltigsten Wetterphänomenen der Erde. Selbst für die robustesten Flugzeuge sind sie eine Gefahr* (s.u.)

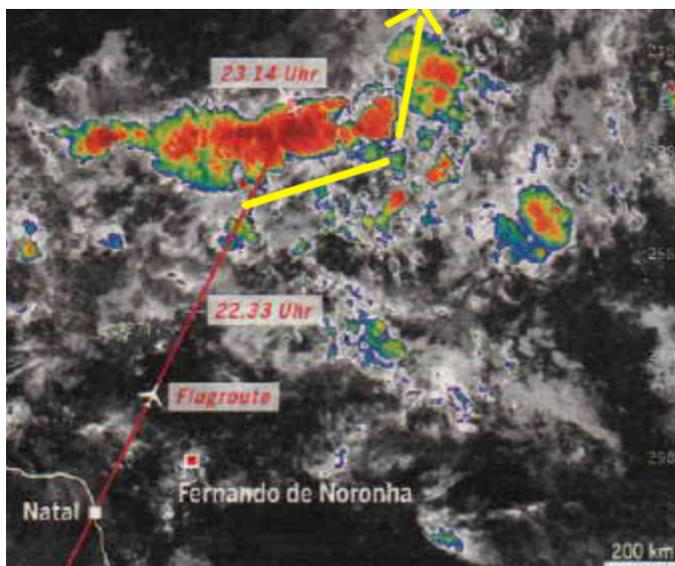
³ Claus Lutterbeck

Im Herzen des Sturms

Tropische Gewitter zählen zu den gewaltigsten Wetterphänomenen der Erde. Selbst für die robustesten Flugzeuge sind sie eine Gefahr



Logen-Stern schrieb (s.o.), dass die Piloten, um die ...riesige Gewitterfront zu umfliegen, einen Umweg von 700-Meilen ... *in Richtung Westen* hätten fliegen müssen. 700 Meilen sind ca. 1200 Kilometer. Schauen wir uns die Karte näher an, die Stern uns präsentiert ...und prüfen nach:



Ein westlicher Umweg hätte nicht 700 Meilen, sondern höchstens 200 Meilen (ca.350 km) beansprucht (– Flieger verspäten sich ja hin- und wieder um eine ½ Stunde⁴.)

Lesen wir weiter:

Auch die Piloten des Flugs LH 507, die mit dem Lufthansa-Jumbo „Sachsen-Anhalt“ eine halbe Stunde vor AF447 auf dem Weg von Sao Paulo nach Frankfurt die Gewitterzone durchflogen, meldeten keine besonderen Vorkommnisse.

Spätestens jetzt könnte man – wenn das alles nicht so unendlich traurig wäre – in ein schallendes Gelächter ausbrechen. Mit dieser Aussage fällt das ganze Argumentations-„Kartenhaus“, das sich Logen-Stern mühevoll über 17 Seiten (inkl. viel Privates) aufgebaut hat, sang- und klanglos in sich zusammen.

Ich wiederhole: die Piloten des Flugs LH 507 von Rio nach Frankfurt, die eine halbe Stunde zuvor dieselbe „Gewitter-Hölle“ durchflogen hatten, meldeten ...*keine besonderen Vorkommnisse!*

Sollte sich das keineswegs unnormale Wetter (s.o.) genau in dem Moment, als der Airbus 330 diese Zone passierte, in eine „Hölle“ (s.o.) verwandelt haben? Das mit der „Hölle“ stimmt – diese war aber Menschen-gemacht.

Weiter geht's im Logen-Stern:

Und hinter der Air France Maschine fliegt IB 6042 von Rio nach Madrid. Die Maschine der spanischen Iberia hält den vorgeschriebenen Sicherheitsabstand von zehn Minuten zu den vorausfliegenden Franzosen ein, das sind rund 80 Meilen. Der Pilot sieht die massiven Gewitter auf seinem Radar und beschließt, das Unwetter in Richtung Westen zu umfliegen. Eine halbe Stunde Flugzeit kostet ihn das zusätzlich, zur Vorsicht hat er schon in Rio mehr Sprit tanken lassen als sonst.

Woher der Stern dies alles weiß? Hier gibt er zumindest zu, dass der Umweg bzw. die Verspätung (– auch für den Airbus 330 –) eine halbe Stunde betragen hätte – und nicht, wie weiter oben behauptet, ...ungefähr einer Stunde⁵.

Nun kommt die Erklärung von Logen-Stern für die „Brüder“ weltweit:

Natürlich kann auch eine Bombe den Absturz verursacht haben, bis zum vergangenen Wochenende wollte auch diese Hypothese niemand ganz ausschließen....

Und: Aber dass die Air-France-Maschine mitten im Sturm explodiert, nachdem die gesamte Flugelektrik ausgefallen ist, wäre schon ein großer Zufall.

Naja, seit wann explodiert eine Air-France-Maschine, wenn die Flugelektrik ausfällt?

Und zuletzt das so genannte Expertenwort:

Experten halten daher eher eine Verkeilung von technischen Problemen und menschlichem Versagen, ausgelöst durch eine rund 200 Kilometer lange, turbulente Passage in einem Gewittersturm, für wahrscheinlich.

Zur Thematik „falsche Geschwindigkeitsanzeige“ (s.o.) sagte der Airbus-Chef:

„Es gibt keinen direkten Zusammenhang zwischen falschen Geschwindigkeitsmessungen oder Inkonsistenzen der verschiedenen Sensoren und dem Unfall“ – „kompletter Blödsinn“.⁶

⁴ Die Argumentation von Stern, dass der Airbus bei einem 700-Meilen-Umweg irgendwo in Europa hätte auftanken müssen, entfällt damit (falls es überhaupt stimmt).

⁵ Das mit dem Auftanken nehme ich dem Stern nicht ab

⁶ <http://nachrichten.t-online.de/c/19/06/01/88/19060188.html>

Nach meinem jetzigen Erkenntnisstand wurde die Air-France-Maschine mit 228 Menschen an Bord entweder

- abgeschossen oder
- durch eine Bombe (Marke „US-Mossad“) in die Luft gesprengt

Ich wiederhole die bezeichnenden Begriffe aus dem *Stern*-Artikel:

- explodiert
- Bombe
- Hölle
- explosionsartig
- tiefes Koma (umgedreht: Amok)
- Bersten der Kabine
- „Sarg-Ecke“

Momentan tendiere ich dazu, zu sagen: der Airbus 330 wurde in der Luft „in die Luft gejagt“⁷.

Schauen wir auf die Zahlensymbolik. In großen Lettern steht überall *Flug 447*:

- Wir wissen, dass man in gewissen „Kreisen“ die 11 und die 23 gern sieht und – auch in gespiegelten (und ergänzten) Versionen.
- Ergänzen wir die 447 mit 7 zu 4477, so haben wir dieselben Innen- wie Außenzahlen.
- Die Innenzahlen wären: 47, die Außenzahlen ebenso 47⁸.
- Bekanntlich ist die 47 in der Quersumme oder auch zusammengezählt (4+7=) 11
- Wir haben also 11 (Innenzahl) : 11 (Außenzahl) oder 11:11

Wo taucht, das können wir uns jetzt fragen, in dem ganzen okkulten Verbrechen um den Airbus 330 die 11:11 noch auf?

- In der wahrscheinlichen Abschuss- oder Explosionszeit 11:11⁹! Dies würde auch das „Loch“ (um 23:11) in der *Stern*-„Berichterstattung“ erklären (s.o.) – wiederum ein Hinweis für die Logen-„Brüder“ in aller Welt.

⁷ Ich kann mir nicht vorstellen, dass nach so einer Explosion, bei der es die Maschine und die 228 Insassen völlig verissen haben muss – überhaupt Leichenteile übrig bleiben. (Wer sagt denn, dass in den offiziellen Leichensäcken wirklich Leichen darin sind? Die Absturz-Lüge basiert z.T. auf den Leichensäcken)

Die spärlichen Wrackteile könnten (u.a.) von dem Flieger stammen, wobei sicherlich nur die unverdächtigen Teile gezeigt werden. Ich gehe davon aus, dass die „Beweis“-Teile (siehe Artikel 50) manipuliert wurden.

Interessantes schreibt *T-online*: *Ein früherer Mitarbeiter der US-Verkehrssicherheitsbehörde (NTSB), John Goglia, sagte, die Unfallermittler wollten die Strömungsverhältnisse berechnen und zur Fundstelle der Leichen in Beziehung setzen. "Diese Leichen (?) in solch großer Entfernung oder so sehr getrennt vom Trümmerfeld zu finden, ist ein sehr wichtiger Hinweis und könnte auf ein Auseinanderbrechen der Maschine in der Luft hindeuten", sagte Goglia.*

<http://nachrichten.t-online.de/c/19/06/01/88/19060188.html>

⁸ Die gespiegelte Version von 47, also 74 taucht in der (– gemäß *Stern* –) 740 Kilometer breiten Gewitterfront auf (s.o.). Auch die 74 bzw. 740 ergibt in der Quersumme 11.

⁹ nachts, entspricht 23:11.

Warum wurde gerade dieses Flugzeug bzw. dieser Flug 447 mit 228 Menschen an Bord zerstört?

Den wichtigsten Hinweis gibt meines Erachtens folgende Nachricht von *tagesschau.de* vom 12. 6. 2009¹⁰:

Die NATO will zur Flugsicherung bis zu vier AWACS-Maschinen nach Afghanistan schicken. Die Verteidigungsminister des Militärbündnisses hätten sich bei ihrem Treffen in Brüssel auf den Einsatz geeinigt, teilte ein NATO-Sprecher mit. Die Flugzeuge sollten der zivilen Luftkontrolle dienen, nicht der Erfassung von militärischen Zielen.

Zuvor hatte die NATO ein Jahr lang um den AWACS-Einsatz gerungen. Frankreich hatte sich geweigert, die Ersatzkosten von jährlich bis zu 150 Millionen mitzutragen. Nun gab die Regierung in Paris ihren Widerstand jedoch auf...

Dies erfolgte kurze Zeit nach der Zerstörung der Air-France-Maschine.

Der verteidigungspolitische Sprecher der CDU/CSU-Bundestagsfraktion, Bernd Siebert... (sagte:) "Ich freue mich, dass die Blockade durch die Franzosen jetzt aufgelöst ist."

Selbstverständlich ist das okkulte Verbrechen an den 228 Menschen im Flug 447 auch ein weiterer Schritt zur „Neuen Welt Ordnung“.

Kommen wir noch einmal zu dem *Stern*-Artikel zurück. Darin gibt es zwei auf einer Doppelseite gegenüberliegende Bilder. Auf der linken Seite sehen wir den „schwarzen Adel“:



(Text darunter: *Nachkommen des brasilianischen Kaisers trauern um Pedro Luiz de Orleans e Braganca, 26, der unter den Adeligen als Vierter in der Thronfolge galt*)

Interessant ist der Hintergrund: In der „Neuen Weltordnung“ (inkl. Mikrochip¹¹) wird die „adelige“ Abkunft durchaus „vergoldet“.

¹⁰ <http://www.tagesschau.de/inland/afghanistan960.html>

¹¹ Sie bekommen den Mikrochip mit extra Privilegien

Auf der rechten Seite sehen wir das Volk:



(Text darunter: *Angestellte der Fluggesellschaft Air France verfolgen ergriffen vor der Kathedrale Notre-Dame in Paris den Trauergottesdienst für die Opfer*)

Für das Volk bedeutet die „Neuen Weltordnung“ inkl. Mikrochip die vollkommene Versklavung. Daher wird das Volk auch hinter Gittern gezeigt.

Der *Stern* beschreibt in den ersten Seiten seines Artikels, wie die späteren Opfer zum Flughafen gelang sind, und was sie dabei erlebt haben. Das wird so geschildert, als ob ein Flug von Rio de Janeiro nach Paris das normalste der Welt wäre – nicht berücksichtigend, dass nur ein geringer Teil der Menschheit sich so einen Flug überhaupt leisten kann.

An einer Stelle deutet der *Stern* auch die Armut in Rio de Janeiro an:

...Hier beginnt die Stadtautobahn linha vermelha, die rote Linie, die mehrere Favelas durchschneidet. (Favelas sind die Slums)

Eine gefürchtete Strecke. Manchmal blockieren Kriminelle die Straße, um Autos auszurauben. Meint der *Stern* etwa: Bewohner von Favelas = Kriminelle – wären sie keine Kriminelle, würden sie nicht in Favelas leben – also sind sie selber schuld?

Der „schwarze Adel“ hat (als Teil der „Geheimen Weltmacht“) über Jahrhundert dafür gesorgt, dass ein Großteil der Menschheit in Armut leben muss und null Chance hat, ihr zu entinnen.

Schuld sind auch der Materialismus und der Atheismus, die allgemein anerkannten „coolen“ Weltanschauungen, die der *Stern* einem der Angehörigen in Worte fassen lässt: „...Das Leben ist kurz. Wir müssen es genießen“. Zum Materialismus und Atheismus gehört auch die Angst – beim Fliegen im Speziellen die Flugangst. Diese beschreibt der *Stern* ausführlich schon im *Editorial* (S. 2) und dann im Artikel bei zwei späteren Opfern.