

Herwig Duschek, 25. 10. 2012

www.gralsmacht.com

1031. Artikel zu den Zeitereignissen

Paris, 25. Juli 2000: Absturz der Concorde (4)

(Ich schließe an Artikel 1030 an.)

(National Geographic-Video¹): Trotz aller Sicherheitsmaßnahmen explodiert ein Reifen der Concorde und zerspringt in tausend Stücke. Die Ermittler stellen weitere Nachforschungen an. Sie untersuchen erneut alle auf der Startbahn gefundenen Trümmerteile und machen dann die wichtigste Entdeckung in der gesamten Untersuchung: diesen mysteriösen 43 Zentimeter langen Metallstreifen (s.u.):



Wenn man diesen Metallstreifen mit dem Schaden an der Concorde vergleicht, sieht man, daß er genau paßt (s.u.):



¹ <http://www.youtube.com/watch?v=qP7fCs86fo>

Wie kann das behauptet werden, nachdem der Reifen angeblich ... *explodiert* und ... *in tausend Stücke zersprungen* ist? (Frage 12)

Plötzlich hängt die gesamte Untersuchung von der Herkunft dieses Metallstücks ab. Woher stammt es? Fünf Wochen akribischer Detektivarbeit sind nötig, um es mit den tausenden von Teilen zu vergleichen, aus denen ein Flugzeug besteht.

Dann kommt der Durchbruch: Man entdeckt, daß der Metallstreifen von der Triebwerk-aufhängung einer DC-10 stammt. Das Logbuch aus Paris zeigt, daß eine DC-10 der Continental Airline fünf Minuten vor der Concorde gestartet war. Die Ermittler machen das Flugzeug in Houston/Texas ausfindig und unglaublicherweise fehlt der Maschine tatsächlich ein Teilchen (s.u.).



Es ist der Metallstreifen, der 16 Tage zuvor bei Wartungsarbeiten an der DC-10 angebracht worden war. Als David Learmount zum ersten Mal die Fotos von dem Metallstreifen sieht reagiert er überrascht (David Learmount): „Er hatte sehr scharfe Kanten und das lag nicht nur daran, daß er von der Concorde überrollt worden war (?). Er war grob geschnitten – die Kanten waren gerade, nicht einmal als er hergestellt wurde (?). Hinzu kam, daß Löcher hineingebohrt worden waren, um Schrauben oder Nieten hindurchzustecken und die befanden sich überall!“

Na so etwas, da ist man doch sehr erstaunt, daß es am Flugzeug Metallteile mit vielen Löchern gibt, um Nieten oder Schrauben durchzustecken. – Aus diesem angeblichen ... *Metallstreifen* wird geradezu ein Mysterium gemacht.

Woher kann David Learmount von einem Foto wissen, daß dieser Metallstreifen ... *scharfe Kanten* hatte? (Frage 13)



(Der Metallstreifen [hier Ausschnitt und Vergrößerung der obigen Bildes] macht nicht den Eindruck, daß er scharfe Kanten hätte.)

Warum sollte der Metallstreifen ... *scharfe Kanten* bekommen, weil die Concorde ihn angeblich überrollt hatte – zumal er ohne ... scharfen Kanten hergestellt wurde?² (Frage 14)
 Welche Chancen gibt es, daß der dünne Metallstreifen, der sich angeblich von der Triebwerk-
 aufhängung einer DC-10 löste, vertikal zum Liegen kommt? (Frage 15)



(Ein dünner Metallstreifen [– hier wahrscheinlich eine Attrappe, der vertikal platziert wurde –]
 soll der Auslöser des Concorde-Absturzes sein [hier Ausschnitt und Vergrößerung des obigen Bildes])

(National Geographic-Video:) Die Ermittler haben jetzt eine sehr genaue Theorie (!) darüber, auf welche Weise dieser Metallstreifen zu dem Absturz beigetragen hat: 81 Sekunden vor dem Absturz rast die Concorde AF 4590 mit 323 km/h die Startbahn hinunter. Der Reifen trifft auf den Metallstreifen. Der Reifen explodiert und ein massiver viereinhalb Kilo schwerer Gummibrocken wird mit hoher Geschwindigkeit gegen die Tragfläche geschleudert. In den Tragflächen befinden sich jedoch die Treibstofftanks der Concorde und die deltaförmigen Tragflächen sind nicht dafür ausgelegt, einem solchen Aufprall zu widerstehen.

(David Learmount:) „Eine derartige Möglichkeit war bei den Testflügen nicht in Erwägung gezogen worden. Bei allen Testflügen ging man davon aus, daß im Falle einer Reifenexplosion die Reifenteile, die vom Rad weggeschleudert werden, nicht mehr als ein kg wiegen würden.“ Das Reifenstück, das an diesem Tag (angeblich) die Tragfläche der Concorde traf, wog fast fast fünfmal soviel – viereinhalb Kilo. Niemand hatte einen solchen Aufprall vorhergesehen.

Die Tragflächen der Concorde müssen die doppelte Schallgeschwindigkeit, Stürme, Hagel, Gewitter, Vogelschwärme (usw.) aushalten – warum sollte ihnen ein angebliches Gummireifenstück etwas anhaben können? (Frage 16)

(National Geographic-Video:) Hinzu kommt, daß man den großen Gummibrocken mit der Delle auf dem Tragflügel verglichen hat (dabei wird dieses Bild [s.u.] gezeigt), ...



² David Learmounts verwirrender Aussage zufolge wurde der Metallstreifen durch das Überrollen (der Concorde) scharfkantig – gleichzeitig sei der Reifen durch die scharfen Kanten des Metallstreifens ... *in tausend Stücke* zersprungen, was nicht sein kann.

... aber überraschenderweise ist er an dieser Stelle nicht durchlöchert.

Welche Stelle ist denn hier (im obigen Bild) – bitte schön – gemeint?!³ (Frage 17)

(National Geographic-Video:) *Wenn der schwere Gummibrocken die Tragfläche also nicht durchschlagen hat, wie konnte dann der Treibstoff auslaufen?*

(David Learmount:) *„Dieses Reifenstück, das die Tragfläche traf und den Schaden verursachte war so groß und flach, daß es trotz seiner Schwere die Tragfläche nicht durchschlug, aber es verursachte eine enorm starke Schockwelle (Bild unten) im Treibstoff, die den Treibstofftank an einer Stelle zum Bersten brachte.*



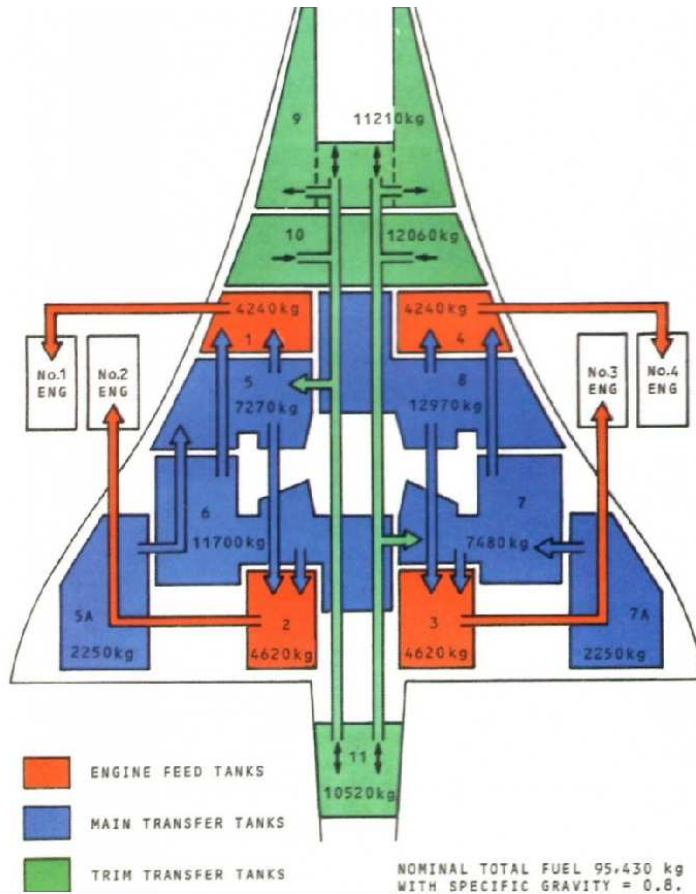
Frage 18: Ist es nicht so, daß die angebliche Schockwelle zuerst auf die Tragfläche (nicht auf den Treibstoff!) traf und sich dort (z.T.) abreagierte? Man hätte also eine vibrierende Tragfläche feststellen müssen, welche mit Sicherheit den Start der Concorde beeinflusst hätte (wurde aber offensichtlich nicht festgestellt). Dann wäre die angebliche Schockwelle – schon abgeschächt – nach innen auf die Treibstofftanks „übergeschwappt“.

Nun verfügt die Concorde über 11 Tanks (s.u.), die untereinander Zwischenräume haben. Den Treibstoff selber dürfte die angebliche Schockwelle im geringsten Maße erreicht haben. Es ist mehr als fraglich, ob diese Schockwelle ... *den Treibstofftank an einer Stelle verletzt und zum Bersten (ge)bracht* haben könnte.

(National Geographic-Video:) *Als der Gummibrocken auf den Tragflügel trifft, entsteht eine Schockwelle, die den schwächsten Punkt im Tank findet – Treibstoff läuft aus.*

Frage 18: Haben nicht Schockwellen die „Angewohnheit“, sich so schnell wie möglich „abzureagieren“? (Sie machen sich daher nicht auf die Suche nach irgendeine Schwachstelle im Tank, um diese dann – sozusagen mit „vereinten Kräften“ – zum Bersten zu bringen.)

³ Es ist eine absolute Frechheit, was einem alles vorgemacht wird ...



(Die 11 Treibstofftanks der Concorde mit maximal 95.430 kg Kerosin⁴ [= 114.516 l Kerosin⁵])

Fortsetzung folgt.

⁴ http://heritageconcorde.com/?page_id=452

⁵ 1 l Kerosin ist im Durchschnitt 0,8 kg schwer <http://de.wikipedia.org/wiki/Kerosin>