

Herwig Duschek, 15. 10. 2012

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

1021. Artikel zu den Zeitereignissen

# 1. Juli 2002: Flugzeugkatastrophe beim Bodensee (3)

(Ich schließe an Artikel 1020 an.)

Peter Nielsen wiederholt im *Mayday*-Video<sup>1</sup>: „2937, senken Sie, Flugfläche 350. Senken Sie schneller! ... Peter Niensens Bildschirm zeigt nun an, daß sich sowohl die russische als auch die DHL-Maschine im Sinkflug befinden:



(357 S und 355 S zeigen die Flugfläche [FL] an. Zuvor waren beide Flugzeuge auf FL 360 S [Bild in 1020, S. 6])

in dieser prekären Situation wendet sich aber Peter Nielsen (im *Mayday*-Video) ab- und dem anderen Bildschirm zu (s.u.). Warum? (Frage 21)



Warum erkennt Peter Nielsen die Gefährlichkeit nicht, die sich auf dem Bildschirm (s.o.) darstellt – beide Maschinen steuern im Sinkflug aufeinander zu? (Frage 22)

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

Die Flugfläche 357 entspricht ca. 10 817 Höhenmeter<sup>2</sup>, die Flugfläche 355 entspricht ca. 10 756 Höhenmeter. Die Höhendifferenz beträgt ca. 61 Meter.

Die Boeing 757-200 hat eine Höhe von 13, 56 m, die Tupolew *Tu-154* eine Höhe von 11, 40 m. Bei gleicher Sinkgeschwindigkeit hätte es – wenn auch knapp – keine Kollision geben dürfen.

Frage 23: Gab es am 1. Juli 2002 bei Überlingen überhaupt eine Flugzeugkollision?

Frage 24: Gab es eine Flugzeugkollision, weil beide Flugzeuge mit Geräten ausgestattet waren, die eine Kollision bewirken mußten?

Frage 25: Gab es keine Flugzeugkollision – die Maschinen wurden aber gesprengt?

Frage 26: Stand Peter Nielsen unter Mind-Control<sup>3</sup>?

(Mayday-Video<sup>4</sup>): ... *Dadurch daß Peter Nielsen der russischen Maschine gesagt hat, zu sinken, denkt er, eine Kollision verhindert zu haben. Was er aber nicht weiß, ist, daß die DHL-Piloten eine TCAS-Anweisung bekommen haben, auch zu sinken ...* (den Sinkflug der DHL-Maschine zeigt aber sein Bildschirm an [s.o.]!).

*Sie (die DHL-Piloten) versuchen Nielsen zu sagen, daß sie eine TCAS-Anweisung zum Sinken haben, aber Peter kann sie nicht hören (siehe Fragen 9 und 10 in Artikel 1019, S. 5).*

*Wenn sich beide Flugzeuge nach dem TCAS richten würden, gäbe es kein Problem, aber die Russen folgten den Anweisungen es Fluglotsen, statt zu steigen. Jetzt steuern beide Flugzeuge im Sinkflug aufeinander zu. „Sie fliegen unter uns durch.“ – „Hier links!“ – „Es hieß: steigen, steigen!“ ... Es folgt die Kollision mit einer riesigen Explosion (s.u.). Warum? (Frage 27)*



(Die Kollision der beiden Flugzeuge im Mayday-Video)

<sup>2</sup> Berechnungsgrundlage: 1000 Höhenmeter = Flugfläche 33 (Tabelle in <http://de.wikipedia.org/wiki/Flugfl%C3%A4che> )

<sup>3</sup> Siehe Artikel 15, 28, 30, 75, 157, 160-162, 168, 268-270

<sup>4</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>



Während die *DHL-Boeing* fast unversehrt<sup>5</sup> (im Bild li) weiterfliegt, stürzt der weggesprengte vordere Teil des *Tupolew-Rumpfes* (im Bild re) ab.

Dann verliert die fast unversehrte *DHL-Boeing* das rechte Triebwerk (s.u.).



(*Mayday-Video*<sup>6</sup>): Die *DHL* hält sich noch für weitere zwei Minuten in der Luft – nach sieben Kilometern stürzt sie ab<sup>7</sup> ... Peter weiß noch nicht, was gerade passiert ist (vgl.o.). Peter Nielsen funkt die russische Maschine insgesamt dreimal an: „Bravo, Tango, Charlie 2937“.

In dieser Szene werden im *Mayday-Video* zwei Bilder von Peter Niensens Bildschirm gezeigt (s.u.). Im erste Bild ist die *Tupolew (BTC 2937)* mit einem leeren Quadrat auf Flugfläche 349 (= ca. 10575 m) zu sehen. Es ist anzunehmen, daß von dieser Stelle das letzte Funksignal der *Tupolew* erfolgte, also auch dort die Kollision (offiziell) sein musste.

Die *Boeing (DHX 611)* befindet sich auf dem Bildschirm tiefer (Flugfläche 346) als die *Tupolew*, obwohl sich offiziell die *Boeing* länger als die *Tupolew* in der Luft gehalten hat. Dies könnte sich dadurch erklären, da es sich bei dem Zeichen auf dem Bildschirm um

<sup>5</sup> Wahrscheinlich ohne senkrechte Leitwerkfläche am Heck.

<sup>6</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

<sup>7</sup> 2 – 7 oder 27 ist die gespiegelte 72, der Anzahl Toten (inkl. dem ermordeten Peter Nielsen).

wahrscheinlich das letzte Funksignal der Tupolew (auf Flugfläche 349) gehandelt hat, diese aber in Wirklichkeit schon abstürzt.



Auf dem nächsten Bild ist die Tupolew (*BTC 2937*) nicht mehr zu sehen, die DHL-Maschine ist auf Flugfläche 345 gesunken:



Nachdem die russische Maschine vom Bildschirm (*BTC 2937*) verschwunden war (s.o.), erscheint „zufällig“ der Fluglotse (s.u.), der in die lange Pause gegangen war ... und tröstet (im Video) – ebenso wie die Assistentin – Peter Nielsen, denn:



(*Mayday-Video*<sup>8</sup>;) ... *Das ist der Albtraum, vor dem sich jeder Fluglotse fürchtet. Zwei seiner Flugzeuge kollidieren und verursachen den Tod vieler Menschen. Peter Nielsen verläßt den Raum der Flugsicherung zum letzten Mal, aber seine Geschichte ist noch lange nicht zu Ende*<sup>9</sup>.

<sup>8</sup> <http://www.youtube.com/watch?v=AVUsiBaVEiY>

Die Wrackteile der beiden Flugzeuge sind in die Umgebung der Stadt Überlingen an der deutsch-schweizerischen Grenze gestürzt.



(Ein fast völlig verrissenes Teil der Tupolew. RA-85816 ist das Kennzeichen der russischen Maschine<sup>10</sup>)

Wrackteile liegen in einem Umkreis von 350<sup>11</sup> km<sup>2</sup>. Es ist die schlimmste Kollision zweier Flugzeuge in der deutschen Nachkriegsgeschichte, Trümmer stürzen in die Nähe einer Schule für behinderte Kinder<sup>12</sup>, die von Bruno und Stella Wegmüller geleitet wird.



(Stella Wegmüller:) „Der Himmel glühte rot und orange, wir sahen Teile herabstürzen. Es gab immer wieder Explosionen. Wir begriffen, daß das kein normales Unwetter sein konnte. Es war etwas, was wir nie zuvor erlebt hatten.“

Frage 27: Warum gab es immer wieder Explosionen?

(Fortsetzung folgt.)

<sup>9</sup> Peter Nielsen wird am 24. 2. 2004 von Witali Kaloiew, dessen Frau und zwei Kinder bei der Kollision ums Leben gekommen waren, erstochen.

<sup>10</sup> Nach diesem Bild mit den Zahlen (Qs = 28) wird im Video die Zahl 350 (Qs = 8) erwähnt (s.o.):  $28 + 8 = 36$  (doppelte 666). Beide Flugzeuge befanden sich auf Flugfläche 360.

<sup>11</sup> Der Polizist Bernhard Weber spricht von 40 km<sup>2</sup> (siehe Artikel 1922, S. 2). Auffällig ist, daß die russische Maschine auf Flugfläche 350 sinken sollte (siehe S. 1).

<sup>12</sup> Camphill Schulgemeinschaft Brachenreuthe. Eine persönliche Bemerkung: Ich verbrachte fünf Jahre meines Lebens am Bodensee, davon ein Jahr in Brachenreuthe und vier Jahre in Camphill Föhrenbühl (Heiligenberg). Stella und Bruno Wegmüller sind mir aus dieser Zeit bekannt.