

Herwig Duschek, 21. 10. 2012

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

1027. Artikel zu den Zeitereignissen

# 1. Juli 2002: Flugzeugkatastrophe beim Bodensee (9)

(Ich schließe an Artikel 1026 an.)

Ich fasse weiter die bisher gestellten Fragen (1-38 aus Artikel 1019-1025) zusammen:

- Nun sollte man – auf Grund dieser Faktenlage – erwarten, daß die Verantwortlichen von Skyguide wirklich zur Rechenschaft gezogen werden. Ist das geschehen? (Frage 37)<sup>1</sup>
- *In dem (BFU-)Bericht wird schließlich noch scharf kritisiert, daß Skyguide an diesem Abend einen Fluglotsen allein im Dienst ließ ...* (Und das – ich würde sagen vorsätzliche – [Miß-]Management von Skyguide, das im *Mayday*-Video aufgelistet wurde?<sup>2</sup> Frage 38)<sup>3</sup>



(*Skyguide geriet ... stark in die Kritik. Die Angehörigen der Opfer wurden von der Firma mit 2,3<sup>4</sup> Millionen Franken entschädigt. Bild: Angehörige der Opfer demonstrieren im Mai 2007 vor der Stadthalle in Bülach, in der die Schuldfrage verhandelt wird.*<sup>5</sup>)

**Resumé:** Es kann kein Zweifel bestehen, daß es sich bei der Überlinger Flugzeugkatastrophe vom 1. Juli 2002 um ein okkultes Verbrechen handelt<sup>6</sup> – die „Handschrift“ ist überaus deutlich:

<sup>1</sup> Siehe Artikel 1024 (S. 6)

<sup>2</sup> Siehe Artikel 1024 (S. 4-6)

<sup>3</sup> Siehe Artikel 1025 (S. 2)

<sup>4</sup> ... mal wieder die 23!

<sup>5</sup> <http://www.20min.ch/wissen/history/story/-Es-regnet-Leichen-vom-Himmel--20431330>

<sup>6</sup> Vgl. andere okkultes Verbrechen in:

<http://www.gralsmacht.com/wp-content/uploads/2011/10/themen-artikel.pdf>

- Bei den 45 Kindern aus Ufa handelte es sich um ... *die klügsten, sportlichsten oder kreativsten Kinder*. Wie heißt es doch im *Babylonischen Talmud*<sup>7</sup>: ... *und den (die) Besten der Gojim sollst du töten*<sup>8</sup>
- Die (offensichtliche) Manipulation begann, als die Kinder und ihre Begleiter in Moskau<sup>9</sup> zum falschen Flughafen gebracht wurden (Frage 1).
- Es besteht Grund zur Annahme, daß der Familie Kolojew der Flug nach Barcelona (zu Witali Kolojew) gesponsert wurde, damit das Logen-Programm „Witali Kolojew übt Selbstjustiz an Peter Nielsen“<sup>10</sup> lanciert werden konnte (Frage 2).
- Das Fluglotsen-Sicherheitssystem bei *Skyguide* wurde planmäßig und termingerecht (u.a. Wartungsarbeiten, Abschalten der Telefone bzw. des STCA) „heruntergefahren“. (Frage 3-10) und Peter Nielsen in die Rolle des „Sündenbocks“ gestoßen. Man konnte davon ausgehen, daß die Luftraumüberwachung in Karlsruhe ... *nicht unmittelbar in das Geschehen* eingreift (zu Frage 11<sup>11</sup>).
- Das Ziel führender Logen-„Brüder“ war, ein okkultes Verbrechen in dieser Größenordnung zu vollbringen. Der Plan wurde ausgearbeitet, der Tag x, die Opfer, der „Sündenbock“ wurden festgelegt, ebenso was in den Medien zu erscheinen hatte.



(Erschütternde Angehörige)

- Frage 12: Ich gehe davon aus, daß es bei dem Bild um einen Fehler des *Mayday*-Videos handelt.
- Frage 13: Hätte Peter Nielsen 5 Minuten und 32 Sekunden vor der offiziellen Kollisionszeit (bzw. 71, 5 km vor dem Kollisionspunkt<sup>12</sup>) einem der beiden Flugzeuge befohlen, von Flugfläche 360 auf Flugfläche 340 (Differenz ca. 606 m) zu gehen, dann wäre nichts passiert. Nach der Regel tritt die Staffelung erst ca. 9, 3 km bei Flugzeugen auf derselben Höhe ein. Bei einer angenommenen Fluggeschwindigkeit von ca. 850 km/h hätten beide Flugzeuge bis zum Kollisionspunkt ca. 20 Sekunden

<sup>7</sup> Talmud (Zionismus): Siehe u.a. Artikel 17, 36 (S.1/2), 38, 39 (S. 3-6), 49 (S. 3/4), 225 (S. 2), 227 (S. 3-5), 301-303, 309 (S. 6, Anm. 21), 315, 736 (S. 3), 739 (S. 3/4)

<sup>8</sup> Siehe Artikel 38 (S. 2). Vgl. den Logen-Mord an dem begabten Tennessee Eisenberg: siehe Artikel 81, 83/84, 91 und 170.

<sup>9</sup> Die Ost-West-Konkurrenz gewisser (Logen-)Geheimdienstkreise besteht ab einer bestimmten „Einweihungsstufe“ nicht mehr (siehe Artikel 501, S. 3). Über die (Logen-)Geheimdienstkreise innerhalb der NATO (*Gladio*): Siehe Artikel 621 (S. 2/7), 633 (S. 3-5), 640 (S. 3-5), 644 (S. 3), 712 (S. 5), 713 (S. 2-4), 714, 715 (S. 1/3/9-13), 758-760, 763 (S. 4-6), 764-768, 772-776 und weitere Artikel mit okkulten Verbrechen, denn *Gladio* entspricht IKOCIAM (= Internationale Killerorganisation von CIA & Mossad und anderen Geheimdiensten inkl. „Insider“ von Polizei, Rettungskräften, Militär, usw.)

<sup>10</sup> Siehe Artikel 1026 (S. 4)

<sup>11</sup> Wahrscheinlich hätte die Kollision verhindert werden können, wenn Karlsruhe die Piloten in dieser Situation verständigt hätte.

<sup>12</sup> Bei einer angenommenen Fluggeschwindigkeit von ca. 850 km/h

gebraucht. In diesem Falle wäre mit Sicherheit die STCA-Warnung erfolgt (worauf sich Peter Nielsen verlassen hatte). Werden die Regeln eingehalten und funktionieren die Sicherheitssysteme, dann passiert auch nichts. Es ist also anzunehmen, daß Peter Nielsen 5 Minuten und 32 Sekunden vor der offiziellen Kollisionszeit sich den Regeln entsprechend verhalten hat und nichts unternommen hat (Frage 14).

- Frage 15: Peter Nielsen wurde – nach Plan (s.o.) – bewußt nicht informiert, daß das Radar-Kollisions-Warnsystem (akustische STCA) nicht funktioniert. Man hat ihn sozusagen „in die offenen Messer rennen lassen“.



(Eine russische Mutter sagte im Video<sup>13</sup>: „Einen Monat nach der Katastrophe bekamen wir Angehörigen eine Karton mit 70 Briefumschlägen ohne Anschrift. Darin kopierte Briefe von „Skyguide“, ohne persönliche Anrede. Der Text lautete ungefähr so: <Liebe Angehörige, wir trauern mit Ihnen, wir wünschen Ihnen viel Kraft. Mit besten Grüßen, Skyguide>“. Dies gehört zur Verhöhnung (Psychoterror) der Familien der Opfer – wie bei anderen okkulten Verbrechen<sup>14</sup>.)

- Frage 16/17: Der Lotsen-Kollege von Peter Nielsen dürfte „Insider“ sein. Möglicherweise hat er über Mind-Control dafür gesorgt, daß sich Peter Nielsen „richtig“ verhält (Frage 21/22). Es ist davon auszugehen, daß der Lotsen-Kollege zu den *Skyguide*-Mitarbeitern gehört, die 2007 (– wie vereinbart –) zu einer Bewährungsstrafe verurteilt wurden<sup>15</sup>. Die Assistentin hatte meines Erachtens keine besondere Funktion.
- Frage 18: Wenn dem *Aero-Lloyd*-Piloten von höherer Stelle (– die Logen-Verbindungen sind weltweit –) ausdrücklich befohlen wird, termingerech von Kreta über die Schweiz nach Friedrichhafen zu fliegen, dann wird Peter Nielsen im entscheidenden Zeitraum beschäftigt (um nachher sagen zu können, daß er abgelenkt wurde). Vgl. Artikel 1025, S. 4.
- Frage 19: dies dürfte mit den langsam arbeitenden Geräten von Peter Nielsen zusammenhängen (siehe Artikel 1019, S. 4).
- Frage 20: Möglicherweise versuchte Kapitän Gross, Peter Nielsen zu erreichen, kam aber – wie auch die *DHL*-Piloten (Artikel 1021, S. 2) – nicht durch.
- Frage 21/22/26: Falls die *Mayday*-Darstellung korrekt ist: Es spricht sehr viel dafür, daß Peter Nielsen „sicherheitshalber“ unter Mind-Control stand.
- Frage 23/24/25/27/27a: Meines Erachtens gibt es Geräte (in den Maschinen), die bewirken, daß sich Flugzeuge gewissermaßen „anziehen“, sodaß es zwangsläufig zu einer Kollision kommt. Diese müßten aber auch vollständig vernichtet werden, wofür

<sup>13</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=pK3JE1\\_qw54&feature=relmfu](http://www.youtube.com/watch?v=pK3JE1_qw54&feature=relmfu)

<sup>14</sup> Z. B. im Fall „Eschede“ (siehe Artikel 727, S. 4)

<sup>15</sup> Sie Artikel 1024 (S. 6)

wiederum die Explosionen bzw. der Zustand der Wracks sprechen. Wahrscheinlich wurden die Tupolew und die Boeing nicht auf Sprengstoff hin untersucht, da von einem Unfall ausgegangen wurde. Ein Ausweichmanöver eines der Piloten (in letzter Sekunde) hätte alle Logen-Planungen zunichte machen können. Möglicherweise war die Beinah-Kollision über Japan (31. 1. 2001)<sup>16</sup> von den Logen-„Brüdern“ eigentlich so geplant, daß diese Kollision ... *als schlimmstes Flugzeugunglück in die Luftfahrtgeschichte*<sup>17</sup> (mit voraussichtlich 677 Toten) eingegangen wäre – wäre da nicht der geistesgegenwärtiger Jumbo-Pilot Makoto Wantanabe<sup>18</sup> (Flug 907) gewesen: Als Makoto Wantanabe – es war Nachmittags – die andere Maschine (Flug 958<sup>19</sup>) kommen sah, „tauchte“ er mit einem abrupten Ausweichmanöver<sup>20</sup> unter diese durch<sup>21</sup>. *Zwei Passagiermaschinen der Japan Airlines mit mehreren hundert Menschen an Bord sind heute nur knapp einer Katastrophe entgangen*<sup>23</sup>. *Wie die Feuerwehr in Tokio mitteilte, verhinderte einer der beiden Kapitäne mit einem Ausweichmanöver geistesgegenwärtig eine Kollision der Flugzeuge*<sup>24</sup> (s.u.).



(Bei den beiden Maschinen der *Japan-Airline* handelte es sich um eine DC-10-40 [li] und eine Boeing 747-400)

- Frage 28: siehe Antwort in Artikel 1026, S. 2.
- Frage 29/30/36: Meines Erachtens war es von vorneherein geplant, daß die Familie von Witali Kolojew umkommen und dieser dann den „Sündenbock“ Peter Nielsen gewissermaßen „abschlachten“ sollte. Daher ist vorauszusetzen, daß Witali Kolojew unter Mind-Control stand. Die „unversehrte“ Tochter ist im *Mayday*-Video publikumswirksam so dargestellt. Die angeblich von Witali Kolojew gefundene ... *kaputte Perlenkette* seiner Tochter<sup>25</sup> – sie taucht in dem einen „Denkmal“<sup>26</sup> wieder auf – dürfte auch Teil des Witali- Kolojew-Programms sein.

<sup>16</sup> Siehe Artikel 1024 (S. 1/2)

<sup>17</sup> Siehe Artikel 1024 (S. 1)

<sup>18</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/2001\\_Japan\\_Airlines\\_mid-air\\_incident](http://en.wikipedia.org/wiki/2001_Japan_Airlines_mid-air_incident)

<sup>19</sup> Die Zahlen 907 und 958 ergeben zusammen in der Quersumme (Qs) 38 – die Qs davon ist 11.

<sup>20</sup> Daher die 100 Verletzten

<sup>21</sup> [http://en.wikipedia.org/wiki/2001\\_Japan\\_Airlines\\_mid-air\\_incident](http://en.wikipedia.org/wiki/2001_Japan_Airlines_mid-air_incident)

<sup>22</sup> Makoto Wantanabe gibt an, daß die Flugzeuge 35 Fuß (ca. 11 m) voneinander entfernt waren.

[http://en.wikipedia.org/wiki/2001\\_Japan\\_Airlines\\_mid-air\\_incident](http://en.wikipedia.org/wiki/2001_Japan_Airlines_mid-air_incident)

<sup>23</sup> Interessant ist, daß über diese Beinah-Kollision in deutscher Sprache kaum etwas zu finden ist. In der Liste der Unfälle und Zwischenfälle der Japan-Airlines (*Wikipedia*) ist diese Beinah-Kollision nicht aufgeführt.

[http://de.wikipedia.org/wiki/Japan\\_Airlines](http://de.wikipedia.org/wiki/Japan_Airlines)

<sup>24</sup> <http://www.mopo.de/news/mittwoch-31-01-2001--10-47-ausweichmanoever-verhinderte-flugzeugkatastrophe-ueber-japan.5066732.6162902.html>

<sup>25</sup> Siehe Artikel 1022 (S. 5)

<sup>26</sup> Siehe Artikel 1023 (S. 4/5)

- Frage 31/32/33/35: Die Logen-Organisation ICAO ist gewissermaßen „unangreifbar“ – möglicherweise sitzen dort die Spezialisten, die die Pläne für solche okkulten Verbrechen wie (u.a.<sup>27</sup>) „Überlingen“ ausarbeiten.
- Frage 34: Zwischen dem Beinah-Unfall über Japan (s.o.) und der Kollision bei Überlingen 18 Monate später scheint es einen Zusammenhang zu geben.



(Video<sup>28</sup>: Das Warngerät TCAS ist nur sinnvoll, wenn alle darauf hören. Garantiert ist das aber bis heute nicht. Deshalb kommt es immer wieder zu gefährlichen Begegnungen am Himmel. (Markus Kirschnock:) „Es gibt von der ICAO, also dem Weltpiloten-, dem Weltverband für Fliegerei eine Soll-Empfehlung, daß man eben diesen TCAS-Warnungen folgen soll. Es ist aber keine gesetzliche Vorschrift.“ Zumindest in Europa will man das nun ändern – wegen der Katastrophe von Überlingen. In den nächsten Monaten tritt eine neue Vorschrift in Kraft: alle Piloten müssen danach auf das Kollisionswarngerät TCAS hören. Das gilt dann aber nur für Europa. Eine weltweit verbindliche Regel steht nach wie vor aus.

- Frage 37/38: Natürlich wurden die Verantwortlichen von *Skyguide* (und das bei 71 Toten!) nicht wirklich zur Rechenschaft gezogen<sup>29</sup>. Die Justiz ist in Logen-Hand. Der Leiter von *Skyguide*, „Bruder“ Alain Rossier wurde wahrscheinlich noch nicht einmal angeklagt. Das *Mayday*-Video geht natürlich der Sache nicht auf den Grund, sondern verschleiert.



(Das Logo von *Skyguide* deutet ein Andreas-Kreuz [rot] an, wie wir es bei den Andreas-Logen und den mit ihnen zusammenhängenden okkulten Verbrechen<sup>30</sup> finden. Im Logo-Zusammenhang stellt das Andreas-Kreuz eine Kollision zweier Flugzeuge dar, denn die Punkte sollen Maschinen auf dem Bildschirm darstellen, die – wenn auch knapp – „dank der sicheren Führung“ von *Skyguide* aneinander vorbeifliegen.)

Ende dieser Artikelserie.

<sup>27</sup> Der Fall „Concorde-Absturz“ (Air-France-Flug 4590 vom 25. 7. 2000) wird anschließend behandelt.

<sup>28</sup> [http://www.youtube.com/watch?v=pK3JE1\\_qw54&feature=relmfu](http://www.youtube.com/watch?v=pK3JE1_qw54&feature=relmfu)

<sup>29</sup> Siehe Artikel 1024 (S. 6)

<sup>30</sup> Siehe u.a. Artikel 450 (S. 3). Das okkulte Verbrechen von Eislingen (mit dem Haupt-„Sündenbock“ Andreas Häussler) dürfte auch im Zusammenhang mit den Andreas-Logen stehen (zu „Eislingen“ siehe Artikel 11-14, 19, 29, 35, 36, 40, 46, 99 (S. 2/3), 136, 168, 170, 268-270)