

Herwig Duschek, 14. 11. 2012

www.gralsmacht.com

1048. Artikel zu den Zeitereignissen

Teneriffa, 27. 3. 1977: zwei Boeing 747 kollidieren (11)

(Ich schließe an Artikel 1047 an.)

Die Inhalte der Artikel 1038-1047 zeigen, daß hinter der größten Luftfahrtkatastrophe mit 583 Toten auf der „paradiesischen“ Insel Teneriffa (s.u.) Planung steckt.



(Teneriffa)

Allein die Tatsache, daß die Maschinen ... ohne jede Erklärung ... von den spanischen Behörden aufgefordert (wurden), weitere zwei Stunden auf der Rollbahn zu warten (und in dieser Zeit ein starker Nebel aufzog)¹ ist ein deutlicher Hinweis auf den internationalen Staats-Geheimdienst-Terrorismus².

Die Vorbereitungen für dieses okkulte Verbrechen dürften wie folgt abgelaufen sein:

¹ Siehe Fragen 10, 11

² „Gladio“ (NATO-Geheimarmee): 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.)

- Der Bombenanschlag bzw. die Bombendrohung auf Gran Canaria (27. 3. 1977), der das auslösende Moment für alle weiteren Ereignisse war, wurden über Geheimdienst-(V-)Leute lanciert.³
- Das okkulte „Brandopfer“ sollte an einem Sonntag auf dem Flughafen Los Rodeos unter Begleitung von (u.a.) den beiden „Insider“-Fluglotsen und den Mitarbeitern, die für den Nebel sorgten, stattfinden⁴.
- Es wurde verhindert, daß im Laufe der Jahre in Los Rodeos Bodenradar installiert wurde. Die mittlere Pistenbeleuchtung wurde abgestellt.⁵ Auf dem Los-Rodeos-Flughafen dürften noch weitere okkulte Verbrechen mit wahrscheinlich diesen „Insider“-Fluglotsen stattgefunden haben, denn: *Seit dem 7. Dezember 1965 (32 Opfer) kamen durch mehrere Unfälle über 900 Menschen ums Leben.*⁶



(Flugzeuge auf dem Weg zur Startbahn)

- In keiner Darstellung wurden die Fluglotsen kritisiert, daß sie die PanAm viel zu spät anwiesen, hinter der KLM-Maschine herzurollen (vgl. obiges Bild). Ich wiederhole⁷: Um 16:58 Uhr erhielt die KLM-Maschine vom Tower Los Rodeos die Erlaubnis, die Startbahn bis zu ihrem Ende hinaufzurollen. Um 17 Uhr 04 erreichte der KLM-Jumbo das Ende der Startbahn. Die Maschine legte ca. 3000 Meter⁸ in 6 Minuten zurück – also fuhr sie 30 km/h. Die „Insider“-Fluglotsen wiesen die PanAm-Maschine erst um 17:02 an, der KLM-Maschine zu folgen. Der „Sicherheitsabstand“ zwischen beiden Maschinen betrug also ganze 2000 Meter (vgl.o.), bei einer Sichtweite von 300 Metern⁹. Dadurch konnten die „Brüder“ sicher sein, daß genau die Situation entstand, die sie wollten. Die beiden Fluglotsen wiesen (offiziell) die PanAm-Maschine an, die dritte Querbahn zu nehmen, obwohl die vierte Querbahn für eine Boeing 747 besser zu

³ Siehe Frage 2

⁴ Siehe Fragen 3a, 6, 7, 9, 11, 18-21, 29, 33, 42, 44, 46, 51

⁵ Siehe Frage 5

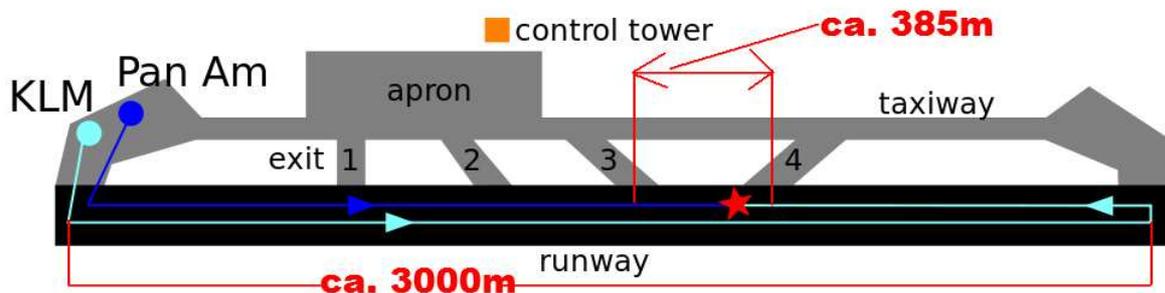
⁶ Siehe Artikel 1038 (S. 4)

⁷ Siehe Artikel 1040 (S. 1/2)

⁸ Die Gesamtlänge der Startbahn beträgt 3400 Meter.

⁹ Siehe Artikel 1040 (S. 1)

handhaben gewesen wäre¹⁰. Hätten die Fluglotsen die PanAm-Maschine ca. 30 Sekunden (mit einem Sicherheitsabstand von ca. 250 Metern) nach KLM-Maschine auf die Startbahn geschickt, dann hätte die PanAm-Maschine locker die vierte Querbahn erreichen können und wäre längst von der Rollbahn weg gewesen. Man kann bei den offiziellen Darstellungen, in denen die Fluglotsen in keinem Punkt kritisiert werden, nicht sicher sein, ob die Fluglotsen-Anweisung für die dritte Querbahn der Wahrheit entspricht. Hinzu kommt (*National Geographic*-Video): ... Noch 1 Minute und 6 Sekunden bis zur Katastrophe: Die PanAm-Maschine fährt auf der Startbahn an der Ausfahrt C3 vorbei und rollt direkt auf das KLM-Flugzeug zu, das sich zum Start bereit macht¹¹. Nun ist aber die vierte Querbahn (Ausfahrt C4) von der dritten Querbahn ca. 385 Meter entfernt (s.u.). Im Falle, daß die PanAm-Maschine genauso schnell wie die KLM-Maschine die Startbahn entlang gerollt wäre (s.o.), hätte die PanAm-Crew zur vierten Querbahn ca. 46 Sekunden gebraucht und wäre ca. 20 Sekunden vor dem Kollisionszeitpunkt von der Startbahn gewesen. Auf jeden Fall wurde der PanAm-Maschine später eine Mitschuld geben, weil sie auf der Rollbahn zur vierten Querbahn fuhr¹².



- Kapitän van Zanden (– ihm war die Rolle des „Sündenbocks“ zugedacht¹³ –) mußte das „Ok“ der Fluglotsen in seiner Position als Startfreigabe werten¹⁴ – ... und „lief in die offenen Messer“¹⁵ (vgl. Peter Nielsen in Artikel 1027, S. 3). Die „Insider“-Fluglotsen konnten damit rechnen, daß die PanAm-Crew, die sich noch auf der Rollbahn befand, mit dem Fluglotsen-„Ok“ (für die KLM) sofort intervenieren würde und damit ein Überlagerungseffekt entstehen mußte¹⁶.
- Kapitän van Zanden, der „planmäßig“ unter Druck stand¹⁷, gewichtete erwartungsgemäß das Fluglotsen-„Ok“ schwerer, als die Frage seines Flugingenieurs, ob denn

¹⁰ Siehe Fragen 12, 13 und 34a/b. Ich bekam den berechtigten Hinweis, daß eine 135-Grad-Kehre für die PanAm-Maschine durchaus zu handhaben gewesen wäre (vgl. Artikel 1042, S. 5 und 1043, S. 1), zumal die KLM-Maschine eine 180-Grad-Kehre leistete.

¹¹ Siehe Artikel 1042 (S. 5)

¹² Wahrscheinlich betrachtete die PanAm-Crew die dritte Ausfahrt nicht als die, ihnen von den Fluglotsen zugewiesene, weil sie diese (im Gegensatz zur vierten Ausfahrt) mit ihrem riesigen Jumbo nur schwer nehmen konnte. Möglicherweise war die PanAm-Crew mit den Fluglotsen darüber noch in Kontakt (Fragen 31 und 32), was aber nicht veröffentlicht wurde.

¹³ Siehe Fragen 30 und 45

¹⁴ Siehe Fragen 14, 15

¹⁵ Die beiläufige Bemerkung von Kapitän van Zanden auf Niederländisch „*wir fahren los*“, bzw. „*wir gehen*“ (Frage 40) vor dem Lotsen-„Ok“, die nicht so sehr gewichtet zu werden braucht, macht nur einen Sinn, wenn der Kapitän vorher nicht beschleunigt hatte. Die Darstellung von *National Geographic*-Video, daß Kapitän van Zanden ohne Startfreigabe beschleunigte und dann von seinem Copilot „zurückgepfiffen“ wurde (Frage 37) kann nur gelogen sein.

¹⁶ Siehe Frage 36, 38, 41-43. Durch den Überlagerungseffekt konnte die KLM-Crew nur z.T. den Flugverkehr empfangen, wenngleich der Flugingenieur der KLM – schon allein wegen späterer Schuldzuweisung – die „PanAm-Startbahn-Info“ gehört haben dürfte (Frage 35).

¹⁷ Ich erinnere mich an einen Hinweis, daß die rigiden KLM-Dienstzeitvorschriften, die zu dem Streß im Cockpit der KLM-Maschine führten, ganz neu waren (vgl. Artikel 1043, S. 2). Nach dem okkulten Verbrechen von

nun die PanAm-Maschine von der Rollbahn weg sei¹⁸. Außerdem befand sich Kapitän van Zanden in der schwierigen Startphase (bei miserablen Sichtverhältnissen) – er war deshalb kaum ansprechbar. Wäre der Los-Rodeos-Flughafen nicht eingenebelt worden (s.o.), hätte die KLM-Crew die PanAm-Maschine gesehen und wäre selbstverständlich nicht gestartet. Selbst wenn Kapitän van Zanden (– dies war aber sehr unwahrscheinlich¹⁹ –) um 17:06:34 auf die obige Frage seines Flugingenieurs sofort reagiert und eine Vollbremsung eingeleitet hätte, wäre es wahrscheinlich um ca. 17:06:50 zu einer Kollision mit anschließenden Explosionen und Flammeninferno gekommen²⁰.

- Es müssen – meines Erachtens – in beide Flugzeuge Sprengsätze gelegt worden sein, die die Explosionen und das Flammeninferno²¹ „besorgten“.²² Die Frage vom *National Geographic*-Video: Gab es auch hier eine Bombe?²³ ist schließlich auch ein „Wink mit dem Zaunpfahl“. Natürlich untersuchten die Ermittler die Wrackteile und die in viele kleinste Stücke zerrissenen Überbleibsel nicht nach Sprengstoffspuren, weil es sich offiziell um einen Unfall handelte²⁴.



(Der Los-Rodeos-Flughafen [Teneriffa Nord], Zustand 2010)

- Die „Insider“-Fluglotsen verschwiegen wahrscheinlich den Rettungskräften²⁵, daß ca. 450 Meter von der KLM-Maschine entfernt noch die PanAm-Maschine liegen muß²⁶. Die Rettungskräfte hatten sich zuerst auf die näher liegende KLM-Maschine konzentriert, wo aber jede Hilfe zu spät war. Dadurch entbehrten eine ganze Anzahl von Schwerverletzten die sofortige Erste-Hilfe und verstarben in Folge dessen.
- Durch neue Technologien könnten VHF-Überlagerungseffekte vermieden werden. Es ist anzunehmen, daß diese deshalb nicht von der Logen-Organisation *ICAO* (s.o.) als verpflichtend erklärt werden (vgl. die *ICAO* in Artikel 1024, S. 1-3), um sich weitere Optionen für okkulte Verbrechen offen zu halten²⁷.

Teneriffa: Die betroffene Airline KLM änderte ihre Dienstzeitvorschriften für das Personal, um den Stress durch Zeitdruck zu reduzieren. http://de.wikipedia.org/wiki/Flugzeugkatastrophe_von_Teneriffa

¹⁸ Siehe Artikel 1044 (S. 2) Vorausgesetzt natürlich, daß die Informationen stimmen.

¹⁹ Die berechnenden „Brüder“ sahen wahrscheinlich diese Option als äußerst gering an.

²⁰ Siehe Frage 47

²¹ „Man“ konnte annehmen, daß Kapitän van Zanden in dieser Situation auftankt. Mit Sicherheit war er wegen den Verspätungen und der weiteren Planung mit seiner Fluggesellschaft (*KLM*) in Kontakt, sodaß auch durch diese der „Tip“ zum Auftanken gekommen sein könnte (Frage 8). Die 55 000 Liter zusätzlichen Treibstoff gewährleisteten – und dies war Berechnung (Frage 49) –, daß das Ausweichmanöver der beiden Jumbos scheitern mußte.

²² Siehe Fragen 16, 23, 24 und 27

²³ Siehe Artikel 1042 (S. 2)

²⁴ Siehe Fragen 27 und 28

²⁵ Vgl.: ... *Auch zwanzig Minuten nach dem Unglück haben die Lotsen im Tower offenbar den Ernst der Lage nicht erfaßt* (siehe Artikel 1045, S. 2).

²⁶ Siehe Fragen 25 und 26. Die Rettungskräfte konnten möglicherweise die Triebwerksgeräusche (der PanAm) und die Explosionen nicht einordnen. Wie sollten sie auch annehmen, daß weiter hinten noch ein Jumbo liegt?

²⁷ Siehe Frage 50

- Ablenkungsmanöver bzw. Lügen: Fragen 1, 3b, 4, 35, 39, 48.



(Logen-Organisation ICAO²⁸, die „Internationale Zivilluftfahrtorganisation“ [s.o.]

Zur Zahlensymbolik²⁹:

- 27. 3. 1977: Qs³⁰ = 36 = doppelte 666
- PanAm Flugnummer 1736 und KLM-Flug 4805 haben dieselbe Qs = 17
- Jumbo Boeing 747: Qs = 18 = 666
- Der Flugplatz (Los Rodeos) befindet sich 632 m über dem Meeresspiegel³¹: Qs = 11
- (Bild 2:30): Die Polizei in Gran Canaria hat die Bombe entfernt³²
- Es wird 30 Minuten dauern bis der Jumbo mit 55 000 Liter betankt ist³³: Qs = 13
- Um 16.51 Uhr erhielt die KLM-747 die Erlaubnis zum Start der Triebwerke³⁴: Qs = 13
- Um 16:58 Uhr erhielt die KLM-Maschine vom Tower Los Rodeos die Erlaubnis, die Startbahn 12³⁵ bis zu ihrem Ende hinaufzurollen³⁶: Qs = 23
- 1 Minute und 23 Sekunden vor dem Unglück: Die KLM-Maschine schließt die 180-Grad-Kehre am Ende der Startbahn ab. „KLM-Flug 4805 startbereit.“³⁷
- Van Zanden ... war seit 27 Jahren Pilot von Verkehrsflugzeugen und hatte mehr als 11 700 Flugstunden absolviert³⁸: Qs = 18 = 666
- (Bild 5:06): Die KLM-Maschine ist in Startposition. Nach einer Verzögerung von 3 ½ Stunden ist Kapitän van Zanden nun bereit zum Abheben³⁹: 5:06 = Qs 11; 3 ½ ist eine Zahl der Apokalypse (z.B. 12,14)
- 17 Uhr 06 und 18 Sekunden: Das „Ok“ vom Fluglotsen erfolgte genau 32 Sekunden vor der Kollision⁴⁰. Die Zeitangabe ergibt in der Qs 23, also eine gespiegelte 32⁴¹.
- Kapitän van Zanden löst die Bremsen. Die 747 rollt auf der Startbahn direkt auf die PanAm-Maschine zu, die sich nur 1400 Meter vor ihr befindet⁴²: Qs = 23
- 17 Uhr 06 und 50 Sekunden (Bild 5:06:) Mit 290 Stundenkilometer prallt die KLM-Maschine auf den amerikanischen Jumbo-Jet⁴³: immer Qs = 11
- Solche Sperrbauteile können für gerade mal 13 000 Dollar eingebaut werden⁴⁴: 13 (usw.)

(Ende dieser Artikelserie. Es folgt das Thema 1983 und 1988: Militär schießt Verkehrsflugzeuge ab.)

²⁸ <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>

²⁹ Näheres über die einzelnen Zahlen siehe unter „Zahlensymbolik“ in:

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

³⁰ Quersumme

³¹ Siehe Artikel 1039 (S. 2)

³² Siehe Artikel 1039 (S. 3)

³³ Siehe Artikel 1039 (S. 3)

³⁴ Siehe Artikel 1039 (S. 4)

³⁵ Es gibt nur eine einzige Startbahn auf diesem Flughafen. Die Zahl 12 macht jedoch in Zusammenhang mit 16:58 einen Sinn ...

³⁶ Siehe Artikel 1040 (S. 1)

³⁷ Siehe Artikel 1042 (S. 2)

³⁸ Siehe Artikel 1042 (S. 4)

³⁹ Siehe Artikel 1040 (S. 2)

⁴⁰ Siehe Artikel 1043 (S. 3)

⁴¹ Hinweis bekam ich.

⁴² Siehe Artikel 1040 (S. 2)

⁴³ Siehe Artikel 1040 (S. 2/3)

⁴⁴ Siehe Artikel 1044 (S. 4)