

Chemtrails aus der Sicht eines Verkehrspiloten

Autor: Dipl.-Ing. Heinz Bohlender

Im Universum des vermeintlich allwissenden Internets fand ich kürzlich zum Thema Chemtrails folgendes Statement:

„I haven't seen a global airline NOT participating in this program.”

Steve Scott

Damit meint der amerikanische Fernseh-Wetterexperte Scott wohl, dass alle internationalen Fluggesellschaften Chemtrails versprühen.

Habe ich da etwa in über dreißig Berufsjahren im Cockpit diverser Boeings und Airbusse etwas versäumt? Oder sollten die etwa hinter meinem Rücken Gerätschaften und Chemikalien in meinen Flieger eingebaut haben, von denen ich nie etwas auch nur zu erahnen vermochte?

Wer sind eigentlich DIE? Ist damit auch mein ehemaliger Arbeitgeber gemeint? Haben vielleicht die Copiloten, als ich auf Toilette war, heimlich einen mir unbekanntem Schalter betätigt, um Chemikalien abzulassen? Dann wären auch sie Teil eines Komplotts.

Oder aber, Steve Scott, der nachweislich einen Airbus nicht von einer Boeing unterscheiden kann, lügt. Übrigens betreibt Lufthansa keine einzige B767.



A Lufthansa 767 tailing over the States. I haven't seen a global airline NOT participating in this program. No doubt the powers that be buy payload access OR demand payload access from these corporations. Fascism at its best.

<http://weatherwars.info/the-pilots-view/>

Da stellen sich Fragen über Fragen. Man wird einer Flut von Bildern und „Statements“ ausgesetzt und ist völlig verunsichert. Schließlich geht es auch um die eigene Gesundheit. Vielleicht kann ich Ihnen aber mit Fachwissen, Fakten und ein wenig gesundem Menschenverstand helfen, sich Ihr eigenes Bild zu machen... Dazu möchte ich Ihnen zwei Szenarien beschreiben.

Szenario I

Es gibt hunderttausende Mitwisser und Mittäter

Neben den Bodencrews, Chemikalienherstellern, Airline Managern und Politikern sind es vor allem die zahlreichen Verkehrspiloten, die tagtäglich Jets durch den Himmel steuern und damit die letztendlich die Ausführenden wären.

Fakt: In Deutschland gibt es derzeit über 10.000 Verkehrsflugzeugführer, in USA über 140.000. Weltweit sind es über 500.000 die diesen verantwortungsvollen Beruf ausüben. Viele, so auch der Autor, haben Kinder, Enkel. Es sind Menschen wie Du und ich.

Ist es daher realistisch anzunehmen, dass über 500.000 Piloten weltumspannend, Tag für Tag, irgendwelche ominösen Schalter im Cockpit umlegen, um den Menschen auf der Erde - und damit sich selbst, ihren Familien und Freunden und der gesamten Weltbevölkerung - gesundheitlich zu schaden?

Der Wissenschaftler Dr. David Robert Grimes (University of Oxford) hat dazu eine Berechnungsmethode entwickelt (On the Viability of Conspiratorial Beliefs), die aufzeigt, nach wie viel Jahren eine „Intrige“ auffliegt.

Bei über 500.000 „Intriganten“ wäre das nach gut drei Jahren....

Allerdings warten wir noch heute darauf, dass auch nur ein einziger Verkehrspilot nach über 60 Jahren Verkehrsfliegerei (Jet) sich zu diesen Aktivitäten bekennt. Selbst die nicht, die längst im Ruhestand und damit nicht mehr belangbar sind. Wer also glaubt Verkehrspiloten versprühen wissentlich Chemikalien am Himmel, der sollte sich einerseits gedanklich in die Schuhe eines Verkehrsflugzeugpiloten begeben und sich fragen, ob er bereit ist – für welchen Preis auch immer – sich selbst, seine eigene Familie und seinen Freundeskreis zu vergiften. Andererseits sollte er sich erinnern, wie viele solche und noch viel kleinere Geschichten und Intrigen in seinem sozialen Umfeld geheim sein sollten, es aber nicht sind....

Das ist ethisch, menschlich als auch vom gesunden Menschenverstand her schlichtweg absurd.

Szenario II

Chemtrails hinter dem Rücken der Piloten?

Wenn also die Wahrscheinlichkeit, dass Piloten von Verkehrsflugzeugen bewusst die Erdatmosphäre vergiften bei null liegt, dann könnten ja dennoch Chemikalien einfach über den Kraftstoff (Kerosin) oder mittels gesonderter, automatisierter Einrichtungen versprüht werden.

a) Chemikalien im Kerosin

Jet-Triebwerke sind ziemlich raue Gesellen. Zum Beispiel wird beim so genannten „*large bird ingestion test*“ ein mindestens 3,65 kg schwerer Vogelkörper mit einer Geschwindigkeit von etwa 360 km/h aus einer Gaskanone in das Triebwerk geschossen. Auch Unmengen von Wasser, sofern im Triebwerkseinlauf, stellen für die Motoren meist kein Problem dar.

Anders sieht es mit der Nahrung, dem Kerosin, aus. Hier sind die Ansprüche recht hoch. Wasser im Treibstoff ist dabei Todfeind Nummer eins (z.B. Bruchlandung British Airways B777, London 17.01.2008) ebenso wie Verunreinigungen, die entweder die feinen Kraftstofffilter verstopfen und/oder Schäden an Turbinenblättern in der über 1.000 Grad heißen Brennkammer verursachen können. Daher scheiden Aluminium und Barium aus, denn diese sind in Kerosin unlöslich. Ja, es gibt auch in Kerosin lösliche Verbindungen der genannten chemischen Elemente. Diese sind aber durch die mittlerweile sehr weit fortgeschrittene Elementanalytik (z.B. ICP oder AAS) auch in kleinsten Mengen leicht nachweisbar.

Dieser Nachweis wurde bisher nicht erbracht, obwohl JET A1, der weltweit gebräuchlichste Kraftstoff für Verkehrsflugzeuge (in USA JET A), wahrlich keine obskure Geheimsubstanz ist und für wenige Cent/Liter käuflich erworben werden kann.

Verkehrsflugzeuge verbrennen pro Zeiteinheit den meisten Sprit bei Start und Landung. Eine Boeing 747 verbraucht im Reiseflug ca. 10 Tonnen/Std.

Beim Start sind es aber ca. 40 Tonnen/Std, bei der Landung ca. 20 Tonnen/Std. Die Belastung durch Feinstaub ist daher an Flughäfen und der näheren Umgebung hoch. Es wäre also ein leichtes, noch nicht einmal teures Unterfangen z.B. am Zaun des Frankfurter Flughafens Luftmessungen vorzunehmen um die vermeintlich erhöhte Konzentration der üblichen Verdächtigen wie Aluminium und Barium nachzuweisen. Dieser Nachweis wurde aber nie erbracht. Mit ebenfalls relativ einfachen Mitteln lassen sich z.B. für ca. 500.- Euro Wetterballons ausrüsten, die in Gebieten starker Kondensstreifenbildung den Nachweis erhöhter Aluminium- und Barium-Konzentrationen erbringen könnten. Auch dieser Nachweis wurde bisher nicht glaubhaft erbracht.

Lassen Sie mich bitte zum Schluss noch auf etwas hinweisen. Die großen Flugzeug- und Triebwerkshersteller stehen zueinander in starkem Wettbewerb. Die Wirtschaftlichkeit und

damit einhergehend der spezifische Treibstoffverbrauch, stehen dabei an erster Stelle. Sowohl BOEING als auch AIRBUS garantieren ihren Kunden daher einen bestimmten Kraftstoffverbrauch. Es leuchtet wohl ein, dass Treibstoffzusätze in Form von Aluminium und/oder Barium den Heizwert (Energiedichte) des Kerosins herabsetzen, den Verbrauch ergo steigern. Sollten also Flugzeuge durch kontaminierten Sprit die garantierten Verbrauchswerte nicht erfüllen, wären die Hersteller sehr schnell mit Schadenersatzforderungen seitens der Airlines konfrontiert. Auch das findet nicht statt, zumindest nicht aus diesem Grunde.

b) Gesonderte, automatisierte Einrichtungen

„Gesonderte, automatisierte Einrichtungen“, damit meine ich die durch zahlreiche Fotos im Internet scheinbar „bewiesenen“ Tanks, Pumpen, Leitungen und Düsen mit denen angeblich chemische Stoffe von Verkehrsflugzeugen in unsere Atmosphäre gesprüht werden.

Immer wenn ich auf einen neuen Flugzeugtyp kam, wurden meinen Kollegen und mir vor Ort in einem mehrstündigen Rundgang alle Bauteile unseres zukünftigen Arbeitsplatzes (ein Verkehrspilot fliegt in der Regel nur einen Typ) gezeigt und eingehend erklärt. Nichts blieb uns dabei verborgen.

Tanks? Natürlich, für Sprit, Hydraulikflüssigkeiten, Wasser und weniger appetitliche Flüssigkeiten. Tanks für Chemikalien? Fehlanzeige.

Pumpen? Klar doch, für Sprit, Hydraulik und Luft, aber auch nicht mehr...

Leitungen? Ja, jede Menge, aber nicht für Chemikalien, sieht man mal von der Hydraulikflüssigkeit (Skydrol) ab.

Sonden, Düsen? Reichlich! Zur Messung von Geschwindigkeit, Luftdruck, Anstellwinkel, Temperatur, etc.. Auch zwei Ablassdüsen für Kraftstoff im Notfall (aha....!) , sogenannte Dump-Nozzles konnte ich dort zumindest auf Airbus A340 und früher auf B727 sehen. Benutzen musste ich sie aber in über dreißig Jahren nie. Sonden und Düsen für Chemikalien? Fehlanzeige....

Ich kann den Verbreitern o.g. „Beweisfotos“ und ihren Gleichgesinnten nur empfehlen, mal einen Werftbesuch bei einer der deutschen Fluggesellschaften in Hamburg, Frankfurt oder Berlin zu machen. Dort kann man hautnah sehen, was da an den Flugzeugen so verbaut ist. Ja, Fragen an die Ingenieure und Fluggerätemechaniker sind dort sehr willkommen. Es gibt nichts zu verheimlichen.

Apropos Fluggerätemechaniker und sonstige unzählige Mitwisser. Ich hatte am Anfang meines Beitrages ja von Dr. David Robert Grimes und seiner Berechnungsmethode berichtet. Mit Millionen von Mitwissern am Boden oder sogar, wie behauptet, in der Luft müsste demnach die ganze Welt von der vermeintlich eingebauten Chemtrail-Technologie in Verkehrsflugzeugen längst wissen...

FAZIT

Chemtrails durch Verkehrsflugzeuge?

Fehlanzeige.