

Chemtrails

Linienflugzeug-Pilot: Beobachtung der Erzeugung von Chemtrails durch zwei Globemaster C-17-Frachtmaschinen in 6000 Metern Höhe über Deutschland

Gerd Gutemann

Vorbemerkung zum Pilotenbericht

Ich traf den Berichtersteller vor einigen Monaten. Irgendwann im ca. zweistündigen Gesprächsverlauf fragte ich, welchen Beruf er ausübe. Erst nach einigem Nachhaken wurde erkennbar, dass er beruflich im Cockpit als Pilot tätig sei. Daraufhin brachte ich vorsichtig das Thema auf Chemtrails und fragte ihn, ob ihm dieser Begriff und die dahinter stehenden Annahmen, dass es sich um künstliche, chemisch erzeugte Kondensstreifen handle, bekannt seien. Darauf kam zuerst zögernd ein „Ja, ich habe dazu im Internet einiges gelesen“. Als ich dann zu erkennen gab, dass ich der Redakteur der Homepage www.chemtrails-info.de sei und wissen wollte, wie er dazu stehe, und was er evtl. selbst aus dem Cockpit beobachtet habe, erzählte er mir:

„Ich habe anfangs gezweifelt, ob die Argumente jener Berichte, die über Chemtrails vor allem im Internet verbreitet werden, den Fakten entsprechen. Dann aber habe ich selbst etwas erlebt, was mich nun davon überzeugt hat, dass Chemikalien aus Flugzeugen versprüht werden, die jene dauerhaften ‚Kondensstreifen‘ erzeugen, die man Chemtrails nennt - zu welchen Zwecken auch immer.“

Da ich mir während des Gesprächs keine Notizen machte und noch einige Details klären wollte, bat ich den Piloten einige Wochen später um eine detaillierte Niederschrift des Erlebten. Die schriftlich am 17.08.09 erfolgte Schilderung wird nachfolgend als wörtliche Abschrift wiedergegeben. Lediglich die Überschriften sind redaktionelle Einfügungen, Ergänzungen sind als solche gekennzeichnet.



Sicht aus dem Flugzeug-Cockpit

Seltsame Aufstiegsanweisungen durch Flugleitstelle

„Nach dem Start vom Flughafen Frankfurt a. M. ... befanden wir uns im Reisesteigflug nördlich von Nürnberg. Es war nachmittags ca. 14:00 Uhr. Die Sichtverhältnisse waren sehr gut, wir flogen nicht durch Wolken. An dem Tag herrschte über Deutschland eine ausgedehnte Hochdruckwetterlage. Beim Passieren von ca. 11-12.000 Fuß wird man dann an den nächsten Radarsektor ‚weitergegeben‘, welcher dann den weiteren Steigflug freigibt. Diese Freigaben werden in der Regel recht großzügig gehandhabt. So wird man dann von ‚München Radar‘ in der Regel gleich weiter auf Flugfläche 250, also 25.000 Fuß freigegeben. Nicht so an diesem Tag. Die folgenden Freigaben erfolgten immer in 1000er-Schritten. So war dann die Anweisung des Radarlotsen ‚climb 14.000 Fuß‘, die nächste dann ‚climb 15.000 Fuß‘, ‚climb 16.000 Fuß‘. Uns war klar, dass sich über uns ein Flugverkehr befinden musste, welcher in etwa den gleichen Flugweg haben musste, aber langsamer steigen konnte oder wollte, als wir selbst es hätten machen können.“

Auf dem sogenannten TCAS (Traffic Collision and Avoidance System), einem Überwachungsinstrument, mit welchem man den Luftraum um das eigene Flugzeug herum beobachten kann, fiel uns dann ein Verkehr rechts von uns und etwas vor uns auf. Da das Wetter gut war, hielten wir visuell Ausschau nach dem zu erwartenden über uns kreuzenden Verkehr. Dieser ließ nicht lange auf sich warten“.

Chemtrailsausbringung durch zwei Frachtmaschinen aus den Tragflächen

„Es handelte sich um eine schwere Transportmaschine des amerikanischen Typs Globemaster C-17 in der Höhe von 18.000 Fuß (6000 m). Aufgrund unserer Luftraumbeobachtung mithilfe des TCAS-Systems vermuteten wir eine weitere Maschine dieses Typs



in einigen weiteren Meilen Abstand in gleicher Höhe dahinter. Diese konnten wir jedoch visuell nicht ausmachen, wobei ich sicher bin, dass eine zweite Maschine vorhanden war.

Was wir jedoch ausmachen konnten, war, dass das Flugzeug einen dichten ‚Kondensstreifen‘ hinter sich herzog. In dieser Höhe und zu der herrschenden Jahreszeit ein ‚nicht zu erwartendes Phänomen‘. Flugzeuge, die im dichten Luftraum noch weitaus höher flogen und auch noch deutlich zu sehen waren, zogen keinen Kondensstreifen hinter sich her. Also MUSS es sich hier um eine Ausbringung von Stoffen gehandelt haben, welche nicht mit dem üblichen Triebwerksabgas erklärt werden kann.“

(Ergänzung GG: Anlässlich der zuvor schon mündlich erfolgten Schilderung fragte ich den Piloten dezidiert, ob die Streifenbildung aus den Triebwerken der Globemaster C-17 erfolgt sei. Er antwortete: „Eindeutig nein!“ Die Substanzen, aus denen sich die geschilderten Chemtrails bildeten, kamen also aus Düsen in den Tragflächen der Frachtflugzeuge, vermutlich im Bereich der Triebwerke).



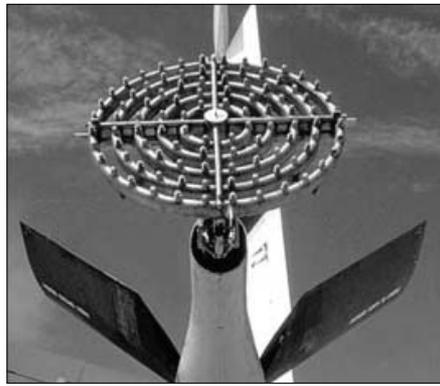
Sonstige Beobachtungen dieses Piloten hinsichtlich Chemtrailzunahme

„In meinem täglichen Berufsleben (als Pilot, GG) fällt mir auf, dass dieses ‚Sprühen‘ stark zunimmt. Diese Ausbringungen, welche von den Medien oft als ‚hohe Nebelfelder‘ bezeichnet werden, habe ich den ganzen Sommer 2009 über gesehen, meist in Höhen von ca. 18.000 - 35.000 Fuß (6000 - 12000 m)“.

Bilder aus der Sicht von anderen Piloten: http://weatherwars.info/?page_id=147

Wie sich Nebel aus Chemtrails von Nebel aus Contrails in der Höhe unterscheiden

„Es ist oft nicht leicht, einen Kondensstreifen aus Triebwerksabgas von einem Chemtrail zu unterscheiden. Doch täglich sehe ich Flugzeuge im hohen Luftraum,



Hecksprühdüsen an einem Tankflugzeug KC 135



Triebwerk einer Ryanair-Maschine mit Sprühdüse im Triebwerksumlufbereich (<http://www.youtube.com/watch?v=IN8M2P8zRtQ&feature=related>)

manchmal aus nächster Nähe, wenn sich die Flugwege kreuzen. Dabei kann man deutlich erkennen, wie ein Kondensstreifen aussieht und wie ein Chemtrail aussieht. Vor allem am Verhalten in der Luft kann man unterscheiden. Während ein Kondensstreifen irgendwie leicht und dünn ist und sich dadurch in der Regel

recht schnell verflüchtigt, sehen Chemtrails ‚schwer, träge und irgendwie dicht‘ aus. Und so verhalten sie sich auch. Es kommt vor, dass wir an einem Tag morgens einen bestimmten Flughafen verlassen, über dessen Umgebung Chemtrails ausgebracht wurden.

Wenn wir uns im Reiseflug befinden, fliegen wir manchmal stundenlang in und über diesen ‚Hochnebel-Feldern‘! Derlei Beobachtungen habe ich mittlerweile viele gemacht ... Ich habe den Eindruck, dass immer häufiger und mehr gesprüht wird. Das ist natürlich schwer zu beweisen, aber ich denke, dass ich damit richtig liege.“

Enorme Ausbreitung der Chemtrails in der Höhe

Wo können Sprühdüsen am unauffälligsten und effektivsten angebracht werden?

Als ich dem Berufspiloten diese Frage stellte, überlegte er einige Sekunden und meinte dann:

„Das Anbringen der Sprühdüsen in der Umluftkammer des Triebwerkes wäre das beste, von außen unauffällige Versteck, egal ob es sich um sprühende Tankflugzeuge, Transportmaschinen oder Liniemaschinen handelt.“

Einige Monate nach diesem Interview fand ich (Homepageinhaber) auf einer italienischen Seite ein Video, das eine Triebwerksaufnahme einer Maschine der Fluggesellschaft Ryanair zeigt, wo vermutlich eine solche Sprühdüse im Triebwerksumlufbereich zu sehen ist (s. Sprühdüse(?) in der Umluftkammer des Triebwerkes einer Ryan-Air-Maschine:



Chemtrails, gesehen aus einem Flugzeug-Cockpit

<http://www.youtube.com/watch?v=IN8M2P8zRtQ&feature=related>

Inzwischen sind von außen bzw. unten sichtbare (bzw. fotografierbare) Düsen kaum mehr im Einsatz. Werden Bilder von Chemtrails-Sprühern mit größten Kamera-Brennweiten gemacht, sind keine Sprühdüsen mehr zu fotografieren. Unübersehbar ist, dass Kondensstreifen und Chemtrailstreifen gleichermaßen aus den Triebwerken kommen. Da die Chemtrails bildenden Chemikalien aber nicht (mehr) im Treibstoff enthalten sind, kommen sie auch nicht als Abgase aus der Brennkammer, sondern aus einem anderen Bereich des Triebwerkes, wo sie sich dann aber mit den Abgasen des Triebwerkes verwirbeln und das Triebwerk verlassen.

Nahezu alle heutigen Chemtrail-Jets dürften die Sprühdüsen in der Umluftkammer, welche die Brennkam-



Chemtrails über Oberbayern (Peißenberg) (Foto: Geise)

mer umgibt, angebracht haben. Dort kann sich das Sprühmaterial mit den Abgasstrahlen verwirbeln und vermischen. Die Chemtrails wirken dann so, als entstünden sie aus den Abgasen des verbrannten Kerosins und seien „normale Contrails“ (Kondensstreifen), die lediglich aufgrund atmosphärischer Bedingungen länger existieren würden (angeblich „persistierende Contrails“).

Ergänzende Anmerkungen aus mündlichem Interview

Soweit der Bericht dieses Berufspiloten. Wichtig ist der Hinweis, dass in der angegebenen Flughöhe (18.000 Fuß = 6 km Höhe) noch keine „Contrails“ (herkömmliche Kondensstreifen) möglich waren, wie der übrige Flugverkehr bewies. Es handelt sich demzufolge um

eine eindeutige Chemtrail-Sprühaktion durch zwei Frachtflugzeuge.

Weiterhin berichtete der Pilot mündlich, dass die Kommunikation der Flugleitstelle mit den sprühenden Flugzeugen auf einer völlig anderen Funkfrequenz erfolgte, als jene mit den Linienflugzeugen ...

Das lässt wohl darauf schließen, dass die Chemtrailsprühflugzeuge durch die Fluglotsen anders als der Linienverkehr behandelt werden (vermutlich bevorzugt aufgrund irgendwelcher Anordnungen „von oben“) - und es in den Flugleitstellen sehr wohl bekannt sein dürfte, dass es sich bei diesen Flügen um Sonderaufträge zur „Atmosphärenbeeinflussung“ handelt.

Daher verwundert es auch nicht, dass die Flugleitstellen oder das UBA bei entsprechenden Anfragen keine Auskünfte über diese Flüge geben (dürfen/wollen). Skyguide (CH) gab immerhin auf nachbohrende Fragen eines Schweizer Journalisten zu, dass solche Flüge nicht in den offiziellen Logbüchern eingetragen würden ... Ob dies tatsächlich so ist, darf allerdings bezweifelt bzw. als Halblüge eingestuft werden ...

Kein Wunder, dass angesichts solcher Geheimhaltung bzw. Leugnung von Chemtrails auf allen Ebenen unsere Politiker, Wetterberichtler der verschiedenen Sender etc. immer noch so tun und lügen können, dass es schlicht und einfach keine Chemtrailflieger gäbe und dafür schwachsinnig anmutende Gegenargumente anführen ...

Quellen

<http://www.chemtrails-info.de/chemtrails/pilotenbeobachtung.htm>