

NO PLANES THEORY

DER HEILIGE GRAL
WER WAREN DIE ANUNNAKI?
UND VIELES MEHR



Foto: 123RF/Lumadesign

— 911 —

NO

**PLANES
THEORY**

**17 MINUTEN
WAHRHEIT**

VON
ROBERT STEIN



ANDERE SICHTWEISE

Manche Menschen bringt es bis zur Weißglut, wenn man über den 11. September 2001 kontrovers diskutiert. Zu groß ist noch immer der Schmerz, der sich in unser Kollektiv gebrannt hat und seit fast einer Dekade eitert diese Wunde schon, vor allem bei den Menschen in den USA. Aber bereits an diesem geschichtsträchtigen Tag selbst wurde klar, dass uns hier etwas vorgegaukelt wurde. Zuviel passte einfach nicht zusammen. In den letzten neun Jahren haben es sich Millionen Menschen auf der ganzen Welt zum Ziel gesetzt, die Wahrheit über diesen Tag ans Licht zu bringen. Und jeder, der die Lügen sehen will, kann sich über das Internet mit der brutalst möglichen Wahrheit versorgen.

Es herrscht weitgehend Einigkeit unter den 9/11-Forschern, dass die Gebäude WTC-1, 2 und 7 gesprengt wurden und nicht aufgrund von Feuer symmetrisch und in Fallgeschwindigkeit in sich zusammen stürzen konnten. Damit stürzt die These der alleinigen Täterschaft von Al-Kaida ebenso in sich zusammen, wie es die Türme taten.

Es gibt jedoch innerhalb der „Truther“-Gemeinde eine Splittergruppe, die einen nochmal völlig anderen Verlauf der Ereignisse skizziert.

Sie werden nicht müde zu behaupten, dass es auf gar keinen Fall Passagierflugzeuge sein konnten, die in die Türme flogen, sondern stattdessen nur Computeranimationen und Videotricks zu sehen waren.



WO SIND DIE PASSAGIERE?

Erwartungsgemäß rufen diese Thesen natürlich heftige Reaktionen hervor. Viele „9/11-Truther“ befürchten, dass durch solche Behauptungen der Aufklärungsbewegung mehr geschadet wird, als dass es zur Aufklärung beiträgt.

So bizarr es zunächst auch klingen mag, wer etwas genauer hinschaut, wird merken, dass diese Thesen gar nicht so abwegig sind.

Eine der ersten Fragen, die in diesem Zusammenhang auftaucht, betrifft die Insassen der Flugzeuge. Denn, wenn es keine Flugzeuge waren, was ist dann mit ihnen passiert? Wir können darauf keine Antwort finden, da es für Geheimdienste sicher ein Leichtes wäre, ein Flugzeug mitsamt den Passagieren verschwinden zu lassen. Das Verhalten der Angehörigen gibt uns hier mehr Auskunft. Wenn normalerweise irgendwo auf der Welt ein Verkehrsflugzeug verunglückt, kommt es an den Zielflughäfen zu dramatischen Szenen, denn dort warten schließlich die Angehörigen und Freunde der Passagiere. Außerdem kommen viele in Verzweiflung und letzter Hoffnung zum Flughafen, um irgendetwas in Erfahrung zu bringen. Ob jemand den Flug verpasst hat, es nur eine Falschmeldung war, das Flugzeug woanders sicher gelandet ist etc., etc. Man sollte denken, dass am 11.9.2001 unzählige solcher Szenen sich vor den Kameras der TV-Sender abgespielt haben müssen. Das dachte

auch der damalige Bürgermeister von San Francisco, Willie Brown, der sich mit einer Gruppe von Priestern zum Flughafen begeben hatte, um dort seelischen Beistand zu leisten. Zu seiner Verwunderung tauchte aber kein Angehöriger auf, um sich trösten zu lassen.

United Airlines gab daraufhin als Grund bekannt, dass alle Angehörigen der Opfer telefonisch informiert worden sind, dass es sinnlos sei, zum Flughafen zu kommen.

In San Francisco sollte nur ein Flugzeug landen. Doch was ist mit den drei anderen Maschinen mit Zieldestination Los Angeles passiert, die insgesamt 220 Passagiere an Bord hatten? Wurden auch deren Angehörige zuhause angerufen? Oder wie sonst lässt sich erklären, dass CNN um 12:00 Uhr Ortszeit, also volle drei Stunden nach den Ereignissen, vom Flughafen in L.A. meldete, dass bis zu diesem Zeitpunkt noch kein Angehöriger zu sehen war? Kurioserweise begann daraufhin eine Evakuierungsaktion des gesamten Flughafens. Damit wurde auch der Ankunftsbereich menschenleer und niemandem konnte auffallen, dass keine Angehörigen erschienen sind. Diese Umstände beweisen noch nicht, dass es keine Anschläge mit Flugzeugen gab, aber eine logische Erklärung für dieses seltsame Geschehen gibt es nicht.

Für manche der physikalischen Phänomene, die an diesem Tag zu beobachten waren, fehlt jedoch jedwedes Erklärungsmodell.



LUFTDYNAMIK

Der Grund warum ein Vogel oder ein Flugzeug in der Luft fliegen kann, sind unterschiedliche Druckverhältnisse unter und über den Flügeln. Die Luftmassen unter dem Flügel versuchen den Unterdruck auf der Oberseite auszugleichen, was im Flug an den Flügelspitzen passiert. Resultat dieses natürlichen Ausgleichbestrebens der Luft ist eine sogenannte Wirbelschlepe, die jedes Flugzeug hinter sich her zieht. Je nach Größe und Geschwindigkeit sind diese Luftwirbel unterschiedlich stark ausgeprägt. Bei großen Verkehrsflugzeugen muss deswegen bei Start und Landung eine zeitliche Staffelung erfolgen, damit nachfolgende Flugzeuge nicht gefährdet werden. Sichtbar werden diese Wirbel

nur in Wolken oder wenn Löschflugzeuge über brennenden Gebieten ihre Löschmittel abwerfen und dabei der Rauch des Feuers die Wirbel erkennen lässt. Man sollte also annehmen, dass nach dem Einschlag der Flugzeuge ins WTC in den Explosions- und Rauchwolken gewisse Verwirbelungen erkennbar wurden. Doch genau dieser Effekt konnte nicht beobachtet werden. Nach den Explosionen stiegen die Rauchwolken nach oben und wurden dabei vom Wind gleichmäßig vom Gebäude weggeweht. Kritiker dieses Arguments argumentieren, dass die Wirbelschleppen bei hohen Geschwindigkeiten nicht sonderlich in Erscheinung treten können und wenn überhaupt, sich dann viel zu weit von

den Gebäuden entfernt gebildet hätten. Doch alleine der Sog hinter einer fliegenden Boeing 767 oder 757 verursacht eine so gigantische Luftmassenbewegung, die in irgendeiner Weise die Rauchwolken sichtbar hätte beeinflussen müssen. Man stelle sich einen ICE-Schnellzug vor, der mit 500 km/h durch einen Bahnhof fährt: Wie groß wäre wohl der Sog hinter diesem Zug, wenn Züge mit nur 200 km/h in der Lage sind, Menschen, die über einen Meter von der Bahnsteigkante entfernt stehen, mitzureißen? Das Ausbleiben jedweder Art von Verwirbelung lässt erste Schlüsse über die Größe der Einschlagskörper zu.



WIDERSPRÜCHE

Die offiziellen Rekonstruktionen tragen den wahren physikalischen Eigenschaften von Flugzeugen und den Türmen keine Rechnung. Flugzeuge sind sinngemäß Leichtbaukonstruktionen, mit einer dünnen Außenhaut aus Aluminium. Stahlgebäude dagegen sind massive Konstruktionen die zehntausende Tonnen Gewicht tragen müssen.

Nach dem dritten newtonschen Axiom, auch Wechselwirkungsprinzip genannt, verursacht jede Aktion gleichzeitig eine gleich große Gegenreaktion, die auf den Verursacher der Aktion zurückwirkt.

Wenn also das Flugzeug das Gebäude getroffen hätte, hätte eine Unmenge an Splittern entstehen müssen.

Man hätte sehen müssen, dass das Flugzeug der Länge nach zusammen gedrückt wurde. Man hätte die zersplitternden Flügel sehen müssen, viel zurückspringendes und herabfallendes Material.

Zu beobachten war jedoch, dass die Flugzeuge einfach in der Wand verschwanden. Die besten Experten der Unfalluntersuchung haben dafür keine Erklärung gefunden (oder gar nicht erst darüber nachgedacht).

Zwar hätten die Fenster zwischen den einzelnen Stahlträgern keinen nennbaren Widerstand geleistet und das Flugzeug hätte sich beim Eindringen in die Gitterstruktur quasi selbst geschreddert, doch die zentimeterdicken Stahlträger wären ein undurch-

dringliches Hindernis für Tragflächen, Leitwerk und Teile der Triebwerke gewesen. Der Rumpf mit Cockpit, Fahrwerk, Koffern, Kabineneinrichtungen, Sitzen und natürlich den Passagieren hätte sicherlich massive Beschädigungen am Aufprallpunkt verursacht. Aber die Art der Zerstörung, die nach den Explosionen sichtbar wurde, widerspricht den Naturgesetzen, die auch für Osama bin Laden gelten.

Und übrigens: Wie schnell sollen die Flugzeuge beim Einschlag eigentlich geflogen sein? Verschiedene Analysen der Videobilder (durchgeführt von FEMA, NIST, FAA, RAF, MIT) ergaben eine mittlere Aufprallgeschwindigkeit von 900 km/h. Bei einer Nachfrage beim Hersteller Boeing erfährt man aber, dass es aufgrund der Luftdichte in dieser Flughöhe (ca. 300 m über dem Meeresspiegel) unmöglich ist, mit einem Verkehrsflugzeug so schnell zu fliegen. Selbst durch einen Sturzflug halten es Piloten für ausgeschlossen, auf diese Geschwindigkeit zu kommen. Wenn also Hersteller und Piloten sagen, dass ein Verkehrsflugzeug dieser Größe bei solch einer Geschwindigkeit schon lange auseinander gebrochen wäre, wie konnten es die Attentäter des 11. September trotzdem schaffen, punktgenau ihre Ziele zu treffen? Die Antwort scheint so banal wie gleichzeitig erschreckend: GAR NICHT!



FÄLSCHUNGEN



Aber es gibt doch hunderte Videoaufzeichnungen von den Flugzeugen?

Dieser kurze Artikel kann die haarsträubenden Bildfälschungen nur ansatzweise aufzeigen. Doch wer sich auf die Suche begibt, wird ernüchert feststellen müssen, dass die Bildmanipulationen teilweise richtig stümperhaft ausgeführt wurden.

Bei einer Hubschrauberaufnahme sieht man im Hintergrund der Türme die Verazano-Narrows-Brücke, die sich durch das Bild bewegt, obwohl der Hubschrauber in der Luft stillsteht und dadurch gar keine perspektivische Verschiebung der Blickachsen stattfinden kann. Außerdem befindet sich die Brücke 10 Kilometer entfernt von Ground Zero und wird viel zu groß im Bild gezeigt. Eines der besten Beispiele für die Verwendung unterschiedlicher Bildebenen, die übereinander gelegt wurden.

Aus einem Helikopter, der etwas oberhalb der Türme flog, kam eine Live-Aufnahme der zweiten Explosion. Sie zeigt während der Live-Ausstrahlung jedoch gar kein herankommendes Flugzeug. Erst Stunden später wurde die gleiche Aufnahme nochmals gezeigt, diesmal ergänzt um ein anfliegendes, nicht zu identifizie-

rendes Objekt, verborgen hinter einer Wolke aus unscharfen Bildpunkten.

Dieselbe perspektivische Darstellung der Türme von schräg oben wurde später in mehreren TV-Bildern gezeigt. Das statische Bild lässt aber keine Bewegung der Kamera erkennen, die bei einer Helikopterkamera zu erwarten wäre. Die Aufnahme suggeriert das Filmen mittels Stativ, auf dem die Kamera montiert war. Wenn die Kamera aber auf dem Boden oder auf dem Dach eines Gebäudes stand, dann kann das Dach des höchsten Bauwerkes in NYC mit immerhin 410 Metern nicht zu erkennen sein. Diese Fälschung wurde noch mehrmals benutzt, doch diesmal mit anderen Vorder- und Hintergründen und in unterschiedlicher farbiger Darstellung.

Es ist überhaupt sehr verwunderlich, dass professionelle Kameraleute unter Verwendung modernster Kameratechnik von der gleichen Situation Aufnahmen in den unterschiedlichsten Farbtönen erstellten. Die Farben reichen von bläulich-grau ins grünliche, von rot und gelblich, bis hin zu vielen Brauntönen. Dabei war an diesem Vormittag ein strahlendblauer und wolkenloser Himmel über Manhattan zu beobachten.



FILMBEWEISE

Bei den angeblichen Flugzeugen selbst sind die Fälschungen noch offensichtlicher. Während manche Aufnahmen einen horizontalen zweiten Einschlag zeigen, kommt bei einem anderen Video das Flugzeug im Sinkflug an. Bei der Analyse der Standbilder sieht man fehlende Flügel, unterschiedliche Schattierungen, fehlende Bugteile etc. Bei Vergrößerung der Standbilder sind zudem Bildpunkte unterschiedlicher Größe zu erkennen – ein Indiz für nachträgliche Bildfälschung.

Alle Filmaufnahmen des zweiten Einschlags haben aber etwas gemeinsam: Kein einziger Kameramann scheint das anfliegende Flugzeug zu bemerken. Erst mit Sichtbarwerden der Explosion zeigt sich eine Reaktion in den Bildern. Kein einziger Zoom-In auf das Flugzeug, kein Mitschwenken, nichts dergleichen.

Viele der zur Verfügung stehenden Videos sind von Privatleuten aufgenommen worden. Doch die 9/11-Forscher, die diese Personen aufgesucht haben, mussten abermals merkwürdige Zusammenhänge feststellen. Einige wollen überhaupt nicht darüber reden, andere geben ihre Adresse nicht heraus und drohen sogar mit dem Anwalt, wenn sie nicht in Ruhe gelassen werden. Doch am erstaunlichsten ist, dass viele dieser Privatvideos von Experten in Sachen digitaler Bildbearbeitung aufgenommen wurden oder solchen, die in der Filmindustrie arbeiten. Sicher alles wieder nur Zufall.



AUGENZEUGEN

Kommen wir nun zu dem Punkt, bei dem die meisten Schwierigkeiten haben: die Augenzeugenberichte. Lassen Sie uns das ganze Szenario einmal aus Sicht der verantwortlichen Verschwörer betrachten.

Wenn wirklich keine Flugzeuge in die Türme geflogen sind, muss es Zeugen geben, die das gesehen haben und darüber berichteten. Nun, genau das ist auch geschehen, aber es sieht so aus, als wenn niemand davon Notiz nimmt. Natürlich haben die Verschwörer darüber nachgedacht, wie man das Problem der gegenteiligen Zeugenaussagen minimieren kann und dachten sich einen einfachen Plan aus. Wenn wir bei dieser These voraussetzen, dass es sich bei dem Flugkörper um einen modernen Marschflugkörper gehandelt hat, könnte sich folgende Szene abgespielt haben:

Der erste Einschlag passierte. Da das Objekt klein, äußerst schnell und unerwartet kam, konnte niemand sicher sein, was es war oder wie es genau aussah. Ein paar Augenzeugenberichte wurden gesendet, die aussagten, dass es eine Rakete oder ein kleines Flugzeug war, oder überhaupt kein Flugzeug. Aber dafür gab es nur ein kurzes Zeitfenster von 8:46 bis 9:03 Uhr.

Für nur kurze 17 Minuten hatte die Wahrheit eine kleine Chance, um ans Tageslicht zu kommen. Als noch keine Bilder die

Wahrnehmung der Menschen verfälscht hatten. Es müssen dutzende Menschen gewesen sein, die einen direkten Blick auf die Einschläge hatten. Doch was ist dann passiert? Warum hörte niemand zu, was diese Menschen zu sagen hatten? Anstatt nun die Augenzeugen über die Explosionen zu befragen, waren die Medien mit den endlosen Wiederholungen der TV-Bilder beschäftigt. Die paar wenigen Augenzeugen, die einen Moment mit den Medien bekamen, verloren ihre Zuversicht, was sie wirklich sahen, weil genau wie beim ersten „Einschlag“ das Objekt klein, schnell und unerwartet kam. Wer dann die Fernsehbilder sah, die ja augenblicklich zur Verfügung standen, war sich über das selbst Wahrgenommene nicht mehr sicher. Die paar Wenigen, die unerschütterlich an ihrem Glauben festhielten, dass es kein Flugzeug war, wurden leicht niedergeschrien und ertränkt von der Macht der Bilder. Zusätzlich veröffentlichten die Fluggesellschaften eine Erklärung, dass sie zwei große Flugzeuge verloren hätten und augenblicklich wurde jede Widerrede zu irrelevanter Größe geschrumpft. (◀ www.bpb.de ▶ Konformitätsexperiment nach Solomon Esch). Aus diesen Experimenten ging hervor, dass aus Angst vor sozialer Isolation viele unbewusst bereit sind, Fakten zu akzeptieren, die offenkundig falsch sind. ♦



Weiterführende Links:

◀ www.911closeup.com ▶

◀ www.regentreff.de ▶

ROBERT STEIN

Robert Stein ist Moderator der Reihe „Gegen den Strom“ beim Websender Nexworld.tv. Elektriker- und Funkelektronikausbildung, Piloten-Ausbildung bei der Lufthansa, Offiziersausbildung und Ausbilder an der Offizierschule der Luftwaffe in Fürstenfeldbruck.

Seit 1999 autodidaktisches Studium von Geheimwissenschaften und Referent für Grenzwissenschaften und aktuelles Zeitgeschehen.

