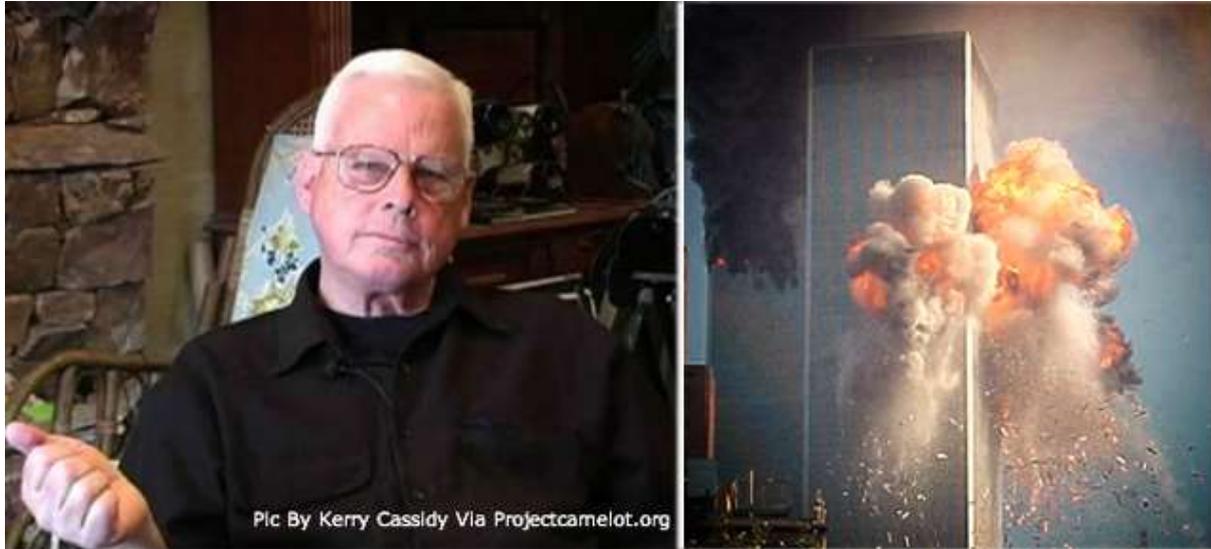


9/11: Ex-CIA-Pilot sagt unter Eid aus, daß die Zwillingtürme nicht von Flugzeugen getroffen wurden (Video)

1. Juni 2014 aikos2309



Ein ehemaliger Pilot der CIA und der zivilen Luftfahrt hat in einer beeidigten Aussage erklärt, daß keine Flugzeuge in die Zwillingtürme flogen, da es physikalisch unmöglich gewesen wäre.

John Lear, der Sohn des Learjet-Erfinders Bill Lear, hat als Sachverständigenzeuge ausgesagt, daß es für Flugzeuge vom Typ Boeing 767 — wie die Flüge AA 11 und UA 175 — physikalisch unmöglich gewesen wäre, an 9/11 die Zwillingtürme getroffen zu haben, insbesondere, wenn sie von unerfahrenen Piloten geflogen wurden:

»Die Zwillingtürme wurden von keinen Verkehrsflugzeugen vom Typ Boeing 767 getroffen, wie es betrügerisch von der Regierung, den Medien, dem ›Nationalen Institut für Richtwerte und Verfahrenskunde‹ (›National Institute of Standards and Technology‹, NIST) und seinen Kontraktoren unterstellt wird«, sagte er in der eidesstattlichen Erklärung.

»Zu solchen Zusammenstößen ist es nicht gekommen, weil sie wie dargestellt aus den folgenden Gründen physikalisch unmöglich sind: Im Fall von UAL 175 im Südturm hätte eine echte Boeing 767 angefangen sich ineinanderzuschieben, als die Nase auf die 35,5-Zentimeter-Stahlsäulen (14 inch steel columns) traf, die in der Mitte 99 Zentimeter (39 inches) haben.

Das Seiten- und Höhenleitwerk wäre sofort vom Flugzeug getrennt worden, gegen die Stahlkastensäulen (steel box columns) geprallt und zu Boden gestürzt.

Die Motoren hätten beim Aufprall auf die Stahlsäulen ihre allgemeine Form beibehalten und wären entweder zu Boden gestürzt oder in den Trümmern der eingestürzten Gebäude geborgen worden.

Keine Boeing 767 könnte bei 305 Metern (1000 feet) über dem Meeresspiegel eine Geschwindigkeit von 869 kmh (540 mph) erreichen, ›Reibungswiderstand (parasite drag)

verdoppelt sich mit der Geschwindigkeit« und »Körperwiderstand (parasite power)« ist die Geschwindigkeit hoch drei (cubes with velocity).

Der Flügelradteil (fan portion) des Motors ist nicht dafür ausgelegt, das Volumen an dichter Luft bei dieser Geschwindigkeit und Höhe aufzunehmen.

Das Stück des angeblichen Außenrumpfes mit 3 oder 4 Fensterausschnitten stimmt nicht mit einem Flugzeug überein, das mit über 800 Stundenkilometern (500 mph) gegen 35,5-Zentimeter-Stahlkastensäulen prallte. Es wäre zerknittert.

Kein signifikanter Teil der Boeing 767 oder des Triebwerks hätte die 35-Zentimeter-Stahlsäulen und die 11 Meter (37 feet) hinter dem massiven Kern des Turms durchdrungen, ohne daß ein Teil davon zu Boden stürzt.

Die Trümmer vom Zusammensturz hätten massive Teile der Boeing 767 enthalten sollen, darunter 3 Triebwerkskerne mit einem Gewicht von ca. 4.000 kg (9000 pounds) pro Stück, die nicht hätten verborgen werden können. Dennoch gibt es am World Trade Center von beiden 767 keine Beweise für irgendwelche dieser massiven baulichen Teile. Ein solch vollständiges Verschwinden von 767ern ist nicht möglich.«

Die eidesstattliche Erklärung vom 28. Januar 2014 ist Teil einer Klage, die von Morgan Reynolds am Bezirksgericht des südlichen Bezirks von New York verfolgt wird.

Reynolds, ein ehemaliger Chefökonom unter der Regierung von George W. Bush, der sich auf seine Überzeugung berief, daß die WTC-Türme nicht von echten kommerziellen Boeing-Düsenflugzeugen getroffen wurden, reichte im März 2007 beim »US-amerikanischen Institut für Wissenschaft und Technologie« (»US National Institute of Science and Technology«) einen Antrag auf Korrektur (Request For Correction) ein.

Obwohl die Bewegung »9/11 Truth« die Theorie über »keine Flugzeuge« zunächst als zu abwegig ablehnte, ist sie nach wissenschaftlichen und rationalen Analysen zu einer allgemein anerkannten Erklärung des erhobenen Beweismaterials geworden.

Anders als jede andere Form einer Erklärung wird eine eidesstattliche Erklärung zu Wahrheit im Recht (truth in law), wenn sie nicht widerlegt wird. Es liegt nun an den Kritikern der Theorie, ihre Belege und Analysen zu präsentieren, die die Aussage Punkt für Punkt widerlegen. Wenn sie es nicht tun — oder nicht können — dann ist die US-Regierung verpflichtet, einzugestehen, daß der Bericht der »9/11-Kommission« falsch ist.

Der 65 Jahre alte pensionierte Flugkapitän und ehemalige CIA-Pilot, der mehr als 19.000 Stunden Gesamtflugzeit hat, wies auch auf die Unerfahrenheit der Piloten hin, die die Flugzeuge angeblich flogen:

»Der angeblich »kontrollierte« Sinkflug (»controlled« descent) in New York auf einem relativ geraden Kurs von einem Pilotenanfänger ist innerhalb der Parameter eines »kontrollierten« Fluges aufgrund der Schwierigkeit, Flugrichtung, Sinkflugrate (descent rate) und Sinkfluggeschwindigkeit (descent speed) zu kontrollieren, äußerst unwahrscheinlich.

Es braucht einen hochqualifizierten Piloten, um die Anzeige des »EFIS« (Electronic Flight Instrument System) zu interpretieren, womit keiner der Entführerpiloten vertraut gewesen oder trainiert worden wäre, und um deren Kontrollanzeigen (controls) zu verwenden, darunter Querruder (ailerons), Seitenruder (rudder), Höhenruder (elevators), Störklappen (spoilers) und Drosseln (throttles), um einen Sinkflug auszuführen, zu kontrollieren und beizubehalten.«

Laut seiner eidesstattlichen Erklärung hat Lear während seiner 40 Flugjahre über 100 verschiedene Flugzeugtypen geflogen und besitzt mehr Urkunden als Flieger der Luftaufsichtsbehörde »Federal Aviation Administration« FAA (FAA airman certificates) als jeder andere durch die »Federal Aviation Administration« beurkundete Flieger. Er flog für die CIA zwischen 1967 und 1983 geheime Missionen in Südostasien, Osteuropa, dem Mittleren Osten und Afrika, und arbeitete dann 17 Jahre für mehrere Personen- und Frachtfluggesellschaften als Kapitän, Prüfer (Check Airman) und Ausbilder.

Er ist Mitglied der Organisation »Pilotsfor911truth.org«, die konsequent gezeigt hat, daß es für Düsenflugzeuge unmöglich war, die Zwillingsstürme so getroffen zu haben, wie es die 9/11-Kommission behauptet hat.

Die Kommission hörte für die Beweisaufnahme keine Sachverständigen oder Piloten, als sie von 2002 bis 2004 ihre Untersuchung zu den Anschlägen durchführte.