

Sie meinen die Streifen am Himmel seien Kondensstreifen?

Denken sie noch einmal darüber nach!

Von [Russ Tanner](#)

Übersetzung©: Andreas Ungerer / 2015

Dieser Artikel erklärt warum die Spuren am Himmel, die von großem Flugzeugen stammen, möglicherweise keine Kondensationsspuren (Kondensstreifen) sind. Sobald das klar ist, werden wir mit der unheilverkündenden Frage beschäftigen: "Woraus bestehen diese Spuren eigentlich?"

[Hoch-Nebenstromtriebwerke](#) (auch Mantelstromtriebwerke genannt / Anm. d. Übers.) produzieren [keine Kondensstreifen](#). [Das Nebenstromverhältnis](#) der Luft ist für die Bildung von Kondensstreifen viel zu hoch, da der Großteil der von den Triebwerken ausgestoßenen Luft nicht verbrannt wird. Sie passiert das Gebläse (fan) und wird, ohne sich je mit dem Treibstoff zu vermischen, nach hinten ausgestoßen.

Nebenstromtriebwerke beziehen ihre Kraft von Turbinenmotoren. Turbinenmotoren kommen, außer in Düsenflugzeugen, auch in anderen Anwendungsbereichen zum Einsatz. So werden sie etwa auch für Hubschraubermotoren genutzt, obwohl wir nie Streifen hinter Helikoptern sehen, und die Erklärung dafür ist einfach. Turbinenmotoren produzieren fast nie Kondensstreifen.

Video: [TURBOFAN ENGINE](#) (englischsprachig)

über die Funktionsweise moderner Mantelstromtriebwerke: <https://youtu.be/Y0uQzLC851c>

Beachten Sie im obenstehenden Video den großen Unterschied zwischen der dem Nebenstrom und der Verbrennung zugeführten Luft.

Alle zur Kondensstreifenbildung benötigten Voraussetzungen fehlen

Die Bildung von Kondensationsspuren setzt hohen Unterdruck, kalte Temperaturen und hohe Feuchtigkeit voraus, die Abgase eines Düsenantriebs bestehen jedoch größtenteils aus der Luft des Nebenstroms, die von dem großen Gebläse durch den Motor geblasen worden ist (Das Gebläse besteht aus einem Satz von Rotoren, die Sie sehen, wenn Sie die Front des Motors betrachten). Dieser Hochdruck beim Ausstoß der Maschine ist zur Bildung von Kondensstreifen ungeeignet, weil unter Druck gesetzte Luft in der Lage ist viel mehr Wasser aufzunehmen, ohne zu kondensieren.

Nur ein Bruchteil der vom Motor angesaugten Luft, wird durch die Turbine geleitet. Diese Luft wird mit dem Treibstoff (im Wesentlichen Leuchtpetroleum), gemischt, verbrannt und verläßt den Motor dann unter sehr hohem Druck und hohen Temperaturen. Kondensationsbildung benötigt

eine Abnahme im umgebenden Luftdruck, aber der Ausstoß der Turbine erfolgt unter sehr hohem Druck, was der Bildung von Kondensations Spuren entgegen steht.

Physikalisch kondensiert Wasser in kalter Luft. Beim Austritt aus der Turbine sind die Abgase jedoch sehr heiß, was eine Kondensation ebenfalls nicht ermöglicht. (Heiße Luft kann wesentlich mehr Wasser aufnehmen, ohne zu kondensieren.)

Außerdem ist das Verhältnis von Luft zu Brennstoff, das in der hohen Umleitung von Nebenstromtriebwerken verwendet wird, so hoch wie möglich (viel Luft, aber relativ wenig Brennstoff), um die Motoren effizient und rentabel zu halten. So resultiert der geringe Treibstoffverbrauch auf dem Mangel an Wasser in den Abgasen, was ein weiterer Grund dafür ist, dass Hoch-Nebenstromtriebwerke keine Kondensstreifen bilden können.

Kurz, je effizienter das Triebwerk desto weniger Treibstoff wird der benötigten Luftmenge zugefügt, was eine Bildung von Kondensstreifen, außer bei der heute seltenen verwendeten Wassereinspritzung, nahezu unmöglich macht. (Siehe den unteren Abschnitt.)

Einfach gesagt - alle für die Bildung von Kondensstreifen benötigten Voraussetzungen liegen in Hoch-Nebenstromtriebwerken nicht vor.

Wenn Sie an einem Flughafen die startenden Jets beobachten, werden Sie den für verbrennendes Kerosin typischen schwachen Streifen aus schwarzem Ruß erkennen, jedoch keinen Wasserdampf.

Das adiabatische Temperaturgefälle (Die Verringerung der Temperatur mit zunehmender Höhe.) beträgt ca. $-1,67^{\circ}\text{C}$ auf 1000 ft (304,8 m). Wenn die Durchschnittstemperatur am Boden 59°F (15°C) beträgt, berechnet sich die Temperatur in 30000 ft (9144 m) Höhe wie folgt: $59 - (3 \times 30) = -31^{\circ}\text{F}$ (-35°C). Dieser kalten, trockenen Luft fehlen die Voraussetzungen zur Bildung von Kondensstreifen.

Wirkliche Kondensstreifen

In [Artikel](#) können Sie ein Bild von einem wirklichen Kondensstreifen sehen. Und in [diesem Video](#) hören Sie eine detaillierte Erklärung.

Wirkliche Kondensstreifen bilden sich nicht hinter den gebräuchlichen Triebwerken, sondern hinter [den Klappen](#). Dies geschieht wenn sich der Jet im Aufstieg befindet oder bei heftigen Klappenbewegungen. In beiden Fällen wird der für den Auftrieb notwendige Unterdruck oberhalb der Tragflächen erzeugt, der die Wahrscheinlichkeit für das Auftreten von Kondensstreifen erhöht.

Kondensstreifen treten normalerweise am Außenrand der Tragflächen oder während schneller Klappenbewegungen an diesen auf. Ihre Bildung setzt in beiden Fällen eine hohe relative Luftfeuchtigkeit voraus.

Kondensstreifen können während der Veränderung des Fluglagenwinkels, wie bspw. beim Aufrichten der Nase vor der Landung, auf Grund des hohen Unterdrucks auch [oberhalb der Tragflächen](#) auftreten.

Die meisten Kondensstreifen lösen sich auf, sobald sie die Unterdruckzone verlassen. Das erklärt ihre kurze Verweildauer von meist weniger als 1 Sekunde, die ca. 1,5 - 3 m hinter der Tragfläche endet. Sobald die Unterdruckzone endet, nimmt die Umgebungsluft den Wasserdampf, der den Kondensstreifen verursacht, wieder auf und läßt ihn verschwinden. Eine Ausnahme bildet sehr feuchte Umgebungsluft, die nicht in der Lage ist den entstandenen Wasserdampf wieder aufzunehmen.

Strahltriebwerke (Turbojets)

Anders als Nebenstromtriebwerke funktionieren Strahltriebwerke. Anstatt den Großteil der angesaugten Luft mit Hilfe des großen Gebläses unverbrannt wieder auszustoßen, wird alle (oder beim Einsatz von Niedrig-Nebenstromtriebwerken fast alle) Luft durch die Brennkammer des Triebwerks geleitet. Dieser bauartbedingte Unterschied hat entscheidende Auswirkungen.

Erstens sind diese Triebwerke unterhalb einer Geschwindigkeit von ca. Mach 2 weniger effizient, jedoch ist ihre Schubkraft wesentlich höher, weshalb sie für Jagdflugzeuge oder andere Hochgeschwindigkeits-Kampfflugzeuge verwendet werden. In großen Militärflugzeugen oder kommerziell genutzten Maschinen finden sie keine Verwendung.

Zweitens befinden sich mehr Wassermoleküle in ihren Abgasen, weswegen sie, bei entsprechenden Umweltbedingungen, in der Lage sind kurzlebige, nicht dauerhafte Kondensstreifen zu erzeugen. Solche Umweltbedingungen sind so selten wie die Bildung von Kondensstreifen, ausgeschlossen sind sie jedoch nicht. Behalten Sie im Gedächtnis, daß Strahltriebwerke ausschließlich in Kampfflugzeugen Verwendung finden, nicht jedoch in großen Militärmaschinen oder kommerziell genutzten Flugzeugen.

Patente zur Verhinderung von Kondensstreifen

Die zwar seltene aber mögliche Bildung von Kondensstreifen durch Strahltriebwerke von Kampfflugzeugen verlangte nach der Entwicklung einer Technologie, um deren Entstehung zu verhindern. Diese Technologie verringert die Möglichkeit der Bildung von Kondensstreifen durch jene Triebwerke so, daß diese Jets nicht einfach auszumachen sind, während sie sich über feindlichem Gebiet bewegen.

Von der Regierung bezahlte Desinformanten zitieren diese Patente häufig als Beweis für die Bildung von Kondensstreifen durch Hoch-Nebenstromtriebwerke, was sich, bei näherem Hinsehen, jedoch als unverfrorene Mißdeutung der Patente herausstellt, da diese Patente sich ausschließlich auf Strahl- oder Nieder-Nebenstromtriebwerke, nicht jedoch auf Hoch-Nebenstromtriebwerke, welche kommerzielle oder vergleichbare Militärflugzeuge antreiben, beziehen.

Das sind keine Kondensstreifen

Strahltriebwerke und Nieder-Nebenstromtriebwerke - die einzigen Motoren, die dazu fähig sind, seltene Kondensationsspuren zu erzeugen - werden heute weder bei kommerziellen noch bei großen Militärflugzeugen verwendet. Statt dessen werden heutzutage bei diesen Flugzeugarten die viel effizienteren Hoch-Nebenstromtriebwerke eingesetzt.

Da wir wissen, daß Hoch-Nebenstromtriebwerke eigentlich nicht in der Lage sind Kondensstreifen zu erzeugen, können die unzähligen Streifen, die wir täglich sehen, keine Kondensstreifen sein. Statt dessen weist ein Berg an Beweisen darauf hin, daß es sich hierbei um absichtlich ausgebrachte Nanopartikel-große Aerosole handelt. Sie können Hoch-Nebenstromtriebwerke leicht an ihrem großen Durchmesser erkennen, und dieser Triebwerkstyp ist bei allen Flugzeugen die Chemtrails hinterlassen deutlich sichtbar.

Seltene Triebwerke mit Wasser-Einspritzung

Unten finden Sie den Auszug aus einem Datenblatt der Europäischen Flugsicherheitsbehörde (EASA), das bestimmte ältere *Spey*-Triebwerke (aus der 500ter Serie) auflistet, die Wassereinspritzung für eine verbesserte Schubleistung verwenden.

Die Anwendung der Wassereinspritzung in Flugzeugtriebwerken ist selten, auch wenn sie schon in einigen Flugzeugen im 2. WK eingesetzt wurde, was die, auf wenigen Bildern erscheinenden, Kondensstreifen aus jener Zeit erklärt.

Das *Rolls Royce Spey 512* wird für den Antrieb der [BAC One-Eleven](#) verwendet. Dieser ältere Flugzeugtyp findet heute nur sehr begrenzte Verwendung. Etwa 50 Stück sind noch im Einsatz, die meisten außerhalb der USA.

Wenn Sie ein Flugzeug sehen, das einen kurzen, nicht-persistierten Kondensstreifen hinterläßt, besteht die geringe Wahrscheinlichkeit, daß es sich hierbei um eines dieser Flugzeuge aus der Spey 500 Serie handelt. Wenn Sie irgendein großes Flugzeug sehen, das einen kurzen, nicht-persistierten Kondensstreifen hinterläßt, handelt es sich um einen [neuen nicht-persistierten Chemtrail](#). Behalten Sie im Kopf, daß eine langsam steigende Anzahl von [Chemtrail-Jets die Lackierung kommerzieller Fluglinien](#) erhielten. Diese trügerische Taktik kommt ebenso bei Drohnen des Militärs zur Anwendung.

Seit einigen Jahren wurde von vielen [ein plötzlicher Wechsel](#) von dauerhaften zu sich auflösenden dieser unzähligen, von Flugzeugen ausgebrachten Streifen beobachtet. An einem einzigen Tag begannen viele oder die meisten der Jets höher zu fliegen, und dieser Wechsel diente offensichtlich dazu, das Sprühen weniger auffällig für die Öffentlichkeit zu machen. Das war eine entscheidende Taktik, die der Tatsache des in Dutzenden von Ländern, weltweit rapide wachsenden öffentlichen Interesses für die massiven Sprühkampagnen mit toxischen Aerosolen geschuldet war.

Lassen Sie sich nicht täuschen! Ob lang oder kurz - wenn Sie ein Flugzeug beobachten, das einen Streifen hinterläßt, besteht dieser, bis auf wenige Ausnahmen, aus giftigen chemischen Aerosolen.

Aufdecken der Desinformation

Die amerikanische Regierung wendet derzeit [mehrere hundert Millionen Dolllar](#) auf, um die Öffentlichkeit mit Desinformation in vieler Hinsicht zu verwirren.

Behauptung Nr. 1: Neuere, modernere Flugzeuge fliegen höher in der Atmosphäre und erzeugen hierdurch enorme Kondensationswolken.

Fakt ist: Die übergroße Mehrzahl der beobachteten Streifenmuster wurden von niedrig fliegenden Flugzeugen ausgebracht, was die Behauptung widerlegt.

Fakt ist: Die Reiseflughöhe von Flugzeugen hat sich in den letzten 30 Jahren nicht verändert. Diese allgemein bekannte Tatsache widerlegt die Behauptung. Die von kommerziellen Fluglinien bevorzugte Flughöhe bewegt sich zwischen 25000 und 30000 ft (ca 7,5 km - 10 km), deutlich innerhalb der Troposphäre.

Die große Mehrzahl der frühen Streifen (zwischen 1995 und 2005) wurden in so niedrigen Höhen beobachtet, daß es der Öffentlichkeit möglich war die Fluglinie zu und die Anzahl der Triebwerke zu erkennen.

Zwischen 2005 und 2010 bezeugten viele Beobachter einen [plötzlichen Wandel](#). Zunächst stellten sie fest, daß die Mehrheit der Flugzeuge von niedrigen in große Flughöhen wechselten. Dann beobachteten sie die Veränderung der Streifen von einer dauerhaften zu der nicht-persistenten Form. Beide dieser auffälligen Erscheinungen ereigneten sich an ein und dem selben Tag in jeder der bekannte Regionen.

Es scheint als diene das dazu, die Streifen für die Öffentlichkeit weniger auffällig erscheinen zu lassen.

Es ist wichtig anzumerken, daß einige Flugzeuge auch nach dieser Änderung an verschiedenen Tagen im Monat dauerhafte Streifen hinterließen, wahrscheinlich um eine Überprüfung durch die Öffentlichkeit, die sich über das plötzliche Verschwinden der Streifen gewundert hätte, zu vermeiden.

Behauptung Nr. 2: Neuere Triebwerke verbrennen den Treibstoff vollständig, wodurch bei der Verbrennung mehr Wasser entsteht.

Fakt ist: Moderne Hoch-Nebenstromtriebwerke, die von nahezu allen großen Zivil- und Militärmaschinen verwendet werden, verbrennen viel weniger Treibstoff im Verhältnis zur benötigten Luftmenge; häufig 25% weniger. Daher entsteht auch viel weniger Wasserdampf als bei alten Maschinen.

Sie werden niemals ein Hoch-Nebenstromtriebwerk auf einem Flughafen Wasser ausstoßen sehen. Sie werden als Verbrennungsrückstand nur einen feinen Rußstreifen beobachten. Während des Starts produzieren diese Maschinen, im Vergleich zu allen anderen Flugphasen, den meisten Wasserdampf, weil in dieser Phase der Treibstoffverbrauch am höchsten ist.

Mit anderen Worten: Wenn eine Maschine sichtbaren Wasserdampf produzieren würde, wäre das beim Start am auffälligsten zu beobachten. Jedoch sind diese Maschinen, selbst während ihrer ineffizientesten Phase, dem Startvorgang, nicht in der Lage Wasserdampfschwaden zu produzieren.

Behauptung Nr. 3: Das plötzliche Auftreten der Streifen in den letzten 10 Jahren beruht auf der Zunahme des Luftverkehrs.

Fakt ist: Die jährliche Zunahme des Luftverkehrs beträgt weniger als 1%. Dies führt zu einer Gesamtsteigerung von etwa 9% in den vergangenen 10 Jahren.

Das Versprühen chemischer Partikel ist in Vietnam angewendet worden und wurde in den USA, vermutlich während der 80er Jahre, erforscht. Während dieser Zeit gab es äußerst wenige Streifen am Himmel, und seit Hoch-Nebenstromtriebwerke nahezu keine Streifen hinterlassen können, waren dies wahrscheinlich frühe Geo-Engineering Versuche. Die Entwicklung eines Programms solcher Ausmaße bedarf vieler Jahre der Versuche und Entwicklung, und es ist gut dokumentiert, daß diese Versuche über Jahrzehnte [an der Bevölkerung durchgeführt worden sind](#).

Es ist der Erwähnung wert, daß einige *Spey-Triebwerke* mit Wassereinspritzung noch immer im Dienst sind, was die Wahrscheinlichkeit erhöht, daß sie von wenigen Beobachtern während der 80er Jahre und darüber hinaus gesehen worden sind. Heute sind noch ca. 50 *BAC One-Eleven* im Dienst. Diese Maschinen gehören zu den wenigen, die Wassereinspritzung nutzen, die meisten von ihnen fliegen jedoch nicht innerhalb der Vereinigten Staaten.

Behauptung Nr. 4: Die Regierung arbeitete, auf Grund der von Zivilflugzeugen ausgehenden Streifen, an der Entwicklung einer Technologie zur Vermeidung von Kondensstreifen.

Fakt ist: Die Patente zur Vermeidung von Kondensstreifen zeigen, daß diese Technologie für Nieder-Nebenstrahltriebwerke und Strahltriebwerke entwickelt worden sind, die weder in Zivil- noch in großen Militärflugzeugen verwendet werden. Diese Technologie wurde zur Vermeidung von Kondensstreifen für Nieder-Nebenstrahltriebwerke und Strahltriebwerke entworfen, um besonders Kampfflugzeugen einen weniger auffälligen Flug über feindlichem Territorium zu ermöglichen.

Von der Regierung beauftragte Firmen verwenden diese Patente, um die Bevölkerung davon zu überzeugen, daß die großen Jets, die wir am Himmel sehen, Kondensstreifen hinterlassen, aber alle großen Militär- und Zivilflugzeuge nutzen hocheffiziente Hoch-Nebenstrahltriebwerke, die so gut wie keine Kondensationsstreifen hinterlassen können. Selbst die alternde Flotte der *Boeing 707*, die zwischen den 50er und 70er Jahren gebaut worden ist und ursprünglich mit Nieder-Nebenstrahltriebwerken ausgerüstet war, wurde nun mit hocheffizienten Hoch-Nebenstromtriebwerken nachgerüstet, um die Betriebskosten drastisch zu senken.

Behauptung Nr. 5: Die im Internet kursierenden Photos aus den 50er Jahren von Militärmaschinen, welche Kondensstreifen hinterlassen, sind der Beweis für die Entstehung von Kondensstreifen an Triebwerken.

Die militärischen Düsen- und Propellermaschinen auf der handvoll Photos aus den 50er Jahren nutzten entweder Wassereinspritzung oder interne Hubkolben-Verbrennungsmotoren oder Strahltriebwerke, keine Hoch-Nebenstrahltriebwerke. Hoch-Nebenstrahltriebwerken, der Typ von Motoren, die heute massive Schadstoffahnen ausstoßen, ist es nahezu unmöglich Kondensstreifen zu hinterlassen.

Behauptung Nr. 6: Die hohe Konzentration von Aluminium im Regenwasser ist normal.

Fakt ist: Es existieren ein paar atmosphärische Studien, die eine ungewöhnlich hohe Aluminiumbelastung von Regenwasser zeigen. Diese Studien werden häufig von Desinformationsagenten als "Beweis" vorgelegt, dennoch handelt es sich bei diesen Studien um eine verschwindende Minderheit, deren Ergebnisse in Ozeannähe oder der Abgasfahne von Industrieanlagen zusammengetragen wurden oder auf anderen Faktoren von Verunreinigung beruhen.

Es gibt zahllose Studien und geschichtliche Aufzeichnungen die zeigen, daß Aluminium kein natürlicher Bestandteil des Regenwassers ist. Jedoch wurden die Studien von den Desinformationsagenten ausgewählt, um die Öffentlichkeit davon zu überzeugen, daß kontaminiertes Regenwasser "normal" sei.

Behauptung Nr. 7: Das Kondensat von verbranntem Kerosin gefriert und erzeugt Eis-Schwaden in großer Höhe.

Fakt ist: Die große Mehrzahl der Streifen werden in niederen oder mittleren Höhen beobachtet, was die Behauptung widerlegt.

Fakt ist: In großen Höhen ist die Luft kälter, dünner und somit weniger in der Lage Feuchtigkeit aufzunehmen. Diese trockene Luft hindert Hoch-Nebenstrahltriebwerke am Ausstoß von Kondensstreifen. Bedenken Sie, daß der Großteil der Luft, die von Hoch-Nebenstrahltriebwerken ausgestoßen wird, von dem Gebläse (fan) durch die große kreisförmige Führung geblasen wird und an der Verbrennung gar nicht beteiligt ist.

Beispiellose Desinformation

Die Regierung der Vereinigten Staaten wendet derzeit [mehrere hundert Millionen Dolllar](#) auf, um die Öffentlichkeit mit Desinformation in vielerlei Hinsicht bezüglich Chemtrails/Geo-Engineering zu verwirren. Sie lehren sogar Schulkindern, dass Kondensstreifen harmloser Wasserdampf sei.

Dies Maß an [Desinformation ist ebenso beispiellos](#) wie das schädliche, gefährliche und illegale Programm an sich.

Wenn die Verantwortlichen dieses gewaltigen Verbrechens gegen die Menschheit gefaßt sind, werden sie strafrechtlich verfolgt und hingerichtet werden, weshalb sie keinen Aufwand scheuen, um die Bevölkerung davon zu überzeugen, daß das plötzliche Auftreten der den Himmel bedeckenden Abgasschwaden "normal" sei.

Für alle, die sich mit der Thematik befassen, ist es unerläßlich sich dessen bewusst zu sein, daß Desinformation in Form von Büchern, Videos, Facebook Accounts, Blogs und Photos erscheint und einige dieser Desinformation sogar darauf abzielt die Geschichte zu fälschen, indem die Öffentlichkeit davon überzeugt werden soll, daß es Kondensstreifen schon immer gegeben habe.

Sie werden mehr Abgasfahnen in alten, überarbeiteten Kino- und Werbefilmen auftauchen sehen. Sie werden sie in alt erscheinenden Büchern auftauchen sehen, die künstlich bearbeitet wurden und den Anschein erwecken, sie seien Jahrzehnte alt. Sie werden sie in ebensolchen medizinischen Studien sehen, die in Online-Archive von Zeitungen und Magazinen eingefügt werden, um den Anschein zu erwecken sie seien Jahrzehnte alt.

Diese Art von [Propaganda](#) ist kein neues Phänomen. All diese Methoden wurden schon früher angewandt, aber mit der heutigen Technologie sind die Möglichkeiten zu betrügen unfaßbar geworden, weil sie die Kunst gut koordinierte Propaganda zu produzieren und zu plazieren erstaunlich einfach macht.

Mehr Infos zu Desinformationen über Chemtrails

in englischer Sprache

[How Persistent Aerosol Plumes are Being Changed](#)

[NASA Cloud Chart for Schoolchildren](#)

[Chemtrails In The Movies: "Over The Hedge"](#)

[Council on Foreign Relations Admits Millions Spent on Disinformation](#)

[Textbook Disinformation: "Weather Studies"](#)

[Chemtrails in Animated Movies: "Cars"](#)

[Disinformation At An All-Time High](#)

[The Methods Used To Keep You In The Dark](#)

[COINTELPRO: An Acronym for FBI Counterintelligence Programs](#)

Und schließlich die sehenswerte Video-Version des Artikels in englischer Sprache:

<https://youtu.be/WgL6b7VTxT4>

Quelle: <http://gsw.bz/contrails>

Quelle der Übersetzung: <https://wp.me/pbtLuz-3b>

Der Mindestwert dieser Übersetzung beträgt ohne Recherche, Formatierung und Satz (Layout), 338,- Euro.

**Bitte verbreiten Sie die Inhalte dieses Blogs und tragen Sie durch Ihre Wertschätzung zur
Deckung der Kosten und zum Erhalt dieser Arbeit bei.
Herzlichen Dank!**

Diese Übersetzung ist urheberrechtlich[©] geschützt.