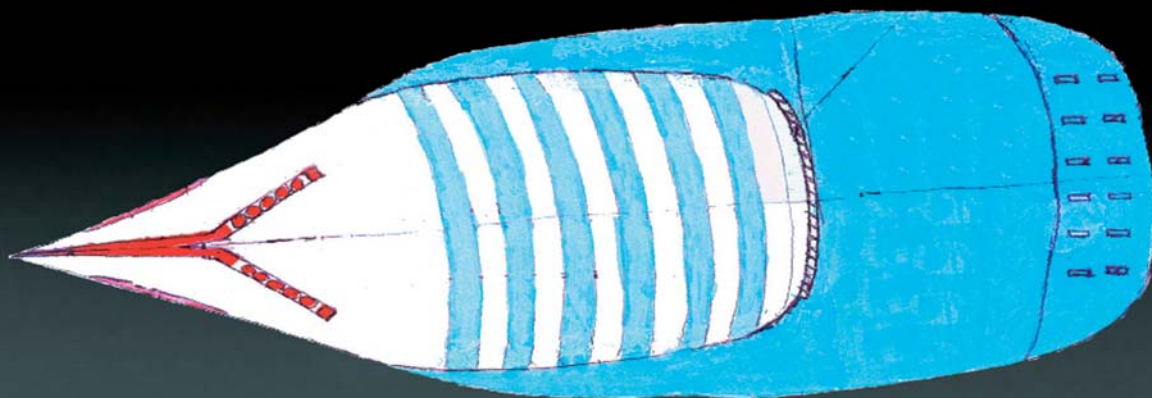
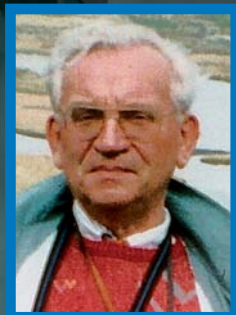


Die Sichtung von 4 UFO-Typen über Bochum im Sommer 2010

Von Atom-Antrieben und Blitz-Kanonen der Fremden



Der UFO-Zeuge
und Autor des Artikels
Dr.-Ing. Hans-Georg Herzog



Dr.-Ing. Hans-Georg Herzog

Einleitend möchte ich um Nachsicht bitten. Das Thema UFO ist für mich neu, obwohl mir vom 12. Lebensjahr an klar war:

1. Es kann wohl sein, daß wir Erdenbürger in unserem Sonnensystem die einzigen Menschen sind.
 2. Das Weltall mit m. W. Hunderten von Sonnensystemen bietet sicherlich noch auf weiteren Planeten Lebensbedingungen für zweibeinige Menschen.
 3. Der Wille des Schöpfers Geist kann auch andere Varianten Menschen ins Leben rufen, vergleichbar mit der Farbenpracht tropischer Fische und Vögel, die zum Überleben bestimmt nicht erforderlich ist.
- Heute mit 80 Lebensjahren ist mir klar:

1. Machterhalt und Machterweiterung der Eliten aus Religion und den herrschenden Tyrannen haben Jahrtausende die Menschen klein und dumm gehalten bis heute! Wertvolle Zeit zum Konzentrieren auf die Zukunft wurde vertan, anstatt neue

Technologien zu entwickeln; denn davon lebt ein Industrie-Staat und nicht von Phrasen gleich welcher Couleur.

2. Ungeladene Gäste aus dem Weltall haben uns Erdenbürger in Antriebssystemen und Strahlenwaffen technologisch überholt.
3. Heute wissen wir endlich: Gedanken sind lesbar, Geist kann Materie beherrschen – die Schöpfung scheint nicht zu Ende!
4. Jetzt sind die Eliten aus Religionen, Politik, Wirtschaft und Kapitaleseite gefordert, diesen neuen Herausforderungen durch intensivere Forschungsförderung zu begegnen, um in Freiheit leben zu können, als einer neuen Tyranis zu unterliegen: denn das Leben bleibt ein Kampf!
5. Die Beschreibung des gesehenen Flugobjekts über meinem Haus mußte ich immer wieder überarbeiten, daher die vielen abschweifenden Anmerkungen und Nachträge. Daran mag der Leser ersehen, wie schwierig das Thema ist, eine Beschreibung aus

einem Guß war nicht möglich. Schließlich gelang es mit Hilfe des Buches „UFOS – Die unerwünschte Wahrheit“ und meiner Berufserfahrung als Konstruktions- und Versuchsingenieur für alle Antriebsfragen zur Erde, Wasser und in der Luft, insbesondere auf dem Gebiet Atomtechnik, das Antriebssystem dieses Flugobjektes vermutlich zu 70% zu entschlüsseln und maßlich in drei Skizzen festzuhalten. Ich hoffe mit diesem Beitrag die Forschung weiterzubringen. Leider verhallte mein Hilferuf bei Bundesregierung und Militärs, einen Suchtrupp zu schicken zur Spurensuche nach atomaren Spaltprodukten zur Ergründung des verwendeten Strahlenmaterials. Diese Chance ist vielleicht vertan. Es gibt schon weltweit zu viele Organisationen von Skeptikern. Das ändert aber nichts an der Gewißheit: ich habe zwei, inzwischen 4 unbekannte Flugobjekte gesehen und eines davon über meinem Haus weitgehend analysiert und skizziert.

UFO mit Atomantrieb 50 Meter über einem Wohn- haus in Bochum

2 Sichtungen:

Bochum-Ost Hölderlin-Straße
25.6.2010 – 2:50 Uhr nachts
Kurs: 110°
16.7.2010 – 21:50 Uhr tags
Gegenkurs: 290°

2 weitere Sichtungen:

Bochum-Mitte
Klosterstraße nördlich Rathaus
31.08.2010 – 9:50 Uhr tags
und gleichzeitig Beobachter:
Dr.-Ing. Hans-Georg Herzog VDI
und Ehefrau

Objekt 1 mit Atom-Antrieb 50 m über meinem Haus

Zeit 25.06.2010 – 2:50 Uhr nachts
Spannweite 20 m
Rumpflänge 60 m
Fluggeschwindigkeit ca 100 km/h
gepulster Nuklear-Antrieb
3 Skizzen:
Blatt 1: Unteransicht
Blatt 2: Einzelheiten
Blatt 3: Seitenansicht im Schnitt mit
Atom-Reaktoren und Kühl-Systemen.

Objekt 2:

Zeit 16.07.2010 – 21:50 Uhr tags
Rumpfquerschnitt rechteckig,
Rumpfhöhe 12 m
Fluggeschwindigkeit ca 300 km/h
Gepulster Nuklear-Antrieb
Blatt 4: Seitenansicht mit Heckansicht

Objekte 3 und 4 gleichzeitig über Bochum:

Zeit 31.08.2010 – 9:50 Uhr tags

Objekt 3:

Rumpf rechteckig
Rumpflänge 15 m
Rumpfhöhe - Ø 5 m
Fluggeschwindigkeit 700 km/h

Objekt 4:

Rumpf rund
Rumpflänge 150 m
Rumpfhöhe - Ø 25 m
Fluggeschwindigkeit 300 km/h

Objekt 1 Beobachtungen:

Beobachter: Dr.-Ing. Hans-Georg Herzog
VDI und Ehefrau Brunhilde.
Konstruktions- u. Versuchs-Ingenieur
für Dieselmotoren, Atom-Kraftwerke u.
atomare Schiffs-Antriebe.

Standort: Bochum-Harpen,
7 km östlich von Bochum entfernt.
Standort-Höhe: ca 135 m über NN.
Datum, Uhrzeit: Freitag 25.06.2010
- morgens 2:50 Uhr
Wahrscheinlich über Bochum vom Sink-
flug in Horizontalflug übergegangen.

Kurs: 90° (Ost) Richtung Dort-
mund zu einem sehr hellen auf-
gehenden Stern vermutlich Sirius
und/oder im Bereich südlich
Westfalen-Halle Dortmund auf
6000 Fuß = 2 km Höhe parkendes
Flugobjekt, siehe Nachtrag Auf-
fallend 9.

Flughöhe über meinem Haus: ca
150 Fuß = 50 m, vorgeschriebene
Mindestflughöhe für Flugzeuge
2000 Fuß = 600 m

Fluggeschwindigkeit ca 100 km/h
Kein Seitenleitwerk, keine Quer-
runder, keine Höhenrunder.

Anschein von Tragflächen sind
offenbar Kühlflächen für Atomre-
aktor.

Wetter: Himmel wolkenlos
Wegen Dunstglocke über westli-
chem Ruhrgebiet und Streulicht
der Städte nur erkennbar:

Westseite 2 Sterne schwach, auf
Ostseite 1 Stern sehr hell aufge-
hend, wahrscheinlich Sirius oder
Flugobjekt. Dieser war nach 40
Minuten um 3:30 Uhr 2 Daumen-
breit nach Süden gewandert, von
mir nicht weiter verfolgt, da mit
Skizzen des Flugobjekts befaßt.

Wind:

Essen, Deutscher Wetterdienst
Essen, Wallmeyer Straße 10, Herr
Kraatz, Wind aus 340° (Norden).
Meteomedia GmbH Bochum,
Bessemer Straße 8, Herr Jelling-
haus, Uni Dortmund, Wind aus
200° (Südwest) Bochum Süd,
Wind aus 310° (Nordwest)
Bochum Ost, Wind aus 270°
(West)

Alle 4 Wetter-Stationen melden:
Windstärke 1, das heißt Windge-
schwindigkeit 0 bis 1,5 m/s
(Windstille, kein Ballon-Wetter).

Flug: Knisterndes Geräusch im
Anflug. Lautlos kurz vor Errei-
chen meines Hauses und über
mir. Lage meines Reihenhauses
fast Nord-Süd.

Im Obergeschoss:

Westseite: Eltern-Schlafzimmer
mit großem Balkon, daneben Arbeits-
zimmer mit Schreibtisch am Fenster

Ostseite: Bad und zweites Arbeits-
zimmer mit Schreibtisch am Fenster.
Beobachtungszeit beiderseits meines
Hauses: Westseite ca 1 min, Ostseite ca
0,5 min = 30 Sekunden.

Situation am Standort

Gegen 2:40 verlasse ich mein Bett und
mache nebenan im Arbeitszimmer am
Schreibtisch die Eintragungen in einen
Vordruck, mit dem am linken Handge-
lenk angelegten Meßgerät und eben
gemessenem systolischen, diastoli-

FAX AN 030-18 305-2046 Frau Olfert-Leutnant
INGENIEUR-KONTOR BN.-Dr. Röttgen
DR. HERZOG & SÖHNE GMBH Sehr eilig! Kerkel
HÖLDERLINSTR. 40, Bochum 44809 Bochum 02024-304150
TELEFAX: 020 24 / 18 06 06 06 für Behtree!!
ingenieur-kontor@t-online.de
Spuren - Verwirklichung!

Herrn BN. v. Guttenberg
duvcktd-

Herrn BN. Dr. Röttgen/Frau Olfert-Leutnant
umwelt-zentrale 030-183 050BH
Ihre Nachr. vom Ihre Zeichen Technologie T18 Datum 1.7.2010
Beitr. c 2:50 Uhr unbekanntes Flugobjekt über meinem Haus.
Navflügler 60m Spannweite 200m Leng
Habe das Objekt skizziert, dazu 7 Seiten Beschreibung
deutlich 10 Hubtriebwerke, 12 Porttrieb-Triebwerke
Bitte um Verbindung zu Instanzen der Luftwaffe
Zweck: Suche nach Partikeln aus Triebwerken bei umliegenden
Häusern und an mir nach Ganzkörper-Strahlung,
da auf dem Balkon gestanden.
Könnten hinter das Geheimnis des Treibmittels der
Strahlung-Triebwerke, eine Art Ionen-Triebwerke kommen.

Fax als Eilbrief in Druckschrift an Herrn BM. Dr. Röttgen
und Herrn BM.v. Guttenberg.

FAX VON : +49 6183 7074196 DfS PRESSESTELLE 30/06/10 21:52 S.: 1

DfS Deutsche Flugsicherung

Telefax

Von/From: Absender/Transmitter Ute Otterbein	An/To: Empfänger/Adresse Dr. Herzog
---	--

VKP - Pressestelle
DfS Deutsche Flugsicherung GmbH

Telefon/Phone 06103/707-4162	Telefon/Phone 0234 / 850966
Telefax 06103/707-4198	Telefax
Thema/Subject Ihre UFO-Sichtung	Datum/Date 30.06.2010

Dieses Fax umfasst 1 Seite/n incl. Deckblatt.
This document consists of 1 page/s including cover.

Falls die Übermittlung nicht vollständig ist, rufen Sie
bitte den Absender an.
In case of transmission problems, please call sender.

Bemerkungen/Remarks:

Sehr geehrter Herr Dr. Herzog,

wie telefonisch besprochen, teile ich Ihnen die Ergebnisse unserer Recherche in den
Radaraten mit.

Wir haben für den fraglichen Zeitraum (25. Juni 2010, 2:50 Uhr lokale Zeit) den Überflug
eines Luftfahrzeuges des Typs Boeing 757-200 von der Türkei nach England
festgestellt.
Die Maschine ist von Ost nach West geflogen und befand sich im Luftraum leicht
südlich von Bochum.

Weitere Radaraten haben unsere Systeme im von Ihnen genannten Zeitraum und im
fraglichen Luftraum nicht aufgezeichnet. Dies lässt den Schluss zu, dass es sich
möglicherweise um ein Flugobjekt ohne Transponder („Radarantwortgerät“) gehandelt
haben könnte, beispielsweise eine sogenannte Himmelslaterne oder ähnliches.

Mit freundlichen Grüßen
Ute Otterbein
Pressestelle DfS

100701406/0 Dokument Blatt 1 von 1

Schreiben der Deutschen Flugsicherung GmbH,
Langen/Frankfurt a. M.

schen Blutdruck und der Herz-Fre-
quenz. Dabei leuchtete meine Schreib-
tisch-Lampe mit grünem Glasschirm.
Draußen ist die Westseite des Hauses
mit Garten nie ganz dunkel. In etwa
10m Entfernung steht auf der Hölderlin-
Straße eine Straßen-Laterne.

Die Jalousie war nicht ganz bis zur
Fensterbank heruntergelassen, damit
nachts bei schräg gestelltem Fenster
durch die Schlitze zwischen den Kunst-
stoff-Lamellen der Jalousie frische
Nachtluft ins Arbeitszimmer gelangt.

Plötzlich sehe ich an der Innenseite
der außen liegenden Jalousie einen hel-

len ovalen Lichtfleck über 3 Lamellen = 15 cm hoch und ca 25 cm lang.

Ich erhebe mich vom Stuhl und erkenne durch die Schlitzte der Lamellen und durch die dünnen Lamellen die Umrissse eines Tiefdeckers, der in Mitte Rumpf und an den Flügel-Vorderkanten ein blendendes Licht ausstrahlt. In diesem Augenblick waren Westseite des Hauses und Garten und die - ganz wichtig - auf Lee liegende Ostseite eines Nachbar-Bungalows erfüllt von weißem hellem Licht offenbar durch Sinkflug des Objekts, denn im Horizontal-Flug ist mein Garten und die Wand des Bungalows vom Objekt nicht sichtbar. Streulicht aus dem Garten gelangte durch die ganz leichte Schrägstellung der Jalousie-Lamellen in mein Arbeitszimmer.

Ich eile zurück durchs Schlafzimmer auf den Balkon und sehe, wie ein helles Flugobjekt von Westen kommend in etwa 3000 m Entfernung die Einflugschneise nach Düsseldorf unterhalb der vorgeschriebenen Mindestflughöhe von 2000 Fuß gleich 600 m durchquert, und mit Kurs 90° Richtung Osten auf mein Haus zufliegt. Offenbar hat mich die Besatzung geortet.

Das Flugobjekt machte eine kleine Drehung von 45° um die Längsachse nach rechts, so daß ich die ganze Unterseite und vorn in die 10 Hubtrieb-

werke sehen konnte! Dafür erhielt ich eine Ganzkörper-Bestrahlung aus den Triebwerken.

Anmerkungen:

1. Etwa über meinem Haus beginnt die Einflugschneise zum Flughafen Düsseldorf. Fast alle Flugzeuge aus östlichen Richtungen fliegen ± 500 m neben meinem Haus in die Einflugschneise ein.

Start- und Landebahn (RWY) des Flughafens Düsseldorf weisen in Richtung 237° laut Luftfahrt-Handbuch, Band III. Die RWY des Luftlandeplatzes Dortmund weist in Richtung 57°.

Das Flugobjekt flog auch nicht den vorgeschriebenen Kurs 135° zur Einflugschneise Dortmund nach Südsüdost Richtung Witten-Herdecke alle ebenfalls über meinem Haus ankommenden Flugzeuge aus West bis Nordwest, die in Dortmund landen wollen und die Einflugschneise nach Düsseldorf durchqueren.

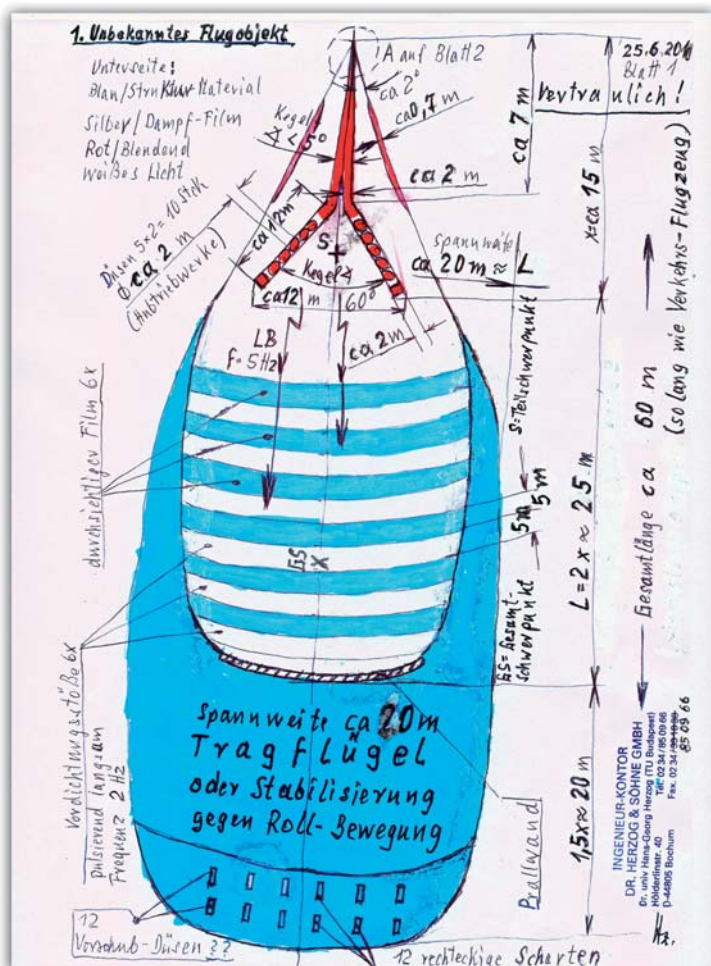
2. In den Abendstunden zwischen 20:00 und 22:30 passieren etwa 15 Verkehrs-Flugzeuge mein Haus in der vorgeschriebenen Mindestflughöhe von 2000 Fuß = 600 m, da sie Bochum in der Einfugschneise überfliegen. Daher habe ich ein geübtes Auge zum Einschätzen von Flughöhe, Flugzeug-Abmessungen und Landegeschwindigkeit in der Einfugschneise.

3. Vor 30 Jahren habe ich meinen Privat-Piloten-Schein für Motorsegler gemacht.

4. Auf meinem Schreibtisch steht mein Fernrohr für interessante Flugobjekte z. B. ein zu tief fliegender oder von Nordwesten kommender in einer Steilkurve in die Flugschneise einschwenkender Jumbo oder die dreimotorige Junkers JU 52, Baujahr 1940.

Nach dem Überflug meines Daches eile ich ins Arbeitszimmer, um das Fernrohr zu holen, wecke nebenbei meine Frau, eile ins Arbeitszimmer auf der Ostseite des Hauses und kann das Flugobjekt noch einmal sehen bis es hinter dem Pultdach

**Die Unterseite des ersten
UFO vom 25.06.2010**



meines Nachbarn Richtung Florian-Turm Dortmund verschwindet mit wahrscheinlichem Anstieg auf 6000 Fuß = 2000 m zum Parken.

Meine Frau hat das Flugobjekt gesehen, knüpfte an meine frühere Beobachtung an, wobei es sich um einen unbemannten kleinen Heißluft-Ballon handelte mit einem flackernden Licht als Wärmequelle (Kerze) für den Auftrieb. Sie meinte, vielleicht hat jemand ein Flugobjekt gestartet anlässlich des 200. Todestags 26.06.1810 von Montgolfier, dem Erfinder des Heißluft-Ballons. Dies schliesse ich aus wegen der nachtschlafenden Uhrzeit 2:50 und das Flugobjekt kam schon am 25.06.

SICHTUNGEN: BOCHUM-OST

BEOBACHTER: DR.-ING. HERZOG

FLUGOBJEKT 2:

ZEIT: TAGS 21:50 UHR - 16.7.2010

FLUGHÖHE: 5 km

FLUGGESCHWINDIGKEIT: ca 400 km/h

GEGENKURS: 290°

FLUGOBJEKT 1:

ZEIT: NACHTS 2:50 UHR - 25.06.2010

FLUGHÖHE: 50 m

FLUGGESCHWINDIGKEIT: ca 100 km/h

KURS: 110°



Technische Einzelheiten

Auffallend 1:

Die weiß-glühende Y-Form unter dem Bug. Die in der Skizze rot angelegten Teile senden am Flugobjekt blendend weißes Licht aus. Das Licht, ähnlich dem durchleuchteten Milchglas von Leuchten in Kugelform, zylindrischer oder rechteckiger Form an Hauseingängen, war nicht so in die Augen stechend wie an Bug und Flügel-Vorderkante, siehe Auffallend 8. Es konnten auch glühende Bauteile sein. Weißglut von etwa 1000° C. Deutlich setzten sich, abgewinkelt unter etwa 600 Kegelwinkel, 2 Reihen mit je 5 Hubdüsen von je 2 m Ø ab im

Vergleich mit dem Durchmesser der Mantelstrom-Düsen-Triebwerke der Verkehrs-Flugzeuge in der Einflugschneise. Die Wandstärke der Schubrohre war dunkel wie die Zwickel zwischen den dicht aneinander gereihten je 5 Hubtriebwerken in den 2 Y-Armen, Blatt 1 und Blatt 2. Aus den Hubtriebwerken leuchtete dasselbe Weiß etwas dunkler, weil offenbar am oberen Ende langer Schubrohre liegend. Ich konnte in alle Schubrohre einer Reihe sehen. Mangels Flammen und Geräusch, handelt es sich nicht um übliche Strahltriebwerke, sondern um Strahlen-Triebwerke mit unsichtbaren Wellenlängen z. B. Ionen-Triebwerke. Wegen ihrer geringen Leistungs-Dichte benötigen sie große Durchmesser wie hier.

Anmerkungen:

Mein berufliches Interesse galt stets einer autarken Energie-Versorgung verbunden mit wirtschaftlicheren Hochtemperatur-Technologien:

1. Projekt 4: Mittels einer neuen Generation Windkraftwerke von 200 bis 300 m Höhe zur Verdoppelung der Volllast-Stundenzahl, errichtbar ohne die bisher vorhandenen Baukrane von 130 m Höhe, mit anschließender Elektrolyse zur Wasserstoff- und Sauerstoff-Gewinnung für das kommende Wasserstoff-Zeitalter und

2. Projekt 1-3: Einführung eines neuen thermo-dynamischen Kreisprozesses, Dampf-Dieselprozeß genannt, mit Ersatz-Dieselmotor Diesel- oder Pflanzenöl-Wasser-Emulsionen für jeden vorhandenen Dieselmotor oder Hitzeschild-Kolben für eine neue Generation Dieselmotoren mit doppelter Zylinder-Leistung und halber Zylinderzahl.

Leider wollen Öl-Konzerne und die deutsche Motoren- und Auto-Industrie meinen simplen Dampf-Dieselmotor aus 40 Jahren Vorarbeit nicht; denn sie sind dem lukrativen CO₂-Klimaschwindel aufgefressen. Ich störe ihr Geschäft mit Rußfiltern und komplizierten Abgas-Reinigungs-Anlagen.

Erkenntnisse zu 1 und 2:

Wasserstoff verbrennt mit bläulicher Flamme und der Hitzeschild mit 900° C Oberflächen-Temperatur zeigt den Beginn der weißen Glühfarbe von aus-tenitischem Stahl.

Dazu meine Praxis-Erfahrungen mit Schmieden, Glühöfen, Kupolöfen für Gußeisen, Siemens-Martin-Öfen und Elektro-Schmelzöfen für Stahl.

Die Abschätzung der Durchmesser der Düsen, besser Schubrohre der 10 Hubtriebwerke beträgt etwa 2 m Ø analog zu Außen-Durchmessern der Mantelstrom-Strahltriebwerke von Verkehrs-Flugzeugen, die in dieser Höhe in die Einflugschneise einfliegen. Auf diesem Maß von 2 m bauen alle weiteren Maßangaben in den Skizzen Blatt 1 und 2 auf.

Dazu noch einige Anmerkungen, auch zu meiner Person, um nicht von Kritikern in die falsche Ecke gestellt zu werden: Ursprünglich wollte ich Bord-Ingenieur bei der Lufthansa auf den ersten 4 viermotorigen Super-Konstellationen von Lockheed werden. Zu einer Prüfung bei der Vorstellung gab mir die Lufthansa einen Freiflug-Schein von Nürnberg nach Düsseldorf. Hierbei konnte ich aus 3000 m Höhe deutlich Fußgänger mit einer Taschenlampe auf verschneiten einsamen Waldwegen erkennen, da die Luftdichte und Luftverschmutzung noch oben hin abnehmen. In Bodennähe erkennt man schon in 100 m Entfernung keine Einzelheit, wohl aber beim Blick nach oben wie hier.

Auffallend 2:

Die weiße Bugspitze entlang dem rot dargestellten in Wirklichkeit weiß strahlenden Y-Arm ist in den Skizzen silbern unterlegt und zeigte am Rand und nach hinten am blau-weiß gestreiften Delta-Flügel leichte Wölkchen-Bildung wie sichtbarer Wasserdampf als Naßdampf.

Es handelte sich offenbar um eine Film-Kühlung mit verdampfendem Wasser des vorderen Teils des Delta-Flügels, die im Streulicht von beleuchtetem Wohnviertel und des weiß strahlenden Y-Arms deutlich erkennbar waren. Im Bereich des Y-Arms zeigte die weiße Bugspitze eine gewisse Leuchtkraft. Dahinter setzte sich der Kühlfilm nach hinten fort, nahm Wellenform an mit durchsichtigen dünnen Tälern und undurchsichtigen Verdickungen von je 5 m Breite, die je 6 konzentrische Kreisbögen bildeten und sich pulsierend mit einer Frequenz $f = 2$ Hz bis zu einer Prallwand bewegten. Die Prallwand hatte eine deutlich erkennbare Wanddicke. Dort verschwand abrupt der Kühlfilm und hinterließ weder eine Dampffahne noch einen Kondensstreifen.

Auf dem Weg nach hinten verbreiterte sich der Kühlfilm ohne erkennbare seitliche Führungen zum Bewerkstelligen der Birnenform, vermutlich eine birnenförmige Vertiefung im Tragflügel.

In den 6 Tälern war der Kühlfilm sehr dünn, so dass der tatsächlich blaue Deltaflügel deutlich sichtbar wurde, Darstellung in blauer Farbe.

Durch die Pulsationen verdichtete und verdickte Dampfstreifen wurden durch etwa 30 m lange unregelmäßige und ungleich lange lautlose Blitze begleitet, die hinter den 2 Y-Armen austraten und sich entlang dem Deltaflügel bewegten etwa bis zum dritten Wellenberg.

Blitz-Frequenz etwa $f = 5$ Hz, Farbe des Blitzes anfangs weiß glühend, deutlich abhebend vom weißen milchigen Hintergrund, und dann in Hellrot übergehend.

Anmerkung:

Auf Erden gehen Gewitter-Blitze normalerweise von weißglühend in Gelb über. Ich erinnere mich an einen Flug zur malaysischen Ölgesellschaft Petronas in Kuala Lumpur in 40 000 Fuß = 13 km Höhe an rote Blitze über den Regenwäldern schräg unter meinem Flugzeug auf der Höhe von Thailand.

Auffallend 3:

Skizze Blatt 2: Einzelheiten

Das weiß glühende etwa 15 m lange Y verläuft unter einem Kegel-Winkel $< 5^\circ$ in eine Spitze unter der Spitze des Delta-Flügels, der unter einer Neigung von ca. 20° zum Y sich nach hinten zur blauen birnenförmigen Erweiterung des Delta-Flügels erstreckt.

Diese unter 20° geneigte Kante erinnert an die von der Spitze eines spitzen ballistischen Geschosses ausgehende Druckwelle. Ballistiker könnten uns sagen, wie groß die Fluggeschwindigkeit im Überschall-Bereich unter etwa 20° Ablöswinkel ist.

Anmerkung:

Vor einigen Jahren benannte das Bochumer Institut für Weltraum-Forschung mit etwa 23 Uhr die Durchgangszeit für das Passieren des Weltraum-Labors im Raum Köln. Daraufhin wohnte ich bei einem Schwiegersohn in Forsbach, etwa 10 km südwestlich von Köln. Das Weltraum-Labor flog Kurs 180 Grad in nord-südlicher Richtung unter meinem Blickwinkel von etwa 60 Grad zur Erdoberfläche. Bei Dunkelheit und wolkenlosem Nachthimmel erkannte ich deutlich:

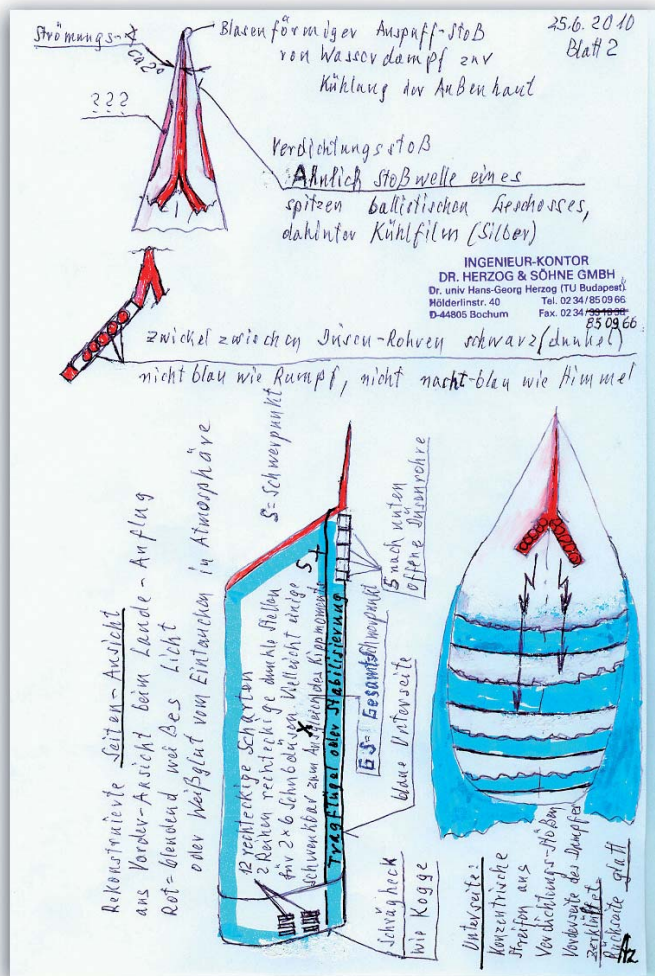
1. Den rundlichen hell glänzenden Rumpf.
2. Am Heck die ersten außen angesetzten Anbauteile.

Im Vergleich zu obigem Boden des Flugobjekts war dieser eindeutig flach wie die Tragfläche eines Nurflüglers.

Auch in Köln dauerte die Beobachtungszeit einige Minuten. Ich fand noch Zeit, interessierte Haus-Nachbarn herauszuklingeln und auf die Straße zum Besichtigen des Weltraum-Labors zu locken.

Auffallend 4:

Die ebenfalls birnenförmige blaue Überlagerung des Delta-Tragflügels, die ich zunächst für blau verbrennenden Wasserstoff hielt, wofür ich technisch keinen Sinn sehe. Es gab kein Flackern und die Farbe strahlte eine gewisse Brillanz aus. Es scheint Struktur-Material eines Tragflügels zu sein. Da wir auf Erden keine blauen Metalle haben, handelt es sich mehr um eine hitzebeständige keramische Glasur, aufgebracht als Anstrich. Ein Raster, das auf verlegte Keramik-Kacheln wie beim Space Shuttle schließen lässt, war nicht erkennbar.



Detailzeichnung des ersten UFO vom 25.06.2010

Auffallend in der 1. Minute der Beobachtungszeit:

Die kurzzeitige, nur einseitige und nicht ständige Aufstülpung gegen den Staudruck an der Nadelspitze durch offenbar austretendes Wasser bzw. Wasserdampf als Kühlmittel für den Tragflügel.

Auffallend 5:

Plötzlich wurden die hinteren 3 Hubdüsen einer Düsenreihe von der nach hinten strömenden Dampfwolke total verhüllt. Offenbar nahm die Quellung des kochenden Dampfes unter dem Einfluß der Strahlung aus den vermuteten Ionen-Hubtriebwerken spontan zu. Wären es irdische Gasturbinen-Düsen-Triebwerke, würde der kräftige Düsenstrahl die Dampfwolke sofort zerfetzen.

Auffallend 6:

Das plötzliche Verschwinden des Kühlfilms an der deutlich sichtbaren bogenförmigen Prallwand, die mit kleinerem Radius nicht konzentrisch zu den 6 bogenförmigen Dampfstreifen verläuft und in einem undurchsichtigen Wellenberg des Kühlfilms liegt.

Anmerkung 6.1:

Bekannt ist, der Urin von Raumschiff-Besatzungen wird nach Reinigung als Trinkwasser wiederverwendet. Bei dem

Kühlfilm handelt es sich offenbar auch um einen Kreislauf zur Wiederverwendung des Kühlgases, das hinten an der Prallwand gesammelt und vermutlich im Rumpf nach vorn der Nadelspitze zugeführt wird.

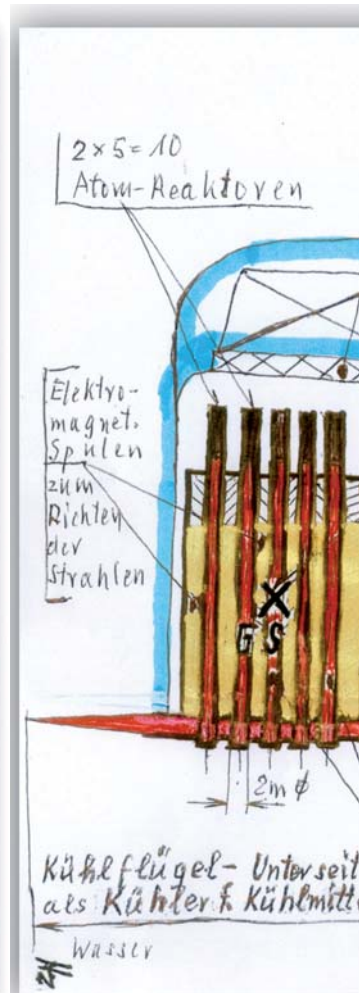
Hierbei muß es im Rumpffinnen gekühlt werden.

Auffallend 7:

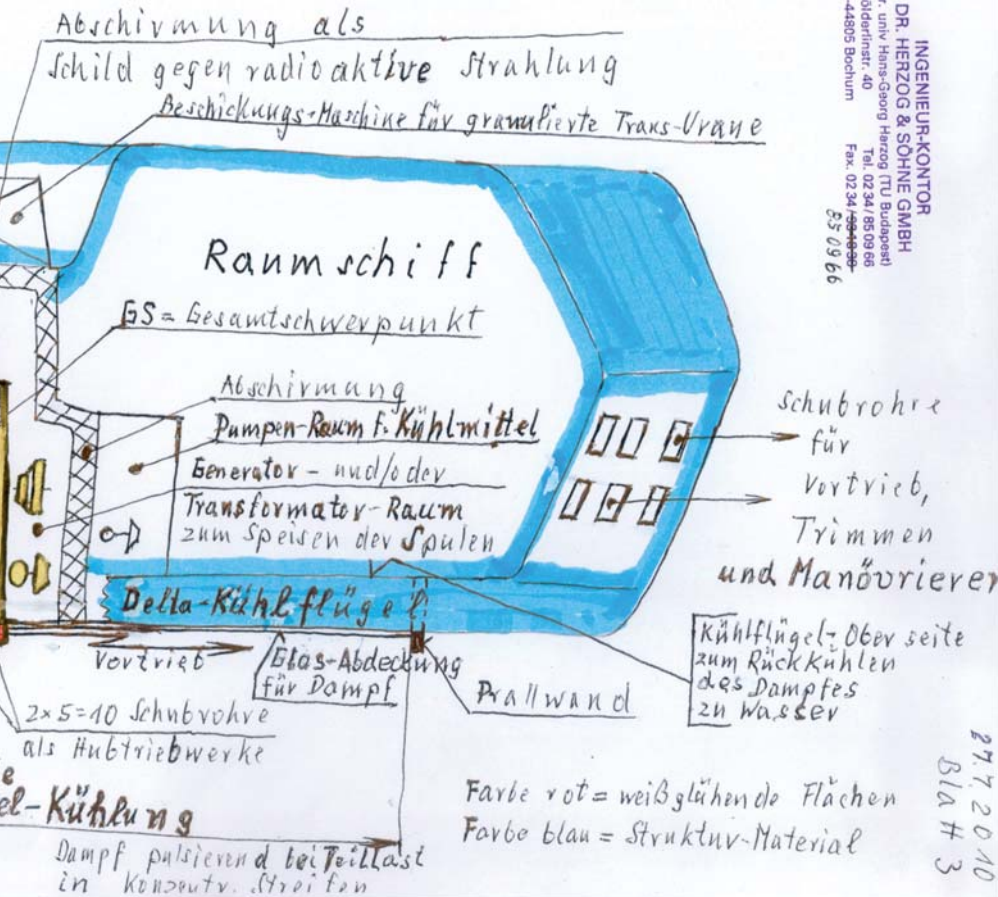
Am Schrägheck über dem Delta-Tragflügel ähnlich einer Kogge in 12 rechteckigen Scharten in 2 Reihen übereinander vermutlich $2 \times 6 = 12$ Schubrohre für den Vortrieb mit unsichtbar austretendem Treibmittel (Ionen-Triebwerke). Wahrscheinlich einige Schubrohre nach unten schwenkbar zum Ausgleich des Kippmoments um den Gesamt-Schwerpunkt GS der reproduzierten Seiten-Ansicht Blatt 2, sowie zum Manövrieren.

Auffallend 8:

In den Sekunden des sich aus mehreren Kilometern Entfernung nahenden Lichts hatte das Flugobjekt die Querschnitt-Form eines Flugzeugs: Mittig ein kreisrunder Rumpf und unten 2 Tragflächen wie bei einem Tiefdecker. Spannweite etwa $4 \times$ Rumpf-Durchmesser. Beim Näherkommen sah ich die ganze Unterseite. Es war ein Nurflügel, ein Delta-Flügel mit Spitze vorn.



Detailzeichnung eines UFO vom 27.07.2010



INGENIEUR-KONTOR
DR. HERZOG & SÖHNE GMBH
Dr. Univ. Hans-Georg Herzog (TU Budapest)
Hölderlinstr. 40
D-44805 Bochum
Tel. 0234/85 09 66
Fax. 0234/85 09 66
85 09 66

Erstaunlich: Aus dieser Entfernung zeichnete sich auf der Innenseite meiner Fenster-Jalousie der ovale Lichtfleck mit dem Querschnitt eines Tiefdeckers ab. Farbe des Lichts:

In der Mitte der 2 Bauteile Rumpf und Tragflügel blendend helles, nicht weißes Licht, das beim Rumpf radial nach außen und entlang dem Tragflügel als Lichtband nach oben und unten in nicht blendendes helles Licht überging.

Im Staupunkt der Bauteile sah das helle stechende Licht aus als handelte es sich um eine hochglanz-polierte Metallfläche unter reflektiertem Licht einer bekannten stechend blendenden Spiegel-Wirkung, wofür ich keine Erklärung habe.

Von hinten konnte ich das Flugobjekt nicht vollständig sehen, weil es hinter dem Dach meines Nachbar-Hauses verschwand. Doch erkannte ich $2 \times 6 = 12$ rechteckige Scharfen für Düsen bzw. Schubrohre für den Vortrieb.

Anmerkung:

Mir war bekannt, Ufo-Beobachter sprachen von hellem Licht. Typisch menschliches Verhalten: Es wird auf das Licht gestarrt, offenbar eine unbewusste Abwehr-Reaktion des Körpers. Mit dieser Erkenntnis schaute ich weg, um an dunkleren Stellen ungeblendet Einzelheiten erkennen zu können.

Nachtrag vom 07.07.2010 als Auffallend 9:

Seit dem 25.06.2010 ringe ich mit der Frage, ist der helle Stern in Richtung 100° unter Blickwinkel 30° gegen Erde ein Stern (Sirius) oder ein parkendes Flugobjekt.

Wochenlang vorrangig mit Skizzen und dieser Beschreibung befaßt, komme ich zu folgender Erkenntnis:

Es war dasselbe oder ein zweites Flugobjekt; denn der scheinbare hellgelb leuchtende Stern ist nicht mehr zu sehen, wohl der Sirius mit dem weißen Licht eines Sterns.

Zu der damaligen Situation am 25.06.2010 – 2:50 Uhr.

Nach Verschwinden des Flugobjekts über dem Dach meines Hausnachbarn, wie bei einem normalen Flugzeug auch, war ich kurz durch ein Gespräch mit meiner Frau abgelenkt. Plötzlich sah ich Kurs 110° anstatt 90° des Flugobjekts vor meinem Haus eine helle senkrechte Scheibe für 2-3 Sekunden schnell ansteigen auf etwa 6 000 Fuß = 2 km und dort stillstehend, nach 40 Minuten gegen 3:30 Uhr hatte sie sich um 2 Daumenbreiten nach Süden bewegt. Wegen begonnener Skizzen habe ich dieses Flugobjekt nicht weiter verfolgt.

Dazu Folgendes:

1. Der Sirius, Helligkeit 1. Ordnung, liegt nach meiner Sternen-Karte an der Peripherie im Sternbild Großer Hund, m. W. niedrig über dem östlichen Horizont,

TOP SECRET!



Sven Peters

Englische UFO-Akten

...und sie fliegen doch

DVD EUR 19,00 (D)
EUR 19,50 (A)
CHF 30,00
ISBN: 978-3-937987-64-4

Die unheimliche Wahrheit über UFOs und Außerirdische.
Neue Foto-DVD über :

- Neue brisante UFO-Sichtungen
- Unheimliche Begegnungen mit Außerirdischen

Englands Geheimarchiv dokumentiert:

UFOs sind Realität!

„Ein Alien schaute in mein Küchenfenster, ich bekam Panik...“
Augenzeugin, Begegnung 2006.
„Ich stand auf dem Leinpfad und sah dieses riesige Ding und dachte: Jesus, was zur Hölle ist das?“

Aussage eines Augenzeugen, 12. Dezember 1985. Sie wollen mehr wissen? Dann kaufen Sie diese einmalige DVD.

der durch das Dach meines Nachbarn verdeckt ist. Stattdessen sah ich am 10. und 11.7.2010 um 2:50 Uhr unter 110° und Blickwinkel 45° eindeutig einen hellen Stern an anderer und höherer Stelle.

Herr Peiniger von der Gesellschaft UFO-Phänomene sagte mir, er könne auf seinem Bildschirm den nächtlichen Himmel um 2:50 Uhr rekonstruieren, ausdrucken und mir schicken.

2. Obige kreisrunde Scheibe leuchtete so hellgelb, daß sie in diesem Bereich das helle Mondlicht im Süden und alle Sterne überblendete. Nach meiner Schätzung befand sie sich in etwa 7 km Entfernung von meinem Haus südlich vom Fernsehturm Florian, der westlich der Westfalenhalle Dortmund steht. Nachts kann ich die rote Befeuerung des Florians sehen. Der Durchmesser der senkrechten Scheibe lag bei 50 m im Vergleich zur Höhe des Florians.

Das Licht:

Im Kern der Scheibe leuchtete bei etwa 5 % des Durchmessers blendend helles Licht - nicht weißes - wie an Bug und vorderer Flügelkante des Flugobjekts über meinem Haus umgeben von gleichmäßig hellem gelben Licht, das das Umfeld Mond und Sterne überblendete.

Die mathematisch kreisrunde Scheibe zeigte keine Unregelmäßigkeiten in Form und Licht-Verteilung wie ein Stern. Durch ein Gespräch abgelenkt, konnte ich nicht erkennen, ob es dasselbe Flugobjekt über meinem Haus oder ein zweites unbekanntes Flugobjekt war. Ich kann mir zwar vorstellen, daß das mittel-blaue Heck des Objekts über meinem Haus 2 Minuten später unter Antriebs-Energie als gelbe Scheibe erscheint!

Körperform und Licht-Ausstoß beider Flugobjekte waren nicht identisch.

In dieser Flughöhe müssen es Radar-Geräte erkannt haben.

Meines Wissens betreiben die Amerikaner auf einer langgestreckten Höhe im süddeutschen Raum mit kreisrunden Antennen Horch-Anlagen, nicht nur zum Abhören des Funk-Sprechverkehrs der Luftfahrt.

Annahme: Beide Flugobjekte haben miteinander über dasselbe Thema gesprochen. Dann ist es möglich, die Stimmen zu analysieren und aus Häufigkeit der Konsonanten und Vokale sowie wiederholt vorkommender Begriffe etwas über die Sprache auszusagen.

Nachtrag vom 27.09.2010 nach einer Besprechung bei Herrn P.:

Laut seinem ausgedruckten Foto vom Nachthimmel war der Sirius in Wirklichkeit der Jupiter.

Offene Fragen

1. Nach den Gesetzen der Statik müßte der Teil-Schwerpunkt S auf der Achse der mittleren von je 5 Hubtriebwerken liegen. Da weitere Hubtriebwerke nicht

zu sehen waren, ist das Flugobjekt sehr kopflastig.

Erste Vermutungen:

- 1.1 Die schwerere Antriebs-Anlage befindet sich vorn, da der Kühlfilm die Sicht durch Fenster erschwert.
- 1.2 Zum Ausgleich des Kippmoments befindet sich im hinteren Teil ein Kreisel-System, wie auch Fernraketen durch ein Kreisel-System stabilisiert werden, anderenfalls würde die Rakete schon über der Startrampe zum Umkippen neigen. Wahrscheinlich liegen hinter den 12 rechteckigen Scharten im Schrägheck schwenkbare Düsen für Vortrieb, Stabilisierung und Steuerung.
- 1.3 Erforderliche Distanz zwecks Abschirmung atomarer Strahlungen. Vergleichsweise habe ich beim Entwurf eines Atom-U-Boots den Atom-Antrieb nach hinten ins Heck verlegt.
2. Wie kommt die Birnenform des Kühlfilms mangels sichtbarer Führungen zustande?

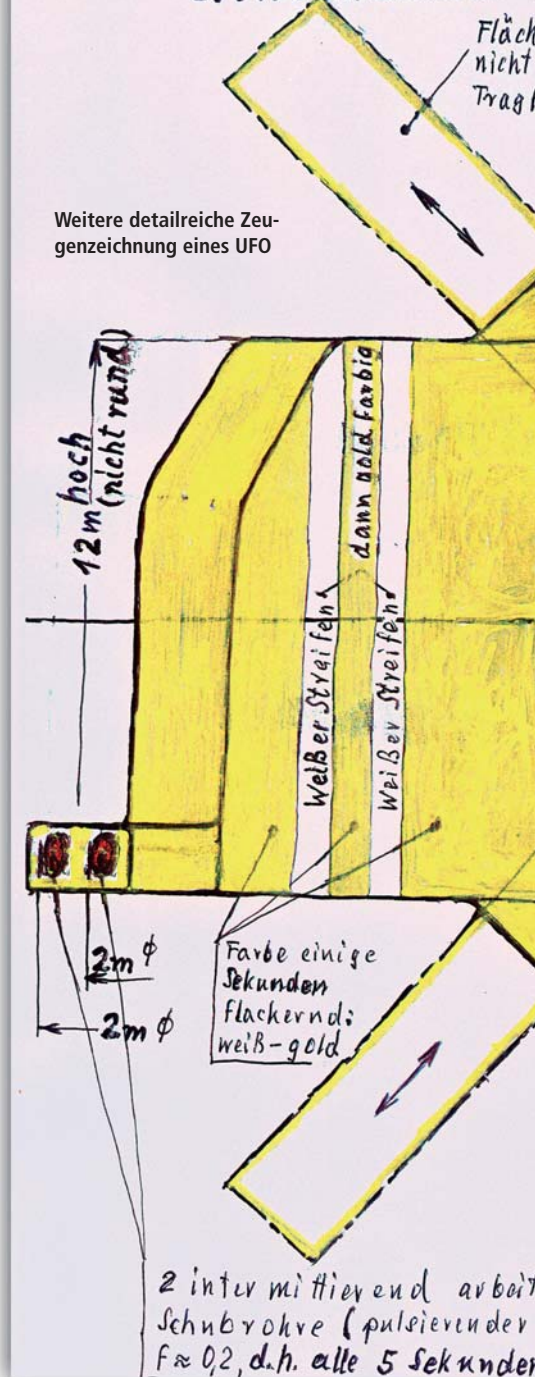
Vermutungen:

- 2.1 Elektrische oder magnetische Felder halten die Stromfäden des Wasserdampfs unter dem riesigen Tragflügel des Nurflüglers zusammen.
- 2.2 Bei dem als weißen Dampf erscheinenden Kühlfilm müßte es sich um ein ionisiertes Gas handeln.
3. Offenbar stellt sich in der Flughöhe und niedrigstem Luftdruck der Atmosphäre die Absenkung des Siedepunkts von Wasser energiesparend zur Dampferzeugung bzw. vom Konstrukteur unbeabsichtigt ein; denn die Wärme-Übergangszahl von Dampf ist schlechter als von Wasser.

Vermutungen:

- 3.1 Der Kühlfilm besteht vielleicht aus einem anderen unbekannten Gas, obwohl sich rein optisch die unregelmäßig zerklüftete Vorderseite der 6 undurchsichtigen Wellenberge in konzentrischer Kreisform wie niedrig-viskose Dampfwölkchen präsentieren. Dasselbe Verhalten zeigte sich an den quellenden Dampfwolken im Bereich der hinteren 3 Hubdüsen einer Düsenreihe. Offenbar ragen die Hubdüsenrohre mit sichtbarer kreisrunder Wanddicke nach Blatt 2 aus der flachen Unterseite des Tragflügels hervor.
- 3.2 Der Kühlfilm wird nur für terrestrische Flüge in Nähe unserer Erde und Heimat-Planeten benötigt. Damit erscheint die Landemöglichkeit auf der Erde gegeben.
4. Welches Ballistische Institut ist in der Lage, aus dem Ablöse-Winkel von ca. 20° an der Nadelspitze auf die Flugeschwindigkeit des Flugobjekts im Überschall-Bereich zu schließen?

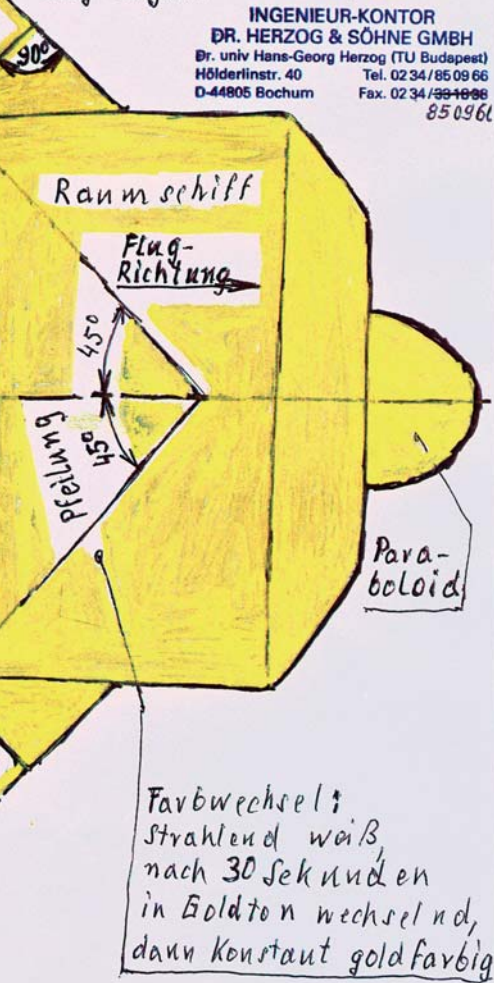
2. Unbekanntes



5. Da diese Gesellschaft technologisch weiter ist als wir Erdbewohner, muß das nicht heißen, daß sie auch intelligenter und friedfertiger sind; denn erfahrungsgemäß kommen die großen Erfindungen auf Erden technikgeschichtlich nachweisbar überwiegend von Außenseitern. Für den Tag der friedlichen oder militärischen Begegnung müssen wir den technologischen Vorsprung aufholen. Das geht nur über
- 5.1 zinsloses Risiko-Kapital aus der Notenpresse anstatt Staatshaushalt,
- 5.2 Ersatz von 50 % Abgeordneten durch Ingenieure und sachkundige Lobbyisten oder
- 5.3 Abschaffung der Parlamentarischen Demokratie, der schlechtesten Regierungsform nach Sir Winston Churchill.

en senkrecht
waagrecht wie
Flügel eines Flugzeugs.
Flächen im Kurvenflug ausge-
fahren, im Geradeaus-Flug
eingezogen.

INGENIEUR-KONTOR
DR. HERZOG & SÖHNE GMBH
Dr. univ Hans-Georg Herzog (TU Budapest)
Hölderlinstr. 40 Tel. 0234/850966
D-44805 Bochum Fax: 0234/991698
850966



en do
Nuclear-Antrieb)
mittelrot aufleuchtend

Anmerkung:

Die Erfahrung lehrt: Mehr Geld für Forschung, Entwicklung und spezieller Förderung der kleinen Erfinder im Lande verursacht keine Inflation, wenn genügend Waren auf dem Markt sind.

Beispiel USA: Dort wurde das alljährliche Außenhandels-Defizit von rd. 500 Milliarden stets durch die Notenpresse gedeckt und nicht durch eigene Leistung über Steuer-Einnahmen.

6. Auf dem Balkon stehend und die 10 Ionen-Triebwerke über mir, wurde ich einer Ganzkörper-Bestrahlung ausgesetzt ebenso wie anliegende Häuser. Welches Institut oder Suchtrupp der Bundeswehr für Radioaktivitäten wären bereit, Untersuchungen anzustellen, um herauszufinden, welche Art von Ionen als Treibmittel in den Triebwerken verwendet werden? Aufschlußreich

wären auch Untersuchungen eines Nachbar-Ehepaars, das durch 3 Geschoßdecken aus bewehrtem Stahl-Beton abgeschirmt, sein Schlafzimmer in einen ausgebauten großen Keller verlegt hat. Meine Frau lag nur abgeschirmt unter 1 Betondecke.

7. Die Zeit vom Erreichen der Dachkante meines Hauses durch die Bugspitze des Flugobjekts bis zum Überfliegen des Hecks dauerte etwa 2 bis 3 Sekunden:

Einundzwanzig-zweiundzwanzig-dreiundzwanzig, langsam gezählt.

Reichen die Sekunden Ganzkörper-Bestrahlung, um bei mir 9 Tage Durchfall zu erzeugen, wogegen keines der 3 ärztlich verschriebenen Medikamente half, erst Trockenhefe mit lebensfähigen Zellen?

8. Welches Verteidigungs-Ministerium oder Forschungs-Institut wäre zu einer Zusammenarbeit mit mir bereit?

9.1 Wer hat einen ähnlichen Flugkörper schon gesehen?

9.2 Zukünftige Betrachter sollten auf Ähnlichkeiten mit meinem Skizzen-Blatt achten.

10. Welche Spielzeug-Fabrik könnte zur frühen Heranführung der Kinder an das Satelliten-Zeitalter einen segelfähigen Pfeil herstellen - haben wir als 12-jährige früher aus Papier gefaltet - oder ein an der Zimmerdecke an einem meterlangen Faden aufgehängtes Modell, dem wir über dem Delta-Flügel futuristische Aufbauten in Form eines amerikanischen Tarnkappen-Bombers aufsetzen sollten mit dem am Flugobjekt 12 Scharten im Schrägheck?

Anmerkung:

Meine Bemühungen vor einigen Jahren, mit 3 pensionierten Ingenieuren in 3 Bochumer Schulen Drittklässler Jungen und Mädchen, frühzeitig für Technik zu interessieren, angefangen mit Schrauben, Muttern und zugehörigem DIN-Blatt sowie Besichtigungen von Werkstätten und Firmen, wurden schließlich von einer Frau Rektorin und Frau Oberlehrerin hintertrieben mit dem Bemerkten: „Sie wollten an den Schulen keine Ingenieure haben!“

11. Könnte ich mit bekannten Persönlichkeiten aus der UFO-Forschung vergleichende Studien anstellen mit dort bekannten Bildern?

Die Deutsche Flugsicherung GmbH in Langen bei Frankfurt, Herr Raab und Frau Otterbein, empfahlen mir, Verbindung aufzunehmen zur Gesellschaft zur Erforschung des UFO-Phänomens e.V. Bis Donnerstag, den 01.07.2010, versprach die Luftaufsicht, in den Radar-Daten das unbekannte Flugobjekt gefunden zu haben, wenn es sich mit Radar-Wellen orten läßt. Soeben kam beigefügte Antwort per Fax: Nur Flugzeug Kurs 270° nach Westen südlich

von Bochum mit Hinweis auf mögliche Himmels-Laterne meines Flugobjekts. Dafür halte ich meine Maßangaben und Einzelheiten zu widersprechend.

12. Noch ein Hinweis: Das Flugobjekt flog über der südlichen Trasse der haar-nadelartig verlaufenden Hölderlin-Straße. Ich kann mir kein Spielzeug von etwa 20 m Spannweite vorstellen, das überspannte:

6 m Straßenbreite

1 m Bürgersteig

8 m = 2 x 4 m Vorgärten

14 m = 2 x 7 m Breite von 2 Häuserreihen Einfamilien-Reihen Häuser beidseitig der Straße

insges. 29 m.

In ca 50 m Höhe und unter Einbeziehung der 2 m Durchmesser der Schubrohre müßten es 20 m Spannweite sein, aber mit ca 60 m langem Rumpf.

13. Können uns Physiker und Meteorologen sagen,

1. unter welchen Bedingungen Blitz- Erzeugung, umgebendes atmosphärisches Medium und evtl. Luftdruck Blitze rot werden?

2. Wie viel Lux oder Lumen sind erforderlich, um aus einigen Kilometern Entfernung auf der Innenseite meiner Fenster-Jalousie den ovalen Lichtfleck zu erzeugen?

14. Eine Darmspiegelung durch Frau Privat-Dozent Dr. med. Schmidt-Heinevetter in Bochum vom 13.07.2010 ergab an mir:

Abklingen der Diarrhö und leichter Anstieg der Leukozyten auf 11000 noch 19 Tage nach der Ganzkörper-Bestrahlung. Hierüber können Atom-Physiker und Radiologen Auskünfte geben.

15: Warum schweigen die angesprochenen Institutionen zu meinen Beobachtungen?

Ich vermute folgendes:

1. Das Material des Flugobjektes absorbiert ankommende Radar-Wellen wie beim amerikanischen Tarnkappen-Bomber. Durch Ausbleiben reflektierter Radarwellen bleibt das Flugobjekt unerkant.

2. Der Boden-Effekt Radar-Keule macht das Objekt unkenntlich; denn nach Erklärungen der Deutschen Flugsicherung tasten ihre 28 Radar-Stationen überdeckend den kontrollierten Luftraum oberhalb 2500 Fuß = 750 m Höhe ab. Darunter können sich Ballone, Kleinflugzeuge aller Art und ungebetene Gäste (UFOs) unerkant tummeln.

3. Vielleicht dürfen sie keine Auskünfte erteilen zur Verschleierung unserer unzureichenden Radar-Technik. Auch wurde angedeutet, es könnte eine militärische Drohne sein. Da ich vom Verteidigungs-Ministerium einen Forschungs-Auftrag mit Herrn Prof.

Opel von der Luftwaffe im BM. Vtg. Bonn-Hardthöhe für einen sparsamen Dieselmotor für Drohnen bearbeitete, kenne ich deren winzige Abmessungen im Vergleich mit diesem großen unbekannten Flugobjekt.

Nachtrag vom 16.07.2010

Betr.: Objekt 2

Unbekanntes Flugobjekt bei Tage
5 km über meinem Haus
Anlage: 1 Skizze, Blatt 4 Seiten-
ansicht mit Heckansicht

Soeben bestätigt mir die Deutsche Flugsicherung GmbH telefonisch, Frau Kelek, nachstehende 2 unbekannte Flugobjekte nicht erkannt zu haben.

1. Die hellgelbe parkende Scheibe vom 25.06.2010 um 3:00 Uhr in etwa 6000 Fuß Höhe laut Seite 9, Nachtrag vom 07.07.2010 als Auffallend 9, südlich bis südwestlich von Dortmund.

2. Das sichtbare Flugobjekt vom 16.07.2010 – 21:50 Uhr über Bochum, südlich von meinem Haus.

Kurs 290° nach Westen, auffallend ist das genau der Gegenkurs zu 110° des Objekts zu 1.

Flughöhe ca 20000 Fuß = 5 - 6 km.
Fluggeschwindigkeit ca 300 km/h
langsam fliegend.

Darunter in Mindestflughöhe von 2000 Fuß = 600 m ein überholendes zweimotoriges Verkehrs-Flugzeug mit Düsenantrieb auf der südlichen Route entlang der Ruhr via Kettwig zum Einschwenken in die Einfugschneise in Essen in Richtung Flughafen Düsseldorf.

Situation:

Ich komme vom Garagentrakt und benutze den Fußweg östlich und parallel zu unserer Reihe Reihenhäuser. Vor mir sehe ich nach Süden blickend beide Flugobjekte, die anfliegende Linien-Maschine und darüber das Flugobjekt. Wetter: Himmel wolkenlos, untergehende Sonne

Farbe des Objekts: Strahlend weiß, heller als das Weiß der Maschinen orientalischer Fluggesellschaften.

Form: Gedrungen wie eine Kaulquappe. Bug ein Paraboloid, danach Rumpf dicker werdend. Oben ein flacher kegeli-

ger Anstieg, unten symmetrisch derselbe flache Kegel.

Auffallend kurzer Schwanz-Stummel, nicht mittig am Rumpf, sondern ganz unten angebracht. Kein Seiten-Leitwerk, Tragflächen nicht erkennbar. Kein Fluglärm, kein Kondensstreifen. Ich eile in mein Haus auf meinen Balkon auf der Westseite, meine Frau steht neben mir.

Plötzlich leuchten am Schwanzstummel 2 nebeneinander angeordnete Schubrohre gleichzeitig mittelrot auf mit einer blaß-roten Aura vom Durchmesser des Rumpfes, aber tiefer liegend, da nicht in Rumpfmittle. In einem Intervall von etwa 15 Sekunden wiederholt sich der Vorgang. Die beiden Schuböffnungen und Farbe ähnelten zwei nebeneinander angeordneten Schubdüsen eines Jagdflugzeugs mit eingeschaltetem Nachbrenner.

Zwischendurch wechselte das Weiß des Rumpfes wiederholt in einen spiegelnden einige Male flackernden Goldton zwar im Schein der Abendsonne, aber von der Farbe ungewöhnlich. Dann blieb das Objekt goldfarbig und verschwand Richtung Essen.

Durch mein Fernrohr von Zeiss 8 x 30 hatte ich den Eindruck im Dunst des westlichen Ruhrgebiets, das Objekt biegt rechtwinklig ab nach Norden, steht oder wendet gar; denn im selben Augenblick erkannte ich im schwachen Dunst das schwache Licht des aufgehenden Abendsterns (Venus). Minuten danach war die Venus deutlich sichtbar.

Beim spontanen Abbiegen nach rechts waren die beiden senkrecht stehenden unter 450 gepfeilten Flächen ausgefahren. Im Geradeaus-Flug waren sie eingezogen. Die Funktion dieser verschiebbaren senkrechten Flächen ist mir unerklärlich!

Anmerkungen:

1. Auf der Erde kennen wir 92 Chemische Elemente, die sich nur durch ihre Ordnungszahl, das ist die Anzahl der positiven Protonen im Atomkern, unterscheiden. Inzwischen konnte die Wissenschaft künstlich Trans-Urane bis zur Ordnungszahl 106 herstellen.

Ich kann mir gut vorstellen, daß im Schöpfungsakt der Welt leicht durch eine höhere Kumulation von Protonen noch andere uns unbekannte, aber für den interstellaren Verkehr für Raumschiffe geeignete Werkstoffe, entstanden sind.

2. Wir wissen, unser Erdenmond ist älter als unsere Erde, also kam er aus dem Weltall.

Frage: Was ergaben die Analysen der Gesteins-Proben?

1. Von Astronauten, mitgebracht vom Mond, und

2. von einem amerikanischen Satelliten- Roboter abgegriffen an einem fliegenden Asteroid?

Die Besuche unbekannter Flugobjekte scheinen sich in den Monaten Juni – Juli zu mehren.

Vermutungen:

1. Günstige Konfiguration unserer Erde.

2. Günstige Einflüsse von elektrischen und magnetischen Feldstärken oder
3. einfach nur weniger Wolken auf der nördlichen Erd-Halbkugel.

Offenbar sollten wir Statistiken anlegen von Häufigkeit mit Angabe von Ort und Monat der Erscheinungen auf Nord- und Südhalbkugel.

Nachtrag vom 31.07.2010

Antriebsarten

In meinem Kurzurlaub vorige Woche studierte ich die 500 Seiten des Buches von dem Dipl.-Physiker Illobrand v. Ludwiger UFOS – Die unerwünschte Wahrheit. Aus dem Kapitel Künftige Antriebsmöglichkeiten aus heutiger Sicht fasse ich zusammen:

Für interstellare Flüge ist nicht der Schub des Antriebs entscheidend, sondern die Austrittsgeschwindigkeit des Antriebsmediums. Von den neun erklärten Antriebsarten sind zunächst nur die vier nachstehenden brauchbar.

Zum Vergleich: die angestrebte Lichtgeschwindigkeit: $c = 300\,000\text{ km/s}$.

Zurzeit werden mit den vier Antriebsarten folgende Austritts-Geschwindigkeiten erreicht.

1. Raketen-Antrieb, chem. Treibstoffe
3 km/s

2. Ionen-Antrieb - 15 km/s

Die Sichtungen der UFOs bewegten sich in der Einflugschneise des Düsseldorfer Flughafen.



3. Fusionen von Protonen - 3000 km/s
4. Gepulster Nuklear-Antrieb - 15000 km/s

Damit sind wir von der angestrebten Lichtgeschwindigkeit $c = 300\,000\text{ km/s}$, der höchsten auf Erden auftretenden und meßbaren Geschwindigkeit, noch weit entfernt und noch weiter von Überlichtgeschwindigkeiten zum Überqueren von Distanzen über Lichtjahre.

Die anderen fünf Antriebsarten kennzeichnet ein enormer technischer Aufwand: Bedarf von mehreren tausend Tonnen Kraftstoff. Raumschiffgewichte von mehreren zehntausend Tonnen.

Im Vergleich zu dem unbekannten Flugobjekt über meinem Haus – zum Greifen nahe – muß es wegen des geschätzten Gesamtgewichts von dreihundert Tonnen bei abschätzbarer Spannweite von 20 m und 60 m Rumpflänge ein simples Antriebssystem haben.

Ergänzend zu der im Anhang des Buches UFOs angegebenen Raketen-gleichung möchte ich dem Leser in Erinnerung bringen:

Zur Erfüllung des uralten Menschheits-traumes, Mond und Mars zu erreichen, sind ausreichend große Mengen Raketenkraftstoffe in flüssiger Form in einer Rakete unterzubringen, um mit einer ausreichend langen Brennzeit des Raketentreibstoffs wegen der auf 3 km/s beschränkten Gasaustritts-Geschwindigkeit vex in den Schubdüsen auf eine Raketengeschwindigkeit von m. W. 28000 km/h zu kommen. Erst nach Erreichen dieser Fluggeschwindigkeit kann eine Rakete aus dem Schwerefeld der Erde herauskommen und in das Schwerefeld des Mondes eintreten.

Zum Testen dieser Geschwindigkeit schicken alle Raumfahrt-nationen Satelliten um die Erde. Dazu brauchte man auf Erden Messstationen, um die Umlaufzeit auf dem Weg von etwa 40000 km Erdumfang zu messen. Tatsächlich lagen die Umlaufzeiten bei etwa einer Stunde, d.h. die erforderliche Fluggeschwindigkeit von 28000 km/s wurde erreicht.

Der Chemie-Ingenieur Kaminski aus Bochum, der Funker bei der Kriegsmarine war, hatte in seinem Eigenheim im Keller Funkgeräte aus dem letzten Krieg zum Messen der Umlaufzeiten installiert. Sein Haus erhielt vom Volksmund den Spitznamen Kap Kaminski und seine Messergebnisse wurden in Ost und West anerkannt und gewünscht.

Als schließlich der Sputnik der Russen zum Mond flog, saßen wir, meine Frau, mein Schwager und zwei Elektroniker des Radio- und Fernseher-Herstellers Grätz aus Bochum im Satellitenkeller bei Familie Kaminski, während 400 000 Bochumer und Millionen andere diese historische Stunde verschliefen.

Leider lag ganz Europa unter einer geschlossenen Wolkendecke, so dass eine optische Verfolgung der Bahn des Sputniks nicht möglich war. Nur die meines Wissens in 1500 oder 2000 m Höhe liegende Sternwarte auf der Hohen Tatra, 2700 m hoch, in der Slowakei hatte zu der Zeit freie Sicht oberhalb der Wolken.

Aus dem „Kap Kaminski“ wurde dann mit der Volkssternwarte und dem Planetarium das international bekannte Institut für Weltraumfahrt. Für seine Verdienste erhielt Herr Kaminski den Titel Professor zugesprochen. Heute trägt das Institut den Namen Institut für Umwelt- und Zukunftsforschung. Es steht unter der Leitung von Herrn Elsner und bemüht sich, zusätzlich in Kitas und Schulen durch Unterricht junge Menschen an die Raumfahrt heranzuführen.

Bei der Untersuchung der Phänomene mit den unbekannten Flugobjekten stellte sich heraus, die meisten hat-

TOP SECRET

Grazyna Fosar/Franz Bludorf UFO-Geheimakten der NSA freigegeben

Die Dokumente sind

- **brisant:**
Die NSA kennt die wahre Natur der UFOs.
- **authentisch:**
Die Akten entstanden aus abgehörten Regierungskommunikationen.
- **seriös:**
Die Akten wurden von NSA-Direktor E. F. Yeates vor Gericht unter Eid authentifiziert.
- **teilweise noch immer verdeckt.**

Fakten, Kommentare, zahlreiche Faksimiles.

Zum ersten Mal in deutscher Sprache!

Aus dem Inhalt:

- Geheimhaltung und Nationale Sicherheit
- Die internen NSA-Codes
- NSA – Non-COMINT-Dokumente
- Die COMINT-Reports
- UFO-Sichtung im Iran
- UFOs und Psyche
- Nationale Sicherheit und Forschung
- NSA-Akten und Täuschungsmanöver
- Crypto City u. v. m.

Hardcover • 200 Seiten
16 Seiten farbig
€ 19,90 • ISBN 987-3-937987-25-5



Bitte benutzen Sie für Ihre Bestellung den Bestell-Coupon auf Seite 80.

ten die Form einer Untertasse von 1 bis 20 m Durchmesser. Ich kann mir nicht vorstellen nach heutigem Wissenstand, diese kleinen Gefährte sind mit einem Antriebssystem ausgestattet, um mit Über-Lichtgeschwindigkeit innerhalb von kurzer Zeit – ich denke an wochen- oder monatelange interstellare Reisen im Rahmen eines kurzen Menschenlebens – Distanzen von Lichtjahren zu überbrücken. Nach unseren Maßstäben müssen Menschen nicht nur gepflegt werden. Technisch sinnvoll erscheint mir, im Weltraum ein Mutterschiff zu etablieren und von dort aus mit kleineren Gefährten die Erde zu erkunden.

Auch wird verstärkt berichtet von Insassen zwischen 1 bis 3 m Körpergröße, die über kurzfristig entführte Erdenbürger an Eizellen und Spermien gelangen, aber auch Mineralien sammeln. Daraus folgt, man sucht etwas auf Erden, um herauszufinden, wie weit wir technologisch sein können, zum Beispiel bei Trans-Uranen für Antriebssysteme von Raumschiffen nach Top 4 S. 14.

Anmerkung:

Als Zwölfjähriger – ich bin Geburtsjahrgang 1930 – hatten wir mindestens 2 bis 3 Bücher der 74 Bände von Karl May – in 25 Sprachen übersetzt – verschlungen, wie Winnetou, Old Shatterhand und der Schatz im Silbersee. Dazu mindestens 1 bis 2 Bände von Hans Dominik, einem ingenieurmäßig vorgebildeten Schriftsteller aus Oberschlesien, über technische Themata auf der Grundlage der modernen Physik zur Gestaltung der Zukunft wie Atomgewicht 500, Himmelskraft sowie Treibstoff SR.

Dazu Folgendes:

Der Name Dominik war mir entfallen. Nach wochenlangem Suchen traf ich jetzt bei einem Kurzurlaub auf der mittleren der drei Nordseeinseln Walcheren,

Schouwen und Goeree im Vordelta von Schelde, Rhein und Mars in der Ortschaft Renesse ein Straßenschild mit dem Namen Hans Dominik und meine innere Stimme rief wie die alten Griechen: Heureka = ich habe ihn gefunden! oder scherzhaft bei überraschten Indianern der Ruf: Uff-Uff sprach Winnetou, legte den Bauch in Falten und verschied!

Wir Erdenbürger kennen nur 92 chemische Elemente mit dem höchsten Atomgewicht 238 von Uran im Periodischen System der Elemente mit Ordnungszahlen 1 bis 92. Inzwischen wissen wir, untersuchtes Bleiglas, Meteoriten und Mondstaub enthalten Zerfallsprodukte von überschweren Trans-Uranen aus der Entstehung der Welt vor 5 bis 10 Milliarden Jahren. Es wird vermutet, bei Ordnungszahl 114, Atomgewicht 198, und Ordnungszahl 164, Atomgewicht 482, liegen überschwere stabile, für eine Kernspaltung geeignete Trans-Urane, also schon nahe bei Atomgewicht 500 nach Dominik.

Es sollte nicht wundern, wenn sich auf anderen Gestirnen noch schwerere chemische Elemente mit weit mehr als 92 Protonen wie im Atomkern von Uran mit Atomgewicht 238 gebildet haben und für einen gepulsten Nuklear-Antrieb genutzt werden. Zum Schaden von uns technologisch benachteiligten Erdenbürgern.

Das Flugobjekt über meinem Haus besaß offenbar einen gepulsten Nuklearantrieb auf Grund zweier Beobachtungen:

1. Der intermittierenden Blitzerscheinungen in Richtung Heck aus dem Bereich der 2 Y-Arme mit den 10 Hubtriebswerken.

2. Der Wellenflug des Objekts ähnlich dem synchronen Wellenflug einer Schar Grünfinken.

Dazu Folgendes:

Der wegen der geringen Geschwindigkeit über Bochum gedrosselte Bedarf an Antriebsleistung, ausgedrückt durch die niedrige Pulsfrequenz 2 Hz, muß physikalisch bedingt eine rhythmisch schwankende Geschwindigkeit und Flughöhe, d.h. einen Flug entlang einer flach liegenden Parabel in Folge der Erdanziehung, zur Folge haben. Beim Lesen des Kapitels über Antriebsarten fand ich im Nachhinein Erklärungen für das Flugverhalten des Objekts; wenn man sich diese Form eines Parabelflugs von der größten Flughöhe ohne Antrieb hinunter zur niedrigsten Flughöhe und dann durch „Gas geben“, d.h. einsetzende Nuklear-Impulse linear Steigen auf höchste Flughöhe vorstellt. Diese 3 Phasen von hoch nach tief und wieder nach hoch konnte ich deutlich erkennen.

Phase 1:

Das Flugobjekt befand sich im Wellenflug, nicht im Sinkflug, über Bochum. Beim Übergang von höchster Flughöhe, etwa 2000 Fuß = 600 m, beim Durchqueren der Einflugschneise nach Düsseldorf in den Sinkflug entlang einer ballistischen Parabel konnte das kurzzeitig aufleuchtende weiße Licht die Westseite meines Hauses und Gartens erreichen. Die Anstrahlung der Ostseite des Nachbar-Bungalows führte ich auf Streustrahlung aus dem Garten zurück, nicht auf eine Durchdringung der Hauswände des Bungalows durch die Intensität der Strahlung.

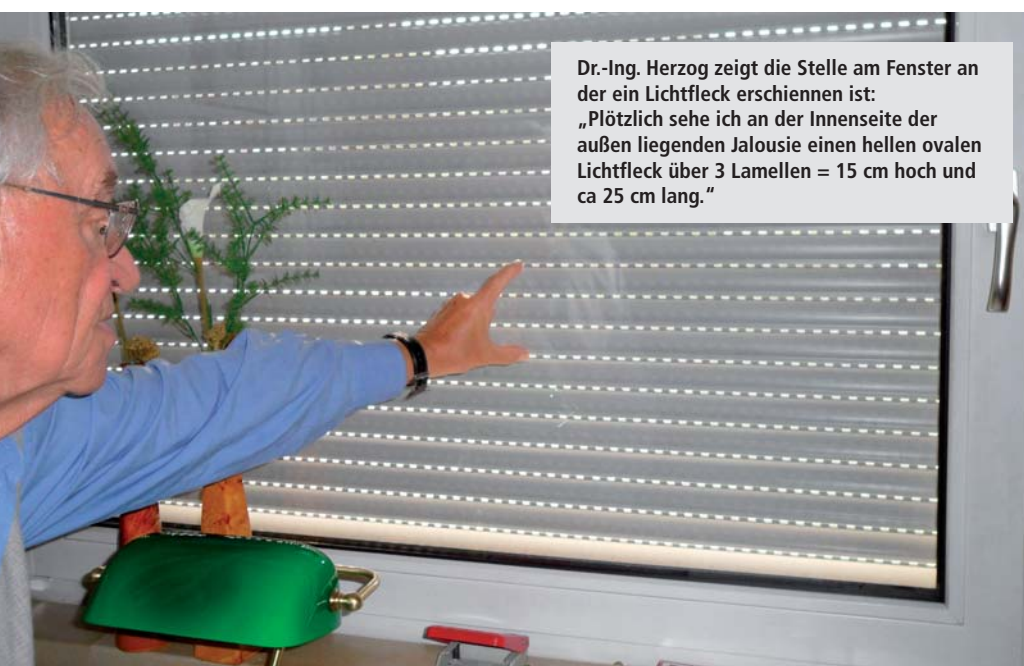
Phase 2:

Über meinem Haus hatte sich das Flugobjekt auf etwa 50 m Höhe genähert und es setzte lautlos das Blitzen, offenbar aus Nuklearreaktionen wie Kernspaltungen, ein.

Als die lange Spitze des Objekts über meinem Haus nach Osten verschwand – erinnere ich mich im Nachhinein – trat wieder kurzzeitig das Aufblitzen des weißen Lichts ein, offenbar im Flug Richtung nach vorn. Nur etwas Licht gelangte deutlich über meine Dachkante in den Garten und ich verspürte einen leichten Touch auf meiner linken Backe, aber nur örtlich, nicht ganzflächig. Seit dem 3. Tag zeigte sich im Spiegel unterhalb des Jochbeins unter dem linken Auge eine gerötete Stelle von der Größe eines Zwei-Euro-Geldstückes. Nach vier Wochen ist die Stelle wieder verblaßt. Auch diese Phase ergab, das weiße Licht kann Wände nicht durchdringen. Vielmehr kroch es wie eine Dampfwolke um die Dachkante, 20 cm tief, um dann zu verblassen.

Phase 3 auf der Ostseite meines Hauses:

Ich erschrak leicht, denn das Objekt mit bereits arbeitenden Nuklear-Impul-



sen verlor entlang der Wurf-Parabel stark an Höhe. Ich hatte den Eindruck, es stürzt ab in den nahe liegenden Wald, nachdem es über dem Pultdach des Nachbarhauses verschwand. Das geschah aber nicht; denn nach dem kurzen Gespräch mit meiner Frau hatte ich den Eindruck, das Objekt als gelb leuchtende runde Scheibe in etwa 6000 Fuß = 2 km Höhe etwa in 10 km Entfernung bei Dortmund wieder gesehen zu haben.

In dem Buch UFOS fand ich zu obigen interessanten Hinweisen zum Erklären des Flugverhaltens noch eine weitere zum Antriebssystem anhand erkannter Einzelheiten am unbekannten Flugobjekt über meinem Haus, siehe Blatt 3:

1. Die Atomreaktoren für den gepulsten Strahlenantrieb liegen vorn im Bug über den $2 \times 5 = 10$ Schubrohren als Hubtriebwerke.

2. Die langen Schubrohre sind vermutlich umgeben von Spulen, die die ausgesandte Strahlung elektromagnetisch parallel richten.

3. Dazu muß ein Raum mit Generatoren und/oder Transformatoren zur Erzeugung und Speicherung elektrischer Energie für die Pulsationen vorhanden sein.

4. Besonders ins Gewicht dürfte die Abschirmung der radioaktiven Strahlung fallen. Während Normalbeton ein spezifisches Gewicht von etwa 2,2 to/mA mit Kies als Füllstoffen hat, liegt in stationären Atomreaktoren der verwendete Schwerbeton bei Raumgewichten von 4,5 to/mA mit Füllstoffen aus Schwespat. Für mobile Reaktoren muß man teilweise Bleiabschirmungen mit etwa 18 to/mA Raumgewicht verwenden.

5. Dadurch rückt der Gesamtschwerpunkt (GS) des Flugobjekts wegen der schweren Abschirmung nach vorn in den Bug. Damit war es mir möglich, in einer Skizze Blatt 3 eine Vorstellung zu vermitteln, entsprechend dem in der Literatur aufgeführten Wunsch, die Betrachter möchten doch einen Aufriß, das ist eine Seitenansicht des Objekts, zeichnen, was je nach Blickwinkel des Beobachters meistens nicht möglich ist.

6. Die Vortriebs-Triebwerke liegen unter dem Gesamtschwerpunkt zwischen den beiden Y-Armen, erkennbar an den nach achtern weisenden gepulsten Blitzen und des auf Grund ihres Hebelarms erzeugten aufrichtenden, rechts nach oben drehenden Moments, zur Unterstützung der Hubtriebwerke.

7. Die in den $2 \times 6 = 12$ Scharn im Heck vermuteten Schubrohre für den Vortrieb würden in ihrer Wirkungslinie durch den Gesamtschwerpunkt gehen und kein aufrichtendes Moment erzeugen. Vermutlich sitzen in den Scharn räumlich bewegliche Schubrohre, nur zum Trimmen und Manövrieren des Flugobjekts.

Gemeinsame Merkmale	Kein Seitenleitwerk Kein Höhenleitwerk Kein Querruder	Keine Verjüngung des hinteren Rumpfes Keine Triebwerksgondeln Atomarer Strahlen-Antrieb durch Schubrohre		
Objekte	1	2	3	4
Sichtung	25.6 – 2:50	16.7 – 21:50	31.8 –	9:50
Zeit	nachts	tags	tags	tags
Bewölkung	Keine	Keine	Keine	Keine
Kurs	110°	290°	260°	60°
Flughöhe	50 m	5000 m	2000 m	2000 m
Fluggeschwindigkeit	100 km/h	400 km/h	300 km/h Stillstand	500 km/h bis 1 Mach
Rumpfform	Viereckig	Viereckig	Viereckig	Zylindrisch
Bugform	parabolisch	stumpf, senkrecht	stumpf, senkrecht	parabolisch
Heckform	Knick, waagrecht	stumpf	stumpf, senkrecht	oben Kegel unten stumpf
Farbe	mittelblau	Wechselnd: weiß - gold	Mittelrot - braun	Metallisch hell glänzend
Hubtriebwerke	10 senkrechte Hubrohre 2 m Ø	Zu weit, nicht zu erkennen		
Schubtriebwerke	Hinten 12 Öffnungen	Hinten 2 Öffnungen 2 m Ø	Nicht zu erkennen	
Steuerdüsen	Hinten aus Öffnungen	Nicht zu erkennen		Hinten 1x mit Blauchauch, kann auch Schubrohr sein

8. Der Delta-Flügel ist kein Tragflügel, wie zuerst angenommen, sondern ein Kühlflügel, dessen Ober- und Unterseite dienen als Kühlfläche für das Kühlmittel Nr. 1 der Atomreaktoren und zum Rückkühlen des 2. Kühlmittels Dampf zu Wasser.

Für den Reaktor-Betrieb braucht man zwei Kühlmittel:

1. Für den Reaktor, hier vorzugsweise ein verflüssigtes Edelgas Argon, Krypton, Xenon oder Wasserstoff bzw. Helium. Der erste Kreislauf ist unten beschrieben. Das Reaktorkühlmittel muss zwei Eigenschaften haben:

1.1. eine große Wärmekapazität und
1.2. einen geringen Neutronen-Einfang-Querschnitt, damit die Kettenreaktion nicht unterbrochen wird.

2. Zum Rückkühlen des heißen Reaktorkühlmittels braucht man einen zweiten Kreislauf, hier mit Wasser, wie nachfolgend beschrieben:

Die Unterseite kühlt das im Innern des Kühlflügels befindliche heiße Reaktor-Kühlmittel, das mittels Pumpen im Pumpenraum im Kreislauf umgewälzt wird: Reaktor-Unterseite-Pumpen-Reaktor.

Die Unterseite wiederum wird gekühlt durch Wasser, das verdampft und seinerseits an der Kühlflügel-Oberseite zu Wasser abgekühlt wird im Kreislauf: Unterseite bis Prallwand-Oberseite-Pumpen-Unterseite.

Die Kühlflügel-Oberseite besitzt zum Rückkühlen kein Kühlmittel; denn im Weltraum herrschen Weltraumkälte und Luftleere. Daraus folgt: die Oberseite fungiert als Strahlungs-kühler und strahlt die Wärme des kondensierenden Dampfes als Strahlungsenergie ab in den Weltraum, ähnlich wirkend wie ein Wohnzimmer-Heizkörper, der seine angenehme

Strahlungswärme in den Raum abstrahlt und hier, im Gegensatz zur Luftleere im Weltraum, zusätzlich die Raumluft am heißen Heizkörper erwärmt.

Nachtrag vom 12.08.2010: Abschätzung des Eigengewichts

Im Zuge der weiteren Auswertung des Gesehenen läßt sich - technisch gesehen - das Eigengewicht des Flugobjekts auch rechnerisch abschätzen. Die erste Abschätzung im obigen Text lag bei 300 to Eigengewicht, etwa dem doppelten Startgewicht einer vollgetankten großen Boeing (Jumbo); denn der Jumbo ist so lang wie das Flugobjekt, hat aber keinen Reaktor.

Die zweite Abschätzung ergibt sich aus Abmessungen und Anzahl der Hubtriebwerke bzw. Schubrohre. Ich nenne diese Teile eines Strahlen-Antriebs Rohre und nicht Düsen, wie bei einem luftatmenden Triebwerk unserer irdischen Flugzeuge.

Rohr-Durchmesser 2 m, kreisförmige Querschnittfläche A:

$$A = r^2 p = 1 \text{ m}^2 \times 3,14 = \text{rd. } 3 \text{ m}^2$$

$$A = 3 \text{ m}^2 / \times 10 \text{ Schubrohre} = 30 \text{ m}^2.$$

Vereinfacht heißt das:

Auf diese 30 m² Fläche muß ein Reaktionsdruck wirken, der das Flugobjekt trägt, da es keine Tragflügel hat.

Annahme: Der Strahlendruck beträgt $p = 1 \text{ bar} = 1 \text{ kp/cm}^2$

$1 \text{ m}^2 = 100 \times 100 \text{ cm} = 10\,000 \text{ cm}^2$, dann entsprechen $A = 30 \text{ m}^2 = 300\,000 \text{ cm}^2$ Fläche.

Dann beträgt der Auftrieb: $P = A \times p = 300\,000 \text{ cm}^2 \times 1 \text{ kp/cm}^2 = 300\,000 \text{ kg} = 300 \text{ to}$

wie bei Abschätzung 1.

Annahme: Der Druck $p = 3 \text{ bar} = 3 \text{ kp/cm}^2$

dann beträgt der Auftrieb $P = 300\,000 \times 3 = 900\,000 \text{ kg} = \text{rd. } 1000 \text{ to}$. Also in diesem Bereich 300 bis 1 000 to müßte das Eigengewicht liegen.

Anmerkung:

Es ist bekannt vom Atombomben-Abwurf über Hiroshima:

1. Im Augenblick der Explosion entsteht ein Lichtdruck, der am Boden noch in 2 km Entfernung eine Mauer von z. B. 2 m Höhe umwirft. Ziemlich sicher ist, der Strahlendruck auf die Mauer beträgt mindestens $p = 1 \text{ kp/cm}^2$ wie oben angenommen.

Dann wirkt auf $A = 1 \text{ m}^2 = 10\,000 \text{ cm}^2$ Mauerfläche eine Kraft

$P = A \times p = 10\,000 \text{ cm}^2 \times 1 \text{ kp/cm}^2 = 10\,000 \text{ kp} = 10 \text{ to}$

Diesen Schlag von 10 to/m² hält aus Erfahrung eine Mauer nicht aus!

Der Lichtdruck breitet sich mit Lichtgeschwindigkeit gleich 300 000 km/s aus. Das sichtbare Licht ist eine Korpuskular-Strahlung aus Festteilchen, Photonen genannt.

2. Dem Lichtdruck, der ersten Zerstörungswelle einer A-Bomben-Explosion, folgt die noch verheerendere langsamere Druckwelle aus der Explosion mit Schallgeschwindigkeit

$VMach = 0,3 \text{ km/sec} = 1 \text{ Mach}$

Geläufiger dürfte dem Leser die Erinnerung an die Fernrakete V 2 meines Landsmanns Freiherr v. Braun sein, der schon 1932 von der Regierung den Auftrag zur Entwicklung der Flüssigkeits-Rakete erhielt. Dagegen sind Feuerwerks-Körper Feststoff-Raketen.

Meines Wissens lagen dem letzten Projektil A 4, der späteren V 2, folgende Werte zugrunde:

Startgewicht Rakete $G > 12 \text{ to} = 12\,000 \text{ kg}$
Brennkammer-Durchmesser $D \sim 40 \text{ cm}$
Zünddruck $p \sim 100 \text{ bar} = 100 \text{ kp/cm}^2$
Damit ergeben sich:

Brennkammer-Fläche A

$A = r^2 p = 202 \times 3,14 = \text{rd. } 1200 \text{ cm}^2$

Auftrieb $P = A \times p = 1200 \text{ cm}^2 \times 100 \text{ kp/cm}^2 = 120\,000 \text{ kp} = 10 G = 10 \times 12\,000 \text{ kg}$

Also etwa das 10-fache des Startgewichts.

Ausblicke

Für den interstellaren Reiseverkehr wurden folgende drei Inselhabitate (Wohncontainer) und eine noch größere Raumarche projektiert:

Insel 1 NASA Design Study 1977

Bernal-Kugel 0,5 km Durchmesser

- Baulänge 1,8 km, 10 000 Kolonisten

Insel 2 von Neill

- Baulänge 10,0 km, 140 000 Kolonisten

Insel 3 größere Neill

- Baulänge 33,0 km, 10 000 000 Kolonisten

Raum-Arche für lange Zeiten -
Baulänge 100,0 km, 100 000 000 Kolonisten

Als aussichtsreiche Antriebssysteme erscheinen zur Zeit die Erzeugung labormäßig erprobter künstlicher Schwerfelder durch mit Helium auf -269° C tiefgeköhlten rotierenden, also supraleitenden Ringen in einem starken Magnetfeld aus folgenden Fachkreisen:

1. Forschungszentrum Seibersdorf in Wien, Abtlgs.-Leiter Dr. Tajmar, Tajmar-Effekt.

Ehemaliger Mitarbeiter Prof. Häuser, ausgezeichnet mit Dr. Dröschers mit Preis der American Institute for Aeronautics und Astronautics.

2. Physiker Heim mit der erweiterten Heimschen Theorie auf der Basis der Newtonschen Gravitations-Theorie. Ehemaliger Mitarbeiter Dr. Dröschers.

Danach besteht der Mensch nur zum Teil aus einer materiellen dreidimensionalen ausmeßbaren Welt unter dem Einfluß der Zeit als vierter Dimension. Zum Verständnis und Erklären eines neuen Weltbildes reichen vier Dimensionen nicht mehr.

Es bedarf für die Trans-Dimensionen Organisation und Zeit zwei weiterer, also sechs Dimensionen und für Psyche (seelisch-geistig) und Pneuma (Geist) noch mal zwei, also insgesamt acht Dimensionen, nachdem wir uns von unseren somatischen Vorstellungen, dem Körperlichen, getrennt haben - und das ist sehr, sehr schwer! Und weil das Thema so schwer ist, machen sich viele Skeptiker nicht die Mühe, die in die Tausende gehenden Hinweise von Beobachtern und Fotos zu analysieren und Konsequenzen zu ziehen.

Allein 1100 Begegnungen von Russland bis Süd-Amerika sind unerklärbar. Ich bin auch Skeptiker, aber konstruktiv, nicht abwertend; denn sonst gäbe es keinen technischen Fortschritt: Wir hätten kein elektrisches Licht und säßen immer noch am Plumpsklosett. Dieser tragische Missbrauch der Redefreiheit scheint auch Parlamente erfasst zu haben.

Sie produzieren damit zu viele Arbeitslose; denn Arbeit und Elend gibt es genug auf der Welt! Wir müssen sie nur anders organisieren!

Zu denken gibt noch: Die Bauformen der unbekannten Flugobjekte 1 und 2 verraten zwei unterschiedliche Konstruktions-Prinzipien. Diese lassen auf zwei verschiedene Hersteller oder gar Populationen schließen. Mühsam muss ich mich an das verwirklichte Konstruktions-Prinzip des Objekts 1 herantasten, um es zu ergründen.

Aufgrund der geschilderten Situation möchte ich unsere Abgeordneten in Bochum ersuchen, eine große Anfrage im Bundestag zu stellen.

1. Was können unsere Eliten noch leisten für unsere Sicherheit?

2. Stellen wir die Forschungs-Förderung um auf Geld aus der Notenpresse. Erfahrungsgemäß kamen in Deutschland vor dem Krieg die größten technischen Leistungen zustande, weil erstmalig in der Technik-Geschichte Geld für den Ingenieur keine Rolle spielte:
Beispiele: Volkswagen und Flüssigkeits-Rakete!

Aus meiner Lebenserfahrung möchte ich mit Nachdenklichem schließen:

1. Wo drei Deutsche, da vier Meinungen!
2. Wessen Brot ich esse, dessen Lied ich singe!

3. Betroffene können nur über Betroffene befinden!

4. Delegieren ist auch ein Zeichen von fehlendem Sachverstand oder, wie mein Vater sagte:

„Dummheit ist eine Gabe Gottes, aber man soll sie nicht mißbrauchen! Und wer will schon zu den Dummen zählen?“

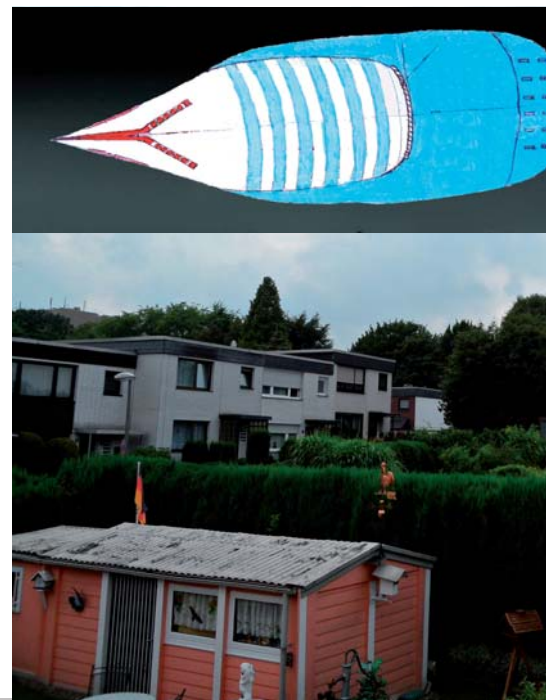
5. Dieses Haus ist mein und doch nicht mein. Der nach mir kommt, kanns auch nur leihn und wird's dem Dritten übergeben. Er kanns nur haben für sein Leben! Den Vierten trägt man auch hinaus:

Sag, wem gehört denn dieses Haus?
Oder: Das letzte Hemd hat keine Taschen...

Was solls? Mit dem verfluchten Mammon! Entdecken und fördern wir die kleinen Erfinder anstatt die großen Bremser im Lande!

6. Korrigieren wir die Bildungs-Politik. Ein Irrtum ist zu glauben, mehr Bildung schafft mehr Arbeitsplätze, in der Tat nur für Lehrer. Das Ganze grenzt an Aktionismus als Ablenkungs-Manöver von der Unfähigkeit, Arbeit für Alle zu organisieren!

7. Jeder spürt das Ende der Bundesrepublik, ohne Bücher mit ähnlichen Titeln



gelesen zu haben; denn ohne Gerechtigkeit und Arbeit – auf Dauer keine Sicherheit und kein Wohlstand für Alle!

Nachtrag vom 25.08.2010

Objekt 1

Erklärungs-Versuch zu Lichtblitzen und weißem Licht

Es wurden 2 Arten Blitze ausgestoßen:

1. In Flugrichtung mit großem zeitlichem Abstand von Minuten mit dem Ziel, an der Auftreffstelle, zum Beispiel an meinem Haus und Garten, weißes Licht zu erzeugen.

2. Entgegen der Flugrichtung unterschiedlich lange Blitze im Bereich der 2 Y-Arme, also nicht immer an derselben Stelle. Diese Blitze brachte ich in Zusammenhang mit gepulsten Mini-Kernexplosionen für den Vortrieb und hielt sie für die Erzeuger von Verdichtungsstößen auf das sich wellenförmig nach hinten zur Prallwand bewegenden Kühlmittel Wasserdampf.

Zu 1 in Flugrichtung:

1. Beim Anflug auf die Hölderlin-Straße aus ca. 1 bis 2 km Entfernung
2. Der nächste erfolgte, nachdem die Nadelspitze des Objekts meine Dachkante passiert hatte und für mich nicht mehr sichtbar war.

Offene Fragen:

1. Wie werden diese Blitze erzeugt?
2. Warum wechseln sie auf den letzten Metern die Farbe von weiß in mittelrot?
3. Wie erfolgt der Energie-Übergang vom Blitz auf ein kugelförmiges Umfeld von 10 bis 15 m Durchmesser auf den letzten Metern des Blitzes zur Verdampfung der Luftfeuchtigkeit zu weißem Naßdampf?

Dazu zwei Vermutungen:

- 3.1 Es handelt sich offenbar um eine Kalte Verdampfung unterhalb des Siedepunkts von Wasser.

Dieser Vorgang scheint sich bei der Kalten Verbrennung der Nährstoffe in unseren Muskeln zu wiederholen.

- 3.2 Die nach hinten gerichteten Blitze aus den 2 Y-Armen dienen offenbar nicht dem Vortrieb, sondern der Kühlwasser-Beschaffung aus der Luftfeuchtigkeit als Zusatz-Kühlmittel für die Reaktor-Kühlung, vielleicht auch als Trinkwasser. Diese Zusatz-Kühlung ist offenbar bei Flügen in der relativ wärmeren Erd-Atmosphäre erforderlich. Im Weltraum genügt die Weltraum-Kälte zur Wärme-Abfuhr an Unter- und Oberseite des Kühlflügels.
4. Wie ist es kernphysikalisch möglich, Moleküle bzw. Atome des weißen Dampfes anzuregen, sichtbares Licht auszusenden?

Vermutung:

Elektronen werden veranlaßt, ihre Elektronenschalen zu wechseln, um Licht abzugeben. Von anderen chemischen Elementen weiß man es.

5. Woher nimmt die leuchtende weiße Dampf Wolke die Energie zum Leuchten für mehrere Minuten nach der Anregung durch einen einzigen Initial-Blitz?
6. Der leuchtende Dampf wäre eine Erklärung für das Kriechen der Wolke um die Dachkante – und das sogar entgegen der Flugrichtung des Objekts 1.
7. Die leuchtende Dampf Wolke wurde aus kilometerlanger Entfernung durch den Blitz initiiert. Dabei bleibt die Wolke stehen. Sie bewegt sich nicht. Ich sehe technisch-physikalisch keine Möglichkeit, wie das fliegende Objekt die Dampf Wolke am Boden zur bordseitigen Wasser-Versorgung aufnehmen kann – allerdings ist die Dampf Wolke nach Überqueren durch das Objekt weg bzw. in die Atmosphäre aus Energie-Mangel zurückdiffundiert.

Vermutungen:

1. Der in Flugrichtung ausgesandte Blitz und die Wolkenbildung dienen nicht der Wasser-Versorgung, sondern haben eine noch rätselhafte, für uns unterentwickelte Erdbewohner andere Bedeutung, etwa als Waffe oder Warnsignal? Was wäre geschehen, wenn mich der Blitz auf der Straße getroffen hätte?
2. Einleuchtender wäre mir die Wasser-Versorgung durch die aus dem Bereich der Y-Arme kommenden, nach hinten gerichteten unterschiedlich langen Blitze und wellenförmige Dampfbildung entlang des Kühlflügels zur Prallwand zur dortigen Übernahme an Bord. Im Bereich der konzentrischen Kreisbögen wirken offenbar Anziehungs-Kräfte auf den wellenförmigen Dampf, nur er bewegt sich hinter einer durchsichtigen

Abdeckung, z.B. bruchsisches und schußsicheres Panzerglas. Aber im Bereich der Y-Arme, wo in einem Y-Arm der Dampf unter den letzten 3 Auftriebswerken plötzlich unter der Strahlen-Intensität aufquoll wie brodelnder Dampf und die 3 Schubrohre unsichtbar machte, gab es offenbar keine Abdeckung, aber auch keine Tendenz der aufgequollenen Dampf Wolke, unter dem Fahrtwind bei 100 km/h = rd. 30 m/s zu zerfetzen bzw. nach achtern geblasen zu werden. Die Quell Wolke flog synchron mit dem Objekt 1.

Das bedeutet:

Die Unterseite des Kühlflügels dient nicht der Rückkühlung des Reaktor-Kühlmittels, sondern der Wasser-Gewinnung. Für die Rückkühlung reicht offenbar die Oberseite für die Wärme-Abstrahlung an das kalte Weltall bzw. in Erdnähe in die Atmosphäre aus.

Ergänzungen und Erläuterungen

Etwa in den 4 Wochen vor Sichtung des Flugobjekts am 25.6.2010 wurde ich im Abstand von 2 Wochen immer um dieselbe Zeit 2 bis 3 Uhr nachts von einem Lichtblitz und anschließend weißem Licht im Garten und an Nachbars Hauswand geweckt bei nicht ganz heruntergelassenen Lamellen der Jalousien vom Schlafzimmer-Fenster und der Hebetür.

Beim ersten Mal dachte ich an einen späten Heimkehrer, der mit seiner Taschenlampe das Schlüsselloch sucht. Das war mir aber unwahrscheinlich wegen der hell beleuchteten Hölderlin-Straße.

Beim zweiten Mal dachte ich an den Zeitungs-Boten. Danach fiel mir ein, dieser kommt erst morgens 4:30 Uhr und nicht schon nachts.

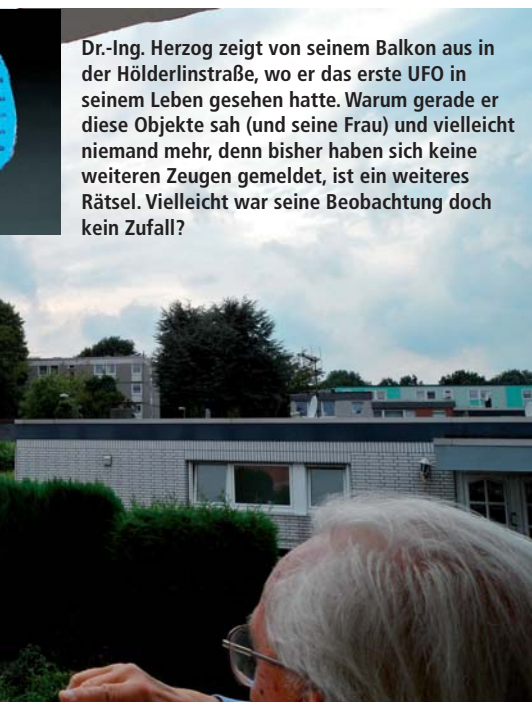
Diese Erscheinung begann mit einem kurzen Lichtblitz, der mich Schlafen den zusammenzucken ließ, sodaß ich wach wurde. Danach füllte sich der Garten mit weißem leuchtendem Licht.

Vermutung:

Der Lichtblitz, Erzeugung unbekannt, ionisiert die Luftfeuchtigkeit, unsichtbaren Wasserdampf als Wassertropfchen, und bringt sie als weiße Dampf Wolke zum Leuchten wie das Edelgas Neon unter Unterdruck in einer luftleeren Neon-Röhre. Hier erfolgt aber das Leuchten in der Atmosphäre bei Atmosphären-Druck. Damit klärte sich das wolkenartige Kriechen des Lichts um meine Dachkante.

Es wird hier vom Lichtdruck gesprochen, für viele Leser schwer vorstellbar; denn Lichtstrahlen auf unsere Hand empfinden wir nur als Wärme-Strahlung, nicht als Druck. Tatsächlich kann man aber Lichtstrahlen auf der Waage wiegen.

Dr.-Ing. Herzog zeigt von seinem Balkon aus in der Hölderlinstraße, wo er das erste UFO in seinem Leben gesehen hatte. Warum gerade er diese Objekte sah (und seine Frau) und vielleicht niemand mehr, denn bisher haben sich keine weiteren Zeugen gemeldet, ist ein weiterer Rätsel. Vielleicht war seine Beobachtung doch kein Zufall?



Abhilfen gegen die Bedrohung durch Blitz-Kanonen, die es ermöglichen, ganze Städte zeilenweise Straßenzug um Straßenzug zu verbrennen:

Neben der großzügigen Bereitstellung von Forschungs-Geldern aus der Notenpresse gemäß Seite 11, Top 5, bedarf es der Gründung eines Bürgerschutz durch neue Technologien als 19. Landes-Initiative in Zusammenarbeit mit den vorhandenen 18 Landes-Initiativen Zukunfts-Energien der verschiedensten Gebiete.

Hierbei möchte ich in der Leitung altersbedingt nur als Stellvertreter und Berater tätig sein im Gefolge mit den anerkannten Experten:

Anmerkung:

Um 1950. Damals Herr Oberbaurat, heute Herr Professor Dr. rer. nat. – Name entfallen – erteilte uns an der Staatlichen Ingenieur-Schule für Maschinenbau Dortmund, heute durch Leistung aufgewertet zur Hochschule, Unterricht in Physik und Chemie. Nebenberuflich machte unser Dozent die Wasser-Untersuchungen für die Union-Brauerei Dortmund.

Eines Tages nahm er mein Semester auf den abgedunkelten Dachboden des Hauptgebäudes, hob eine Dachpfanne an und Lichtstrahlen fielen auf eine Waagschale einer Balken-Waage. Diese befand sich unter Glas – temperiert – auf gleicher Temperatur. Genauigkeit: 1/30.000tel Gramm. Siehe da: Die Waage schlug unter dem Lichtdruck aus. Damit war bewiesen: Sichtbares Licht ist trotz seines Wellen-Charakters eine Korpuskular-Strahlung!

Dazu abschließend zwei Anekdoten, denn in der Technik gibt es heute wenig zum Lachen: Wer kennt noch Heinz Rühmann aus Wanne-Eickel, heute Herne, mit seiner einmotorigen Stieglitz, gebaut in Schweden, in seinem Film: Quacks – der Bruchpilot!

1. Die Augen unseres Dozenten glänzten immer. Ich will nicht behaupten, vom vielen gestifteten Freibier war er ständig besoffen – erlaubt sei mir 80-jährigem ausnahmsweise diese allgemein verständliche Formulierung. Übrigens war er der beste Lehrer in meiner langjährigen Gymnasial- und Ausbildungszeit.

2. Wiederholt trichterte er uns ein: „Jungs, Geldverdienen könnt ihr nur mit fundierten Kenntnissen auf Randgebieten wie ich bei der Titration von Wasser für die Brauerei. Null-Acht-Fünfzehn-Kenntnisse eines Studiums reichen nicht, sondern nur ständige Aufmerksamkeit und Weiterbildung!“ Diesen Satz habe ich mir zum Leitfaden

genommen und an meine Studenten wiederholt weitergegeben!

Zum Schluß noch eine Frage an die Leser und Eliten von Staat und Kapital. Was ist Titration?

Aber Bier trinken - das könnt ihr Alle!

Objekte 3 und 4 gleichzeitig über Bochum.

Nachtrag vom 25.9.2010

Zunächst: Anmerkungen zum Nachtrag vom 25.8.2010,

Seite 20 unten und S. 21 Offene Fragen

Im Nachhinein bin ich mir sicher, die in Flugrichtung entsandten Lichtblitze haben 2 Aufgaben:

1. als Waffe Blitz-Kanone - Vermutlich dient die weißglühende Nadelspitze der Bündelung der Energie für die Blitzkanone.
2. als Leuchte - Vermutlich dient die Nadelspitze als Blitz-Kanone und Leuchte bzw. Licht-Kanone.

Aus 1 bis 2 km Entfernung erreichten Lichtblitze zielgenau die Hölderlin-Straße in Höhe der Obergeschosse der Reihenhäuser beiderseits der Straße neben meinem Standort Balkon im Obergeschoß. Neben mir endete der Lichtblitz und wechselte auf den letzten 10 m seine Farbe von weiß in mittelrot.

Dadurch entstand vermutlich durch Ionisation der Luftfeuchtigkeit eine weiße leuchtende Wolke im Umfeld von etwa 15 m Durchmesser. Nach Sekunden löste sich die leuchtende Wolke plötzlich auf und alle Gegenstände auf der Hölderlinstraße wie Häuserzeilen und Straße sandten bis zum Vorbeiflug des Objekts ein tageslicht-ähnliches gelbliches Licht aus, so hell, dass man Zeitung hätte lesen können. In der Höhe erreichte diese Erhellung der Umgebung die Unterseite vom Flugobjekt 1, sodass ich über gesehene Einzelheiten berichten konnte. Dagegen waren die Straßen-Laternen alle verblasst.

Anmerkung:

Vergleichsweise ist die Erhellung der Landschaft durch die Mitternachtssonne im fernen Lappland größer. Auch dort kann man um Mitternacht auf der Straße die Zeitung lesen und Eltern spazieren noch zu dieser Zeit mit ihren Kindern, um für sich die letzten Sonnenstrahlen zu genießen.

Beginn des Nachtrags: Zwei Objekte 3 und 4 gleichzeitig über Bochum

Beobachtung

Zeit: 31.8.2010 – 9:50 Uhr

Ort: Nördliches Stadt-Zentrum Bochum

Objekt 3: Mini-UFO

Kurs: 260°

Flughöhe: ca. 7.000 Fuß = 2 Km

Fluggeschwindigkeit: ca 500 – 700 km/h
Darstellung der Objekte in der Skizze im Maßstab M = 1:500
Rumpflänge ca. 15m
Rumpfhöhe ca. 5m

Standort der Beobachtung:

500 m nördlich vom Rathaus Bochum auf Werks-Gelände der Heintzmann-Hütte, Klosterstraße, neben Bahngleis der NOKIA-Bahn, jetzt nach Schließung des Handy-Herstellers NOKIA GLÜCK-AUF-Bahn genannt, von Bochum Hbf. nach Wanne-Eickel Hbf.

Wetter: sonnig, Himmel blau

Situation:

Für 10:00 Uhr war ich bei der Geschäfts-Leitung der Heintzmann-Hütte zu einem Gespräch über eine meiner 4 neuen Technologien eingeladen. Da ich schon 9:40 Uhr dort eintraf, machte ich einen kurzen Spaziergang Richtung Bahngleis und Gleisanschluss Heintzmann.

Beobachtungen:

Objekt 4: Wahrscheinlich Mutterschiff

Sehr großes Verkehrs-Flugzeug, Tiefdecker mit zylindrischem Rumpf in flachem Steigflug im Nachhinein: Mutterschiff mit Atom-Antrieb.

Bochum Stadtmitte am 31.08.2010
Frontaler Fast-Zusammenstoß von zwei Objekten mit hoher relativer Fluggeschwindigkeit



Objekt 4 (groß) : vermutlich Mutterschiff
Geschätzte Fluggeschwindigkeit etwa 700 km/h
Gegenkurs 60°
Geschätzte Flughöhe etwa 7000 Fuß



Zur besseren Darstellung sind die Objekte vergrößert dargestellt

Kurs: 60°
 Flughöhe: ca 7000 Fuß = 2km wie unbekanntes Flugobjekt 3
 Fluggeschwindigkeit: ca 300km/h im Steigflug
 Rumpflänge: ca 150 m
 Rumpfhöhe = Rumpfdurchm. : ca 25m
 Mein Blickwinkel: Erde bis 2.000 m Flughöhe etwa 60°.

Auffallend:

Sehr langer und dicker zylindrischer Flugzeugrumpf mit spitzkegeligem Rumpfbau, Kegelwinkel ca. 60°. Darin vermutlich absenkbarer Laderampe. Offenbar ein Frachtflugzeug.

Bug als Paraboloid.

Heck zylindrisch, keine Verjüngung.

Folgerungen:

1. Starten und Landen nur senkrecht möglich.
2. Erforderlich Hubtriebwerke mit atomarem Strahlen-Antrieb
 Klar erkennbar:
 Rechtes Flügelende mit aerodynamisch nach oben gewölbter Flügelbeplankung, Unterseite eben.
 Anschluss des trapezförmigen Flügels mit auffallend geringer Flügeltiefe - daher wohl keine Tragflügel, auch

kein Nurflügler - in Bodennähe des Rumpfes auf halber Rumpflänge. Erkennbar vom Flügelende zum Rumpf verlaufende waagerechte Tragfläche ohne erkennbare Durchbiegung der Tragfläche - wahrscheinlich Kühlfläche wie bei unbekanntem Flugobjekt 1?

Linke Trag- bzw. Kühlfläche vom Rumpf verdeckt.

Kein Seitenleitwerk und kein Höhenleitwerk, nur das spitzwinklige Heck erkennbar.

Triebwerke und senkrechte Stiele für die Triebwerk-Aufhängung, die meistens unterhalb der Tragfläche angebracht sind, waren auch nicht erkennbar.

Anmerkungen:

1. Ich kann mich nur an das zuletzt bei Sardinien abgestürzte und vom Grund des Mittelmeers geborgene vierstrahlige englische Verkehrsflugzeug, Name wahrscheinlich COMET, mit je 2 in die Tragflächen integrierten Strahltriebwerken erinnern. Seitlich am Heck ebenfalls keine Triebwerke wie etwa bei der Caravelle oder der dreistrahligen Lockheed.
2. Das Flugbild der HERKULES und

ANTONOV ist mir nur von hinten mit herabgelassener Laderampe bekannt, da Köln-Wahn für den Frachtverkehr bevorzugt wird, nicht Düsseldorf, und die Kurse von Köln führen südlich von Bochum vorbei. Dieses riesige Verkehrs-Flugzeug habe ich noch nie gesehen. Im Nachhinein komme ich zu dem Schluss, es könnte das unbekannte Flugobjekt 4 sein! Der Kurs 60° weist in Richtung Hamburg oder Berlin

Frontaler Fast-Zusammenstoß über Bochum:

Ich sehe zufällig das Frachtflugzeug, Objekt 4, in flachem Steigflug.

Ein bis zwei Sekunden später verlangsamte es seine Fluggeschwindigkeit für eine Zeit von ca. 8-10 Sekunden und geht in den Horizontalflug über. Als es etwa Landegeschwindigkeit hatte, kam mir der Gedanke, jeden Augenblick müsste die Strömung abreißen und die Maschine an Flughöhe einbüßen, aber sie ist für den Piloten noch hoch genug zum Abfangen zur Vermeidung eines Absturzes. Plötzlich stand sie ruhig in der Luft.

In diesem Augenblick kreuzt ein kleines unbekanntes Flugobjekt 3, von Osten kommend, kurz vor dem Bug des Frachtflugzeugs Objekt 4 dessen Kurs, passierte für mich unsichtbar, da auf gleicher Flughöhe mit dem Carrier, nördlich davon seinen Rumpf, raste noch 2 Sekunden mit 500 - 700 km/h horizontal weiter, ging in eine Steigparabel über mit fast Schallgeschwindigkeit und löste sich nach 2 Sekunden im Steigflug, der in eine Senkrechte überging, auf und war einfach weg - unerklärlich!

Anmerkung:

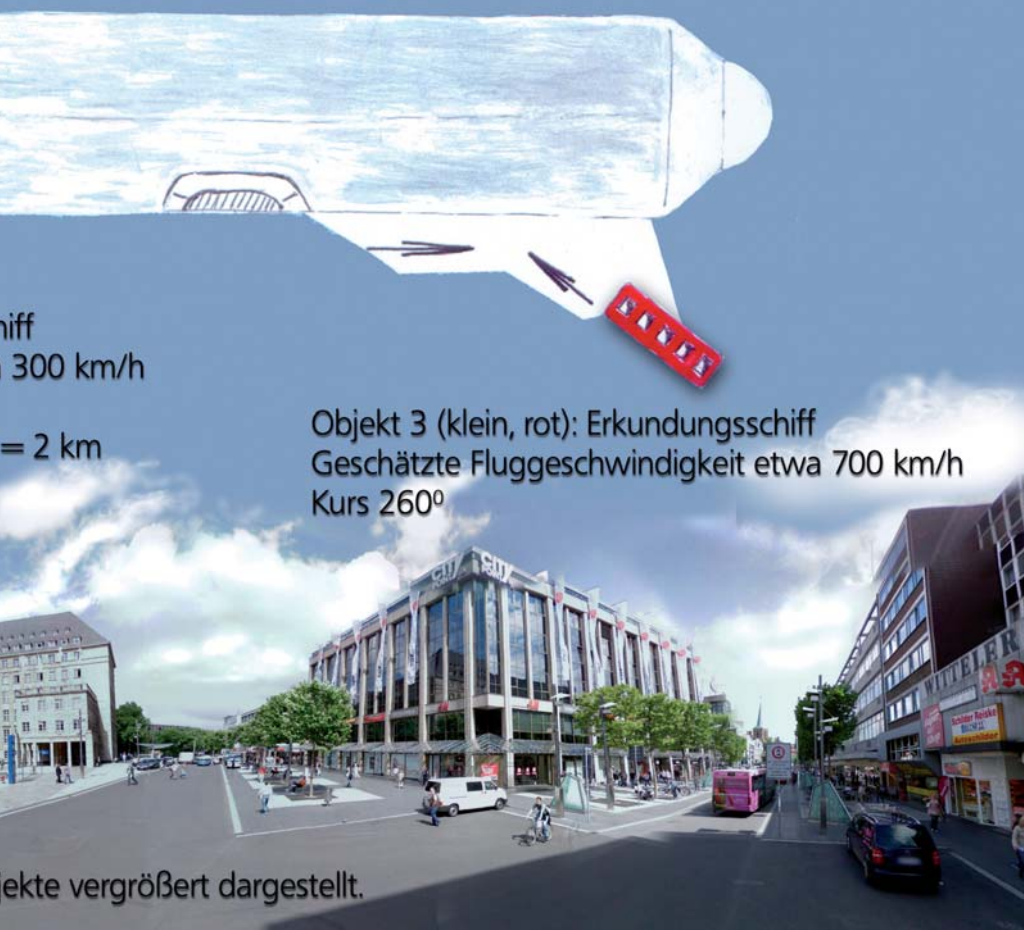
Von 1 - 2 Mach Fluggeschwindigkeit habe ich eine klare Vorstellung. Ich beobachtete 1943 und 1944 aufsteigende Raketen-Flugzeuge von Messerschmidt von der Erprobungsstelle der Luftwaffe in Tarnowitz nördlich des oberschlesischen Industriegebiets.

Folgerungen aus dem Verhalten des Frachtflugzeugs, Objekt 4:

1. Der Pilot wurde von einer Radar-Anlage am Boden gewarnt oder
2. im Nachhinein: Die Piloten beider Flugobjekte könnten sich verständigt haben, d.h. das Frachtflugzeug war das unbekannte Flugobjekt 4.
3. Es war ein seltener Zufall: Der Pilot hat den auf ihn zurasenden Punkt gesehen. Das muss ich ausschließen; denn der Punkt nähert sich dem Frachtflugzeug mit einer Relativ-Geschwindigkeit von $300 \text{ km/h} + 700 \text{ km/h} = \text{rd. } 1.000 \text{ km/h} \sim 0,3 \text{ km/s}$, fast einfachen Schallgeschwindigkeit.

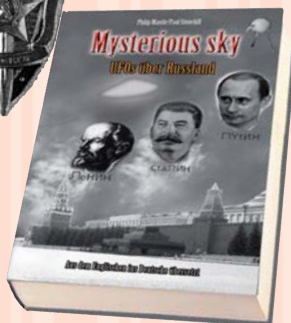
0, Zeit 9:50 Uhr:

zwei UFOs mit vermutlich einem Atomtrieb und ca. $1000 \text{ km/h} = 330 \text{ m/s}$





**KGB-Archiv
geöffnet!**



Philipp Mantle / Paul Stonehill

Mysterious sky

UFOs über Russland

Hardcover, 250 Seiten,
mit Schwarz-Weiß-Abbildungen
€ 19,80 (D) · € 20,50 (A) · 31,00 (CHF)
ISBN: 978-3-937987-33-0

Der Fall der Mauer und der Niedergang des Kommunismus brachten relative Freiheiten, auch Freiheit für Informationen, die unser Weltbild nachhaltig verändern können. Geheimgehaltene Atomkatastrophen weit größeren Ausmaßes als Tschernobyl lassen uns aufhorchen.

„Ufos über Tschernobyl“ zwingen uns zu anderen Wahrheitsfindungen, als die per Geheimdekret erzwungene Berichterstattung, Ufosichtungen als lächerlich darzustellen.

Die geöffneten Archive des KGB lassen uns aufhorchen, und Berichte von Ufos über den Schächten von Interkontinentalraketen ähneln verblüffend jenen von gleichartigen Geheimberichten aus den USA.

Die unheimliche Mordserie an britischen Wissenschaftlern Anfang der 80er Jahre wird aufgeklärt, und das Geheimnis der Tunguska-Katastrophe wird zumindest teilweise enträtselt. Eine sehr liberale Berichterstattung in der russischen Presse der 90er Jahre könnte unserer Boulevardpresse als Vorbild dienen, Themen, die zuvor noch unter höchster Geheimhaltung standen, näher zu bringen, ohne Ängste auszulösen.

**Benutzen Sie den
Bestell-Coupon auf Seite 80.**

Dafür bleiben dem Piloten nur ca. 3 Sekunden Zeit, die nicht ausreicht zum Vermeiden eines Zusammenstoßes, in diesem Fall etwa auf der Höhe des Ruhrschnellwegs B1 in Bochum-Hamme über der Einflugschneise nach Düsseldorf.

Da der Pilot, für mich deutlich erkennbar, das Gas bereits zurückgenommen und die Fluggeschwindigkeit in 8-10 Sekunden reduziert hatte, ist dies der Beweis für eine an den Piloten ergangene Warnung von einer Radar-Anlage am Boden oder eines anderen für mich nicht sichtbaren Flugobjekts.

Anmerkungen:

1. Der Flugzeug-Hersteller könnte uns aus den Berichten der Flugerprobung dieses Flugzeugtyps sagen, ob meine geschätzten Zeitangaben für die Reduzierung der Steig- auf Landegeschwindigkeit zutreffen.
2. Im Falle einer Radar-Ortung wäre dies ein Beweis, der Werkstoff von Flugobjekt 3 würde Radarwellen wie bei Flugobjekt 1 und 2 nicht absorbieren und damit eine Ortung ermöglichen. Diese Situation sollte anhand der

Radar-Unterlagen von der Deutschen Flugsicherung wie bei Flugobjekt 1 und 2 und zusätzlich von den militärischen Radar-Stationen rekonstruiert werden.

Nach dem Vorbeiflug des Flugobjekts 3 konnte ich deutlich erkennen: Hinter dem Verkehrsflugzeug bildete sich eine schmale kraftlose blauweiße Rauchfahne vom Düsen-Antrieb, die mit weiter vorgeschobenen Gashebeln und etwa 3 Sekunden Zeit zum Hochlaufen der Verdichter sich auf die Breite eines Kondensstreifens vergrößerte, aber blau blieb. Danach setzte das Verkehrsflugzeug seinen Steigflug fort, den ich nicht weiter verfolgte, um die gewonnenen Erkenntnisse aus dieser erlebten Situation in meinem Kopf zu speichern. Inzwischen war Flugobjekt 3 schon längst verschwunden.

Anmerkungen:

Eine blauweiße Rauchfahne eines Düsen-Triebwerkes habe ich noch nie gesehen, wohl aber eine schwarze als Folge einer rußenden Verbrennung und stets als scharfer Strahl, da aus den Düsen mit hoher Geschwindigkeit austretend.



Wichtig wäre eine Piloten-Befragung von Objekt 4:

1. Könnte er aus seiner Sicht die Situation und Aussehen des unbekannten Flugobjekts 3 beschreiben und mit meinen Beobachtungen vergleichen, wobei letzteres wegen der Zeit der Begegnung von ca. 2 Sekunden nicht viel bringen kann.
2. Bei hohen Geschwindigkeiten über 1 Mach $\sim 1.200 \text{ km/h} \sim 340 \text{ m/s}$, also über der einfachen Schallgeschwindigkeit, holt das Flugobjekt die eigenen von ihm ausgehenden Schallwellen ein und es entstehen am Bug Verdichtungsstöße (Schallmauer), die um das Objekt in Form eines Kegelmantels Kopfwellen ausbilden. Hierbei wird knallartig Schallenergie freigesetzt. Diese wird nicht nur am Boden wahrgenommen, sondern auch an jedem anderen Flugzeug, das sich im Bereich des Mach'schen Kegels befindet.

Am Boden können Fensterscheiben zerspringen. Pilot und Fluggäste des Verkehrs-Flugzeugs müssen trotz Triebwerk-Lärm diese Druckwellen am ganzen Flugzeugrumpf wie ein Beben gespürt haben. Damit hätte man einen

Beweis für die Begegnung mit einem unbekannten Flugobjekt unabhängig von Aussagen der Deutschen Flugsicherung anhand aufbewahrter Radar-Unterlagen.

Anmerkungen:

1. Auf den Bahnsteigen befand sich in etwa 1m Entfernung von der Bahnsteigkante eine weiße Linie als Warnung vor schnellen durchfahrenden Zügen; denn die Kopfwelle des Zuges pflanzt sich entlang des Zuges fort und kann einen nahe stehenden Reisenden umwerfen. Hochfliegende Kleider wären noch das kleinste Übel.
2. Ich erinnere mich an die dreiachsigen Preußischen Abteilwagen der Deutschen Reichsbahn, deren Fenster unter dem Druck eines entgegen kommenden Reisezugs aufsprangen. Aufgrund dieser Erkenntnis hat die Deutsche Bahn auf ihren Schnellfahr-Strecken den Gleis-Abstand auf zweigleisigen Strecken erhöht.

Zu den geradezu winzigen Abmessungen des unbekannten Flugobjekts 3 Folgendes:

Länge etwa 15 m = 1/10 der Rumpflänge des Verkehrs-Flugzeugs
Höhe etwa 5m = 1/5 der Rumpfhöhe
Form des Flugobjekts:
Nicht kreisrund; denn das Sonnenlicht erhellte gleichmäßig eine senkrechte linke Seitenwand des Objekts.
In den Sekunden gewann ich den Eindruck, die Seitenwand enthielt 4 bis 5 Fenster, die im Sonnenlicht heller als die Seitenwand erstrahlten.

Lichterscheinungen um das Flugobjekt und vom Flugobjekt gab es keine.
Die Farben:
Verkehrs-Flugzeug typisch wie Leichtmetall hell glänzend. Kein blendendes Licht. Flugobjekt-Seitenwand rot-braun und konstant glänzend.

Über diese Details müssten Piloten und einige durch das Beben des Rumpfes als Folge der Druckwelle aufgeschreckte Fluggäste mehr aussagen können.

Zu den geradezu riesigen Abmessungen des unbekannten Flugobjekts 4 Folgendes:

Rumpflänge etwa doppelt so lang wie ein Jumbo

Rumpfhöhe höher als Rumpf eines Jumbos vorn an seiner höchsten Stelle
Rumpfform: zylindrisch
Heckform:

Obere halbe Rumpfhöhe mit angesetztem spitzen Kegel
Mantellinie des Kegels wesentlich kürzer für Aufnahme einer Laderampe als bei irdischen Frachtflugzeugen.
Untere halbe Rumpfhöhe senkrecht
Diese Heckform spricht gegen eine irdische Version. Bug als Paraboloid.

Im Nachhinein komme ich zu dem Schluss:

Flugobjekt 4 war kein Verkehrs-Flugzeug, sondern ein Mutterschiff für kleine unbekannte Flugobjekte wie schon früher angedeutet.

Anmerkung:

Im Falle einer Kollision und der zu erwartenden Detonation beider Objekte könnten die Trümmer im Umkreis von 12 km um Bochum die Städte Essen und Dortmund erreichen.

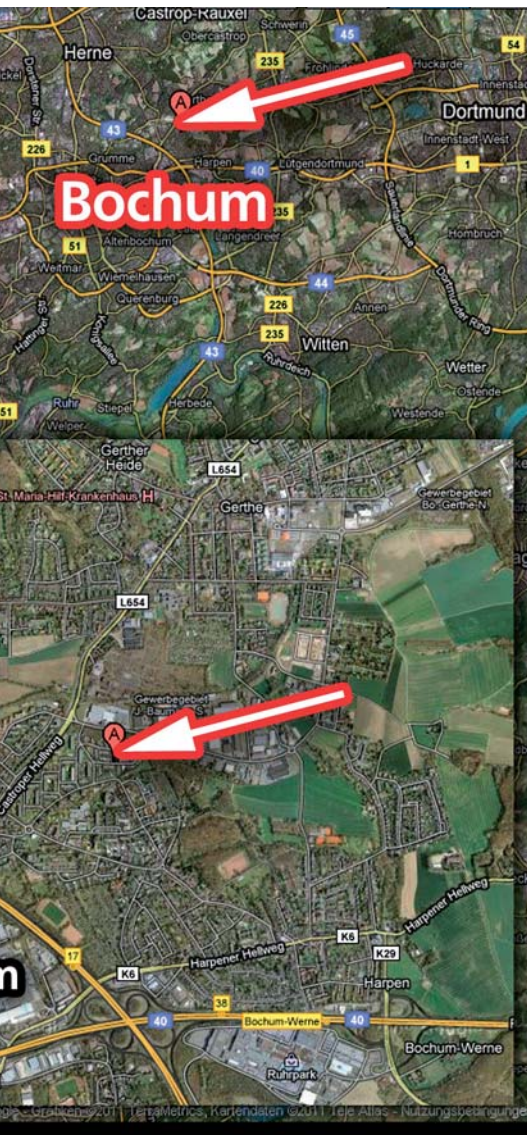
Im Falle einer Explosion der Atom-Reaktoren wäre die Katastrophe noch größer

Auffallend bei allen 4 Flugobjekten:

1. Der Kurs: Von West nach Ost und Gegenkurs Ost nach West
2. Die Uhrzeit: Alle 3 Sichtungen von 4 Objekten ereigneten sich stets 10 Minuten vor einer vollen Stunde gegen 2:50, 21:50 und 9:50 Uhr.

Anmerkungen zum Thema Gedanken-Übertragung, die ich seit Monaten mit mir herumschleppe:

1. In einem Kabarett in Bremen fragte mich der Kabarettist, wobei er mich scharf ansah, so daß ich die Augen niederschlug und auf meine Fahrkarte schaute und diese in Gedanken las: „Was halten Sie in der linken und rechten Hand?“ Das Medium, eine verhüllt auf einem Bett liegende Frau in ca 10m Entfernung, antwortete richtig: „Fahrkarte Bochum Hbf-Basum, Preis und Kilometer Angabe.“ Danach kam die Frage zur rechten Hand. Ich ertrug den scharfen Blick mit zusammengebissenen Zähnen und zwang mich, nicht an das Schlüsselbund in der Rechten zu denken. Siehe da — das Medium versagte und ich hatte den Beweis: Gedankenlesen ist möglich, angeblich auch über Hunderte Kilometer Entfernung!
 2. Warum drehte sich Projekt 1 über meinem Haus um 45°, damit ich wunschgemäß in Gedanken die ganze Unterseite sehen konnte?
- Teilergebnis von 1 und 2: Was hat es für Konsequenzen, wenn andere die Gedanken von unseren Eliten lesen können?



UFOS über NRW in Bochum

Die roten Pfeile zeigen den Ort der Beobachtung: Bochum Hölderlinstraße und Bochum Stadtmitte. Dr.-Ing. Herzog der einen Pilotenschein besitzt, beobachtet als passionierter Flieger gerne Flugzeuge - fliegenden Wunder der Technik. Seiner Erfahrung und Beobachtungsgabe ist es zu verdanken, dass es diesen umfangreichen Bericht überhaupt gibt. Als Ingenieur hat Dr.-Ing. Herzog ein geschärftes Blick für technische Details, der ihm half die vielen Details der Beobachtung sich zu merken und um sie zu analysieren.

Hartmut Großer



Top Secret – Geheimprojekte und Technologien der Supermächte

Hardcover, ca. 250 Seiten,
ISBN: 978-3-937987-87-3 • EUR 24,00

Militärische Projekte unterliegen der strengsten Geheimhaltung, weil sie angeblich der nationalen Sicherheit dienen. Fast immer entsprechen sie einem technologischen Vorsprung gegenüber der normalen Forschung um einige Jahrzehnte.

Die meisten dieser Projekte werden jedoch niemals bekannt und so entstehen auf den Geheimbasen der Supermächte Maschinen mit einer Technologie, die sich normale Menschen kaum vorstellen können.

Dieses Buch zeigt Projekte und Technologien in Kurzform und reich bebildert auf, die ausgemustert, bereits im Einsatz sind oder sich noch in der Erprobung befinden.

Nutzen Sie für Ihre Bestellung
den Bestell-Coupon auf Seite 80.

Zusammenfassung

In den letzten 4 Monaten habe ich 4 Flugobjekte versucht zu analysieren.

Erkenntnisse:

1. Atomarer Strahlen-Antrieb für Auftrieb, Vortrieb und Manövrieren als Gewissheit Nr. 1.
2. Blitzkanone zur Wasser-Gewinnung aus Luftfeuchtigkeit, höchst wahrscheinlich.
3. Waffen-System aus 3 Komponenten:
 - 3.1 Angriffs-Waffe: Blitzkanone als Gewissheit Nr. 2
 - 3.2 Geistige Verteidigungs-Waffe 1 zum Gedankenlesen.
 - 3.3 Geistige Verteidigungs-Waffe 2 zur eigenen Tarnung und geistigen Verwirrung möglicher Angreifer durch Manipulation oder Ausschalten ihres Bewusstseins.

Anmerkung zu 3.3

1. Objekt 2 über Essen ein rechtwinkliges Ausscheren Richtung Norden und war nach etwa 2 Sekunden unsichtbar, ob verschwunden, muss ich bezweifeln!!! Derartige Querschleunigungen kann ein Mensch aus Fleisch und Blut nicht überleben; denn wir wissen aus Versuchen mit Testpersonen wie Piloten und Astronauten in Rotations-Apparaturen: Bei Beschleunigung von 10 g dringt das Blut im Rücken durch die Haut nach außen.
2. Objekt 3, der Winzling, näherte sich aus einer Fallparabel Objekt 4, dem Mutterschiff. Hierbei hat sich der Pilot von 3 etwas vertan. Der Scheitelpunkt der Parabel lag etwa eine halbe Rumpflänge von 4, also etwa 100 m unter der waagerechten Flugbahn des Mutterschiffs. Der Pilot von 3 zog nach oben und passierte im Horizontal-Flug mit etwa 500 km/h das Objekt 4. Diese Anflug-Phase dauerte etwa 3-4 Sekunden. Danach ging Objekt 3 in eine Steigparabel über mit zunehmender Geschwindigkeit und erreichte fast mit Schallgeschwindigkeit die Senkrechte. Zu einem Überschallknall kam es nicht. Diese Abflug-Phase war mit etwa 6 Sekunden etwas länger und nach etwa 600 m Höhengewinn gegenüber Flugbahn Mutterschiff plötzlich zu Ende. Objekt 3 wurde verschwommen vor meinen Augen bis zur Unsichtbarkeit und war optisch weg, was ich wegen des blauen Himmels ebenfalls bezweifeln muss wie bei Objekt 2.

Dieses plötzliche Verschwinden von Objekt 2 und 3, offenbar zur Tarnung, kann ich nur mit einer herbeigeführten



Sinnes-Täuschung, sprich Manipulation unserer Gedanken bis zum momentanen Ausschalten unseres Bewusstseins erklären: denn die auf die Besatzung wirkenden Massenkkräfte wären unmenschlich hoch!

Bei abschließender Betrachtung der 4 Objekte neige

ich zu der Ansicht:

1. Unser einfaches vierdimensionales System reicht nicht ganz aus zum Erklären obiger Objekte. Wir müssen uns mit der 5. und 6. Dimension Psyche und Pneuma vertraut machen.
2. Parallel hierzu müssen wir 1.000 oder 2.000 Jahre vergeudete Zeit technologisch und parapsychologisch aufholen!

Abhilfe:

Ich wiederhole: Die Gründung einer 19. Landes-Initiative Bürgerschutz durch neue Technologien

Gewissheit Nr. 3:

Die Besatzungen der 4 Objekte können Gedanken lesen und unser Bewusstsein trüben.

Aber sie können zweierlei noch nicht:

1. Meine im Kopf gespeicherten Beobachtungs-Daten löschen, oder, was noch schlimmer wäre:
2. Mir 4 verschiedene Flugobjekte vorzugaukeln und verhindern, hierüber 30 DIN A4-Seiten Beschreibungen und Erklärungen abzufassen.

Zur Diskussion stehen:

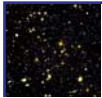
- 4 Flugobjekte, 4 Konstruktions-Prinzipien, 4 Hersteller, Überlegene Antrieb -Systeme und bedrohliche Waffen-Systeme.

Dieser Fall ist den in Deutschland lebenden UFO-Forschern (MUFON/Degufo) gemeldet und zur Erforschung des UFO-Phänomens bereitgestellt worden.

Die Behörden/Ministerien, die ebenfalls informiert wurden halten sich bisher zurück und ignorieren diesen Fall.

Die Veröffentlichung soll die Diskussion um das UFO-Thema wiederbeleben.

Kontakte, Sichtungen, Fragen etc.
Magazin2000plus, Ingrid Schlottterbeck,
Sternstraße 3, 87616 Marktoberdorf
mail@magazin2000plus.de



Sternströme – Überreste von Zwerggalaxien

Galaktischer Kannibale auf frischer Tat ertappt

Die Theorie der Astronomen ist die, daß große Galaxien durch Verschmelzung kleinerer Galaxien entstehen und dann durch „galaktischen Kannibalismus“ weiterwachsen, aber der Nachweis dieser Theorie war bislang schwer. Eine genaue Untersuchung des Gebietes rund um unsere Nachbargalaxie Andromeda hat nun allerdings eindeutige Spuren ans Licht gebracht: Es sind Sternströme, die vermutlich die Überreste von



Zwerggalaxien sind.

In den Modellen der Astronomen, die die Entwicklung von Galaxien beschreiben, ist der galaktische Kannibalismus das entscheidende Element: Massereichere Galaxien entstehen durch die Verschmelzung kleinerer Galaxien, und sie setzen ihr Wachstum fort, in dem sie sich weitere Galaxien einverleiben. Erst im Laufe der letzten fünf Jahre haben Astronomen sowohl in unserer Heimatgalaxie Milchstraße als auch in einigen entfernten Galaxien Spuren solcher kannibalistischer Akte nachweisen können. Sie spürten Sternströme auf, langgestreckte Ansammlungen von Tausenden von Sternen, die wie im Formationsflug die betreffenden Galaxien umlaufen. Verglichen mit den vielen Sternen etwa in der Scheibe unserer Milchstraße leuchten diese Sternströme nur sehr schwach und sind entsprechend schwierig nachzuweisen.

Jetzt zeichnen neue Ergebnisse des internationalen Projekts PAndAS (eine Abkürzung für Pan-Andromeda Archaeological Survey, wörtlich die „Ganz Andromeda umfassende archäologische Durchmusterung“) das bislang vollständigste und detailreichste Bild solcher Sternströme in der Umgebung einer Galaxie. PAndAS führt eine umfangreiche Durchmusterung der Andromeda-Galaxie, eines direkten Nachbarn unserer eigenen Galaxie und ihrer Umgebung durch.

„Astronomen haben zwar früher schon Spuren solcher Sternströme gefunden. Doch erst jetzt ist es gelungen, eine so detaillierte Karte eines Sternstromgebiets zu erstellen“, erläutert Dr. Nicolas Martin vom Max-Planck-Institut für Astronomie, der an der Datenauswertung beteiligt war. Die Bilder zeigen sechs verschiedene Ströme. Bei zweien

davon handelt es sich um Neuentdeckungen. Keiner der Ströme war bis dahin so genau vermessen worden wie in der PAndAS-Untersuchung.

Die neuen Daten bilden den Ausgangspunkt für Versuche, die Entwicklung der Andromeda-Galaxie über die letzten Milliarden Jahre nachzuvollziehen. „Die Sternströme sind die Überreste von Zwerggalaxien, die sich die Andromeda-Galaxie einverleibt hat“, so Martin. „Wir haben also einen galaktischen Kannibalen auf frischer Tat ertappt. Die betreffenden Sternströme werden sich im Laufe der nächsten Milliarden Jahre zerstreuen. Dann wird nichts mehr darauf hinweisen, daß diese Sterne einmal Teil einer anderen Galaxie waren.“

Auch die Geschichte des Dreiecksnebels, einer kleineren Begleitergalaxie von Andromeda, muß im Lichte der neuen Ergebnisse umgeschrieben werden. „Bislang galt der



Dreiecksnebel einfach nur als Begleiter der Andromeda. Jetzt haben wir überzeugende Hinweise darauf, daß die beiden Galaxien vor einigen Milliarden Jahren in eine Kollision verwickelt waren“, erläutert Martin. Das zeigt ein neu entdeckter Sternenschweif des Dreiecksnebels, der bei diesem Zusammentreffen durch Wirkung der Schwerkraft der Andromeda-Galaxie entstanden sein dürfte. Mit einer Entfernung von 2,5 Millionen Lichtjahren ist die Andromeda-Galaxie die unserer Heimatgalaxie, der Milchstraße, nächste andere Spiralgalaxie. Ihre Zentralregion ist am Himmel mit bloßem Auge als diffuser Fleck zu erkennen. Der Großteil der Durchmusterung findet in einem Umkreis von rund einer halben Million Lichtjahre rund um die Andromeda-Galaxie statt. Ein zweites Durchmusterungsgebiet mit einem Durchmesser von 300.000 Lichtjahren deckt die Umgebung des Dreiecksnebels ab, einer Begleitergalaxie der Andromedagalaxie.

Zum PAndAS-Team gehören Astronomen von kanadischen, französischen, australischen, britischen, US-amerikanischen und deutschen Institutionen (darunter das Max-Planck-Institut für Astronomie in Heidelberg).

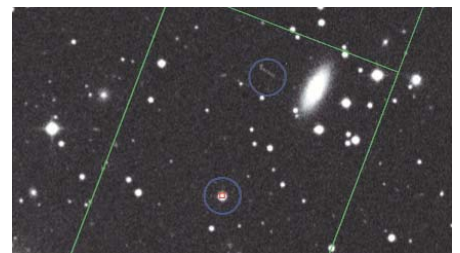


Mysteriöse Veränderungen auf unserem Trabanten

Rätselhafte Gammastrahlenquelle im All

Mit Hilfe des MAGIC-Teleskops, das auf der Kanareninsel La Palma installiert ist, hat ein Team internationaler Astronomen eine starke Gammastrahlenquelle aufgefunden, die aus Richtung zweier entfernter Galaxien kommt. Eigenschaften und Ursache sind jedoch noch nicht eindeutig, deshalb werden derzeit drei mögliche Erklärungstheorien diskutiert.

Bereits 2007 waren die Forscher des Roque de los Muchachos Observatoriums bei einer Inten-



sivbeobachtung der rund drei Milliarden Lichtjahre von der Erde entfernten Galaxie 3C 66A auf eine 150 Milliarden Elektronenvolt starke Gammastrahlenquelle aufmerksam geworden. Bei Gammastrahlenquellen dieser Art handelt es sich um seltene Erscheinungen, die meist mit Supernovae oder mit Partikelströmen hoher Energie, die aus aktiven Galaxien, Quasaren oder vom Umfeld Schwarzer Löcher abgegeben werden, in Zusammenhang gebracht werden.

Die nun neu entdeckte Gammaquelle können die Astronomen aber nicht mit den bisherigen Erkenntnissen in Übereinstimmung bringen. Deshalb diskutieren die Forscher drei Erklärungsmodelle:

1. Es könnte sich um Emissionen der Galaxie selbst handeln, die dann jedoch sehr unterschiedliche Qualitäten aufweisen würde oder aber in Wirklichkeit nicht so weit entfernt ist als bisher vermutet.
2. Die Gammastrahlen entspringen der der Erde näheren Galaxie mit der Bezeichnung 3C 66B, die sich in „nur“ drei Millionen Lichtjahren Entfernung zu unserem Planeten befindet. Diese Galaxie gleicht 3C 66A, doch weist ihr Partikelstrom nicht unmittelbar in Richtung der Erde. Sollte es sich bei 3C 66B tatsächlich um die Quelle der Strahlung handeln, so wäre sie nach M87 die zweite galaktische Radioquelle, die VHE-Gammastrahlen aussendet.
3. Die Gammastrahlen haben weder in 3C 66A noch in 3C 66B ihren Ursprung und werden von einer den Astrophysikern noch unbekannten Quelle abgegeben.

Die Astronomen wollen in der nächsten Zeit diese Himmelsregion intensiver untersuchen und auch andere Observatorien für die Analyse der Gammastrahlenquelle nutzen.