



**DIE**

**SCHWARZE**

**LINE**

Aufbruch ins Unbekannte

A. T. PRODUCTIONS

# **DIE SCHWARZE LINIE Aufbruch ins Unbekannte**

[Titelseite](#)

[AREA 51 - DIE GEHEIMNISSE DER CIA](#)

[ENTFÜHRUNGEN DURCH ALIENS - Wahre](#)

[Geschichten](#)

[VERSCHWÖRUNGSTHEORIEN | Die Akte: TOP](#)

[SECRET](#)

[MAYDAY: AUßER KONTROLLE](#)

[DIE 3 SCHRECKLICHSTEN KRIMINALFÄLLE IN DER](#)

[US-GESCHICHTE - Schlimmer als jeder Horrorfilm](#)

[ATLANTIS - Das versunkene Inselreich](#)

[Impressum](#)

# DIE SCHWARZELINIE

## *Aufbruch ins Unbekannte*

Übersinnlich - Unerklärlich

COPYRIGHT ©2020 | A. T. PRODUCTIONS

ALLE RECHTE VORBEHALTEN

### EINLEITUNG

*KAPITEL 1:* Es ist eine der mysteriösesten Gebiete auf unserem Planeten: Area 51. Die US-Regierung hat erfolgreich unter Verschluss gehalten, was wirklich hinter den Toren des Sperrgebiets in Südkalifornien, nordwestlich von Las Vegas, vor sich geht. Angeblich testet die US Air Force dort Versuchsflugzeuge. Aber stimmt das auch? Was ist die Wahrheit über die Geschichte von Bob Lazar, der bereits 1989 behauptete, in Area 51 an Antigravitationsantrieben für außerirdische Flugscheiben gearbeitet zu haben?

*KAPITEL 2:* Tausende Zeugen behaupten, fliegende Untertassen gesehen, sogar fotografiert und gefilmt zu haben. Einige der Zeugen behaupten, von Außerirdischen entführt worden zu sein. Aber was steckt hinter solchen Behauptungen? Gibt es tatsächlich Beweise, um Zweifel an der Existenz von UFOs auszuräumen? Und wenn nicht, worum könnte es sich dann bei den Tausenden von Sichtungen handeln?

Im *KAPITEL 3* nehmen wir die Verschwörungstheorien unter die Lupe und erklären, wie man solche Vertuschungsarten identifizieren kann.

In dem *KAPITEL 4* werden wir versuchen Flugzeugabstürze durch professionelle Originalberichte, authentische Bilder und Funkprotokolle zu rekonstruieren. Der Absturz von Passagierflugzeugen führt meistens zu vielen Verletzungen und Todesfällen. In der Geschichte der modernen Luftfahrt gab es spektakuläre Flugzeugkatastrophen mit teilweise verheerenden Folgen für die Opfer, aber oft unplausiblen, sogar widersprüchlichen Aussagen über die genauen Unfallursachen.

*KAPITEL 5:* Hier dokumentieren wir Verbrechen, die die US- und internationale Öffentlichkeit erschütterten und bis heute nicht loslassen. Anhand von Beweismaterialien und Zeugenaussagen zeigen wir Verbrechen, die sich unauslöschlich ins kollektive Gedächtnis eingebrannt haben.

*KAPITEL 6:* Schon seit langer Zeit beschäftigt die Menschen das Rätsel um die Insel Atlantis. Der Mythos besagt, dass das prachtvolle Inselreich mitsamt aller seiner Bewohner innerhalb von nur einem Tag und einer Nacht komplett im Meer versank. Doch was steckt hinter dem Mythos? Gab es Atlantis wirklich? und wenn ja..? Warum hat noch niemand die Überreste der riesigen Insel gefunden? Wir liefern die Beweise.

*Wir haben ein sehr informatives und interessantes Buch zusammengestellt das Sie jahrelang begleiten wird.*

# **INHALT**

- KAPITEL 1: *Area 51 - Die Geheimnisse der CIA*
- KAPITEL 2: *Entführungen durch Außerirdische*
- KAPITEL 3: *Verschwörungstheorien*
- KAPITEL 4: *Die größten Flugzeugkatastrophen*
- KAPITEL 5: *Die 3 schrecklichsten US-Kriminalfälle*
- KAPITEL 6: *Atlantis - Das versunkene Inselreich*

# **AREA 51 - DIE GEHEIMNISSE DER CIA**

Ein kurzer Flug von Las Vegas entfernt in der Wüste Nevadas liegt AREA51. Eine geheime Anlage des CIA. Die Existenz des riesigen Areas wurde von der US-Regierung fast 60 Jahre lang geleugnet. Doch im August 2013 bestätigte die CIA offiziell dass es diesen Ort wirklich gibt.

Der Luftraum über AREA51 ist schwer bewacht und darf nicht einfach betreten werden. Sie ist umgeben von Wüste aber auch von militärischen Sperrgebieten. Es gibt keinen Zaun, nur ein paar orangefarbene Pfosten, die die Grenze markieren. Sie sind kaum zu sehen. Von der Straße aus versperren Berge dem Blick auf die Anlage. AREA51 ist von einem Sicherheitsring umgeben der mindestens 16km vor der eigentlichen Anlage verläuft.

Selbstaktivitäten auf rein zugängigem Land werden vom Militär genau beobachtet. Jedes Fahrzeug auf der Groom Lake-Road wird von Magnetsensoren erfasst. Die senden elektronische Signale an die Wachtposten. Dort wissen Sie dann aus welcher Richtung das Fahrzeug kommt und wie schnell es fährt. 20km von dieser Stelle entfernt liegt einer dieser Vorposten. Genau hier beginnt die AREA51. Vom Hügel aus wird man von Securityleuten beobachtet. Auf den Warnschildern steht dass man nicht weiterfahren darf. Die orangenen Pfosten zeigen die Grenze an. Kein Zaun, kein Tor aber man wird von Kameras überwacht. Wenn man die Grenze überschreitet wird man festgenommen.

Doch laut einem ehemaligen Wachmann hatten Menschen in der Vergangenheit noch mehr zu befürchten:

*“Wenn offensichtlich war dass Sie wirklich eindringen wollten, dann hatte ich die Erlaubnis, sie auszuschalten.”*

- Was passiert hier, in der Wüste Nevadas?
- Warum gibt sich die US-Regierung soviel Mühe niemand reinzulassen?

Die Wahrheit kam ans Licht als im August 2013 bisher geheime Dokumente veröffentlicht wurden.

### **Nach einem Bericht der CIA:**

AREA51 wurde aus einem einzigen Grund geschaffen. Man wollte ein streng geheimes Flugzeug mit dem Codenamen Aquatone testen.

Während des Kaltenkrieges war Aquatone der Deckname für das Spionageflugzeug U2. Das Flugzeug sollte die Sowjetunion überfliegen, zu einer Zeit als Generalsekretär Nikita Chruschtschow lautstark das Nukleararsenal seines Landes anpries. Sie gaben mit ihren Raketen und mit ihren Bombern an und die US-Regierung wollte es genauer wissen. Die US-Aufklärungsflugzeuge der 1950'er Jahre waren den sowjetischen Abfangjägern und Bodenlufraketen hilflos ausgeliefert. Spionageflüge über feindlichen Gebiet in konventionellen Flugzeugen waren zu riskant. Also wurde das Aquatone-Projekt ins Leben gerufen. Das Flugzeug sollte außerhalb der Reichweite der sowjetischen Flugabwehr operieren können. Die U2 flog in einer Höhe von 21km und hatte eine Reichweite von 4600km. Mehr als ausreichend um hinter den feindlichen Linien zu operieren.

Neben den Lebenserhaltungssystemen war das Flugzeug mit über 300kg modernster Fototechnik bestückt. Mit diese Technik könnten die USA unbemerkt einen Blick in die Sowjetunion werfen, zumindest theoretisch. Doch zuerst brauchte die CIA, die mit der Airforce zusammenarbeitete ein abgelegenes Gelände um das neue Flugzeug zu testen. Groom Lake wurde gewählt weil es ein

dünnbesiedeltes Gebiet in Nevada war. Es sah aus wie eine weite Ebene mit festem Lehmboden und konnte das Gewicht von fast jedem Flugzeug tragen. Es war also eine natürliche Landebahn.

Der Bau der Geheimbasis begann im Jahr 1955. Zuerst wurde eine eineinhalb Kilometer lange Startbahn auf dem Boden dieses ehemaligen Sees gebaut. Dann kamen 3 Hangars, ein paar Lager, Verwaltungsgebäude, eine Kantine und Unterkünfte für die Arbeiter dazu. Der Name wurde einfach dem Plan auf der Karte der Atomenergie-kommission entnommen.

Ein ehemaliger Pilot erzählt:

*“Als ich am Groom Lake ankam, sah ich eine Startbahn, ein paar Hangars und ein paar Verwaltungsgebäude. Wir schliefen im Wohnwagen, zwei oder drei von uns teilten sich einen. Kein Fernsehen, kein Radio und alles war ziemlich spartanisch. Vom Anfang an wurde uns gesagt was wir erzählen dürften und was nicht. Über geheimes wurde nicht gesprochen.”*

Das CIA Projekt war strenggeheim und jeder der in AREA51 arbeiten wollte, wurde genau überprüft. Die Sicherheitsvorkehrungen waren sehr hart. Um den wahren Zweck des U2-Spionageflugzeugs zu verschleiern, ließ sich die CIA eine Cover Story einfallen. Sie verkündete dass die hochfliegende U2 für Wetterbeobachtungen von einem Ort namens Watertown Strip in Nevada starten würde. In den späten 50'er Jahren (so bestätigen es die CIA-Dokumente) wurden die U2-Tests von einem anderen hochgeheimen Regierungsprogramm unterbrochen.

AREA51 liegt an der Grenze zum Atombombentestgelände in Nevada; im Windrichtung. Radioaktive Niederschläge gefährdeten das Area.

Ein ehemaliger Mitarbeiter erzählt:

*“Als ich dort arbeitete, machte ich mir Sorgen weil AREA51 Nordöstlich des Waffentestgeländes lag. Der Wind kam meistens aus Südwesten. Wenn sie oberirdische Tests*

*machten, flog viel radioaktiver Staub hoch. Man musste sich Sorgen wegen das Fallouts machen."*

Mehr als zwei Jahre lang, während die USA nur 50 km Südwestlich nukleare Sprengköpfe testeten, blieb der geheime Flugplatz der CIA in Nevada unbesetzt. Es war wegen des radioaktiven Niederschlags einfach zu gefährlich. Doch trotz der Unterbrechung der Arbeit auf der Basis begann die CIA mit einem neuen Projekt. Es sollte die Zukunft von AREA51 bestimmen.

Heute sind die US-Amerikanischen Stealth-Flugzeuge für das gegnerische Radar praktisch unsichtbar. Doch in den späten 50'er Jahren war die einzige Möglichkeit unsichtbar zu bleiben in großer Höhe zu fliegen. Am höchsten flog die U2 der CIA.

Am ersten Mai 1960 kamen die geheimen Spionagemissionen über der Sowjetunion ans Licht als eine sowjetische Bodenlufttrakete eine U2 vom Himmel holt; geflogen von "Francis Gary Powers".

Heute wissen wir das die CIA mit einem solchen Vorfall rechnete. Sie wussten dass die Sowjets ihre Raketen weiterentwickelten und irgendwann auch U2 erreichen würden. Das Stealthprogramm von CIA zur Tarnung der U2 mit dem Codenamen Rainbow bekam grünes Licht.

Um die U2 für das sowjetische Radar schwererkennbar zu machen, klebte das Team von AREA51 den Prototyp der U2 mit einer Schicht aus radarabsorbierendem Material. Es bestand aus einem stromleitenden Netzmuster auf einer flexiblen Fläche. Die wurde auf eine Wabenstruktur geklebt und die wiederum auf die Flugzeughülle.

Das Netzmuster sorgte für den Spitznamen des Materials "Tapete". Allerdings machte die Tapete das Flugzeug schwerer. Jetzt konnte es nicht mehr so hoch fliegen und war durch die sowjetische Luftverteidigung gefährdet. Da die Tapete kein Erfolg war begann die CIA über einen U2-Nachfolger nachzudenken. Ein Flugzeug das

noch höher, schneller fliegen konnte und eine schwächere Radarsignatur hatte. Im Gegensatz zu U2 wurde das nächste Projekt der CIA mit dem Codenamen OXCART von Anfang an auf Stealthigenschaften entwickelt. Das Projekt war so geheim, so dass die Dokumente nicht mal als Geheim gekennzeichnet waren. Wenn jemandem zum Beispiel die Dokumente die drauf "GEHEIM" steht, durch den Wind aus der Hand geblasen würden und sie würden gefunden, würde das Neugier erwecken.

Stand aber nicht Geheim drauf, würde man sie einfach aufheben und in den Mülleimer werfen. Die Einzelheiten dieser CIA-Operation galten Jahrzehnte lang als TOP SECRET.

Inzwischen hat die CIA einige Dokumente freigegeben und die Männer die damals beim OXCART-Projekt mitgewirkt haben, dürfen heute etwas mehr über ihre Zeit in AREA 51 erzählen.

Ein ehemaliger OXCART-Projekt Mitarbeiter erzählt: *"Drei Monate Hintergrundcheck, dann durfte ich mitarbeiten. Zu dieser Zeit war OXCART das wichtigste Projekt der Vereinigten Staaten. Wir entwickelten ein Stealthflugzeug. Das hatte noch niemand geschafft. Sie sagten; mach keine Aufzeichnungen, rede nicht darüber, es existiert einfach nicht!"*

Geheimhaltung war wichtig denn der neue Jet im Projekt OXCART, genannt A12 war mit modernsten Materialien ausgestattet die eine Identifizierung erschweren. Die A12 war das beste Flugzeug das jemals gebaut wurde. Sie war viel moderner als alles was damals in Entwicklung war. Das Spionage-Flugzeug der CIA das später als "SR-71 Blackbird" berühmt werden würde, sollte 27km hochfliegen. Außerdem schneller als ein Gewehrkarabiner sein und Rumpftemperaturen aushalten die hunderte Grad höher sind als bei der U2.

Ein ehemaliger Mitentwickler des A12 erzählt:

*“Bei der Geschwindigkeit der U2 war alles zu kalt. Bei der Geschwindigkeit A12 hingegen war alles zu heiß.”*

Das einzige Metall das leicht und stabil genug ist und hohen Temperaturen standhalten kann, denen die A12 ausgesetzt war, ist Titan. Dieses Metall war selten im USA. Ironischerweise war die Sowjetunion die einzige sichere Bezugsquelle für Titan. Also gründete die CIA einige Tarnfirmen um das Material direkt beim Gegner im kalten Krieg einzukaufen. Die Russen lieferten das Titan für die A12. Sie wussten aber nicht dass US-Ingenieure ein Stealth-Flugzeug bauten damit die Fotos von ihrem Land schießen konnten. Es war eine große Sache (denn), wenn die Russen das gewusst hätten, wären sie womöglich das Titan an die USA nicht verkauft.

Die Ingenieure konstruierten die A12 so dass sie auf dem Radar kaum zu sehen war. Um das zu testen mussten sie ihre Radarquerschnitt bewerten können. Der Radarquerschnitt ist der Schlüssel zu den Stealth-Eigenschaften.

*“Jedes Flugzeug hat eigene Radarsignatur die von der Reflektion der Radarwellen abhängt. Ein kleines Flugzeug das viele Wellen reflektiert sieht auf dem Schirm groß aus. Ein großes Flugzeug das wenig reflektiert wirkt klein.”*

Die Radarsignatur also sollte möglichst klein sein..! In AREA51 wurde die Radarsignatur eines Flugzeugs auf eine Mast bestimmt.

Er stand im nordöstlichen Ende der Anlage. Auf der Spitze des 18m hohen Mastes wurde ein Modell der A12 im Originalgröße montiert und 18 Monate lang getestet. Die Entwickler hatten damals alle bekannten Radargeräte der Welt und beobachteten damit das Objekt auf dem Mast. Die Echos und das Muster der Signatur wurden aufgezeichnet um eine optimale Stealth-Eigenschaften zu erreichen. Selbst Leute die eine Erlaubnis hatten an der A12 mitzuarbeiten, dürften die Radarstation in AREA51 nicht betreten.

Ein ehemaliger Entwickler erzählt:

*“Kaum jemand dürfte in unsere Gebäude. Wir taten Dinge von denen sie nichts wissen mussten. Das war unsere Arbeitskultur. Man fragte nicht.”*

Ein anderer A12-Entwickler erzählt:

*“Ich hatte keine Freigabe für die Radarsignaturen. Das war die höchste Sicherheitsstufe. Sie fragten mich auch nicht nach den termischen Verhältnissen obwohl sie diese Informationen gebraucht hätten. Ich durfte ja nicht mal wissen dass diese Abteilung existierte. So abgeschottet war das ganze.”*

Damit die CIA das geheime OXCART Projekt durchführen konnte, musste die Basis umgebaut werden. Sie investierten viel Geld um die Basis aufzubauen. Es wurde einen 2,5km langen Startbahn aus Beton gebaut mit einer 1800m langen Lehmverlängerung auf dem ausgetrockneten See. Dazu kamen drei neue Hangars auf der Nordseite der Basis. Sie werden heute noch als Hangar 4, 5, 6 bezeichnet. Die A12 vom Projekt OXCART machte aus der ursprünglich provisorischen AREA51 eine dauerhafte Anlage.

Im Februar 1962 war die Militär-Anlage bereit einen flugfähigen Prototypen der A12 zu testen. Doch zuerst musste das geheime Flugzeug dahin gelangen und durfte erst fliegen wenn es in der Anlage getestet wurde. Ingenieure und CIA mussten ein Weg finden um das Flugzeug 500km von Burbank Kalifornien nach AREA51-Nevada zu transportieren. Natürlich unter strengster Geheimhaltung.

Bei den schwierigen Transportbedingungen mussten teilweise Bäume gefällt und Straßenschilder entfernt werden. Außerdem wurde nur in abgelegenen Stellen angehalten. Wenn das Team zur Übernachtung stoppte, kamen die Fragen!

Das Transport-Team erzählt:

*“Einmal fragten zwei Kinder auf Fahrrädern; was ist da drin?”*

Wir sagten;

*“eine fliegende Untertasse.”*

Daraufhin sagten die Kinder;

*“ Wirklich..? Eine fliegende Untertasse..! Glauben wir nicht.”*

Dann sagten wir; *“Ja..! Vielleicht auch nicht..!”*

Der Transport erfolgte mit 18 Konvoys und die Flugzeugteile wurden in drei Tagen auf das Testgelände gebracht. Beim Anknunft hat Nevada Highway-Patrol das Team verlassen. Die Mercury-Patrol nahmen das Team in Empfang und brachten sie zu AREA51. Ein neues Kapitel, in der Entwicklung des Stealtheigenschaften begann.

In den frühen 60'er Jahren lieferte sich Amerika eine technologische Aufholjagd mit dem Erzfeind Sowjetunion. Die Informationsbeschaffung war das neue Schlachtfeld im kalten Krieg. Heute, über 50 Jahre später enthüllen Dokumente, welche Anstrengungen die CIA unternahm um die A12 und das Projekt OXCART geheimzuhalten.

Ein Radarspezialist der AREA51 in den 1960'er Jahren erzählt:

*“Morgens landeten die Flugzeuge und nachmittags flogen sie wieder weg. Wie in den meisten Flughäfen üblich, hatte jeder einen Ausweis. Diesen Ausweis nahmen Sie dir beim Verlassen des Geländes wieder ab damit er nicht kopiert werden konnte. Wenn man am nächsten Tag zurückkam, verglichen sie dein Gesicht mit dem Foto. Ich erinnere mich dass die Wachen immer daraufachteten den Ausweis in Ansicht zu nehmen. Bevor sie ihn dir wiedergaben, verglichen sie genau. Damals gab es keine Computer. Sie mussten sich die Informationen auf altmodische Weise beschaffen. Ich erinnere mich dass mir Nachbarn und Freunde erzählten, dass sie Besuch vom FBI bekommen hatten um herauszufinden ob ich ein feindlicher Agent war.“*

Die hohen Sicherheitsvorkehrungen hatten vor allem einen Grund. Die freigegebene Dokumente der CIA zeigen dass es in den frühen 60'er Jahren darum ging, das Stealthflugzeug A12 möglichst schnell in Dienst zu stellen. Projekt OXCART war so geheim dass selbst die Flugzeuge Decknamen hatten. Die Entwickler an dem Projekt nannten die Flugzeuge "Artikel".

Jedes hatte eine andere Artikelnummer. Das erste hatte Artikelnummer 121, es gab 127, 131 und so weiter. Auf jede Ebene wurde das A12 Programm durch Abkürzungen und falsche Informationen geschützt. Das galt sogar für die Identität der Piloten. Ihre richtigen Namen wurden nicht genannt. Die CIA tauschte in Europa sogar die Namen auf den Grabsteinen aus.

Die Sicherheitsvorkehrungen bei Projekt OXCART führten dazu dass selbst die Fahrer wie die Piloten genannt wurden, nicht wissen durften. Der Pilot wusste nur dass er an einem bestimmten Punkt während des Fluges einen Schalter umlegen und eine bestimmte Kurve zu fliegen musste. Diese Sicherheitsvorkehrungen waren notwendig.

Anfang der 60'er Jahren hatte der Sowjetunion die USA im kalten Krieg überflügelt was die Spionage anging. 1957 schickte die Sowjetunion "Sputnik 1" ins All und war damit die erste Nation die ein von Menschen gemachtes Objekt im Weltraum hatte.

Der erste künstliche "Satellite Erde" war eine Aluminiumkugel mit 58cm Durchmesser und einem Gewicht von 83,6kg. Sie sendete an sich wiederholendes Funksignal. Auch wenn der Satellite eigentlich nichts tun konnte, erhielt die Welt in Atem und erwischte die US-Amerikaner kalt.

In den folgenden Jahren schickten die Sowjets immer modernerer Satelliten ins All. Viele davon überflogen die USA. Man befürchtete dass dabei Aufnahmen von AREA51 entstanden.

Viele Jahre später erfuhren die USA dass sie den Umriss der A12 kannten obwohl sie nie auf dem Mast war. Durch den Schatten des Flugzeugs war der Boden darunter etwas kühler und obwohl die USA das Flugjet abgeschafft hatten. Allein durch die Temperaturunterschiede des Bodens wussten sie dass da kurz vorher ein Objekt war.

Ende der 60'er Jahre waren die sowjetischen Satelliten nicht mehr das einzige dass die technische Entwicklung in AREA51 vorantrieb.

Im Vietnamkrieg war der sowjetische Kampfflugzeug "MIG21" ein ernstes Problem. Die USA wussten dass die Russen etwas großartiges gebaut hatten. Das Superflugzeug holte amerikanische Piloten reihenweise vom Himmel. Da CIA die Dokumente im August 2013 veröffentlicht hatte, lüftet nun die Geheimnisse der AREA51 die über 50 Jahre lang der Öffentlichkeit vorenthalten wurden. Freigegebene CIA Dokumente enthalten Informationen darüber, warum und wie die Anlage in der Wüste Nevadas gebaut wurde. Sie war kein Flugplatz sondern ein Techniklabor. Dort enthüllten die USA die Technologie des Feindes und analysierten die Fähigkeiten der Sowjetunion.

1968 bekam dieses Labor eine neue Aufgabe zugewiesen. Jetzt sollten die Kampfflugzeuge des Feindes bewertet werden. Das Programm wurde durch die hohen Verluste in den frühen Jahren des Vietnamkriegs angestoßen. Jedem Abschuss einer sowjetischen MIG21 standen neun Abschüsse von F4 Jägern der US-Airforce gegenüber. Die USA kauften eine MIG21 die von einem irakischen Überläufer nach Israel geflogen worden war. Die CIA brachten die MIG heimlich zu AREA51 wo sie unter dem Projektnamen "HAVE DOUGHNUT" geprüft wurde. Sie bauten das Kampfflugzeug auseinander und untersuchten Funkgeräte, Hydraulik und Triebwerke. Das Ergebnis der Bewertung der MIG21 war eindeutig; das Flugzeug war gar nicht das Problem!!!

Die eigene Piloten bzw. Leute wussten nicht wie man kämpfen musste und dies führte zu weiteren strenggeheimen Initiative in AREA 51. Die US-Amerikanischen Jetpiloten wurde beigebracht wie sie die sowjetischen MIG's im Luftkampf besiegen konnten. Für das neue Programm musste die Anlage wieder umgebaut werden. Zum dritten Mal seit Bestehen der Anlage werden weitere Bauten hinzugefügt.

Fünf neue Hangars wurden am südlichen Ende des Testgeländes gebaut. Um das TOP SECRET-Programm mit den MIG's zu schützen, wurde der Luftraum über AREA51 gesperrt und ist es bis heute!

Trotz aller Vorsichtsmaßnahmen wurde das geheime MIG-Programm 1974 beinahe enthüllt als Astronauten des "SKYLAB" die Anlage unwissentlich aus dem All fotografierten. Der Skylab-Vorfall markiert ein Wendepunkt in der Geschichte von AREA51.

Mitte der 70'er Jahre wurden die Testprogramme für die U2 und die A12 durch die CIA zurückgefahren. Fortschritte in der Satellitentechnologie hatten die hochfliegende Spionageflugzeuge überflüssig gemacht. Die US-Airforce übernahm die Anlage. Das war ein großer Augenblick in der Geschichte von AREA51. Sie ging von den Geheimdiensten über zum Verteidigungsministerium. Daraus erwuchs eine der wichtigsten Errungenschaften in der Militärtechnik.

### **"Die Stealthtechnologie"**

Als die Airforce 1978 übernahm, steckte sie mitten in dem geheimsten Projekt des je auf dem Testgelände durchgeführt wurde. Der kantige Rumpf der "HAVE BLUE" ist ein revolutionäres Design. Das musste er auch sein denn der Experimental Jet wurde nur für einen Zweck gebaut; Unsichtbar für Radar zu sein.

Die A12 war noch auf dem Radarschirm noch zu sehen. Sie kompensierte das in dem sie sehr hoch und schnell flog. Die "HAVE BLUE" flog unterhalb der

Schallgeschwindigkeit und sollte auf dem Radarschirm nicht mehr zu sehen sein.

Ein ehemaliger Entwickler des Projekts erzählt:

*“Als wir die Radartests machten, sahen die Leute die davon nichts wussten auf den Radarschirm und sagten; euer Modell ist wohl vom Mast gefallen, da ist nichts mehr drauf...”*

Nicht schlecht für ein 12m langes Flugzeug mit einer Spannweite von 7m. Nach diesem Erfolg gab die Airforce grünes Licht für den Bau der F117. Doch der Bau des ersten Flugzeugs das unsichtbar ist für Radarwellen hatte auch Folgen für die, die in AREA51 arbeiteten. Ehemaliger Mitarbeiter führen ihre Gesundheitsprobleme (bis heute) auf den Einsatz von Anti-Radar Beschichtung bei den Jets zurück. Dieser Vorwurf rief sogar den Präsidenten der Vereinigten Staaten auf dem Plan.

Seit dem Bau der AREA51 im Jahr 1955 hatten die hier je getesteten geheimen Flugzeuge der CIA immer wieder Luftfahrtrekorde gebrochen. Sie flogen höher und schneller als alle anderen Flugzeuge zuvor. Während des kalten Krieges verursachten die geheimen Flugzeuge immer wieder UFO Sichtungen. In den UFO-Verrückten 50'er Jahren hielt man so ziemlich alles für eine fliegende Untertasse. In den 80'ern erreichten sie den Behauptungen des “BOB LAZAR” die Höhepunkt.

Lazar's Behauptungen machten die AREA51 zu einem der berühmtesten Orte der Welt. Die unerwünschte Aufmerksamkeit kam für die Airforce zu einem denkbar schlechten Zeitpunkt.

### › **BOB LAZAR** ‹

Bob Lazar wurde durch seine Behauptungen über AREA51 bekannt. Er war nach eigenen Angaben im Zeitraum von Dezember 1988 bis April 1989 als Physiker in der Nähe des Groom Lake/Nevada tätig. Bob Lazar hat durch seine Äußerungen zu UFO's ein großes Interesse erzeugt.

Laut Bob Lazar's Erzählungen:

Alles geschah in einem sogenannten Abschnitt S4, einen Sektor der südlich vom militärischen Sperrgebiet AREA51 liegen soll. Bob beschrieb diesen Sektor als eine Art unterirdisches Forschungscamp, das mitten in der Wüste von Nevada begraben sei. Seine Aufgabe war es gewesen, Systeme die von anderen Planeten stammten nachzubauen und genauer Informationen zu diesen Technologien preiszugeben. So vorstehe an Betriebssystem von UFO's von denen die Regierung insgesamt neun versteckt halten soll. Zu Beginn seiner Tätigkeit bekam er über 100 Einweisungspapiere, die ihn darüber informierten welche anderen Forschungen zusätzlich in den Raumschiffen betrieben wurden. Neben technischen Informationen beinhalteten diese jedoch auch Autopsieberichte, Fotos von Außerirdischen und Erzählungen woher diese stammten.

Besonders Interessant war ein Dokument auf dem erwähnt wurde dass die Erde bereits vor über 10 000 Jahren mit Außerirdischen in Kontakt getreten sei. Bob wurde schon innerhalb von zwei Tagen mit den ersten Raumschiffen bekannt gemacht während ihn ein Mann namens "EDWARD TELLER" alles eingeführt haben soll.

Beeindruckend am Bob's Erzählungen war dass was er erlebte sehr umfangreich und detailliert schilderte und stets bei der selben Geschichte blieb. So erzählte er unter anderem, das UFO an dem er arbeitete sehr runde Ecken hatte und man sich diese wie eine glatte, schlanke Scheibe vorstellen könne. Für ihn war es sicher dass das Raumschiff von Außerirdischen stammte da es mit viel zu kleinen Sätzen und Geräten ausgestattet war und er die eingesetzten Materialien noch nie zuvor gesehen hatte. Zusätzlich hat er die Möglichkeit bekommen einen Testflug innerhalb der Anlage von 30m Entfernung zu beobachten. Was ihn jedoch am meisten erstaunte waren seine Ergebnisse die er im Laufe seiner Arbeit erzählte. Seine

Entdeckung nach funktioniert das Raumschiff für das er zuständig war mit Hilfe eines Generators welche dazu in der Lage ist sehr viel Energie zu erzeugen und nahezu Verlustfrei zu arbeiten.

Durch die gewonnene Energie wird eine sogenannte Gravitationswelle erzeugt, die Raum und Zeit staut, wodurch Entfernungen viel kürzer werden. Dadurch ist den Außerirdischen gelungen sich schneller als das Licht durch den Raum zu bewegen. Der Grund hierfür ist ein interessantes Element namens "Element-115", welches eine Art Kraftstoff darstellt und intergalaktische Reisen möglich machen soll. Dieses gehört zu den sogenannten superschweren Elementen wozu alle gehören, deren Ordnungszahl höher als 104 ist. Nach Bob Lazar's Interview wurden diverse Versuche durchgeführt das von ihm entdeckte Element künstlich herzustellen da es nicht natürlich auf der Erde vorzufinden ist.

Tatsächlich hatte eine Forschergruppe im Jahr 2004 damit Erfolg. Ihnen war es gelungen Element-115 künstlich zu erzeugen und somit zu beweisen dass es tatsächlich existiert.

Besonders erstaunlich war jedoch das es genau 89 Eigenschaften hatte, die Bob viele Jahre zuvor detailliert in seinem Interview beschrieb. Diese Tatsache war für viele Menschen der eindeutige Beweis dass Bob's Erzählungen wirklich der Wahrheit entsprechen könnten. Bob erzählte dass er mit seinem strenggeheimen Wissen an die Öffentlichkeit ging weil er sich selbst schützen wollte.

Zu Beginn seiner Arbeit auf der Anlage fühlte er sich unwohl da alles sehr militärisch aussah und stark auf die Sicherheit geachtet wurde. So folgten Bob damals stets bewaffnete Escorten, die jeden Schritt von ihm beobachteten. Nach seiner Enthüllung machten sich viele Menschen darin interessiert den Schilderungen auf den Grund zu gehen, weshalb man sein Lebenslauf genauer untersuchte. Komisch war dass dieser deutliche Lücken

aufwies und seine Name bei verschiedenen Universitäten die er angeblich besucht hatte, nicht vorzufinden war. Sogar die erwähnten Arbeitskollegen verneinten dass er dort je gearbeitet hätte.

Dies sei laut Lazar ein Versuch der Regierung gewesen sein Ruf in Frage zu stellen. Diese Unstimmigkeiten führten Anfangs dazu dass er als Spinner benannt wurde und dem viele Leute seine Erzählungen nicht abkauften.

Tatsächlich konnte nach Jahren bestätigt werden dass Bob Lazar wirklich in den sogenannten "Los Alamos National Laboratories" gearbeitet hatte, wie er lange zuvor erwähnte. Sein Name tauchte zusätzlich noch im internen Telefonbuch auf bei dem er seine Labornummer als Angestellte aufgelistet wurde. Alle Wissenschaftler des Labors bestätigten dass er dort tätig war. Obwohl Bob es rechtzeitig geschafft hatte sich zu schützen in dem er mit all den Informationen an die Öffentlichkeit ging, gab es dennoch mehrere Versuche ihn zum Schweigen zu bringen.

25 Jahre später meldete sich Bob Lazar erneut zur Wort und gab dem ursprünglichen Reporter die Möglichkeit für ein weiteres Interview. In diesem erzählte Bob dass er versucht mit dem Thema abzuschließen und ein eigenes Unternehmen gegründet hat. Es sei ihm egal ob Menschen ihm glauben oder nicht da er selbst davon überzeugt ist was er erlebt hat.

### **Zurück zu den Fakten:**

In AREA51 steckte man noch im mitten strenggeheimen Stealthprojekt weil es überlebenswichtig für die Zukunft der Militärtechnik war. Die Entwicklung der späteren F117 brachte AREA51 in eine neue Ära des Stealthtechnik. Besonders was die Entwicklung von radarabsorbierenden Materialien angeht.

*"Tarnkappenflugzeug oder Stealthflugzeug ist die Bezeichnung für ein militärisches Flugzeug, das die Tarnkappentechnik nutzt."*

Das Konzept unterlag nicht der Geheimhaltung doch die Zusammensetzung war eines der am besten gehüteten Geheimnisse seiner Zeit. Bis heute sieht das US-Verteidigungsministerium als TOP SECRET an. Mit radarabsorbierenden Materialien werden Fahrzeuge oder Strukturen für Radarwellen unkenntlich gemacht. Experten vermuten dass das "RAM" der F117 aus Schichten in der Stärke von "Linoleum" besteht. Bestrichen mit einer Farbe die winzige mit Eisenoxide beschichtete Kügelchen enthält, die beim Auftreten der Radarwellen vibrieren.

Die genaue Zusammensetzung dieses radarabsorbierenden Materials ist immer noch geheim. Laut einer der Wachmänner in den 80'er Jahren ist es die Ursache für seine tödliche Erkrankung. Er leidet unter chronisch obstruktiven Lungenerkrankung.

Er behauptet, die Erkrankung habe er sich beim Überwachen der Entsorgung der Fässer von "RAM" zugezogen, die in den 1980'ern im AREA51 verbrannt wurden. Die Fässer enthielten Karbonfasern, Kunstharze und Dichtungsmittel die beim Bau der Tragflächen und andere Teile verwendet wurden.

*"Es waren keine Satellitenbilder von AREA51 bekannt auf denen diese Feuerstellen zu sehen waren. Doch dann konnte man sie auf der Karte der Basis lokalisieren."*

Es waren bis zu sieben Feuerstellen zu sehen, die nur 300m entfernt von den Arbeitsplätzen lagen und brannte jedes Feuer mindestens 24 Stunden. Mitte der 80'er Jahre wurde drei Jahre lang zwei Mal die Woche verbrannt.

In den 90'er Jahren verklagten mehrere ehemalige Mitarbeiter den Bundesstaat um den Behandlungskosten erstattet zu bekommen. Der Fall wurde abgewiesen als Präsident Bill Clinton einen Beschluss unterzeichnete, der Groom Lake aufgrund der nationalen Sicherheit von jeder Ermittlung ausschliesst.

Fast 60 Jahre lang blieb die wahre Geschichte von AREA51 verborgen. Die Veröffentlichung der CIA Dokumente im Jahr 2013 hat das geändert. Zusammen mit Satellitenaufnahmen zeigen die Dokumente wie die hochgeheimen Projekte die Anlage mit der Zeit verändert haben. AREA51 wandelte sich je nach Projekt oder nationalem Interesse. Doch nicht nur die Anlage selbst sondern auch ihre Aufgaben änderten sich.

AREA51 ist kein Flugplatz im üblichen Sinn sondern dort fanden die Ingenieure heraus ob etwas funktionierte oder nicht. Viele Projekte schafften es garnicht dort zu landen. Sie streiften nur und die Entwickler könnten dann beurteilen ob ein Konzept tatsächlich funktionieren könnte oder nicht.

Die Anlage wurde hauptsächlich geschaffen um die U2 zu testen. Die Geheimbasis der CIA hat über 50 Jahre lang dafür gesorgt dass die USA ihren Feinden überlegen waren. Jedes Stealthflugzeug der USA wurde auf eine oder andere Art in AREA51 getestet.

Darunter sind die:

- *Bomber "B2"*
- *Moderne Marschflugkörpersysteme*
- *Kampfflugzeug der US-Airforce "F22 Raptor"*

und

- *Drohnen die auf der ganzen Welt eingesetzt werden.*

AREA51 ist der Konkurrenz um Lichtjahre im Voraus und spielt bei der Verteidigung der Vereinigten Staaten eine wichtige Rolle. Wir wissen nicht welche Projekte gerade in Arbeit sind, doch jene die an der Geschichte der AREA51 mitgewirkt haben sind sich sicher dass die Geheimprojekte für die nationale Sicherheit notwendig sind und auch weiterhin ausgeführt werden.