

High Fidelity kennen, heißt LIVING AUDIO besitzen!



Übrigens ...
eine gute
Geschenkidee!

Geschmack haben, heißt das Besondere
schätzen.

Eine Nasenlänge voraus sein, heißt sich für
LIVING AUDIO Lautsprecherboxen ent-
scheiden.

Erhältlich
nur in den
besten HiFi
Fachgeschäften

AUDIO ELECTRONIC GmbH
4 Düsseldorf, Postfach 14 01

Wer Stabilität sucht wählt

CITY BANK

Bankaktiengesellschaft

Amagerstorv 5, DK 1160 Kopenhagen K
Tel.: (1) 12 12 00

Auf Initiative von Seiner Hoheit Prinz Gorm
von Dänemark gegründet

**Keine dänischen Steuern
Volle Sicherheit und Diskretion**

Auskunft und Beratung
in Deutschland
2 Hamburg 36, Neuer Wall 54
Tel.: 0 40 - 34 49 39

Bitte senden Sie mir
Ihre optimalen Bedingungen

Name: _____

Adresse: _____

Stadt: _____

Land: _____

LUFTFAHRT

Gefahr bei Grün

Waren die Lichtzeichen im Cockpit
trügerisch? Dies ist das letzte Rätsel
um den Absturz des Lufthansa-Jumbo
bei Nairobi.

Rings um den Airport von Nairobi
war, am Mittwoch letzter Woche,
alles wie gewohnt. In stoischer Ruhe
hüteten Massais auf der angrenzenden
Steppe ihre Rinder, auf der Straße
nach Mombasa rollte der Verkehr, und
im Wildpark knipsten europäische
Touristen Gazellen, Löwen und Giraf-
fen. Die Tower-Besatzung registrierte
ideales Flugwetter — Außentempera-
tur: 15 Grad, Sicht: 15 Kilometer.

Allerdings, der Wind wehte aus un-
gewöhnlicher Richtung. Deshalb rollte der
Lufthansa-Jumbo „Hessen“ ans nördli-
che Ende der 4117 Meter langen Piste
und startete in Richtung Südwest statt
— wie sonst üblich — zur kenianischen
Hochebene hin.

Sekunden später, um 7.55 Uhr Orts-
zeit, stürzte die Lufthansa-Boeing 747,
Flug Nummer 540 nach Johannesburg,
kurz hinter dem Pistenende aus etwa 50
Meter Höhe ab.

98 Überlebende und 59 Tote — so
lautete, 24 Stunden später, die Bilanz.
73 Passagiere waren aus dem in zwei
Teile zerbrochenen Wrack beinahe un-
verletzt entkommen, ehe es — 180 Se-
kunden nach dem Aufprall — in Flamm-
en aufging.

Bis in die 15 Kilometer entfernte In-
nenstadt Nairobis war die pechschwar-
ze Rauchsäule zu sehen, die von der
Unglücksstelle aufstieg — gleichsam
als düsteres Fanal des bislang schwer-
sten Unfalls in der Geschichte der
westdeutschen Zivilluftfahrt: Es war —
nach einem vierjährigen Sicherheitsrek-
ord — der erste Absturz eines Jumbos
vom Typ Boeing 747.

„It has happened — jetzt ist es pas-
siert“, war die erste Reaktion von Flug-
kapitän Christian Krack, 53, als Helfer
ihn nach dem Unglück über das
Trümmerfeld geleiteten. Wie es passiert
war, blieb bis Freitag letzter Woche
völlig und auch dann noch weithin im
Ungewissen.

„Alles ein Rätsel“, hatte Lufthansa-
Pressesprecher Carl Wingenroth noch
am Mittwochnachmittag erklärt. Und:
„Alle Systeme funktionierten“ — eine
Äußerung, die sich später nicht auf-
rechterhalten ließ.

Das Unglücksflugzeug, soviel war
richtig, hatte die letzten beiden War-
tungsdienste „ohne Beanstandungen“
(Wingenroth) passiert. So wurden nach
dem Unglück zunächst eher exotische
Unfallursachen als die wahrscheinli-
chen angenommen. Doch Lufthansa-
Chefpilot Werner Utter, der mit einer
rund 80köpfigen Untersuchungskom-



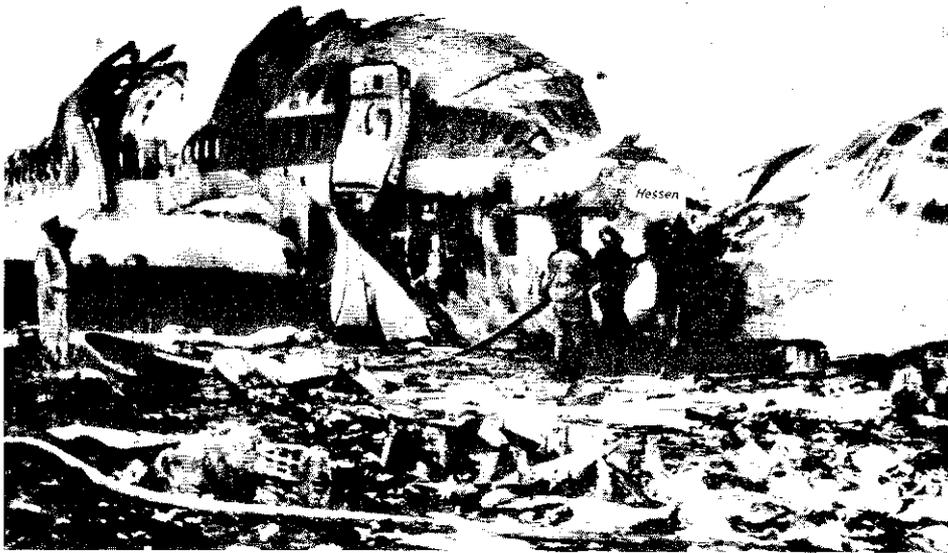
Lufthansa-Pilot, Retter
„Jetzt ist es passiert“

mission an den Unfallort gereist war,
dementierte: Weder für Vogelschlag
noch für Sabotage gab es irgendwelche
Anzeichen.

Am Freitag wurde dann zur Gewiß-
heit, was in einem Bericht des Londo-
ner „Guardian“ schon tags zuvor als
Möglichkeit angedeutet worden war.
Unglückspilot Krack, hieß es da, habe
— noch im Schock — zu der 70jähri-
gen US-Touristin Salome Weiss, die
überlebte, gesagt: Zwar sei beim Start
anscheinend alles okay gewesen, aber
er glaube, mit den Klappen habe etwas
nicht gestimmt.

In den Trümmern fanden die Exper-
ten diese Aussage bestätigt: Zwar wa-
ren an der rückwärtigen Kante der
Tragflügel alle Startklappen richtig um
die erforderlichen zehn Grad ausgefah-
ren. Aber vorn, bei den sechs mächtigen
sogenannten Vorflügelklappen
(„leading-edge flaps“), welche die
Tragflügelfläche und damit den Auf-
trieb beim Start noch zusätzlich vergrö-
ßern sollen, hatten die Systeme versagt.

Ein „plötzliches Zittern“ habe er in
der Maschine, noch in der Luft, ver-
spürt — so erzählte der Fluggast Her-
mann Hennecker über den Hergang.
Das Flugzeug habe „heftig vibriert“,
bestätigte auch der Frankfurter Oft-



TRAGFLÜGEL BEIM REISEFLUG

Klappen eingefahren

TRAGFLÜGEL BEIM START

Vorflügel und hintere Start- und Landeklappen ausgefahren

TRAGFLÜGEL DER UNGLÜCKSMASCHINE

Vorflügel nicht ausgefahren
hintere Start- und Landeklappen richtig ausgefahren

Jumbo-Passagier Wilfried Euler. Und vom Airportgebäude aus war es dem Kaufmann John K. Heath aus Botswana erschienen, als habe der Jet „gezögert und sei beinahe stillgestanden — dann fiel er zurück zur Erde“.

Diese Beobachtungen entsprechen, im nachhinein, dem technischen Befund: Die Maschine, deren Triebwerke normale Schubkraft entwickelt hatten, kam noch richtig vom Boden ab, war aber dann mangels Auftrieb einfach nicht flugfähig. Es fehlten die 48 Quadratmeter zusätzlicher Flügelfläche der ausgefahrenen Vorflügelklappen.

Wie es zu der fatalen Klappenstellung hatte kommen können, war nach Lufthansa-Auskunft Ende letzter Woche noch „völlig ungeklärt“. Die Experten der Fluggesellschaft gingen davon aus, daß der Check-out, also das Überprüfen auch der Klappensysteme vor dem Start, ordnungsgemäß vorgenommen worden sei, und „das grüne Licht“ — so die Aussage von Flugkapitän Krack — „war da“.

Unabhängig voneinander werden die vorderen und die hinteren Klappensysteme für die Start- (oder Lande-)stellung bewegt: die vorderen pneumatisch, angetrieben durch Druckluft von den Triebwerken, die hinteren hydraulisch. Hilfsweise können beide Klappensysteme auch elektrisch angetrieben werden.

Absturzstelle bei Nairobi Mangelnder Auftrieb

Doppelt ist auch die Anzeige im Cockpit. Gelbes Licht leuchtet auf, sowohl beim Piloten wie beim Flugingenieur, wenn die Klappensysteme heraus- oder hineinbewegt werden. Grünes Licht erscheint, wenn sie in der erforderlichen Ausfahrposition einrasten.

Einer der ersten, der nach dem Unglück Flugkapitän Krack über die Position der Vorflügelklappen befragte, war ein belgischer Berufskollege, der als Passagier mit an Bord gewesen war. Er hatte beim Start — Vorausschau auf das unvermeidliche Unglück — „mit den Augen des Berufserfahrenen“ gesehen, daß die Vorflügel nicht ausgefahren waren.

Annähernd zwei Milliarden Flugkilometer hatten die Boeing-Jumbos — inzwischen gibt es 237 der elefantenhaften Großraumflugzeuge — seit Anfang 1970 ohne tödlichen Zwischenfall zurückgelegt. Und erst einmal waren während dieser Zeit die Vorflügelklappen in Berichten über 747-Zwischenfälle erwähnt worden. Freilich: Der Fall damals war dubios genug.

300 Passagiere waren an Bord, als ein Jumbo der Panam, im September vorletzten Jahres, beim Anflug auf Frankfurt über einem Mainzer Vorort eine Vorflügelklappe verlor. Das etwa zehn Meter lange Flugzeugteil stürzte in einen Siedlungsgarten.

BND

Agent 12 619

Gegendarstellung: In der Ausgabe vom 18. November 1974 gibt der SPIEGEL in dem Beitrag „Agent 12619: ‚Im Farn, auf Moos, in der Pfütze‘“ auf Seite 96 folgende Behauptungen wieder, die der Agent Günther Heysing in einer Meldung im Jahre 1968 über mich aufgestellt hat: Ich sei „ND-

NEU

Steuern Sie Ihre Steuern in die eigene Tasche +Stop+
Es geht einfacher als Sie glauben +Stop+ Wir bieten Ihnen Reihenhäuser/ Komfort-Eigentumswohnungen +Stop+ in der Waldwohnanlage Neumarkt/Opf. +Stop+ und im Wohncenter Bismarck in Nürnberg +Stop+

Steuervorteil 174% +Stop+

Eine tolle Sache +Stop+

Fordern Sie Informationsmaterial an +Stop+ kostenlos und unverbindlich

bt

Bauherrn-Treuhand GmbH
85 Nürnberg Streaemannplatz 6
Ruf (0911) 53 38 20

Ser. Anlageberater gesucht

Englisch in England

Anglo-Continental Educational Group offeriert Ihnen 10 erstklassige Sprachschulen — unterschiedlich in Kursart, Kursdauer und Preis.

- 1 Anglo-Continental School of English Bournemouth
- 2 Anglo-Continental School of English London
- 3 Interlink School of English Bournemouth und Poole
- 4 Interlink School of English London
- 5 Academia School of English Bournemouth und Poole
- 6 Anglo-International School Bournemouth
- 7 English Proficiency Centre Bournemouth
- 8 Private Study Centre Bournemouth
- 9 NovaSchool of English Bournemouth
- 10 International School for Juniors Bournemouth, Wimborne und Blandford

Dokumentation unverbindlich durch Interschool Information Service, Seefeldstrasse 17, CH-8008 Zürich/Schweiz, Telefon 00411 / 47 79 11, Telex 52 529

Herr _____
Frau _____
Frl. _____
Vorname _____ DD 50 A
Strasse _____
PLZ _____
Wohnort _____