

H.C. Artmann Dracula Dracula



H.C. Artmann

Dracula Dracula
Ein transsylvanisches Abenteuer

Edition Text & Ton

H.C. Artmanns Dracula-Text gilt seit langem als Geheimtip; wenn er nun – zusammen mit einer von H.C. Artmann gesprochenen Fassung auf Tonkassette – einem größeren Publikum zugänglich gemacht wird, dann könnte daraus ein Kultbuch ersten Ranges werden.

DM 29,-, öS 220,-



Verlag der Österr. Staatsdruckerei, A-1037 Wien
Auslieferung BRD: Stuttgart Verlagskontor

WIR HABEN JEDEN DRUCK UNTER KONTROLLE



DATA INSTRUMENTS®
DIE SPEZIALISTEN
FÜR DRUCKAUFGABEN

Bis zu 100 Millionen Druck-
messungen von Öl, Gas,
Wasser: korrosions- und
feuchtigkeitsresistent.
Meßgenauigkeit: von
± 1% bis ± 0,25%.

BITTE
PROSPEKT
AN-
FORDERN

Aschaffenburg Str. 44, 8752 Schöllkrippen
Telefon 06024/2484, Telefax 06024/2622

LUFTFAHRT

Tückischer Ballast

Der Konstrukteur einer 1987 abgestürzten Turbo-Prop-Maschine wehrt sich gegen die „gefährliche Falschdarstellung“ des Unglücks im ARD-Fernsehen.

Verzweifelt zerrte der Pilot am Steuerhorn seines ins Taumeln geratenen Flugzeugs. „Zieh hoch“, schrie der Co-Pilot. Der Flugzeugführer befahl einen Notruf an die Bodenstellen: „Wir stürzen ab, Steuerung blockiert.“

Den Horror aus dem Cockpit einer auf dem Flug von Mailand nach Köln außer Kontrolle geratenen Verkehrsmaschine mit 37 Personen übermittelte das ARD-Fernsehen, im Simulator nachgestellt, vor Wochen in die deutschen Wohnstuben. Nun bringt der Staatsanwalt des Bezirks Como, Mario Del Franco, den Absturz vor Gericht.

Warum der moderne Turboprop-Schulterdecker vom Typ ATR 42 der Alitalia-Tochter „Ati“ an jenem Abend des 15. Oktober 1987 über dem Comer See verunglückt war, hatten Experten damals rasch ermittelt: Die Besatzung der Maschine scheiterte an einer Vereisung an Tragflächen und Leitwerk.

Der italienische Ankläger jedoch vermutet Schuldige auch unter den Lebenden. Mehr als ein Jahr lang ermittelte Del Franco. Neun Verdächtigen will er den Prozeß machen: darunter vier Manager der Gesellschaft Ati – wegen unzureichender technischer Hinweise an die Piloten – und Vertreter des französischen Flugzeugkonstruktors der ATR 42, der Firma Aérospatiale aus Toulouse – wegen eines, wie der Staatsan-

walt glaubt und die ARD unterstellte, Fehlers bei der Konstruktion des Flugzeugs.

Noch ehe allerdings das Gericht in Como den Todesflug minutiös rekonstruieren wird, entschloß sich der französische ATR-42-Konstrukteur nun zu einem ungewöhnlichen Schritt. In einer „Stellungnahme zur ARD-Fernsehung“ wehrt sich die Aérospatiale gegen die „gefährliche Falschdarstellung“ des Unfallhergangs im Fernseh-Report, der den Ruf der Firma „geschädigt“ habe.

Gereizt durch „fehlerhafte Aussagen“ in der am 10. Oktober ausgestrahlten Sendung (Titel: „Gesucht wird ... eine Absturzursache“), gab die Aérospatiale Einblick in die Ermittlungen der Unfall-Sachverständigen. Tatsächlich entlasten die Aufzeichnungen des „Cockpit Voice Recorder“ und des Flugdatenschreibers im Rumpf der Unglücksmaschine den Konstrukteur. Die Alitalia-Tochter Ati hingegen, so die Aérospatiale, habe ihre Sorgfaltspflicht gegenüber den eigenen Piloten verletzt.

Als die Crew der ATR 42 im Oktober letzten Jahres in Mailand bei feuchter Witterung startete, flogen die Piloten in widriges Wetter mit Minusgraden. Eisansatz fürchteten die Flugzeugführer von Propellermaschinen ebenso wie die Kapitäne von Jets: Ein Film von Eiskristallen kann das Gewicht eines Flugzeugs gefahrenträchtig erhöhen, kann aber auch die Umströmung des Tragflügels bis zu ihrem Abreißen beeinträchtigen.

Verkehrsmaschinen, die vor allem beim Steig- oder Sinkflug häufig vereisungsträchtige Wetterschichten durchfliegen müssen, kommen ohne technische Enteisungshilfen nicht aus. Heiße „Zapfluft“ aus den Hochdruckkompres-



Turbo-Prop-Flugzeug ATR 42: Lücken im italienischen Bordbuch

soren ihrer Turbinen beispielsweise beheizt bei modernen Düsenmaschinen über ein verzweigtes Röhrensystem die Nasenflächen an den Flügeln, Leitwerksteile und andere wichtige Partien.

Turbo-Props wie die verunglückte ATR 42 hingegen, bei denen verhältnismäßig kleine Triebwerke vergleichsweise große Propeller antreiben, können der Vereisungsgefahr nur wie Weltkrieg-II-Bomber begegnen – pneumatisch. Pulsierende Plastik- oder Gummibälge, an empfindlichen Stellen wie etwa den Nasen der Tragflächen oder an den Leitwerkflossen angebracht und mit Druckluft aus den Verdichtern der Turbinen gespeist, sollen Eisschichten, die sich im Flug gebildet haben, absprengen.

Zu dem Vereisungsdebakel über dem Comer See kam es, als die Crew der ATR 42 die drohende Gefahr verdräng-

te. Doch weder dieses noch weitere Zeichen deutete die Crew richtig: Fünfmal warnte das „Stall“-Horn im Cockpit vor dem drohenden Auftriebsverlust; dreimal suchte eine Steuerautomatik („Stickpusher“) die gefährliche Fluglage durch einen Sinkflug aufzufangen – alles vergebens.

Statt der Automatik zu folgen, zogen die Piloten, wie der Flugschreiber ausweist, am Steuerknüppel und hielten so die Nase hoch. Endlich versäumte die Crew, auch dies befolgt der Flugschreiber, der luftsiechen Maschine mit erhöhter Triebwerksleistung und ausgefahrenen Landeklappen rettenden Auftrieb zu verleihen.

Im unkontrollierten Sturzflug überschritt die ATR 42 ihre zulässige Höchstgeschwindigkeit und zerlegte sich noch im Flug.

Staatsanwalt Del Franco geht davon aus, daß die Bedienungs-vorschrift, die der Hersteller für das Einfliegen in vereisungsgefährdete Regionen erließ, den Piloten durch ihre Airline-Manager gar nicht oder nur unvollkommen zur Kenntnis gebracht wurde. Ein Vorwurf, den die Aérospatiale stützt: so habe die Ati für die ATR 42 ein eigenes Handbuch verwendet, in dem etwa „die Beschreibung der Mindestgeschwindigkeiten“ aus der Originalvorlage „nicht ausreichend übernommen wurde“; auch bemängelt der Flugzeughersteller, daß in dem Ati-Bordbuch „wichtigste Anweisungen“ über die „Flugzeugführung bei schwierigen Bedingungen“ fehlen.

Die Mutmaßung des Staatsanwalts, eine aerodynamische Makke der ATR 42 habe den Piloten womöglich keine Chance gelassen, nahm der Flugzeughersteller gelassen: Der gut beleumdeten Maschine sei nach den für Verkehrsflugzeuge vorgeschriebenen, sehr aufwendigen Testflügen die Musterzulassung durch die Luftfahrtbehörden der USA, der Bundesrepublik, Frankreichs und Italiens erteilt worden.

„Alle Flugzeuge sind, so oder so, technische Kompromisse, machen wir uns da nichts vor, alle Flugzeuge können auch wegen Vereisung runterfallen“, befand Manfred Küppers, Flugunfall-Sachverständiger beim Luftfahrt-Bundesamt in Braunschweig. Der wohl tragischste Eis-Absturz der modernen Verkehrsfliegerei traf am 13. Januar 1982 in Washington D.C. eine als technisch ausgereift bekannte Düsenmaschine vom Typ Boeing 737 der Air Florida.

Vor dem Start in dichtem Schneetreiben war die Maschine durch Aufsprühen einer eislösenden Mischung ordnungsgemäß von Eis und Schnee befreit worden. Dann hatte sich der Start verzögert, bis – unbemerkt von der Crew – die Wir-



Flugschreiber des Unglücksflugzeugs
Steuerautomatik dreimal mißachtet

te. Die Gesprächsaufzeichnungen des Cockpit-Tonbands, das jeweils die letzten 30 Minuten speichert, enthüllen, laut Aérospatiale, daß die Piloten um die Eisbedrohung wußten.

Dennoch, trotz der Minusgrade und des feuchten Wetters, begannen die Flugzeugführer ihren Steigflug mit der niedrigen Geschwindigkeit von 132 Knoten (244 km/h). In knapp 5000 Meter Höhe wies der Kapitän seinen Copiloten an, die Geschwindigkeit um weitere vier Knoten zu drosseln – damit flog die Turbo-Prop genau 17 Knoten unter der vom Hersteller im Flughandbuch unter solchen Vereisungsbedingungen vorgeschriebenen Minimalgeschwindigkeit.

Zu langsam vorgetrieben, einen Eisfilm auf seiner Metallhaut, drehte sich der Hochdecker träge über eine Tragfläche – eine Mahnung an den Piloten, dem kränkenden Flieger mehr Auftrieb

GESCHICHTE erleben – GESCHICHTE verschenken!

Machen Sie sich selbst oder jemandem, den Sie gern haben, mit einem anspruchsvollen Geschenk für mindestens 1 Jahr eine Freude: Mit GESCHICHTE – dem historischen Magazin.

GESCHICHTE ist das illustrierte Magazin für alles Wissenswerte, Unterhaltende und Neue von gestern. Von namhaften Autoren sorgfältig recherchiert, lebendig geschrieben und mit Original-Dokumenten reich illustriert.

GESCHICHTE kommt 6x jährlich ins Haus. Farbige und im großen Magazinformat. Machen Sie sich die Freude.

Geschichte

Anne Boleyn
Für einen zeitgenössischen Porträtisten
Richard Löwenherz in Gefangenschaft
Der Sichel schneidet von 1949
Urmordmordern um 1900
Das Reich der Hethiter

Unser Dankeschön, wenn Sie GESCHICHTE sofort abonnieren:
3 Ausgaben
früheren Datums
nur 10,- DM

COUPON

☐ **Ja**, ich möchte GESCHICHTE ab sofort für 1 Jahr (6 Ausgaben) zum Preis von 56,- DM einschließlich Porto und Versandkosten abonnieren.

☐ Ihr Dankeschön: 3 Ausgaben früheren Datums für insgesamt 10,- DM erhalte ich mit der Abo-Rechnung (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland).

☐ Ich möchte GESCHICHTE verschenken. Senden Sie mir den Geschenkgutschein für 1 Jahr (6 Ausgaben) zum Preis von 56,- DM einschließlich Porto und Versandkosten.

☐ Ich möchte GESCHICHTE kennenlernen. Schicken Sie mir ein kostenloses Probeexemplar. Ich habe 14 Tage Zeit, um GESCHICHTE in aller Ruhe kennenzulernen. Wenn ich mich nicht bei Ihnen melde, erhalte ich danach GESCHICHTE alle 2 Monate im Abonnement. 6 Ausgaben pro Jahr kosten 56,- DM einschließlich Porto und Versandkosten. Das Gratis-Probeheft gehört mir in jedem Fall.

Vorname _____ Name _____

Str./Nr. _____

PLZ/Wohnort _____

Datum _____ 1. Unterschrift _____ S

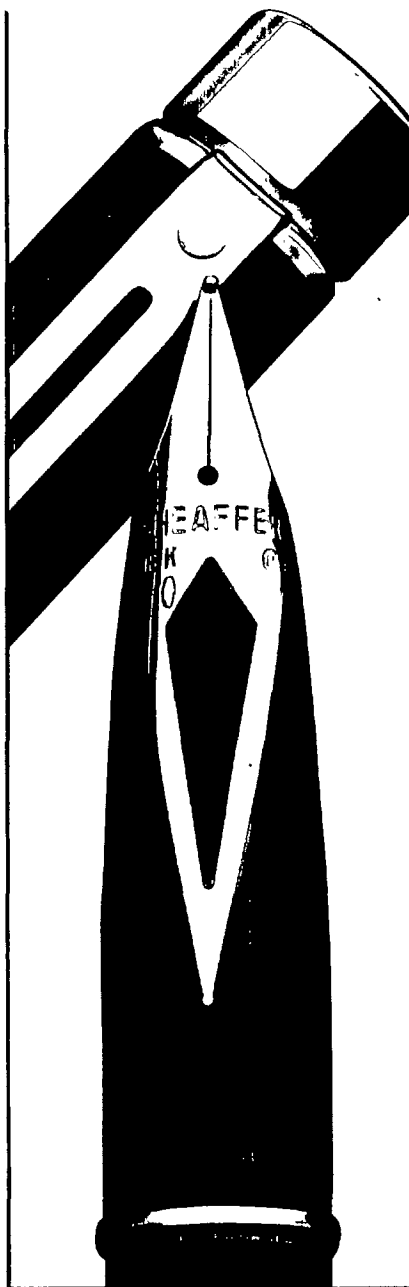
Wichtig! Bitte 2 x unterschreiben!

Garantie: Ich kann diese Vereinbarung innerhalb einer Woche beim Historiographischen Institut, Büro Deutschland, widerrufen. Zur Wahrung der Frist genügt die rechtzeitige Absendung des Widerrufs.

Datum _____ 2. Unterschrift _____ S

Bitte senden an:
Historiographisches Institut, Büro Deutschland,
D-4300 Essen 1, Postfach 101518,
Telefon (0201) 26 00 21 • Telefax (0201) 26 00 25

QUALITÄT.
DAS IST DER PUNKT.



Wie und womit wir schreiben, darin spiegelt sich unser persönlicher Charakter. Die Wahl eines Sheaffer zeigt Qualitätsanspruch: Der weiße Punkt und die eingelegte Goldfeder symbolisieren Perfektion und handwerkliche Meisterleistung. Seit 1908. Auch in Zukunft werden wir diesem Grundsatz treu bleiben.

Sheaffer Schreibgeräte erhalten Sie in den besten Schreibwarengeschäften am Platze.

Sheaffer Pen, Telefon 09 31/7 10 31.



kung der Sprühenteisung nachließ. Auf den Tragflächen und dem Leitwerk setzte sich erneut der tückische Ballast fest.

Da half, 30 Sekunden nach dem Abheben, auch die heiße Zapfluft aus den beiden Turbinen für die Beheizung eisgefährdeter Partien nicht mehr – die Gesetze der Aerodynamik zwangen das Flugzeug zu Boden: 74 der 79 Insassen, darunter die Piloten, starben.

Die automatische Tonbandaufnahme speicherte die letzten Worte der todkeweihten Piloten. Kapitän: „Strömungsabriß, wir fallen.“ Copilot: „Larry, wir gehen runter, Larry.“ Kapitän: „Ich weiß.“

TECHNIK

Mac und Muse

Auf 250 Milliarden Dollar wird der Markt für die nächste Generation der TV-Geräte, das „Hochzellenfernsehen“, geschätzt. Nach welcher Norm es gebaut wird, ist noch umstritten.

Die Herren, die sich am Konferenztisch gegenübermaßen, beflößigten sich durchaus höflicher Umgangsformen. Doch ihr Lächeln glich eher einem Distanzfletschen – selten habe er, erinnert sich ein Teilnehmer, „so viel unterdrückte Wut auf einem Haufen gesehen“.

Ende September dieses Jahres hatten sich die Abgesandten von Elektronikfirmen und Rundfunkanstalten aus Japan, den USA und Europa im englischen Seebad Brighton zur International Broadcasting Convention eingefunden. Vier Tage lang stritten sie darüber, wie das Fernsehen der Zukunft funktionieren soll. Einig waren sie sich nur über eines: „Es wird ein Riesengeschäft“, so Albrecht Gasteiner, Manager des japanischen Elektronik-Konzerns Sanyo.

Denn spätestens bis zur Jahrtausendwende wollen die Konzerne den fernsehenden Teil der Welt mit einem neuartigen TV-System beglücken: dem sogenannten High Definition Television (HDTV), das schärfere, brillantere und vor allem größere Bilder liefert als das herkömmliche Fernsehen. Überdimensionale Flachbildschirme sollen dem Zuschauer auf seinem Sofa das Gefühl vermitteln, im Kino zu sitzen; dann wird er endlich im Großformat und flimmerarm sehen können, was ihm schon heute soviel Freude an seinem Programm bereitet.

Unklar ist nur, nach welchem Verfahren der Menschheit die Errungenschaft des Großfernsehens beschert wer-

den wird. Denn Japaner, Europäer, Amerikaner und sogar die Russen haben HDTV-Systeme entwickelt, die untereinander so wenig kompatibel sind wie Katz und Maus. Jeder der vier HDTV-Blöcke wird von den jeweiligen Regierungen in dem Vorhaben unterstützt, die eigene HDTV-Norm durchzusetzen, denn: „Wer die neue TV-Norm hat“, so der deutsche Forschungsminister Riesenhuber, „hat die Märkte.“

Im Prinzip bedienen sich alle HDTV-Systeme derselben Technik. Dabei wird die Zahl der Bildzeilen auf dem TV-Schirm auf über 1000 erhöht – mit dem Ergebnis, daß das produzierte Bild wesentlich schärfer ist und weniger flimmert als das herkömmlicher TV-Geräte, bei denen das Bild in 625 Zeilen (in Europa) beziehungsweise 525 Zeilen (in Amerika) zerlegt wird.

Ein weiterer Unterschied zwischen den beiden europäischen Systemen (Pal und Secam) und der amerikanischen Norm (NTSC) ist die sogenannte Bildfrequenz – der (in Hertz gemessene) Zeittakt, in dem die Kathodenröhre des TV-Geräts die Bildimpulse auf den Schirm strahlt. Europäische TV-Geräte arbeiten mit 50 Hertz, die amerikanischen mit 60 Hertz.

Ausgehend von der amerikanischen NTSC-Norm, entwickelten die Ingenieure der japanischen Elektronikfirmen ein HDTV-System, das sie im Frühjahr 1986 auf der 16. Vollversammlung des internationalen Normengremiums Comité Consultatif International des Radiocommunications (CCIR) im jugoslawischen Dubrovnik handstreichartig als Weltstandard durchzusetzen versuchten.

Die europäische Konkurrenz, die bis dahin vom „Hochzeilenfernsehen“ nicht



HDTV-Bildprojektor (Prototyp)
„Wer die Norm hat, hat die Märkte“