

Herwig Duschek, 24. 10. 2012

www.gralsmacht.com

1030. Artikel zu den Zeitereignissen

Paris, 25. Juli 2000: Absturz der Concorde (3)

(Ich schließe an Artikel 1029 an.)

(National Geographic-Video¹): Wenn wir die Ereignisse dieses schicksalhaften Tages zurückverfolgen und uns eingehend mit den Untersuchungsergebnissen beschäftigen, können wir aufzeigen, was tatsächlich passiert ist ... Die Ermittler überprüfen routinemäßig die Passagier- und Gepäcklisten und finden sofort etwas Verdächtiges. 19 Gepäckstücke, die sich laut Ladebericht gar nicht im Flugzeug hätten befinden dürfen – sie gehörten keinem der Passagiere des Fluges AF 4590. Könnte ein Terrorist eine Bombe an Bord geschmuggelt habe? ...

Ist dies eines der vielen Ablenkungsmanöver? (Frage 8)

Dieser Trümmerhaufen (s.u.) ist alles, was vom Hotel übrig geblieben ist. Die Wucht des Aufpralls und die Intensität des Feuers sind so stark, daß von einem 40-Zimmer-Gebäude nicht mehr als ein Haufen Schutt übrig bleibt².



Und das ist das, was von der Concorde übrig geblieben ist:

¹ <http://www.youtube.com/watch?v=qP7fCs86ofo>

² Vgl. Frage 8 in Artikel 1029, S. 5



... Die Auswertung der Black Box zeigen, daß alles (beim Start) normal verläuft, bis die Concorde eine Geschwindigkeit 323 km/h erreicht. Sie ist jetzt nur noch 97 Sekunden von der Katastrophe entfernt. Flugdatenrekorder lassen einen plötzlichen Schubverlust an beiden Triebwerken unter der linken Tragfläche erkennen. Sofort danach zeichnet die Blackbox die dramatische Warnung vom Kontrollturm auf: „Airfrance 4590, Sie haben Flammen hinter sich!“ ...

Trotz dieser Warnung kann der Pilot Christian Marty den Start nicht mehr abbrechen. Die Landebahn reicht nicht mehr aus, um sicher zum Stehen zu kommen³. Er muß abheben. (John Hutchinson⁴;) „Er ... hatte aber Schwierigkeiten mit den linken Triebwerken, die nicht die nötige Schubkraft hatten. Er versuchte verzweifelt, das Flugzeug zu kontrollieren, um Geschwindigkeit zu gewinnen. Aber er war natürlich machtlos gegenüber dem Problem an den linken Triebwerken.



³ Vgl. Frage 2 in Artikel 1028, S. 3

⁴ Ehemaliger Concorde-Pilot

Normalerweise wird ein Flugzeug vor dem Start durchkontrolliert – auch die Triebwerke. Warum weisen beide linke Triebwerke plötzlich beim Start einen Defekt auf? (Frage 9)

Die Untersuchungen konzentrieren sich nun auf die linken Triebwerke. Warum haben sie an so einem kritischen Punkt an Schubkraft verloren?...



Die französischen Ermittler finden mehrere Reifenteile auf der Startbahn. Eins davon wiegt viereinhalb Kilo. Tests bestätigen schnell, daß sie zu der Concorde gehören. Das ist eine bedeutsame Spur. Weshalb? Die Reifen der Concorde werden bis einem extrem hohen Druck aufgepumpt, was dazu führt, daß sie leichter platzen als bei anderen Flugzeugen, vor allem bei den Starts und Landungen ...

Die französischen Unfalluntersucher gehen noch einmal die Akten durch und entdecken, daß Vorkommnisse mit geplatzten Reifen bei der Concorde gar nicht so selten sind. Sie entdecken, daß es im Verlauf von 24 Jahren mehr als 50 Fälle von geplatzten Reifen bei Starts und Landungen gab.

Nun hatte die Concorde-Flotte schon 40 000 Flüge hinter sich⁵ – entsprechend also 80 000 Starts und Landungen. In Anbetracht dessen, daß die Concorde-Flotte innerhalb von 24 ½ Jahren⁶ noch nie einen Unfall hatte⁷ – was man von anderen Flugzeugen nicht sagen kann – sind die paar geplatzten Reifen zu vernachlässigen.

Ist diese „heiße Spur“ mit den Reifen auch ein Ablenkungsmanöver? (Frage 10)

(National Geographic-Video:) Eine der schwerwiegendsten Unfälle (mit geplatzten Concorde-Reifen) betraf 1979 eine andere Airfrance-Concorde – diesmal auf dem Dallas-Airport in Washington. Bill Lightfoot (s.u.) war an diesem Tag als Passagier an Bord der Concorde.

(Bill Lightfoot:) „Ich konnte ein großes ausgefranztes Loch an der Tragfläche sehen (s.u.) und Stücke von Aluminium oder Alufelgen, daß dann eine Menge Flüssigkeit (?) aus dem Loch (trat), das in die Tragfläche gerissen worden war.“

⁵ Siehe Artikel 1028, S. 2

⁶ Die kommerziellen Flüge begannen am 21. Januar 1976 <http://de.wikipedia.org/wiki/Concorde>

⁷ Siehe Artikel 1028, S. 2



Unverkennbar „passen“ diese Aussagen zu den offiziellen Ursachen des Concorde-Absturzes im Jahre 2000⁸. Inwieweit sind diese obigen Aussagen aber wahr und lassen sich nachprüfen? (Frage 11)

Auffällig ist auch, daß die Sache mit den angeblich geplatzten Concorde-Reifen 1979 war, in dem Jahr also, als der Film „*Airport 80 - Die Concorde*“⁹ in die Kinos kam.

(National Geographic-Video:) Der offizielle Bericht über dieses Unglück kam zu dem Schluß, daß auf dem Weg zur Startbahn ein Reifen geplatzt war, das freiliegende Metall sich stark erhitzte (?) und das Rad darauf kurz vor dem Start explodierte (?). Das Flugzeug hob ab, konnte aber 20 Minuten später sicher auf dem Boden aufsetzen (?). Man kam mit dem Schrecken davon, aber der Vorfall führte zu einer gründlichen Untersuchung der Reifensicherheit.

Die Concorde-Ingenieure installierten Sensoren, um einen zu niedrigen (hohen?) Reifendruck aufzuspüren, veränderten den Inspektionsprozess der Reifen vor jedem Flug und das Wichtigste, wie uns Luftfahrtexperte David Learmount (s.u.) erklärt, sie entwickelten stärkere Reifen, die das Doppelte der normalen Reifenlast aushalten.



(David Learmount:) „Die Anforderungen bei den Testflügen sahen vor, daß das Flugzeug auch in der Lage sein sollte, auch mit geplatzten Reifen auf der Startbahn zu beschleunigen (?)

⁸ Beim Start vom Flughafen Paris-Charles de Gaulle in Paris war an der Maschine, deren Ziel New York war, der rechte vordere Reifen geplatzt, mutmaßlich nachdem er über ein Metallteil gerollt war, das eine kurz zuvor gestartete McDonnell Douglas DC-10 der Continental Airlines verloren hatte. Hochgewirbelte Reifenfetzen lösten im Tank der linken Tragfläche der Concorde eine Schockwelle aus, so dass an anderer Stelle des Tanks Treibstoff austrat. Weitere Teile des Reifens zerstörten die Fahrwerkselektrik. Dadurch konnte das Fahrwerk nicht mehr eingefahren werden. An der beschädigten Elektrik des Fahrwerks bildeten sich Funken, die den austretenden Treibstoff entzündeten ... http://de.wikipedia.org/wiki/Air-France-Flug_4590

⁹ Siehe Artikel 1028 (S. 1/2)

und ohne Reifen abzuheben (?). Die Räder wurden dementsprechend entwickelt und haben seither nie wieder versagt.“

Zumindest 18 Jahre¹⁰ lang nicht, bis dann in Paris etwas furchtbar schief läuft.

(Fortsetzung folgt.)

¹⁰ Es ist kaum anzunehmen, daß die Ingenieure von 1979 bis 1982, also 3 Jahre brauchten, um einen neuen Reifen zu entwickeln. Von 1982 bis 2000 sind es 18 Jahre.