

# Schreckliche Bürde

Was hat den Absturz der Lauda-Air-Boeing verursacht, eine Bombe oder ein Triebwerkschaden?

Als vor drei Jahren beim Eröffnungsflug zum ersten Male eine Boeing 767-300 ER der österreichischen Lauda Air auf dem Don-Muang-Flughafen von Bangkok landete, erlebte auf dem Rollfeld ein buddhistischer Priester im Gebet Erfolg und Sicherheit für die neue Route. Der fromme Mann betete vergebens.

Über einem etliche Quadratkilometer breiten Streifen Dschungelgebiet, rund 240 Kilometer nordwestlich Bangkoks gelegen, regneten letzte Woche in der Nacht zum Montag Leichenteile und Flugzeugtrümmer vom Himmel. Im Mozart-Jahr war die „Mozart“ getaufte zweistrahlige Boeing 767-300 ER der von dem ehemaligen Rennfahrer Nikolaus Andreas „Niki“ Lauda gegründeten und geleiteten Flugesellschaft abgestürzt. Es war der erste Absturz eines seit neun Jahren bewährten, in mehr als 350 Exemplaren verbreiteten Typs und – mit dem Tod aller 223 Personen an Bord, darunter 6 Deutschen und 87 Österreichern – die folgenschwerste Katastrophe der österreichischen Luftfahrt.

Stunde um Stunde stapfte der sogleich herbeigeeilte Airline-Chef zwischen Helfern und Plünderern mit aufgekrempten Ärmeln durch die brütend-heißen Bambusbestände des Unglücksgeländes und inspizierte sichtlich erschüttert die Überreste seiner erst 18 Monate alten Maschine und ihrer Opfer. Der erschöpfte Niki Lauda („223 Tote sind eine schreckliche Bürde“) wirkte mit seiner schmutzverschmierten Kleidung und seinen von einem Rennunfall herrührenden Brandnarben am Kopf fast wie der einzige Überlebende des Unglücks.

Über die Unglücksursache aber vermochte der ehemalige dreifache Rennwagen-Weltmeister, der als technischer Perfektionist gilt, auch nach ausgiebiger Inspektion des Trümmergebiets keine

bündigen Aussagen zu machen. Sicher ist laut Lauda nur, das Flugzeug habe sich „in großer Höhe in Luft aufgelöst“, ebenso sicher, daß die Auswertung der unversehrt geborgenen Flugdatenschreiber und des feuerfest gepanzerten Tonbandes mit den letzten Cockpit-Gesprächen binnen kurzem genaueren Aufschluß geben wird.

Berichte von Augenzeugen, die nach den jahrzehntelangen Erfahrungen der Unfalldetektive von jeher dazu neigen, einen Aufschlagbrand gleichsam rückwärts wieder in die Luft zu verlegen, erwiesen sich auch in Bangkok als widersprüchlich und wenig hilfreich für eine zuverlässige Rekonstruktion des Hergangs. So erblickte etwa Bauer Somsak Boonbandan die Maschine und ihre blinkenden Positionslichter hoch über sich und sodann „eine riesige Explosion im Vorderteil“.

Der Chef einer Polizeistation schildert es anders: „Die Maschine flog niedrig“, er sah, wie „Flammen aus dem Rumpf“ schlugen, ehe das Flugzeug „als glühender Feuerball“ zerbarst.

Andere Augenzeugen wollen dagegen vor der Explosion den Brand eines Triebwerks beobachtet haben. Daraus

leiteten Fachleute zunächst die Vermutung ab, das Flugzeug sei womöglich einem – allerdings äußerst selten auftretenden – „uncontained engine failure“ erlegen, einer internen Triebwerk-Katastrophe, bei der etwa Verdichterschaukeln mit großer Wucht durch die Turbinenverkleidung in die Tragfläche fetzen und lebenswichtige Teile zerstören. Dabei kann es, infolge vernebelten Kraftstoffs aus einem angerissenen Tank, zur Verpuffung und damit zum Brand kommen.

Tatsächlich entdeckten Mitglieder der Unfalluntersuchungskommission an einem Triebwerk, das erst am Donnerstag aufgefunden wurde, starke Brandspuren. Etliche Experten sahen sich nun in der Ansicht bestärkt, das Unheil habe in einer von der Besatzung nicht mehr beherrschbaren Triebwerkskatastrophe seinen Anfang genommen. Immerhin: Bei Lauda waren schon zweimal Probleme mit den Pratt & Whitney-Triebwerken der „767“ im Logbuch zu verzeichnen.

Dieser Annahme steht entgegen, daß Fluglotsen und Crew nach dem Abheben den üblichen Routinedialog über das Steigflugprozedere führten. Die Besatzung, ein amerikanischer Kapitän mit 14 000 Flugstunden Erfahrung und ein gleichfalls erfahrener österreichischer Kopilot, hatte nicht das geringste Anzeichen von Besorgnis verraten.

Daher neigten Unfallforscher vor Ort und andere Fachleute letzte Woche auch zu dem Verdacht, das Flugzeug sei in der einstweilen zugewiesenen Flughöhe (rund 9000 Meter) jählings von einer Dekompression durch starke Zerstörungen seiner Struktur ereilt worden. Gleichwohl blieb auch dafür die Ursache rätselhaft. War es, geboren aus schlimmen „Scherungszonen“, einer jener urgewaltigen Turbulenzausbrüche, die ein Flugzeug zerbrechen können?

Am wahrscheinlichsten dünkte die Experten zunächst das Walten einer unheilvollen Kraft von innen nach außen durch eine an Bord geschmuggelte Bombe, wie sie am 21. Dezember 1988 über dem schottischen Dorf Lockerbie in der gleichen Flughöhe wie beim Unglück von Bangkok den Pan-Am-Jumbo „Maid of the Sea“ (270 Tote) in einem Feuerball vernichtet hatte.



Boeing-Trümmer, Lauda (r.): „In großer Höhe in Luft aufgelöst“

Ende der Woche gewann der Triebwerkverdacht die Oberhand.

Das Desaster über Thailand traf eine kleine, aber piekfeine Airline mit einem der aggressivsten Chefs, die je eine Luftfahrtgesellschaft geleitet haben. Der heute 42jährige Gründer, den die *Süddeutsche Zeitung* „das Glückskind des österreichischen Jet-set“ und „schnoddriger Gesellschaftslöwe“ nannte, hatte als Rennfahrer 15 Millionen Mark verdient und um ein Haar sein Leben verloren. Er sei, sagt er, „glimpflich davongekommen“, weil er sich bei einem kapitalen Unfall 1976 auf dem Nürburgring „zwar einen Teil des Kopfes, nicht aber das Hirn verbrannt“ habe. Weil das Haupthaar dahinsengte, trägt Lauda seither stets wie eine Trademark ein rotes „Parmalat“-Mützchen seines einstigen Rennsponsors, eines italienischen Molkerei-Riesen.

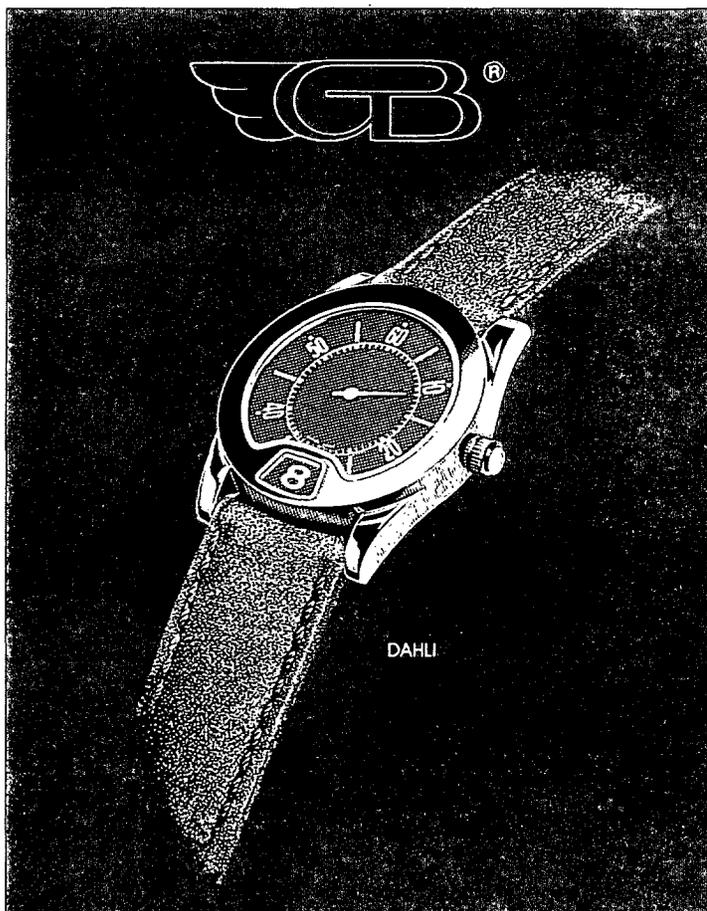
Mit zweimotorigen Turboprops stieg Lauda 1979 ins europäische Chartergeschäft ein. Nach einigen geschäftlichen Turbulenzen verschaffte der Selbstflieger (Verkehrslizenz seit 1980), dessen Piloten sich nach seinen eigenen Worten „um 35 Prozent unter dem internationalen Durchschnitt“ entlohnen lassen, der Firma auch Liniendienste auf der Langstrecke. Letztes Jahr erhöhte die 515 Mitarbeiter zählende Lauda Air Luftfahrt AG, deren Jet-Flugpark auf zwei Boeing 767 und zwei Boeing 737 anwuchs, ihren Umsatz um 40 Prozent auf 1,36 Milliarden Schilling (umgerechnet 194 Millionen Mark).

Lauda trickste die übermächtigen staatlichen „Austrian Airlines“ kulinarisch aus. „Lauda Air“, lobte jüngst der *Playboy*, „ist für viele Vielflieger zum absoluten Geheimtip geworden.“ Der Passagier fände dort „die knackigsten Mädels“ (vom Chef selber ausgesucht), außerdem „die saubersten Flieger, das beste Essen und den freundlichsten Service aller Airlines“.

Der Verdacht, Laudas Boeing sei durch eine Bombe ausgelöscht worden, gründete sich auf die Tatsache, daß die Maschine bei der Explosion offenkundig in noch kleinere Teile als der Lakerbie-Jumbo zerrissen wurde.

Falls es eine Bombe war, so fragen sich die Unfall-Untersucher in Bangkok auch, wem mag sie gegolten haben? Einem britischen Rauschgiftfahnder, der an Bord war, einem Heroinkurier, der an Bord vermutet wurde? Oder galt sie einem Ami-Flugzeug und war auf dem Flugplatz der nach dem Golfkrieg wieder laxen Kontrollen durch einen blindwütigen Zufall in den Bauch der Lauda Air geraten?

Ob Bombe, ob Triebwerksschaden – Lauda will notfalls persönliche Konsequenzen ziehen: „Ist die Boeing wegen einer Idiotie von mir abgestürzt, dann höre ich auf mit der Airline.“ ◀



C R E A T E D B Y G I A N N I B U L G A R I

ANOTHER PERCEPTION OF TIME

BITIME KOLLEKTION

WEITERE INFORMATIONEN UND BEZUGSQUELLENNACHWEIS: AMBASSADEUR GMBH  
POSTFACH 1149 6232 BAD SODEN/TS. TELEFON 06196/25061 FAX 06196/25065

ENIGMA SA RUELE WILLIAM MAYOR 2 CH-2000 NEUCHÂTEL TELEPHONE (41/38) 245855 FAX (41/38) 211430