

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

**Österreichs größte
Luftfahrtkatastrophe**

Patrick Huber

© 2026

Den 213 Passagieren und
10 Crewmitgliedern
gewidmet, die beim
Absturz der „Mozart“
am 26. Mai 1991
in Thailand ihr
Leben verloren haben.



LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Modelagenten Wolfgang Schwarz vor, der sie zwar für „wenig geeignet“ hielt, ihr aber dennoch einige kleinere Jobs verschaffte, unter anderem einen als Werbe-Testimonial für Lauda Air. Einige Jahre später ging Melania Knavs in die USA, wo sie einen gewissen Donald Trump kennenlernte und schließlich ehelichte.

In ihrem Bordmagazin warb die Airline mit den Attributen „**Pünktlichkeit**“, „**Sauberkeit**“ und „**Sicherheit**“ für ihre Langstrecken-Linienflüge.

Die erste Boeing 767-300ER der Lauda Air trug das Kennzeichen OE-LAU und traf im April 1988 auf dem Flughafen Wien ein. Das Flugzeug erhielt den Namen „Johann Strauß“ und kam bereits ab Mai auf den neuen Linienflügen von Wien nach Sydney zum Einsatz, wobei in Bangkok und Hongkong Zwischenlandungen erfolgten. Außerdem nutzte Lauda Air den Großraumjet auch für Charterflüge, unter anderem auf die kanarischen Inseln und in die Türkei. Die OE-LAU (l/n 165) trug die Seriennummer 23765 und unterschied sich in einigen Punkten erheblich von den regulären Serienflugzeugen. Denn sie war kein Neuflugzeug, das direkt an den Kunden ausgeliefert wurde, sondern diese Maschine hatte ihren Erstflug bereits im April 1987 absolviert und war anschließend vom Hersteller Boeing als Versuchsträger genutzt worden. Deshalb war zusätzliche technische Ausrüstung in ihr verbaut gewesen, etwa eine Messsonde im Seitenleitwerk, die vor Übergabe an Lauda Air natürlich demontiert wurde. Die zwei PW4056-Triebwerke lieferten maximal 252 kN Schub. Ihr höchstzulässiges Startgewicht lag mit nur 179 Tonnen deutlich unter dem der meisten anderen 767-300ER (184,6 bis knapp 187 Tonnen, je nach

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Zertifizierung) und auch die Reichweite sowie die Nutzlast waren laut Berichten ehemaliger Lauda Air Mitarbeiter geringer. Dafür hatte Lauda Air die Maschine dem Vernehmen nach sehr günstig und ohne lange Wartezeit bekommen. Doch die schlechteren Leistungswerte gegenüber dem eigentlichen Serienmodell stellten die Besatzungen auf den Langstreckenflügen immer wieder vor große Herausforderungen.

Die Bodenstandzeiten aller Flugzeuge waren auf ein Minimum reduziert, der Druck auf die Wartungsscrews enorm – denn ein Ausfall des einzigen Langstreckenjets hätte für die kleine Airline teure Flugstreichungen bedeutet. Am 16. Oktober 1989 traf die zweite Boeing 767-300ER ein – die „Mozart“. Sie war die erste „vollwertige“ 767-300ER und damit das Flaggschiff dieser privaten österreichischen Fluggesellschaft.

Damit bestand die Flotte der Lauda Air aus zwei Boeing 737-300 (je 145 Sitzplätze) und zwei Boeing 767-300ER mit je 243 Sitzplätzen (C30/Y213). Etwa 70 Piloten und 150 Flugbegleiter waren zu diesem Zeitpunkt bei Lauda Air beschäftigt. Einige der Piloten und Techniker der Lauda Air waren Montana-Veteranen. Manche hatten ihre Karriere noch als Flugingenieur auf der Boeing 707 begonnen und später die entsprechenden Pilotenlizenzen sowie Typenberechtigungen erworben, wie etwa Peter L., oder Johann N., die bei der Lauda Air auf Boeing 767 als Co-Piloten eingesetzt waren.

COPYRIGHT PATRICK HUBER

Für die zumeist jungen Damen und Herren, die als Stewards und Stewardessen in der Kabine arbeiteten, war es eine aufregende Zeit. Viele waren erst kurz zuvor überhaupt von zu Hause ausgezogen, Internet oder

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info

1. Mai des Jahres 1990 – rund ein Jahr vor ihrem tragischen Absturz – war beispielsweise die korrekte Anwendung der Cocktaillservietten beim Bordservice das Monatsziel. Sie rief ihren Kolleginnen und Kollegen in Erinnerung, dass „das Logo auf der Serviette, also der Engel, in Richtung Passagier“ gerichtet sein müsse. Es dürften außerdem nur Servietten verwendet werden, die „in Ordnung“, also nicht „kaputt oder verschmutzt“, seien. Denn: „Damit sind wir unserer Perfektion wieder ein Stück näher und ich wünsche Euch many perfect services“, so Wiesinger auf dem Dokument. Im Oktober des gleichen Jahres gab die junge Steirerin dann „perfekte“ Toiletten als Monatsziel vor – dabei ging es unter anderem um die korrekte Platzierung der Seife zum Händewaschen – und schloss mit den Worten: „Unser Motto: An den Toiletten erkennt man eine wirklich perfekte Airline.“

Das zeigt mit wie viel Herzblut manche Mitarbeiter bei der Sache waren, um den Slogan „Service is our success“ mit Leben zu erfüllen und den Passagieren ein unvergessliches Reiseerlebnis zu bieten. „Birgit hat Anfang 1988 mit mir die Ausbildung als Flugbegleiterin auf der 737 und der 767 absolviert. Ich hatte bereits davor Erfahrung bei der AUA gesammelt und wurde schnell zur Senior befördert. Birgit war sehr engagiert, wissbegierig und ehrgeizig und wurde auch bald zur Senior ausgebildet. Wir beide liebten das Fliegen und bevorzugten die Kurzstrecke auf der 737“, erinnerte sich ihre damalige Kollegin Gabriele A. im Jahr 2025 zurück. Diese Aussage wird durch einen Leserbrief von Birgit Wiesinger selbst unterstrichen, den sie an das interne Mitteilungsblatt der Lauda Air schrieb. „Wir haben Mitbewerber, die auf massive staatliche Lobbies zurückgreifen können und diese auch einsetzen.

Für ihre Langstrecken nach Fernost und Australien benötigte Lauda Air ein Flugzeug, das verhältnismäßig kostengünstig zu betreiben war, eine ausreichende Passagierkapazität (aber nicht **zu** groß) bot und über die notwendige Reichweite verfügte. Modelle wie die dreistrahlig DC-10, die L-1011 TriStar oder die vierstrahlige Boeing 747, die alle schon in die Jahre gekommen waren und wegen ihrer drei beziehungsweise vier Triebwerke sowie des für ihren Betrieb benötigten Flugingenieurs verhältnismäßig hohe Betriebskosten hatten, schieden ebenso aus wie der zweistrahlige Airbus A300 und sein kleinerer Bruder, der A310, die beide eher im Mittelstreckensegment verortet waren.

Die Boeing 767-300ER schien für Lauda Air dagegen das ideale Langstreckengerät zu sein und die Airline beschaffte deshalb zunächst zwei Stück davon. Boeing wies Lauda Air den Kundencode „Z9“ zu, sodass die für die Fluglinie bestimmten Boeing 767-300ER formell die Bezeichnung 767-3Z9ER trugen. Die Boeing 767 galt zudem als ausgesprochen sicheres Flugzeug. Seit 1982 flog sie im Airlinedienst und noch nie war eine Maschine dieses Typs abgestürzt. Im Jahr 1991 waren weltweit etwa 350 Boeing 767 im Dienst.

Als erstes Flugzeug traf im April 1988 die OE-LAU (I/n 165) ein, die auf den Namen „Johann Strauß“ getauft wurde. Sie war ursprünglich ein Versuchsträger von Boeing (siehe auch Kapitel auf Seite 17) und trug deshalb nicht den von Boeing für Lauda Air vergebenen Customer-Code. Daher war sie gemäß Typenbezeichnung ursprünglich eine

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Besatzungen als Flaggschiff angesehen. In einem internen Dokument hieß es damals voller Vorfreude: „Our new ‚LOVE‘ – LAV is coming.“ Die Loyalität zur Firma war groß, viele der Piloten und zumeist sehr jungen Flugbegleiter fühlten sich als „Pioniere“, die der staatlichen AUA die Stirn boten. Und während ihre Kollegen der AUA auf ihren Flügen hauptsächlich innereuropäische Städte sahen, flogen die Crews der Lauda Air an Bord der „Johann Strauß“ und der „Mozart“ zu karibischen, fernöstlichen und australischen Traumzielen. Die OE-LAV verfügte über 30 Sitze in der Business Class (2+2+2, Reihe 1-5) und 213 in der Economy Class (2+3+2, Reihe 6-41). Ihre Lackierung mit dem doppelten roten „L“ für Lauda auf dem Seitenleitwerk, dem blonden Engel mit Flügeln auf den Triebwerken und dem Schriftzug „Lauda – Airlines of Vienna“ auf dem Rumpf, wirkte im Gegensatz zu den klassischen Farbgebungen der großen staatlichen Fluglinien Europas – wie AUA oder Lufthansa – jung und dynamisch.

Als Antrieb dienten der „Mozart“ zwei PW4060 des US-amerikanischen Triebwerksherstellers Pratt & Whitney. Das PW4060 ist eine Untervariante des PW4000-94 und liefert bis zu knapp 270 kN Schubkraft.

Diese Turbine hat ein hohes Nebenstromverhältnis. Die Reisefluggeschwindigkeit der „Mozart“ lag bei Mach 0,80, das entspricht auf Reiseflughöhe etwa 850 Stundenkilometer.

COPYRIGHT PATRICK HUBER

Die OE-LAV war für ein maximales Startgewicht (MTOW) von 184,6 Tonnen und ein höchstzulässiges Landegewicht von rund 145,1 Tonnen zertifiziert. Wie alle modernen Verkehrsflugzeuge war auch die OE-LAV mit einem

Flug NG 003 Wien-Bangkok

Samstag, 25. Mai 1991, Flughafen Wien. Nach ihrer Rückkehr von einer Charteroperation aus Kreta und Rhodos (LDA 119/120) um 12:30 Uhr UTC, 14:30 Uhr Lokalzeit, ist die OE-LAV am Pier Ost auf Position 56 angedockt worden. Die Urlauber verlassen das Flugzeug, das gut sieben Stunden später als NG 003 von Wien über Bangkok in die britische Kronkolonie Hongkong starten wird. Die Kabine der „Mozart“ wird gereinigt, das Flugzeug für die bevorstehende Langstreckenrotation vorbereitet.

Im Terminalgebäude des Flughafens Wien besetzt das Bodenpersonal der Lauda Air am frühen Abend die Check-In-Schalter für den Flug. Check-In-Supervisor ist Doris G., unter ihrer Verantwortung checkt sie gemeinsam mit ihren Kollegen Bettina E., Karl H., Petra A., Eva O. und Petra G. die Reisenden ein – insgesamt 222 Passagiere. Darunter befinden sich auch zwei Kinder. Von diesen 222 Menschen fliegen 72 (47 Männer und 25 Frauen) bis Bangkok, die übrigen (73 Männer, 75 Frauen und die beiden Kinder) haben Hongkong als Endziel ihrer Reise.

Während die Passagiere auf dem Flughafen eintreffen, bereiten sich auch Piloten und Flugbegleiter auf den Flug vor. Es ist etwa 17 Uhr UTC, also 19 Uhr Lokalzeit. Das Flugbetriebsgebäude der Lauda Air liegt schräg hinter jenem der AUA auf dem Flughafen – es ist eines jener Gebäude, die noch aus der Zeit des Zweiten Weltkrieges stammen als der heutige Airport ein Fliegerhorst der deutschen Wehrmacht war. Die Kabinenbesatzung führt ihr Briefing im Keller durch, die Piloten stoßen dann später dazu, nachdem sie Wetterinformationen und dergleichen

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Kerosin bei gut 12 bis 13 Stunden Flugzeit. Für die etwa 8.400 Kilometer lange Strecke nach Bangkok braucht die Boeing 767 rein rechnerisch ein wenig mehr als 10 Stunden. Damit hat die OE-LAV genügend Reservekraftstoff in ihren Tanks, um gegebenenfalls einen Ausweichflughafen ansteuern zu können, wenn in Bangkok eine Landung – zum Beispiel aufgrund von schlechtem Wetter – nicht möglich sein sollte.

Während die Passagiere die „Mozart“ boarden und die letzten Koffer verstaut werden, senkt sich der Abend über den Flughafen. Sonnenuntergang ist an diesem Samstag gegen 18:40 Uhr UTC, also 20:40 Uhr Lokalzeit. Es ist kurz vor 19 Uhr UTC (21 Uhr Lokalzeit) als die Türen der OE-LAV geschlossen werden und die Piloten nach Erhalt der Genehmigung durch die Flugsicherung die beiden Triebwerke anlassen. Das errechnete Startgewicht beträgt 184.077 Kilogramm und liegt damit nur knapp 500 Kilogramm unter dem höchstzulässigen Abfluggewicht des Flugzeugs, aber völlig im grünen Bereich. Nach dem Pushback rollt die Maschine zur Startbahn. Um 19:24 Uhr UTC (21:24 Lokalzeit) hebt sie ab und geht auf Ostkurs. An Bord befinden sich jetzt 234 Menschen. Die Flugzeit nach Bangkok ist laut Flugplan für heute mit 10 Stunden und 5 Minuten berechnet.

Sechs Minuten nach dem Start erreicht Flug NG 003 im Steigflug die ungarische Grenze. Wenig später kommt sie auf ihrer Reiseflughöhe von 33.000 Fuß, rund 10.000 Meter, an. Kurz vor 20 Uhr UTC (22 Uhr Lokalzeit Wien) fliegt die „Mozart“ in den rumänischen Luftraum ein. Die Reisegeschwindigkeit liegt bei 465 Knoten (etwa 860 Stundenkilometer). In der Kabine hat das Bordservice

Bangkok-Hongkong-Bangkok

In Bangkok hat Lauda Air einen eigenen Techniker stationiert. Diese Mitarbeiter rotieren alle 3 bis 4 Monate. Heute ist Peter K. im Dienst. Der Absolvent der Bundesfachschule (BFS) für Flugtechnik in Langenlebarn arbeitet derzeit überhaupt nicht regulär in Thailand, sondern hat für den Zeitraum 22. bis 31. Mai lediglich die Urlaubsvertretung für seinen Kollegen Karl P. übernommen. Der 25-Jährige verfügt über eine Berechtigung als Wart für die Muster Boeing 737 und Boeing 767 sowie ausreichend Berufserfahrung. Er ist seit Mai 1986 bei Lauda Air und damit ein sprichwörtlicher alter Hase.

Techniker K. macht einen kurzen Check der Maschine, während die neue Crew an Bord kommt. Kapitän ist jetzt Jürgen Bausek (46), als Erster Offizier fungiert nun Albrecht Ziggerhofer (38) – die Cabincrew besteht aus den Senior-Flugbegleiterinnen Karin K. und Manuela Sch. sowie den Juniors Birgit H., Annette M., Maria R., Seung Hee K., genannt „Colette“, und Soon Hee H., genannt „Jessica“, die allesamt unter der Leitung von Purserin Andrea Sch. ihren Dienst versehen. Mitarbeiter von Bangkok Aviation Fuel Service Ltd. tanken für den Weiterflug nach Hongkong 20.800 Kilogramm (rund 26.000 Liter) Kerosin in die Tanks der „Mozart“.

Nachdem Techniker Peter K. im Anschluss an die Abfertigung des Fluges NG 003 nach Hongkong nichts mehr zu tun hat, fragt er die Piloten spontan, ob er die Rotation Bangkok-Hongkong-Bangkok auf dem Jumpseat im Cockpit mitfliegen darf, was ihm gestattet wird.

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info

3 Kinder, der 4-jährige Benjamin Lee, der ebenfalls 4-jährige Stefan Metal und die 5-jährige Valentine Puff, zu – insgesamt also 125 Passagiere. 53 von ihnen sind österreichische Staatsbürger. Die Flugnummer lautet ab jetzt NG 004.

Die Sonne ist schon seit knapp einer Stunde untergegangen als die „Mozart“ um 11:58 Uhr UTC (19:58 Uhr Lokalzeit) den Flughafen Hongkong verlässt und um 14:22 Uhr UTC (21:22 Uhr Lokalzeit) bei völliger Dunkelheit wieder in Bangkok aufsetzt. Nachdem die Boeing 767-300ER ihre Parkposition erreicht hat, verlassen die Piloten und Flugbegleiter sowie Techniker Peter K. die „Mozart“. Den Weiterflug nach Wien wird jetzt eine dritte Crew durchführen, die am 18. Mai mit dem Flug NG 003 nach Bangkok gekommen war. Als Crewhotel diente ihr das Rama Gardens, „ein wirklich tolles Hotel“, wie es ein ehemaliger Lauda Air Flugkapitän beschreibt. Jetzt nach gut einer Woche in Fernost – in der sie nicht nur dienstfrei hatten, sondern zwischendurch auch das Teilstück Bangkok-Hongkong-Bangkok als aktive Besatzung geflogen haben – sollen die 2 Piloten und 8 Flugbegleiter als Crew „on duty“ mit NG 004 von Bangkok wieder nach Österreich zurückkehren.

Die Passagiere, die in Hongkong an Bord gekommen waren, müssen die „Mozart“ in Bangkok grundsätzlich verlassen und im Transitbereich des Flughafens bis zum Weiterflug nach Wien warten, während die Maschine gereinigt und betankt wird.

Infos zum Buch und Bestellmöglichkeiten:

www.der-rasende-reporter.info

Start ins Verderben – NG 004

Flugkapitän ist nun Thomas „Tom“ John Welch, ein 48-jähriger Amerikaner, der zuvor bei Eastern Airlines geflogen ist – unter anderem als Kapitän auf Boeing 727 und Boeing 757. Doch diese einst fixe Größe am amerikanischen Airline-Himmel war Anfang 1989 in die Pleite geschlittert. Tausende Mitarbeiter standen plötzlich auf der Straße und mussten sich nach neuen Jobs umsehen. Welch heuerte gemeinsam mit einigen anderen amerikanischen Piloten bei Lauda Air in Österreich an. Die Männer teilen sich eine kleine Wohnung in Wien und pendeln zwischen den USA und Österreich, nutzen dafür oft die belgische Fluggesellschaft Sabena. „Die Amerikaner blieben meistens unter sich, mit denen hatten wir außerhalb des Dienstes nichts zu tun“, wird Jahre später ein ehemaliger Boeing 767-Pilot der Lauda Air im Gespräch mit mir schildern.

Tom Welch besitzt eine von der FAA ausgestellte US-amerikanische Verkehrspilotenlizenz (ATPL, Nummer 1589103) und Typenberechtigungen für die Boeing 757, die Boeing 767 und die Boeing 727. Außerdem umfasst die Berechtigung einmotorige Landflugzeuge. Darüber hinaus ist Welch auch Inhaber einer US-Berechtigung als Flugingenieur (Nr. 1825915). Die Republik Österreich hat die Lizenzen per Bescheid Nummer 5227 vom 19. Dezember 1990 befristet bis 31. Dezember 1991 anerkannt. Der mit einer Flugbegleiterin aus Boston verheiratete Amerikaner ist Vater von zwei erwachsenen Kindern (Michael 19, Colleen 23 Jahre alt) und verfügt mit Stichtag 25. April 1991 über eine Gesamtflugerfahrung von 11.750 Stunden. Seine Frau Mary will in Kürze von den

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
er ist ein erfahrener Pilot. Auf seinem Heimatplatz Wiener Neustadt Ost (LOAN) hängt im „Fliegerstüberl“ nach wie vor ein Foto, das Thurner lächelnd im Cockpit einer Boeing 767 zeigt. Man ist am LOAN stolz auf den Fliegerkameraden, der es geschafft hat, seinen Traum vom Fliegen lebt, als Langstreckenpilot rund um die Welt jettet – und bewahrt ihm bis heute ein ehrendes Andenken.

Während sich Welch und Thurner im Flugdeck der 767 auf den Heimflug nach Wien vorbereiten, Systeme checken, Einträge im technischen Logbuch überprüfen und das Flight Management System programmieren, wird die Kabine von den Flugbegleitern und einer thailändischen Putzkolonne für den Weiterflug nach Wien gereinigt. Die 8 Flugbegleiter stellen sicher, dass auch in der Passagierkabine alles für den Flug nach Wien in Ordnung ist. Dazu gehört unter anderem das richtige Catering, das in Bangkok neu geladen wurde – und das ist an diesem Tag besonders wichtig. Denn für eine thailändische Reisende wurde extra eine Torte bestellt, die eine absolut phantastische Geburtstagsfeier hoch über den Wolken sicherstellen und den Flug nach Wien für das Geburtstagskind zum unvergesslichen Erlebnis machen soll. Darüber sprechen die beiden Purser Andrea Sch. und Birgit Wiesinger im Rahmen der Dienstübergabe auch noch kurz. Die Torte ist rosarot verziert und trägt die Aufschrift „Happy Birthday Mrs. Kovatana“. Sie ist für Siranee Kovatana bestimmt, die auf Platz 7G – in der zweiten Reihe der Economy Class – gebucht ist. Zusätzlich zu den bereits seit Hongkong gebuchten 125 Reisenden steigen jetzt weitere 88 Passagiere (56 Männer und 32 Frauen) zu. Sie werden von den Flugbegleitern beim Einstiegen in die hell erleuchtete Kabine mit einem Lächeln

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Die „Beacon Lights“, jene charakteristischen rot blitzenden Lichter an der Ober- und Unterseite des Flugzeugrumpfes werden aktiviert. Sie zeigen dem Bodenpersonal an, dass der Start der beiden leistungsstarken Pratt & Whitney PW4060 der „Mozart“ unmittelbar bevorsteht. Jetzt erbitten die beiden Männer im Cockpit von der Flugsicherung die Freigabe zum Anlassen der Triebwerke. Es ist ein Routinevorgang, der rasch vonstatten geht – denn anders als bei älteren Mustern wie der Boeing 707, der Boeing 747 oder der McDonnell Douglas DC-10, bei denen der Startvorgang der Turbinen ein komplexes Prozedere unter Einbindung des Flugingenieurs (den es auf der 767 gar nicht mehr gibt) ist, reichen bei der modernen Boeing 767 wenige Handgriffe und die Antriebe fahren hoch. In der Kabine vernehmen Passagiere und Flugbegleiter das charakteristische Brummen der hochlaufenden Turbinen.

Nachdem beide Triebwerke hochgefahren sind und sich alle Parameter im grünen Bereich stabilisiert haben, werden erneut Checklisten gelesen. Soweit es sich rekonstruieren lässt, ist es nun etwa 15:45 UTC, also 22:45 Uhr Lokalzeit in Bangkok. Die 223 Menschen an Bord der „Mozart“ haben von nun an nur noch rund 30 Minuten zu leben.

Nach Erhalt der Rollfreigabe setzt sich die OE-LAV in Richtung Startbahn 21L in Bewegung. In der Kabine flimmert das Video mit der Sicherheitsdemonstration, durch welche die Passagiere unter anderem auf die Lage der Notausstiege, den korrekten Gebrauch der Sauerstoffmasken im Falle eines Druckverlusts und auf die richtige Handhabung der Schwimmwesten hingewiesen werden, über die Leinwände. Neben jeder Leinwand

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
stehen 2 Flugbegleiterinnen. So wollen es die internen Vorschriften der Lauda Air. „Einerseits, um den Gästen zu zeigen, was für hübsche Stewardessen wir hatten, andererseits um die Aufmerksamkeit der Reisenden auf die Safety-Demo zu lenken“, wird sich ein ehemaliger Flugbegleiter im Sommer 2025 zurück erinnern.

Zur gleichen Zeit werden im Cockpit wieder Checklisten gelesen und die „Mozart“ final für den Flug konfiguriert. Dazu gehört auch das Ausfahren der Vorflügel (Slats) und Landeklappen (Flaps) in die richtige Position für den Start. In der Kabine haben die 8 Flugbegleiter nun – nach dem Ende des Sicherheitsdemo-Videos – auf ihren Jump Seats Platz genommen. Als Kabinenchefin sitzt Purserin Birgit Wiesinger auf Position 1L, das heißt bei der linken vorderen Türe, oder, wie man sie im internen Lauda Air Sprachgebrauch nennt, bei der „Fwd Entry Door“. Senior Richard Stierand hat seine fixe Position rechts hinten bei Tür 4R, im internen Sprachgebrauch „Aft Service Door“ genannt. Diese Bezeichnungen kommen daher, dass es so ist, dass die Türen auf der linken Seite im regulären Betrieb für das Ein- und Aussteigen der Passagiere verwendet werden, während die Türen auf der rechten Seite primär dem Be- und Entladen des Caterings dienen – deshalb werden sie „Service Doors“ genannt.

Es ist etwa 16 Uhr UTC, 23 Uhr Lokalzeit, als der Towerlotse von Don Muang Flug NG 004 die Startfreigabe für die Piste 21 links (21L) erteilt sowie die aktuellen Windinformationen übermittelt und die Crew auffordert, nach dem Abheben auf eine andere Frequenz zu wechseln: Lauda 4 contact approach 119,1 after airborne, wind 160 degree 7 knots, cleared for takeoff 21 left, good

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
mit dem Lauda Techniker auf dem Flughafen Bangkok auf.
Das Gespräch ist kurz und dauert nur etwas mehr als
20 Sekunden. Thurner teilt dem Wart Peter K. darin
lediglich mit, dass der Flug bis dato problemlos verläuft und
die errechnete voraussichtliche Ankunftszeit (ETA,
Estimated Time of Arrival) von Lauda Air Flug 004 auf dem
Flughafen Wien 03:08 Uhr UTC, also 05:08 Uhr Lokalzeit
ist. Das entspricht einer Flugdauer von ziemlich genau
11 Stunden. Peter K. notiert sich die Zeit und schickt die
Information per Telefax an die Lauda Air in Wien weiter.
Dann macht er Feierabend, verlässt das Büro am
Flughafen und legt sich schlafen. Jetzt ist es circa
16:07 Uhr UTC, 23:07 Uhr Lokalzeit in Bangkok. Noch
knapp 10 Minuten bis zur Katastrophe, doch darauf deutet
in diesem Augenblick noch nichts hin.

Die Boeing 767 steigt weiter in den thailändischen Himmel.
Der Horizont ist für die Piloten in der Dunkelheit visuell
nicht zu erkennen. In der Kabine stimmen sich die
213 Passagiere für ihre 11-stündige Reise nach Wien ein,
freuen sich auf den bevorstehenden Beginn des
Bordservice und die opulenten Menüs von Do & Co auf
feinstem Porzellangeschirr, die ihnen die Flugbegleiter in
Kürze servieren werden. Über der „Mozart“ funkeln die
Sterne friedlich am Nachthimmel, während die Triebwerke
sonor vor sich hinbrummen.

COPYRIGHT PATRICK HUBER

**Infos zum Buch und Bestellmöglichkeiten:
www.der-rasende-reporter.info**

Schubumkehr reißt die „Mozart“ in die Tiefe

Exakt 5 Minuten und 45 Sekunden nachdem die Besatzung die Triebwerke auf Startleistung hochfuhr und damit etwa 5 Minuten nach dem Abheben, erscheint auf einem der Bildschirme im Cockpit der erste Vorbote der nahenden Tragödie – doch Welch und Thurner ahnen davon nichts. Die Meldung „REV ISLN“ oder „L REV ISLN VAL“ (welche der beiden es genau war, konnte später nicht abschließend geklärt werden) erscheint auf dem mittleren oberen Display. Sie zeigt eine nicht näher spezifizierte mögliche Störung im Schubumkehr-System an.



Die in gelber Schrift gehaltene „REV ISLN VAL“-Meldung (links oben am Bildrand) auf dem oberen der beiden EICAS-Monitore in der Mitte zwischen den Piloten im Cockpit einer Boeing 767 der Lauda Air. Diese Meldung wurde nach dem Crash auf dem Boden nachgestellt.

„Shit“, sagt Thurner, als er den Fehler bemerkt. Der Kommandant reagiert ebenfalls und stellt fest, dass der Hinweis an- und ausgeht: „That keeps that's come on ...“ Gut eine Minute sprechen die Männer jetzt kein weiteres

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
aus den verfügbaren offiziellen Unterlagen nicht hervor, üblicherweise liegt sie bei einer derart beladenen Boeing 767-300ER in dieser Phase des Fluges bei 1.500 bis 2.000 Fuß pro Minute. Es gilt, so werden es andere Lauda Air Flugbegleiter Jahre später schildern, als gesichert, dass sich die Kabinenbesatzung zu diesem Zeitpunkt des Steigfluges bereits abgeschnallt und damit begonnen hat, in den Bordküchen, den Galleys, alles für den ersten Servicedurchgang vorzubereiten. Und auch viele Passagiere lösen erfahrungsgemäß deutlich vor Erreichen der endgültigen Reiseflughöhe ihre Gurte.

Um 16:17 Uhr UTC, 23:17 Uhr Lokalzeit, nach etwas weniger als 15 Minuten in der Luft (und ziemlich genau 15 Minuten, nachdem die Besatzung den Startvorgang eingeleitet hat), überschlagen sich die Ereignisse dann in Sekundenschnelle. Ohne weitere Vorwarnung öffnet sich die Schubumkehr des linken Triebwerks. Beide Triebwerke laufen zu diesem Zeitpunkt mit Steigleistung („Climb power“). Die „Mozart“ passiert gerade eine Höhe von 24.700 Fuß, was ungefähr 7.500 Metern entspricht. Die Geschwindigkeit beträgt in diesem Moment Mach 0,78, etwa 800 Stundenkilometer. Die Aktivierung des Reversers wird auf einem Bildschirm durch Aufleuchten der Meldung „REV“ angezeigt. „**Oh, reverser is deployed**“, meldet der **überraschte Thurner** noch, wobei sich seine Stimme im Verlauf des Satzes verändert und gepresst wirkt. Der österreichische Flugunfallermittler Günther Raicher wird später eine „**ängstliche Tonlage**“ bei Thurners Meldung konstatieren. Fast zeitgleich geht eine gewaltige Erschütterung durch den Rumpf der „Mozart“. Die **Boeing 767 vibriert, als sei sie die von einer unsichtbaren Riesenhand gepackt worden**, die das Flugzeug

Der Flugsicherung auf dem Boden fällt das Verschwinden von Lauda Air Flug 004 vom Radarschirm natürlich umgehend auf. Doch noch wissen die Lotsen nichts von den dramatischen Ereignissen, denn dem Ausbleiben des Radarsignals kann auch eine simple technische Ursache zugrunde liegen, beispielsweise ein Problem mit dem Transponder der „Mozart“. So etwas ist für den Lotsen im ersten Moment daher noch kein Grund, gleich das Schlimmste anzunehmen.

Um 16:17:25 Uhr UTC (23:17:25 Uhr Lokalzeit) versucht der Fluglotse am Boden, Lauda Air Flug NG 004 zu erreichen und fordert die Crew auf, den Transponder, jenes Funk-Kommunikationsgerät, das aktiv Signale mit Daten wie Höhe und Geschwindigkeit an die Radarstation auf dem Boden sendet, neu zu aktivieren: „Lauda 4, recycle transponder“. Als er keine Antwort erhält, wiederholt der Controller die Aufforderung. **Danach funkst er: „Lauda 4, Bangkok Control, 128,1 ...“ und fragt nach, ob die „Mozart“ seine Funksprüche empfangen kann: „Lauda 4, Bangkok Control, do you read?“ („Lauda 4, hier Bangkok Kontrolle, können Sie mich hören?“)**

Sicherlich beschleicht den Controller nun doch langsam ein ungutes Gefühl. Dennoch versucht er – bevor er die höchste Alarmstufe, den Crashalarm, auslöst – weiter mit zahlreichen Funksprüchen, Kontakt zur vermissten Lauda Air Maschine aufzunehmen. Nach mehr als 5 Minuten sendet er um 16:22:53 Uhr UTC (23:22:53 Lokalzeit) folgende Übertragung: „Lauda 4, Bangkok Control ... blind transmission, radar contact lost. If you read

Die Nachricht erreicht Österreich

In diesen Tagen, die – aus kommunikationstechnologischer Sicht betrachtet – „Steinzeit“ waren, dauerte es mehr als vier Stunden, ehe die „Austria Presse Agentur“, besser bekannt als „APA“, um 22:57 Uhr Lokalzeit eine knappe Meldung veröffentlichte – mit dem Inhalt „Ein österreichisches Verkehrsflugzeug ist am späten Sonntagabend in der Luft über Thailand explodiert“. Die Meldung der „APA“ erschien auch im Teletext des ORF. In etwa diesem zeitlichen Rahmen berichtete außerdem ein deutscher Fernsehsender über das Unglück. Um 23:07 Uhr wurde in den Nachrichten erstmals die Flugnummer NG 004 genannt, jedoch ohne explizite Erwähnung der Fluglinie Lauda Air. So verbreitete sich die Nachricht vom Absturz trotz der späten Stunde immer weiter. Da zudem bekannt war, dass die AUA nicht nach Bangkok flog, war für viele Menschen im Umkehrschluss klar, dass es sich bei dem betroffenen Jet um eine Maschine der privaten Lauda Air handeln musste. Um 23:37 Uhr berichteten „APA“ und der ORF-Teletext bereits von einer verunglückten Lauda Air Maschine. Wenig später unterbrach der ORF sein TV-Programm für eine Sondersendung.

Darin berichtete Danielle Spera über den Absturz des Lauda Air Flugzeuges und telefonierte zudem live auf Sendung mit Niki Lauda. Spera war es auch gewesen, die Lauda kurz nach 22 Uhr die Nachricht vom Absturz der „Mozart“ telefonisch überbracht hatte: „Herr Lauda, wir haben eine Meldung hereinbekommen, wonach Flug NG 4 von Bangkok nach Wien abgestürzt sein soll. Es gibt aber noch keine offizielle Bestätigung.“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Einsatzkräfte die Identifizierungsarbeiten unmöglich alleine durchführen konnten. Im heimischen Innenministerium wurde deshalb sofort mit der Bildung einer speziellen Einheit begonnen, die nach Bangkok fliegen und bei dieser schmerzlichen Aufgabe federführend mitwirken sollte – denn mit 99 Todesopfern hatte Österreich den größten Blutzoll zu beklagen. Die Identifizierung der Opfer war eine Mammutaufgabe. „Mit einer solchen Zahl an Toten nach einem Unglücksfall hatten wir in Österreich keine Erfahrung“, erklärte Oberst Franz Kössler im Jahr 2021 anlässlich des 30. Jahrestages der Tragödie. Er ist der ehemalige operative Leiter des früheren Büros für Erkennungsdienst, Kriminaltechnik und Fahndung der Polizei Wien und seit 2006 im wohlverdienten Ruhestand. Der damalige Innenminister Franz Löschnak kontaktierte außerdem das Bundeskriminalamt (BKA) im deutschen Wiesbaden, denn dort existierte bereits seit dem Jahr 1972 eine Einheit mit dem Namen Identifizierungskommission, kurz IDKO.

In der Zwischenzeit hatten die thailändischen Einsatzkräfte die sterblichen Überreste der Insassen der OE-LAV geborgen und in das als Police Hospital bezeichnete Gerichtsmedizinische Institut nach Bangkok verbracht.

Drei Tage nach dem Absturz der „Mozart“ startete am 29. Mai 1991, einem Mittwoch, die zweite Boeing 767-300ER der Lauda Air, die OE-LAU, „Johann Strauß“ nach Bangkok. An Bord befanden sich unter anderem Beamte des österreichischen Innenministeriums sowie 31 Mitglieder der deutschen IDKO, weiters 32 Angehörige von verunglückten Insassen der „Mozart“. Die Kabinenbesatzung dieses Fluges bestand aus Freiwilligen,

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Zahlreiche Angehörige ärgerten sich über die ihrer Ansicht nach unzureichende Betreuung durch die Lauda Air nach dem Absturz sowie die Art und Weise, wie das Unternehmen mit ihnen umging. Es habe keine Unterstützung durch die Lauda Air gegeben. „Wir wurden im Stich gelassen. Das Management der Lauda Air hat sich einen Dreck um uns gekümmert“, kritisierte Iris Jacobs († 2017), Mutter des beim Absturz ums Leben gekommenen Studenten Oliver Jacobs schon 2015 in einem Gespräch mit mir. „Das Kondolenzschreiben war samt der Unterschrift eine Farbkopie“, so die trauernde Mutter weiter.

Der auf Seite 129 abgebildete Plan mit der Sitzbelegung der „Mozart“ beim Unglücksflug verdeutlicht auch visuell, dass der Großteil der nicht identifizierten Passagiere seine Plätze im hinteren Bereich des Flugzeuges hatte.

Auf den gelb markierten Plätzen saßen jene Reisenden, die nicht identifiziert werden konnten. Die Passagiere auf den braun markierten Plätzen wiesen zwar ebenfalls Brandverletzungen auf, eine Identifizierung war aber noch möglich.

COPYRIGHT PATRICK HUBER

**Infos zum Buch und Bestellmöglichkeiten:
www.der-rasende-reporter.info**

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Ermittler, dass dahingehend augenscheinlich ein Konstruktionsfehler vorlag, wenn durch eine Verkettung von technischen Faktoren überhaupt ein unbeabsichtigtes Auffahren der Schubumkehr im Flug möglich war. Zum Abbremsen des Flugzeuges nach der Landung standen somit ausschließlich die Radbremsen zur Verfügung. Im Zuge der weiteren Ermittlungen stellten die Experten fest, dass das Potential für eine unbeabsichtigte Aktivierung der Schubumkehr im Flug im Wesentlichen bei dem PW4000-Antrieb vorhanden war. Ähnliche Systeme für die Schubumkehr waren zum Teil auch in Flugzeugen der Typen Boeing 737, 747 und 757 verbaut, weshalb Boeing die Betreiber dieser Muster über notwendige Überprüfungen und Wartungsmaßnahmen in Kenntnis setzte.

Mit der TAD 91-18-51 vom 23. August 1991 wurde der Einsatz der Schubumkehr auf allen Boeing 767 mit General Electric CF6-80C2 und Rolls Royce RB211-524-Triebwerken wieder gestattet.

Ungeachtet des Konstruktionsfehlers, der nun behoben werden musste, war allerdings nach wie vor die Frage offen, weshalb die „Mozart“ nach dem Öffnen der linken Schubumkehr abgestürzt war. Denn auch andere Flugzeuge, wie die Boeing 707, die Boeing 747 oder die McDonnell Douglas DC-10, hatten bereits derartige Zwischenfälle gehabt – ohne, dass es zum Absturz gekommen war. Die Experten sahen sich daher das aerodynamische Design der Flugzeuge genauer an.

www.der-rasende-reporter.info

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Rahmen der Zulassung der 767 durch Windkanaltests im Jahr 1979 und einen späteren Testflug (1982) bewiesen, dass die 767 bei Aktivierung der Schubumkehr an einem Triebwerk weiter fliegen konnte und nicht abstürzte.

Low-speed B767 wind tunnel data from 1979 was available up to airspeeds of about 200 knots at low Mach numbers. From these wind tunnel data, an in-flight reverse thrust model was developed by Boeing. The model was consistent with wing angle-of-attack, although it did approximate the wheel deflection, rudder deflection, and sideslip experienced in a 1982 idle-reverse flight test. Since no higher speed test data existed, the Boeing propulsion group predicted theoretically the reverse thrust values used in the model to simulate high engine speed and high airspeed conditions. This preliminary simulation model employed a 10% lift loss factor. It was evaluated by investigators in Boeing's B767 engineering simulator in June 1991.

Faksimile aus dem Abschlussbericht der thailändischen Flugunfallkommission über die Tests mit der Schubumkehr, die Boeing im Rahmen der Zulassung der 767 durchgeführt hatte.

In den Fokus rückten daher die Rahmenbedingungen, unter denen diese Tests stattgefunden hatten. Dabei kam Folgendes heraus: Im Jahr 1979 führte Boeing Windkanaltests für das Modell 767 durch und aus dieser Testreihe waren Daten für Fluggeschwindigkeiten bis zu etwa 200 Knoten (rund 370 Stundenkilometer) verfügbar. Anhand dieser Daten entwickelte Boeing dann ein Rechenmodell dafür, wie sich die 767 bei Aktivierung der Schubumkehr während des Fluges verhalten müsste.

COPYRIGHT PATRICK HUBER
Der Testflug im Jahr 1982 wurde mit einer Boeing 767-200, ausgestattet mit zwei Pratt & Whitney JT9D-7R4 Turbinen, durchgeführt. Dabei wurde in einer Höhe von rund 10.000 Fuß und bei einer

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Boeing führte in der Folge nach dem Absturz der „Mozart“ neuerliche Windkanaltests durch. Weil auf die Schnelle kein geeignetes 767-Modell dafür zur Verfügung stand, nutzte man eines der damals gerade in Entwicklung befindlichen Boeing 777, die aerodynamisch ähnlich aufgebaut ist. Und die Erkenntnisse waren beunruhigend, denn sie bestätigten, dass die Annahmen, die der Zulassung der 767 zugrunde lagen, schlichtweg falsch waren. Bei Aktivierung der Schubumkehr eines Triebwerks in großer Höhe mit Steigleistung betrug der schlagartig eintretende Auftriebsverlust nicht 10, sondern (mindestens) 25 Prozent, also mehr als doppelt so viel wie ursprünglich berechnet. Selbst nach der automatischen Zurückregelung des betroffenen Triebwerks auf Leerlauf lag der neu kalkulierte Auftriebsverlust an der betroffenen Tragfläche immer noch bei 13 Prozent. Dabei muss man allerdings bedenken, dass es 6 bis 8 Sekunden dauert, ehe ein **PW4060 von Steigleistung auf Leerlauf herunterfährt**. In einer solch kritischen Situation ist das eine enorm lange Zeitspanne.

Auf Basis dieser neuen Erkenntnisse trafen sich Ermittler der Unfalluntersuchungskommission der thailändischen Regierung, der österreichische akkreditierte Vertreter und seine Berater, Mitarbeiter des NTSB, der FAA und Boeing im September 1991 in Seattle, um diese neuen Erkenntnisse zu analysieren. **Boeing speiste die aktuellen Rechenmodelle in den 767-Simulator ein**. Der **Boeing-Cheftestpilot** persönlich flog das Szenario des letzten Fluges der „Mozart“ im Simulator nach und erlebte eine unangenehme Überraschung.

Abschied in Thailand

Wie im Kapitel „Identifizierung der Opfer“ ab Seite 113 ausgeführt, arbeiteten Experten aus Österreich und Deutschland über Monate mit allen ihnen zur Verfügung stehenden forensischen Mitteln daran, die Opfer des Absturzes zu identifizieren. Die DNA-Analyse war damals noch nicht ausgereift genug, um sie dafür zu nutzen. Es musste daher mit „klassischen“ forensischen Methoden (Fingerabdrücke, Zahnstatus, etc ...) gearbeitet werden. Doch nach einiger Zeit zeichnete sich ab, dass ein Teil der 223 Insassen der „Mozart“ trotz aller Bemühungen nicht zu identifizieren sein würde. Ihre Körper waren aufgrund der kinetischen und/oder thermischen Energie, die beim Absturz auf sie eingewirkt hatte, sowie des schnellen Verwesungsprozesses einfach zu sehr entstellt. Deshalb trafen die Behörden und Lauda Air Vorbereitungen für eine Bestattung dieser Menschen in Thailand.

Um die Angehörigen darauf vorzubereiten, erhielten sie zunächst einen Brief der Lauda Air, in dem es hieß: „Wir schreiben Ihnen, um Ihnen unsere Pläne für die Bestattung von jenen Opfern der Flugzeugkatastrophe mitzuteilen, die weder die thailändischen Behörden, noch das Team aus internationalen Experten identifizieren konnten.“ Zu jenem Zeitpunkt als Lauda Air diesen Brief verschickte, waren noch knapp über 40 Passagiere und Besatzungsmitglieder der „Mozart“ nicht identifiziert. Die Fluglinie schrieb darin auch, dass „einige der Opfer eventuell noch identifiziert werden können“, erklärte aber zugleich, dass „wir damit rechnen müssen, dass die thailändischen Behörden demnächst einen Abschluss verlangen“. Unterzeichnet war dieses Schreiben von

61 Fehlermeldungen vor dem Todesflug: Die „Mozart“ hätte nicht mehr starten dürfen

Neben der offiziellen thailändischen Unfallkommission leitete auch die Staatsanwaltschaft Wien ihre eigenen Ermittlungen ein, und zwar gegen das Unternehmen Lauda Air – wegen möglichen Verstößen der Airline gegen § 186 StGb (Vorsätzliche Gefährdung der Sicherheit) und § 177 StGb (Fahrlässige Gemeingefährdung). Der Akt trug die Geschäftszahl „33 uT 48098/91“. Diese Erhebungen wurden von Staatsanwalt Ernst Kloyber (†) geführt, einem erfahrenen Juristen, der erst kurz zuvor im Prozess gegen die „Todesengel von Lainz“ – Pflegerinnen, die 40 Patienten ermordet hatten – als Ankläger aufgetreten war. Kloyber hatte zudem ein ausgeprägtes Interesse an der Luftfahrt.

Die Staatsanwaltschaft Wien beschlagnahmte bei Lauda Air vier Plastikkisten mit technischen Unterlagen sowie einen weiteren Karton mit Aktenmaterial und beauftragte in der Folge mit Professor DDipl.Ing. Dr. techn. Ernst Zeibig († 2024) einen ausgewiesenen Fachmann, dessen Kompetenz über jeden Zweifel erhaben war, mit der Erstellung eines Gutachtens. Der entsprechende Akt des Landesgerichts trug die Zahl „22 d Vr 5741/91“. Die Beschlagnahmung der Akten bei Lauda Air erfolgte durch zwei Exekutivbeamte, wobei der österreichische Flugunfallermittler Walter Sperr, „die nötigen Unterlagen bestimmte und auch zur weiteren Verwahrung bzw. Untersuchung übernahm“, wie es im Akt heißt.

Infos zum Buch und Bestellmöglichkeiten:

www.der-rasende-reporter.info

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
gelöscht, Wartungsmaßnahmen nicht wie vorgeschrieben im technischen Logbuch verzeichnet, angefangene Fehlerbehebungsmaßnahmen nicht zu Ende geführt, Messergebnisse, obwohl sie außerhalb des zulässigen Bereichs lagen, als in Ordnung befunden und sogar unsinnige Wartungsmaßnahmen durchgeführt, die vom Hersteller Boeing gar nicht vorgesehen sind, so die Bestandsaufnahme.

Boeing sei bei all diesen Problemen nie kontaktiert oder um Rat gefragt worden, was Niki Lauda gegenüber dem Nachrichtenmagazin „Profil“ (Ausgabe 45/1992, Seite 34) genervt offen zugab: „Dass da ein Boeing Mann in Wien ist, das ist zwar schön und freut uns alle, aber ich muss überhaupt nicht zu dem gehen, denn ich habe meinen eigenen Wartungsbetrieb und das Boeing Manual zur Fehlersuche.“

Gutachter Zeibig kam jedenfalls zu dem Schluss, dass die „**Mozart**“, so wie sie am 26. Mai 1991 von Bangkok nach Wien gestartet ist, nicht mehr hätte fliegen dürfen, ja sie hätte Wien schon am 25. Mai 1991 gar nicht mehr verlassen dürfen, und begründete dies wie folgt: Am 23. Juli 1990, gut 10 Monate vor dem Unglücksflug, gab es eine Fehlermeldung im Bordcomputer der „Mozart“: „Air/Ground Disagree“, was bedeutet, dass einige Flugzeugsysteme erkannt hatten, dass das Flugzeug auf dem Boden war, während es andere in der Luft wähnten.

Dieser Fehler stelle gemäß Minimum Equipment List (MEL) und Dispatch Deviation Guide (DDG) eine Statusmeldung dar, die eine weitere Inbetriebnahme des Flugzeuges ohne vorherige Reparatur verbietet. Aus den Unterlagen gehe jedoch nicht hervor, ob und wann diese Meldung gelöscht

LESEPROBE AUS DEM BUCH

Lauda Air NG 004: Der letzte Flug der „Mozart“

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info

Bis zum 25. Mai 1991 – das war exakt einen Tag vor dem Absturz – wurden die Verriegelungsmechanismen der linken Schubumkehr mehrfach ausgetauscht. Der Vorwurf: Von den Lauda Air Technikern seien hierbei „**gravierende Fehler**“ gemacht worden. Laut Zeibig wäre es spätestens jetzt, nachdem diese Form der Fehlerbehebung nicht den gewünschten Erfolg gebracht hatte, an der Zeit gewesen, den Hersteller Boeing zu kontaktieren. Doch das geschah nicht.

Denn in der Technik war der sprichwörtliche „lange Arm“ des Chefs gefürchtet: „Überall mischt der Niki sich ein“, zitierte ein deutscher Journalist im Jahr 1994 einen Techniker zu der Causa. Das „Profil“ schrieb dazu schon 1992: „Meist war das Ergebnis: Im Zweifel fliegt eine Maschine, weil Stehzeiten, Flugausfälle oder Ersatzflüge einer kleinen Fluggesellschaft besonders wehtun.“

Das deckte sich sinngemäß mit den Angaben, die der frühere Technische Direktor der Lauda Air, Hanns Pekarek, (siehe Kapitel „Technischer Direktor der Lauda Air warnte schon früh vor einem Unglück“ ab Seite 213) bei seiner Befragung durch die Staatsanwaltschaft Wien machte. Pekarek selbst hatte die Lauda Air aus Sorge vor einem tödlichen Unfall schon lange vor dem Absturz der „Mozart“ verlassen, nachdem Niki Lauda seine diesbezüglichen Warnungen in den Wind geschlagen hatte.

Am 26. Mai 1991 vermerkte der zuständige Lauda Air Techniker Peter K. in Bangkok vor dem letzten Start der „Mozart“ auf einer sogenannten Transit Check Karte, dass am EICAS-Monitor im Cockpit die Meldungen „L ENG EEC C2“, „R PIMU“ und „L PIMU“ aufschienen. Das war laut Gutachter Zeibig der **endgültige Nachweis dafür, dass**



Detailaufnahme der Aufhängung („Strut“) des linken Triebwerks einer Boeing 767-300ER, die früher für die Lauda Air flog. Innerhalb der Triebwerksaufhängung sind laut Gutachter Zeibig Leitungsschäden aufgetreten, die zu den immer wiederkehrenden Fehlermeldungen und schließlich zur Aktivierung der Schubumkehr geführt hatten. Hätten die Techniker der Lauda Air diesen schwer zugänglichen Bereich rechtzeitig gründlich untersucht, die schadhaften Leitungen entdeckt und ausgetauscht, dann wäre die „Mozart“ am 26. Mai 1991 wohl nicht abgestürzt und ihre 223 Insassen wären an diesem Tag nicht auf Lauda Air Flug 004 gestorben. Eine Position, die sogar Staatsanwalt Ernst Kloyber im Jahr 1994 in dieser Deutlichkeit gegenüber Journalisten äußerte.

Zeibig schreibt weiter: „Folgt man dem thailändischen Flugunfallberichtsentwurf, dann hat eine Untersuchung der

Copyright Patrick Huber / www.der-rasende-reporter.info
Anerkennungsscheines für seine US-amerikanische Verkehrspilotenlizenz (Nr. 1589103) gestellt hatte, fanden sich in den bei Lauda Air beschlagnahmten Unterlagen **keine Nachweise, dass Welch jemals auch nur einen einzigen Simulator-Checkflug während seiner Zeit bei Lauda Air absolviert** hatte. Der Gutachter der Staatsanwaltschaft Wien, Professor Ernst Zeibig, fand zudem noch weitere Ungereimtheiten betreffend die Lizenzen von Kapitän Welch. So schreibt er in seinem Gutachten, dass „bei der letzten vor dem Unfall stattgefundenen Verlängerung im Dezember 1990 diese auf ein ganzes Jahr, bis zum 31. Dezember 1991 erfolgt ist, obwohl offenbar aufgrund § 10 ZLLV 1983 die österreichischen Linienpilotenscheine und die Gültigkeit von Instrumentenflugberechtigung für Linienpiloten generell mit 6 Monaten begrenzt ist und dass weder bei der erstmaligen Anerkennung des (amerikanischen, Anm. d. Autors) Scheines noch dann bei der neuerlichen Anerkennung (Verlängerung) ein Checkflug verlangt wurde, sodass die Gültigkeitsdauer der beiden Anerkennungsscheine 16 Monate ohne Überprüfung betragen hat.“

Man muss also konstatieren, dass **Lauda Air hier in jedem Fall geschlampt** hat. Bei wohlwollender Betrachtung könnte man zu dem Schluss gelangen, dass die Checkflüge von Kapitän Welch zwar stattfanden und lediglich nicht dokumentiert waren. Bei einer weniger günstigen Auslegung muss man aber davon ausgehen, dass Kapitän Welch mehrere der gesetzlich vorgeschriebenen Simulatorflüge in seiner Zeit bei Lauda Air überhaupt nie absolviert hat und damit gar nicht mehr hätte fliegen dürfen. In jedem Fall stellt sich hier

Erinnerungsstätten für die Opfer

Ein menschliches Grundbedürfnis nach derartigen Katastrophen ist die Schaffung eines Ortes der Erinnerung, an der man der Toten gedenken kann. In Thailand gibt es im Umfeld der Absturzstelle gleich drei solcher Stätten, von denen zwei allerdings nur schwer zugänglich sind.

Eine davon befindet sich rund viereinhalb Autostunden von der thailändischen Hauptstadt Bangkok entfernt, mitten im Dschungel des Puy Thoey Nationalparks. Die ersten drei Autostunden können noch mit einem normalen Pkw zurückgelegt werden, danach kommt man allerdings ausschließlich mit einem geländetauglichen Fahrzeug oder einem Enduro-Motorrad voran. Dieses letzte Stück – es ist nur 6 Kilometer lang – führt über die sogenannte „Lauda Road“, jene Behelfsstraße, welche die Einsatzkräfte 1991 nach dem Absturz in Rekordzeit dem Dschungel abgetrotzt hatten, um mit Fahrzeugen möglichst nahe zur Unglücksstelle zu gelangen, damit man die Leichen und Trümmer einfacher bergen konnte. Mehr als 30 Jahre nach dem Unglück ist diese Straße, die eher an einen lehmigen Trampelpfad erinnert, in einem schlechten Zustand, man kommt nur langsam voran. Die Natur erobert sich zurück, was ihr gehört, wie aus einem Reisebericht des ehemaligen Lauda Air Flugbegleiters und heutigen Journalisten Wilhelm Holzleitner hervorgeht: „Die Straße, die von den Einheimischen auch heute noch ‚Lauda Road‘ genannt wird, wächst immer weiter zu, es geht durch bis zu 50 Zentimeter tiefe Rinnenale, immer wieder stoppen wir und der Fahrer hackt den Weg mit seiner Machete, die er am Beifahrersitz liegen hat, frei. ‘Bamboo grow fast’, sagt er, als er mit einem gekonnten Schlag einen