

Abschlussbericht vorgelegt

Pilotenfehler führten zum Absturz der Schweizer Ju52

Der Absturz einer Schweizer Junkers Ju52 vor drei Jahren machte weltweit Schlagzeilen. Jetzt kam die Absturzursache heraus – es war menschliches Versagen.

Von JÜRGEN SCHELLING



© Reuters

Die Ju52 war bei gutem Wetter und bester Sicht abgestürzt.

Die Nachricht im Hochsommer 2018 schockte Fans historischer Flugzeuge und Aviatikexperten gleichermaßen: Am 4. August vor drei Jahren war eine Junkers Ju52 der schweizerischen Ju-Air aus Dübendorf bei Zürich in den Alpen abgestürzt. 17 Passagiere und drei Besatzungsmitglieder starben, es gab keine Überlebenden. Sofort begann das Rätselraten. Die Ju52 war bei gutem Wetter, bester Sicht und einer außergewöhnlich erfahrenen Crew abgestürzt. Zudem gilt die dreimotorige Maschine als robust und gutmütig zu fliegen. Die Ende der 1930erjahre bei Junkers in Dessau gebaute „Tante Ju“ mit dem Kennzeichen HB-HOT schlug nahezu senkrecht in einem über 2500 Meter hoch gelegenen Talkessel vor dem Schweizer Berggipfel Piz Segnas auf.

Ende Januar wurde nun der Abschlussbericht der schweizerischen Unfallermittler der Sicherheits-Untersuchungstelle SUST veröffentlicht. Die SUST ist quasi das eidgenössische Pendant zur deutschen Bundesstelle für Flugunfalluntersuchung. Ihr Bericht sieht mehrere Fehler der Cockpitcrew als Ursache für das Unglück. Beide Piloten hatten eine ähnliche berufliche Karriere in der schweizerischen Aviatik sowohl als Militär- wie auch als

Zivilpiloten bei Fluggesellschaften absolviert und kannten sich aus vielen gemeinsamen Flügen mit der Ju52 gut. Zudem waren beide als Flugkapitäne auf der Ju52 qualifiziert und mit jeweils mehr als 19.000 Flugstunden extrem erfahren.

Anders als etwa bei der deutschen Ju52 D-AQUI der Lufthansa wird die Schweizer Ju52 im Flug nur von den beiden Piloten bedient, es ist also ein Zweipersonen-Cockpit. Bei der kürzlich ausgemusterten deutschen Ju52 war hingegen auch immer noch ein Flugingenieur mit im Cockpit, der sich vor allem um die Bedienung und Überwachung der drei Sternmotoren kümmerte.

Trotz dieser überaus großen Erfahrung und einem guten Trainingsstand auf der Ju52 wurde den Piloten allerdings im Untersuchungsbericht die Wahl eines riskanten Flugwegs attestiert. Bereits bei einigen früheren Flügen hätte die Crew laut der SUST einige Male die vorgeschriebenen Sicherheitsmindesthöhen über Grund nicht eingehalten. So schreibt die SUST: „Das Verhalten der beiden Piloten zeigt, dass sie manche Regeln für einen sicheren Flugbetrieb als für sich nicht verbindlich erachteten und auch bereit waren, hohe Risiken einzugehen.“ Die SUST-Ermittler formulieren deshalb sehr eindeutig zu den Gründen für den Absturz: „Die Flugbesatzung wählte einen hochriskanten Flugweg, der aufgrund der geringen Flughöhe über dem Gelände und des fehlenden Drehraums keine Auswege oder Korrekturmöglichkeiten bei Fehlern, Störungen und Wettereinflüssen bot. Die Flugbesatzung führte das Flugzeug mit einer Geschwindigkeit, die für den gewählten Flugweg zu tief lag und damit gefährlich war.“

Warum war dieser Flugweg riskant? Um in den Bergen über einen Pass zu fliegen, wird üblicherweise zuvor erst eine ausreichend sichere Höhe zum Überfliegen eingenommen, vor allem bei eher leistungsschwachen Propellerflugzeugen. Damit stellt der Pilot sicher, dass sein Flugzeug trotz etwaiger Abwindfelder vor dem Pass oder bei Turbulenz genügend Höhe hat, um diesen entweder sicher zu überfliegen oder rechtzeitig abdrehen zu können. Üblicherweise wird etwa in einem engen Tal nicht in dessen Mitte, sondern auf einer Talseite geflogen, um bei Problemen genügend Platz für eine sogenannte Umkehrkurve, also eine 180-Grad-Wende, zu haben. Die Ju52-Crew flog an diesem Tag den Pass aber wohl aus der Talmitte heraus an. Zudem war beim Unglücksflug die Höhe laut der SUST nicht ausreichend, um den Pass sicher überfliegen zu können. Bereits früher einmal, am 6. Juli 2013, habe der beim Unglücksflug als Copilot fungierende Flugkapitän laut der SUST in „hochriskanter Weise“ den Pass unterhalb des Piz Segnas mit der Ju52 überflogen. Damals habe er diesen mit lediglich 30 Meter Überhöhung überquert.



© Reuters

17 Passagiere und drei Besatzungsmitglieder starben bei dem Unglück.

Dazu kamen weitere Faktoren. So ist dem Bericht zu entnehmen: „Der Einflug mit ungenügenden Sicherheitsmargen in für das Hochgebirge im Sommer übliche Wetterbedingungen führte zumindest zum zeitweiligen Verlust der Kontrolle über das Flugzeug. Während des Versuchs, die Kontrolle über das Flugzeug wiederzuerlangen, kam es zu einem Strömungsabriss durch eine zu hohe Normalbeschleunigung, der zu einem annähernd senkrechten Aufprall führte.“ Der Aufschlag mit etwa 200 km/h war für keinen der 20 Menschen an Bord überlebbar.

Wäre dieser Strömungsabriss aber in großer Höhe passiert, hätte die Crew die Ju52 problemlos wieder abfangen und in eine normale Fluglage überführen können. Das Manöver, wie eine Maschine nach einem Strömungsabriss wieder „recovert“ wird, üben Piloten bei ihren Checkflügen oder im Rahmen des Crewtrainings üblicherweise immer wieder.

Wetter war kein Faktor

Ausgeschlossen werden kann laut dem Bericht der SUST, dass technische Probleme Grund für den Absturz gewesen seien. Zudem liefen die drei originalen BMW-Sternmotoren beim Aufschlag noch mit hoher Drehzahl. Außerdem wurde laut dem SUST-Bericht eine große Menge ausgetretenes Flugbenzin Avgas am Wrack festgestellt, was Treibstoffmangel ausschließt. Auch die Fluginstrumente, insbesondere die Höhenmesser der Ju52, hätten laut den Ermittlungen der SUST korrekt angezeigt. Die Crew habe also während ihres Sichtflugs die richtige Höhe angezeigt bekommen. Das Wetter war trotz hoher Temperaturen am Unfalltag laut der SUST kein Faktor, der zum Geschehen beigetragen habe. Die Sichten waren gut und das Wetter entwickelte sich gemäß der Prognose, die beide Piloten kannten.

Allerdings werden neben den Piloten auch den Verantwortlichen für den Flugbetrieb bei der Ju-Air in dem Abschlussbericht deutliche Versäumnisse oder Fehler deutlich vorgehalten. So schreibt die SUST: „Beim Betrieb des Musters Ju 52/3m g4e hielten sich vor allem Flugbesatzungen mit einer Ausbildung als Luftwaffenpiloten häufig nicht an allgemein anerkannte Grundsätze für eine sichere Flugführung im Gebirge. Insbesondere wurden systematisch sichere Flughöhen und Abstände zu Hindernissen deutlich unterschritten. Die wesentlichen Risiken des Flugbetriebs, die zum Unfall geführt haben, wurden weder vom

Flugbetriebsunternehmen analysiert noch wurden eine solche Risikobeurteilung bzw. entsprechende Abhilfemaßnahmen von der Aufsichtsbehörde je verlangt.“

Auch die Aufsichtsbehörde, das Schweizer Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, vergleichbar dem deutschen Luftfahrt-Bundesamt, habe bei Kontrollen oder Inspektionen nicht genau genug hingeschaut. Zudem habe das BAZL auf Beschwerden über zu tief fliegende Ju52-Piloten nicht oder nicht ausreichend reagiert, so die SUST. Das Fazit der SUST sieht die Gründe des Absturzes also in Fehlern der beiden Piloten bei der Wahl des Flugwegs, der ungeeigneten Flugtaktik im Gebirge und der ungenügenden Geschwindigkeit. Diese Fehlerkette hätte zum Unglück geführt.

Es wird vermutet, dass die Lufthansa auch wegen dieses Unglücks ihre zuvor üblichen Zuschüsse für den Flugbetrieb der Ju52 D-AQUI der deutschen Lufthansa Berlin Stiftung stoppte, was zum Grounding des Oldtimers führte.

Nur noch sechs Passagiere

Ob die Schweizer Ju-Air, die zum „Verein der Freunde der Schweizerischen Luftwaffe“ gehört, jemals wieder eine Ju52 betreiben wird, steht wohl in den Sternen. Zudem hat das Schweizer BAZL wohl als Reaktion auf den Ju52-Unfall verfügt, dass seit diesem Jahr nur noch maximal sechs Passagiere in schweizerisch zugelassenen Oldtimerflugzeugen befördert werden dürfen.

Auch eine am Bodenseeflughafen St. Gallen-Altenrhein stationierte Ju52 mit dem Kennzeichen HB-HOS, die bis 2019 der Ju-Air gehörte, ist davon betroffen. Sie ist heute im Besitz der Junkers Flugzeugwerke des deutschen Unternehmers und Piloten Dieter Morszeck, der sie derzeit wieder flugtüchtig restaurieren lässt. Sie soll ab etwa 2023, dann aber mit lediglich sechs Passagieren und moderneren Pratt&Whitney-Sternmotoren anstelle der originalen BMW-Triebwerke sowie einem zusätzlichen Autopiloten wieder abheben.

Quelle: F.A.Z.