

Flugunfall der JU52/3m g4e HB-HOT

Autor: Peter Frei, dipl. Masch. Ing. ETH

Zusammenfassung der Analyse Flugwegwahl, Flugtaktik, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit

Peter Frei hat in einem detaillierten Bericht aufgezeigt, dass Flugwegwahl, Flugtaktik, Flughöhe und Fluggeschwindigkeit den Flugunfall nicht verursacht haben. Die Piloten hätten auch mit Motorausfall oder starkem Abwind jederzeit vor dem Segnespass im Talkessel eine Umkehrkurve fliegen können. Trotzdem beharrt die SUST im Schlussbericht darauf, dass dies die Unfallursachen seien.

Zusammenfassung der flugmechanischen Erkenntnisse

Peter Frei hat in einem weiteren Bericht mit flugmechanischen Analysen aufgezeigt, dass die Ju52 in gewissen speziellen Flugzuständen nicht mehr steuerbar ist. Ein solcher Zustand kann bei der folgenden Konstellation entstehen:

- a. gleichzeitiges Auftreten von Schwerpunktlagen leicht hinter dem zulässigen Bereich,
- b. Propellerschub, wie er bei dieser Reiseleistung vorlag, und
- c. hoher Anstellwinkel des Flugzeugs nahe am Strömungsabriss.

Diese Konstellation kommt sicher selten vor, da die drei Ju52 in der Schweiz viele Jahre mit ähnlichen Schwerpunktlagen unfallfrei geflogen wurden. Selten ist jedoch nicht nie. Mit grosser Wahrscheinlichkeit hat sich genau diese Konstellation beim Unfall ergeben, als die Ju52 beim Martinsloch mit einer Schwerpunktlage leicht hinter dem zulässigen Bereich und mit normaler Reisefluggeschwindigkeit (dies ist per Definition keine gefährlich tiefe Fluggeschwindigkeit) in markante Böen eingeflogen ist. In der Folge hat sich der Anstellwinkel stark erhöht, wie im SUST Bericht dokumentiert.

In ihrem Schlussbericht ist die SUST auf keine der Analysen von Peter Frei eingegangen. Die der SUST eingereichten Analysen wurden mit der dringenden Forderung verbunden, die flugmechanischen Themenkreise vertieft anzuschauen und zu berücksichtigen.

Zur Reaktion der SUST auf die Analysen

Statt genau dies zu tun, hat die SUST Zeit und Geld eingesetzt, um einen ganzen Katalog von Schutzbehauptungen zu erarbeiten, damit die Analysen von Peter Frei ins Leere laufen. So wird etwa moniert, dass Peter Frei die falschen Daten aus dem Entwurf des Unfallberichts verwendet oder die Daten falsch angewendet habe.

Im Entwurf des Schlussberichts wurden gewisse Schwerpunktlagen hinter dem zulässigen Bereich noch als vorstellbare mögliche Varianten dargestellt. Im Schlussbericht sind diese interessanterweise nun nicht mehr existent. Auch tauchen im Schlussbericht plötzlich zusätzliche Daten auf, die relevant sein sollen. Es stellt sich die Frage: Weshalb waren diese Daten nicht im Entwurf des Schlussberichts, der in die Vernehmlassung gegeben wurde?

Fazit

Pikant ist, dass die Analysen von Peter Frei durch die zu deren Entkräftung im Schlussbericht neu angeführten oder weggelassenen Daten in keiner Art und Weise tangiert werden. Das Resultat von Peter Freis Analysen bleibt voll erhalten: Die problematische Flugmechanik der Ju52 in gewissen speziellen Flugzuständen existiert und muss zur Kenntnis genommen werden.

Die SUST versteift sich auf ein unwürdiges Taktieren. Mit diesem Taktieren ist der Flugsicherheit der verbleibenden Ju52, falls sie denn je wieder fliegen sollten, definitiv kein Dienst erwiesen.

Winterthur, 27. Januar 2021



Peter Frei