

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 17
Braunschweig, Juli 1983

Wirbelschleppen hinter Großflugzeugen

Es ist später Nachmittag. Auf einem großen deutschen Verkehrsflughafen bildet sich die abendliche Verkehrsspitze, dichte Folge anfliegenden IFR-Verkehrs. In der Warteschleife wartet geduldig ein VFR-Flieger auf seine Chance, und sie kommt. Einer soeben gelandeten Boeing 727 folgt der nächste IFR-Anflug erst in 6 Meilen Abstand. Der Platzverkehrslotse informiert den Piloten des wartenden Flugzeuges über die Verkehrslage - Landenummer 1 ist über der Schwelle, nächster Inbo- und bei 6 Meilen - und fragt den VFR-Piloten, ob er aus gegebener Position einen kurzen Anflug machen kann. Der VFR-Pilot erkennt die Situation, und bestrebt, den Verkehrsablauf flüssig zu halten, ist mit dem kurzen Anflug einverstanden. Die Freigabe wird erteilt. Offenbar aber übersieht der ansonsten fliegerisch erfahrene Pilot einen entscheidenden Punkt: Die Freigabe zu einem kurzen Anflug schließt die Freigabe zu einer kurzen Landung nicht automatisch ein. Und so kommt, was in einem solchen Fall kommen muß: Das leichte Flugzeug paßt sich nahtlos in den Verkehrsfluß ein, der Anflug ist ein Bilderbuchanflug, aber der kurzgewählte Aufsetzpunkt führt mitten in die turbulente Nachströmung der zuvor gelandeten B 727. Die Verwirbelung ist derart stark, daß eine Einflußnahme auf den weiteren Verlauf der Landung dem Flugzeugführer nicht mehr möglich ist, die Riesenfaust packt das kleine Flugzeug, schleudert es auf der Stelle zur Seite, das Flugzeug schlägt seitlich der Bahn auf - Totalschaden, aber glücklicherweise wurde keiner der Insassen verletzt.

Wie sich aus Gesprächen in Luftfahrerkreisen später herausstellt, ist trotz großer Bemühungen verschiedener beteiligter Organisationen und Dienste das Wissen um diese gefährliche Turbulenz nicht genug verbreitet. Die bestehenden amtlichen Veröffentlichungen - Nachrichten für Luftfahrer I-229/78 und Luftfahrthandbuch Deutschland Band 1 RAC-1 4 8 Ziff. 11 - sind notwendigerweise kurz gehalten und können deshalb das notwendige Wissen nicht in erforderlichem Rahmen vermitteln.

Informationen zu diesem Thema bieten die folgenden Veröffentlichungen:

1. "Luftwirbelschleppen und was dahinter steckt"
2. "Turbulente Nachströmung"
3. Verlag Eidgenössisches Luftamt Bern 1972, im Jahre 1975 und in der Bundesrepublik Deutschland herausgegeben vom Luftfahrt-Bundesamt, von der Flugunfalluntersuchungsstelle in Zusammenarbeit mit der BFS erneut herausgegeben 1983.
4. Flugsicherheitsfilm "Wirbelschleppen", erhältlich bei den Flugsicherheitsinspektoren des DAeC.

Allen, die mit leichten Luftfahrzeugen Verkehrsflughäfen anfliegen, werden die angeführten Informationsmöglichkeiten dringend empfohlen. Denken Sie immer daran, Unfälle in der turbulenten Nachströmung kann man getrost als vermeidbar bezeichnen!