

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 44

Braunschweig, September 1985

Wirbelschleppen - nicht nur hinter Großflugzeugen

Eine Do 27 flog in den Gegenanflug ein. Der Pilot sah auf der Landebahn einen Hubschrauber. Auf die Anfrage über Funk, was der Hubschrauber vorhätte, antwortete dieser, er würde über der Startbahn im Schwebeflug bleiben. Nach Rücksprache mit der Flugleitung entschied sich der Do 27-Pilot zur Landung auf der parallelen Grasbahn. Queranflug, Endanflug, alles verlief normal, bis in ca. 100 ft Höhe während des Gasrausnehmens die Do 27 von einem Wirbel gepackt wurde. Unsteuerbar wurde sie auf den Boden gedrückt, prallte auf und sprang ca. 15 ft in die Höhe. Der Pilot gab geistesgegenwärtig Gas, der Motor drehte auf volle Leistung, ohne zu stottern, und die Do 27 konnte durchgestartet werden. Von der Flugleitung wurde der Schaden im Vorbeiflug begutachtet: Rechte Tragfläche beschädigt und rechtes Rad abgerissen. Da die Do 27 noch steuerbar war, wurde eine Schaumteppich-Landung auf einem in der Nähe befindlichen Verkehrsflughafen geplant, die dann ohne weitere Komplikationen durchgeführt werden konnte.

Auf die gefährlichen Wirbelschleppen, die beim Start bzw. bei der Landung hinter den großen Verkehrsflugzeugen zurückbleiben, wurde schon vielfach hingewiesen, u.a. hat die NASA in Filmen über ihre Untersuchungen hinsichtlich Intensität und Ausdehnung solcher Wirbel berichtet.

Wir übersehen aber häufig, daß auch kleinere Flugzeuge, insbesondere auch Hubschrauber, Wirbel erzeugen können, die anderen Luftfahrzeugen Schwierigkeiten bereiten.

- Im Schwebeflug muß ein Hubschrauber hohe Leistung aufbringen. Die Rotorblätter drücken die Luft nach unten, beim Aufprall auf den Boden wird die Luftströmung abgelenkt und fließt stark verwirbelt nach außen ab. Im geschilderten Fall brachte ein relativ kleiner Hubschrauber (AS 365) die schon recht schwere Do 27 in große Bedrängnis.
- Beim Flugzeugschlepp wird manchmal der Propellerstrahl des Schleppflugzeuges vom Wind so abgelenkt, daß er nur auf einen Flügel des nachfolgenden Segelflugzeuges trifft und diesen z.B. anhebt. Es ist oft nicht möglich, diese Strömung in der Anrollphase bei noch geringer Geschwindigkeit auszusteuern. Der Start muß dann abgebrochen werden.
- Starkmotorige Luftfahrzeuge, die im Standlauf ihre Triebwerke testen, bringen gelegentlich überraschende und große Richtungsänderungen für Flugzeuge, die zu dicht an ihnen vorbeierollen.
- **Achten Sie mit Ihrem Luftfahrzeug als Wirbelerzeuger darauf, daß andere nicht gefährdet werden und - soweit Ihr Wirbel unvermeidbar ist - die anderen rechtzeitig gewarnt werden.**
- **Achten Sie beim Rollen, Starten, Landen und auch im Flug auf Wirbel, die hinter oder unter anderen Luftfahrzeugen zurückbleiben und meiden Sie Gebiete, in denen Sie solche erwarten müssen. Da man die Wirbel leider nicht sehen kann, sollte man den Risikobereich lieber etwas größer annehmen.**
- **Denken Sie auch daran, daß Wirbel sich mit dem Wind verlagern können, z.B. zu einer Seite der Start-/Landebahn.**

(Ähnliches Thema: Flugunfallinformation V 17, Juli 83, "Wirbelschleppen hinter Großflugzeugen")