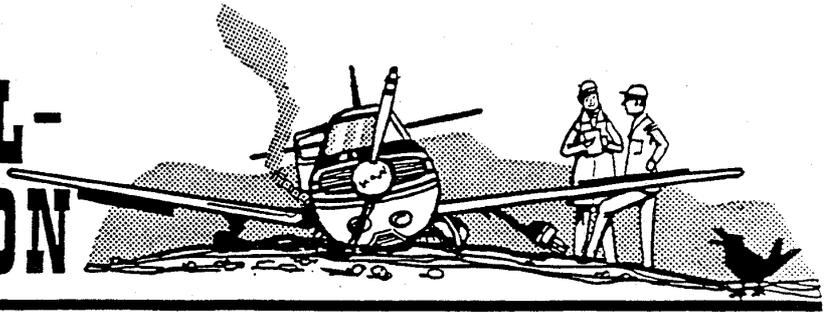


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 130

Braunschweig, Februar 1995

Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahr 1994

Im Jahr 1994 ereigneten sich 627 Unfälle mit deutschen Luftfahrzeugen. Dies sind 13 mehr als im Jahr zuvor. Die Zahl der tödlichen Unfälle ist leicht auf 64 gestiegen. Insgesamt verloren 108 Menschen bei Flugunfällen ihr Leben. Der Anstieg des Unfallgeschehens beruht im wesentlichen auf Unfällen im privaten Luftverkehr. Eine Zusammenstellung der Unfallzahlen sowie die Entwicklung der letzten Jahre zeigen die Tabelle und die Grafik am Ende (Störungen beim Betrieb von Luftfahrzeugen sind in dieser Zusammenstellung nicht berücksichtigt).

Mit Flugzeugen über 5,7 t ereigneten sich 3 Unfälle. Während in 2 Fällen beim Rollen nur Sachschaden entstand, kam in Moskau beim Unfall eines Lear Jet 35 A während des Starts der Flugzeugführer ums Leben. 6 weitere Insassen wurden schwer verletzt.

Bei den Flugzeugen von 2 bis 5,7 t gingen die Unfallzahlen erstmalig seit 1990 wieder deutlich zurück. Bei 17 Unfällen in dieser Klasse kamen 8 Menschen ums Leben. Schwerpunkte in den Unfallarten sind nicht erkennbar.

Nachdem im Jahr 1993 der seit mehreren Jahren ansteigende Trend bei den Flugzeugen unter 2 t kurzzeitig unterbrochen wurde, sind die Unfallzahlen in dieser Klasse 1994 wieder deutlich angestiegen und haben den höchsten Wert seit 1983 erreicht. Auch die Zahl der bei diesen Unfällen tödlich Verletzten hat mit 44 den höchsten Wert der letzten 10 Jahre erreicht. Eine erste Analyse des Unfallgeschehens in diesem Bereich läßt 3 Schwerpunkte erkennen: Unfälle nach Triebwerksausfällen durch Kraftstoffmangel, die mit einer mißglückten Notlandung endeten, Zusammenstöße zwischen Luftfahrzeugen dieser Klasse im Platzrundenbereich oder in der näheren Umgebung von Verkehrslandeplätzen und Schlechtwetterunfälle. Allein im Zusammenhang mit schlechtem Wetter ereigneten sich 9 Unfälle, bei denen 21 Menschen ihr Leben verloren. Dabei spielten offenbar zunehmend die Nutzung von Autopiloten und modernen Navigationshilfsmitteln eine Rolle, mit deren Unterstützung nicht ausreichend ausgebildete VFR-Piloten in Instrumentenwetterbedingungen einflogen.

Mit 18 Unfällen, die sich mit Hubschraubern ereignet haben, liegt die Zahl im langjährigen Durchschnitt. Mit 5 tödlichen Unfällen und insgesamt 8 Toten liegt der Anteil der schweren Unfälle höher als in den vergangenen Jahren. Dies liegt mit daran, daß mehrmals Hubschrauber im Fluge auseinandergebrochen sind. Bei einer Betrachtung des Gesamtgeschehens ergibt sich ein Unfallschwerpunkt bei Rettungseinsätzen, bei denen sich 7 Unfälle ereigneten, die, jedoch bis auf einen tödlichen Unfall, lediglich mit Sachschaden endeten.

Im Bereich der Motorsegler sind die Unfallzahlen leicht gesunken, bei nur 3 Unfällen mit Todesfolge.

Bei den Segelflugzeugen stiegen die Unfallzahlen zwar gegenüber dem Vorjahr leicht an, bei einer Betrachtung der letzten 10 Jahre liegen diese jedoch ähnlich wie 1993 sehr niedrig. Die Zahl der schweren Unfälle liegt im Mittel der letzten 10 Jahre. Eine erste Analyse des Unfallgeschehens dieses Bereichs zeigt, daß mehrere Unfälle im Zusammenhang mit einem Zurückrutschen der Piloten im Cockpit während des Windenstarts stehen, wodurch diese nicht mehr in ausreichendem Maße in der Lage waren, die Bedienorgane zu betätigen.

Die Zahl der Unfälle mit Ballonen ist weiter angestiegen. Dabei war nur ein tödlicher Unfall zu verzeichnen, und somit bleiben schwere Unfälle bei dieser Luftfahrzeugart weiterhin die Ausnahme. Wetterfaktoren, wie zu starker oder böiger Wind, haben zu einem Großteil der Unfälle beigetragen.

Im Bereich der Sprungfallschirme liegen sowohl die Unfallzahl als auch die Zahl der ums Leben gekommenen Luftfahrer trotz leichten Anstieges im Mittel der letzten Jahre. Die überwiegende Zahl der tödlichen Unfälle ist darauf zurückzuführen, daß die Reserve nicht, nicht richtig oder zu spät bedient wurde, nachdem sich die Hauptkappe fehlerhaft geöffnet hatte. 3 der 6 tödlichen Unfälle ereigneten sich während der Ausbildung.

Im Bereich der Ultraleichtflugzeuge setzte sich der seit 1992 zu beobachtende Trend zur leichten Verringerung der Unfallzahlen fort, die Unfälle mit tödlichem Ausgang steigen jedoch seit dem Jahr 1990 ständig an und haben 1994 einen neuen Höchststand erreicht. Hindernisberührung bei Flügen unterhalb der Sicherheitsmindesthöhe waren ein Schwerpunkt in diesem Jahr.

Die Unfälle mit Hängegleitern sind zurückgegangen und haben den niedrigsten Stand seit 10 Jahren erreicht.

Ebenfalls zurückgegangen sind die Unfallzahlen bei den Gleitsegeln. Nur in einem Fall kam ein Gleitsegelpilot ums Leben.

Zusammenstellung der Unfallzahlen für die einzelnen Luftfahrzeugarten In Klammern stehen die Werte des Vorjahres

	Flugzeuge			Drehflügler	Motorsegler	Segelflugzeuge	Ballone	Sprungfallschirme	Hängegleiter	Ultraleichtflugzeuge	Gleitsegel	Sonst.	Summe
	> 5.7 to	2.0 -5.7 to	< 2.0 to										
Unfälle	3 (6)	17 (24)	180 (147)	18 (26)	62 (69)	158 (146)	40 (32)	43 (33)	34 (43)	22 (24)	47 (62)	3 (2)	627 (614)
Unfälle mit Toten	1 (3)	3 (4)	17 (9)	5 (3)	3 (3)	11 (9)	1 (1)	6 (3)	3 (7)	11 (9)	1 (7)	2 (1)	64 (59)
Tote	1 (10)	8 (9)	44 (20)	8 (5)	3 (5)	12 (11)	3 (1)	6 (4)	3 (7)	17 (13)	1 (7)	3 (1)	109 (93)

