

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 25

Braunschweig, März 1984

Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahr 1983

Obwohl das Jahr 1983 durch das schöne Sommerwetter gute Flugmöglichkeiten bot, ist die Anzahl der Starts von Motorflugzeugen gesunken, nur Segelflugzeuge und Motorsegler hatten einen Zuwachs in den Startzahlen zu verzeichnen.

Die Anzahl der Flugunfälle lag mit 597 gegenüber 568 Unfällen im Jahr 1982 zwar etwas höher, jedoch hat sich die Zahl der tödlichen Unfälle verringert von 60 auf 57. Entsprechend weniger Personen wurden dabei tödlich verletzt, 112 gegenüber 126 im Jahr 1982. Die Zahlen für die einzelnen Luftfahrzeugarten sind in der folgenden Tabelle zusammengestellt. Flugunfälle, an denen mehrere Luftfahrzeuge beteiligt sind, wie z.B. Zusammenstöße oder beim Flugzeugschlepp von Segelflugzeugen werden als ein Unfall gewertet. In der Tabelle wurden derartige Unfälle beim höherwertigen Luftfahrzeug gezählt.

	Flugzeuge			Drehflüg- ler	Segel- flugzeuge	Motor- segler	Hängegl. Ultraleicht- flz.	Fallschir- me Ballone Sonstige
	über 5,7 t	2 - 5,7 t	bis 2 t					
Unfälle	3	16	157	8	233	49	90	41
Unfälle tödlich	1	3	22	1	8	3	8	11
Tote	3	12	60	3	10	5	8	11

Bei den Flugzeugen über 5,7 t, das ist im wesentlichen die Verkehrsluftfahrt in Luftfahrtunternehmen, ereignen sich trotz großer Anzahl an Flügen recht wenige Unfälle. Der spektakulärste Unfall des letzten Jahres war der Verlust eines Lear Jet, bei dem die dreiköpfige Besatzung offensichtlich ohnmächtig oder tot war, das Flugzeug aber mit dem Autopiloten stur geradeaus weiterflog bis der Treibstoff verbraucht war, um dann bei Island in den Atlantik zu stürzen. Eine Ursache für den Ausfall der Besatzung konnte bis jetzt nicht gefunden werden.

Die Zahl der Unfälle bei Geschäftsreiseflügen (Klasse 2 bis 5,7 t) weist zwar einen Zuwachs auf, jedoch sank die Zahl der tödlichen Unfälle. Das bedeutet, daß in Anbetracht der Abnahme der Startzahlen, die Zahl der leichten Unfälle relativ dazu etwas stärker zugenommen hat, während die Zahl der tödlichen Unfälle etwa mit der Abnahme der Startzahlen parallel geht.

Für Flugzeuge unter 2 t, also im wesentlichen die einmotorigen Flugzeuge, entspricht die Abnahme aller drei genannten Zahlen etwa der Abnahme der fliegerischen Aktivität.

Trotz der Zunahme der Startzahlen bei Motorseglern ging die Zahl der Unfälle herunter, die Zahl der tödlichen Unfälle stieg von 1 im Vorjahr auf 3. Wegen der kleinen Gesamtheit kann daraus jedoch nicht auf eine Tendenz geschlossen werden.

Auch die Segelflugzeuge hatten einen Zuwachs der Startzahlen zu verzeichnen. Erfreulicherweise sanken trotzdem alle drei genannten Unfallzahlen gegenüber dem Vorjahr. Die Zahlen wären noch geringer, wenn nicht mehrere Zusammenstöße beim gemeinsamen Kreisen in der Thermik passiert wären.

Die Entwicklung auf dem Gebiet der Hängegleiter und Ultraleichtflugzeuge ist stark in Bewegung. Es wurden viele neue Baumuster vorgestellt, die fliegerische Aktivität nahm zu, der administrative Bereich für diese Luftfahrzeugart ist noch im Wandel begriffen und neue Betriebsbereiche wie Windenschlepp oder Starkwindfliegen sind entstanden. Es läßt sich noch kein klares Bild über die Einflußgrößen gewinnen. Offensichtlich scheinen die technischen Probleme bei Hängegleitern geringer zu werden. Bei den Ultraleichtflugzeugen gibt es möglicherweise noch Schwierigkeiten beim Triebwerk und der Treibstoffanlage.

Unter den sonstigen Luftfahrzeugen werden u.a. Ballone und Fallschirme gezählt. Obwohl der Ballonsport selten tödliche Unfälle aufweist, ereignete sich in diesem Jahr bei einer Ballonfahrt ein tödlicher Unfall. Für den Fallschirmsport war 1983 ein schwarzes Jahr. Die Zahl der tödlichen Unfälle (10) war außergewöhnlich hoch. Es ist nicht auszuschließen, daß auch die Zahl der Sprünge wegen des herrlichen Sommerwetters zugenommen hat, so daß die Bedeutung der großen Zahl an tödlichen Unfällen sinkt. Jedoch ist die Zahl der Sprünge noch nicht bekannt, eine Abschätzung kann deshalb nicht vorgenommen werden.