

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 78
 Braunschweig, Januar 1989

Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahr 1988

Der seit 1984 zu verzeichnende Rückgang der Unfallzahlen hat sich leider 1988 nicht fortgesetzt: die Gesamtzahl der Flugunfälle stieg wieder an, von 530 auf 611 (entspricht 16 %).

Die Zahl der tödlichen Unfälle betrug im gleichen Zeitraum 53 (+ 15 % gegenüber 1987).

Bei Flugunfällen mit zivilen deutschen Luftfahrzeugarten verloren 115 Menschen ihr Leben.

Die Zahlen für die einzelnen Luftfahrzeugarten zeigt die Tabelle. In Klammern stehen die entsprechenden Werte des Vorjahres. Beachten Sie bitte, daß Zusammenstöße oder Unfälle während eines Flugzeugschleppstarts als ein Unfall gewertet und Zusammenstöße unterschiedlicher Luftfahrzeuge bei dem jeweiligen höherwertigen Luftfahrzeug gezählt werden.

	Flugzeuge			Drehflügler	Motorsegler	Segelflzeuge	Ballone	Hängegleiter	Fallschirme	Ultra-leichtflzge.	Gleitfallschirme *)	Gesamt
	über 5,7 t	2 - 5,7 t	bis 2 t									
Unfälle	3 (5)	13 (14)	137 (116)	10 (24)	57 (48)	201 (165)	15 (15)	47 (82)	46 (42)	22 (19)	60 (-)	611 (530)
Unfälle tödlich	2 (0)	2 (6)	16 (13)	0 (0)	4 (6)	5 (5)	1 (1)	6 (7)	7 (6)	5 (2)	3 (-)	53 (46)
Tote	37 (0)	6 (19)	36 (30)	0 (0)	5 (9)	8 (5)	1 (2)	6 (7)	7 (6)	6 (2)	3 (-)	115 (80)

*) im Vorjahr zusammengefaßt mit Hängegleiter

Bei den Flugzeugen über 5 700 kg (Verkehrsflugzeuge) haben wir erstmals seit vielen Jahren bei zwei tödlichen Flugunfällen insgesamt 37 Opfer zu beklagen.

Erfreulicher ist die Situation bei den Flugzeugen von 2 000 bis 5 700 kg (Geschäftsflugzeuge), die zwar der Anzahl nach nur geringfügig, aber mit 6 Toten bei 2 Unfällen wesentlich unter den Zahlen des Vorjahres (19 zu 6) liegen.

Ansteigende Tendenz bescheren uns die Piloten auf Flugzeugen bis 2 000 kg (Reiseflugzeuge), wobei sich die Zunahme um ca. 18 % möglicherweise zu einem Teil aus einer gestiegenen Aktivität (mehr Flüge als 1987) erklären läßt.

Bemerkenswert ist der Rückgang der Flugunfälle bei den Drehflüglern auf etwa die Hälfte der Zahlen der letzten Jahre, und wie im Vorjahr ohne einen tödlichen Unfall.

In den Bereichen Motorsegler, Ballone und Sprungfallschirme entsprechen die Zahlen im wesentlichen denen des Vorjahres. Um ca. 20 % angestiegen ist die Zahl der Flugunfälle im Segelflug gegenüber 1987, vielleicht auch hier erklärbar durch wesentlich größere Aktivität, denn im Vergleich zu 1987 dürfte das Segelflugwetter 1988 erheblich besser gewesen sein. Der optisch fabelhafte Rückgang der Unfälle bei den Hängegleitern ist leider nicht echt, denn bis dato hatten wir die Unfälle mit den Gleitfallschirmen bei den Hängegleitern mitgezählt, in der vorliegenden Statistik führen wir beide Bereiche getrennt.

Bei den Hängegleitern zählen wir 47 Unfälle, das sind 22 Unfälle weniger als im Vorjahr, eine erfreuliche Entwicklung.

Leider muß man die Situation bei den Gleitfallschirmen wesentlich ernster einstufen: offensichtlich spielt in der "Einführungsphase" dieser Sportart mangelnde Ausbildung und Erfahrung eine entscheidende Rolle dafür, daß neben zahlreichen Arm- und Beinbrüchen auch 3 Tote zu beklagen sind.

Auffällig bei den Ultraleichtflugzeugen ist die anteilig hohe Zahl an technischem Versagen des Gerätes: Strukturbrüche im Flug, Torsions- und Schwingungsbrüche im Antriebssystem, mangelhafte Verarbeitung haben einige tödliche Unfälle verursacht.

Diese Betrachtung zeigt auf, daß in einigen Bereichen der zivilen Luftfahrt verstärkt Aktivitäten zur Unfallverhütung erforderlich sind.

Dennoch ist die Situation, zumindest im Bereich der Allgemeinen Luftfahrt, insgesamt keinesfalls besorgniserregend, denn Unfallschwerpunkte herauszufinden und deren Ursachen zu bekämpfen, das gehört ja neben der eigentlichen Untersuchung schon immer zu unserer Aufgabe.

Das Besorgniserregende im Jahr 1988 war und ist, daß wir seit über 15 Jahren erstmalig wieder mit schweren Unfällen im Bereich Verkehrsluftfahrt konfrontiert wurden.

Statistisch war damit zu rechnen, gewiß, dennoch hat uns an dem 88er-Geschehen vor allem die Erkenntnis geschockt, daß Unfälle in diesem Bereich die personelle Kapazität der FUS derart stark in Anspruch genommen haben, daß die Zahl der in 1988 abgeschlossenen Untersuchungen auf die Hälfte zurückgefallen ist.

Ausblick

Mit dem in den letzten Jahren kräftigen Wachstum in den Zivilluftfahrt in Europa und vor allem in der Bundesrepublik haben sich nicht nur Verkehrsstaus auf den Flughäfen oder in der Luft entwickelt, haben Verspätungen den Menschen Ärger und finanzielle Verluste gebracht, es sind auch die Zahlen der Unfälle und der Fastunfälle gestiegen.

Die FUS muß mit wesentlich höherer Belastung in diesem Bereich rechnen, es hat keinen Sinn diese Entwicklung zu ignorieren und darauf zu spekulieren, daß uns wieder einmal ein Schicksal 17 unfallfreie Jahre geschenkt werden.