

# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 108  
Braunschweig, März 1993

## Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahr 1992

Im Jahr 1992 blieb die Zahl der Unfälle mit 676 gegenüber dem Vorjahr nahezu konstant. Die Zahl der tödlichen Unfälle stieg jedoch um 40 % auf 73 Fälle. Besonders stark betroffen von dieser Steigerung waren die Bereiche der Flugzeuge von 2 bis 5,7 t und Hubschrauber sowie die Bereiche Segelflug- und Ultraleichtflugzeuge, in denen sich die schweren Unfälle mehr als verdoppelten. Insgesamt verloren 115 Menschen bei Unfällen mit deutschen Luftfahrzeugen ihr Leben.

Die Zahlen der gemeldeten Unfälle für die einzelnen Luftfahrzeugarten zeigt die Tabelle. In Klammern stehen die Werte des Vorjahres.

Mit Flugzeugen über 5,7 t Höchstabfluggewicht ereigneten sich 5 Unfälle, bei denen es keine Todesopfer gab. Zwei der Unfälle ereigneten sich beim Rollen am Boden, einer durch Berühren von Hindernissen nach dem Start, ein anderer Unfall bei einer harten Landung, und ein weiterer geschah bei einem Erprobungsflug. Bei einer Kollision eines Fahrzeuges mit einem Flugzeug am Boden wurde der Fahrer des Kraftfahrzeuges schwer verletzt.

Bei den gewerblich betriebenen Flugzeugen unter 5,7 t ereigneten sich 7 Unfälle, davon ein schwerer mit 2 Toten beim Bildflug. Zwei Unfälle geschahen im Agrarflug und zwei im Luftwettbewerbseinsatz.

Im Bereich der nichtgewerblichen Geschäftsflüge und im Werksverkehr kam es zu 3 Unfällen, davon zwei tödliche mit 6 Toten.

In der Luftfahrzeugklasse von 2 bis 5,7 t ereigneten sich 14 Unfälle, davon drei schwere Unfälle nach unkontrollierten Fluglagen unter Instrumentenflugbedingungen. Bei vier Unfällen traten Störungen im Fahrwerksbereich auf, wobei zwei auf technische Faktoren zurückzuführen waren.

Bei den Flugzeugen unter 2 t stiegen die Unfallzahlen leicht an, jedoch blieb die Zahl der schweren Unfälle unverändert. Schwerpunkte in diesem Bereich bilden immer noch Unfälle, denen ein Kraftstoffmangel im Flug vorausging und Unfälle nach Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit.

Mit 20 Hubschrauberunfällen im Jahr 1992, liegt die Zahl nur geringfügig über dem langjährigen Durchschnitt. Darunter sind allerdings 5 tödliche Unfälle mit insgesamt 14 Toten. In mindestens 12 Fällen lagen die Ursachen im menschlichen Bereich, wobei teilweise schwere Mängel in der Vorbereitung und Durchführung der Flüge den Unfallhergang entscheidend beeinflusst haben. 6 Unfälle ereigneten sich, weil Triebwerksausfall, -leistungsminderungen oder Fehler innerhalb der Kraftübertragung auftraten. Technische Ursachen konnten nur in drei Fällen festgestellt werden.

Obwohl die Gesamtzahl der gemeldeten Unfälle im Bereich Segelflugzeuge/Motorsegler sank, stieg die Zahl der tödlichen Unfälle stark an. Bei 18 tödlichen Unfällen starben 25 Menschen. Viele dieser Unfälle ereigneten sich zu Saisonbeginn im Ausland, vornehmlich beim Gebirgsfliegen in Frankreich. Übermüdung nach der Fahrt, fehlende Akklimatisierung, schlechte Kenntnisse der orographischen und meteorologischen Bedingungen, Leistungsdruck sowie Fehler in der Flugdurchführung sind Gründe dafür. Einen weiteren Schwerpunkt bei Unfällen in Deutschland bildeten unkontrollierte Fluglagen, Abkippen oder Trudeln nach dem Unterschreiten der Mindestfluggeschwindigkeit.

Die Unfallhäufigkeit bei Ballonen nahm trotz weiter steigender Aktivitäten nicht zu. Unfälle trugen sich überwiegend in der Landephase zu infolge leichtfertiger Einschätzung des Wetters und der dadurch bedingten Sinkverhältnisse des Ballons. Offensichtlich wurden häufig die in den Flughandbüchern angegebenen Grenzwerte nicht beachtet. Technische Mängel sind als Unfallursachen hingegen nicht bekannt.

Bei den nichtzulassungspflichtigen Luftfahrzeugen war 1992 die Gruppe der Ultraleichtflugzeuge an schweren Unfällen besonders stark beteiligt. Schwerpunkte bildeten hier Unfälle, die durch Versagen von Bauteilen eintraten sowie Unfälle nach Überschreiten der Betriebsgrenzen mit anschließendem strukturellem Versagen. Im Bereich Sprungfallschirme ereigneten sich erstmals ein schwerer Unfall mit einem Tandemgerät und ein weiterer bei der AFF-Ausbildung (Sprungausbildung im Freifall).