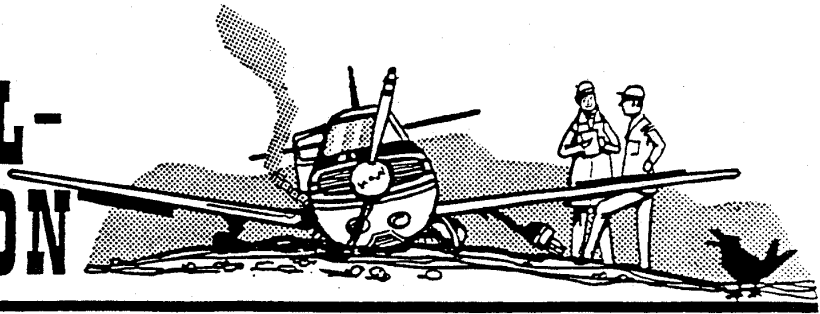


FLUGUNFALL- INFORMATION



V 60
 Braunschweig, Januar 1987

Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahr 1986

Es ist erfreulich festzustellen, daß die Gesamtzahl der Unfälle weiter gesunken ist: Gegenüber 590 Unfällen deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Vorjahr ereigneten sich 1986 nur 537 Unfälle. Das ist eine Verringerung um 9 %. Bereits bei der letzten Bilanz hatten wir eine Abnahme um 4 % festgestellt. Hoffentlich hält diese Tendenz auch in diesem Jahr an.

Leider blieb die Anzahl der tödlichen Unfälle mit 56 und die Zahl der getöteten Personen mit 89 praktisch unverändert.

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 Flugzeugschleppstartes als ein Unfall gewertet werden und Zusammenstöße unterschiedlicher Luftfahrzeuge bei dem jeweilig höherwertigen Luftfahrzeug gezählt werden.

	Flugzeuge			Dreh- flü- ger	Motor- seg- ler	Segel- flug- zeuge	Hänge- gleiter	Ultra- leicht- flzg.	Fall- schirme	Ballo- ne *)	Gesamt
	über 5,7 t	2 - 5,7 t	bis 2 t								
Unfälle	2 (1)	18 (15)	119 (131)	17 (18)	49 (57)	190 (223)	63 (67)	13 (17)	58 (50)	8 (11)	537 (590)
Unfälle tödlich	0 (0)	3 (6)	14 (11)	3 (2)	3 (4)	12 (15)	6 (11)	3 (3)	12 (4)	0 (1)	56 (57)
Tote	0 (0)	9	35 (27)	6 (8)	4 (5)	13 (17)	6 (11)	4 (3)	12 (4)	0 (1)	89 (88)

*) einschl. 2 Modelle

Die Verringerung der Unfallzahlen ist leider nicht in allen Bereichen festzustellen. Große Sorgen bereiten uns die Fallschirmspringer mit dem enormen Anstieg der Unfälle: Während 1983 sich bei dieser Sportart noch 31 Unfälle ereigneten, stieg die Zahl 1984 auf 40, im Folgejahr auf 50 und im letzten Jahr auf 58. Besorgniserregend ist auch die hohe Anzahl der tödlichen Unfälle. Ausgehend von 10 tödlichen Unfällen im Jahr 1983, sanken sie in den folgenden Jahren auf 6 und 4 - aber 1986 schnellte die Zahl wieder hoch auf 12. Während im Durchschnitt der Anteil tödlicher Unfälle bei 10 % liegt, beträgt er im Fallschirmsport derzeit 21 %. Die Flugunfalluntersuchungsstelle hat diese Tendenz frühzeitig erkannt und der Fallschirmsportkommission eine Detailauswertung vorgelegt. Zwei wesentliche Schwerpunkte wurden aufgezeigt: Unfälle bei der Ausbildung und tödliche Unfälle bei Wechsel des Sprunggerätes. Dazu wurden konkrete Maßnahmen vorgeschlagen.

In der gesamten "Privatfliegerei" zeigt sich insgesamt ein positives Bild. Wenngleich bei 1-motorigen Reiseflugzeugen unter 2 t die Anzahl der tödlichen Unfälle leicht gestiegen ist, zeigt sich in allen Bereichen ein langjähriger Rückgang der Unfallzahlen, wie es die Zahlenfolgen ab 1983 zeigen:

1-mot. Reiseflugzeuge	157	-	139	-	131	-	119
Motorsegler	49	-	63	-	57	-	49
Segelflugzeuge	233	-	229	-	223	-	190

(bitte wenden)

Diese Tendenz ist umso erfreulicher, da die Startzahlen nach ersten Ermittlungen 1986 gegenüber dem Vorjahr wieder gestiegen sind. Das bedeutet, daß die Häufigkeit eines Unfalles bezogen auf die Anzahl der Flüge noch mehr gesunken ist.

Wir können für 1986 weiteres Erfreuliches berichten: Die Unfallsituation bei Hängegleitern und Ultraleichtflugzeugen hat sich stabilisiert. Diese noch junge Sportart hat offenbar ihr Experimentierstadium verlassen. Die Technik scheint zuverlässiger geworden zu sein, für Ausbildung und Betrieb sind wirksame Methoden gefunden worden, so daß sich trotz ansteigender Aktivitäten keine Zunahme der Unfallzahlen ergab.

Zwei Unfälle am Rand der Luftfahrt sollen nicht unerwähnt bleiben. Sie ereigneten sich mit ferngesteuerten Modellflugzeugen. Hierbei traten jeweils schwere Personenverletzungen auf. Die Modellfliegerei unterliegt zwar nicht den strengen Vorschriften der Luftfahrt, doch auch hier gelten Sicherheitsregeln, die nicht unbeachtet gelassen werden dürfen.

So erfreulich die derzeitige Entwicklung des Unfallgeschehens (mit einigen Ausnahmen) auch ist, sollten wir doch nicht nachlassen, alles Erforderliche für die Sicherheit zu tun mit dem Ziel "Jeder Unfall ist einer zuviel!".

