

FLUGUNFALL- INFORMATION



V 4

Braunschweig, Februar 1982

Flugunfälle bei dem Betrieb deutscher Luftfahrzeuge im Jahre 1981

Im Jahr 1981 ereigneten sich 563 Unfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland. Davon verliefen 50 Unfälle tödlich, 85 Personen wurden getötet. Im Vergleich zum Durchschnitt der letzten 8 Jahre (1973 - 1980) ist bei der Gesamtzahl der Unfälle ein Anstieg zu verzeichnen (Durchschnitt 516). Bei den tödlichen Unfällen ist die Zahl nahezu unverändert geblieben (Durchschnitt 49); die Anzahl der getöteten Personen hat sich erfreulicherweise gesenkt (Durchschnitt 102). Zu einem späteren Zeitpunkt werden die Unfallzahlen zu den Startzahlen bzw. Flugstunden innerhalb des Flugbetriebs in Beziehung gesetzt werden, da bei erhöhter fliegerischer Aktivität ein proportionaler Anstieg der Unfallzahlen zu erwarten ist. Die Vergleichszahlen lagen jedoch bei Drucklegung noch nicht vor.

Eine Aufgliederung der Unfallzahlen nach den einzelnen Luftfahrzeugarten zeigt, daß bei einigen Kategorien eine Zunahme der Unfälle eingetreten ist, jedoch sind durchaus auch niedrigere Werte als der Durchschnitt zu verzeichnen.

Die folgende Tabelle zeigt das Unfallgeschehen im Jahre 1981, die Werte in Klammern geben den gerundeten Durchschnitt der Jahre 1973 bis 1980 an:

	über 5,7 t	Flugzeuge 2,0-5,7 t	unter 2,0 t	Hubschrauber	Segelflugzeuge	Motorsegler
Unfälle	2 (2)	20 (22)	198 (191)	26 (17)	263 (236)	54 (48)
davon tödlich	0 (1)	4 (4)	20 (27)	3 (3)	18 (12)	5 (2)
getötete Personen	0 (8)	14 (12)	41 (61)	3 (6)	19 (12)	8 (3)

Flugzeuge über 5,7 t stellen sich als sehr sicheres Verkehrsmittel dar, hier herrscht in der Technik wie auch im Betrieb ein hoher Sicherheitsstandard. Der relativ hohe Anteil der getöteten Personen im langjährigen Mittel ist auf den Nairobi-Unfall der Lufthansa zurückzuführen. Im statistischen Sinne stellt er einen Ausreißer dar, dessen Folgen die Berechnung des langjährigen Durchschnitts noch lange beeinflussen werden.

Unfälle der zweimotorigen Flugzeuge der Klasse 2,0 bis 5,7 t sind um 11 % gesunken; die etwas erhöhte Zahl der Toten um 12 % steht vermutlich mit der allgemein wachsenden Zahl der Fluggäste pro Flugzeug in Zusammenhang.

Bei einmotorigen Flugzeugen ist die Unfallzahl in geringem Maße um 4 % gestiegen, der Anteil der tödlichen Unfälle hat sich jedoch um 26 % verringert. Auch die Anzahl der Getöteten sank um 33 %.

Bei den Hubschraubern ist ein beachtlicher Zuwachs der Unfälle, und zwar um 57 % zu verzeichnen, jedoch blieb die Rate der tödlichen Unfälle gleich, die Anzahl der Toten sank um 50 %. Vermutlich hat sich der vermehrte Einsatz von Hubschraubern für Arbeitsflüge bemerkbar gemacht, bei denen nur in seltenen Fällen Fluggäste an Bord sind.

Im Segelflug stieg die Zahl der Unfälle um 11 %. Der Anteil der tödlichen Unfälle, der wegen der meistens nur einsitzig betriebenen Segelflugzeuge in etwa der Anzahl der Toten entspricht, stieg in stärkerem Maße um 56 %. Obwohl bei Motorseglern die Zunahme der Unfälle ebenfalls nur 11 % betrug, erhöhte sich die Anzahl der tödlichen Unfälle erheblich um 118 %. Das ist mehr als das Doppelte des Durchschnitts. Noch gravierender ist der Zuwachs bei den tödlich Verletzten, deren Anteil um 167 % anstieg. Das sind fast dreimal mehr Tote als im Durchschnitt. Über die Ursachen dieser extremen Steigerung liegen noch keine konkreten Hinweise vor.

Von einem Vergleich der Unfallzahlen der einzelnen Luftfahrzeugarten untereinander sollte abgesehen werden, da die Luftfahrzeuge sich durch Bauweise, operationellen Einsatz und unterschiedliche Anforderungen an den Luftfahrzeugführer stark unterscheiden.

(bitte wenden)

Für folgende weitere Unfallzahlen der Luftfahrt aus 1981 liegen keine Vergleichswerte des langjährigen Mittels vor, sie dürften jedoch trotzdem von Interesse sein:

	Hängegleiter	Personenfallschirme	Flugmodelle
Unfälle	65	27	1
tödlich Verletzte	8	8	1