

# FLUGUNFALL- INFORMATION



V 91  
 Braunschweig, Februar 1991

## Flugunfälle deutscher Luftfahrzeuge im In- und Ausland im Jahre 1990

In dieser Information sind Unfälle von Luftfahrzeugen, die in der DDR registriert waren und die sich nach dem 02.10.90 ereigneten (1 Unfall mit einem Verkehrsflugzeug, 2 leichte Unfälle mit Segelflugzeugen) nicht enthalten. Künftige Informationen werden alle deutschen Luftfahrzeuge erfassen.

Der Aufwärtstrend der Unfallzahlen in den letzten beiden Jahren ist gebrochen. Die Zahl verringerte sich von 630 auf 558. Dies ist besonders auf den Rückgang der Unfallzahlen in den Bereichen Flugzeuge unter 2 000 kg, Hängegleiter, und Sprungfallschirme zurückzuführen. Die Zahl der tödlichen Unfälle verringerte sich von 57 auf 51. Bei Flugunfällen mit zivilen deutschen Luftfahrzeugen verloren 67 Menschen ihr Leben.

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

in Klammern die Zahlen des Vorjahres

	Flugzeuge			Dreh- flüg- ler	Motor- seg- ler	Segel- flug- zeuge	Ballone	Hänge- gleiter	Sprung- fall- schirme	Ultra- leicht- flzge.	Gleit- segel	Ge- sam
	über 5,7 t	2 - 5,7 t	bis 2 t									
<b>Unfälle</b>	1 (6)	4 (9)	119 (146)	20 (21)	66 (62)	176 (182)	27 (16)	37 (59)	32 (51)	15 (16)	61 (62)	558 (630)
<b>Unfälle tödlich</b>	0 (0)	2 (3)	10 (12)	3 (0)	8 (6)	10 (13)	1 (0)	4 (8)	5 (9)	1 (4)	7 (2)	51 (57)
<b>Tote</b>	0 (0)	4 (9)	21 (31)	3 (0)	10 (6)	11 (13)	1 (0)	4 (8)	5 (9)	1 (4)	7 (2)	67 (82)

Bei den Flugzeugen über 5 700 kg Höchstgewicht (Verkehrsflugzeuge) hat sich im Verlauf eines Trainingsfluges ein Unfall ereignet, bei dem zwei Personen verletzt wurden. Das Jahr 1990 brachte somit einen erfreulichen Tiefstand, nachdem die Zahl der Unfälle in den letzten Jahren in diesem Bereich bei 2, 5, 3, 6 lag.

Verringert hat sich auch die Zahl der Unfälle im Bereich der Flugzeuge von 2 000 kg bis 5 700 kg (Geschäftsflugzeuge). Hier hat sich der Abwärtstrend der letzten Jahre fortgesetzt. Die Zahlen verringerten sich von 18 (1986) über 14, 13, 9 auf 4 in 1990. Leider blieb die Zahl der tödlichen Unfälle über die Jahre fast konstant.

Der größte Rückgang der Unfallzahlen war 1990 im Bereich der Flugzeuge unter 2 000 kg zu verzeichnen, von 146 auf 119. Dieser erfreuliche Rückgang der absoluten Zahlen findet leider keinen Niederschlag bei den tödlichen Unfällen, deren Zahl wie im Bereich der Geschäftsflugzeuge seit Jahren nahezu konstant ist.

Unfallschwerpunkte bilden weiterhin Unfälle, denen ein Kraftstoffmangel im Fluge vorausging und Unfälle im Bereich des unkontrollierten Flugzustandes bzw. Kollisionen mit Hindernissen unter Instrumentenflugbedingungen.

Von den 20 Unfällen mit Hubschraubern ereigneten sich 5 außerhalb des Gebietes der BRD, davon zwei auf dem Gebiet der damals noch existierenden DDR. Erstmals seit 1986 haben sich wieder tödliche Unfälle ereignet (drei Unfälle mit insgesamt drei Toten). Die Gesamtzahl der Unfälle mit Hubschraubern bewegt sich im Rahmen der seit Jahren registrierten Zahlen. Schwerpunkte ergaben sich ebenso wie 1989 bei Waldkalkungseinsätzen und bei privaten Flügen (jeweils 5).

Bei den Motorseglern setzte sich der Aufwärtstrend der letzten Jahre bei den Unfallzahlen fort. Gleiches gilt in diesem Bereich auch für die Zahl der tödlichen Unfälle. Als Schwerpunkte kristallisierten sich die harte Landung und im Bereich der tödlichen Unfälle das Überziehen von Motorseglern mit Klaptriebwerk bei bodennahem Kreisen heraus.

Leicht verringert hat sich die Zahl der Unfälle im Segelflug. Neben Außenlandeunfällen (34 %) existieren weiter die Bereiche mit schweren Unfällen wie Überziehen im Windenstart, Abkippen aus bodennahem Kreisen und Zusammenstöße. Die durch Anstrengung aller beteiligten Seiten erfreulich gestiegene Zahl von erfolgreich verlaufenen Rettungsabsprüngen nach Zusammenstößen darf nicht über das große Gefahrenpotential dieser Unfallart hinwegtäuschen.

Bei den Ballonen sind die Unfallzahlen kräftig gestiegen. In diesem Bereich wurden in den letzten Jahren folgende Zahlen registriert: 15, 15, 16, 27.

Mit ein Grund für diesen Anstieg dürfte die fast exponentiell wachsende Zahl der zugelassenen Ballone, verbunden mit dem entsprechenden Verkehrsaufkommen sein. Auslösendes Moment vieler Unfälle sind Starts in Grenzwetterlagen in der Hoffnung auf bessere meteorologische Bedingungen bei Abschluß der Fahrt. Nachfolgende, zwangsläufige Landungen bei gleichen oder gar schlechteren meteorologischen Bedingungen führten zu einer Häufung der Unfälle infolge Nichtbeachtung der Betriebsgrenzen des Gerätes bereits beim Start.

Im Bereich der nicht zulassungspflichtigen Luftfahrzeuge waren deutliche Verringerungen der Unfallzahlen bei Hängegleitern und Sprungfallschirmen zu verzeichnen, verbunden mit einer Halbierung der Zahl der tödlichen Unfälle.

Besorgniserregend ist im Gegensatz dazu die überaus stark ansteigende Zahl der tödlichen Unfälle im Bereich der Gleitsegel, die sich einerseits in der Absprungphase ereigneten, andererseits nach dem Überziehen des Segels mit anschließender unkontrollierter Fluglage.