

Aerosecure Flugunfall-Statistik 2005

Im Jahr 2005 kam es zu **68 Unfällen**, an dem größere Passagier- oder Frachtmaschinen der kommerziellen Luftfahrt beteiligt waren. Dabei kam es zu **1056 Toten**. Um die Vergleichbarkeit der Ergebnisse mit früheren Jahren zu gewährleisten, empfiehlt es sich eine einheitliche Definition für den Begriff „Unfall“ zu benutzen. Wenn man sich auf Unfälle im Passagierverkehr unter Berücksichtigung der Definition für der IATA (International Air Traffic Association) konzentriert, reduziert sich die Zahl der Unfälle auf **23** und die Zahl der Toten auf **1003**. Mit diesen Werten liegt man deutlich über den Zahlen des Jahres 2004, aber knapp unter denen des 10-Jahres-Durchschnitts, gebildet aus den Unfall-Statistiken der Jahre 1995 bis 2004.

Die Definition der IATA besagt, dass es sich bei einem Unfall um ein Ereignis handelt, das sich zwischen dem Zeitpunkt ereignet, an dem die erste Person das Flugzeug mit dem Vorsatz des Fluges betritt und dem Zeitpunkt bis alle diese Personen das Flugzeug wieder verlassen haben und, das dazu führt, dass eine Person tödlich verletzt wird oder, dass die Maschine so stark beschädigt wird, dass sich eine Reparatur nicht mehr lohnt.

“An occurrence associated with the operation of an aircraft which takes place between the time any person boards the aircraft with the intention of flight until such time as all such persons have disembarked, in which a person on the airplane is fatally injured and the airplane is damaged beyond repair.”

Im Einzelnen ereigneten sich 2005 folgende Unfälle bzw. Zwischenfälle (Unfälle mit Passagiermaschinen nach IATA sind hellblau hervorgehoben):

Nr.	Datum	Kennung	Typ	Airline	Tote
1.	08.01.2005	9Q-CIH	Antonow An-12	Service Air	6
2.	08.01.2005	VP-BGI	McDD MD-83	Aerorepublica	0
3.	13.01.2005	N49BA	Embraer 110	Air Now	1
4.	13.01.2005		Antonow An-2	Tura Air Enterprise	9
5.	24.01.2005	N808MC	Boeing 747-200F	Atlas Air	0
6.	25.01.2005	D-CICE	Dornier Do-228	Alfred Wegener Inst.	0
7.	27.01.2005	HA-LAR	Let 410	Farnair Hungary	2
8.	03.02.2005	ST-EWB	Ilyushin IL-76	East West Cargo	7
9.	03.02.2005	EX-037	Boeing 737-200	Kam Air	104
10.	22.02.2005	P2-MFQ	DHC-6 Twin Otter	M A F	2
11.	22.02.2005	TAM-73	Convair CV-580	Transporte Aero Militar	0
12.	15.03.2005	OB-1778	Antonow An-26	ATSA	0
13.	16.03.2005	RA-46489	Antonow An-24	Regional Airlines (Kemerovo)	29
14.	19.03.2005	9G-IRL	Boeing 707	Cargo Plus	0
15.	23.03.2005	ER-IBR	Ilyushin IL-76	Airline Transport	8

16.	26.03.2005	HK-4146	Let410	West Caribbean AW	8
17.	28.03.2005	CU-T1539	Ilyushin IL-18	Aerocaribbean	0
18.	31.03.2005	UN-11007	Antonow An-12	RPS Air Freight	0
19.	07.04.2005	HC-CDA	Fokker F28	Icaro Air	0
20.	12.04.2005	PK-LTZ	DHC-6 Twin Otter	GT Air	17
21.	20.04.2005	EP-SHE	Boeing 707	Saha Air	1
22.	20.04.2005	N926AU	Lockheed P-3B	Aero Union	3
23.	25.04.2005	UN-11003	Antonow An-12	ATMA	0
24.	01.05.2005	LN-WIK	DHC Dash 8	Wideroe	0
25.	02.05.2005	ZK-POA	Swearingen Metro	Airwork NZ	2
26.	05.05.2005		Antonow An-26	Kisangani Airlift	10
27.	05.05.2005	N960N	McDD DC-9	Northwest AL	0
28.	07.05.2005	VH-TFU	Swearingen Metro	Aero Tropics	15
29.	25.05.2005	9Q-CVG	Antonow An-12	Air Victoria	26
30.	02.06.2005	ST-WAL	Antonow An-24	Marsland Aviation	5
31.	02.06.2005	TG-TAG	Let 410	TAG	0
32.	05.06.2005	N3434	DHC-6 Twin Otter	Aer Ohio	0
33.	06.06.2005	HK-3462	Douglas DC-3	TARI (Colombian Army)	0
34.	10.06.2005	5Y-SKE	HS-748	Air Service Kenya	0
35.	10.06.2005	S9-BAS	Lockheed Hercules	Transafrik	0
36.	13.06.2005	N3906J	Douglas DC-3	Air Pony Express	0
37.	19.06.2005	N3906J	Douglas C-47	Wimbi Dira Aviation	0
38.	19.06.2005	C5-MBM	Boeing 707	Mahfooz Aviation	0
39.	01.07.2005		McDD DC-10	Bangladesh AL	0
40.	16.07.2005	3C-VQR	Antonow An-24	Equatair	60
41.	02.08.2005	F-GLZQ	Airbus A340	Air France	0
42.	06.08.2005	TS-LBB	ATR 72	Tuninter	16
43.	14.08.2005	5B-DBY	Boeing 737	Helios AW	121
44.	16.08.2005	HK-4374X	McDD MD-82	West Caribbean AW	160
45.	16.08.2005		Ilyushin IL-62		1
46.	19.08.2005	N627US	Boeing 747	Northwest AL	0
47.	23.08.2005	OB-1409P	Boeing 737	TANS	40
48.	05.09.2005	PK-RIM	Boeing 737	Mandala Airlines	101
49.	05.09.2005		Antonow An-26	Kavatshi Airlines	11
50.	08.09.2005		Boeing 747	Saudi Arabian	1
51.	08.09.2005	9Q-CBO	DHC-6 Twin Otter	TMK Air Commuter	0
52.	09.09.2005	9Q-CFD	Antonow An-26	Air Kasai	13
53.	04.10.2005	9Q-CWC	Antonow An-12	Wimbi Dira Airways	2
54.	22.10.2005	5N-BFN	Boeing 737	Bellview AL	117
55.	22.10.2005	XA-TYU	BN2A Trislander	Aerolamsa	0
56.	23.10.2005	N611SS	Grumman G-73		0
57.	30.10.2005	9A-BTA	Let 410	Trade Air	3
58.	31.10.2005	9Q-CPJ	Boeing 727	MIBA AL	0
59.	08.11.2005	N7801Q	Embraer 110	Air Now	0
60.	11.11.2005	4L-ZIL	Ilyushin IL-76	Royal Airlines (Ariana)	8
61.	08.12.2005		Boeing 737	Southwest Airlines	0
62.	10.12.2005	5N-BFD	McDD DC-9	Sosoliso	103
63.	12.12.2005	N740RA	Embraer 110	Air Now	0
64.	16.12.2005	TI-AZQ	DHC-6 Twin Otter	Nature Air	0
65.	19.12.2005	N2969	Grumman G-73	Chalks AW	19
66.	23.12.2005	4K-AZ48	Antonow An-140	Azerbaijan AZAL AL	23
67.	24.12.2005	9L-LDU	Boeing 707	Air Leone	0
68.	24.12.2005	ER-AJE	Antonow An-28	African Union	2

Aerosecure hat die nach IATA-Definition als Unfälle zu wertenden Vorfälle mit Passagiermaschinen im Jahr 2005 ausgewertet und ist speziell der Frage nachgegangen, welche Airlines vorrangig von Unfällen betroffen sind. Dazu wurden die Unfälle nach folgenden Kriterien genauer untersucht:

- Wie groß sind die betroffenen Fluggesellschaften, also wie viele Maschinen setzten sie zum Unfallzeitpunkt ein?
- Wie lange sind die Fluglinien bereits auf dem Markt aktiv, also wann wurden sie gegründet?
- Wie alt sind die Flotten, die eingesetzt werden?
- Wie alt sind die Maschinen, die abgestürzt sind?
- Wieviel Prozent der Flotte sind bereits bei anderen Airlines im Einsatz gewesen, also wieviel Prozent der eingesetzten Maschinen sind gebraucht erworben worden?

Dabei kam Aerosecure zu folgenden Ergebnissen:

Datum	Airline	Tote	Größe	Gründung	Flottenalter	Unfallalter	% gebraucht
03.02.2005	Kam Air	104	3	2003	25,0	29	100,0%
22.02.2005	M A F	2	15	1951	29,0	36	100,0%
16.03.2005	Regional Airlines	29	n/a	n/a	n/a	33	n/a
26.03.2005	West Caribbean AW	8	15	1998	17,1	15	100,0%
12.04.2005	GT Air	17	7	1998	33,2	19	100,0%
20.04.2005	Saha Air	1	3	1990	29,0	29	100,0%
05.05.2005	Kisangani Airlift	10	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
07.05.2005	Aero Tropics	15	12	1995	30,5	13	100,0%
25.05.2005	Air Victoria	26	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
02.06.2005	Marsland Aviation	5	3	2001	30,0	13	100,0%
16.07.2005	Equatair	60	n/a	n/a	n/a	38	n/a
06.08.2005	Tuninter	16	4	1991	15,8	13	25,0%
14.08.2005	Helios AW	121	3	1998	5,0	7	33,3%
16.08.2005	West Caribbean AW	160	14	1998	17,2	20	100,0%
23.08.2005	TANS	40	6	1964	30,8	24	100,0%
05.09.2005	Mandala Airlines	101	16	1969	23,5	24	100,0%
05.09.2005	Kavatshi Airlines	11	n/a	n/a	n/a	n/a	n/a
09.09.2005	Air Kasai	13	5	1983	58,0	24	100,0%
04.10.2005	Wimbi Dira Airways	2	5	2003	33,0	58	100,0%
22.10.2005	Bellview AL	117	5	1992	24,6	24	100,0%
10.12.2005	Sosoliso	103	4	2000	26,0	33	100,0%
19.12.2005	Chalks AW	19	5	1919	57,2	58	100,0%
23.12.2005	Azerbaijan AZAL AL	23	33	1991	18,4	1	72,7%

Die Auswertung dieser Ergebnisse fördert folgende Erkenntnisse zu Tage:

Flottengröße	Gründung	Flottenalter	Unfallalter	% gebraucht
8,78	1985,78	28,0	26,68	90,6%

Das heißt: Die 2005 in Unfälle verwickelten Airlines

- verfügten im Durchschnitt über knapp 9 Maschinen
- waren im Durchschnitt ca. 10 Jahre am Markt
- setzten im Durchschnitt eine 28 Jahre alte Flotte ein
- verloren im Durchschnitt eine knapp 27 Jahre alte Maschine
- erwarben im Durchschnitt über 90% ihrer Maschinen gebraucht

Bei weiterer Betrachtung fallen auch noch folgende Ergebnisse auf:

- nur gut 5% der Airlines verfügten über ein Flotte mit mehr als 20 Maschinen
- 50% der Airlines waren weniger als 10 Jahre am Markt aktiv
- Nur gut 5% der Airlines setzten eine Flotte ein, die ein Flottendurchschnittsalter von unter 10 Jahren aufwies, so wie das heute große internationale Airlines anstreben
- 72% der Airlines setzten eine Flotte ein, die im Durchschnitt über 20 Jahre alt war
- Nur ca. 10% der verunglückten Flugzeuge waren jünger als 10 Jahre
- 47% der verunglückten Maschinen waren älter als 25 Jahre
- Nur 17% der verunglückten Maschinen wurden fabrikneu erworben, 83% waren Gebraucht-Flugzeuge

Daraus ist in den Augen von Aerosecure vor allem eine Schlussfolgerung zu ziehen:

Die Beschaffenheit einer Airline, wie z.B. die Struktur der Flotte, hat einen entscheidenden Einfluss auf die Gefährdung der Fluglinie, in einen Flugunfall verwickelt zu werden.

Daher ist es äußerst wichtig genaue Informationen einzuholen, mit welcher Gesellschaft der Geschäfts- oder Urlaubsflug durchgeführt wird. Nur so kann eine optimale Sicherheit für jeden einzelnen Fluggast auf jeder einzelnen Flugroute sichergestellt werden. Zu diesem Zweck erstellt Aerosecure zu über 300 internationalen Airlines Sicherheitsprofile mit allen sicherheitsrelevanten Fakten wie Unternehmens-Situation, Flottenanalyse (Alter, Herkunft, Typen, etc.), Unfall-Statistik mit Ursachenanalyse, etc. Diese Dossiers, die zwischen vier und acht Seiten umfassen werden auf der Seite www.aerosecure.de zum Download angeboten.

Obwohl Fliegen immer selbstverständlicher wird, muss man sich immer zweier Dinge bewusst sein:

- Man vertraut beim Fliegen einer Airline und deren Personal sein Leben an.
- Beim Fliegen kann man nie eine absolute Sicherheit erreichen.

Daher sollte es die oberste Priorität sein, durch die Auswahl der Fluggesellschaft das Risiko zu minimieren.

Anhang

Quellen:

Bei seinen Recherchen setzt Aerosecure auf eine Vielzahl kompetenter Quellen, um aussagekräftige Airline-Profile zu erstellen. Zu diesen Quellen gehören

- Gespräche mit Fluggesellschaften
- Pressemitteilungen von Airlines und anderen Organisationen
- Kontakte zu Behörden
- Statistiken und Datenbanken internationaler Behörden (z.B. FAA)
- Daten von gemeinnützigen Organisation wie Aviation Safety Network
- Daten aus offiziellen Verzeichnissen der IATA und ICAO
- Nationale und internationale Bücher zum Thema Luftfahrt und Flugsicherheit
- Nationale und internationale Magazine zum Thema Luftfahrt
- Nationale und internationale Zeitungen