

Flugsicherheitsbriefing 2026



Agenda

- 1. Flug-Unfallstatistik 2025**
- 2. What went wrong 1**
- 3. What went wrong 2**
- 4. Neu: Militärische Tieffluggebiete (LFAs)**
- 5. Segelflugsektoren Köln**



Unfallstatistik

Unfälle und schwere Störungen in Deutschland und mit in Deutschland zugelassenen Luftfahrzeugen im Ausland

Zeitraum: 01.01.2025 bis 31.12.2025

(In Klammern: 01.01.2024 bis 31.12.2024)

	Schwere Störungen	Unfälle (gesamt)	Unfälle mit Schwerverletzten	Anzahl der Schwerverletzten	Unfälle mit tödlich Verletzten	Anzahl der tödlich Verletzten
	Spalte S1	Spalte S2	Spalte S3 aus S2	S4 aus S3 und S5	S5 aus S2	S6 aus S5
Flugzeuge > 5,7 t	4 (7)	3 (6)	1 (2)	2 (2)	0 (0)	0 (0)
Flugzeuge 2,0 - 5,7 t	1 (5)	1 (1)	0 (0)	0 (0)	1 (0)	2 (0)
Flugzeuge bis 2,0 t	5 (3)	51 (51)	5 (5)	8 (8)	10 (7)	19 (9)
Hubschrauber	0 (3)	7 (7)	0 (0)	0 (0)	2 (0)	5 (0)
Reisemotorsegler	0 (1)	3 (10)	0 (2)	0 (2)	1 (0)	2 (0)
Segelflugzeuge (auch mit Hilfsantrieb)	2 (1)	58 (54)	6 (6)	6 (6)	9 (7)	11 (8)
Sonstige LFZ-Arten	0 (0)	9 (16)	0 (0)	0 (0)	4 (4)	5 (4)
Freiballone	0 (0)	3 (9)	3 (8)	3 (9)	0 (0)	0 (0)
Summe	12 (20)	135 (154)	15 (23)	19 (27)	27 (18)	44 (21)

Flugunfall 1

Pilot hat überlebt
Schwerverletzt
Arme, Beine,
Rücken



https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2025/FBericht_22-0293-3X_ASW_24_Dillingen.pdf?__blob=publicationFile&v=3

! 1.5.2022 Veröffentlicht Jun 2025

Was ist passiert?



Flugunfall 1

Seilriss/Sollbruchstelle in 67m - Umkehrkurve



Abb. 1: Flugwegrekonstruktion anhand der GPS-Daten aus dem FLARM-Gerät

Quelle: FLARM, GoogleEarth™, Bearbeitung BFU

Flugunfall 2

Zusammenstoß LS4 und DG300 - 2 Piloten tot geborgen



Abb. 7: Unfallstelle DG-300

Abb. 8: Unfallstelle LS4-b im Waldstück

Quelle: BFU

https://www.bfu-web.de/DE/Publikationen/Untersuchungsberichte/2024/Bericht_20-0502-CX_Duelmen.pdf?__blob=publicationFile&v=2

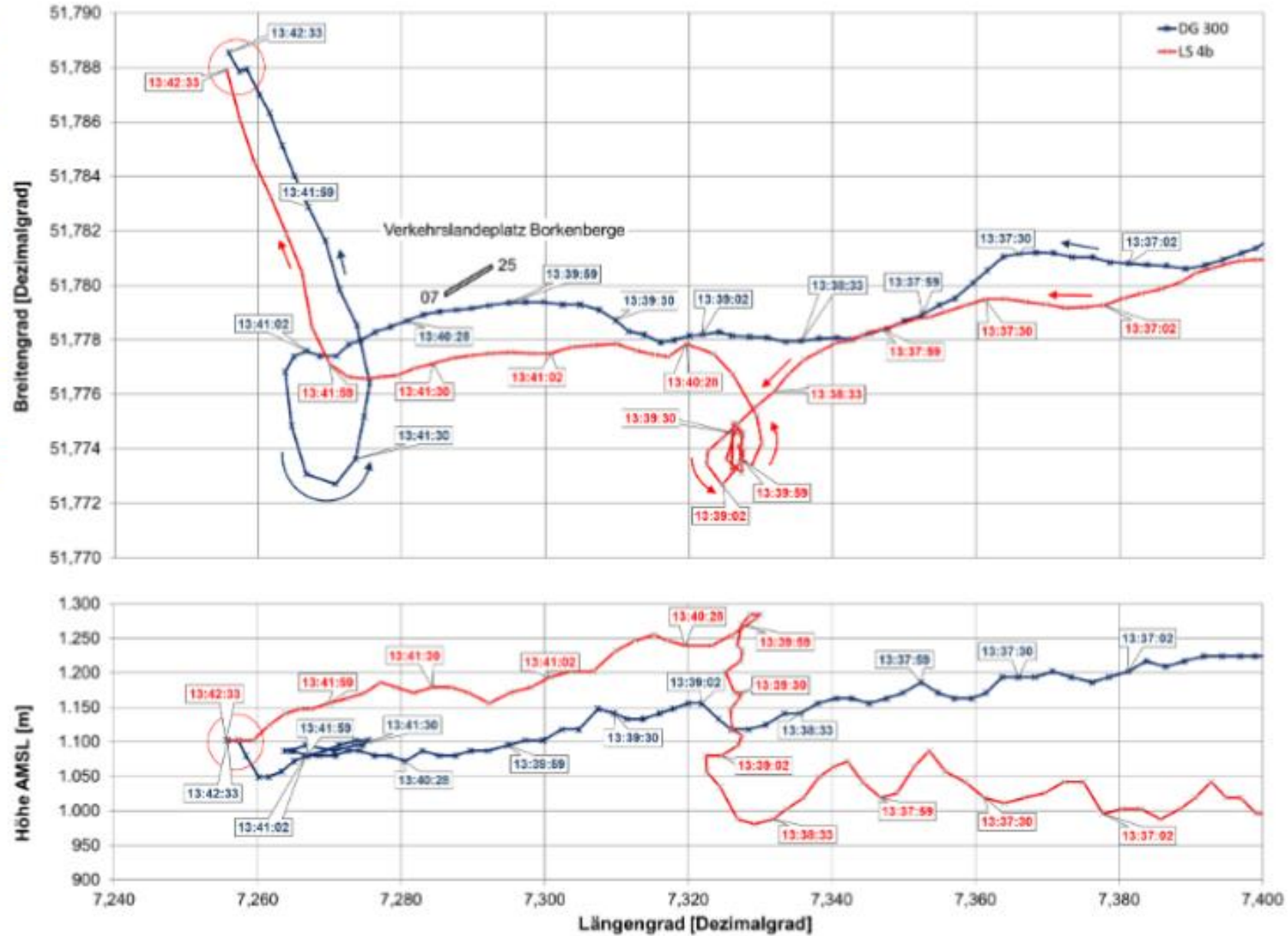
11.7.2020 Veröffentlicht Jan 2024

Flugunfall 2

Kollision

Abb. 1: Darstellung der Flugwege (LS4b rot / DG-300 blau)

Quelle: Radardaten der Bundeswehr, Bearbeitung und Darstellung BFU



Flugunfall 2

- **LS4 Pilot ohne Fallschirm aufgefunden**
- **Der Fallschirm wurde mit geöffneten Beingurten gefunden**
- **Pilot der DG300 im Cockpit vorgefunden**
- **Haubenverschluss geschlossen**
- **Haube 250m entfernt auf Dach eines Hauses gefunden**
- **FLARM der DG300 nicht aktuell**

Kollision



Abb. 4: Rettungsfallschirm mit offenen Beingurten

Quelle: BFU



Abb. 12: Versuch der BFU mit einer LS4-b

Quelle: BFU

Kollision

- 1. Ausweichregeln!**
- 2. See& Avoid, nicht auf FLARM verlassen, Luftraumbeobachtung!**
- 3. Den Notausstieg als Option nicht verdrängen**
- 4. Haubennotabwurf bekannt!**
- 5. Fallschirm richtig angelegt (lassen)**
- 6. Gurte immer fest**
- 7. „Blasenmanagement“ üben - niemals in Phasen hoher Aufmerksamkeit urinieren**

Militärische Tieffluggebiete

Am 27.11.2025 trat eine neue Bekanntmachung zu militärischen Tiefflügen am Tage in Kraft (ersetzt NfL I-90/02).

VFR-Flüge militärischer Luftfahrzeuge **unterhalb von 1.500 ft GND** (Jets, Transport- und Sonderflugzeuge).

Betriebszeiten (über Land):

- **Mo–Fr: 08:00–17:00 LT**
- **01.05.–31.10.:** Jet-Tiefflug 12:30–13:30 LT ruhend (Ausnahme: Übungen/Manöver)

Tieffluggebiete 250 ft (LFA):

- **Mo–Fr: 09:00–12:30 & 13:30–17:00 LT**, nicht nach SS+30
- Mindesthöhe für Jets **bis 250 ft GND für max. 120 Sekunden**

Mindestflughöhen:

- **Allgemein militärisch: 500 ft GND**
- **In LFA zeitweise 250 ft GND**

Tiefflug-Schutzzonen für Flugplätze (ohne CTR): Radius 2 NM, Obergrenze 1.500 ft GND

Gültig während der Tagtiefflugzeiten

Jets dürfen diese nur mit Zustimmung der Luftaufsicht durchfliegen

Gilt nicht für militärische Hubschrauber

Militärische Tieffluggebiete

Problem für uns:

LFAs (Low Flying Areas / militärische Tieffluggebiete) sind keine zivilen Lufträume, sondern militärische Nutzungsbereiche. Sie werden daher **nicht in der ICAO-Karte** veröffentlicht und auch **nicht in den NfL** im Sinne von dauerhaft kartografierten Lufträumen abgebildet.

Das Prinzip **See & Avoid** ist aufgrund der geflogenen Geschwindigkeiten nur **schwer** umsetzbar.

Die Fluggeschwindigkeiten der Jets liegen je nach Auftrag bei Flügen über Land bei ca. 400 bis 575kts (IAS). **(=300m/s)!**

Die maßgebliche Veröffentlichung erfolgt ausschließlich im militärischen Luftfahrthandbuch (MILAIP Germany <https://www.milais.org>).

Dort sind Struktur, Nutzung und Einschränkungen beschrieben.

Für den zivilen Flugbetrieb relevant sind lediglich die allgemeinen Hinweise zu militärischem Tiefflug (z. B. unter 1.500 ft GND), nicht aber konkrete LFA-Grenzen.

Militärische Tieffluggebiete

Problem für uns:

LFAs (Low Flying Areas / militärische Tieffluggebiete) sind keine werden daher **nicht in der ICAO-Karte** veröffentlicht und auch in Lufträumen abgebildet.

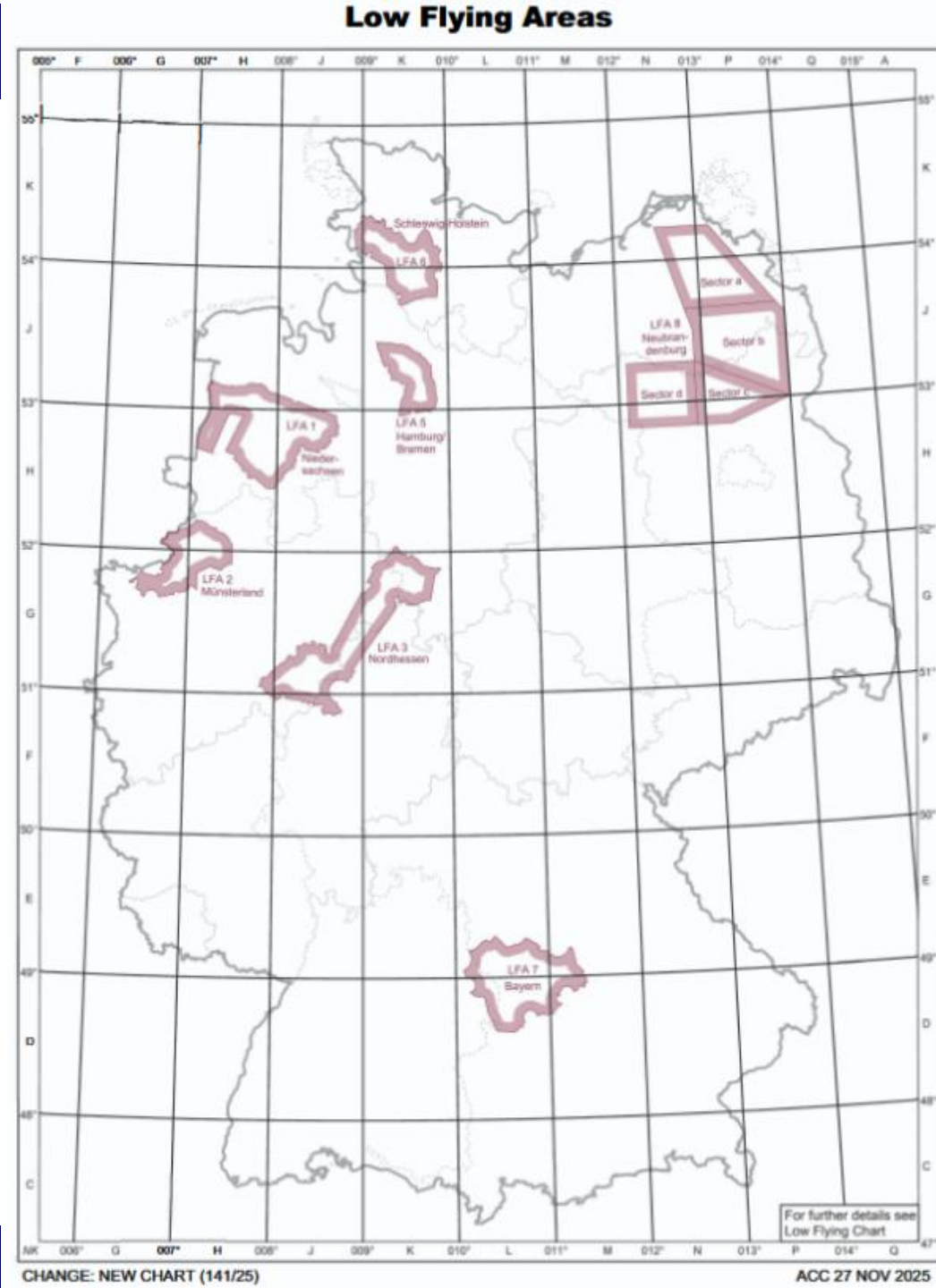
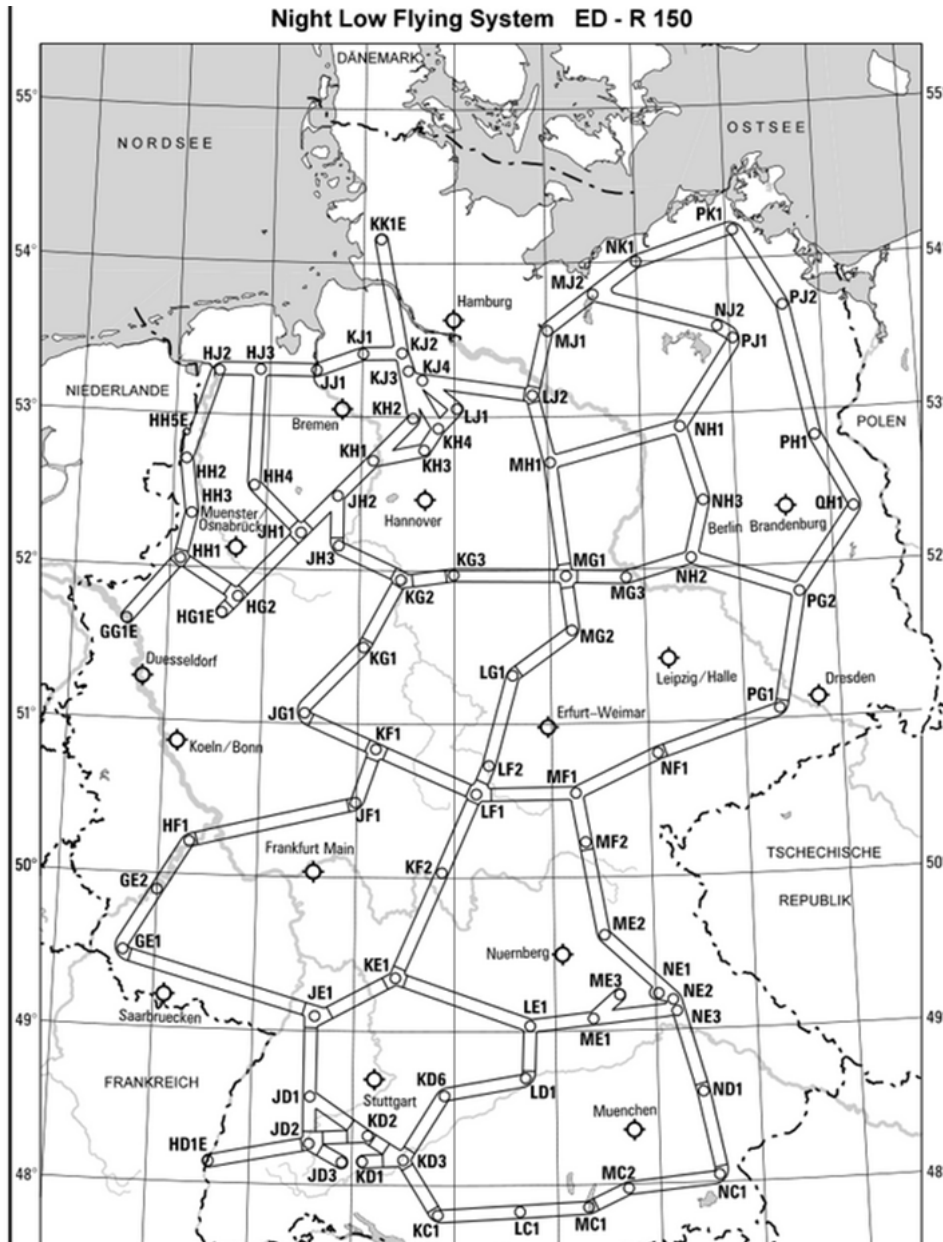
Das Prinzip **See & Avoid** ist aufgrund der geflogenen Geschwindigkeiten. Die Fluggeschwindigkeiten der Jets liegen je nach Auftrag bei F

Die maßgebliche Veröffentlichung erfolgt ausschließlich im militärischen (MILAIP Germany <https://www.milais.org>).

Dort sind Struktur, Nutzung und Einschränkungen beschrieben. Für den zivilen Flugbetrieb relevant sind lediglich die allgemeinen GND), nicht aber konkrete LFA-Grenzen.



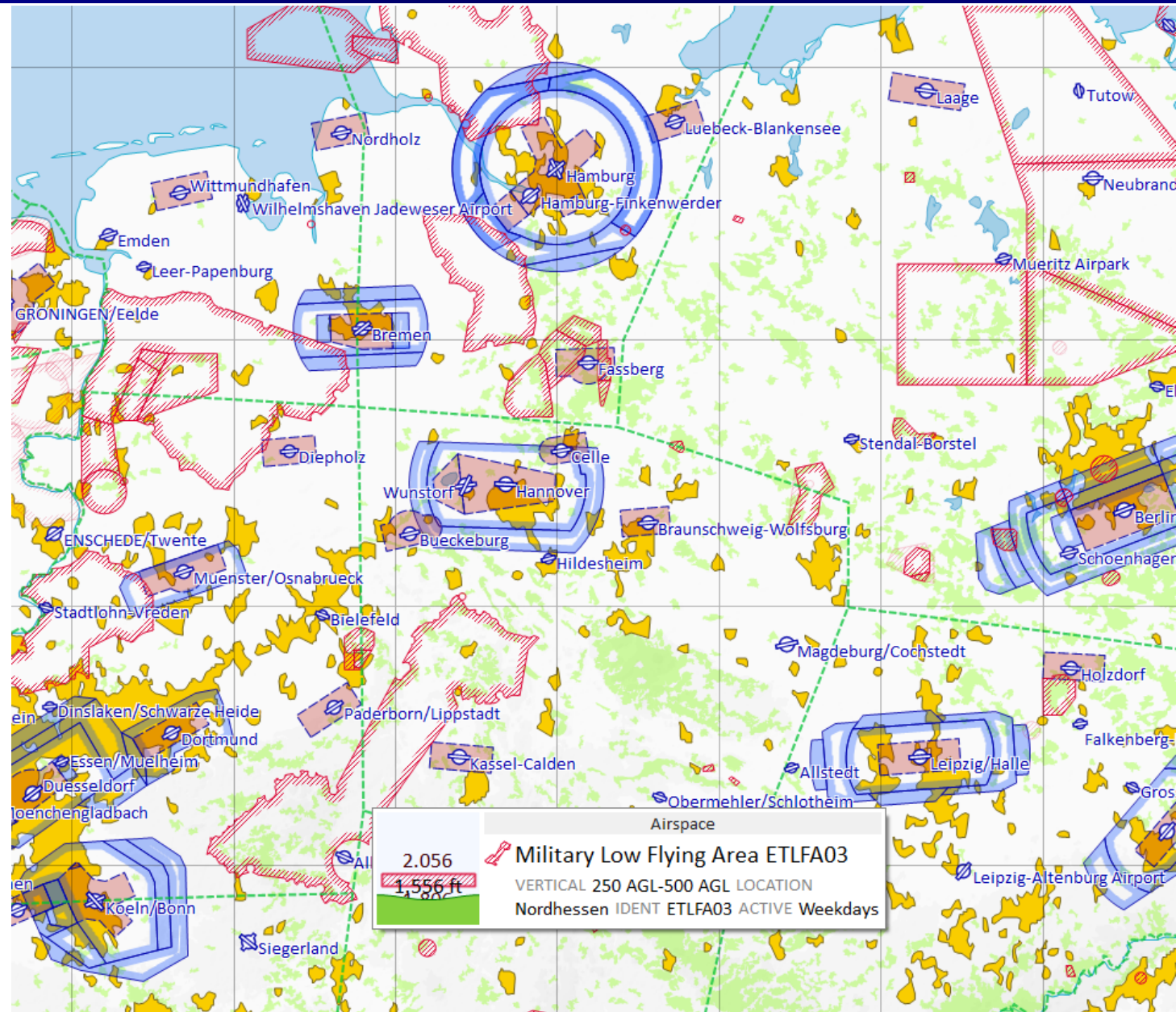
Militärische Tieffluggebiete



Sicherheitsempfehlung für zivile VFR-Flüge

- Wenn möglich **≥ 1.500 ft GND Reise Flughöhe** wählen
Bei An-/Abflügen diese Höhe so spät wie möglich verlassen / so früh wie möglich einnehmen
- **Status** von LFA vorab bei **FIS** erfragen (ggf. FMC nutzen)
- Vorhandene **Transponder** sollten immer genutzt werden (SERA.13001).
- **Skydemon** o.ä. tools

Militärische Tieffluggebiete in Skydemon



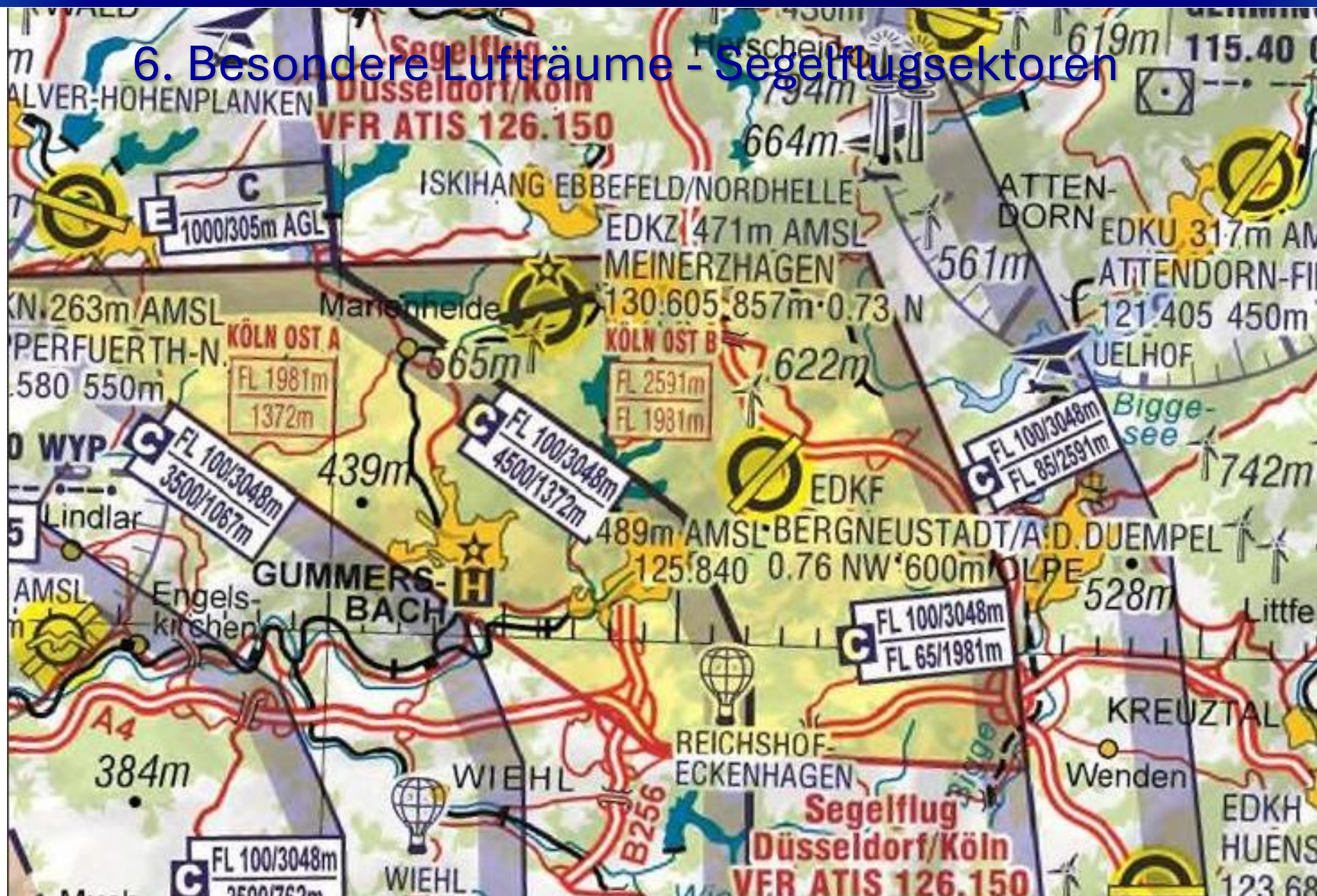
NDR



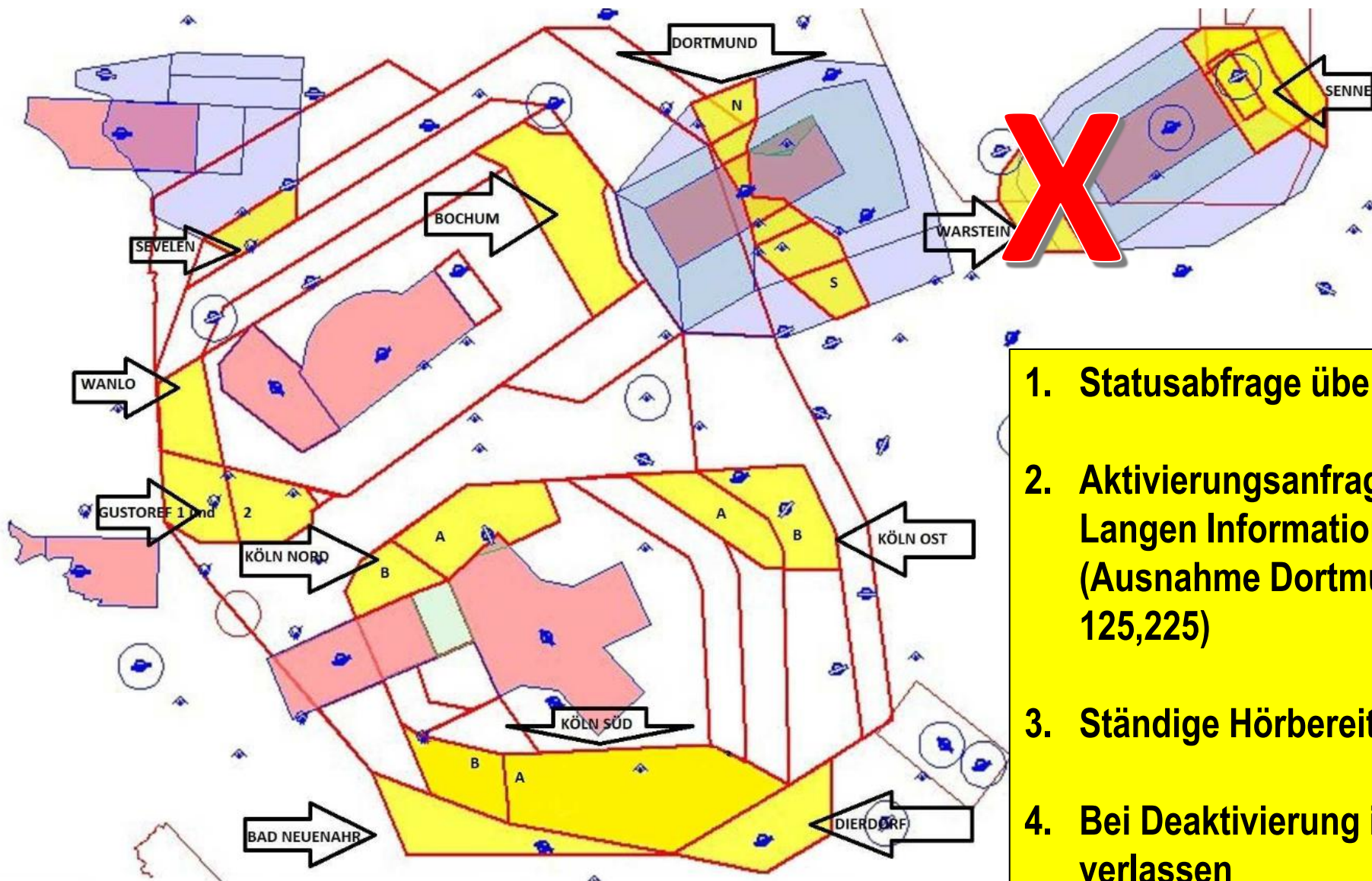
PANORAMA

Segelflugsektoren

6. Besondere Lufträume - Segelflugsektoren



Segelflugsektoren



1. Statusabfrage über ATIS 126,150
2. Aktivierungsanfrage über Langen Information 129,875 oder 123,525 (Ausnahme Dortmund: über Langen Radar 125,225)
3. Ständige Hörbereitschaft
4. Bei Deaktivierung innerhalb von 10 Minuten verlassen

An aerial photograph taken from the perspective of a glider pilot, looking out from the wing. The wing, which is white with a red stripe near the tail, extends from the right side of the frame towards the center. Below the wing, a vast landscape unfolds, featuring a mix of green forests, fields, and a small town or village. A winding river or lake is visible in the lower right, and a single wind turbine stands out in the distance. The sky is a deep blue, filled with large, white, fluffy clouds. Overlaid on the center of the image is German text in a bold, black, sans-serif font.

**Vielen Dank für Eure
Aufmerksamkeit!
Viel Spaß bei Euren Flügen und
eine sichere Saison!**