

# Störungsmeldung Hängegleiter und Gleitschirm

für statistische Zwecke in der Unfallprävention

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC  
Österreichischer Aero-Club

Bitte einsenden an: Deutscher Hängegleiterverband, PF88, D-83701 Gmund am Tegernsee

oder: Österreichischer Aero-Club Unfallreferat, Ossi Staud, Karwendelstr. 4 6020 Innsbruck

Rückfragen an: DHV Tel +49 8022 9675-0, E-Mail [sicherheit@dhv.de](mailto:sicherheit@dhv.de); OeAeC Tel +43 512 579337, E-Mail [o.staud@tirol.com](mailto:o.staud@tirol.com)

Fluggerät  Gleitschirm (GS)  Hängegleiter (HG)

## Allgemeine Angaben zur Störung

Datum  Uhrzeit  Name des Fluggeländes

Ort  PLZ  Land (D, A, CH...)  Bundesland, Kanton

Flug im Rahmen der Ausbildung  Doppelsitzerflug  gewerbsmäßiger Doppelsitzerflug  Streckenflug  Wettkampfflug

## Angaben zu Pilot und Flugerfahrung

Alter  Körpergewicht [kg]  Geschlecht: weiblich  männlich  wohnhaft in (D, A, CH, ...)

Art des Pilotenscheins:  D-Schein  DHV A-Schein / Luffahrerschein  DHV B-Schein / unbeschr. Luffahrerschein  kein Pilotenschein  
 österr. Schulbest. (Ö-Schein)  österr. Sonderpilotenschein  österr. Sonderpilotenschein+Überlandb.  anderer:   
 SHV Brevet

IPPI-Card Einstufung (sofern bekannt, 0-5)  Sicherheitstraining absolviert  Angaben zu sonstiger Flugerfahrung (HG, GS, PPL, Segelflug etc.)

Pilot fliegt seit (in Monaten oder seit Monat/Jahr)  Gesamtanzahl Flugstunden (ca.)  Gesamtanzahl Flüge

Pilot fliegt regelmäßig  noch nie zuvor im Unfallgelände geflogen  Gesamtanzahl Flugstunden auf dem Muster des Unfallgeräts(ca.)

## Angaben zum Fluggerät

Hersteller

Muster  Größe

Zugelassen durch:  DHV bzw. DHV/OeAeC  DHV/OeAeC-registrierter Prototyp  
 SHV (AFNOR)  BHPA  
 aerotests (AFNOR)  HGMA  
 nicht zugelassen  andere:

Klassifizierung  Baujahr (Monat / Jahr)

Gerät war modifiziert (z.B. für mehr Leistung)  Gerät wurde von kompetenter Stelle überprüft

## Angaben zum Rettungsgerät (RG)

Hersteller

Muster  Größe

Zugelassen durch:  DHV bzw. DHV/OeAeC  nicht zugelassen  
 SHV (AFNOR)  andere:   
 aerotests (AFNOR)

steuerbares RG  nicht steuerbar  Baujahr (Monat / Jahr)

RG-Auslösemechanismus: manuell  Druckluft  Feder  Rakete

Position des RG-Containers:

Brust  Seite  oberer Rückenbereich  unterer Rückenbereich  unter dem Sitz

## Angaben zu Pilotenschutzmaßnahmen

Art des Rückenschutzes:  keiner  Schaum, dünner als 10cm  
(nur GS)  starre Rückenplatte  Schaum, dicker als 10cm  
 Airbag (nur Luft)

Art des Helms  keiner  Vollvisier  offenes Gesichtsfeld  Helm trägt CE-Zeichen  
knöchelstützende Schuhe:  Ja  Nein

## Angaben zum Wetter

ruhig  stark thermisch  turbulent  ergänzende Angaben zum Wetter   
 wechselnde Windbedingungen  gewittrig  Leerrotoren  
 starker Wind  Niederschlag  Föhnwind

## Angaben zum Hergang

Luftraum:  Flug im Lee  Startlauf (bis zum Abheben)  Gleitflug  Landeanflug  vom Wind über den Boden geschleift  
 Einflug in Wolken/Nebel  Abflug (bis zum Verlassen des Startgeländes, bzw. bis zum Ausklinken)  Hangsoaren  Landung (Aufsetzen)  beim Handling am Boden  
 dichter Flugverkehr  Thermikkreisen  Extrem- oder Kunstflug (Wing-Over, B-Stall...)

Startart: Hang  Winde  UL-Schlepp  besondere Landesituation: Toplandung  Außenlandung  Baumlandung  Wasserlandung

Auslösung des Rettungsgeräts: nicht ausgelöst  bewusst ausgelöst  unabsichtlich ausgelöst  Höhe über Grund bei Auslösung des Rettungsgeräts

Topografie des Unfallgeländes:  Flachland  Hang  Bodenbeschaffenheit der Lande- oder Absturzstelle:  Büsche oder Wald  steinig, felsig  Mast, Gebäude etc.  
 Berggipfel  Tal  Gras  Wasser  Seile, Leitungen

Kollision: mit einem Hindernis  mit einem Luffahrzeug der gleichen Kategorie  mit einem Luffahrzeug einer anderen Kategorie

Erster außergewöhnlicher Flugzustand (nur 1 Nennung!)

Stall  Fullstall  
 Sackflug  speziell HG:  Klapper, nicht näher zu spezifizieren  
 Trudeln  Überschlag  einseitiger Klapper  
 Steilspirale  mehrfacher Überschlag  symmetrischer Frontklapper  
 stabile Spirale  Flattersturz, kein Abfangen  Verhänger

Folge-Flugzustände (Mehrfachnennungen möglich!)

Stall  Fullstall  
 Sackflug  speziell HG:  Klapper, nicht näher zu spezifizieren  
 Trudeln  Überschlag  einseitiger Klapper  
 Steilspirale  mehrfacher Überschlag  symmetrischer Frontklapper  
 stabile Spirale  Flattersturz, kein Abfangen  Verhänger

ergänzende Angaben zu außergewöhnlichen Flugzuständen:

# Störungsmeldung Hängegleiter und Gleitschirm

für statistische Zwecke in der Unfallprävention

Deutscher Hängegleiterverband e.V. im DAeC  
Österreichischer Aero-Club

Bitte einsenden an: Deutscher Hängegleiterverband, PF88, D-83701 Gmund am Tegernsee  
oder: Österreichischer Aero-Club Unfallreferat, Ossi Staud, Karwendelstr. 4 6020 Innsbruck

Rückfragen an: DHV Tel +49 8022 9675-0, E-Mail sicherheit@dhv.de; OeAeC Tel +43 512 579337, E-Mail o.staud@tirol.com

## Angaben zu Störungsursachen

- |   |   |   |   |
|---|---|---|---|
| <input type="radio"/> Fehler beim Vorflugcheck                      | <input type="radio"/> Steuerfehler des Piloten          | <input type="radio"/> Pilot beeinträchtigt (gesundheitlich, emotional, Alkohol..) | <input type="radio"/> Fehleinschätzung der Wetterbedingungen                  |
| <input type="radio"/> ungeeignete Wahl des Start- oder Landeplatzes | <input type="radio"/> Unaufmerksamkeit, etwas übersehen | <input type="radio"/> Pilot sehr risikofreudig                                    | <input type="radio"/> Fehleinschätzung des Geländeeinflusses auf die Strömung |
|   | <input type="radio"/> verschätzt (räumlich)             |   | <input type="radio"/> Fehleinschätzung einer Windscherung                     |
- Fehler des Fluggeräts:  Fehlfunktion      Fehler des Rettungsgerätes:  Fehlfunktion      Fehler des Gurtzeugs:  Fehlfunktion  
 Strukturelles Versagen (Bruch)       Strukturelles Versagen (Bruch)       Strukturelles Versagen (Bruch)
- Fehler des Schleppgerätes (Winde, Klinke, Seil, UL)

## Verletzungen des Piloten

Verletzungsgrad

0 = unverletzt    1 = gering    2 = schwer (mehr als 48h Krankenhaus, Brüche (außer Finger, Nase, Zehen), schwere Blutungen, Nervenverletzungen, Muskel- und Bänderrisse, innere Verletzungen, Verbrennungen 2. od. 3. Grades)    3 = tödlich (Tod innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> Kopfverletzungen                          | <input type="radio"/> Becken, Beine oder Füße |
| <input type="radio"/> Wirbelsäule von den Lendenwirbeln abwärts | <input type="radio"/> Brustkorb               |
| <input type="radio"/> Wirbelsäule von den Brustwirbeln aufwärts | <input type="radio"/> Innere Verletzungen     |
| <input type="radio"/> Hände, Arme oder Schultergürtel           |   |

ergänzende Angaben

## Verletzungen des Passagiers

Verletzungsgrad

0 = unverletzt    1 = gering    2 = schwer (mehr als 48h Krankenhaus, Brüche (außer Finger, Nase, Zehen), schwere Blutungen, Nervenverletzungen, Muskel- und Bänderrisse, innere Verletzungen, Verbrennungen 2. od. 3. Grades)    3 = tödlich (Tod innerhalb von 30 Tagen nach dem Unfall)

- |   |   |
|---|---|
| <input type="radio"/> Kopfverletzungen                          | <input type="radio"/> Becken, Beine oder Füße |
| <input type="radio"/> Wirbelsäule von den Lendenwirbeln abwärts | <input type="radio"/> Brustkorb               |
| <input type="radio"/> Wirbelsäule von den Brustwirbeln aufwärts | <input type="radio"/> Innere Verletzungen     |
| <input type="radio"/> Hände, Arme oder Schultergürtel           |   |

ergänzende Angaben

Sonstige Folgen    Verletzungen Dritter     Fluggerät beschädigt     Drittschäden

## Beschreibung des Herganges und ergänzende Angaben (notigenfalls Ergänzungsblatt beifügen)

Die folgenden Angaben dienen ausschließlich eventuellen Rückfragen und werden selbstverständlich vertraulich behandelt !

<b>Pilot</b>	Kontakt (Tel, E-Mail..)	<input type="text"/>
Name <input type="text"/>	Vorname <input type="text"/>	
<b>Zeuge</b>	Kontakt (Tel, E-Mail..)	<input type="text"/>
Name <input type="text"/>	Vorname <input type="text"/>	