



# THB



# Modul 1

# Administration



## Inhalt

<b>1. Allgemeines</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Erlaubnis</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Neuerwerb einer Tandemberechtigung</b> .....	<b>4</b>
<b>4. Umschreibung einer Tandemberechtigung</b> .....	<b>4</b>
<b>5. Verlängerung einer Tandemberechtigung</b> .....	<b>4</b>
<b>6. Erneuerung einer Tandemberechtigung</b> .....	<b>5</b>
<b>7. Anerkennung einer ausländischen Tandemberechtigung</b> .....	<b>5</b>
<b>8. Tandempiloten-Qualifikation</b> .....	<b>6</b>
<b>9. Tandempiloten-Qualifikationslehrgang</b> .....	<b>7</b>
9.1.    Eingangsinhalte der praktischen und theoretischen Tandempiloten-Qualifikation.....	7
9.2.    Fortführende Inhalte der praktischen und theoretischen Tandempiloten-Qualifikation .....	8
<b>10. Versicherungen</b> .....	<b>9</b>
<b>11. Sonstiges</b> .....	<b>10</b>
11.1.    Betriebsvereinbarungen .....	10
11.2.    Notfallmanagement.....	10
11.3.    Kriterien zur Tauglichkeit von Tandempiloten.....	10
<b>Liste aller Notfalltelefonnummern</b> .....	<b>11</b>



## 1. Allgemeines

Unter dem Begriff Tandemspringen versteht man Fallschirmsprünge, bei denen Laien als Passagiere durch Profis als Piloten über doppelsitzige Fallschirmsysteme zu ihren Fallschirmsprüngen begleitet und befördert werden. Als Tandempilot (TP) darf dabei nur eigens dafür ausgebildetes und lizenziertes Personal tätig werden.

Beim jeweiligen Tandemgast (TG) kann es sich dann sowohl um einen zunächst touristisch orientierten, als auch um einen am Sport interessierten Passagier handeln. Die Beurteilung der physischen und psychischen Tauglichkeit zum Tandemspringen obliegt hier dem zuständigen TP.

Um in Deutschland Tandemsprünge durchführen zu können, braucht es einen dafür geeigneten Ort, eine geeignete Absetzmaschine, dafür zugelassene und lufttüchtige Tandemfallschirmsysteme und entsprechendes Personal. Weiterhin sind die gesetzlichen Anforderungen an das Betreiben einer Absetzmaschine bzw. eines Tandemsystems, sowie das Landen von (Tandem-) Fallschirmen innerhalb und außerhalb dafür zugelassener Sprungzonen, einzuhalten.

Aus dem Luftverkehrsgesetz ergibt sich für das Betreiben eines Tandemsystems zudem eine Versicherungspflicht. Dies gilt sowohl für die Halter- als auch für die Passagierhaftpflicht (siehe auch Punkt Versicherung in diesem Modul).

Die Ausstattung des Lande- bzw. Sprungortes muss den Hindernisfreiheiten zum Landen von Flächenfallschirmen entsprechen und u.a. das klare Erkennen der Landerichtung ermöglichen.

Im Bezug zur beabsichtigten Landestelle muss ein angemessener Rettungsplan für Notfälle bestehen.

Die allgemeinen Sicherheitsbestimmungen und -auflagen aus jedweden zuständigen Vorschriften (bspw. Herstellermanual, FBO, OM, BKF THB, etc.) sind einzuhalten.

Die meteorologischen Voraussetzungen zur sicheren Durchführung von Tandemsprüngen müssen jederzeit während des Sprungbetriebes durch das Fachpersonal beachtet und beurteilt werden.

Parallel muss sich der Halter eines Tandemsystems und Anbieter von Tandemsprüngen (Luftfrachtführer) sowie seine eventuellen Erfüllungsgehilfen ständig über aktuelle Erkenntnisse, neue technische Mitteilungen und klassische Herstellervorgaben zum Tandemspringen informieren. Nur so ist eine größtmögliche Plausibilität hinsichtlich eines Tandemsprungbetriebes zu gewährleisten.

Tandemspringen lebt des Weiteren von der Kompetenz des Personals. Das bedingt zusätzlich zur Ausbildung auch noch Fortbildung, Wiederholungstraining und Selbstkontrolle. Der Gesetzgeber hat dazu ebenfalls zu beachtende Zeiträume und Sprungzahlen festgelegt!

## 2. Erlaubnis

Die Passagierbeförderung mit doppelsitzigen Luftsportgeräten (Tandemspringen) setzt eine Erlaubnis voraus. Die dafür vorgesehene Berechtigung wird von einem der Beauftragten (DAeC/DFV) auf Basis der Erwerbsvoraussetzungen, i.V. mit einer gültigen Fallschirmspringerlizenz und einer bestandenen Ausbildung und Prüfung zum Tandempiloten erteilt.

Sowohl Ausbildung als auch Prüfung zum TP werden eigens von dafür eingesetzten Tandem-Examinern (TE) durchgeführt. Eine Liste aller autorisierten Tandem-Examiner befindet sich auf den Webseiten der Beauftragten im Downloadbereich unter der Rubrik „Tandem“.

Die Passagierberechtigung wird dabei mit einer Gültigkeit von bis zu 3 Jahren (gemäß vorliegender anerkannter Tauglichkeit) ausgestellt und kann unter Einhaltung bestimmter Bedingungen regelmäßig verlängert werden.

Innerhalb des Lizenzierungswesens gibt es des Weiteren Verfahren dazu, wie bspw. eine im Ausland erworbene Passagierberechtigung umgeschrieben werden kann.

Unabhängig davon können ausländische TP eine zeitlich begrenzte Anerkennung ihrer Tandemberechtigung beantragen (siehe auch Punkt 7: „Anerkennung“ in diesem Modul).



Es sei hier erwähnt, dass ein deutscher Staatsbürger mit Wohnsitz in Deutschland zum Tandemspringen hierzulande auch explizit eine deutsche Tandemberechtigung besitzen muss.

### 3. Neuerwerb einer Tandemberechtigung

Jeder deutsche Lizenzspringer (ab 18 Jahren) kann sich um den Erwerb einer Tandemberechtigung unter folgenden Voraussetzungen bemühen:

- Vorlage ärztliches Tauglichkeitsattest, gültig und vom Beauftragten anerkannt
- gültige Springerlizenz (mind. 12 Sprünge innerhalb der letzten 12 Monate)
- Lehrberechtigung (gültig; abgelaufen nur in Absprache mit dem Beauftragten) oder bestandener Tandempiloten-Qualifikationslehrgang bei zwei dafür autorisierten TE <sup>1</sup>
- Minimum 500 Flächenfallschirmsprünge gesamt
- Minimum 5h aufaddierte Freifallzeit
- Teilnahme an einem Lehrgang eines dafür autorisierten TE
- bestandene Prüfung (Theorie & X-Check) bei einem zweiten dafür autorisierten TE
- Einreichen eines Antrags auf Lizenzausstellung gegen Gebühr (inklusive Passbild)

Für Angehörige der Bundeswehr gilt:

- als Lehrberechtigung wird die Berechtigung „Ausbildungsleiter mil. Freifall“ akzeptiert.

### 4. Umschreibung einer Tandemberechtigung

Eine ausländische Tandemberechtigung (auch Herstellerrating) kann für jeden mit gültiger deutscher Springerlizenz unter folgenden Bedingungen umgeschrieben werden:

- Vorlage eines ärztlichen Tauglichkeitsattests in deutscher oder englischer Sprache, ggf. ausländischen Medicals, gültig und vom Beauftragten anerkannt
- Vorlage der gültigen bzw. eingetragenen ausländischen Tandemberechtigung unter Nachweis der Mindestsprungzahl und notwendigen Freifallzeit
- Vorlage einer vom Beauftragten anerkannten Lehrberechtigung (gültig; abgelaufen nur in Absprache mit dem Beauftragten) oder alternativ Vorlage eines bestandenen Tandempiloten-Qualifikationslehrgangs bei einem autorisierten TE
- Beleg über die bisherige Tandemsprunganzahl (Sprungbuch)
- mind. 12 Sprünge in den letzten 12 Monaten
- Überprüfung der Einzelheiten durch einen autorisierten TE (in Rücksprache mit dem Beauftragten)
  - o Ermessensfrage und Beurteilung durch den TE
  - o theoretische Tandem-Prüfung und 2 Überprüfungssprünge bei wenig Gesamterfahrung (<50 Tandemsprünge)
- Einreichen eines Antrags auf Umschreibung/Ausstellung der deutschen Tandemberechtigung gegen Gebühr (inklusive Passbild)

### 5. Verlängerung einer Tandemberechtigung

Eine gültige Tandemberechtigung kann unter folgenden Bedingungen verlängert werden:

- Vorlage eines ärztlichen Tauglichkeitsattests, gültig und vom Beauftragten anerkannt
- mind. 12 Sprünge in den letzten 12 Monaten
- 60 Tandemsprünge innerhalb der letzten 36 Monate; oder alternativ dazu 2 Überprüfungssprünge unter Aufsicht eines TE
- Einreichen eines Antrags auf Lizenzverlängerung gegen Gebühr (inklusive Passbild)

<sup>1</sup> Gemäß Inhaltsplan TEK, siehe auch Unterpunkt „Tandempiloten-Qualifikation“ ff. in diesem Modul  
Stand 01.01.2020



## 6. Erneuerung einer Tandemberechtigung

Eine abgelaufene Tandemberechtigung kann unter folgenden Bedingungen erneuert werden:

- Vorlage eines ärztlichen Tauglichkeitsattests, gültig und vom Beauftragten anerkannt
- mind. 12 Sprünge in den letzten 12 Monaten
- bis 24 Monate: Wiederauffrischung und bis zu 3 Überprüfungssprünge unter Aufsicht eines TE
- länger als 24 Monate: Lehrberechtigung (gültig; abgelaufen nur in Absprache mit dem Beauftragten) oder bestandener Tandempiloten-Qualifikationslehrgang bei einem dafür autorisierten TE und eine umfassende Nachschulung nach Vorgabe des Beauftragten mit 3 Tandem-Überprüfungssprüngen.
- Einreichen eines Antrags auf Lizenzerneuerung gegen Gebühr (inklusive Passbild)
- |- Hinweis: Beachtung der 90-Tage-Regel vor erneuter Tätigkeitsaufnahme

## 7. Anerkennung einer ausländischen Tandemberechtigung

Ein Luftfrachtführer kann zum Umsetzen von Tandemsprüngen in Deutschland auch ausländisches Personal mit gültiger Tandemberechtigung als Erfüllungsgehilfe(n) einsetzen. Dazu muss die jeweilige Person ein gültiges Anerkennungszertifikat des Beauftragten innehalten.

Jede Anerkennung wird dazu bis maximal zum 31.12. des Kalenderjahres erteilt. Sollte die zu Grunde liegende Berechtigung dabei früher ablaufen, dann darf die Anerkennung auch nur bis zum besagten Zeitpunkt genutzt werden. Erlischt die zu Grunde liegende Berechtigung vorzeitig bzw. wird aus irgendeinem Grunde für ungültig oder ruhend erklärt, erlischt zeitgleich auch die Anerkennung. Ein solches Erlöschen ist dem Beauftragten und zuständigen Tandemverantwortlichen unverzüglich zu melden.

Eine Anerkennung kann dabei beliebig oft erneuert werden, solange die jeweiligen Kriterien eingehalten werden. Der Beauftragte kann jederzeit die Überprüfung einer ausländischen Tandemberechtigung anordnen und deren Anerkennung verweigern, ruhen lassen oder gar wieder zurücknehmen.

Folgende Voraussetzungen gelten dabei zur Anerkennung einer ausländischen Tandemberechtigung:

- Vorlage eines gültigen und lesbaren Identitätsdokuments
- Benennung einer Wohn- bzw. Erreichbarkeitsanschrift in Deutschland
- Vorlage eines ärztlichen Tauglichkeitsattests in deutscher oder englischer Sprache, ggf. ausländischen Medicals, gültig und vom Beauftragten anerkannt
- Vorlage der gültigen ausländischen Spingerlizenz und der entsprechenden Tandemberechtigung
  - o nur unter Nachweis der Mindestsprungzahl und notwendigen Freifallzeit bzw. Beleg über die bisherige Tandemsprunganzahl (Sprungbuch)
- mind. 12 Sprünge in den letzten 12 Monaten
- Nachweis der grundsätzlichen deutschen Sprachkenntnis gegenüber ausschließlich deutschsprachigen Passagieren, so dass Missverständnisse in Notfällen ausgeschlossen sind.
  - o rein fremdsprachige Tandempiloten dürfen nur mit Passagieren springen, die insoweit der fremden Sprache mächtig sind, dass Missverständnisse in Notfällen ausgeschlossen sind.
- Überprüfung der Einzelheiten durch einen autorisierten TE (in Rücksprache mit dem Beauftragten)
  - o Tandempiloten-Qualifikationslehrgang (auch nur anteilig je nach Erfahrungsstand)
    - fachliche und springerische Beurteilung durch den TE
  - o ggf. 2 Überprüfungssprünge, abhängig vom Erfahrungsstand und im Ermessen des TE
  - o bei weniger als 50 Tandemsprüngen Gesamterfahrung des Antragstellers hat bei Ersterteilung eine theoretische (schriftlicher Tandemtest) und praktische Überprüfung (2 Sprünge) durch einen TE zu erfolgen
- Einreichen eines Antrages auf Anerkennung der ausländischen Tandemberechtigung gegen Gebühr
  - o zzgl. ausfüllen des Formblattes zur Erfassung der persönlichen Daten bzw. Sprungvita für den Beauftragten

Im Falle der Erneuerung einer bereits/ehemals erteilten Anerkennung reichen die Änderungsangaben, die Auflistung der aktuellen Sprungzahlen und die Vorlage des aktuellen Attests aus.



## 8. Tandempiloten-Qualifikation

Mit Inkrafttreten dieses Tandem-Handbuches eröffnen die Beauftragten parallel zur Lehrberechtigung einen zweiten Weg zum Erreichen aller Eingangsvoraussetzungen zu einer Tandempiloten-Ausbildung, den sogenannten:

### Tandempiloten-Qualifikationslehrgang

Ein TP-Qualifikationslehrgang unterliegt dazu folgenden Vorbedingungen:

#### Teilnahmevoraussetzungen:

- 2 Jahre im Sport
- mind. 450 Sprünge
- mehr als 4h aufaddierte Freifallzeit
- vorab Teilnahme an einem Kappenflugseminar (KFS)
- vorab 1/2 Tag Hospitanz in einem FTB (vornehmlich beim Tandemrigging)
- Grundkenntnisse in den 7 Sachgebieten
  - o wird zu Beginn der Tandempilotenqualifikation mit min. 90%igem Ergebnis anhand der theoretischen Lizenzprüfung für Fallschirmspringer überprüft

#### Bei später folgendem Ausbildungsantritt zum Tandempiloten sind noch vorzulegen:

- ärztliches Attest, vom Beauftragten anerkannt (möglichst aktuell)
- Teilnahmebescheinigung Erste Hilfe Kurs über 8h (nicht älter als 24 Monate)

#### Aufgaben/Erledigungen vor der Tandempiloten-Qualifikation:

- Der TP-Qualifikant (TPQ) sollte bis dato das THB gelesen haben, zu dem der TE später Wissens- und Kenntnisfragen stellt.
- Praktische Kenntnisse über Tandemtechnik müssen vorliegen
  - o Packen
    - Der TPQ muss bereits beim Tandempacken einer kompetenten Person (vornehmlich TE) hospitiert haben
      - Kenntnisse über Droguetechnik
      - Kenntnisse über Funktionszusammenhänge
        - o bspw. Packgummis anders, etc.
    - Der TPQ kann ggf. schon selbst ins Tandempacken eingewiesen sein
      - Einweisung in/Vertiefung der Kenntnisse während der weiteren TP-Qualifikation
  - o TPQ muss Briefing-Modelle aus der DZ Praxis kennen und während der Qualifikation auf Stichprobenfragen antworten können
  - o Grundwissen zur Tandem AAD-Technik (Funktionsweise, Höhen, etc.) soll vorliegen
- TPQ sollte bereits die Freigabe zur TD-Begleitung haben
  - o Falls nicht: TD-Begleitungsschulung in TPQ integrieren und Checksprung<sup>2</sup> machen (auch als Beispielführung für das spätere TD-Leben des „noch TPQ“)

Nur bei Einhaltung der hier genannten Vorbereitung wird ein Bewerber zu einem Tandempiloten-Qualifikationslehrgang bei einem TE zugelassen.

<sup>2</sup> Das Wort „Checksprung“ wird hier gemäß dem üblichen Sprachgebrauch angewandt und steht nach den Richtlinien des Beauftragten für „Kompetenzüberprüfung“ bzw. stellt praktisch einen Kompetenzüberprüfungssprung dar.



## 9. Tandempiloten-Qualifikationslehrgang

Als Zeitrahmen sind Minimum 3 Lehrgangstage gesamt für einen TP-QL anzusetzen. Der Ablauf ist per TP-Qualifikationsnachweis zu dokumentieren. Ein TP-QL muss dazu nicht zwingend „en bloc“ durchgeführt werden.

### 9.1. Eingangsinhalte der praktischen und theoretischen Tandempiloten-Qualifikation

- Eingangsprüfung des TP-Qualifikanten (TPQ)
    - o Krafttest
      - kann der-/diejenige bereits nachweislich ein Tandem sachgerecht flaren
        - realistisch angebrachte Modellsteuerleinen an Umlenkrollen oder Karabinern mit entsprechend abgestimmten Gewichten mehrfach hintereinander ziehen lassen
          - o bei Defiziten den TPQ entweder trainieren lassen oder umgehend von der TP-Qualifikation ablösen
    - o Praktische Fertigkeiten im Bauchfallen des TPQ abprüfen
      - Checksprünge mit stabilen Exits in den relativen Wind (durch Video dokumentiert)
        - Belly-Fly Können allgemein checken (alle Achsen, etc.)
          - o Beurteilung der Bauchfallreflexe durch den TE
          - o Methode: Kein Coaching, sondern unbedingte Eingangsprüfung im Ermessen des TE!
        - mind. 3 Sprünge, bis zweifelsfreies Ergebnis feststeht
    - o Sidespinübung des TPQ mit Outside-Video durch den TE oder einen befähigten Videoflyer
      - Lagebewusstsein des TPQ im Raum überprüfen
        - Wahrnehmungsscheck bzw. Soll-Ist-Vergleich anhand des Videos (TPQ soll zunächst ohne Videoeinblick das Freifallgeschehen chronologisch und richtig wiedergeben – dann erst wird das Video gesichtet und zu den Aussagen in Bezug gebracht)
          - o bei entsprechenden Defiziten ist hier bereits eine negative Beurteilung zu fällen und der TPQ vom Lehrgang abzulösen!
        - mind. 1 Sprung, bis zweifelsfreies Ergebnis feststeht
- Basiswissen/-können, welches parallel bei den Checksprüngen abgerufen wird
  - o TPQ muss einen entsprechenden Flugplan, mit Fokus auf Nutzung einer großen Schülerkappe, zu einem Zielpunkt erklären können
    - danach muss der TPQ diesen Plan mit mind. 2 Sprüngen mit einer großen Schülerkappe und mind. 2 Ziellandungen im 25m Radius um den durch den TE benannten Zielpunkt unter Beweis stellen
      - dazu muss ein TPQ zusätzlich die entsprechende Exitordereinteilung im dazu gehörigen Springerlift vornehmen können
  - o Der TPQ muss bereits über ein gründliches V.i.b.F. Wissen verfügen (bspw. Öffnungs-Störungen kennen, erklären und lösen können)
    - Anhalt ist das AHB Teil 1 Modul 5 Abschnitt V.i.b.F.
    - Frage-Antwort-Spiel und Reaktionsmuster überprüfen
      - auch praktisches Testen im Hänger, etc.

**Entstehen bis hier bereits praktische Zweifel, ist der TPQ in einen Übungsstatus zurückzusetzen und vorerst als noch nicht qualifiziert anzusehen.**



## 9.2. Fortführende Inhalte der praktischen und theoretischen Tandempiloten-Qualifikation

- Themen zur Evaluierung von vorhandenem und Aufbau von neuem Wissen
  - o Fehlerhaftes Tandem-System checken
    - sichtbare Packfehler
    - RSL Fehler
    - 3-Ring Fehler
    - Brustgurt- / Beingurtfehler, auch am Passagiergurtzeug
    - etc.
  - o Mehrfach durchgeschlagene bzw. verwirrte Tandemkappe entwirren
- Unterrichtsthemen innerhalb der TP-Qualifikation
  - o Idee des Tandemspringens (Philosophie und Botschaft des Sports)
  - o Während der TP-Qualifikationstage ist der Akteur immer wieder auf sein meteorologisches Urteilsvermögen zu überprüfen bzw. nachzuschulen (dabei auch Informationsgewinnung, Wettergeschehen, LUV/LEE Systematik, Thermikbereiche, Gefahren, Gewitter und andere Wetterprobleme)
  - o Grundkenntnisse der Luftraumstruktur und der Sichtflugregeln bzw. der Rechtslage des Tandemspringens sind in der TP-Qualifikation zu vermitteln
  - o Menschliches Leistungsvermögen
    - Erkenntnisschulung zum Fehlverhalten in Extremsituationen (gemäß Prof. Dr. Ungerer), Konditionierung, Wahrnehmung, Entscheidungsfindung, Handlung, Bewertung von Situationen als Herausforderung, Vermeidung von Distress, etc.
    - Mensch als Unfallursache Nr. 1
    - Hypoxie (Höhenauswirkungen, menschliche Anfälligkeiten)
  - o Schwerpunkt- und Freifalltheorie, relativer Wind
    - auch im Bezug auf „Alleine“ vs. „Tandempaar“
  - o Schirmtechnik und Aerodynamik bzw. Flugverhalten von (großen) Flächenfallschirmen
  - o Notfallmanagement nach AHB Teil 1 Modul 10

**Alle oben genannten Unterrichtsthemen sind in der TP-Qualifikation angemessen zu behandeln, da ihre Lerninhalte elementare Bestandteile des Systemverständnisses und der Qualitätssicherung sind. Über Unterrichtsweisen und deren Umfang bzw. über den Einsatz von Fachreferenten entscheidet der verantwortliche TE. Die Gestaltung des Lernprozesses (wie z.B. Methodik, Didaktik, organisatorische Rahmenbedingungen, Erfolgskontrolle, etc.) obliegt dem verantwortlichen TE.**

**Der zuständige TE sorgt parallel für die beabsichtigte Auswahl innerhalb der Bewerber und somit wörtliche Zielsetzung der Qualifikation.**

**Am Ende eines TP-QL ist entweder ein positives oder negatives Ergebnis festzustellen. Das besagte Ergebnis ist auf dem TP-Qualifikationsnachweis zu dokumentieren und dem TPQ, der TEK, sowie dem/den Beauftragten, u.U. mit Begründung, mitzuteilen.**

**Nur erfolgreich bestandene TP-QL zählen als Eingangsvoraussetzung zu einer Tandempilotenausbildung.**

**Zwischen der positiven TP-Qualifikation und dem Beginn einer TA, Umschreibung oder Anerkennung dürfen nicht mehr als 12 Monate liegen.**





## 10. Versicherungen

**Pflicht:** Folgende Pflichtversicherungen müssen zum Betrieb von Tandemsystemen innerhalb Deutschlands bestehen:

- Gesetzliche Dritthaftpflichtversicherung als Halter von Sprungfallschirmen
  - o Deckungssumme mind. 1 Mio. € pauschal für Personen- und Sachschäden
- Luftfrachtführer-Haftpflichtversicherung für Tandemsysteme (Passagier-Haftpflicht)
  - o Deckungssumme mind. 350.000,- € pauschal für Personenschäden

**Freiwillig:** Folgende freiwillige Versicherungen können derweil mit wählbaren Deckungssummen zusätzlich bestehen:

- Halterhaftpflicht mit Einschluss von Schäden am Absetzluftfahrzeug
- Aufstockung der Luftfrachtführer-Haftpflicht
- Passagier-Unfallversicherung
- TP-Unfallversicherung
- Berufsunfähigkeitsversicherung (speziell für TE)

### **Zusätzliche Informationen zur Luftfrachtführer-Haftpflichtversicherung (bzgl. § 37 & 45 LuftVG).**

Haften müssen der Luftfrachtführer und/oder seine Leute. Das bedeutet, dass sowohl der vertragsdurchführende Luftfrachtführer (TP), als auch der vertragsschließende Luftfrachtführer im Rahmen einer gesamtschuldnerischen Haftung zur Verantwortung gezogen werden können. Es werden dazu versicherungsrechtlich, bei Vorliegen eines Beförderungsvertrags, 3 Fälle unterschieden:

1. Bei der Mitnahme von Fluggästen haftet der Befördernde (Luftfrachtführer) je Fluggast bis zu einer Haftungshöchstsumme von 113.100 Rechnungseinheiten (entspricht ca. 135.000 €) für Personenschäden, wenn er im Schadensfall nachweisen kann, dass

- a) kein rechtswidriges oder schuldhaftes Handeln oder Unterlassen des TP bzw. seines Teams vorliegt, oder
- b) ausschließlich rechtswidriges oder schuldhaftes Handeln oder Unterlassen von Dritten (bspw. vorsätzlich falsche Angaben in Bezug auf den Gesundheitszustand im BV, etc.) vorliegt.

Die Beweislast liegt beim Luftfrachtführer.

2. Falls ein Entlastungsbeweis durch den TP und sein Team nicht geführt werden kann, haftet der Luftfrachtführer bei Personenschäden unbegrenzt. Für eine über der Deckungssumme der PHV liegende Schadensumme haftet er demnach auch mit seinem Privatvermögen.

Diese Haftung gegenüber Fluggästen ist somit, wegen des kaum zu führenden Entlastungsbeweises, als sehr schwerwiegend anzusehen.

3. Falls dem Luftfrachtführer grobe Fahrlässigkeit oder gar Vorsatz nachgewiesen werden kann, haftet dieser in unbegrenzter Höhe mit seinem Privatvermögen (Zivilklage nach § 823 BGB).

Sollte in irgendeinem Fall kein Beförderungsvertrag geschlossen sein, oder dieser nicht nachgewiesen werden können (bspw. bei mündlicher Abrede), dann haftet der Luftfrachtführer bei Verschulden ebenfalls unbegrenzt nach § 823 BGB, da die Haftungsbestimmungen aus dem LuftVG nicht in Kraft gesetzt sind. Aus diesem Grund ist die schriftliche Form des BV immer zu favorisieren. Die Fälle 2 und 3 werden im Sinne dieses Handbuches auch hoffentlich nie zutreffen.

Unbenommen davon gibt es aus Spielraumgründen inzwischen auch weitere freiwillige Anhebungen der Deckungssumme in Zusammenarbeit mit den Versicherungsgesellschaften. Informationen dazu auch über den Beauftragten.

Abschließend erwähnt existiert hierzu bei den Geschäftsstellen noch eine separate Übersichtsmatrix zu den jeweiligen Versicherungsumständen. Dort finden sich u.a. auch Konstellationen, welche erst gar nicht versicherbar sind, wie bspw. TP-Auffrischungssprünge mit Lizenzspringern als TG, usw.



## 11. Sonstiges

### 11.1. Betriebsvereinbarungen

Hier sind die für das Tandemspringen betreffenden speziellen Betriebsvereinbarungen des jeweiligen Luftfrachtführers anzuführen

- Erlaubnisse zum Tandemfallschirmspringen
- Bestätigung über die Einhaltung aller Reglements zum Tandemspringen (Compliance gegenüber dem Beauftragten)
  - o Herstellervorgaben (können teilweise an nationale Vorgaben angepasst sein)
  - o Tandemregularien, jeweils:
    - aus Rechtsvorschriften
    - aus Handbüchern
    - aus BKF und TE-Gremien
    - aus dem Betriebshandbuch für das Absetz-LFZ („Operations Manual“ - OM)
    - bzw. Checkliste zur Risikoanalyse (bei „Non Commercial Operation“ - NCO)
- Sondergenehmigungen des Beauftragten
  - o ggf. Außenlandeurlaubnisse
  - o Anerkennung von ausländischem Personal

### 11.2. Notfallmanagement

- Bereits existierende lokale Notfallpläne sind zu beachten!
- Notfallplan hausintern bitte hier einfügen (siehe auch AHB Teil I Modul 10)
- Notfalltelefonliste verfügbar halten (falls noch nicht vorhanden, siehe Folgeseite)

### 11.3. Kriterien zur Tauglichkeit von Tandempiloten

- grundsätzlich muss zum Tandemspringen ein aktuell gültiges Tauglichkeitsattest des verantwortlichen TP vorliegen
- ein Tauglichkeitsattest kann bei jedem Haus-, Sport- oder Fliegerarzt eingeholt werden
- der Beauftragte kann eine weitergehende medizinische Untersuchung, bspw. bei einem speziellen Fliegerarzt oder einem flugmedizinischen Institut, anordnen
- es herrscht das Prinzip der Einzelfallprüfung über die Tauglichkeit
- gesundheitlichen Einschränkungen, welche eine sichere Durchführung von Tandemsprüngen beeinträchtigen können, führen zu einem Ausschluss
- jedwede temporäre gesundheitliche Einschränkung, welche die sichere Durchführung eines Tandemsprunges gefährden könnte, ist als zeitweiliges Aussetzen der Tauglichkeit und somit als eigenverantwortliches Ruhen der TP-Berechtigung für diese Zeit zu werten
- eine absolute Statusänderung, von ehemals tauglich auf zukünftig permanent untauglich, ist dem Beauftragten zu melden
- zu den Einschränkungen, die mit Stand 11/2017 zu einem definitiven Ausschluss führen, zählen u.a. derzeit:
  - o Diabetes Mellitus
  - o Herzschrittmacher
  - o Epilepsien
  - o Multiple Sklerose
  - o permanente Lähmungen des Bewegungsapparates
  - o dauerhafte Sehbehinderungen
  - o Krankheiten, die das Reaktionsvermögen beeinflussen (u.a. auch Alkohol-, Drogen- oder/und Arzneimittelabhängigkeit, etc.)
  - o neurologische Befunde, die bspw. das Führen eines Fahrzeugs untersagen



## Liste aller Notfalltelefonnummern

Aktion	Bei wem?	Wann?	Telefon	Von wem?
1. Anrufen	Stadtwerke oder Elektrizitätswerk	Wenn jemand in einer Stromleitung hängt oder diese beschädigt hat.		Bodencrew
2. Anrufen	Feuerwehr	Wenn Maschine abgestürzt ist oder brennt.	112	Bodencrew
3. Anrufen	Notarzt	Wenn jemand schwer verletzt wurde.	112	Bodencrew
4. Anrufen	Rettungshelikopter SAR-Leitstelle	Wenn Rückenverletzungen vermutet werden.	112 (0251) 135757 VHF Frequenz 123,1 MHz	Bodencrew
5. Anrufen	Rettungswagen / Krankenwagen	Wenn Rettungshelikopter nicht erforderlich ist oder nicht kommen kann.	112	Bodencrew
6. Anrufen	Polizei	Wenn Maschine abgestürzt ist oder ein Arzt den Tod festgestellt hat.	110	Bodencrew
7. Anrufen	Verband und Bundesstelle für Flugunfalluntersuchungen (BFU)	Wenn jemand tödlich verletzt wurde.	(05 31) Tel 3548 0 Fax 3548 246	Bodencrew
8. Anrufen	vertrags-schließender Luftfrachtführer	Wenn jemand schwer verletzt wurde.		Selbst oder delegieren
9. Anrufen	Tandem-verantwortlicher	Wenn jemand schwer verletzt wurde.		Selbst oder delegieren
10. FAX absetzen	Unfall- und Hängeversicherung	Wenn durch einen Arzt der Tod eines Verletzten festgestellt wurde.		Bodencrew/ siehe Muster
11. Unfallmeldung erstellen*	DFV / DAeC	Bei Verletzungen oder schweren Sachbeschädigungen.		Selbst oder delegieren gem. Formular
12. Unfallmeldung erstellen*	Haftpflicht- oder Hängeversicherung	Bei Verletzungen oder schweren Sachbeschädigungen.		Selbst oder delegieren gem. Formular

\*Mit Schadensmeldung seitens des Versicherten und Geschädigten!