

1. Teilnahmebedingungen und Hinweise

Mir sind folgende Teilnahmebedingungen und Hinweise bekannt:

X-Dream Fly führt das Sicherheitstraining unter Umständen nicht selbst durch, sondern bedient sich dafür sorgfältig ausgesuchter Flugschulen bzw. Fluglehrer, die mit der ordnungsgemäßen und insbesondere sicheren Durchführung Vorort beauftragt sind und dafür verantwortlich zeichnen (= beauftragte Flugschule bzw. beauftragter Fluglehrer).

Unabhängig davon weist X-Dream Fly auf folgende, sicherheitsrelevante Umstände eines Sicherheitstrainings hin:

Jede Entscheidung trifft stets der Pilot

Dies betrifft zunächst die Entscheidung zum Start. Der startende Pilot hat sich selbst zu vergewissern, dass die Rahmenbedingungen für einen sicheren Start, Flug und Landung erfüllt sind. Insbesondere hat er selbstständig und selbst zu prüfen und zu beurteilen, ob seine Ausrüstung in Ordnung ist und alle rechtlichen Erfordernisse erfüllt sind. Auch eine etwa von der beauftragten Flugschule oder dem beauftragten Fluglehrer durchgeführte K-Prüfungen (Prüfung der Kompatibilität von Gurtzeug und Rettungsgerät) entbindet den Piloten nicht von seiner Eigenverantwortung für seine Ausrüstung. Ferner hat der Pilot selbstständig und selbst seine persönliche und körperliche Verfassung vor dem Start zu prüfen und zu beurteilen. Dem Pilot ist bekannt, dass eine Entscheidung zum Start nur erfolgen kann, wenn insb. keine persönlichen und/oder körperlichen Einschränkungen vorliegen, z.B. durch besonderen Stress, Angst, Krankheit, Verletzung, Erschöpfung, Alkohol- oder anderweitigen Rauschmittelgenuss bzw. durch Arzneimittelaufnahme. Der Pilot legt die von ihm durchzuführenden Flugaufgaben bzw. -figuren vor dem Start eindeutig fest und teilt sie der beauftragten Flugschule bzw. dem beauftragten Fluglehrer mit. Während des Flugs entscheidet einzig und alleine der Pilot, ob die festgelegte Aufgabe oder Figur von ihm geflogen wird bzw. geflogen werden kann. Die durchzuführende Flugaufgabe bzw. -figur fliegt der Pilot ausschließlich in dem dafür von der beauftragten Flugschule bzw. dem beauftragten Fluglehrer freigegebenen Fenster (= Trainingsluftraum); er hält selbstständig die für die Flugaufgabe bzw. -figur vorgegebene Sicherheitshöhe ein.

Risiko eines Sicherheitstrainings

Dem Pilot ist bekannt, dass er im Rahmen des Sicherheitstrainings an die Grenzen seines persönlichen Könnens bzw. seiner Leistungsfähigkeit kommen kann. Diese Grenzen können körperlicher (z.B. muskuläre Ermattung), motorischer (z.B. Geschicklichkeit bei komplexen Bewegungsabläufen, wie etwa bei schnellen aber gleichzeitig wohl zu dosierenden und ggf. geläufigen Steuerbefehlen) aber auch mentaler Art (z.B. Stress- bzw. Angstbewältigung) sein. Dem Piloten ist ferner bekannt, dass die Einleitung von besonderen Flugzuständen oder -figuren jeder Art das übliche Risiko des Flugsports erhöht. Dem Piloten ist des Weiteren bekannt, dass diese Flugzustände und -figuren eine unerwartet hohe (Eigen-)Dynamik entwickeln können, die ihn von jetzt auf gleich (u.U. erheblich) überfordern können, etwa weil er plötzlich die Orientierung im Raum vollständig verliert. Folge der Überforderung können die (u.U. erhebliche) Einschränkung oder gar der Verlust sein, auf die im Regelfall per Funk dem Piloten mitgeteilten Steuerhilfestellungen des den Flug begleitenden Fluglehrers zutreffend reagieren zu können. Fehlende, unzureichende oder unpassende Steuerbefehle können zu einer weiteren (u.U. erheblichen) Erhöhung der (Eigen-)Dynamik des Flugzustands führen. Flugzustände mit hoher (Eigen-)Dynamik können als weitere Folge insb. zur Besinnungslosigkeit bzw. völligen Handlungsunfähigkeit des Piloten (z.B. Schockstarre) führen, was ggf. die Auslösung des Rettungsgeräts unmöglich machen und bis zu einem Aufschlag auf der Erdoberfläche (= Absturz) anhalten kann. Wegen der bei einem eventuellen Aufschlag auf der Erdoberfläche (= Absturz) wirkenden, regelmäßig sehr hohen physischen Kräfte werden alle zu trainierenden Flugaufgaben und -figuren über Wasser (im Regelfall über einem Binnengewässer mit ausreichender Wassertiefe) durchgeführt. Dem Piloten ist bekannt, dass auch ein nicht oder nur teilgebremster Aufschlag auf der Wasseroberfläche mit hoher Wahrscheinlichkeit tödliche Folge für ihn hat, mindestens aber schwere bzw. schwerste Verletzungen mit z.T. erheblichen (Langzeit-)Folgeschäden verursachen kann. Der Pilot vergegenwärtigt sich dieses Risiko und wägt es selbst und selbstständig gegen seinen Wunsch ab, die festgelegte Flugaufgabe und -figur im Rahmen des Sicherheitstrainings mit den o.g. immanenten Ausführungsrisiken durchzuführen.

Verwendung des Rettungsgeräts

Der Pilot ist sich bewusst, dass er in einem unkontrollierten Flugzustand besser einmal zu früh bzw. einmal zu viel sein Rettungsgerät auslöst. Jedenfalls wird der Pilot auf entsprechende Anweisung des den Flug begleitenden Fluglehrers unmittelbar das Rettungsgerät werfen. Da die Flugaufgabe bzw. -figur grundsätzlich über Wasser geflogen wird, wird regelmäßig ein eventueller Rettungswurf über Wasser stattfinden und eine entsprechend Landung am Rettungsgerät im Wasser erfolgen. Der Pilot wird insb. für eine solche Wasserlandung von der beauftragten Flugschule bzw. dem beauftragten Fluglehrer mit einer Schwimmweste ausgerüstet, die der Pilot bei allen Flügen des Sicherheitstrainings zu tragen hat. Dem Piloten ist jedoch bekannt, dass auch eine Schwimmweste nur bedingt gegen ein Ertrinken vorbeugen kann. Denn verschiedene Arten von Rückenprotektoren (insb. aus Schaumstoff) können erheblichen Auftrieb am Heck des Gurtzeuges erzeugen, so dass der Piloten trotz Schwimmweste mit dem Kopf nach vorne ins oder gar unter Wasser gedrückt wird. Je nach Art des Gurtzeuges des Piloten wird daher die beauftragte Flugschule bzw. der beauftragte Fluglehrer Hinweise für eine Präparation des Gurtzeuges für eine etwaige Wasserlandung geben (etwa die Demontage des Schaumprotektors für die Trainingsflüge); der Pilot wird hierdurch nicht von seiner Eigenverantwortung für seine Ausrüstung entbunden. Ferner besteht bei einer Wasserlandung die Gefahr des Ertrinkens durch ein Verhängen des Piloten in den Schirmleinen oder durch ein Überdecken des Piloten durch den Schirm.

Der Pilot erklärt, unter üblichen Badebedingungen mindestens 15 Minuten sicher schwimmen zu können.

2. Persönliches Risikobewusstsein

Ich, der Unterzeichnende, weiß und bin mir der besonderen Gefahren bewusst, welche - jenseits der üblichen Gefahren des Flugsports - die Teilnahme an einem Sicherheitstraining mit sich bringt; obige Hinweise habe ich aufmerksam gelesen, verstanden; sie finden mein Einverständnis. Insbesondere ist mir bewusst und habe ich verstanden, dass die Ausübung des Luftsports im Rahmen eines Sicherheitstrainings mein Leben und meine körperliche Sicherheit in einem erhöhten Maß gefährden kann. Ich bin mir überdies bewusst, dass diese vorgenannten Gefahren nicht immer vorausgesehen oder unter Kontrolle gehalten und daher auch nicht ausgeschaltet oder durch Sicherheitsvorkehrungen präventiv verhindert werden können, insb. weil die Gefahren u.a. aus wechselnden Umweltbedingungen, insb. dem Wetter herrühren können.

3. Risikobereitschaft/Ausrüstung/Befähigung

Ich muss und kann selbst beurteilen, ob die durchzuführende Flugaufgabe bzw. -figur nach den gegebenen Verhältnissen im Sicherheitstraining für mich angemessen ist. Das damit einhergehende Risiko nehme ich bewusst in Kauf. Mein Start dokumentiert meine selbst getroffene Entscheidung zum Flug (vgl. oben unter Nr.1), für dessen sichere Durchführung ich alleine verantwortlich bin. Sollte ich mich aus welchem Grund auch immer überfordert fühlen, spreche ich dies sofort aus und melde dies der beauftragten Flugschule bzw. dem beauftragten Fluglehrer. Ich erkläre, dass ich offensichtliche und/oder mir ersichtliche Sicherheitsmängel unverzüglich der beauftragten Flugschule bzw. dem beauftragten Fluglehrer mitteile. Für die von mir verwendete Ausrüstung übernehme ich die volle Verantwortung und bestätige, dass sie insbesondere muster- und stückgeprüft ist und sie auch im Übrigen den vorgeschriebenen gesetzlichen Anforderungen (z.B. hins. der Durchführung von ordnungsmäßigen Nachprüfungen) entspricht. Ich erkläre, dass ich im Besitz einer gültigen Fluglizenz bin und mein Fluggerät entsprechend bedienen kann.

4. Persönliche Haftung

Ich bin mir bewusst, dass ich persönlich gegenüber Drittpersonen für Schäden infolge von Körperverletzungen oder Sachbeschädigungen haftbar sein kann, welche auf meine Teilnahme am Sicherheitstraining zurückzuführen sind. Ich erkläre, eine entsprechende Pilotenhaftpflichtversicherung abgeschlossen zu haben und aktuell zu unterhalten, soweit dies gesetzlich vorgeschrieben ist.

Ich erkläre ausdrücklich, dass es nicht der Verantwortung von X-Dream Fly unterliegt, meine Ausrüstung zu prüfen oder zu überwachen.

Ich erkläre, dass ich mit den geltenden Regeln und Gesetzen des Gleitschirmsports vertraut bin und sichere zu, sie einzuhalten.

Ich bestätige, die vorstehende Teilnahme- und Haftungserklärung gelesen zu haben.

Am ersten Kurstag wird vom Kurtsleiter eine Unterschriftenliste aufgelegt. Auf dieser wird der Teilnehmer mit Datum unter Unterschrift Bestätigen, dass er diese Teilnehmererklärung zur Kenntnis genommen und sich damit einverstanden erklärt!