

DEUTSCHER FALLSCHIRMSPORT VERBAND e.V.
Beauftragter des Bundesministeriums für Verkehr (BMV)



An

DFV Geschäftsstelle • Comotorstr. 5 • 66802 Überherrn

DFV-Präsidium, Delegierte und Alternativdelegierte,
Ausbildungsbetriebe und Ausbildungsleiter,
Prüfungsräte,
Luftsportgerätebüro des DAeC

Geschäftsstelle
Comotorstr.5
66802 Überherrn-
Altforweiler

Tel.: 0 68 36 / 9 23 06
Fax: 0 68 36 / 9 23 08
E-Mail: info@dfv.aero
http://www.dfv.aero
USt-IdNr. : DE 160 899 770

25.02.2026

Betr.: DFV-Rundschreiben 2026-01
hier: Anschreiben gem. Verteiler – Empfehlungen zur Ausbildung
Bezug: DFV Symposium 2026 – Ankündigungen aus den Vorträgen der AG-Ausbildung
Anlage: DFS NfL 2026-1-3794 – LF18 Anerkennung von Luftfahrerscheinen
Az: **DFV-10200102-2026-001** (Bei Antworten bitte immer mit angeben)

Liebes DFV-Präsidium, liebe Delegierte und Alternativdelegierte,
liebe Ausbildungsbetriebe, liebe Ausbildungsleiter,
liebes Luftsportgerätebüro des DAeC,

mit diesem Schreiben wollen wir eine Empfehlung zum Thema „Exitreihenfolge“ und „3x3 check“
aussprechen. Zudem eine Information zum Thema Lehrerprüfung mit euch teilen. Björn Korth
bittet zudem noch um die Beachtung des Kapitels „Vorbereitung für Tandemsprünge“

Vielen Dank. Und auch hier gilt, meldet euch, wenn ihr Fragen habt oder Hilfe braucht.

Im Auftrag

Mit freundlichen Grüßen

Peter Glas

Vizepräsident DFV e. V. und Leiter AG Ausbildung

peter.glas@dfv.aero oder ausbildung@dfv.aero



DFV-Empfehlung* zur Exitreihenfolge

*Uns ist durchaus bewusst, dass es aufgrund von besonderen Platzverhältnissen (z.B. bei Mitwindanflügen) sinn machen kann von der Empfohlenen Exitreihenfolge abzuweichen. Das ist auch vollkommen legitim. Wichtig für alle! Trefft smarte Entscheidungen und sprecht miteinander. Diese Empfehlung gilt insbesondere bei Gegenwindanflügen und wird umso wichtiger, je stärker der Höhenwind ist.



Erläuterungen zur Exitreihenfolge beim Fallschirmspringen

Die Exitreihenfolge dient der horizontalen und vertikalen Staffelung der Springer im Freifall und unter dem Schirm. Sie berücksichtigt Fallgeschwindigkeit, Freifall- und Schirmdrift, Öffnungshöhe sowie die Flugrichtung relativ zum Jumprun.

Hop & Pop

Springer dieser Kategorie verlassen das Flugzeug zuerst, da der Absprung aus geringerer Höhe erfolgt, oft mit eigenem Anflug. Die Exitreihenfolge untereinander richtet sich nach Wingload und Öffnungshöhe.

Speed Skydiving

Speed Skydiver erreichen sehr hohe Geschwindigkeiten. Nach Absprung ist eine Drehung von 90° zum Jumprun zu vollziehen. Aufgrund der stark verkürzten Freifallzeit und dem Versatz zum Jumprun muss ein sicherer Rückflug zur Dropzone für die Springer und nachfolgende Gruppen gewährleistet sein. Dadurch ergibt sich die vorderste Exitposition vor weiteren Gruppen mit längeren Freifallzeiten.

Langsam fallend – groß (z. B. FS 8er, FS 4er)

Diese Gruppen fallen aufgrund von Disziplin und Gruppengröße langsam. Insbesondere bei hohen Windgeschwindigkeiten unterliegen sie einer großen Freifall-Drift und benötigen daher ausreichend Abstand zu vorhergehenden Gruppen.



Langsam fallend – klein (z. B. FS 2er)

Kleinere Formationsgruppen fallen schneller als große FS-Gruppen. Die Freifall-Drift ist geringer als bei „langsam fallend groß“, aber weiterhin relevant bei starkem Wind.

Schnell fallend – groß (z. B. VFS 4er oder größer)

Diese Gruppen fallen schneller als langsam fallende kleine Gruppen. Durch die höhere Fallgeschwindigkeit ist die Freifall-Drift geringer, weshalb sie in der Exitreihenfolge entsprechend später eingeordnet werden.

Schnell fallend – klein (z. B. Artistik Freefly, Freestyle)

Kleine Freefly-Gruppen fallen am schnellsten. Sie haben die geringste Freifall-Drift und können daher weiter hinten in der Exitreihenfolge springen.

AFF und Schüler, der Öffnungshöhe noch nicht reduziert ist

Diese Springer gehören tendenziell zu den langsam fallenden Gruppen. Aufgrund der meist höheren Öffnungshöhe und des meist größeren Exitabstandes sind sie jedoch entsprechend später in der Reihenfolge einzuplanen.

Tandem

Auch Tandems zählen zu den langsam fallenden Gruppen. Aufgrund der meist höheren Öffnungshöhe und des meist größeren Exitabstandes sind sie ähnlich wie bei AFF-Sprüngen in die Exitreihenfolge integriert.

Wingsuit

„Wingsuiter“ legen im Freifall eine besonders große horizontale Strecke zurück. Der Exit sollte am vom Zielgebiet entferntesten Punkt erfolgen. Wichtig ist eine sorgfältige Planung des Rückflugs, um ausreichend Abstand zu allen vorhergehenden Gruppen sicherzustellen.

High Pull

Da die Schirmöffnung sehr hoch erfolgt, sollten High-Pull-Springer grundsätzlich als letzte Gruppe abspringen.

Achtung: Wenn zuvor eine längere Freifallphase geplant ist, sollte eine Absprache mit den „Wingsuitem“ erfolgen. In manchen Fällen ist ein Tausch der Exitreihenfolge sinnvoll.

Tracking-Gruppen

Tracking-Gruppen sind nicht pauschal einzuordnen, da ihre Platzierung stark von den aktuellen Gegebenheiten abhängt. Bei mehreren Tracking-Gruppen im Flugzeug ist eine klare Absprache erforderlich, insbesondere zur jeweiligen Tracking-Richtung. Wingsuiter sind dabei unbedingt einzubeziehen. Sind Speed Skydiver an Bord, sollten Tracking-Gruppen **nicht direkt danach** springen. Ohne Speed Skydiver ist es oft sinnvoll, Tracking-Gruppen früh in der Exitreihenfolge zu platzieren.



3x3 Check

Schüler sollen sich so früh wie möglich selbst checken. Dafür wird der 3x3 Check empfohlen

Erstens: Verbindung zum Gurtzeug

3 x Gurte (Brustgurt, 2 x Beingurte)

Die Abfolge Stoff-Metall-Stoff, vom beweglichen Ende des Gurtes gezählt, zeigt dass die Gurte korrekt eingeschlaucht sind. Das kann man sehen, tasten oder, wenn man einen Blick dafür entwickelt hat, sieht man es auch bei Mitspringern schon von Weitem.

Korrekt geschlossene Gurte sind die Grundvoraussetzung für einen sicheren Sprung.

Zweitens: Bedienen des Gurtzeuges

3 x Griffe (Hauptschirmgriff, Trennkissen, Reservegriff)

Alle Griffe in der korrekten Reihenfolge anfassen und dabei kontrollieren, ob sie korrekt verstaut und greifbar sind.

Diese Handbewegungen am besten so ausführen, wie man sie auch hinterher beim Sprung braucht. Den Öffnungsgriff mit Ausgleichsbewegung (bei Platzmangel im Flugzeug nur andeuten); Trennkissen und Reserve-Griff oder -Kissen entsprechend der gelernten Notprozedur anfassen.

Damit ist die Bedienbarkeit des Gurtzeuges geprüft

Drittens: weitere Ausrüstung

3 x H (Helm (Brille), Hirn, Höhenmesser), Anmerkung: Brille kann man auch zum Helm dazu packen

Der Helm sollte passen und auch verschlossen sein. Die Brille muss sauber sein und passen. Handelt es sich um einen Vollvisierhelm, so sollte das Visier auch sauber sein und technisch in Ordnung

Hirn bezieht sich auf den Grundsatz "plane deinen Sprung" und „springe deinen Plan“ und soll sicherstellen, dass man einen Plan hat (was will ich mit wem tun, Exit Höhe, Ausstieg, Separation, Öffnungshöhe, Exitreihenfolge, Notverfahren, geplanter Landeanflug, Ladefläche, Stand der Sonne zur Anflug- und Windrichtung etc.)

Den Höhenmesser anschauen, ablesen und prüfen, ob die angezeigte Höhe plausibel ist. Am Boden sollte er auf null oder entsprechend der geplanten Landehöhe stehen, vor dem Ausstieg eine der Steigzeit entsprechende Höhe anzeigen.

Der 3x3 Check sollte 3 x durchgeführt werden:

- Nach dem Anziehen
- Vor dem Einsteigen
- Direkt vorm Exit

Häufigeres Überprüfen bringt keine Vorteile, sondern steigert lediglich die eigene Aufregung und lenkt den Fokus stärker auf mögliche Fehlerquellen. Der Check sollte jedoch jederzeit wiederholt werden, sobald der Springer unsicher ist.

Nach dem ersten oder zweiten Selbstcheck (nach dem Anlegen oder in der Boardingzone) soll ein weiterer Check durch einen zweiten Springer durchgeführt werden. Dadurch kann einerseits das



Ergebnis eines Selbstchecks bestätigt werden und andererseits mögliche vorhandene Mängel zeitgerecht erkannt und abgestellt werden. Beide Fälle tragen zur praktischen Sicherheit und zu einem guten Sicherheitsgefühl bei und reduzieren Vorkommnisse und Unfälle. Sollten Mängel abgestellt werden, wäre es gut, wenn der Check noch einmal wiederholt werden würde, damit man immer mit einem positiven Ergebnis eines Gesamtchecks in den Flieger einsteigt.

Handelt es sich um einen Schüler, wird der Check abhängig von der Schülerprogression zusätzlich mindestens nach dem Anlegen durch einen Lehrer durchgeführt. Gegebenenfalls erfolgt er erneut vor dem Einsteigen sowie direkt vor dem Exit (ebenfalls durch einen Lehrer).

Lehrerprüfung

Im Rahmen der angekündigten Überarbeitung der Lehrerprüfung haben sich nach dem Vortrag im November 2026 weitere inhaltliche Rückmeldungen ergeben. Gleichzeitig erfordert die seit Ende 2025 bestehende DOSB-Mitgliedschaft des DFV eine Anpassung der verbandsrelevanten Prüfungsinhalte. Um die Prüfung fachlich sauber und zukunftsfähig aufzustellen, ist daher eine weitergehende Überarbeitung notwendig. Der Versand wird entsprechend auf Ende des Jahres verschoben.

Für die laufenden Lehrerlehrgänge gilt bis auf Weiteres die bestehende Lehrerprüfung. Die Lehrgangleiter werden gebeten, diese unverändert zu verwenden und die Lehreranwärter darauf hinzuweisen, dass es insbesondere in den verbandsbezogenen Themenbereichen durch die DOSB-Mitgliedschaft inhaltliche Änderungen gibt. Diese betreffen jedoch nur Teilbereiche und haben keinen Einfluss auf die Gültigkeit der aktuellen Prüfung. Die Prüfung bleibt damit bis zur Veröffentlichung der überarbeiteten Fassung verbindliche Grundlage.

Vorbereitung für Tandemsprünge

Zu Saisonbeginn möchten wir daran erinnern, dass Tandemsprünge die Nachwuchswerbung für den Fallschirmsport darstellen und wir das bestmögliche Erlebnis für die Passagiere erzeugen wollen.

Dazu gehört auch die Vorbereitung wie beispielsweise die 90-Tage-Regel (10 Fallschirmsprünge in den letzten 90 Tagen), Wartung des Fallschirmsystems, Gültigkeit der Berechtigung der Tauglichkeit und der Versicherung.

Ebenso sind die vorgeschriebenen Verfahren einzuhalten. Dazu gehören unter anderem die im Handbuch des verwendeten Tandemsystems vorgegebenen Verfahren (Griffproben, Mindesthöhen, Maximalgewicht, ...). Handbücher ändern sich regelmäßig, daher sollte man bei Saisonbeginn sich das aktuelle Handbuch herunterladen und durchschauen (Handbücher sind nicht nur für den Rigger des Vertrauens). Dazu gehören auch die rechtlichen Sichtflugwetterbedingungen, Flugplatzordnung und die Vorschriften im Betrieb des Luftfahrzeugs (Anschallgurte, ...).

Auch kleinere Abweichungen können im ungünstigsten Fall zur Folge haben, dass die Versicherungen im Schadensfall ganz oder teilweise die Leistungen vom Tandempiloten zurückfordern können. Daher sollte man sich gerade zu Saisonbeginn alle Verpflichtungen des Tandempiloten und Luftfrachtführers gegenwärtigen und zum Selbstschutz diese einhalten und soweit möglich dokumentieren.



Anerkennungen von Lizenzen, Berechtigungen und Erlaubnissen neu geregelt – Deutsche Erlaubnisse bei ständigem Wohnsitz (mind. 6 Monate) in Deutschland notwendig

Aufgrund der neuen NfL 2026-1-3794 (ersetzt NfL 1-415-15) mit Wirkung zum 01.03.2026 werden die Anerkennungen neu geregelt.

Durch die Neuregelung besteht erstmals die Möglichkeit neben Lizenzen und Berechtigungen auch Ausbildungserlaubnisse anzuerkennen.

Weiterhin wird konkretisiert, dass sich Anerkennungen nur auf Erlaubnissen von Inhabern erstrecken, die ihren ständigen Wohnsitz im Ausland haben und die sich nur vorübergehend in Deutschland aufhalten. Die Anerkennung darf sechs Monate, gerechnet ab dem Zeitpunkt, zu dem der Inhaber seinen ständigen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland nimmt, nicht überschreiten. Wer also seit 6 Monaten seinen ständigen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland genommen hat, benötigt deutsche Erlaubnisse (Lizenz, Berechtigungen oder Ausbildungserlaubnisse) nach LuftPersV.

Österreichische Passagierberechtigungen in Deutschland nicht mehr allgemein anerkannt

Im Bereich Tandem hat dieses zur Folge, dass die österreichischen Tandemberechtigungen NICHT mehr allgemein in Deutschland anerkannt werden (Eine Anerkennung im Einzelfall ist weiterhin möglich). Es ist damit zu rechnen, dass Österreich ebenfalls die allgemeine

Anerkennung widerrufen wird (Stichtag offen). Das heißt, dass dann Tandempiloten in Österreich neben dem (mindestens) EASA FCL LAPL Medical auch einen österreichischen Springerschein mit eingetragener Tandemberechtigungen benötigen werden. Bei Rückfragen gerne bei bjoern.korth@dfv.aero melden.

Grundlegende Anforderungen für die Anerkennung von Luftfahrerscheinen für Luftsportgeräte, die nicht im Geltungsbereich der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) erteilt wurden

LF18 601090103#00005#0003

Grundlegende Anforderungen für die Anerkennung von Luftfahrerscheinen für Luftsportgeräte, die nicht im Geltungsbereich der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) erteilt wurden

Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1178/2011 der Kommission vom 03. November 2011 (ABl. L 311 vom 25. November 2011, S. 1) zur Festlegung technischer Vorschriften und Verwaltungsverfahren in Bezug auf das fliegende Personal in der Zivilluftfahrt gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates in der Fassung der Verordnung (EU) Nr. 290/2012 der Kommission vom 30. März 2012 (ABl. L 100 vom 5. April 2012, S. 1), zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) Nr. 245/2014 vom 13. März 2014 (ABl. L 74 vom 14.3.2014, S. 33) wird den Mitgliedsstaaten ermöglicht, von Drittländern ausgestellte Lizenzen anzuerkennen.

Das Verfahren für die Anerkennung von Luftfahrerscheinen für Luftsportgeräteführer gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 Anhang II e) bis g) sowie für Sprungfallschirme wird wie folgt festgelegt:

(1) Nicht im Geltungsbereich der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) erteilte Luftfahrerscheine für Luftsportgeräteführer, Berechtigungen und Nachweise über Sprachkenntnisse für Luftsportgeräteführer berechtigen nur zum Führen oder Bedienen von Luftsportgeräten, die in dem Staat oder Gebiet eingetragen wurden, in dem der Luftfahrerschein erteilt oder als gültig anerkannt worden ist.

(2) Luftfahrerscheine nach Absatz 1 für eine Betätigung als Luftsportgeräteführer können für das Führen und Bedienen von Luftsportgeräten,

- die in der Bundesrepublik Deutschland zum Verkehr zugelassen wurden,
- für die eine Musterprüfung entsprechend § 11 Absatz 1 LuftGerPV bescheinigt wurde,
- oder eine Muster- oder Gerätezulassung gemäß § 11 Absatz 4 LuftGerPV vorliegt, allgemein oder im Einzelfall anerkannt werden.

(3) Nicht im Geltungsbereich der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) erteilte Ausbildungserlaubnisse für Führer nicht motorgetriebener Luftsportgeräte berechtigen zur Ausbildung von Luftsportgeräteführern nach den Bestimmungen des Staates, in dem die Ausbildungserlaubnis erteilt oder als gültig anerkannt worden ist, nicht aber zum Luftfahrerschein nach den Bestimmungen der LuftPersV.

(4) Ausbildungserlaubnisse nach Absatz 3 können für die Ausbildung zum Luftfahrerschein nach den Bestimmungen der LuftPersV allgemein oder im Einzelfall anerkannt werden.

(5) Die Anerkennungen nach Absatz 2 und 4 werden von dem Beauftragten nach § 31c des Luftverkehrsgesetzes erteilt. Sie erstrecken sich grundsätzlich auf Erlaubnisse deren Inhaber ihren ständigen Wohnsitz im Ausland haben und sich nur vorübergehend in Deutschland

aufhalten. Die Anerkennung darf sechs Monate, gerechnet ab dem Zeitpunkt, zu dem der Inhaber seinen ständigen Wohnsitz in der Bundesrepublik Deutschland nimmt, nicht überschreiten.

(6) Die Anerkennungen nach Absatz 2 und 4 können von dem Nachweis der Eignung nach den Vorschriften der LuftPersV sowie der fachlichen Voraussetzungen, der Fähigkeiten und Kenntnisse nach den Bestimmungen der LuftPersV abhängig gemacht werden. Die Anerkennung kann eingeschränkt, befristet und mit Auflagen verbunden werden. Die Bescheinigung über die Anerkennung im Einzelfall sind bei Ausübung der erlaubnispflichtigen Tätigkeit mitzuführen.

(7) Für anerkannte Luftfahrerscheine und Berechtigungen kann die zuständige Stelle auf Antrag entsprechende deutsche Ausweise erteilen.

Diese Regelung tritt am 01.03.2026 in Kraft. Gleichzeitig wird NfL I-415-15 mit Ablauf des 28.02.2026 aufgehoben.