



Modell-Sport-Club-Achim e.V.



Flugordnung

Joachim Ulbricht
Otto-Wels-Str. 8
28832 Achim

24.03.2021

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	2
2	Unser Flugplatz	3
3	Rechtliches.....	4
	3.1 Versicherung.....	4
	3.2 Erlaubte Modelltypen	4
	3.3 Luftraum und maximale Flughöhe.....	4
	3.4 EU-Registrierung.....	5
	3.5 Kennzeichnung der Modelle.....	5
	3.6 Kenntnis-/Kompetenznachweis	5
	3.7 FPV-Fliegen	6
	3.8 Multikopter.....	6
	3.9 Sonstiges	6
4	Natur- und Landschaftsschutz.....	7
5	Sicherheitsbestimmungen	8
	5.1 Grundsatz.....	8
	5.2 Frequenzen und Kanäle	9
	5.3 Betreten des Platzes	10
	5.4 Flugregeln	11
	5.5 Verhalten bei Unfällen.....	12
	5.6 Selbsteinschätzung des Piloten	13
6	Flugleiter.....	14
	6.1 Benennung des Flugleiters.....	14
	6.2 Aufgaben des Flugleiters.....	15
7	Das Flugbuch	16
8	Die Modelle	17
9	Gastflieger	17

1 Einleitung

Auf Empfehlung unseres Dachverbandes, des DMFV, ist vor ca. 20 Jahren die erste Ausgabe dieser Flugordnung für unseren Verein entstanden. Ein solches Regelwerk ist unverzichtbar für einen sicheren und geordneten Flugbetrieb.

Wir hatten damals eine Form gewählt, die im Gegensatz zu den sonst üblichen kurzen, knappen und im Anweisungstonfall geschriebenen Flugordnungen auch viele Hintergrundinformationen enthält. Auf diese Art werden die Gründe für die einzelnen Regelungen verständlich und den Anfängern der Einstieg in den Flugmodellsport erleichtert.

Nun hat sich in der Vergangenheit sehr viel verändert. Die ursprünglich eingesetzten Modelle waren im wesentlichen Segler, die mit Hilfe von Gummiseilen oder Winden gestartet wurden. Heute werden überwiegend leistungsstarke Elektroantriebe eingesetzt. Völlig neu sind Multikopter oder das FPV-Fliegen mit Videobrille.

Dazu kommt dem Natur- und Landschaftsschutz eine gesteigerte Bedeutung zu, die auch auf den Flugbetrieb Auswirkungen hat. Unser Platz liegt nun in einem Landschaftsschutzgebiet mit strengen Auflagen. Einzelheiten, die unseren Flugbetrieb betreffen, sind deshalb in einem neuen separaten Kapitel beschrieben.

Darüber hinaus sind in jüngster Zeit die rechtlichen Randbedingungen für den Modellflug erneuert und erweitert worden. Das Stichwort dazu heißt „Drohnenverordnung“ bzw. „Kenntnissnachweis“. Die entsprechenden Forderungen werden jetzt dem Kapitel „Rechtliches“ zusammengefasst.

Die Zusammenfassung aller relevanten Dokumente in dieser Flugordnung hat sich nicht bewährt. Deshalb sind jetzt diese Flugordnung, die zugehörige Kurzfassung, das Merkblatt für Gastflieger und die Flugbuchseite wieder separate Dokumente. So wird das Drucken vereinfacht.

Das Wesentliche dieser Flugordnung ist in Regeln zusammengefasst. Es sind nun knapp 50 Regeln geworden, aber bitte erschreckt euch nicht und lest sie bitte erst einmal durch. Wie bereits gesagt, das allermeiste ist bereits bekannt, logisch und einsichtig. Die Regeln brauchen deshalb auch nicht strikt auswendig gelernt zu werden. Durchlesen z.B. zu Beginn der Saison ist sicherlich ausreichend. Der Flugbetrieb im Vereinsrahmen kann nur durchgeführt werden, wenn auch die für unseren Sport erforderliche Sicherheit gewährleistet ist.

Diese Flugordnung ist für jeden, der am Flugbetrieb teilnimmt, verbindlich. Sie ist deshalb an alle Mitglieder des Vereins verteilt worden.

Trotz dieser vielen Regeln oder auch gerade deshalb wünscht euch euer Vorstand wie immer viel Spaß, Erfolg und Erholung bei unserem wunderbaren Hobby.

2 Unser Flugplatz

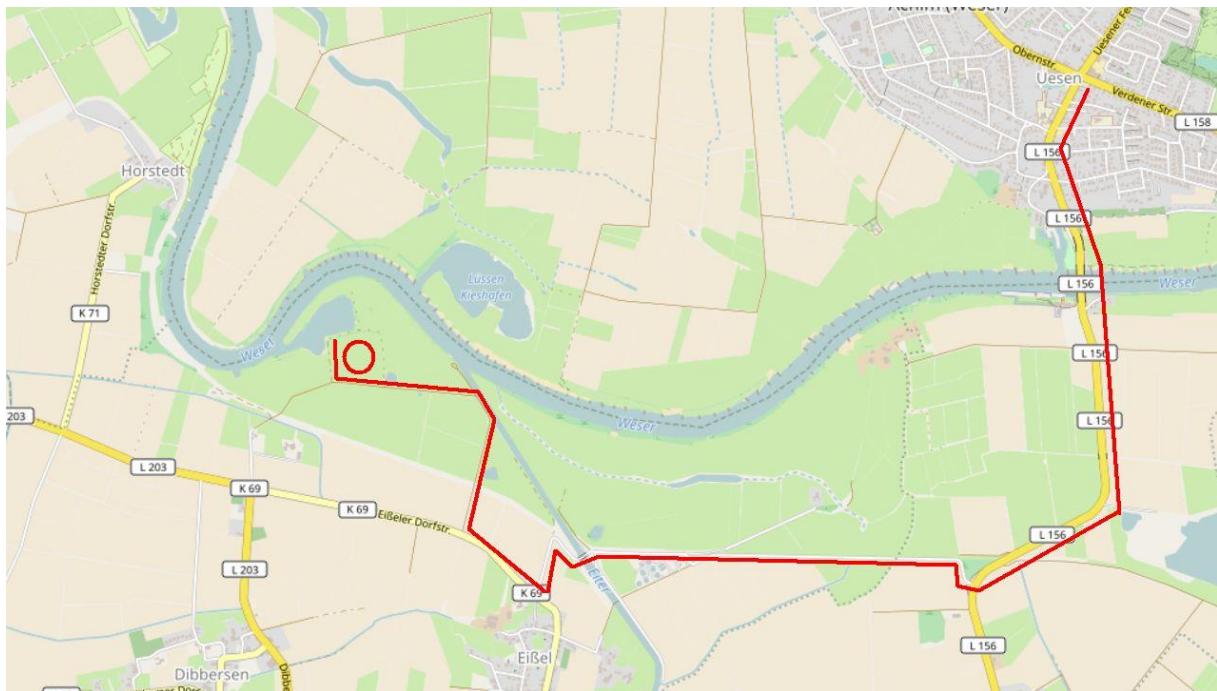
Unser Flugplatz liegt bei Eißel/Dibbersen in der Wesermarsch. Er ist vom Verein für den Flugbetrieb gepachtet von

Heidelberger Sand und Kies GmbH
Arberger Hafendamm 15
28309 Bremen

Die Adresse des Flugplatzes für die Anfahrt bei Notfällen ist:

Kaperdeich, Dibbersen/Thedinghausen (auf der Weserseite des Deiches)

Die Karte zeigt die Lage und die Anfahrt von Achim/Uesen über die Ueser-Brücke.



Quelle: OpenStreetMap

- Regel 1: Unser Platz ist kein Flugplatz im Sinne des Luftverkehrsgesetzes und der Luftverkehrsordnung, d.h. eine formale Zulassung als Modellflugplatz, also eine Aufstiegsgenehmigung, liegt nicht vor.
- Regel 2: Das bedeutet, dass alle Piloten auf diesem Platz als Privatpersonen am Flugbetrieb teilnehmen.

3 Rechtliches

Wie viele Dinge im öffentlichen Leben ist auch der Modellflug kein rechtsfreier Raum und folglich gibt es für uns einige Dinge zu beachten. Maßgebend dafür ist die Luftverkehrsordnung. Die einzelnen Bestimmungen dieser Verordnung, die den Modellflug betreffen, sind umfangreich und regeln auch Zusammenhänge, die für unseren Verein und unseren Platz ohne Aufstiegs Genehmigung nicht zutreffen. Wir haben uns deshalb entschlossen, nur die Bestimmungen in unsere Flugordnung aufzunehmen, die für unseren Platz ohne Aufstiegs Genehmigung auch wirklich zutreffen.

3.1 Versicherung

Regel 3: Zwingend erforderlich für alle Piloten ist eine

eine Haftpflichtversicherung, die den Modellflug mit einschließt.

Eine geeignete Versicherung bietet der DMFV an und kann bequem über den Verein abgeschlossen werden.

3.2 Erlaubte Modelltypen

Regel 4: Aufgrund der Zustimmung des Grundstückeigentümers und in Übereinstimmung mit unserer Satzung und den Anforderungen an den Landschaftsschutz und der gesetzlichen Vorgaben dürfen auf unserem Platz ausschließlich geflogen werden:

Segelflug- und Elektroflugmodelle bis zu 5 kg Gesamtgewicht

Flugmodelle mit Verbrennungsmotoren, Turbinen oder Raketenantrieben sind ausdrücklich vom Flugbetrieb ausgeschlossen.

3.3 Luftraum und maximale Flughöhe

Regel 5: In 1000 ft bzw. 300 m Höhe beginnt über unserem Platz der Kontrollierte Luftraum (Luftraum E). Dieser Luftraum darf nicht beflogen werden.

Die maximale Flughöhe beträgt unter allen Umständen 300 m.

Unabhängig davon sind Flughöhen, die ein sicheres Steuern nicht mehr ermöglichen, aus Sicherheitsgründen verboten. Kriterien dafür sind z.B. Modellgröße und Sichtbedingungen.

3.4 EU-Registrierung

Regel 6: Jeder Pilot muss bis spätestens ab dem 01.05.2021 bei der EU registriert sein, wenn sein Modell schwerer als 250gr ist oder mit einer Kamera ausgestattet ist.

Die Registrierung und die Datenpflege können online erfolgen unter:

https://www.lba.de/DE/Betrieb/Unbemannte_Luftfahrtsysteme/UAS_Betreiberregistrierung/UAS_Betreiberregistrierung_node.html

Nach der Registrierung erhält man vom LBA eine elektronische Registriernummer zur Kennzeichnung der Modelle, die eID.

3.5 Kennzeichnung der Modelle

Regel 7: Jedes Modell muss mit dieser Registriernummer eID gekennzeichnet sein. Zusätzlich sollen bei uns auf dem Platz die Modelle mit Namen und Anschrift gekennzeichnet sein, damit im Falle eines Verlustes der Eigentümer leichter zu ermitteln ist.

3.6 Kenntnis-/Kompetenznachweis

Regel 8: Piloten mit Modellen schwerer als 250gr müssen mindestens den Kompetenznachweis A1/A3 besitzen.

Den kann man einfach online beim Luftfahrtbundesamt LBA erwerben. Siehe dazu die Links:

Lerninhalte zum Onlinetrainingskurs: <https://lba-openuav.de/>
Prüfungsplattform zum Onlinetrainingskurs: <https://exam.lba-openuav.de/>
Trainingsplattform zum Onlinetrainingskurs: <https://training.lba-openuav.de/>

In Zukunft soll ein entsprechender Nachweis auch direkt beim DMFV zu erwerben sein.

Hinweis: für die „alten“ Kenntnissnachweise gibt es Übergangsfristen:

für Mitglieder eines Verbandes (DMFV oder DAeC):	der 01.01.2023
für Mitglieder ohne Verbandszugehörigkeit:	der 01.01.2022

Eine Privatpilotenlizenz (PPL) ist nicht mehr ausreichend.

3.7 FPV-Fliegen

Auch für FPV-Flüge gelten weitere Einschränkungen. FPV bedeutet „First Person View“, also das Fliegen mit einer Videobrille wie aus der Sicht eines Piloten im Flugzeug.

Regel 9: Für FPV-Flüge mit einer Videobrille darf das Modell nicht mehr als 250 Gramm wiegen. Ist es schwerer, muss eine zweite Person das Flugmodell ständig in Sichtweite haben, den Luftraum beobachten und den Piloten auf Gefahren hinweisen können.

In beiden Fällen gilt, dass die Modelle nicht höher als 30 Meter fliegen dürfen.

Bei Betrieb über 30 m Höhe ist es Pflicht, ein Lehrer-Schüler-System einzusetzen, welches es dem „Lehrer“ ohne Videobrille ermöglicht, jederzeit die Steuerung zu übernehmen.

3.8 Multikopter

Auch für den Betrieb von Multikoptern gilt eine weitere Einschränkung:

Regel 10: Die maximale Flughöhe für Multikopter beträgt 120m

3.9 Sonstiges

Regel 11: Nachtflug ist auf unserem Platz nicht zugelassen.

Regel 12: Wie gesetzlich vorgeschrieben gilt absolutes Alkoholverbot

Regel 13: Von der Weser (Bundeswasserstrasse) muss ein Abstand von 100 m eingehalten werden.



Die eingezeichnete Line zeigt diese Grenze an.

4 Natur- und Landschaftsschutz

Das gesteigerte Bewusstsein für den Landschaftsschutz und die daraus abgeleiteten Regelungen der Behörden haben auch Auswirkungen auf unseren Flugbetrieb. Unser Platz liegt nun innerhalb des Landschaftsschutzgebietes „Weserniederung zwischen der Kanalmündung bei Eißel und Clüverswerder“. Für unseren Platz und die Durchführung des Flugbetriebes gelten daher in Abstimmung mit dem Landkreis Verden zusammengefasst die folgenden Regeln:

- Regel 14: In der Zeit vom 01.03. bis 15.07. eines Jahres dürfen durch unseren Flugbetrieb keine wildlebenden Tiere beunruhigt werden. Halten sich auf der überflogenen Fläche Rast- oder Gastvögel auf, ist der Flugbetrieb zu unterlassen. Die Abbaukante der benachbarten Bodenabbaustätte darf zum Schutz der dort brütenden Uferschwalben nicht überflogen werden.
- Regel 15: In der Zeit vom 16.07. bis 14.10. eines Jahres ist das Modellfliegen mit Segel- und Elektromodell bis zu 5 kg uneingeschränkt möglich.
- Regel 16: In der Zeit vom 15.10. bis 01.03. jedes Jahres ist der Flugbetrieb nur zulässig, sofern dadurch keine wild lebenden Tiere, insbesondere Rast- und Gastvögel, beunruhigt werden.
- Regel 17: Unser Platz liegt in einer schönen, natürlichen Umgebung in der Wesermarsch. Zudem wird der Platz nach wie vor landwirtschaftlich genutzt. Je nach Jahreszeit wird das Gras mehrmals zur Heuernte gemäht. Müll, Abfälle, verlorene Schraubendreher oder anderes Zubehör schmecken auch Tieren nicht und müssen daher unter allen Umständen eingesammelt und mit nach Hause genommen werden.

5 Sicherheitsbestimmungen

5.1 Grundsatz

Wie im Umgang mit vielen Dingen des täglichen Lebens beinhaltet auch unser Freizeitsport ein gewisses Gefahrenpotential. Man bedenke, dass selbst ein Flugmodell mit einem Gewicht von 3 bis 4 kg bei einer durchaus üblichen Geschwindigkeit von 30 bis 100 km/h erhebliche Schäden an Gütern oder auch Verletzungen von Personen verursachen kann.

Dies muss unter allen Umständen vermieden werden.

Sicherheit ist daher oberstes Gebot für alle Beteiligten, d.h. Piloten, Gäste und Passanten. Insbesondere Kinder, die ja oftmals gerne zu gelandeten Modellen auf den Platz laufen, können das Geschehen auf dem Platz in der Regel nicht richtig beurteilen und einordnen. Ihnen muss daher unsere ganze Aufmerksamkeit gelten.

Regel 18: Im Zweifel lieber ein Modell gezielt opfern als unkontrolliert oder mit den letzten Reserven auf Personen oder Autos zufliegen.

Viele unserer Mitglieder sind keine Profis und wollen es auch nicht werden. Zudem fliegen häufig Anfänger oder unerfahrene Gäste bei uns mit. Erklärtermaßen gilt aber gerade diesen Gruppen die Sympathie des Vereins. Umso mehr müssen wir uns aber mit den notwendigen Sicherheitsregeln vertraut machen und uns an sie halten. Die Experten mögen sich erinnern: auch ihre ersten Starts und Landungen sind oftmals erheblich anders als geplant verlaufen.

Regel 19: Wir wollen Unerfahrenen helfen und dauernd bedenken, dass auch den Experten gelegentlich Steuerfehler, Anlagenausfälle oder dergleichen passieren können.

Die folgenden Regeln sollen die Spielräume für diese Fälle aufzeigen und dabei einen sicheren Flugbetrieb gewährleisten.

5.2 Frequenzen und Kanäle

Es ist klar, dass ein Flugbetrieb nur mit dafür vorgesehenen und von den Behörden zugelassenen Funkfernsteuerungen durchgeführt werden darf. Die dafür geltenden gesetzlichen Bestimmungen und Auflagen liegen beim Kauf jeder Fernsteuerung bei und müssen ohne Einschränkungen beachtet werden.

Bei Verwendung von 35 MHz oder 40 MHz Fernsteuerungen führen Doppelbelegungen von Kanälen unweigerlich zu Bruch, Frust, Ärger oder gar Schlimmerem. Der jeweilige Verursacher ist für alle daraus entstehenden Schäden selbst voll verantwortlich und Probleme mit den Versicherungen sind vorprogrammiert.

***** Das muss nicht sein *****

Es sind daher einige Absprachen und Regeln erforderlich, bei deren Einhaltung Doppelbelegungen sicher verhindert werden. Dieses Risiko ist jedoch bei Verwendung von modernen Anlagen im 2,4 GHz-Band ausgeschlossen. Trotzdem:

- Regel 20: Eintragung des eigenen Kanals bzw. des Frequenzbandes ins Flugbuch und Überprüfung der bereits belegten Kanäle.
- Regel 21: Vor dem ersten Einschalten des Senders z.B. beim Aufrüsten des Modells nochmals alle Piloten nach den von ihnen belegten Kanälen fragen. Den Sender erst dann einschalten, wenn sicher ist, dass kein anderer Pilot den eigenen Kanal zurzeit benutzt.
- Regel 22: Sind zwei oder mehr Piloten mit den gleichen Kanälen auf dem Platz, sind unbedingt klare und unmissverständliche Absprachen zwischen diesen Piloten erforderlich.

Viele Vereine benutzen fest aufgestellte sogenannte Frequenztafeln mit Klammern oder Ähnliches zur Vermeidung von Doppelbelegungen. Wir haben diese Möglichkeit geprüft, sind aber der Meinung, dass sich diese Methode wegen des sich häufig ändernden Startplatzes bei uns nicht durchsetzen kann. Bewährt hat sich bei uns das Abschrauben der Senderantennen, wenn gerade nicht geflogen wird.

Die oben aufgeführten Regeln sind klar, einfach und praktikabel. Also machen wir es so.

5.3 Betreten des Platzes

Chaos ist zwar die Grundlage aller Evolution, hat aber bei uns auf dem Platz nichts zu suchen.

Zur Vermeidung des Chaos und zur Herbeiführung einer gewissen Ordnung wird hier also aufgeschrieben, was bisher schon praktiziert wurde und was sich auch bewährt hat.

Regel 23: Autos werden nur in Gruppen geparkt...und zwar ausschließlich auf unserem kleinen Parkplatz in der Nordwest-Ecke des Flugplatzes

Regel 24: Piloten sollen sich möglichst nur als Gruppen an zwei Orten auf dem Platz aufhalten.
- entweder in einer Gruppe in der Nähe des gemähten Landefeldes oder
- beim Startplatz der Segler an der Winde

Regel 25: Auf dem Landefeld selbst sollen sich außer zum Zurückholen der Modelle oder der Schleppseile keine Personen aufhalten

Regel 26: Insbesondere kleinere Kinder (und unerfahrene Zuschauer) laufen gerne den landenden Modellen hinterher, fangen die Fallschirme der Schleppseile auf und bringen die Seile oder gelandete Modelle zurück. Das macht Spaß und kann so bleiben, aber
..... gleichzeitig fliegen auch Modelle, die leider irgendwann zur Landung gezwungen sind. Das Landen lässt sich nicht immer verhindern, deshalb ist hier strikte Anweisung, dass Kinder nur in Begleitung Erfahrener das Flugfeld betreten dürfen. Gemeinsames und gegenseitiges Aufpassen ist dennoch oberste Bürgerpflicht.

Wird's zu doll, muss gegebenenfalls ein Verbot ausgesprochen werden.

An der Südgrenze des Platzes verläuft ein öffentlicher Weg, auf dem gelegentlich Passanten vorbeikommen. Ihnen gilt ebenfalls unser besonderes Augenmerk.

Es ist also insgesamt erforderlich, dass ungeordnetes Umherlaufen auf dem Platz vermieden wird. Nur dann ist auch Anfängern ein gefahrloses Landen an mehr oder weniger ungewollten Stellen möglich.

5.4 Flugregeln

Die Sicherheit auf dem Platz wird wesentlich von der Einhaltung einer einmal festgelegten und jedermann bekannten Landerichtung bestimmt. Aus dieser Richtung kommen die potentiellen landenden Flugzeuge. Dementsprechend wird man sie aus anderen Richtungen nicht unbedingt erwarten und die Aufmerksamkeit beim Betreten des Landefeldes orientiert sich also in die Richtung der zu erwartenden Landeanflüge.

Regel 27: Start- und Landerichtung werden durch die vorherrschende Windrichtung definiert und festgelegt. Start und Landung erfolgen immer gegen den Wind.

Regel 28: Die Hochstartseile der Segler sind also entsprechend der Windrichtung auszulegen.

Regel 29: Bei Windstille wird die Start- und Landerichtung durch das möglicherweise bereits ausgelegte Hochstartseil festgelegt. Im Zweifel legt der Flugleiter die Start- und Landerichtung fest, vorzugsweise in Ost-West-Richtung oder umgekehrt. Das ist die lange Achse des gemähten Landefeldes.

Regel 30: Start und Landung dürfen grundsätzlich nur in der festgelegten Start- und Landerichtung erfolgen. Wenn in Notfällen dies nicht eingehalten werden kann, muss der Pilot laut und deutlich alle Personen, die sich auf dem Landefeld aufhalten, auf den Landeanflug aus der anderen Richtung aufmerksam machen:

z.B. ACHTUNG..... LANDUNG AUS RICHTUNG SO UND SO

Man erinnere sich: Flugzeuge müssen landen, wenn der Antriebsakku leer ist und die Flughöhe entsprechend gering geworden ist und nicht erst dann, wenn alle damit einverstanden sind.

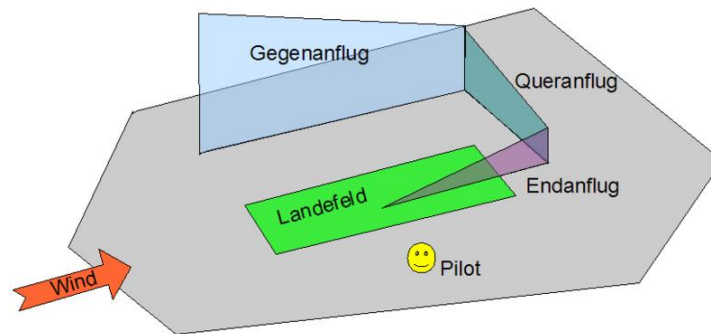
Regel 31: Das Anfliegen oder das Überfliegen von Personen oder Autos in niedriger Höhe oder mit hoher Geschwindigkeit ist fahrlässig und deshalb verboten.

Man erinnere sich erneut: auch Experten unterlaufen gelegentlich Steuerfehler.

Regel 32: Bemannten Flugzeugen und Ballonen ist unter allen Umständen mit gehörigem Abstand auszuweichen.

Sicheres Landen wird durch das folgende Verfahren erheblich leichter, das übrigens auch im manntragenden Segelflug praktiziert wird:

Gegenanflug mit Rückenwind parallel zur Landerichtung, 90 Grad - Kurve zum Queranflug und dann erneute 90 Grad - Kurve zum Endanflug gegen den Wind. Dieses Verfahren bietet mehrere sichere Möglichkeiten, die gesamte Landeinteilung beinahe nach Belieben zu verlängern oder zu verkürzen bzw. die Störklappen einzusetzen.



5.5 Verhalten bei Unfällen

Sollte trotz aller Vorsicht und Sicherheitsmaßnahmen ein Unfall passieren, gilt was wir alle schon in der Fahrschule gelernt haben:

***** **RUHE BEWAHREN** *****

Dann, je nach Art des Unfalls gilt

- Regel 33: Schäden, insbesondere mögliche Verletzungen von Personen feststellen
- Regel 34: Bei Verletzungen, falls erforderlich, Erste Hilfe leisten. Im PKW ist sicher ein Erste Hilfe Kasten vorhanden.
- Regel 35: Falls erforderlich, telefonisch weitere Hilfe anfordern.
- Regel 36: Eintragung in das Flugbuch durch den Flugleiter

Die Eintragung in das Flugbuch gilt als Dokument und ist zur Regelung von Schadensersatzansprüchen mit der Versicherung des DMFV oder der eigenen Privathaftpflicht - Versicherung äußerst hilfreich.

5.6 Selbsteinschätzung des Piloten

Erfahrungsgemäß deckt die Einschätzung des eigenen Könnens unabhängig vom tatsächlichen Leistungsvermögen des Piloten das gesamte Spektrum ab vom

- universellen Alleskönner unter allen Wetterbedingungen und für alle Modelltypen
- bis hin zum angstvollen adrenalingestressten Anfänger

Beides wird in der Regel nicht richtig sein und die Wahrheit liegt irgendwo dazwischen. Unabhängig davon gilt aber in jedem Fall

Regel 37: Kamikazeflieger sind bei uns nicht gefragt

Regel 38: Gegenseitige Hilfe und Ratschläge verbessern die Sicherheit, vermeiden Abstürze und sind daher ein Vereinsprinzip

Sorgfältige Planung eines Fluges gehört mit zur Sicherheit. Jeder Flug sollte also durchgeführt werden unter Beachtung von Windstärke, Modellgröße, eigener Erfahrung und der Ratschläge erfahrenerer Piloten.

6 Flugleiter

6.1 Benennung des Flugleiters

Wenn es schon Regeln gibt, hinter denen wir ja alle stehen, muss im Ernstfall auch jemand da sein, der diese Regeln durchsetzen kann. Diese Aufgabe hat der Flugleiter.

Große Vereine mit viel Flugbetrieb benennen deshalb Flugleiter, die ausschließlich den Flugbetrieb überwachen und in der Regel deshalb selbst am Flugbetrieb nicht teilnehmen.

Dieses Verfahren erscheint uns für unsere Belange überdimensioniert; häufig fliegen bei uns ja nur wenige Piloten. Wir wollen daher das folgende Verfahren anwenden:

Regel 39: Ein Flugleiter wird benannt, wenn 3 oder mehr Piloten auf dem Platz am Flugbetrieb teilnehmen. Der dritte auf dem Platz erscheinende Pilot wird automatisch Flugleiter, sofern sich kein anderer dazu bereit erklärt. Der Flugleiter muss mindestens 18 Jahre alt sein.

Regel 40: Das bedeutet, dass jedes aktive Mitglied des Vereins, das mindestens 18 Jahre alt ist, sich auch für die Aufgabe des Flugleiters zur Verfügung stellen sollte.

Regel 41: Der Flugleiter entscheidet auf Basis seiner Verantwortung, ob er selbst am Flugbetrieb teilnehmen kann.

Hilfestellungen dazu:

1. Bei überwiegendem Thermikflugbetrieb mit 3...4 Piloten und wenig Start- und Landebetrieb kann der Flugleiter durchaus selbst am Flugbetrieb teilnehmen, sofern die Sicherheit und die Übersichtlichkeit auf dem Platz dadurch nicht beeinträchtigt werden.
2. Wenn aber z.B. E-Flüge mit hoher Geschwindigkeit in Bodennähe durchgeführt werden, darf aus Sicherheitsgründen der Flugleiter nicht am Flugbetrieb teilnehmen.

Regel 42: Der gerade amtierende Flugleiter kann auf eigenen Wunsch jederzeit durch ein anderes Vereinsmitglied abgelöst werden. Eine Ablösung muss erfolgen, sobald der amtierende Flugleiter den Platz verlässt.

6.2 Aufgaben des Flugleiters

Der Flugleiter hat grundsätzlich die Aufgabe darauf zu achten, dass der Flugbetrieb in sicherer Art und Weise durchgeführt wird. Der Rahmen dazu wird durch die von uns ja allgemein anerkannten Regeln gegeben. Im Einzelnen gilt:

- Der Flugleiter übt auf dem Platz das Hausrecht aus.
- Er führt das Flugbuch
- Er überwacht die Einhaltung unserer Flugordnung und deren Regeln
- Er entscheidet wohlwollend, aber nicht ohne Prüfung der geforderten Voraussetzungen, ob Gäste am Flugbetrieb teilnehmen können und weist sie auf unsere Regeln hin.
(siehe dazu auch gesondertes Merkblatt für Gastflieger)

Somit kommt dem Flugleiter eine wichtige Aufgabe zu. Alle Anwesenden auf dem Platz sind verpflichtet seine Anordnungen zu befolgen.

Regel 43: Den Anordnungen des Flugleiters ist unbedingt Folge zu leisten

Bei unterschiedlichen Meinungen von Flugleiter und Betroffenen trägt der Flugleiter den Sachverhalt in das Flugbuch ein und berichtet dem Vorstand, der dann über weitere Maßnahmen entscheidet.

7 Das Flugbuch

Bei großen Vereinen mit umfangreichem Flugbetrieb gehört ein Flugbuch zum Vereinsstandard. Es liegt in der Regel im Vereinshaus aus und wird vom Flugleiter geführt. Es spielt eine wichtige Rolle zur Dokumentation von Unfällen und Schäden und ist daher die Grundlage von Versicherungsansprüchen.

Wir haben kein Vereinshaus und großer Flugbetrieb ist bei uns nicht so häufig. Trotzdem können Schäden auftreten, zu deren Regulierung das Flugbuch nützlich sein kann. Wir wollen deshalb das folgende pragmatische Verfahren anwenden

Regel 44: Das Flugbuch wird als Loseblatt - Sammlung geführt. Da jedes Vereinsmitglied auch Flugleiter sein kann, erhält jeder entsprechende Vordrucke oder kopiert sie sich bei Bedarf aus dem Flugordnung. Die ausgefüllten Vordrucke werden dem Vorstand zum Ablegen in das Flugbuch bei Gelegenheit übergeben bzw. am Jahresende zugeschickt.

Regel 45: Das Flugbuch, d.h. das Loseblatt für diesen Tag, wird vom 3. Piloten, der auf dem Platz erscheint, eröffnet. Verlässt er den Platz, übernimmt einer der weiteren anwesenden Piloten dieses Loseblatt. Ist ein Flugleiter ernannt, übernimmt er diese Aufgabe.

Wesentliche Eintragungen sind:

- Name des jeweiligen Flugleiters
- anwesende Piloten mit den Kanälen ihrer Anlagen
- Name und Anschriften von Gastfliegern
- besondere Vorkommnisse

Regel 46: Jeder Pilot soll sich bei Ankunft auf dem Platz selbst in das Flugbuch eintragen und dabei

- die bereits belegten Kanäle überprüfen
- falls der eigene Kanal bereits belegt ist, deren Piloten feststellen
- Absprachen mit diesen Piloten treffen

Ein verhindertes Absturz (evt. Schaden mehr als Euro 1000,-) wegen Doppelbelegung von Kanälen sollte uns das Führen des Flugbuchs wert sein.

8 Die Modelle

Niemand wird freiwillig seine Modelle und damit auch Personen einem Risiko aussetzen. Deshalb ist jeder Pilot verpflichtet, nur ausreichend technisch überprüfte Modelle einzusetzen. Dies betrifft insbesondere den gesamten Bauzustand, die Ruderanlenkungen, den Ladezustand der Akkus und die Programmierung der Fernsteuerung.

Ein besonderes Risiko besteht beim Erstflug von Modellen. Deshalb:

Regel 47: Erstflüge nach Neu- oder Umbau von Modellen oder Neuprogrammierung von Anlagen sind allen Piloten anzukündigen.

9 Gastflieger

Gastflieger sind jederzeit bei uns herzlich willkommen, sofern sie bereit sind, sich nach den Regeln des Vereins zu richten. Jedes Vereinsmitglied soll den Gästen entsprechend mit Rat und Tat zur Seite stehen. Gäste fliegen bei uns auf dem Platz als Privatpersonen im Beisein eines Vereinsmitglieds. Voraussetzungen zur Teilnahme am Flugbetrieb sind:

- Regel 48:
1. Der Gast ist im Besitz einer Haftpflichtversicherung, die explizit den Modellflug einschließt, z.B. durch eine Versicherung über den DMFV. Der Versicherungsnachweis muss vorgelegt werden.
 2. Der Gast erklärt, ob er den Kenntnisnachweis besitzt oder nicht.
 3. Der betreuende Pilot erläutert das Merkblatt für Gastflieger. Dieses Merkblatt ist sozusagen eine Kurzfassung der wesentlichen Teile unserer Flugordnung. Der Gast bestätigt dies durch seine Unterschrift.
 4. Der Gast wird im Flugbuch mit vollständiger Adresse eingetragen.
 5. Hat der Fluggast keine Modellflug-Haftpflichtversicherung kann im Lehrer-/Schülerbetrieb geflogen werden. Dabei ist es nicht erforderlich eine feste Verbindung zwischen Lehrer- und Schülersender aufzubauen. Es reicht, wenn der Lehrer neben dem Gast/Schüler steht um direkt eingreifen zu können. Dabei besteht Versicherungsschutz über die DMFV-Versicherung des Lehrers.