

Flugplatzordnung (Stand Januar 2019)

Flugplatzordnung FSC Duisburg Rheinhausen 1959 e.V.

des Flug Sport Club Duisburg Rheinhausen 1959 e.V. Für das Fluggelände Duisburg-Rheinhausen / Rheinwiesen.

Jeder Modellflieger hat sich so zu verhalten, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere andere Personen und Sachen, sowie die Ordnung des Modellflugbetriebs nicht gefährdet oder gestört werden.

- Die Benutzung und das Betreten des Fluggeländes sind nur Mitgliedern gestattet.
- Nichtmitglieder bedürfen hierzu einer besonderen Erlaubnis (durch Vorstand oder Flugleiter)
- Flugbetrieb darf nur in Anwesenheit eines **Flugleiters¹** und mit dessen Freigabe stattfinden. Der Flugleiter darf selbst nicht aktiv fliegen.
- Modellflugbetrieb unterliegt folgenden Bedingungen:
 1. Das Abfluggewicht des Modells liegt bei max. 25 kg.
 2. Der Pilot besitzt ausreichenden Versicherungsschutz nach §103 LuftVZO.
 3. Fernsteuerungsanlagen müssen den technischen und gesetzlichen Bestimmungen entsprechen
 4. Modelle mit Verbrennungsantrieb dürfen einen Schallpegel von 80db(A) in 7 m Entfernung nicht überschreiten und können nur mit dem zugehörigen Lärmpass betrieben werden. **Als Verbrennungsmotoren gelten hier Kolbenmotoren und Turbinen.**
 5. Die Betriebssicherheit des Modells ist hinreichend überprüft worden.
 6. Während des Rasenmähens auf dem Fluggelände generell kein Flugbetrieb
 7. Alkoholverbot / Drogenverbot
 8. Heli: Schweben lernen im extra ausgewiesenen Sektor mit Freigabe des Flugleiters.
- Flugbetriebszeiten sind wie folgt geregelt:
 1. generell kein Nachtflugbetrieb (**maßgeblich sind Beginn und Ende der sog. Bürgerlichen Dämmerung**)

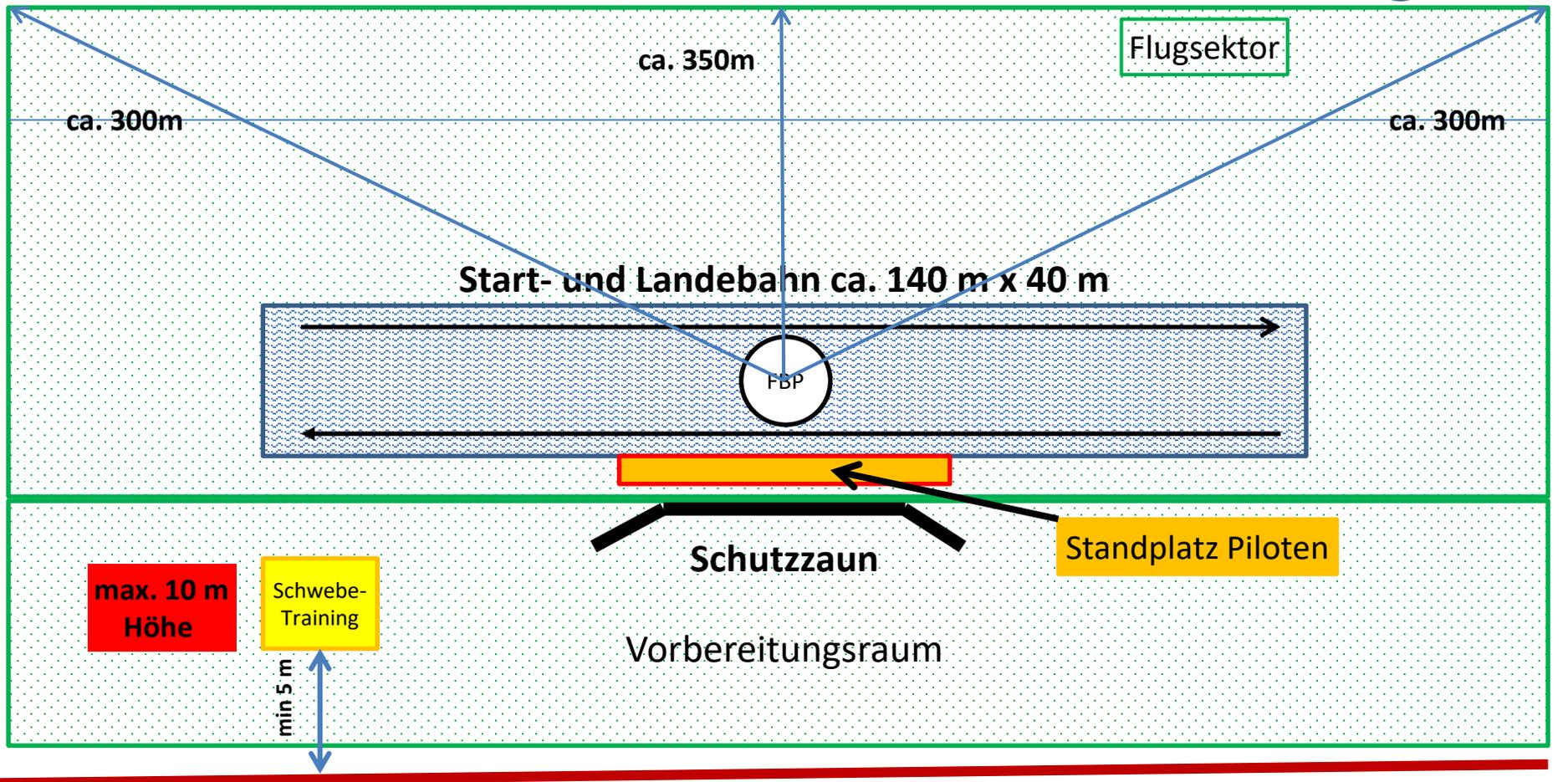
¹ Auf einen **Flugleiter**, der verbindlich in unserer Aufstiegsgenehmigung genannt wird, kann nach Ansicht des Vorstands und in Übereinstimmung mit vom DMFV veröffentlichten Aussagen, in **besonderen** Fällen verzichtet werden (geringfügiger Betrieb). Für das Fluggelände des FSC Duisburg wird als **einzige Ausnahme** festgelegt, dass ein **einzelner Pilot**, der aktives Mitglied im Verein sein muss, auch **ohne Flugleiter** fliegen darf. Sobald ein zweiter Pilot am Platz ist, übernimmt (bestenfalls wechselweise) jeweils ein Pilot die Funktion des **Flugleiters**. Die Anwesenheit eines einzelnen Piloten wird natürlich trotzdem im Flugbuch am Platz eingetragen. **Aus den veränderten Regelungen der neuen LuftVO folgt beim Betrieb ohne Flugleiter nun allerdings, dass bei Flughöhen über 100 m und/oder Modellen mit einem Gewicht über 2 kg ein Kenntnisnachweis ZWINGEND erforderlich ist (Quelle: <https://www.dmfv.aero/allgemein/die-neue-luftverkehrsordnung/>).**

2. Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren ist auf die Zeit von 9:00 - 20:00 Uhr (oder Ende der **Bürgerlichen Dämmerung**) beschränkt.
 3. An Wochentagen hat der Weidebetrieb bis 14:00 Uhr Vorrang.
-
- Der Flugraum liegt gemäß Aufstiegs Genehmigung zwischen der Linie des Sicherheitszaunes und dem Rheinufer. Links und rechts des Sicherheitszaunes bei 300m. Es wird empfohlen, den Flugraum nicht unbedingt Richtung Rheinufer auszunutzen. Das Verlassen des Flugraumes und das Überfliegen von Personen und Tieren sind untersagt. Bemannten Flugzeugen ist Vorrang zu gewähren und auszuweichen.
 - Das Fliegen hinter dem Sicherheitszaun (auch in großer Höhe) ist strengstens verboten.
 - Für „Schwebeflugtraining“ mit Drehflüglern (Helicopter, Multicopter) steht ein kleines Übungsareal zur Verfügung, das beim Training nicht verlassen werden darf (gemähter Bereich), die Flughöhe ist hier auf 10 m begrenzt.
 - Anweisungen des Flugleiters ist unverzüglich Folge zu leisten. Er übt das Hausrecht in Vertretung des Vorstandes aus. Er ist berechtigt den Flugbetrieb abubrechen, einzuschränken oder Einzelne vom Flugbetrieb auszuschließen.
 - Über den Ablauf des Flugbetriebes ist ein Flugbericht zu führen. Die Belegung der Frequenzen und der genutzten Kanäle der Funkfernsteuerungsanlagen (35 MHz) ist während des Betriebes durch die Kennzeichnung der Sender und durch Anzeige auf der Frequenztafel kenntlich zu machen. 2,4 GHz Anlagen müssen ebenfalls in den Flugbericht eingetragen werden.
 - Missbrauch des Fluggeländes sowie Zuwiderhandlungen gegen die Flugordnung werden strafrechtlich verfolgt.
-



FSC Rheinhausen
Lageplan ohne Maßstab

Rheinufer



HS-Freileitung

Flugleiterrichtlinien des F. S. C. Duisburg – Rheinhausen 1959 e.V.

Stand: April 2019

Liebe Vereinsmitglieder,
seit Dezember 1987 wird in unserem Verein eine Flugleitereinweisung durchgeführt.

Ziel dieser Einweisung ist es, jedem Mitglied ein fundiertes Wissen über die rechtlichen Grundlagen und Verwaltungsvorschriften des Flugleiteramtes sowie den Aufgabenbereich des Flugleiters zu vermitteln. Bei Rechtsstreitigkeiten wird erfahrungsgemäß immer wieder versucht, Vereine und deren Funktionäre für entstandene Schäden in Regress zu nehmen. Dies wird verhindert, wenn nachgewiesen werden kann, dass Verein und Flugleiter ihre Aufgaben und Ämter pflichtgemäß durchgeführt haben.

In unserem Verein ist es bisher nicht zu größeren Schäden gekommen. Umso mehr müssen unsere Bemühungen darauf zielen, ein Höchstmaß an Sicherheit zu erlangen.

Nach einem Unfall ist es zu spät!

Ein guter Flugleiter zeichnet sich nicht dadurch aus, dass er auf schnellstmögliche Art die verletzten Piloten und Zuschauer inklusive aller abgetrennten Gliedmaßen unter geringstmöglichem Blutverlust ins nächste Krankenhaus bringt, sondern dass er mit Wissen, Können und einer gehörigen Portion Durchsetzungsvermögen für Ordnung und Sicherheit sorgt.

Rechtliche Grundlagen für das Flugleiteramt sind das Luftverkehrsgesetz, die Luftverkehrsordnung, die Luftverkehrszulassungsordnung, das Fernmeldeanlagenengesetz, sowie die 1986 erteilte Aufstiegsgenehmigung für das Fluggebiet Duisburg - Rheinhausen Rheinwiese mit den darin festgelegten Auflagen und Beschränkungen sowie einiger Ergänzungen zur Aufstiegsenehmigung (im Wesentlichen Anpassung des zulässigen Modellgewichts).

Im Folgenden wollen wir diese Grundlagen durchleuchten und Maßstäbe für das Verhalten als Flugleiter geben.

Die meisten Flugleiter sind sich nicht bewusst, in welcher Verantwortung sie stehen.

Sie bekleiden zeitweise ein Amt im Rahmen des Flugbetriebes.

Sie haben die Pflicht diesen zu regeln.

Der Flugleiter ist ein Organ des Vereines und ist tätig mit Vollmacht des Vorstandes, um diesen zu vertreten und das Hausrecht auszuüben.

Führt ein Flugleiter sein Amt nicht ordnungsgemäß aus, so besteht die Gefahr, dass er oder der Verein zivil- oder strafrechtlich haftbar gemacht werden.

Jedoch soll niemandem Angst vor der Übernahme dieses Amtes gemacht werden.

Da wir als Vorstand die Flugleiterrichtlinien möglichst ausführlich gestalten wollten, hat der Vorstand des Vereines 1999 durch Herrn Rechtsanwalt Kreuzberg auf einer von den Gebietsbeauftragten von NRW 1 des DMFV durchgeführten Flugleiterschulung instruieren lassen. Mittlerweile sind viele Mitglieder diesem Beispiel gefolgt.

Das Ergebnis der Ausführungen des Herrn Kreuzberg haben wir unseren Flugplatzverhältnissen angepasst und in diesem Schreiben zusammengefasst.

Bitte erschreckt nicht, dass die Unterlagen auf den ersten Blick sehr umfangreich erscheinen. Die meisten aufgeführten Punkte dürften den langjährig tätigen Flugleitern und Piloten geläufig sein und wurden nur der Vollständigkeit halber aufgeschrieben.

Wir bitten um ein ruhiges und entspanntes Durcharbeiten der Unterlagen.

Die schriftliche Form wurde gewählt, damit sich jeder zu jeder Zeit wieder in diese Materie vertiefen kann und Vergessenes wieder auffrischen kann.

Wir wollen an Hand der Aufstiegsgenehmigung und der Flugplatzordnung zeigen, worauf als Flugleiter zu achten ist.

Die Aufstiegsgenehmigung bezieht sich nur auf das Gelände Duisburg - Rheinhausen, Rheinwiese, westliches Rheinvorland, Verlängerung der Rheingasse.

Die Grenzen des Flugraumes liegen zwischen der Linie des Sicherheitszaunes **dem Rheinufer** sowie links und rechts des Sicherheitszaunes in ca. 300m Entfernung.

Diese Grenzen sind strikt einzuhalten.

Einerseits dürfen wir nur auf diesem Fluggelände fliegen, andererseits schützt uns diese Aufstiegsgenehmigung vor „wildem Modellfliegen“ in der näheren Umgebung.

Die wichtigste Auflage ist die, dass ein Flugleiter am Platze sein muss und den Flugbetrieb verantwortlich leitet.

„Der Modellflugbetrieb darf nur in **Anwesenheit** eines verantwortlichen **Flugleiters** und mit dessen **Zustimmung** durchgeführt werden“.

Einzigste Ausnahme: Flugbetrieb mit nur einem Piloten, dieser muss aktives Mitglied sein! (siehe hierzu auch Flugplatzordnung)

Flugleiter kann nur ein volljähriges Mitglied sein, das über umfassende Erfahrungen im Führen von Flugmodellen verfügt.

Der Flugleiter muss erfolgreich an einer Unterweisung in Sofortmaßnahmen am Unfallort oder Ausbildung in erster Hilfe teilgenommen haben.

Hierüber ist ein Nachweis gemäß §8a der StVZO bzw. §126 der Verordnung über Luftfahrtpersonal zu führen.

Es muss eine Erste Hilfe Ausrüstung zur Verfügung stehen, die mindestens der für das Mitführen in PKW vorgeschriebenen Ausrüstung entspricht.

Der Flugleiter darf, um seiner Verantwortungspflicht nachkommen zu können, nicht aktiv am Modellflugbetrieb teilnehmen.

Der Flugleiter hat den Flugbetrieb zu überwachen und erforderlichenfalls ordnend einzugreifen.

Der Flugleiter hat ein Flugleiterbuch zu führen, indem zeitliche Übernahme und Abgabe der Funktion des Flugleiters sowie alle Unregelmäßigkeiten des Flugbetriebes aufzuführen sind (z.B. alle Außenlandungen mit Datum, Uhrzeit sowie Name und Anschrift des Modellflugzeugführers)“. Zitat aus der Aufstiegsgenehmigung.

Es gibt überhaupt keinen Zweifel, dass Flugbetrieb ohne Flugleiter nicht zulässig ist (**Ausnahme: man ist alleine am Platz, das sollte aber eher die Ausnahme sein, siehe Fußnote 1 in der Flugplatzordnung**)

Auch darf nur ein volljähriges Mitglied sich als Flugleiter eintragen.

Umfassende Erfahrung ist wohl interpretationsfähig, gemeint ist Erfahrung im Motorflug, Segelflug und Steuererfahrung über alle Achsen. Es verbietet sich von vornherein, einen Anfänger als Flugleiter einzusetzen.

Bezüglich der Anforderungen an Sofortmaßnahmen am Unfallort oder Erste Hilfe ist zu sagen, dass jeder Inhaber einer Fahrerlaubnis einen solchen Lehrgang belegt hat.

Jeder muss für sich entscheiden, ob seine Kenntnisse noch aktuell sind oder einer Auffrischung bedürfen.

Der Erste-Hilfe-Kasten befindet sich in der Flugleiterkiste, ein weiterer im Eingangsbereich des Fliegerheims.

Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass der Flugleiter nicht selber fliegen darf. Da auf unserem Gelände jederzeit mit Spaziergängern, Landwirten, Jägern oder Schäfern sowie Tieren zu rechnen ist, verlangt die Bezirksregierung den Flugleiter als Beobachter des Geländes, der Piloten vor herannahenden Gefahren, auch aus der bemannten Luftfahrt, warnen kann.

Der Flugleiter wird als Ordner angesprochen.

Er hat das Geschehen auf dem Platze im Flugleiterbuch zu dokumentieren.

Er entscheidet im Übrigen auch über die Zulassung von Tagesmitgliedern/Gastpiloten auf dem Flugfeld. Hierzu ist der Versicherungsnachweis zu prüfen (nicht erforderlich bei Lehrer/Schüler-Betrieb), die wesentlichen Inhalte der Flugplatzordnung zu vermitteln (Bestätigung durch Unterschrift im Flugleiterbuch) und die erforderlichen Angaben im Flugleiterbuch zu kontrollieren (Name, Anschrift, Unterschrift)

Jeder Flugbetrieb / Flugtag wird eingetragen!

Alle Außenlandungen, Gefährdungen, Modelldefekte mit und ohne Absturz, Störungen der Fernsteuerungen, Verstöße gegen Verordnungen und Auflagen sind unter Nennung des Namen des Verursachers einzutragen.

Beispielhaft sei hier gezeigt: Dem Ordnungsamt liegt eine Beschwerde wegen Lärmes vor. Anhand einer Eintragung ins Flugleiterbuch können wir nachweisen, dass entweder alle Modelle dem Lärm limit entsprechen oder einem Piloten wegen Lärmüberschreitung das Fliegen untersagt wurde.

Nichts wäre so schädlich für die Zulassung des Fluggeländes, wenn wir der Beschwerde ohne Unterlagen (Flugleiterbuch) entgegentreten müssten!

Das Gleiche gilt bei Beschwerden aus der manntragenden Luftfahrt.

Deshalb muss das gesamte Geschehen im Flugleiterbuch dokumentiert werden. Positives sowie negatives.

Schreibt die Wahrheit ins Buch!

Hier eine Auflistung ohne Anspruch auf Vollständigkeit über Begebenheiten, die notierungswürdig sind:

- Schafe oder Tiere allgemein im Flugbereich
- Arbeiten auf dem Fluggelände
- Gastpiloten mit Name und Anschrift
- Außenlandungen
- Abstürze
- Funkstörungen, alles mit namentlicher Nennung

- Gesamtzahl der Flugbewegungen.

Namentliche Nennungen bei Unregelmäßigkeiten sind notwendig, damit Piloten, die regelmäßig Störungen haben oder gar Abstürze verursachen zur Überprüfung ihrer Fernsteuerung oder Modelle aufgefordert werden können.

Störungen sind ein Gefahrenpotential, Abstürze eine konkrete Gefährdung Dritter!

Jeder Flugleiter trägt sich mit Namen und Uhrzeit/Dauer seines Dienstes ein. Dieses ist besonders wichtig, wenn sich mehrere Flugleiter abwechseln.

Flugmodelle dürfen nur betrieben werden, wenn eine ausreichende Haftpflichtversicherung gemäß § 103 LuftVZO seitens des Piloten besteht.

Der Flugleiter muss sich bei Zweifeln, z.B. bei Gastpiloten oder „neuen“ Gesichtern diesen Nachweis zeigen lassen. Diesen Nachweis muss jeder Pilot mit sich führen.

Fehlt der Nachweis, erhält der Pilot Flugverbot.

80 db(A) bei Vollast sind die oberste Schallemission.

Entsteht der Eindruck eines vorlauten Modells (vertraut dabei auf eure Ohren), so kann der Flugleiter den Piloten zu Fliegen mit reduziertem Gas auffordern oder ihm den Flugbetrieb untersagen. Dies ist nicht als Schikane zu verstehen, sondern als Schutz der Anwohner. Leises Fliegen ist durch die Nähe unseres Platzes zu Wohngebäuden oberste Pflicht.

Zur endgültigen Klärung, wie laut ein Modell wirklich ist, stehen Messgeräte zur Verfügung.

Ein Hinweis (Flugleiterbuch !!) an die Lärmkommission oder den Motorflugreferenten ist notwendig, damit nicht immer wieder ein zu laut fliegendes Modell zum Verein mitgebracht wird getreu dem Motto: Neuer Flugleiter, neues Glück!

Deshalb: Fällt ein Modell auf, trägt der Flugleiter dies mit Nennung des Piloten ins Flugleiterbuch ein. Nur so können schwarze Schafe auf Dauer erkannt werden.

Wegen der Lärmemission von Verbrennungsmotoren ist deren Betrieb nur zwischen 9:00 - 20:00 Uhr, längstens bis Sonnenuntergang (Ende Bürgerliche Dämmerung) gestattet.

Auf der anderen Seite muss ausdrücklich erwähnt werden, dass Segelflug und Elektroflug bei Tageslicht keiner zeitlichen Beschränkung unterliegen.

Nachtflug ist jedoch generell nicht zulässig.

Ohne Mittagspause fliegen zu können ist ein besonders angenehmer Punkt auf unserem Platz.

Es kann trotzdem nicht schaden, als Flugleiter speziell in der Mittagszeit für leises Fliegen zu sorgen, z.B. ohne Dauervollgas, Reduzierung der fliegenden Verbrennungsmodelle.

Dass eine Auflage der Bezirksregierung Schalldämpfungsmaßnahmen nach neuesten Erkenntnissen fordert, sei deshalb hier noch einmal ausdrücklich erwähnt.

Als Flugleiter sollte man nicht vergessen, dass man bei einer Beschwerde wegen Lärmes nicht nur dem Vorstand Rede und Antwort zu stehen hat, wenn man ein lautes Modell hat fliegen lassen.

Eine weitere Auflage befasst sich mit dem technischen Zustand von Modellen.

Nur Modelle, die sicher gestartet und gelandet werden können, dürfen betrieben werden. Sie müssen technisch einwandfrei sein.

Für den Flugleiter ergeben sich daraus zum Beispiel folgende Aufgabenstellungen: Bei der Freigabe der Frequenzen muss er darauf achten, dass die Kanäle 63, 64, 65, 187 und 188 nur mit

Doppelsuperempfängern betrieben werden. Die latenten Störungen durch UKW-Radiosender sind bekannt und führen zu Abstürzen bei Verwendung von Einfachsuperempfängern.

Insbesondere Gastpiloten sind darauf durch den Flugleiter hinzuweisen.

Einwandfreier technischer Zustand bezieht sich bei Modellen auf so viele weitere Faktoren, dass wir hier nur einige Beispiele auflisten und ansonsten auf die Bau- und Flugerfahrung des Flugleiters vertrauen müssen:

- Festigkeit von Ruderanlenkungen
- Verkabelung
- Lötstellen
- Servobefestigung
- Akkuzustand: Alter, Pflege, Korrosion, Ladung, auch beim Sender
- Schwerpunkt z.B. Einfliegen der Modelle von Anfängern
- EWD
- Empfängerlagerung
- Isolierungen (Strom, Hitze, Vibrationen)
- Ruderlaufrichtung

Bei Zweifeln über die Betriebssicherheit bleibt in solchen Fällen dem Flugleiter nichts anderes übrig, als ein Modell zu kontrollieren oder besser noch, einen der Modellflugreferenten oder einen erfahrenen Modellbauer damit zu beauftragen.

Sollten Fehler ermittelt werden, die die Betriebssicherheit des Modells beeinträchtigen, ist deren Behebung anzuordnen oder der Flug des Modells zu untersagen.

Aufgefallene Modelle müssen mit Nennung des Piloten in das Flugleiterbuch eingetragen werden. Sinn ist auch hier die Kontrolle der angeordneten Maßnahmen.

Sollten Betriebsstörungen eines Modells auftreten, so müssen diese im Flugleiterbuch eingetragen werden. Nur so können Modelle ausgemacht werden, von denen eine Gefahr ausgeht.

Betriebssicherheit muss übrigens nicht nur vom Modell ausgehen, sondern auch vom Piloten. Dieser muss mit der Steuerung von Modellen vertraut sein.

Fliegen unter Drogen (Alkohol ist auch eine Droge!) ist auszuschließen. Ein Flugleiter darf sich nicht scheuen, unzuverlässig erscheinende Piloten vom Flugbetrieb auszuschließen.

Ein Gespräch z.B. mit einem Gastpiloten lässt seinen Kenntnisstand und sein Können in Erfahrung bringen. So stellt man schnell fest, ob ein erfahrener Pilot fliegen möchte oder ein Anfänger. Letzterem wird zur Sicherheit ein erfahrenes Vereinsmitglied zur Seite gestellt, unter Umständen mit einer Lehrer-Schüler-Anlage.

Für jedes Defizit eines Piloten gibt es Ausgleichsmöglichkeiten: Lehrer-Schüler-Anlage, Brille/Hörgerät (nicht lachen!), oder auch einmal beruhigende Worte bei Nervosität inklusive Anordnung eines Alleinfluges (Erstflug eines Modells).

Die Benutzung von Sendern im 27 MHz oder 40 MHz-Bereich ist nicht gestattet.

Sender müssen nach §2 Abs. 1 FAG zugelassen sein. Als Flugleiter hat man die Pflicht dieses zu überprüfen. Ohne Zulassung muss der Flugbetrieb untersagt bleiben.

Auf dem Fluggelände dürfen sich nur die Piloten, der Flugleiter sowie für den Flugbetrieb notwendige Personen (Lehrer-Schüler-Anlage, Seglerstart durch einen Helfer aus der Hand etc.) aufhalten. Hier ist

insbesondere auf Kinder und Tiere zu achten, die immer wieder sorglos das Flugbetriebsgelände betreten.

Zum Schutz vor Empfangsstörungen stehen alle Piloten während des Fliegens als Gruppe vor dem Sicherheitszaun beieinander. Der Flugleiter steht ständig in Sicht- und Rufweite zu den Piloten. Dies stellt keinen übertriebenen Formalismus dar. Man stelle sich den Fall einer erforderlichen Zeugenaussage vor: Der Flugleiter muss eingestehen, dass er zur Zeit des Unfalls gerade die Blumen gegossen hat.

Schnell kann es kommen, dass es mit der Haftungsfreistellung vorbei ist.

Im ungünstigsten Fall kann es auch bedeuten, dass die Aufstiegsgenehmigung zurückgezogen wird, weil sich herausstellt, dass das Amt des Flugleiters nicht durchgängig ausgeübt wurde.

Der Bereich vor den Piloten wird aus Sicherheitsgründen nur mit Ankündigung des Piloten und mit Genehmigung des Flugleiters durchfliegen.

Ansonsten bleibt dieser Bereich Start und Landung vorbehalten.

Start- und Landerichtung ist parallel zum Sicherheitszaun.

Besonderes Augenmerk gilt auch Fußgängern, die sich links und rechts in der Einflugschneise befinden und dort oft verweilen, weil ihnen die Gefahr, die von einem Flugmodell ausgeht, nicht bewusst ist.

Bei Bedarf ist der Flugbetrieb einzuschränken. Als Inhaber des Hausrechtes muss der Flugleiter solche Personen höflich und bestimmt des Gefahrenbereiches verweisen.

Flugvorbereitungen sind hinter dem Zaun vorzunehmen. Insbesondere bei Seglerschlepp ist ein langwieriges Hineinfummeln des Schleppseiles in die Kupplung des Seglers mitten auf der Wiese zu beobachten. Ein solches Verhalten behindert Start und Landung und kann sogar zur Gefährdung führen.

Soweit die Dinge, wie sie sich aus der Aufstiegsgenehmigung ergeben.

Aus den Änderungen der LuftVO mit Stand von 10-2017 haben wir auf unserem Gelände nun strikt regulierte Sicherheitsabstände zu gewissen Teilen der Umgebung einzuhalten. **Dies sind ist die 110 kV-Leitung im Rücken des Sicherheitszauns.** Für die Leitung haben wir unter Auflagen eine Genehmigung erwirkt, der reguläre Betrieb gemäß unserer Flugordnung ist damit nicht mehr betroffen. Der Flugleiter hat aber hier darauf zu achten, dass der Flugsektor (auch in größerer Höhe) am Sicherheitszaun endet und auch keine Piloten ihre Modell über diese Grenzen hinaus bewegen. Aus gleichem Grund ist auch im Übungsbereich für Drehflügler die Höhe auf max. 10 m begrenzt.

Weiter ist darauf hinzuweisen, dass mit dem Schäfer eine Übereinkunft existiert, nach der er zwecks Weidung seiner Tiere wochentags bis 14:00 Uhr Vorrang hat. Danach sowie an Samstagen, Sonn- und Feiertagen ist der Schäfer bemüht, den Flugraum freizuhalten. Noch einmal der Hinweis: Das Überfliegen von Personen und Tieren ist strikt untersagt!

Alle Anwesenden haben während des Flugbetriebes zu beachten, dass den Entscheidungen und Anweisungen des Flugleiters unverzüglich Folge zu leisten ist.

Es handelt sich bei den Anweisungen des Flugleiters um spontane Ermessensentscheidungen, bei deren Nichtbeachtung die Flugsicherheit gefährdet sein könnte.

Eine Diskussion über die Entscheidung des Flugleiters findet daher frühestens nach Beendigung des Flugbetriebes statt.

Dies bedeutet keinesfalls, dass der Flugleiter willkürlich entscheidet und sich als Despot aufspielt.

Die Anweisungen des Flugleiters sollen bestimmt, aber in ruhigem und freundlichem Tonfall erfolgen. Laute Wortwechsel sind dem Vereinsfrieden nicht förderlich.

Bei Personenschäden ist mit Besonnenheit zu reagieren.

Nach Versorgung der Verletzten sind die beteiligten Flugmodelle sicherzustellen.

Es muss ein umfassender Unfallbericht erstellt werden, aus dem Zeit und Ort, der Schadenshergang und Schadensausmaß, die beteiligten Personen und Zeugen usw. eindeutig hervorgehen.

Auch der Vorstand ist sofort zu unterrichten.

Hinweis: Es ist ratsam, gegenüber Polizei oder Staatsanwaltschaft keine Angaben außer Name und Anschrift zu machen. Später steht mit Hilfe eines Rechtsanwaltes genügend Zeit und Fachwissen zur Verfügung um alles in geregelte Bahnen zu leiten zum Wohle aller Beteiligten.

Die vorstehenden Richtlinien sollen keinen Piloten dazu verleiten, immer erst auf Anweisung des Flugleiters zu warten nach dem Motto „Der Flugleiter wird es schon richten“. Wer sich als Pilot nicht schon unaufgefordert an die Richtlinien hält, gehört nicht in einen Modellflugverein, in dem es Regeln für den Umgang miteinander gibt.

Die Betonung liegt auf miteinander, nicht gegeneinander.

Wer gegen die Flugordnung verstößt oder die Flugleiterrichtlinien missachtet, muss mit schärfsten Konsequenzen seitens des Vorstandes rechnen.

Abschließend bleibt festzustellen, dass niemandem Unmögliches abverlangt werden kann, auch wenn das Vorstehende anderes vermuten lässt.

Es ist aber leider vorgekommen, dass Richter Maßstäbe an die Aufmerksamkeit des Flugleiters gesetzt haben, die sie an sich selbst nie stellen würden.

Wir sind uns sicher, dass wir mit der Beachtung der Richtlinien eine erhebliche Verbesserung in puncto Flugsicherheit erreichen können, wenn jeder mit besten Wissen, Gewissen und Können daran mitarbeitet.

Sollten Fragen zum Text auftreten, so bitten wir, diese an den Vorstand zu richten.

Auch Anregungen zur Verbesserung der Richtlinien würden wir begrüßen.

Für die Zulassung als Flugleiter in unserem Verein ist es erforderlich, dass das beiliegende Formular ausgefüllt und unterschrieben dem Vorstand übergeben wird, damit es in den Vereinsunterlagen abgelegt werden kann und im Bedarfsfall zur Verfügung steht.

Wer nicht die Kenntnisnahme und Beachtung der Richtlinien dem Vorstand per Unterschrift bestätigt, hat Flugverbot.

Mit Holm und Rippenbruch

Der Vorstand

FSC Duisburg-Rheinhausen 1959 e.V.