

Flugplatzordnung

Diese Flugplatzordnung entspricht den Auflagen des Genehmigungsbescheids Nr. 25.1-3742.7.UFR vom 07.05.2008 der Regierung von Mittelfranken / Luftamt Nordbayern und ist von den Benutzern des Modellflugplatzes des MSV IKARUS e.V. Kleinostheim uneingeschränkt zu befolgen.

Bei Nichtbeachtung erfolgt Flugverbot bzw. Vereinsausschluss. Darüber hinaus können Zuwiderhandlungen gegen die Flugplatz-Ordnung als Ordnungswidrigkeiten geahndet und mit Geldbusen belegt werden, sofern sie nicht nach anderen Vorschriften mit Strafe bedroht sind

Erlaubnisinhaber: MSV IKARUS e.V.- Kleinostheim

Umfang der Erlaubnis: Aufstieg vom Flugmodellen mit u. ohne Verbrennungsmotoren bis 20 kg Gesamtmasse und einem maximalen Schallpegel von **77 dB(A) / 25 m**.

Aufstiegsort: Gelände ca. 1.100 m nordwestlich Kleinostheim, Flnrn. 8913, 8914, 8915, 8916 der Gemarkung und Gemeinde Kleinostheim, Ldkr. Aschaffenburg. (N 50° 00,81' • E 09° 02,67' [WGS84])

Aufstiegszeiten: Täglich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang, jedoch mit Flugmodellen mit Verbrennungsmotor innerhalb dieses Zeitrahmens nur während folgender Zeiten:
Werktage: 08.00 - 20.00 Uhr Sonn- u. Feiertage: 09.00 - 13.00 und 15.00 - 20.00 Uhr
Aus Rücksichtnahme auf unsere Nachbarschaft ist der Flugbetrieb mit Verbrennungsmotoren an Sonn- u. Feiertagen ab 13.00 Uhr einzustellen. Ausnahmen sind z.B. bei Veranstaltungen des Vereines möglich.

Auflagen

Sicherheit: 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.

Bei Flugbetrieb ist ein Windsack aufzustellen. Bei starken Winden oder sonstigen Witterungsbedingungen, die die Sicherheit des Modellflugbetriebes beeinträchtigen können, darf kein Flugbetrieb stattfinden.

Während des Flugbetriebes ist das Aufstiegsgebiet mit geeigneten Mitteln gegen ein Betreten durch Unbefugte abzusichern. Bei einer größeren Anzahl von Zuschauern, insbesondere bei Modellflugveranstaltungen, sind nötigenfalls Absperrposten einzusetzen.

Während des Start- und Landevorganges müssen die Start- und Landeflächen frei von unbefugten Personen und beweglichen Hindernissen sein.

Das Flugmodell und die beim Betrieb eingesetzten Hilfsmittel (z.B. Startwinden) dürfen nur in Übereinstimmung mit den Bedienungs- und Sicherheitshinweisen des Herstellers und innerhalb der festgelegten Betriebsgrenzen betrieben werden.

Zuschauer haben sich während des Flugbetriebes stets in dem vorgesehenen Schutzraum hinter dem Schutzzaun aufzuhalten.

Der Flugbetrieb darf nur in Anwesenheit einer Person durchgeführt werden, die erfolgreich an einer Unterweisung von Sofortmaßnahmen am Unfallort oder Ausbildung in Erster Hilfe teilgenommen hat. Hierüber ist ein Nachweis gemäß § 19 der Fahrerlaubnis-Verordnung (FeV) bzw. § 126 der Verordnung über Luftfahrtpersonal (LuftPersV) zu führen. Es muss eine Erste-Hilfe-Ausrüstung zur Verfügung stehen, die zumindest der für das Mitführen in Personenkraftwagen vorgeschriebenen Ausrüstung entspricht.

Flugraum: Als Flugraum ist ausschließlich der im Lageplan graphisch dargestellte Bereich zugelassen. Straßen und Wege dürfen nicht unter 25m über Grund überflogen werden. Dies gilt nicht für die Start- und Landevorgänge, wenn sichergestellt ist, dass sich auf dem betreffenden Wege- oder Straßenabschnitt auf mindestens 25m Breite keine Personen aufhalten oder störende Gegenstände befinden (z.B. Kraftfahrzeuge, Radfahrer, Fußgänger).

Zwischen den Flugmodellen und Drittpersonen außerhalb des Aufstiegsgebietes (z.B. Spaziergänger, Feldarbeiter) muss stets ein ausreichender Sicherheitsabstand eingehalten werden. Hierbei sind auch das Gewicht und das Betriebsverhalten der Modelle (Geschwindigkeit, Steuerungsfähigkeit, etc.) zu berücksichtigen. Das Anfliegen sowie das Überfliegen von Personen und Tieren ist nicht zulässig. Sowie sich auf den Feldern innerhalb des ausgewiesenen Flugraumes Personen aufhalten, dürfen diese Felder nicht überflogen werden.

Die Flugmodelle müssen während der gesamten Flugdauer ständig vom Steuerer beobachtet werden können. Sie haben, sofern sie steuerbar sind, anderen bemannten Luftfahrzeugen (z.B. Motorflugzeugen, Segelflugzeugen, Hängegleitern) stets auszuweichen.

Funkanlagen:

Es dürfen nur Funkanlagen verwendet werden, die den geltenden Vorschriften der Bundesnetzagentur entsprechen. Bei dem Betrieb dieser Funkanlagen sind die geltenden Verfügungen der Bundesnetzagentur zu beachten.

Bei Anzeichen von Funkstörungen ist der Flugbetrieb unverzüglich solange einzustellen bis die Störquelle eindeutig ermittelt und ausgeschaltet wurde. Sollten dauerhafte oder wiederholte Funkstörungen auftreten, sind die Bundesnetzagentur und die Luftfahrtbehörde hierüber in Kenntnis zu setzen.

Die Belegung der Frequenzen und der genutzten Kanäle der Fernsteuerungsanlagen ist während des Betriebes durch eine Kennzeichnung der Sender und durch Anzeige auf einer Frequenztafel kenntlich zu machen. Dies gilt nicht für Funkanlagen (z.B. 2,4 GHz), bei denen bauartbedingt bei gemeinschaftlicher Frequenznutzung eine Beeinflussung des Empfängers durch unzugehörige Sender ausgeschlossen ist. Beim Betrieb sind solche Funkanlagen zur Information der am Flugbetrieb beteiligten Piloten im Flugbuch in der Spalte Kanal z.B. als 2,4 GHz. einzutragen.

Piloten, die einen Sender einschalten wollen, müssen vorher eine Frequenzklammer von der Frequenztafel abnehmen und an der Senderantenne anbringen, die die benutzte Frequenz kennzeichnet.

Es darf kein Sender ohne Frequenzklammer eingeschaltet werden! Ausgenommen sind Sender im 2,4 GHz – Bereich.

Lärmschutz:

Sämtliche eingesetzten Flugmodelle mit Verbrennungsmotor müssen mit einem funktionstüchtigen Schalldämpfer, der dem jeweils neuesten technischen Entwicklungsstand entspricht, ausgestattet sein.

Auf dem Fluggelände dürfen nur Flugmodelle mit Verbrennungsmotor eingesetzt werden, die einen Schallpegel L_{Aeq} von 77 dB(A)/25 m nicht überschreiten. Modelle mit Turbinenantrieb dürfen nicht betrieben werden.

Der Aufstieg von Flugmodellen mit Verbrennungsmotor ist außerdem nur dann statthaft, wenn für das eingesetzte Modell ein gültiges Messprotokoll (Lärmpass) des MSV IKARUS e.V.- Kleinostheim angelegt wurde.

Der Lärmpass ist nur mit den bei der Messung festgelegten Daten gültig (Motor, Luftschraube, Drehzahl. etc.). Bei geräuschrelevanten Veränderungen (Wechsel der Luftschraube, des Motors des Schalldämpfers) ist eine erneute Messung und Eintragung in den Lärmpass durchzuführen.

Bei gleichzeitigem Betrieb mehrerer Flugmodelle ist darauf zu achten das auch hier der max. Schalldruckpegel von **77 dB(A)/25m** nicht überschritten werden darf. Dies bedeutet wenn zwei Modelle mit Verbrennungsmotor betrieben werden sollen dürfen bei beiden Modellen nicht mehr als 74 dB(A)/25m und bei drei Modellen gleichzeitig nicht mehr als 72 dB(A)/25m je Modell gemessen worden sein.

Flugleiter:

Bei Flugbetrieb ist ein Flugleiter einzusetzen. Der Flugleiter hat den Flugbetrieb zu überwachen, für die Einhaltung der Flugplatzordnung zu sorgen und muss erforderlichenfalls ordnend eingreifen. Er hat das Recht Flugverbote zu erteilen oder den Flugbetrieb komplett einzustellen.

Sofern sich weniger als drei Personen zielgerichtet an dem Aufstiegsgelände aufhalten, kann von der Bestellung eines Flugleiters abgesehen werden. Die erforderlichen Eintragungen im Flugbuch sind dann vom Steuerer selbst vorzunehmen.

Während der Flugleitertätigkeit darf der Flugleiter selbst kein Modell steuern. Um ein ständiges Ein- u. Austragen des Flugleiters im Flugbuch zu vermeiden kann auch ein 2. Flugleiter zur selben Zeit eingetragen werden. Wobei der erste Flugleiter die Hauptverantwortung behält. Möchte der 1. Flugleiter einen Flug durchführen, hat er dies mit dem 2. Flugleiter unmissverständlich abzustimmen. Der 2. Flugleiter hat dann nur solange die Flugleitung bis der erste Flugleiter seinen Flug beendet hat und die Flugleitung wieder übernimmt. Im Falle eines Vorkommnisses muss der Behörde der zum Zeitpunkt des Vorkommnisses verantwortliche Flugleiter genannt werden können. Kommt es zu keiner Einigung der beiden

Flugleiter über die Verantwortung im Falle eines Vorkommnisses muss von einer mangelnden Absprache ausgegangen werden und es haben sich beide Flugleiter zu verantworten.

Flugleiterbuch: Der Flugleiter hat ein Flugleiterbuch zu führen. Es ist der Vordruck des MSV IKARUS e.V. Kleinostheim zu verwenden.
Folgende Angaben müssen enthalten sein:

- Name u. Unterschrift des (der) eingesetzten Flugleiter.
- Zeitraum der Flugleitertätigkeit.
- Vor- u. Namen der Steuerer.
- Beginn und Ende der Teilnehmer am Flugbetrieb.
- Antriebsart (Elektro- oder Verbrennungsmotor).
- Die Aufzeichnungen sind chronologisch für den Gesamtflugbetrieb zu führen.
- Besondere Vorkommnisse (z.B. Absturz von Modellen, Verletzung von Personen, Beschädigung von Sachen, Flurschäden, Beschwerden Dritter etc.) Die Angaben sind vom Flugleiter durch Unterschrift zu bestätigen.

Parkplatz: Kraftfahrzeuge sind ausschließlich auf dem dafür vorgesehenen Parkplatz abzustellen.

Versicherung: Flugmodelle dürfen nur dann aufsteigen, wenn der Pilot eine gültige Haftpflichtversicherung gemäß § 102 LuftVZO abgeschlossen hat und hierüber eine Bestätigung mitführt.

Notruf:	Rettungsleitstelle	112
	Polizei	110
	oder	06021 857 – 0
Nächster Arzt:	(Dr. Büttner)	06027 99187
	(Dr. Link)	06027 62 62

Unfälle und Störungen:

Unfälle mit Personen- oder schweren Sachschäden oder sonstigen relevanten Störungen im Zusammenhang mit der Ausübung der Aufstiegserlaubnis sind unbeschadet der Anzeigepflicht nach § 5 Luftverkehrsordnung innerhalb von drei Tagen der zuständigen Landesluftfahrtbehörde anzuzeigen.

**Die Vorstandschaft des
MSV IKARUS e.V. – Kleinostheim**

März 2020

