

KonACK INTERN REGLEMENT AFDELING ZWEEFVLIEGEN



Balen - Keiheuvel

EBKH

INHOUDSOPGAVE

0.	AFKORTINGEN & DEFINITIES	7
1.	REGLEMENT.....	8
1.1.	Aanpassingen	9
1.2.	Distributie	9
1.3.	Toepassing	9
2.	ORGANEN/WERKING.....	10
2.1.	Bestuursorgaan en leden van de VZW	10
2.2.	Zweefvlieggraad.....	11
2.3.	De raad van instructeurs.....	12
3.	VEILIGHEID	13
3.1.	Algemeen	13
3.2.	Alcohol, geneesmiddelen, verminderde menselijke prestaties	13
3.3.	Roken en open vuur.....	13
3.4.	Vliegveiligheid.....	13
4.	Sancties	14
5.	Schadegevallen.....	14
6.	Voertuigen en personen op het bewegingsterrein.....	14
6.1.	Voertuigen	14
6.2.	Personen	14
7.	CLUBACTIVITEITEN	15
7.1.	GEWONE ACTIVITEITEN	15
7.1.1.	Taken tijdens een vliegdag.....	15
7.1.2.	Vliegvoorwaarden	17
7.2.	BIJZONDERE VliegACTIVITEITEN EN VliegVAKANTIES.....	19
7.2.1.	Vliegekampen of vliegvakantie met club-zweefvliegtuigen.....	19
7.2.2.	Wedstrijden	19
7.2.3.	Initiatievluchten	19
7.2.4.	Acro	20
7.3.	WINTERONDERHOUD / GROEPSACTIVITEITEN.....	20
7.3.1.	Winteronderhoud.....	20
8.	MATERIAAL.....	22
8.1.	Rollend materiaal.....	22
8.1.1.	Voertuigen.....	22

8.1.2.	Tractor	22
8.1.3.	Aanhangwagens van KonACK.....	22
8.1.4.	De lierwagen.....	22
8.2.	Gebouwen.....	22
8.3.	Klein materiaal	22
8.3.1.	Parachutes.....	22
8.3.2.	Batterijen.....	23
8.3.3.	Instrumenten en radio's.....	23
8.3.4.	Telefoon, radio-grondpost en sleepkabel	23
8.3.5.	Startboeken, flight manuals en reisdagboeken	23
8.3.6.	Sleutels	23
8.4.	Vliegend materiaal.....	23
9.	Vliegvoorwaarden	25
10.	Betalingen	25
10.1.	Prijsbepalingen	25
10.2.	Procedure afrekening zweefvliegers	25
10.3.	Terugbetaling van gemaakte kosten	25
11.	Schadegevallen.....	26
11.1.	Veiligheid.	26
11.2.	Verzekering.....	26
11.3.	Schadevergoeding.....	26
11.3.1.	Te volgen procedure bij schade.....	26
11.3.2.	Vergoeding van schade	26
11.3.3.	Uitzonderingen.....	27
11.3.4.	Schade aan derden.....	27
11.4.	Sancties.....	27
11.4.1.	Kwaadwillige schade	27
11.4.2.	Vliegfouten.....	27
11.4.3.	Andere fouten.....	27
12.	Vliegen met prive zweefvliegtuigen	28
12.1.	Minimum vereisten.....	28
12.2.	Aanvraag	28
12.3.	Geldigheid/verval van toelating	28
12.4.	Verzekering.....	29
13.	Stalling van zweefvliegtuigen in privaat bezit.....	29
13.1	Aanvraag tot stalling	29

13.1.	Stallingplaatsen.....	30
13.1.1.	Openstaande plaatsen	30
13.1.2.	Wachtlijst	30
13.2.	Toelating tot stalling	30
13.2.1.	Gerechtigde.....	30
13.3.	Vergoeding / Stallingsgeld	31
13.4.	Verplichtingen van de eigenaar/titularis	31
13.5.	Verval van de toelating.....	31

0. AFKORTINGEN & DEFINITIES

AHoT: Adjunct Head of training

Barack: Het clubhuis van de afdeling zweefvliegen

Bewegingsterrein: Deel van het vliegveld dat gebruikt wordt voor het opstijgen, het landen en het verkeer op de grond van luchtvaartuigen, met inbegrip van het manoeuvreerterrein en de platformen.

BO: Trolley, extra wiel voor transport aan de staart van een zweefvliegtuig

EBKH: Officiële afkorting van het luchtvaartterrein Balen-Keiheuvel

KonACK: Koninklijke Aeroclub Keiheuvel

LSV: LuftSportVerein Vieren ("Duitse" club op het vliegveld EBKH)

OPS: Operations manager

Pistoverste: zie 7.1.1.2

SPL/LAPL(s)/SFCL: Sailplane Pilot Licence / Light Aircraft Pilot Licence (sailplane) / Sailplane Flightcrew Licencing

Vliegdag: Dag met vliegactiviteiten van de zweefvlieg-afdeling

Zweefvliegraad: Vliegraad van de afdeling zweefvliegen

1. REGLEMENT

1.1 Registratie van de herzieningen (Rev)

Nr Rev	Datum	Van Kracht	Reden	Aanpassing door	Pagina's /sectie vernieuwd	Paraaf
01	14-06-2016	(1)	Algemene herziening	RvB - ZvR	alle	
02	17-01-2017	(2)	Herziening vlieggraad	RvB	7	
03	16-06-2019	(3)	Herziening	RvB	Sectie 9	
04	14-09-2020	(4)	Algemene herziening	Bestuursorgaan	Alle	
05	21-09-2021	(5)	Herziening	Bestuursorgaan	Sectie 3.4, 13.2 13.3, 13.5 en 13.6	
06	31-03-2022	(6)	Herziening en tekstverbeteringen	Zweefvlieggraad & Bestuursorgaan	Alle	

- (1) Goedkeuring raad van bestuur op 14-06-2016
- (2) Goedkeuring raad van bestuur op 17-01-2017
- (3) Goedkeuring raad van bestuur op 26-03-2019
- (4) Goedkeuring bestuursorgaan 14-09-2020
- (5) Goedkeuring bestuursorgaan 21-09-2021
- (6) Goedkeuring bestuursorgaan 19-04-2022

1.1. Aanpassingen

Aanpassingen aan dit reglement kunnen worden voorgesteld door zowel de zweefvliegraad als het bestuursorgaan.

Aanpassingen dienen door het bestuursorgaan goedgekeurd te worden.

Publicatie van aanpassingen gebeurt door vermelding in het verslag van de vergadering van het bestuursorgaan en wordt van kracht 8 dagen na bekendmaking aan de leden via email en via publicatie op het forum van de club..

Elk lid van de afdeling is er zelf voor verantwoordelijk steeds kennis te nemen van de laatste stand van de aanpassingen aan dit reglement.

1.2. Distributie

Een actuele kopie van dit reglement wordt overhandigd aan elk effectief en niet effectief lid, elektronisch of onder andere vorm, die voor ontvangst en kennisname ("gelezen en goedgekeurd") zal ondertekenen.

De actuele kopie ligt steeds ter inzage in het leslokaal van de club en is als enige bindend voor de leden en de organen van de club.

Ter aanvulling kan het reglement ook gepubliceerd worden in de ledensectie van de KonACK website.

1.3. Toepassing

Dit reglement beschrijft de werking, taken en verantwoordelijkheden van de erin beschreven organen en van de leden van de zweefafdeling.

Dit reglement dient als aanvulling van de statuten en is eraan ondergeschikt , alsook aan de vigerende wetgeving.

2. ORGANEN/WERKING

2.1. Bestuursorgaan en leden van de VZW

Het bestuursorgaan wordt verkozen en neemt zijn taken waar zoals beschreven in de statuten van de club en wordt hier alleen voor de volledigheid vernoemd.

Het bestuursorgaan is als enige gemachtigd voor communicatie tussen de vzw en officiële instanties.

Het bestuursorgaan verdeelt de functies van voorzitter, secretaris en penningmeester onder zijn leden. Het mandaat van bestuurder is niet bezoldigd. Het bestuursorgaan vergadert minstens 1x per maand uitgezonderd de maanden juli of augustus. De oproeping gebeurt schriftelijk of elektronisch, tenminste 2 dagen op voorhand met de vermelding van dag, uur, plaats en agenda. De agenda wordt opgesteld door de secretaris of voorzitter; elk voorstel voorgedragen door een bestuurder moet op de agenda worden geplaatst. Elke bestuurder heeft één stem. Een bestuurder kan zich bij volmacht laten vertegenwoordigen door een andere bestuurder maar een bestuurder kan slechts één bestuurder vertegenwoordigen.

Een bestuurder wordt geacht automatisch ontslag te nemen in volgende omstandigheden: wanneer hij niet meer voldoet aan de voorwaarden om bestuurder te worden van de vereniging of wanneer hij driemaal zonder verontschuldiging niet aanwezig was op de samenkomst van het bestuursorgaan.

De personen die wensen lid te worden van de vereniging richten hiervoor een aanvraag vergezeld van een inlichtingenfiche aan het bestuursorgaan. Zij zullen tevens de statuten van de vereniging erkennen en de interne reglementen aanvaarden.

Het bestuursorgaan is bevoegd om een aanvraag tot lidmaatschap al dan niet te aanvaarden.

Niet effectieve leden moeten aan de volgende voorwaarden en formaliteiten voldoen om als effectief lid aanvaard te worden:

- de statuten en interne reglement naleven en aanvaarden;
- twee volle en onafgebroken jaren niet effectief lid zijn van de vereniging met als referentiedatum de dag waarop de eerste maal hun jaarlijkse bijdrage werd ontvangen;
- regelmatig deelgenomen hebben aan de sportieve activiteiten van de club;
- een schriftelijke aanvraag tot aanvaarding als effectief lid richten aan het bestuursorgaan aan het einde van het tweede jaar lidmaatschap.

Het bestuursorgaan beslist over de aanvraag van een kandidaat niet effectief lid tot aanvaarding als effectief lid tijdens zijn eerste samenkomst volgend op het ontvangen van bovenvermelde aanvraag, ten vroegste echter tijdens zijn eerste samenkomst volgend op het verstrijken van een periode van twee jaar na bovenvermelde referentiedatum.

De effectieve leden hebben alle rechten en plichten die in de wet, alsook in de statuten staan en dienen zich te houden aan de modaliteiten bepaald in het interne reglement. Hetzelfde geldt voor de niet effectieve leden.

Het lidmaatschap loopt van 1 februari tot en met 31 januari van het daaropvolgend kalenderjaar. Effectieve en niet effectieve leden dienen lid te zijn van de Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs.

Een effectief of niet effectief lid kan op elk moment na een gemotiveerde beslissing door het bestuursorgaan het recht ontzegd worden om voor een bepaalde tijd deel te nemen aan de activiteiten

van de vereniging (schorsing). Een niet effectief lid kan op elk moment uitgesloten worden uit de vereniging door het bestuursorgaan.

Een effectief of niet effectief lid dat ontslag neemt of dat wordt uitgesloten, alsook de erfgenamen van een overleden lid, kunnen betaalde bijdragen niet terugvorderen en hebben geen aanspraak op het bezit van de vereniging.

Een effectief lid of niet effectief lid wordt automatisch beschouwd ontslag te nemen wanneer de jaarlijkse bijdrage niet ontvangen werd op de bankrekening van de vereniging op het tijdstip van betaling dat werd vastgelegd door het bestuursorgaan.

Om als bestuurder te kunnen worden benoemd moet men minstens 18 jaar oud zijn en twee jaar onafgebroken jaren effectief lid zijn van de vereniging. Kandidaat bestuurders maken hun kandidatuur ten laatste 3 dagen voor de aanvang van de algemene vergadering schriftelijk bekend aan de voorzitter van het bestuursorgaan.

De vereniging telt ook de volgende leden die worden aangenomen door het bestuursorgaan:

- ereleden: zij die door hun inzet een bijzondere verdienste hebben gehad in de goede werking van de club;
- beschermde leden: zij die meer dan dertig jaar effectief lid zijn geweest van de club;
- erebeheerders: zij die in het verleden meerdere jaren hebben gezeteld als beheerraadslid in het bestuursorgaan;
- steunende leden: zij die ofwel door hun belangeloze inzet of door het betalen van een steunbijdrage mee het doel van de vereniging ondersteunen;
- adviserende leden: zij op wie het bestuursorgaan of de vliegraden regelmatig beroep doen voor advies voor de goede werking van de club

Ereleden, beschermde leden, steunende leden, erebeheerders en adviserende leden krijgen gratis toegang tot het forum van de club en krijgen gratis toegang tot de evenementen die door de club worden georganiseerd.

2.2. Zweefvliegraad

De zweefvliegraad bestaat uit minstens vier en maximum negen leden. Deze moeten minstens een jaar lid zijn van de club en worden verkozen door de leden van de zweefvliegafdeling op de algemene zweefvliegvergadering.

De leden van de zweefvliegraad worden om de drie jaar verkozen en kunnen enkel verkozen worden uit de leden die aan zweefvliegen doen.

Wanneer een zweefvliegraadslid uittreedt tijdens deze drie jaar, komt er een herverkiezing voor deze plaats. Deze herverkiezing geldt voor de rest van de tijd dat het oorspronkelijk verkozen zweefvliegraadslid werd verkozen.

De zweefvliegraad ziet toe op de goede dagdagelijkse werking van de zweefvliegclub. Zij beslecht eventuele onenigheden tussen de leden van de afdeling. De zweefvliegraad kan hierbij de hulp inroepen van het bestuursorgaan die ook kan beslissen om het beslechten verder af te handelen.

De zweefvliegraad onderzoekt welke werkzaamheden voor het onderhoud van "zijn" terreinen, gebouwen, vliegtuigen en ander materiaal dienen te worden genomen en kan deze door de leden laten uitvoeren. Indien hiermede kosten verbonden zijn dient de goedkeuring van het bestuursorgaan

verkregen. Voor bedragen tot 150 euro volstaat het schriftelijk akkoord van twee leden van het bestuursorgaan. Uitgaven die 150 euro overschrijden dienen voorafgaandelijk door het bestuursorgaan schriftelijk te worden goedgekeurd. Voor wat elke andere uitgave die de zweefvlieggraad wenst te doen geldt dezelfde verplichting/regeling.

De zweefvlieggraad kan leden die het intern reglement overtreden of onveilig gedrag vertonen ook sancties opleggen (bv. bijkomend werk voor de club of vliegverbod).

2.3. De raad van instructeurs

Raad van instructeurs bestaat uit ten minste 5 leden aangeduid en afgevaardigd door het instructeur corps. Het instructeur corps bestaat uit alle instructeurs die instaan voor de praktische opleiding, ook de AHoT & OPS maken deel uit van deze raad. De AHoT zorgt verder ook voor de theoretische zweefvliegopleiding van de piloten.

Het Instructeur corps wordt gestuurd door de AHoT en/of de OPS welke aangeduid is door het bestuursorgaan na advies en met goedkeuring van het instructeur corps. Indien het instructeur corps niet akkoord is met de keuze van het bestuursorgaan dient het bestuursorgaan een andere kandidaat voor te stellen aan het instructeur corps. Indien het instructeur corps hiermede nog niet akkoord is dan duidt de voorzitter van de club een AHoT en OPS aan.

Het instructeur corps vergadert minimaal 1 maal per jaar.

Bij stemming heeft elk aanwezig lid 1 stem; bij gelijkheid van stemmen is de stem van de AHoT of OPS, welke de vergadering voorziet doorslaggevend.

3. VEILIGHEID

3.1. Algemeen

“Veiligheid” dient te worden verstaan als het verminderen van de risico’s verbonden aan het gebruik van het vliegveld en de infrastructuur, van vliegend materiaal en van de clubactiviteiten in het algemeen. De “veiligheid” zal het resultaat zijn van veiligheids- en plichtbewust handelen van iedere gebruiker van de infrastructuur en de vliegtuigen.

3.2. Alcohol, geneesmiddelen, verminderde menselijke prestaties

Het is elke piloot verboden vliegend materiaal te besturen onder ook zelfs de geringste invloed van alcoholische dranken.

Het is elke piloot verboden vliegend materiaal te besturen wanneer zijn fysieke prestaties of vermogen tot het bedienen van een voertuig verminderd zijn door het gebruik van genees- of andere middelen of door zijn gezondheidstoestand.

Elk lid dient kennis te hebben genomen van de antidopingwet beschreven in het decreet van 25 mei 2012, inclusief latere wijzigingen van het decreet en van de uitvoeringsbesluiten. Zie website: <https://www.dopingvrij.vlaanderen>. Deze regels leggen rechten en verplichtingen op aan clubs, begeleiders en sporters, ook wanneer het hier slechts gaat om een sportieve vrijetijdsbesteding. Elk lid verklaart uitdrukkelijk de huidige antidopingwet en toekomstige regels betreffende dopingbestrijding in Vlaanderen onverkort te zullen naleven.

Dezelfde bepalingen gelden voor de lierbedieners.

3.3. Roken en open vuur

Roken en open vuur zijn verboden in en rond de vliegtuigen, in alle loodsen en in het bereik van de benzinepomp.

Bijzondere aandacht is vereist op het ganse terrein in periodes van droogte. Grasbrand verspreidt zich zeer snel!

3.4. Vliegveiligheid

Inbreuken in verband met de vliegveiligheid op de grond of in de lucht kunnen worden gesanctioneerd door elke instructeur.

Alle defecten of beschadigingen worden onmiddellijk gemeld aan de instructeur, een lid van de zweefvliegraad en aan de raad van bestuur (deze laatste schriftelijk). Zij zullen doorverwijzen naar de geschikte persoon voor uitvoeren van de herstelling.

Piloten die met zweefvliegtuig/zelfstarter/motorzweefvliegtuig vliegen op EBKH dienen over een Flarm apparaat te beschikken in hun zweefvliegtuig en dienen dit ook effectief te gebruiken.

Een radio operator moet beschikken over de noodzakelijke vergunning (beperkt certificaat van radiotelefonist van luchtvaartuigstations), en moet strikt de regels volgen van radiogebruik op een ongecontroleerd vliegveld.

4. Sancties

Dubbel: check-vlucht met instructeur

Grond: Verbod tot vliegen, wordt door betrokken instructeur gemeld aan de de AHoT & de OPS.

Schorsing: voor langere periode, wordt opgelegd in samenspraak met de Raad van Instructeurs en het bestuursorgaan.

Inbreuken op de reglementen waarbij officiële klachten werden ontvangen worden behandeld in samenwerking met de Liga Van Vlaamse Zweefvliegclubs.

Elk incident of accident moet worden gemeld aan de AHoT, OPS en veiligheidsadviseur.

5. Schadegevallen

Ieder lid is verplicht de instructeur van dienst, een lid van de zweefvliegraad en het bestuursorgaan (deze laatste schriftelijk) onmiddellijk op de hoogte te brengen van elke beschadiging of mankement die hij veroorzaakt of vastgesteld heeft. Wie dit verzuimt krijgt vliegverbod tot de volgende algemene vergadering.

6. Voertuigen en personen op het bewegingsterrein

Indien het vliegveld geopend is voor het luchtverkeer:

6.1. Voertuigen

Enkel voertuigen voorzien van de nodige signalisatie, die uitdrukkelijk zijn gemachtigd door de vliegveldoverste en die noodzakelijk zijn voor het onderhoud van het vliegveld, het uitvoeren van de vliegactiviteiten en ten behoeve van controles door de vliegveldoverste, mogen zich op het bewegingsterrein bevinden. Zij mogen in geen geval gevaar opleveren voor het luchtverkeer en dienen onverwijld het bewegingsterrein te verlaten indien hun aanwezigheid niet meer is vereist. Enkel diegenen die over een rijbewijs beschikken mogen de voertuigen besturen.

6.2. Personen

Enkel personen die noodzakelijk zijn voor het uitvoeren van de vliegactiviteiten mogen zich op het bewegingsterrein bevinden en enkel gedurende de tijd die daarvoor vereist is. Zij mogen in geen geval gevaar opleveren voor het luchtverkeer.

7. CLUBACTIVITEITEN

7.1. GEWONE ACTIVITEITEN

7.1.1. Taken tijdens een vliegdag

7.1.1.1. De instructeur van dienst

Houdt toezicht op het vlieggebeuren en de vliegveiligheid. Hij staat in voor opleiding en mag als dusdanig optreden (zie 1.2).

Geeft een briefing en verdeelt de zweefvliegtuigen; is dus ook om 9u30 aanwezig.

Blijft op het vliegveld tot wanneer alles terug in de loodsen en de daarvoor voorziene ruimtes staat en is bevoegd om de activiteiten te stoppen.

Hij is ook de tussenpersoon tussen de havenmeester en de zweefvliegers.

Andere nemen evenzeer hun verantwoordelijkheid in overleg met de instructeur van dienst.

7.1.1.2. De pisteoverste

Hij houdt toezicht op de veiligheid en goed werking van een vliegdag.

Nakijken van: lier- en sleepkabels, breukstukken en remparachutes.

Regelen van: kabel- en lierdiensten en startvolgorde.

Hij is verantwoordelijk voor het in en uit de piste halen van zweefvliegtuigen, startvolgorde in de piste, startveiligheid zoals vrijmaken van de startplaats, mag beslissingen nemen i.v.m. aankomend verkeer en radiocommunicatie.

Overlegt met de instructeur van dienst in verband met initiatievluchten; voor de verkoop van initiatievluchten: zie 7.2.3, initiatievluchten.

Hij zorgt voor de administratieve afhandeling i.v.m. deze initiatie-tickets.

Is verantwoordelijk voor buiten- en binnenzetten van de zweefvliegtuigen en voertuigen.

Hij is in het bezit van een beperkt certificaat van radiotelefonist van luchtvaartuigstations.

Op het einde van een vliegdag controleert hij of het klein materiaal in orde en opgeborgen is. Hij ziet erop toe dat de startplaats op het einde van de dag proper wordt achtergelaten.

7.1.1.3. Startoverste

Zit tijdens de dag op de startkar.

Staat in voor het noteren van de start- en landingstijden van zweefvliegtuigen en eventueel van het sleepvliegtuig. Dit zowel voor lier- als sleepstarten.

Dit gebeurt in de piste op de voorziene losse bladen of met het digitaal ontwikkelde startprogramma op de voorziene laptop. Na de vliegdag worden de startbladen in het clubhuis afgedrukt en in de daartoe bestemde kaft gestoken.

Houdt telefonisch contact met de lier.

7.1.1.4. Lierbediener

De lierbediener van dienst garandeert de bediening van de lier tussen 12 en 17 uur en is verantwoordelijk voor het up-to-date houden van het lierregister.

Als hij afgelost wordt door een andere lierbediener krijgt hij voorrang om te vliegen.

7.1.1.5. De beurtrol

De beurtrol is verplicht voor alle actieve zweefvlieg-piloten, de officiële beurtrol is ad-valvas beschikbaar in het clubhuis en wordt ook kenbaar gemaakt op de club website.

Deze personen van dienst worden om 9u30 verwacht op het vliegveld.

De piste- en startoverste mogen deze dag niet vliegen, uitgezonderd de laatste vluchten van de dag.

Een omwisseling op de beurtrol moet op voorhand gebeuren en op het bord in het clubhuis worden aangeduid. Ook wordt dit via e-mail aan de zweefvlieggraad gemeld. De persoon die wil wisselen, zorgt zelf voor de goede afhandeling.

Wisselen mag niet gebeuren tijdens de vliegday, ook niet als diegene die van dienst is wil vliegen.

Bij afwezigheid wordt een financiële sanctie van €50 of 2 vervangende diensten opgelegd.

7.1.1.6. De startplaats

Het aantal voertuigen op de startplaats moet beperkt blijven.

Eventuele schade aan voertuigen op het vliegveld kan niet verhaald worden op de club.

De drempel van de lierbaan duidt de plaats aan waar het eerste zweefvliegtuig van de rij moet staan.

Enkel de personen die de taken waarnemen (telefoon, radio, start-schrijven, ...) mogen plaats nemen op de startwagen.

De startplaats wordt altijd netjes achtergelaten na een vliegday.

Auto's mogen het vliegveld alleen kruisen met een zweefvliegtuig achter het voertuig. Dit voertuig moet voorzien zijn van een rood-wit geblokte vlag, een rood-wit geblokt dak, of oranje zwaailicht op het dak.

Voertuigen mogen niet worden geparkeerd op het vliegveld.

7.1.1.7. De piloot

De piloot is lid van de Liga Van Vlaamse Zweefvliegclubs.

Elke piloot wordt geacht op de briefing aanwezig te zijn op de dag dat hij wenst te vliegen.

Personen die vliegen, moeten 's avonds de zweefvliegtuigen mee binnenzetten.

Personen die de briefing gemist hebben, melden zich bij de pistoverste en instructeur van dienst en zullen door hen gebriefd worden aangaande de lokale regels van toepassing op die dag. Zij helpen eerst een periode in de piste alvorens te vliegen.

De instructeur mag de namen van de personen die de zweefvliegtuigen niet mee binnen- en/of buitenzetten noteren en doorgeven aan de zweefvlieggraad. Ook de privé-piloten mogen niet nalaten om te helpen, zij worden immers ook geholpen.

De piloot is verantwoordelijk voor het transport van het zweefvliegtuig, het klein materiaal en rollend materiaal dat gebruikt wordt.

7.1.1.8. Binnen- en buitenzetten

De zweefvliegtuigen die worden binnengezet, mogen geen klein materiaal bevatten, de piloot die laatst vliegt met een zweefvliegtuig is verantwoordelijk hiervoor.

De voertuigen moeten ook binnengezet worden.

Hoezen: zie 8.4 vliegend materiaal.

De pisteoverste is verantwoordelijk voor het binnenzetten (zie ook 7.1.2.1 Weekvliegen).

Ook de zweefvliegtuig-aanhangers van de club moeten, wanneer dit mogelijk is, binnengezet worden in de hangaar of de aanhanger hal (boxen).

Zweefvliegtuigen die niet vliegen worden terug binnengezet, de poorten van de hangaars worden gesloten tijdens een vliegdag.

De poorten worden terug gesloten en de toegang afgesloten.

7.1.2. Vliegvoorwaarden

7.1.2.1. Weekvliegen

De regels betreffende 'De startplaats' gelden ook voor het weekvliegen (ma - vr). Evenals alle opmerkingen bij het hoofdstuk 8: behandeling materiaal.

Enkel personen met een geldige zweefvliegvergunning mogen tijdens wekdagen vliegen zonder toezicht van een instructeur. Piloten die te weinig vliegen of een piloot die bewijst niet zonder toezicht te kunnen vliegen, m.a.w. niet onberispelijk vliegen of onvoldoende kennis van het luchtruim hebben, kunnen deze toelating ontnomen worden.

Elke piloot is zelf verantwoordelijk om te voldoen aan de wettelijke vereisten om solo te mogen vliegen, te weten: checkvlucht, aantal starts, vliegreuen. Bij twijfel mag elke instructeur hiervan het bewijs opvragen.

De registratie van de starten moet volledig en eerlijk gebeuren. 's Avonds worden deze ook in het betreffende reisdagboek. Het sleepvliegtuig en zelfstart-zweefvliegtuigen registreren zich in het luchthavenboek. Bij niet naleving kunnen er sancties volgen.

De laatste piloot sluit het clubhuis en controleert de orde hiervan.

Er moeten voldoende leden aanwezig zijn om veilig te kunnen vliegen in de week (zowel bij sleep- als lierstarten).

Iedereen die in de week gaat vliegen, vergewist zich ervan dat het vliegveld open is en dat de landings-T in de goede richting ligt. Indien dit niet het geval is, neemt men contact op met de luchthavenmeester.

In de week moet de militaire vliegbasis Kleine-Brogel worden verwittigd door de zweefpilooten die een vlucht plannen.

7.1.2.2. Vliegvereisten per zweefvliegtuig

Deze worden bepaald door de instructeursraad.

7.1.2.3. Sleep- en liervereisten

Piloten voldoen aan de vereisten beschreven in "verordening EU 2020/358 van 4 maart 2020", dit kan aangevuld worden met eigen bepalingen van KonACK.

Vereisten voor het vliegen met zweefvliegtuigen van de club staat beschreven in de overgangsnormen opgesteld door Raad van Instructeurs. Overgangsnormen zijn ad-valvas te vinden in het clubhuis en op de website van de club..

7.1.2.4. Sleppiloot

Sleppiloten voldoen aan de vereisten beschreven in “verordening EU 2020/358 van 4 maart 2020”; dit kan aangevuld worden met eigen bepalingen van KonACK. (zie intern reglement motorvliegen “Slepen van zweefvliegtuigen”).

Sleppiloten moeten de goedkeuring van het bestuursorgaan.

Een sleppiloot moet kennis kunnen aantonen over het zweefvliegen en zweefvliegbedrijf.

Een sleppiloot mag geen passagiers meenemen.

Het sleepvliegtuig moet vliegwaardig zijn alvorens er met het slepen begonnen wordt (inclusief sleephaak en sleepkabel).

Een sleppiloot die er tijdens de sleepvluchten van gebruik maakt om voor eigen rekening te vliegen, wordt van de sleppiloten lijst geschrapt.

Het opbergen van de sleepkabel valt onder de verantwoordelijkheid van de laatste sleppiloot van de vliegtag. De kabel wordt opgeplooid in het sleepvliegtuig of op de startkar gelegd.

7.1.2.5. Lierbediener

De lierbediener opereert conform aan het Liga van Vlaamse Zweefvliegclubs lierreglement.

Een piloot mag zich als aspirant lierbediener melden bij de lierinstructeurs als hij voldoet aan de normen opgesteld in het LVZC Lierreglement, hierin staat ook de opleiding beschreven.

7.1.2.6. Overlandvliegen

Per zweefvliegtuig-type moet men voldoen aan de opgestelde normen zie 7.1.2.2, vliegvereisten per zweefvliegtuig.

Voordat een piloot met een bepaald type zweefvliegtuig een overlandvlucht mag maken, moet de piloot in een praktische proef kunnen bewijzen dat men het zweefvliegtuig kan demonteren, in de aanhanger plaatsen en terug monteren. Deze proef gebeurt onder toezicht van iemand van de zweefvlieggraad of ervaren overland piloot die zelf weet hoe het zweefvliegtuig dient gedemonteerd en gemonteerd te worden en wordt afgetekend in het persoonlijke vliegboek.

Charronbeker

Van elk lid van de zweefvliegclub wordt verwacht dat hij zijn best doet om zoveel mogelijk punten te verzamelen voor de club voor de charron-competitie. Dit geldt ook voor privé piloten.

Het is voor elk clublid verboden om zijn punten door te geven aan een andere club, ook als hij hiervan lid is.

7.2. BIJZONDERE VliegACTIVITEITEN EN VliegVAKANTIES.

7.2.1. Vliegkampen of vliegvakantie met club-zweefvliegtuigen

Een vlieggkamp of vliegvakantie wordt aangevraagd aan de zweefvlieggraad, met de vermelding van het aantal piloten, welke club-zweefvliegtuigen en datum en plaats. Deze worden aangevraagd voor 1 maart van elk jaar.

Er moet van elke klasse een zweefvliegtuig op het vliegveld EBKH blijven.

De aanvragers van een bepaald type moeten wel effectief gerechtigd overland vlieger zijn van het aangevraagde type (zie overgangsnormen).

Opmerkingen:

- een piloot die zijn eigen zweefvliegtuig meeneemt, mag niet meegerekend worden.
- om een dubbelzitter aan te vragen moeten er twee clubleden het zweefvliegtuig aanvragen, voor een enkelzitter is één clublid die het zweefvliegtuig aanvraagt voldoende.
- een piloot die maar voor de helft van het kamp of de vakantie meegaat, wordt slechts als halve piloot geteld in de vereiste aantal piloten.
- De zweefvlieggraad kan bepaalde personen weigeren mee te gaan op een vlieggkamp / vakantie.

De minimumvereisten voor vlieggkampen en vliegvakanties worden beschreven in het document "Minimum voorwaarden voor kampen en vliegvakanties", gepubliceerd op de KonACK leden website (/documenten/zweefvliegen).

De afrekening voor het meenemen van een zweefvliegtuig volgt na het vlieggkamp / vakantie.

De zweefvlieggraad kan aanvragen voor een zweefvliegtuig weigeren, de aanvrager zal hierover een gerechtigde reden voor ontvangen, al dan niet ondersteund door de OPS manager.

Zweefvliegtuigen/aanhangers die meegenomen worden dienen door de verantwoordelijke piloten met de nodige zorg te worden behandeld. Enkel de documenten die wettelijk bij het zweefvliegtuig/aanhanger moeten aanwezig zijn worden meegenomen.

7.2.2. Wedstrijden

Deelname aan een wedstrijd moet aangevraagd worden aan de zweefvlieggraad voor 1 april, met vermelding van plaats, datum, piloot en zweefvliegtuig en dit op een standaardformulier.

De zweefvlieggraad kan de aanvragen voor een zweefvliegtuig weigeren, de aanvrager zal hierover een gerechtigde reden voor ontvangen, al dan niet ondersteund door de OPS manager.

De officiële documenten (zweefvliegtuig/aanhangers) kunnen worden meegenomen en deze vallen volledig onder de verantwoordelijkheid van de aanvragers.

7.2.3. Initiatievvluchten

Een groep (= meer dan 10 personen) moet op voorhand een aanvraag indienen bij de zweefvlieggraad om initiatievvluchten te kunnen krijgen, met vermelding van aantal vluchten en datum.

Tijdens de weekends in het vliegseizoen, zijn met uitzondering de maand september, initiatievvluchten voor groepen niet toegelaten. .

Enkel familie eerste graad vliegt aan club prijs.

Ticket verkoop gebeurt op de startplaats door de pistoverste. Zie richtlijnen op de startkar voor afhandelen ontvangsten.

De startschrijver noteert de nodige gegevens van de kandidaten voor een initiatievlucht op de daartoe bestemde formulieren van de LVZC (zie "naamlijst van de introductieleden") die zich op de startkar bevinden.

De instructeur van dienst en/of de pisteoverste mogen op een vliegdag de verkoop van de initiatietickets stopzetten wanneer dit organisatorisch vereist is.

Een persoon die pas solo is op een dubbelzitter mag pas een initiatievlucht geven op een zweefvliegtuig na 10 starts op dit type zweefvliegtuig en als hij volgens de EASA regelgeving in orde is om passagiers te vervoeren.

Personen met een zweefvliegvergunning met passagiers, vliegen met de passagier op de achterste zitplaats.

Een initiatievlucht mag max. 20 minuten duren (uitgezonderd 30 min bij een sleep naar 1000 meter. Indien de vlucht langer duurt dan de toegekende 20 of 30 minuten, wordt er een extra minutenprijs aan de piloot aangerekend.

7.2.4. Acro

Acrobatische vluchten zijn verboden met alle zweefvliegtuigen van de club.

7.3. WINTERONDERHOUD / GROEPSACTIVITEITEN

7.3.1. Winteronderhoud

7.3.1.1. Uitvoering

Ieder lid van de zweefvliegafdeling dient winteronderhoud te doen tenzij anders overeengekomen met de zweefvliegraad. Door de zweefvliegraad wordt jaarlijks het minimum aantal te presteren uren bepaald. Tot op heden dienen tussen 1 oktober en 31 maart van het daaropvolgend werkingsjaar 20 uren winteronderhoud te worden gedaan. De leden van het bestuursorgaan en van de zweefvliegraad dienen geen winteronderhoud te doen. Elk jaar voor het winterseizoen wordt in samenspraak met het bestuursorgaan tevens een lijst opgesteld van personen die om diverse redenen hun winteronderhoud niet hoeven te doen.

Een persoon die niet voldoende onderhoud heeft gedaan volgens zijn ingeschreven tijd kan door de zweefvliegraad gesanctioneerd worden met het afkeuren van de ingeschreven werkuren.

Iedereen is verplicht zijn werkuren / prestaties in te schrijven in het daarvoor voorziene boek.

Leden die onvoldoende werkuren hebben gepresteerd voor het onderhoud, zullen bij de zweefvliegraad geroepen worden om de eventuele redenen te achterhalen. Indien de betrokkene persoon geen geldige reden kan voorleggen waarom hij niet / onvoldoende heeft gewerkt, zal hem een verhoogd lidgeld worden aangerekend evenredig met de niet gepresteerde uren.

Onderhoud dat buiten het winteronderhoud seizoen verricht worden, moeten bij de zweefvliegraad aangevraagd worden. Op vraag van het bestuursorgaan of zweefvliegraad wordt ieder lid geacht mee te helpen aan de activiteiten georganiseerd door de club (bv. festiviteiten, fly-in, wedstrijd enz.). Deze gepresteerde uren gelden a priori niet als gewone werkuren.

7.3.1.2. Vrijstelling

Personen die geen winteronderhoud hoeven te doen, worden verwittigd vanuit de zweefvliegraad.

Personen die vrijstelling wensen voor het winteronderhoud moeten dit schriftelijk aanvragen bij de zweefvliegraad met vermelding van de reden dit voor 15 september.

Een lid kan 1 seizoen vrijgesteld worden van winterwerk door een vliegraad ten behoeve van het behalen van een theoretisch examen PPL/LAPL/SPL. Op dit privilege van vrijstelling kan slechts éénmalig beroep worden gedaan.

8. MATERIAAL

8.1. Rollend materiaal

8.1.1. Voertuigen

Kinderen mogen enkel meerijden onder begeleiding van een familielid dat hiervoor de verantwoordelijkheid draagt.

De snelheid op terreinen van de KonACK is beperkt tot 30km/u.

De voertuigen van de KonACK mogen enkel bestuurd worden door leden die over een geldig rijbewijs beschikken.

Er mag niet aan "joyriding" gedaan worden met de voertuigen.

Verkeer moet tot een minimum worden beperkt. Het gebruik van de wegen van het bewegingsterrein is onderworpen aan dezelfde beperkingen als het gebruik van het bewegingsterrein, ook als het vliegveld is gesloten voor luchtverkeer.

8.1.2. Tractor

De tractor mag enkel bestuurd worden door iemand die hiervoor zijn bekwaamheid heeft aangetoond. Het onderhoud en olieniveau van een voertuig gebeurt door het lid dat het voertuig in gebruik neemt en in samenspraak met de verantwoordelijken van het onderhoud van het voertuigenpark. Deze verantwoordelijken worden jaarlijks door de zweefvliegraad aangeduid.

8.1.3. Aanhangwagens van KonACK

Enkel wagens die volledig in orde zijn met het verkeersreglement en technische controle voor het trekken van aanhangwagens mogen deze trekken. De bestuurder is verantwoordelijk om dit in orde te hebben. Tevens dient het trekkend voertuig te beschikken over een geldig verzekeringsbewijs voor het trekken van de betreffende aanhangwagen. Bij een eventueel incident / ongeval is de gebruiker van de aanhangwagen, leeg of met zweefvliegtuig geladen, verantwoordelijk voor de repatriëring. Zie ook "Richtlijnen & voorwaarden KonACK aanhangwagens", gepubliceerd op de KonACK website in Documenten / Zweefvliegen.

8.1.4. De lierwagen

Mag enkel in de piste bestuurd worden door een lierbediener of mechanicus.

zie ook 5.1.1. Voertuigen

8.2. Gebouwen

De gebouwen (hangaars, clubhuis) dienen proper gehouden te worden, wanneer nodig zullen momenten worden voorzien waarop deze gekuist/opgeruimd worden.

8.3. Klein materiaal

8.3.1. Parachutes

De piloot die de laatste vlucht van de dag met een zweefvliegtuig gedaan heeft, is verantwoordelijk voor het opbergen van de parachute van dit zweefvliegtuig.

Er is één parachute per zitplaats.

De parachute hoort na de vliegdag in het clubhuis op zijn plaats gehangen te worden, met de riemen gekruist.

Parachutes mogen niet op vochtige plaatsen gelegd worden (vb. nat gras) en ook niet in de zon.

Iedereen die gebruik wenst te maken van een parachute dient vertrouwd te zijn met de handleiding van de desbetreffende parachute.

8.3.2. Batterijen

Er is een batterij per zweefvliegtuig voorzien.

De piloot die de laatste vlucht van de dag met een zweefvliegtuig gedaan heeft, is verantwoordelijk voor het opbergen van de batterij van dit zweefvliegtuig.

Batterijen moeten na een vliegdag op de voorziene plaats (technische ruimte) in het clubhuis, aan de batterij-laders aangesloten worden om op te laden.

Een batterij mag pas omgewisseld worden wanneer het andere zweefvliegtuig niet vliegt en geen reservebatterijen meer beschikbaar zijn.

Een batterij mag zeker nooit in het zweefvliegtuig blijven wanneer dit zweefvliegtuig in de hangaar staat.

8.3.3. Instrumenten en radio's

Defecten worden onmiddellijk gemeld aan de verantwoordelijken en aan een lid van de zweefvliegraad.

8.3.4. Telefoon, radio-grondpost en sleepkabel

Deze moeten na de vliegdag in het clubhuis geplaatst worden op de daarvoor bestemde plaats.

De radio-grondpost moet na gebruik (uitgeschakeld) in het voorziene stopcontact gestoken worden om de interne batterij op te laden.

8.3.5. Startboeken, flight manuals en reisdagboeken

De startboeken moeten na de activiteit terug in het clubhuis opgeborgen worden.

Reisdagboeken van zweefvliegtuigen worden na een vliegdag steeds opgeborgen op de daarvoor voorziene plaats in het clubhuis.

Elke piloot zorgt zelf voor kuismateriaal om zweefvliegtuigen te reinigen, minimum: 1 emmer, 1 spons, 1 zeemvel

Zie ook 7.1.2.6 overlandvliegen.

8.3.6. Sleutels

Alle sleutels moeten na gebruik terug in het sleutelkastje (in het clubhuis) opgeborgen worden.

Verantwoordelijkheid: pisteoverste of tijdens de week de piloten die gevlogen hebben.

Hangaars en clubhuis moet gesloten worden.

8.4. Vliegend materiaal

De zweefvliegtuigen worden na een vliegdag altijd gereinigd.

De zweefvliegtuigen moeten voor een vliegdag ook gereinigd worden, wanneer dit nodig is (vb. stof).

Er mag geen enkel zweefvliegtuig buiten blijven staan tijdens de nacht. Wanneer een zweefvliegtuig tijdens een vliegdag niet gevlogen wordt, moet dit in een gesloten hangaar gestald worden.

Een zweefvliegtuig mag pas in de piste gaan als het volledig in orde is.

Hoezen moeten op de ervoor voorziene zweefvliegtuigen, behalve wanneer deze nat zijn. Er moet dan ook alles aan gedaan worden om deze stofvrij en droog te houden.

Zweefvliegtuigen worden in de piste gereden met het hoogteroer gebonden en bij Ka13 en Ka8 liefst achteraan gedragen. Zweefvliegtuigen die voorzien zijn van een "BO" dienen in en uit piste te worden getrokken met deze BO.

Een piloot die een zweefvliegtuig uit de hangaar haalt is verantwoordelijk voor het zweefvliegtuig tot een andere piloot ermee gaat vliegen of tot het zweefvliegtuig terug in de hangaar of stallings-box wordt gestald.

Het is ten strengste verboden om toestelletjes (bv. navigatiehulp, mobiele telefoon enz) met zuignap aan te brengen tegen de cockpitkap.

9. Vliegvoorwaarden

Elk lid van de afdeling dient vertrouwd te zijn met de inhoud van het vliegveldhandboek, dat beschikbaar is in de controlepost ("C") van het vliegveld, in het clubhuis, en in de ledensectie van de KonACK website.

10. Betalingen

10.1. Prijsbepalingen

Wordt beslist door het bestuursorgaan na consult van de zweefvliegraad.

10.2. Procedure afrekening zweefvliegers

Het gebruik van de club-zweefvliegtuigen door de leden wordt aan deze laatste maandelijks in rekening gesteld volgens de tarieven die door het bestuursorgaan werden bepaald.

De rekeningen worden verstuurd per e-mail. Het e-mail adres moet door de leden zelf in orde gehouden worden. (wijzigingen melden aan club secretariaat)

De rekeningen dienen betaald per overschrijving of storting via een bank binnen de 14 kalenderdagen na factuurdatum. Eventuele onkosten voor overschrijving of betaling vallen ten laste van de betaler. Bij laattijdig betalen kan een verbod tot vliegen opgelegd worden.

10.3. Terugbetaling van gemaakte kosten

Kosten die gemaakt zijn door leden van club, en bedoeld zijn voor de werking van de club, kunnen terug betaald worden via indienen van een kostennota bij de penningmeester.

Bedragen lager dan 150 €: · schriftelijk akkoord van 2 leden van het bestuursorgaan

Bedragen groter dan 150 €: · schriftelijk akkoord van het bestuursorgaan

11. SCHADEGEVALLEN

11.1. Veiligheid.

Zie ook 3.4 Schade aan zweefvliegtuigen, onder hoofding vliegveiligheid.

11.2. Verzekering

Indien de club door een verzekering wordt vergoed of de verzekering dekking verleent ten voordele van derden, zal de schadevergoeding in hoofde van het lid zich beperken tot de helft van de franchise, behalve wanneer de verzekering een verhaal zou uitoefenen t.o.v. de club, bijvoorbeeld ingeval van zware fout, dronkenschap, intoxicatie of een andere geldige reden door de verzekering aangehaald.

11.3. Schadevergoeding

11.3.1. Te volgen procedure bij schade.

Ieder lid is verplicht de instructeur van dienst of lid van de zweefvliegraad en het bestuursorgaan (deze laatste schriftelijk) onmiddellijk op de hoogte te brengen van elke beschadiging of mankement die hij veroorzaakt of vastgesteld heeft aan de eigendommen van de club. Wie dit verzuimt krijgt vliegverbod tot de volgende vergadering van het bestuursorgaan.

11.3.2. Vergoeding van schade

Indien door een lid van de club schade wordt toegebracht, hetzij opzettelijk of onopzettelijk aan de eigendommen van de club, gelden de regels van het Burgerlijk Wetboek inzake de bewijslast van de fout en het oorzakelijk verband tussen fout en schade. In afwijking dient het lid, dat gebruikt maakt van een vliegtuig van de club, het vliegtuig in onberispelijke staat af te leveren na gebruik en iedere schade aan het vliegtuig te vergoeden, zelfs indien niet kan bewezen worden dat de beschadiging is ontstaan door enige fout van het lid-gebruiker, behoudens deze kan aantonen dat de schade is ontstaan door de fout van een derde of door overmacht.

In geval er van de verzekering een vrijstelling is verschuldigd door de club geldt de volgende regeling: aan het lid dat verantwoordelijk is voor de aangebrachte schade (ook indien dit onopzettelijk gebeurt) een forfaitaire bijdrage van de helft van het franchisebedrag aangerekend worden aan het betrokken lid; nochtans kan de raad van bestuur, bij ernstige tekortkomingen van het betrokken lid, na geheime stemming door de raad van bestuur met meerderheid tegen minderheid, de terugvordering van een groter bedrag tot het maximum van het franchisebedrag aanrekenen. Voor de zweefvliegtuigen waarvoor geen cascoverzekering werd afgesloten zal bij een schade €300 aan de betrokken piloot worden gevraagd:

Momenteel bedragen de vrijstellingen (franchise) van de verzekering:

- geen casco voor OO-KEI, OO-ZAO, OO-ZAI en OO-ZAW
- € 1250 voor Duo-Discus D-4108
- € 625 voor alle andere zweefvliegtuigen
- € 1239,47 voor OO-KMT

Indien de verzekering geen schadevergoeding aan de club betaalt t.g.v. een grove fout van een clublid (bv. dronkenschap) dan kan het bestuursorgaan de volledige terugvordering vragen van het volledige bedrag van de aangerichte schade. Het bestuursorgaan beslist hierover meerderheid tegen minderheid bij geheime stemming.

Bij gebreke aan minnelijke regeling binnen de maand na de aangetekende ingebrekestelling door de club wordt het lid automatisch geschorst tot de betaling.

De club behoudt zich alle rechten voor tot de gerechtelijke invordering.

11.3.3. Uitzonderingen

De paragraaf 11.4.2 is niet van toepassing indien de schade aan het zweefvliegtuig wordt toegebracht tijdens een lesvlucht met zweefvlieg instructeur aan boord, maar wel is hij van toepassing indien de verzekering niet tussenkomt in de terugbetaling van de gemaakte schade t.g.v. grove fout van de PIC.

11.3.4. Schade aan derden

Ingeval bij gebruik van een vliegtuig van de club het lid schade toebrengt aan derden, erkent het lid dat hij niet handelt als orgaan of aangestelde van de club en hij zelf de schade dient te vergoeden, behoudens de tussenkomst van de verzekering van de club.

Indien de club door een verzekering wordt vergoed of de verzekering dekking verleent ten voordele van derden, zal de schadevergoeding in hoofde van het lid zich beperken tot de eventuele vrijstelling, welke de verzekering niet terugbetaalt, behalve wanneer de verzekering een verhaal zou uitoefenen t.o.v. de club, bijvoorbeeld ingeval van zware fout, dronkenschap, intoxicatie en een andere reden van de verzekering.

11.4. Sancties.

11.4.1. Kwaadwillige schade

Wie uit kwaadwilligheid of ingevolge een ernstige overtreding van dit intern reglement schade heeft veroorzaakt aan eigendommen van de KonACK kan tevens door het bestuursorgaan voor de rechtbank worden gedaagd. Tot de definitieve uitspraak van een rechtbank (eventueel in beroep) wordt het betrokken lid geschorst. Deze schorsing wordt niet opgeschort door het eventueel aantekenen van beroep tegen het vonnis van gelijk welke rechtbank. Bij bewezen diefstal van clubmateriaal wordt het betrokken lid onmiddellijk geschorst tot aan de volgende algemene vergadering en zal een klacht worden neergelegd bij de politie tegen het betrokken clublid door de raad van bestuur.

11.4.2. Vliegfouten.

Zie vliegveiligheid hoofdstuk 3.4, Vliegveiligheid

11.4.3. Andere fouten.

Straffen aangaande andere activiteiten dan het vliegen zelf worden uitgesproken door het bestuursorgaan. De personen die de fout heeft begaan mag zich altijd komen verdedigen op de vergadering van het bestuursorgaan.

12. VLIEGEN MET PRIVE ZWEEFVLIEGTUIGEN

12.1. Minimum vereisten

Om met een eigen zweefvliegtuig te komen vliegen moet de eigenaar bevoegdheid tot vliegen met een club-zweefvliegtuig met de meest benaderende eigenschappen als het zweefvliegtuig dat privé gevlogen zal worden.

12.2. Aanvraag

Enkel clubleden kunnen een aanvraag indienen om met een privé-zweefvliegtuig te vliegen op EBKH. Dit geldt ook voor mede-eigenaars, ook mede-eigenaars moeten lid zijn van de club.

Schriftelijke toestemming van de OPS en schriftelijke toestemming van het bestuursorgaan moet worden gegeven.

Bij aanvraag dienen alle mede-eigenaars vermeld te worden. Indien er na aanschaf van het zweefvliegtuig mede-eigenaars bijkomen of afvallen, dient dit schriftelijk te worden gemeld aan het bestuursorgaan.

Het bestuursorgaan beslist hoeveel zweefvliegtuigen van LSV zijn toegelaten en dit in samenspraak met het bestuur van LSV. Wie van LSV met een privé-zweefvliegtuig mag komen vliegen op EBKH, wordt bepaald door de verantwoordelijken van LSV na advies van de instructeursraad van de KonACK. Bij betwisting beslist het bestuursorgaan van de KonACK.

Elk lid kan mede-eigenaar zijn van verschillende zweefvliegtuigen binnen de KonACK. Hij kan slechts één plaats opeisen voor een zweefvliegtuig waarvan hij alleen eigenaar is. Het geven van initiatievluchten met privé-zweefvliegtuigen is verboden waarvoor de opbrengsten of belang niet rechtstreeks ten gunste van de club komen.

12.3. Geldigheid/verval van toelating

De toelating, verkregen na een aanvraag (12.2) om met een privé-zweefvliegtuig te komen vliegen is geldig voor de duur van 12 maanden. Na het verstrijken van deze termijn dient er minstens een bewijs van bestelling voorgelegd te worden aan het bestuursorgaan. Indien dat niet gebeurt dan vervalt de toelating en kan een nieuwe aanvraag ingediend worden ten vroegste 2 jaar na datum van de eerste aanvraag. Indien alle plaatsen (aantal plaatsen wordt bepaald door het bestuursorgaan) volzet zijn zal er een wachtlijst worden aangelegd. De plaats op de wachtlijst wordt bepaald door de datum waarop de aanvraag door het betrokken lid aan het bestuursorgaan werd ingediend. Van zodra er een plaats vrijkomt zal het desbetreffende schriftelijk door de secretaris van het bestuursorgaan worden verwittigd en begint zijn termijn van 12 maanden te lopen vanaf de verstuurdatum van de toelatingsbrief. Er kan een nieuwe aanvraag ingediend worden ten vroegste 2 jaar na datum van de eerste aanvraag.

Hij die reeds met een privé-zweefvliegtuig op EBKH vloog en een nieuw zweefvliegtuig in de plaats koopt, dient dit aan het bestuursorgaan te melden. Tussen de tijd dat zijn oud zweefvliegtuig van de EBKH terreinen verdwijnt en de komst van zijn nieuw zweefvliegtuig mag maximum één jaar verlopen. Indien de termijn van 1 jaar overschreden wordt dient hij een nieuw aanvraag in te dienen en wordt zijn aanvraag behandeld als zijnde een aanvraag van iemand die voor het eerst een aanvraag indient. Hij die en stallingsplaats betaalt, dient de stallingsplaats wel verder te betalen tot zijn nieuw zweefvliegtuig is gearriveerd. Zo niet verliest hij zijn stallingsplaats. Een stallingsplaats is niet gekoppeld aan een zweefvliegtuig. Hij die zijn zweefvliegtuig verkoopt en geen nieuw zweefvliegtuig aanschaft, verliest zijn stallingsplaats aan diegene die het eerst op de wachtlijst staat van de stallingsplaatsen. Deze lijst wordt door de clubsecretaris bijgehouden.

12.4. Verzekering

De eigenaar dient jaarlijks het verzekeringsbewijs te overhandigen aan het bestuursorgaan waarop vermeld staat welke piloten ermee mogen vliegen. Het bestuursorgaan moet advies vragen aan de raad van instructeurs of alle vermelde piloten voldoende vliegervaring hebben om het desbetreffende zweefvliegtuig te besturen. Indien het verzekeringsbewijs toelaat dat iedereen met een geldige SPL/LAPL(s)/SFCL met het zweefvliegtuig mag vliegen dan dient de eigenaar een lijst over te maken aan het bestuursorgaan met leden die ermee mogen vliegen.

13. STALLING VAN ZWEEFVLIEGTUIGEN IN PRIVAAT BEZIT

13.1 Aanvraag tot stalling

Uitsluitend clubleden die hun volledig lidgeld betalen kunnen een aanvraag indienen voor het stallen van een vliegtuig, waarvan zij tenminste ten dele eigenaar zijn, in de loodsen van de KonACK. Eventuele mede-eigenaars dienen eveneens lid te zijn. Voor de stalling dient de stallingsovereenkomst ondertekend te worden.

Een lid kan eigenaar of mede-eigenaar zijn van verschillende zweefvliegtuigen; ook in dat geval kan het lid echter slechts één stallingsplaats worden toegekend. De aanvraag dient in schriftelijk vorm gericht te worden aan de raad van bestuur. Bij de aanvraag dient de naam van alle eventuele mede-eigenaars vermeld te worden.

Het bestuursorgaan zal iedere aanvraag schriftelijk beantwoorden.

Een lid van het bestuursorgaan kan een in tijd zeer beperkte toelating tot stalling aan een bezoeker verlenen in geval van ontij, panne of dergelijke. De eigenaar dient echter een "afstand van verhaal" te onderschrijven ter ontlasting van iedere verantwoordelijkheid ten overstaan van KonACK. Het zweefvliegtuig moet ook voldoende verzekerd zijn. De voorzitter van de club dient zo snel mogelijk op de hoogte te worden gebracht; deze zal oordelen of het bestuursorgaan verdere acties, vergoedingen e.d. dient op te leggen.

13.1. Stallingplaatsen

13.1.1. Openstaande plaatsen

Een lijst van openstaande stallingplaatsen wordt bijgehouden door de secretaris van het bestuursorgaan.

Het bestuursorgaan bepaalt autonoom en voornamelijk in functie van de beschikbare ruimte of het opportuun is nog een bijkomend zweefvliegtuig te stallen.

Ook andere criteria zoals bv. veiligheid of geluidsoverlast, kunnen tot het afwijzen van een aanvraag leiden.

13.1.2. Wachtlijst

Wanneer geen stalplaatsen meer beschikbaar zijn, wordt een wachtlijst aangelegd die wordt bijgehouden door de secretaris van het bestuursorgaan. De rangorde op de wachtlijst wordt bepaald door de datum van aanvraag zoals geregistreerd door de secretaris van het bestuursorgaan. Komt een stalplaats vrij dan wordt de eerste in rangorde schriftelijk of langs digitale weg verwittigd door de secretaris van het bestuursorgaan en begint zijn termijn van 12 maand te lopen vanaf verstuurdatum van de toelatingsbrief. In de daaropvolgende twaalf maand dient het verwittigde lid dan ook effectief de stalplaats in gebruik te nemen. Aan het eind van deze periode wordt het in rangorde volgende lid door de secretaris verwittigd en start ook voor dit lid een periode van twaalf maand.

Dreigt een lid zijn plaats in de rangorde te verliezen vanwege de lange levertijd van een effectief besteld zweefvliegtuig, kan het bestuursorgaan tegen voorlegging van het bestelformulier deze plaats in de rangorde gedurende een redelijke termijn garanderen.

Verliest een lid zijn plaats in de rangorde dan kan dit lid zijn aanvraag hernieuwen, dit echter ten vroegste twee jaar na datum van de voorgaande aanvraag.

Wanneer een lid zijn gestald zweefvliegtuig wenst te vervangen door een ander vliegtuig wordt dit vooraf gemeld bij het bestuursorgaan. Bij gebrek aan plaats kan de stalling van een groter zweefvliegtuig eventueel geweigerd worden. Ook andere criteria, zie 13.3.1 kunnen tot weigering leiden.

13.2. Toelating tot stalling

13.2.1. Gerechtigde

De toelating tot stalling wordt verleend aan de aanvrager in persoon en de stallingsplaats van dit zweefvliegtuig kan worden overgedragen aan een mede-eigenaar met goedkeuring van het bestuursorgaan.

De toelating wordt niet verleend voor een bepaald zweefvliegtuig maar wel aan de aanvrager in persoon.

De toelating wordt verleend aan één persoon en niet aan een groep van personen. Dit geldt ook wanneer een zweefvliegtuig toegelaten wordt dat door meerdere eigenaars in gedeeld of gemeenschappelijk bezit gebruikt wordt.

Een toelating geldt als “voorlopig” gedurende de eerste twaalf maand na de effectieve stalling van het zweefvliegtuig. Hierna kan het bestuursorgaan de toelating intrekken of vernieuwen.

Wordt de toelating wel vernieuwd dan geldt deze als blijvend zolang zij niet vervalt volgens de voorwaarden onderstaand omschreven in 13.5 en 13.6.

13.3. Vergoeding / Stallingsgeld

Jaarlijks in januari is een vergoeding verschuldigd voor de stalling. De vergoeding is ook verschuldigd wanneer het zweefvliegtuig niet effectief gestald wordt, bv. wanneer het nog niet geleverd werd of wanneer het voor langere tijd in revisie of reparatie staat bij derden.

De hoogte van de vergoeding wordt jaarlijks door de raad van bestuur vastgelegd en telkens schriftelijk of langs digitale weg aan de titularis van de toelating meegedeeld.

De vergoeding is verschuldigd telkens voor de periode tot 31 december en is niet terug vorderbaar.

Wordt een toelating toegekend in de loop van het jaar dan wordt de vergoeding "pro rata temporis" bepaald, te rekenen vanaf de eerste maand volgend op de toekenning van de toelating.

13.4. Verplichtingen van de eigenaar/titularis

De eigenaar(s) van een gestald zweefvliegtuig verplicht(en) er zich toe ten allen tijde een verzekering BA (Burgerlijke Aansprakelijkheid - schade aan derden) te voeren. Deze verzekering zal zowel de risico's bij gebruik van het zweefvliegtuig als bij stalling van het zweefvliegtuig omvatten.

Een gestald privaat zweefvliegtuig wordt uitsluitend bediend door de (mede-)eigenaar(s) en kan niet ter beschikking van derden worden gesteld.

De eigenaar overhandigt op vraag aan het bestuursorgaan een kopie van de verzekeringspolis en jaarlijks het bewijs van betaling.

De titularis meldt spontaan alle wijzigingen in de lijst van mede-eigenaars.

Elk lid kan mede-eigenaar worden van verschillende zweefvliegtuigen binnen KonACK. Alle eigenaars en mede-eigenaars erkennen uitdrukkelijk en onverminderd de bevoegdheden van de instructeurs door de club aangesteld.

13.5. Verval van de toelating

De toelating tot stalling vervalt wanneer dit vanwege één of meerdere van onderstaande redenen door het bestuursorgaan aan de titularis schriftelijk of via digitale weg wordt bevestigd::

- a) Wanneer de verschuldigde vergoeding dertig dagen na verzending van de mededeling van het bestuursorgaan omtrent de hoogte ervan niet ontvangen werd op de bankrekening van de club;
- b) Wanneer de stalplaats gedurende twaalf maand niet effectief gebruikt wordt, behoudens grondige reden te beoordelen door het bestuursorgaan (bv. revisie, ziekte, zware herstelling....);
- c) Wanneer blijkt dat zweefvliegtuigen in privaatbezit ingezet worden voor initiatievluchten waarvoor de opbrengsten of belang niet rechtstreeks ten gunste van de club komen;
- d) Wanneer blijkt dat zweefvliegtuigen in privaatbezit door niet-eigenaars worden gevlogen zonder schriftelijke toelating van het bestuursorgaan;

- e) Wanneer de titularis het lidmaatschap opzegt of om welke reden dan ook verliest;
- f) Indien het luchtwaardigheidsattest van een gestald zweefvliegtuig meer dan 12 maand is vervallen behoudens grondige reden te beoordelen door het bestuursorgaan.

Dreigt een lid zijn toelating te verliezen vanwege de lange levertijd van een effectief besteld zweefvliegtuig, kan het bestuursorgaan tegen voorlegging van het bestelformulier de toelating in afwijking van 13.6, de toelating gedurende een redelijke termijn garanderen.