

# **Kon.A.C.K. INWENDIG REGLEMENT AFDELING ZWEEFVLIEGEN**





# *Balen - Keiheuvel*

## **EBKH**

### INHOUDSOPGAVE

1. REGLEMENT.....	6
1.1. Aanpassingen .....	7
1.2. Distributie.....	7
1.3. Toepassing.....	7
2. ORGANEN/WERKING.....	8
2.1. Bestuursorgaan. ....	8
2.2. Zweefvliegraad.....	9
2.3. Raad van instructeurs.....	10
3. VEILIGHEID .....	11
4. SANCTIES.....	12
5. SCHADEGEVALLEN.....	12

6. VOERTUIGEN EN PERSONEN OP HET BEWEGINGSTERREIN.....	12
7. CLUBACTIVITEITEN .....	13
7.1 Gewone activiteiten.....	13
7.2 Bijzondere activiteiten.....	17
8. MATERIAAL.....	19
8.1. Rollend materiaal .....	19
8.2. Gebouwen .....	19
8.3. Klein materiaal .....	20
8.4. Vliegend materiaal .....	21
9. Vliegvoorwaarden .....	22
10. BETALINGEN .....	22
10.1. Prijsbepalingen .....	22
10.2. Procedure afrekening zweefvliegers.....	22
10.3. Terugbetaling van gemaakte kosten.....	22
11. SCHADEGEVALLEN.....	23
11.1. Veiligheid.....	23
11.2. Algemeen. ....	23
11.3. Verzekering .....	23
11.4. Schadevergoeding. ....	23
11.5. Sancties. ....	24
11.5.1. Kwaadwillige schade .....	24
11.5.2. Vliegfouten. ....	24
11.5.3. Andere fouten. ....	24
12. VLIEGEN MET PRIVE TOESTELLEN .....	25
12.1. Minimum vereisten .....	25
12.2. Aanvraag.....	25
12.3. Geldigheid/verval vd toelating.....	25
12.4. Verzekering .....	26
13. STALLING VAN TOESTELLEN IN PRIVAAT BEZIT.....	26
13.1 Aanvraag tot stalling.....	26
13.2 Stallingplaatsen.....	26
13.3 Toelating tot stalling.....	27
13.4 Vergoeding/stallingsgeld.....	27
13.5 Verplichtingen van de eigenaar/titularis.....	28
13.6 Verval van toelating.....	28



# 1. REGLEMENT

## 1.1 Registratie van de amendementen

Nr amdt	Datum	Van Kracht	Reden	Aanpassing door	Pg's vernieuwd	Paraaf
01	14-06-2016	(1)	Algemene herziening	RvB - ZvR	alle	alle
02	17-01-2017	(2)	Herziening vlieggraad	RvB	7	2.2
03	16-06-2019	(3)	Herziening Sectie 9	RvB	-	-
04	14-09-2020	(4)	Algemene herziening	Bestuursorgaan	alle	
05	21-9-2021	(5)	Herziening Sectie 3.4, Herziening Sectie 13.2 13.3, 13.5 en 13.6	Bestuursorgaan	-	-

(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 14/9/2020

(5) Goedkeuring bestuursorgaan 21/9/2021

### 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 toetreden 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.

De personen die wensen toe te treden tot de vereniging richten hiervoor een aanvraag vergezeld van een inlichtingenfiche aan het bestuursorgaan via de vliegraad. Zij zullen tevens de statuten van de vereniging erkennen en de inwendige reglementen aanvaarden.

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

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

- De statuten en inwendig reglement naleven en aanvaarden
- twee volle en onafgebroken jaren toegetreden 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 lidmaatschapsjaar

Het bestuursorgaan beslist over de aanvraag van een toegetreden 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 inwendig reglement. Hetzelfde geldt voor de toegetreden leden.

Het lidmaatschap loopt van 1 februari tot en met 31 januari van het daaropvolgend kalenderjaar. Effectieve en toegetreden leden dienen lid te zijn van de LVZC.

Een effectief of toegetreden 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 toegetreden lid kan op elk moment uitgesloten worden uit de vereniging door het bestuursorgaan.

Een effectief of toegetreden 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.

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

-beschermden 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 belangloze 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, beschermden 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 Vlieggraad van de zweefvliegafdeling, hierna ook genoemd “zweefvlieggraad”

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

Wanneer een vliegraadslid 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 vliegraadslid werd verkozen.

De zweefvlieggraad ziet toe op de goede dagdagelijkse werking van de zweefvliegclub. Zij beslecht eventuele onenigheden tussen de leden van de afdeling. De zweefvlieggraad kan hierbij de hulp inroepen van het bestuursorgaan en deze advies geven.

De zweefvlieggraad stelt kandidaat leden voor aan het bestuursorgaan, dat over het toelaten van elke kandidaat op de eerstvolgende vergadering van het bestuursorgaan dient te beslissen. Bij de voorstelling van een kandidaat overhandigt de vlieggraad een volledig en leesbaar ingevuld gegevensblad aan de secretaris van het bestuursorgaan.

De zweefvlieggraad 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 inwendig 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 alle instructeurs en hulpinstructeurs die op de beurtrol staan om praktische zweefopleiding te geven. Ook de hoofdinstructeur maakt deel uit van deze raad. De raad zorgt verder ook voor de theoretische zweefvliegopleiding van de piloten.

De Raad van Instructeurs wordt voorgezeten door de hoofdinstructeur welke aangeduid is door het bestuursorgaan na advies en met goedkeuring van de raad van instructeurs. Indien de raad van instructeurs niet akkoord is met de keuze van het bestuursorgaan dient het bestuursorgaan een andere kandidaat voor te stellen aan de raad van instructeurs. Indien de raad van instructeurs hiermede nog niet akkoord is dan duidt de voorzitter van de club een hoofdinstructeur aan.

De instructeursraad vergadert minimaal 1 maal per jaar.

Bij stemming heeft elk aanwezig lid van de raad 1 stem; bij gelijkheid van stemmen is de stem van de hoofdinstructeur 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 plichtsbewust 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, gewijzigd door het decreet van 19 december 2014, en het uitvoeringsbesluit van 13 februari 2015. 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 liermannen.

### 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 vliegraad 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 flarmtoestel te beschikken in hun toestel en dienen dit ook effectief te gebruiken.

Radio operator moet beschikken over de noodzakelijke vergunning, en moet strikt de regels volgen van radiogebruik op een ongecontroleerd vliegveld.

Respecteer steeds de wettelijk toegelaten minimale vlieghoogte.

## 4. Sancties.

Dubbel: check-vlucht met instructeur

Grond: wordt door betrokken instructeur gemeld aan de hoofdinstructeur.

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

Inbreuken op de reglementen waarbij officiële klachten werden ontvangen worden behandeld in samenwerking met de LIGA.

Elk incident of accident moet worden gemeld op het daartoe bestemde formulier, te verkrijgen bij de hoofdinstructeur of veiligheidsadviseur.

## 5. Schadegevallen

Ieder lid is verplicht de instructeur van dienst, een lid van de vliegraad 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 toestellen; is dus ook om 9u30 aanwezig.

Blijft op het vliegveld tot wanneer alles terug binnen staat en is bevoegd om de activiteiten te stoppen.

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

Andere instructeurs en hulpinstructeurs 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 toestellen, startvolgorde in de piste, startveiligheid zoals vrijmaken van de startplaats, mag beslissingen nemen i.v.m. aankomend verkeer en radiogebeuren.

Overlegt met de instructeur van dienst in verband met initiatievluchten; voor de verkoop van initiatievluchten: zie 4.3, initiatievluchten.

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

Is verantwoordelijk voor buiten- en binnenzetten van de toestellen.

Hij is in het bezit van een radiovergunning. Bij drukke momenten zal hij de radio en telefoon bedienen.

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 en hij zorgt dat alles afgesloten is.

##### *7.1.1.3. Startoverste*

Zit tijdens de dag op de startkar.

Staat in voor het noteren van starten en landingen van zweeftoestellen en eventueel sleeptoestel. Dit zowel voor lier- als sleepstarten.

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

Houdt telefonisch contact met de lier.

#### *7.1.1.4. Lierman*

De lierman van dienst garandeert de bediening van de lier tussen 12 en 17 uur.

Als hij afgelost wordt krijgt hij voorrang om te vliegen.

#### *7.1.1.5. De beurtrol*

De beurtrol is verplicht voor alle actieve zweefvliegers, de officiële beurtrol is ad-valvas in de BarACK.

De beurtrol wordt altijd kenbaar gemaakt op de website.

Deze mensen 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 de BarACK worden aangeduid. Ook wordt dit via mail aan de vliegraad gemeld. De persoon die wil wisselen, zorgt zelf voor de goede afhandeling.

Ruilen 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 van de piloten 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 toestel van de rij moet staan

Enkel de personen die de taken waarnemen (telefoon, radio, 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 en met rood-wit geblokte vlag of zwaailicht op het dak.

Voertuigen mogen niet worden geparkeerd op het vliegveld.

#### *7.1.1.7. De piloot*

Piloot is lid van de Liga Van Vlaamse Zweefvliegclub.

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

Personen die vliegen, moeten 's avonds mee binnenzetten.

Personen die de briefing gemist hebben, melden zich bij de pistoverste en instructeur van dienst, zij helpen eerst een periode in de piste alvorens te vliegen.

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

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

#### *7.1.1.8. Binnen- en buitenzetten*

De toestellen die worden binnengezet, mogen geen klein materiaal bevatten, laatste piloot die vliegt is verantwoordelijk hiervoor.

De voertuigen moeten ook binnengezet worden.

Hoezen: zie 5.4 vliegend materiaal

De pisteoverste is verantwoordelijk voor het binnenzetten (zie ook Weekvliegen i.v.m. weekvliegen).

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

Toestellen die niet vliegen worden terug binnengezet.

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. Evenals alle opmerkingen bij het hoofdstuk 3: 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.

De registratie van de starten moet volledig en eerlijk gebeuren. 's Avonds worden deze ook in het vluchtenboek geschreven. Bij niet naleving kunnen er sancties volgen.

De laatste piloot sluit de BarACK en controleert de orde hiervan.

Er moet voldoende volk 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 de piste open is en dat de landings-T in de goede richting ligt. Indien dit niet het geval is, neemt hij/zij contact op met de luchthavenmeester.

De piloot met de hoogste en de oudste vergunning en die de weekdag heeft gevlogen is verantwoordelijk voor een weekvliegdag en deze ondertekent ook het boek.

Kleine-Brogel moet verwittigd worden in de week door de zweefpiloten die een vlucht plannen.

##### *7.1.2.2. Vliegvereisten per toestel*

Deze worden bepaald door de instructeurs op de instructeur vergadering.

##### *7.1.2.3. Sleep- en liervereisten*

Piloten voldoen aan de vereisten beschreven in "EU Reg. 1178/2011- Annex I - Part FCL", dit kan aangevuld worden met eigen bepalingen van KonACK.

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

#### *7.1.2.4. Sleeppiloot*

Sleeppiloten voldoen aan de vereisten beschreven in "EU Reg. 1178/2011- Annex I - Part FCL", dit kan aangevuld worden met eigen bepalingen van KonACK. (zie motorvlieg-reglement "Slepen van zweefvliegtuigen").

Sleeppiloten moeten de goedkeuring van de Raad van bestuur, en zijn in orde met VMMV lidmaatschap (verzekering).

Kunnen kennis aantonen over het zweefvliegen en zweefvliegbedrijf.

Een sleeppiloot mag geen passagiers meenemen.

Het sleeptoestel moet in orde zijn alvorens er met het slepen begonnen wordt (inclusief sleephaak).

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

De sleepkabel valt onder de verantwoordelijkheid van de laatste sleeppiloot. De kabel wordt opgeplooid in het sleeptoestel gelegd.

#### *7.1.2.5. Lierbedienaar*

De lierbedienaar en lierman zijn conform het LVZC lierreglement

Een piloot mag zich als aspirant lierbedienaar 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 toestel voldoen aan de opgestelde normen zie 3.5.2, vliegvereisten per toestel.

Voordat een piloot met een bepaald type overland gaan, moet de piloot in een praktische proef kunnen bewijzen dat hij/zij het toestel kan demonteren, in de aanhanger plaatsen en terug monteren. Deze proef gebeurt onder toezicht van iemand van de vlieggraad of ervaren overland piloot die zelf weet hoe het toestel dient gedemonteerd en gemonteerd te worden.

#### **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.

### 7.2.1. Vliegekampen met clubtoestellen

Een vliegekamp wordt aangevraagd aan de vliegraad, met de vermelding van het aantal piloten, welke clubtoestellen en datum en plaats. Deze worden aangevraagd voor 1 maart van elk jaar.

Er moet van elke klasse een toestel op Keiheuvel 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 toestel meeneemt, mag niet meegerekend worden.
- om een dubbelzitter aan te vragen moeten er twee clubleden het toestel aanvragen, voor een enkelzitter is één clublid die het toestel aanvraagt voldoende.
- een piloot die maar voor de helft van het kamp meegaat, wordt slechts als halve piloot geteld in de vereiste aantal piloten.
- De vliegraad kan bepaalde personen weigeren mee te gaan op een vliegekamp.

Minimumvoorwaarden:

- kamp in het vlakland: licentiehouder zijn, dubbel met instructeur,
- kamp in het "kleine reliëf": 500 km overland hebben + licentie met passagiers, dubbel met instructeur.
- kamp in het "hoge reliëf": 1000 km overland + 100 u solo + dubbel met plaatselijk instructeur.

De afrekening voor het meenemen van een toestel volgt na het vliegekamp.

De vliegraad kan aanvragen voor een toestel weigeren, de aanvrager zal hierover een gerechtigde reden voor ontvangen, al dan niet ondersteund door de hoofdinstructeur.

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

### 7.2.2. Wedstrijden

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

Vliegraad kan de aanvragen voor een toestel weigeren, de aanvrager zal hierover een gerechtigde reden voor ontvangen, al dan niet ondersteund door de hoofdinstructeur.

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

### 7.2.3. Initiatievluchten

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

In september zijn groepen ook toegelaten in het weekend.

Enkel familie eerste graad vliegt aan dezelfde prijs.

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

De instructeur van dienst en/of de pisteoverste mogen op een vliegday de verkoop van de initiatie-tickets stopzetten wanneer dit organisatorisch vereist is.

Een persoon die pas solo is op een dubbelzitter mag pas een initiatievlucht geven op dit toestel na 10 starts op dit toestel.

Personen met een zweefvliegbewijs 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) en korter wanneer de vluchtverantwoordelijke dit oplegt. 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 clubtoestellen.

### 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 vliegraad. Door de vliegraad 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 vliegraad 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 in zijn ingeschreven tijd kan door de vliegraad gesanctioneerd worden met het afkeuren van de ingeschreven uren.

Iedereen is verplicht zijn uren in te schrijven in het daarvoor voorziene boek.

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

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

##### 7.3.1.2. Vrijstelling

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

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

## 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 Kon.A.C.K. is beperkt tot 30km/u.

De voertuigen van de Kon.A.C.K. mogen enkel bestuurd worden door leden die over een rijbewijs beschikken.

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

Verkeer moet tot een minimum worden beperkt. Het gebruik van de weg aan de westkant van het plein 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 olienazicht 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 vliegraad aangeduid.

#### 8.1.3. Aanhangers

Enkel wagens die volledig in orde zijn met het verkeersreglement voor het trekken van aanhangers mogen aanhangers 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 een aanhangwagen.

#### 8.1.4. De lierwagen

Mag enkel in de piste bestuurd worden door een lierbedienaar 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 met een toestel gedaan heeft, is verantwoordelijk voor de parachute van dit toestel.

Er is één parachute per zitplaats.

De parachute hoort na de vliegdag 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

De piloot die de laatste vlucht met een toestel gedaan heeft, is verantwoordelijk voor de batterij van dit toestel.

Er is een batterij per toestel voorzien

Batterijen moeten na een vliegdag terug in de parachutekast opgeladen worden.

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

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

#### 8.3.3. Instrumenten en radio's

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

#### 8.3.4. Telefoon, grondpost en sleepkabel

Deze moeten na de vliegdag in de BarACK gelegd worden op de daarvoor bestemde plaats.

De interne batterij van de grondpost moet opgeladen worden na gebruik.

#### 8.3.5. Startboeken, flight manuals en reisdagboeken

De startboeken moeten na de activiteit terug in de BarACK opgeborgen worden.

Reisdagboeken toestellen worden na een vliegdag steeds opgeborgen op de daarvoor voorziene plaats in de BarACK.

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

Zie ook 4.5. overlandvliegen.

#### 8.3.6. Sleutels

Alle sleutels moeten na gebruik terug in het sleutelkastje.

Verantwoordelijkheid: pisteoverste of in de week "vliegverantwoordelijke".

Alles moet gesloten worden.

#### 8.4. Vliegend materiaal

De toestellen worden na een vliegdag altijd gereinigd.

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

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

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

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

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

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

Het is ten strengste verboden om toestelletjes (bv. GPS, Ipad enz) met zuignap aan te brengen tegen de cockpit.

## 9. Vliegvoorwaarden

Elk lid van de afdeling dient vertrouwd te zijn met de inhoud van het vliegveldhandboek, dat beschikbaar is in de controlepost van het vliegveld, en in de ledensectie van de Kon. A.C.K. website.

## 10. Betalingen

### 10.1. Prijsbepalingen

Wordt beslist door het bestuursorgaan na consult van de vliegraad.

### 10.2. Procedure afrekening zweefvliegers

Het gebruik van de clubtoestellen 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 laat tijdig betalen kan een start verbod 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 kosten nota bij de penning meester.

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 3.6 Schade aan toestellen, onder hoofding veiligheid.

### 11.2. Algemeen.

### 11.3. 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 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 verzekering.

### 11.4. Schadevergoeding.

#### 11.4.1. Te volgen procedure bij schade.

Ieder lid is verplicht de instructeur van dienst of lid van de vliegraad 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 algemene vergadering.

#### 11.4.2. 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 toestellen 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.

#### 11.4.3. Uitzonderingen.

De paragraaf 9.4.2 is niet van toepassing indien de schade aan het zweefvliegtuigtoestel 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.

#### 11.4.4. 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.

### 11.5. Sancties.

#### 11.5.1. Kwaadwillige schade

Wie uit kwaadwilligheid of ingevolge een ernstige overtreding van dit inwendig reglement schade heeft veroorzaakt aan eigendommen van de Kon.A.C.K. 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.

#### 11.5.2. Vliegfouten.

Zie vliegveiligheid hoofdstuk 3.4, Vliegveiligheid

#### 11.5.3. 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 TOESTELLEN

### 12.1. Minimum vereisten

Om met een eigen toestel te komen vliegen moet de eigenaar gelost zijn op een clubtoestel met de meest benaderende eigenschappen als het toestel dat privé gevlogen zal worden.

### 12.2. Aanvraag.

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

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

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

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

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

### 12.3. Geldigheid/verval van toelating.

De toelating om met een privé-vliegtuig 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-toestel op Keiheuvel vloog en een nieuw toestel in de plaats koopt, dient dit aan het bestuursorgaan te melden. Tussen de tijd dat zijn oud toestel van Keiheuvel verdwijnt en de komst van zijn nieuw toestel 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 toestel is gearriveerd. Zo niet verliest hij zijn stallingsplaats. Een stallingsplaats is niet gekoppeld aan een toestel. Hij die zijn toestel verkoopt en geen nieuw toestel aanschafft, 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 toestel te besturen. Indien het verzekeringsbewijs toelaat dat iedereen met een geldige SPL/LAPL (s) met het toestel mag vliegen dan dient de eigenaar een lijst over te maken aan het bestuursorgaan met leden die ermee mogen vliegen.

## 13. STALLING VAN TOESTELLEN IN PRIVAAT BEZIT

### 13.1 Aanvraag tot stalling.

Uitsluitend clubleden kunnen een aanvraag indienen voor het stallen van een vliegtuig, waarvan zij tenminste ten dele eigenaar zijn, in de loodsen van de Kon.A.C.K. 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 toestellen; ook in dat geval kan hem/haar 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 toestel 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.

### 13.2 Stallingplaatsen

#### 13.2.1 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 toestel te stallen.

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

#### 13.2.2 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 toestel, 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 vliegtuig wenst te vervangen door een ander vliegtuig wordt dit vooraf gemeld bij het bestuursorgaan. Bij gebrek aan plaats kan de stalling van een groter vliegtuig eventueel geweigerd worden. Ook andere criteria, zie 13.3 -pag. 27, par. 13.3.1 kunnen tot weigering leiden.

### 13.3 Toelating tot stalling.

#### 13.3.1 Gerechtigde.

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

De toelating wordt niet verleend voor een bepaald toestel 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 toestel 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 toestel. 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 13.6 -pag. 28, par. 13.5.

### 13.4 Vergoeding / Stallingsgeld

Jaarlijks in januari is een vergoeding verschuldigd voor de stalling. De vergoeding is ook verschuldigd wanneer het toestel 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 terugvorderbaar.

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.

### 13.5 Verplichtingen van de eigenaar/titularis.

De eigenaar(s) van een gestald toestel 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 toestel als bij stalling van het toestel omvatten.

Een gestald privaat toestel 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 toestellen op Keiheuvel. Alle eigenaars en mede-eigenaars erkennen uitdrukkelijk en onverminderd de bevoegdheden van de instructeurs door de club aangesteld.

### 13.6 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 toestellen in privaatbezit ingezet worden voor initiatievluchten waarvoor de opbrengsten of belang niet rechtstreeks ten gunste van de club komen.
- d) Wanneer blijkt dat toestellen 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 toestel 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 toestel, kan het bestuursorgaan tegen voorlegging van het bestelformulier de toelating in afwijking van 13.6, de toelating gedurende een redelijke termijn garanderen.