

Reglement van inwendige orde Phoenix 2022

1. Algemene gedragscode.

a. Vriendenclub.

Phoenix is een club van vrienden en dat moet zo blijven. Wanneer er een zekere onenigheid komt tussen leden, dienen zij dit onderling op te lossen. Wanneer zij geen consensus kunnen bereiken via een vriendschappelijke dialoog dan kunnen zij hun lidmaatschap voor het volgend jaar niet verlengen. De beheerraad heeft hier het laatste woord.

b. Respect.

Respect voor elkaar, voor het bestuur, voor de burens, voor stadsbestuur en -personeel...

Respect voor de natuur en de dieren.

Respect voor techniek, niet alleen voor je toestel maar ook voor alle accommodaties.

Respect voor kandidaat piloten, geef ze hun tijd alleen in het luchtruim.

c. Verantwoordelijkheid en discipline.

In het kader van veiligheid is het zeer belangrijk dat elk lid zijn verantwoordelijkheid neemt voor elke daad die hij stelt. Hij mag onder andere enkel solo vliegen met een toestel wanneer hij 100% zeker is dat zijn toestel in orde is en dat hij bekwaam is om dat toestel te besturen. Elk lid van de club dient zijn verantwoordelijkheid op te nemen door hier toezicht op te houden en zo nodig tussen te komen. Dit is ook het geval voor alle zaken die bijdragen tot de veiligheid en die eigenlijk vanzelfsprekend zijn: enkel de noodzakelijke piloten in de pilots corner, bezoekers in de veilige zone, geen loslopende honden enz...In geval van twijfel kunnen de aanwezige bestuursleden als 'scheidsrechter' op treden.

2. Vliegreglementering:

- a. Om alleen te mogen vliegen moet je 'gelost' worden door iemand van het bestuur.
- b. Er mogen geen modellen die niet actief gebruikt worden aan de piste aanwezig zijn. Niet naast de piste en niet in de pilot box.
- c. Alvorens de eerste vlucht met een nieuw toestel aan te vangen of na belangrijke herstellingen dient het toestel 'gekeurd' te worden door 2 leden piloten die in dezelfde discipline vliegen.
- d. Het luchtruim wordt verdeeld in 2 zones. Van noord-west tot oost is principieel voorzien voor modelbouw vluchten, de rest voor RPAS. Tijdens het vliegen staan de piloten in de 'pilots corner', ze nemen een vaste positie in en vliegen steeds voor zich binnen hun vliegzone. Helikopters en RPAS dienen uit het circuit te blijven indien er een vliegtuig in vlucht is of wil opstijgen/landen. Op deze wijze is het perfect mogelijk om met vliegtuigen en helikopters of RPAS samen te vliegen, vermits deze laatste gebruik kunnen maken van de andere zone. Van deze opsplitsing kan indien nodig afgeweken worden na gezamenlijk overleg.
- e. Het prioriteitsprincipe: vermits we 3 verschillende disciplines hebben zijnde vliegtuigen, helikopters en RPAS moeten we een regeling treffen teneinde conflicten te vermijden:
RPAS hebben voorrang op zaterdagvoormiddag en tijdens de kantooruren (08u – 17u) met uitzondering van de woensdag en donderdag namiddag.
Vliegtuigen hebben prioriteit op woensdagnamiddag, donderdagnamiddag, zaterdagnamiddag, op zon- en feestdagen en op elke werkdag buiten de kantooruren.
Dat wil niet zeggen dat de anderen dan niet kunnen vliegen, maar ze moeten voorrang geven en principieel toelating vragen, zodat ze elkaar niet storen. De helikopters zijn de minst bevoorrechte discipline (omdat zij ook de kleinste groep vormen), dwz dat ze altijd principieel altijd toelating moeten vragen. In de praktijk zal dat echter vlot verlopen en zullen zij genoeg kunnen vliegen. De prioriteitsdiscipline mag enkel verbieden aan de andere disciplines om te vliegen wanneer zij daar echt een reden voor hebben en deze reden motiveren. (bijv. de te lage zon met het risico om

verblind te worden, waardoor de drone of helikopterpiloten verplicht zijn om in de vliegtuigzone te vliegen).

3. Toelating om te vliegen.

Vliegen is toegelaten tussen 9:00 en 21:00 of zonsondergang uitsluitend met batterij aangedreven toestellen, geen verbrandingsmotoren en met maximaal 5 toestellen gelijktijdig in de lucht.

Men mag enkel met een toestel vliegen wanneer men 100% zeker is dat het toestel in orde is en wanneer men 100% zeker is bekwaam te zijn om er veilig mee te vliegen.

Alle aanwezige leden nemen hier ook hun verantwoordelijkheid en kunnen tussenkomen indien nodig. In geval van onzekerheid en bij "maiden flights" dient een meer ervaren piloot als 'instructeur' te assisteren.

4. Brevetten.

Tot nader order distantiëren wij ons van de brevetten voorgesteld door de VML.

Iemand die van nul start en die wil modelvliegen dient eerst te oefenen op een simulator.

Wanneer hij in staat is om op de simulator zowel van links of van rechts te landen en dit telkens na het nemen van zowel een linker- als een rechterbocht, kan hij overgaan tot het nemen van lessen met een reëel toestel. Elk ervaren lid kan fungeren als instructeur.

De instructeur bepaalt wanneer iemand bekwaam is om met een bepaald toestel solo te vliegen.

Wanneer de leerling overschakelt naar een ander type toestel van een hoger level (sneller, minder stabiel...) dient hij opnieuw beroep te doen op een instructeur. Met andere woorden de toelating om solo te vliegen is toestel afhankelijk.

5. Speciale vluchten die voorrang tot het gebruik van piste en luchtruim vragen.

Het gaat o.a. om zweversleep, groepsvluchten en FAI trainingsvluchten.

Hier is het mogelijk om te verzoeken om tijdelijk alle andere toestellen aan de grond te houden teneinde deze vluchten kwalitatief mogelijk te maken en de veiligheid te garanderen.

Na overleg moet dit toegestaan worden met een maximale tijdsduur van 20 minuten en tussentijden van minimum anderhalf uur. Bij organisaties van bijv. zweef weekend of FAI wedstrijd kan dit uiteraard voor de ganse periode van het evenement.

Ook voor scheervluchten dient men deze regel te volgen, m.a.w. enkel toegelaten na overleg en wanneer er geen andere piloten aanwezig zijn.

6. Geluid

Het geluid van onze toestellen is het grootste risico voor het voortbestaan van de club.

Het aantal dB's toegestaan door DGL hangt af van de locatie van het terrein. Het is echter het storend karakter dat bij ons meer bepalend is, zo kan een toestel dat op de grond aan de norm voldoet doch in de lucht hinderlijke resonantiegeluiden maakt vliegverbod krijgen. Ook de vliegradius speelt hierbij een rol. We dienen absoluut te verhinderen dat er geluidsklachten kunnen komen.

Hier treed het bestuur op als scheidsrechter.

7. Organisatie.

Phoenix is een VZW, op aanvraag kunnen de statuten ter inzage gegeven worden.

Het wettelijk kader bestaat uit een Algemene Vergadering die op haar beurt een beheerraad aanduidt. Deze structuur staat boven de praktische structuur doch komt enkel in actie om aan de wettelijke verplichtingen te voldoen en vergadert minstens 1 keer per jaar of als het nodig is.

De organisatie die de club in de praktijk bestuurt is het bestuur welke bestaat uit de beheerders, uitgebreid met een aantal leden aangesteld door de beheerraad.

In het bestuur zetelen dus voornamelijk toegetreden leden die een deel van de organisatie en de verantwoordelijkheid op zich willen nemen.

Het bestuur vergadert maandelijks en regelt de dagelijkse zaken die nodig zijn om de club vlot te laten draaien, organiseert wedstrijden en manifestaties, feestelijkheden en samenkomsten.

Ondertekenen met naam in drukletters en 'Gelezen en aanvaard'