



Reglement voor het gebruik van vliegtuigen van de Vliegclub Teuge afdeling Motorvliegen (MVA)

21 april 2021

Dit reglement is een reglement als bedoeld in art. 13 lid 1¹ van de statuten van Vliegclub Teuge.

Dit reglement vervangt alle eerdere reglementen aangaande het gebruik van MVA vliegtuigen.

Dit reglement is goedgekeurd door het Hoofdbestuur van de Vliegclub Teuge in haar vergadering van 22 maart 2021 en vervolgens door de Algemene Ledenvergadering van de MVA in haar vergadering van 21 april 2021.

Dit reglement is van kracht ingaande 21 april 2021 (het schadefonds wordt van kracht ingaande 1 januari 2022).

Definities

- a) MVA: motorvliegafdeling van de Vliegclub Teuge
- b) Clubvliegtuigen (of Vliegtuig): PH-VTB; PH-VTA; PH-CVT; PH-AVB
- c) Lid/Leden: lid/leden van de MVA
- d) Vlieger: lid van MVA dat een vliegtuig van de MVA gebruikt
- e) SAS: Special Air Services. Hiermee heeft de MVA een overeenkomst voor de afhandeling van vluchten
- f) CVV – de MVA Commissie Veilig Vliegen (voor de leden: zie website)
- g) FsPro – Flight Schedule Pro – het vliegtuig reserveringssysteem van MVA
- h) Uitchecken: vlucht met en/of briefing door een instructeur om toegang te krijgen tot het gebruik van een specifiek clubvliegtuig.
- i) 90 dagen regeling: voor het mogen gebruiken van een clubvliegtuig moet de vlieger in de voorafgaande 90 dagen tenminste 3 landingen (Touch en Go is ook een landing) met dat clubvliegtuig hebben gemaakt
- j) 90 dagen vlucht: trainingsvlucht met een instructeur indien de 90 dagen regel is overschreden
- k) Instructeurs: leden van de CVV of door de CVV aangewezen instructeurs

Uitgangspunten

- a) Leden maken gebruik van de clubvliegtuigen als een “goed huisvader” (als ware het vliegtuig hun eigendom)
- b) Leden houden bij het gebruik van vliegtuigen rekening met elkaar. Vliegtuigen worden niet onnodig gereserveerd. Het niet doorgaan van een geplande vlucht wordt z.s.m. in FsPro geannuleerd, zodat het vliegtuig beschikbaar is voor andere clubleden
- c) Alle leden zijn gelijk en hebben dezelfde rechten
- d) De vlieger is te allen tijde zelf en volledig verantwoordelijk voor het naleven van dit reglement, een veilige vluchtuitvoering en het overigens voldoen aan alle regels voor vliegers

Algemene regels

- a) Uitchecken. Voordat een lid gebruik kan maken van een clubvliegtuig moet het lid worden uitgecheckt op het vliegtuig waarop hij wil gaan vliegen. Dit uitchecken gebeurt door één van de instructeurs
- b) De vlieger moet op elk vliegtuig afzonderlijk worden uitgecheckt
- c) Eenmaal uitgecheckt moet het lid aan de 90 dagen regeling voldoen dan wel een 90 dagen vlucht maken om het betreffende clubvliegtuig te kunnen gebruiken.
- d) Het uitchecken en de 90 dagen vlucht geldt voor elk clubvliegtuig afzonderlijk

¹ “elke afdeling heeft het recht eigen reglementen vast te stellen, welke niet in strijd mogen zijn met de statuten en/of het reglementen van de Vliegclub”. Wel moet het HB dit reglement goedkeuren, voordat het aan de MVA leden ter goedkeuring wordt voorgelegd.

- e) Op verzoek kan een instructeur bepalen dat een 90 dagen vlucht niet nodig is
- f) De instructeur zorgt na het uitchecken resp. de 90 dagen vlucht voor het vrijgeven van de boekingsmogelijkheid in FsPro
- g) Leden zijn verplicht hun geldige vlieg-documenten te uploaden in de ledenportaal. Zonder dat is gebruik van clubvliegtuigen niet mogelijk. Het lid kan zich niet beroepen op het niet tijdig door MVA (indien en voor zover dat gebeurt) informeren over documenten die verlengd moeten worden resp. ge-upload moeten worden
- h) Dit reglement is onverkort van toepassing indien het lid deelneemt aan een door MVA georganiseerde activiteit
- i) De clubvliegtuigen mogen niet gebruikt worden voor commerciële activiteiten of lesvluchten in welke vorm dan ook, met uitzondering instructievluchten met leden door een MVA instructeur
- j) De vlieger mag het vliegtuig uitsluitend besturen vanuit de linkerstoel
- k) Huisdieren zijn in de clubvliegtuigen niet toegestaan
- l) Leden worden geadviseerd zich aan te melden voor de algemene MVA Whats app, alsmede de vliegtuig-Whats app. Daarmee blijft het lid voorzien van actuele informatie van zowel het bestuur alsmede van andere leden

Reserveren van een clubvliegtuig en gebruik van FsPro

MVA maakt voor het reserveren van vliegtuigen gebruik van FsPro

- a) Toegang tot FsPro
 - 1) Actie 1: een lid kan, nadat hij/zij daarvoor een uitnodiging vanuit FsPro heeft ontvangen, een account aanmaken. Daartoe kan het lid een verzoek doen aan een instructeur. Gebruikelijk is dat dit verzoek bij nieuwe leden gebeurt als onderdeel van het uitchecken. Activering van het boekingsstelsel gebeurt pas nadat voldaan is aan actie 2
 - 2) Actie 2: Bewijs van Bevoegdheid, LPE en Medical uploaden via het MVA Ledenportaal
 - 3) Actie 3: de CVV geeft het lid toegang om te boeken in FsPro
- b) Reserveren in FsPro
 - 1) Nadat voornoemde acties zijn afgerond kan het lid clubvliegtuigen reserveren. Hierbij gelden de volgende regels:
 - 2) Allereerst moet een (nieuw) lid van de CVV toegang krijgen tot FsPro (doorgaans na het uitchecken of na een 90 dagen vlucht)
 - 3) Reserveren kan alleen indien wordt voldaan aan de 90 dagen eis. Op het moment van boeken moet op de geplande vluchtdatum aan de 90 dagen eis worden voldaan.
 - 4) Een lid kan een clubvliegtuig maximaal 3 maanden voor de gewenste datum reserveren. Reserveren via FsPro moet minimaal 24 uur voor de voorgenomen vlucht plaatsvinden. Een reservering binnen deze 24 uur kan plaatsvinden na telefonisch overleg met de SAS. Zij kunnen binnen de 24 uren-termijn een gewenste reservering alsnog vastleggen in FsPro
 - 5) Bij een reservering worden alle gevraagde gegevens ingevuld inclusief de verwachte vliegtijd en de bestemming indien het geen locale vlucht is
 - 6) Een lid kan om operationele redenen een geboekte vlucht in FsPro annuleren (of telefonisch annuleren bij de SAS)
 - 7) Boeking voor meerdere aaneengesloten dagen behoeven vooraf goedkeuring het bestuurslid CVV of -Techniek
 - 8) Op door de weekse dagen moet van de gereserveerde tijd minimaal 25% vliegtijd (bloktijd) zijn. In het weekend is dit 50%. Uitzondering is mogelijk na een verzoek daartoe vooraf aan het MVA bestuurslid CVV of -Techniek

- 9) Een reservering voor meerdere dagen behoeft toestemming vooraf van het MVA bestuurslid CVV- of Techniek. Richtlijn daarbij is dat de minimale vliegtijd door de weeks 3 uur per dag is en in het weekend 4 uur per dag.
- 10) Indien een vlucht plaatsvindt waarbij de vlieger niet in FsPro staat geregistreerd, dan wordt die vlucht niet automatisch geregistreerd voor de 90-dagen regel. Dit kan indien nodig worden gecorrigeerd door melding aan het MVA bestuurslid CVV of – Techniek. Het niet vastliggen in FsPro van een gemaakte vlucht kan bijv. aan de orde zijn indien:
 - 11) Je een overland vlucht maakt met een ander clublid, welk lid voor de gehele periode het vliegtuig heeft gereserveerd in FsPro
 - 12) Bij clubactiviteiten (waarbij de club de kist heeft gereserveerd in FsPro)
 - 13) Het MVA bestuur is bevoegd een reservering van het lid te annuleren. Het bestuur zal het betreffende lid daarover (inclusief de redenen van annulering) informeren
 - 14) Het bestuur is bevoegd de mogelijkheid van een lid tot reserveren van een vliegtuig in FsPro te blokkeren. Het bestuur zal het betreffende lid daarover (inclusief de redenen van blokkering) informeren

Vlucht voorbereiding en -uitvoering

Voor de aanvang van elke vlucht dient:

- a) Eventuele geconstateerde schades of gebreken moeten worden vastgelegd (foto maken) en gemeld aan de SAS en worden geregistreerd in FsPro (Squawk). Het is ter beoordeling van de vlieger of deze schade/gebreken het uitvoeren van de voorgenomen vlucht belemmerd. Hierover zo nodig overleggen met de SAS. Het vooraf vastleggen van schades is mede nodig om zo nodig later aan te kunnen tonen dat de schade niet door de vlieger is veroorzaakt
- b) Indien de vliegtuig-papieren niet in het vliegtuig aanwezig zijn, kunnen deze worden opgehaald bij de SAS
- c) Check voor aanvang van de vlucht of de stand van de urenteller juist in het journaal staat
- d) De vlieger blijft te allen tijde volledig verantwoordelijk voor het door hem gehuurde clubvliegtuig. Hij zal er zorg voor dragen dat het clubvliegtuig, indien geparkeerd op een andere luchthaven, afgesloten is en verantwoord geparkeerd of gestald is
- e) Dit alles naast alle andere vluchtvoorbereidingen en een goed vliegerschap

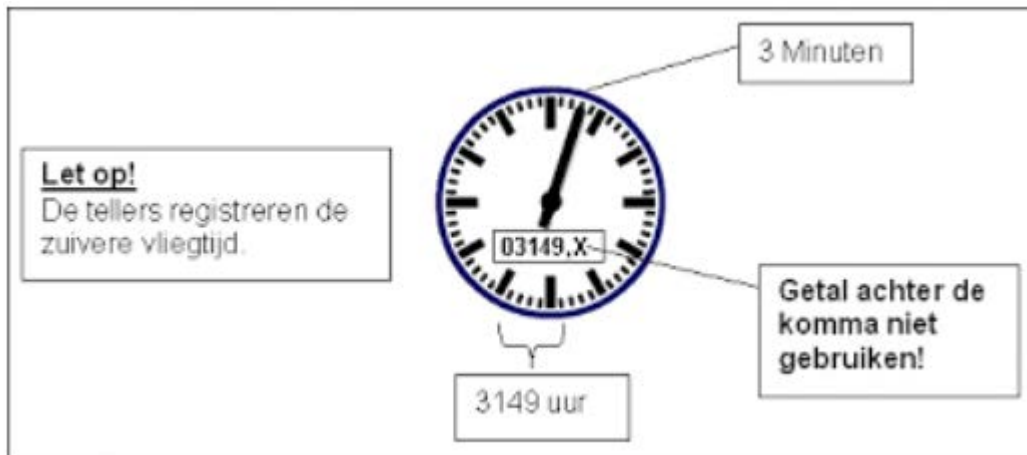
Na afloop van de vlucht

Na afloop van elke vlucht geldt:

- a) Het journaal van het vliegtuig invullen. De zuivere vliegtijd is daarbij de vliegtijd zoals deze door de urenteller van de kist is geregistreerd. Deze urenteller begint pas te lopen tijdens take-off en stopt tijdens de landing. Van het ingevulde journaal een foto maken en in de kist-app downloaden. Het journaal en de andere boorddocumenten inleveren bij de SAS of in de kist achterlaten als er die dag nog meer vluchten worden gemaakt of de SAS gesloten is.²

² Tijdelijk corona regel: tas altijd in de kist achterlaten

Voorbeeld werken urenteller



Aflezen tellerstand: 3149 uur en 3 minuten -> 3149:03 uren:minuten

Stel de beginstand was: 3147:17 (uren:minuten) en de take-off tijd 10:53, dan is de zuivere vliegtijd: 3149:03 - 3147:17 is 1:46 uren:minuten

Landingstijd is dan: 10:53 + 1:46 = 12:39

Invullen in het Journaal:

Stap 1: Vliegtijd = 1:46

Stap 2: Bloktijd (Vliegtijd plus 6 minuten taxitijd) = 1:52

De start van de bloktijd is 5 minuten voor de take-off time. Het einde van de bloktijd is 1 minuten na de landingstijd. In bovenstaande voorbeeld start de motor om 10:48 en de take-off tijd is dus 10:53.

Voor de eindbloktijd tel je 1 minuut op bij het landingstijdstip.

LET OP: de cijfers tellen doorgaans al 1 uur erbij vlak voordat de wijzer de 60 passeert.

- b) De binnenkant van het vliegtuig na elke vlucht schoonmaken
- c) Het vliegtuig van buiten wassen door de laatste vlieger van de dag. De kist wordt daarbij gereinigd van met name vliegen, muggen en ander vuil ontstaan tijdens de vlucht. Laat het vliegtuig achter zoals je hem zelf graag de volgende dag aan zou willen treffen!
- d) Tijdens de vluchtuitvoering of daarna geconstateerde gebreken of schades dienen direct te worden gemeld middels FsPro. Zie hierna onder "calamiteiten"
- e) Kist wordt door de laatste vlieger van de dag in de MVA hangaar gezet, dan wel met de SAS wordt afgestemd dat zij dat doen. Indien alle kisten binnen zijn wordt de hangaar afgesloten
- f) Indien zich tijdens de vluchtuitvoering of daarna een incident heeft voorgedaan die dit te worden gemeld aan de CVV en/of de vertrouwenscommissie (zie hierna onder calamiteiten)

Regels op het platform

- a) Nooit een draaiende motor tussen de hangaar en de rode streep
- b) Bij drukte op het platform in goed overleg met elkaar en met de SAS elkaar helpen en meewerken aan een ordentelijk verloop op en rond het platform
- c) Als er op een dag nog een volgende vlucht staat gepland dan kan de kist worden geparkeerd op het platform voor de hangaars van Vliegclub Teuge afd. Zweefvliegen

Calamiteiten en incidenten

- a) Van schades, defecten e.d. die tijdens of na de vlucht worden geconstateerd wordt melding gemaakt in FsPro (Squawk). Ter informatie van een volgende vlieger is melding in de kist-app ook wenselijk
- b) Indien voornoemde schades of defecten invloed hebben gehad op een veilige vluchtuitvoering (hoe gering ook) worden ze gemeld aan de CVV en/of de Vertrouwensmanager (zie ledenportaal, Veiligheid). Dat geldt ook voor andere incidenten en voorvallen die zich tijdens de vluchtuitvoering hebben voorgedaan
- c) Indien, door welke oorzaak dan ook, een vliegtuig moet achterblijven of niet conform plan kan terugkeren naar Teuge geldt:
 - 1) Dit direct melden aan de SAS en aan het bestuurslid CVV of-Techniek en met hen afstemmen wat te doen (zeker ingeval van schade of een technisch mankement)
 - 2) Maak ook een melding in de vliegtuig app zodat een eventuele volgende vlieger wordt geïnformeerd
 - 3) Ter plekke de best mogelijke maatregelen nemen ter bescherming van het vliegtuig (is binnenstalling mogelijk?)
 - 4) Alle kosten die voortvloeien uit het niet het volgens plan kunnen uitvoeren van de voorgenomen vlucht en/of het niet kunnen terugkeren naar Teuge zijn voor rekening van de vlieger

Aansprakelijkheid/verzekeringen/schadefonds

- a) Elke vlieger wordt geacht op de hoogte te zijn van de, op het moment van huren, van kracht zijnde verzekeringsvoorwaarden. Deze voorwaarden zijn in te zien op het ledenportaal. MVA is nimmer aansprakelijk voor schade en persoonlijke letsels van welke aard en omvang dan ook, welke voortvloeit en/of samenhangt met het gebruik van clubvliegtuigen
- b) De MVA toestellen zijn minimaal WA verzekerd, met een eigen risico. Indien schade aan een clubvliegtuig of andere eigendommen van de club wordt veroorzaakt zal de vlieger of het lid dat de schade veroorzaakt aansprakelijk gesteld kunnen worden tot een maximum eigen risico van € 2.250 per geval. Deze aansprakelijkheid is van toepassing indien de betreffende schade voor de club onder haar eigen risico valt
- c) MVA leden kunnen ingaande 1 januari 2022 dit eigen risico afkopen. Dit gebeurt als volgt:
 - o de jaarlijkse MVA contributie wordt ingaande 1-1-2022 verhoogd met € 50,- voor afkoop van het eigen risico. Deze € 50,- wordt jaarlijks geïndexeerd conform de contributie indexatie
 - o op de contributie factuur wordt het bedrag voor afkoop eigen risico elk jaar aangegeven
 - o leden zijn niet verplicht het eigen risico af te kopen. Indien een lid dat niet wil kan hij/zij volstaan met betaling van de contributie onder aftrek van het bedrag voor de afkoop van het eigen risico
 - o leden kunnen elk jaar besluiten het eigen risico wel/niet af te kopen voor dat betreffende kalenderjaar. Die keuze maken zij dus kenbaar door de opslag op de contributie wel/niet te betalen.
 - o bij betaling van de afkoop eigen risico bedraagt het eigen risico nihil
 - o nieuwe leden (ingående 2022) hoeven voor het lopende jaar (jaar van aanmelding) de afkoop eigen risico niet te betalen, doch worden voor dat lopende jaar wel automatisch geacht het eigen risico te hebben afgekocht

Special Air Services

MVA heeft een afhandelingsovereenkomst met Special Air Services (SAS). Voor vliegers is vanuit deze overeenkomst relevant:

- a) SAS is altijd aanspreekbaar op vragen van vliegers, van welke aard dan ook
- b) SAS kan mutaties in FsPro doorvoeren binnen 24 uur voor een voorgenomen/gewenste vlucht
- c) Indien Take Off niet open is mogen MVA leden gebruik maken van het toilet bij de SAS

Tanken

MVA heeft voor haar clubkisten een eigen tankvoorziening: de gele en blauwe kar die in de hangaar staan. Tank altijd volgens de tankinstructie zoals die in de hangaar hangt:

- a) GELE kar: brandstof voor de PH-AVB en PH-VTB (diesel)
- b) BLAUWE kar: brandstof voor PH-CVT en PH-VTA (Super 98)

Indien tanken uit de club-tankkarren niet mogelijk is en voor tanken op andere velden geldt:

- a) PH-AVB en PH-VTB
 - 1) Geschikte brandstoffen zijn Jet A1 fuel en specifieke diesel (zie vliegtuig POH section 2 Limitations – Permissible fuel grades; bij twijfel Jet A1 gebruiken)
 - 2) Op Teuge te tanken op het tankplatform voor de havendienst. Hiervoor is in beide kisten een BP tankpas aanwezig. Facturering hiervan gebeurt door de havendienst rechtstreeks aan de club
 - 3) Op andere velden: de huurder dient de getankte brandstof zelf te betalen en naderhand te declareren bij de penningmeester (bon per email aan penningmeestermva@vliegclubteuge.nl).
- b) PH-CVT en PH-VTA
 - 1) PH-CVT: Geschikte brandstoffen zijn Super98 en Avsas (volgens POH C172P Section 2 Limitations Fuel Limitations en volgens STC SA1948CE)
 - 2) PH-VTA: geschikte brandstof is Super 98 (volgens POH PS-28 Cruiser Section 2 Limitations). Avgas mag bij uitzondering worden getankt, maar dit dan wel melden in het journaal (heeft impact op onderhoud programma)
 - 3) In overleg met de SAS nagaan of tanken uit de tankkar van de SAS (Super 98) mogelijk is
 - 4) Anders op Teuge Avgas te tanken op het tankplatform voor de havendienst. Hiervoor is in beide kisten een BP tankpas aanwezig. Facturering hiervan gebeurt door de havendienst rechtstreeks aan de club
 - 5) Op andere velden: de huurder dient de getankte brandstof zelf te betalen en naderhand te declareren bij de penningmeester (bon per email aan penningmeestermva@vliegclubteuge.nl).
 - 6) Mogas: de aanduiding mogas wordt (in het buitenland) zowel gebruikt voor brandstof met 95 en 98 octaan gehalte. Let op dat bij tanken van mogas dit 98 moet zijn
- c) Houdt bij de hoeveelheid te tanken brandstof altijd rekening met
 - 1) Altijd voldoende brandstof voor de veilige vluchtuitvoering
 - 2) Onnodig vol tanken, waardoor een volgende vlieger een Weight & Balance probleem kan hebben (niet vol tanken voor een halfuurtje vliegen)
 - 3) Overleg zo nodig met vlieger na je over de hoeveelheid te tanken brandstof

Verhuurtarieven en facturering

- a) Actuele verhuurtarieven alsmede informatie over “de regeling” zijn te vinden op de ledenportaal
- b) De huurder ontvangt via de SAS en de MVA penningmeester binnen enkele dagen digitaal de factuur voor de uitgevoerde vlucht
- c) Landingsgelden voor Teuge worden op de factuur meegenomen
- d) Landingsgelden op andere velden dient de vlieger op dat veld zelf te voldoen. MVA heeft hierover geen afspraken met andere velden gemaakt

Tenslotte

- a) In elk vliegtuig zit een lijst met actuele telefoonnummers en nadere instructies ingeval van een calamiteit