stichting
vliegmaterieel
hoeven

STICHTING VLIEGMATERIEEL HOEVEN

Voorwaarden voor het gebruik van het SVH materieel

Versie: 10 november 2026

Vragen en opmerkingen over deze voorwaarden graag schriftelijk melden bij de secretaris van de SVH.

I INLEIDING

De Stichting Vliegmaterieel Hoeven (hierna te noemen SVH) is een stichting met het doel vliegtuigen tegen kostprijs ter beschikking te stellen aan de leden van Vliegclub Seppe (VCS). Het bestuur, de Raad van Toezicht (RvT) en de operations functionarissen verrichten hun werkzaamheden op basis van non-profit. Door het bestuur en de RvT van de SVH zijn in overleg met het bestuur van de VCS voorwaarden opgesteld voor het gebruik van de bij de SVH in beheer zijnde vliegtuigen.

Niet-naleving
Bij niet-naleving van deze voorwaarden volgt een gesprek met het bestuur van SVH waarbij de betrokkene zijn zienswijze naar voren kan brengen. Het bestuur neemt vervolgens een besluit en communiceert hierover met motivering aan de betrokkene. Uitgangspunt is dat bij niet-naleving eerst een schriftelijke waarschuwing wordt gegeven. Bij herhaaldelijke schending van de voorwaarden kan de toegang tot het vliegmaterieel tijdelijk of permanent worden ontzegd. Gevallen van niet-naleving worden altijd gemeld bij het bestuur van Vliegclub Seppe.

II GEBRUIK VAN HET MATERIEEL

Alle bij de SVH in beheer zijnde (eigen, evt. ingehuurde of anders ter beschikking gestelde) vliegtuigen zijn, onder de volgende voorwaarden, beschikbaar voor sportvliegers en instellingen die zich met de vliegsport bezighouden:

1. De vlieger dient vóór de aanvang van de vlucht:
   - In het bezit te zijn van de vereiste bevoegdheden;
   - Door een clubinstructeur (zoals in punt 4 hieronder benoemd) uitgecheckt te zijn op het type toestel;
   - Voldoende vliegervaring op het te vliegen toestel te hebben (zie ervaringseisen onder punt 3 hieronder);
   - Leerling-vliegers mogen alleen met, of in opdracht van een clubinstructeur, van de vliegtuigen gebruik maken, dit geldt ook voor taxiën;
   - Een positief saldo te hebben van minimaal €200,- bij de SVH. Indien het meermaals gebeurt dat hier niet aan wordt voldaan, kan het bestuur besluiten boekingen te verwijderen;
   - Deelnemer te zijn door middel van jaarlijkse bijdrage in de vaste kosten. Dit kan zijn 1 maal ineens in januari of begin lidmaatschap, of in 4 termijnen.

2. Voor de vluchtduur geldt:
   - Altijd een minimum zuivere vliegtijd van 18 minuten (0,3 ZVM) per vlucht;
   - Per reservering de minimum zuivere vliegtijd zoals aangegeven in onderstaande tabel:

Duur van de aaneengesloten reservering in Aeroplus	Minimum zuivere vliegtijd op zaterdagen, zondagen en nationaal erkende feestdagen	Minimum zuivere vliegtijd op overige dagen
4 uur	1,5 uur	1,0 uur
6 uur	2,5 uur	2,0 uur
8 uur	3,5 uur	2,5 uur

   - Meerdaagse vluchten mogen niet meer dan één weekend omvatten en voor meerdaagse vluchten langer dan 3 dagen is toestemming nodig van het SVH bestuur;
   - De vluchtduur dient te worden genoteerd aan de hand van de Zuivere Vliegtijd Meter (ZVM).
   - Minder gevlogen uren worden voor 50% in rekening gebracht.

3. Ervaringseisen:
   - Indien 6 weken niet op een type vliegtuig is gevlogen, dient eerst een vlucht en minimaal twee landingen met een safety pilot (gebrevetteerd en current, conform deze SVH-voorwaarden, op type) of clubinstructeur gemaakt te worden. Deze dient vermeld te worden in het logboek;
   - Indien 3 maanden niet op een type vliegtuig is gevlogen dient eerst een vlucht met minimaal 3 landingen met een clubinstructeur gemaakt te worden welke met positief resultaat moet worden afgerond.

4. Lesgeven/examineren:
   - Op de vliegtuigen die door de SVH ter beschikking worden gesteld mag uitsluitend les worden gegeven door instructeurs die door de SOO (Stichting Ondersteuning Onderwijs) zijn aangesteld dan wel door andere instructeurs indien daarvoor schriftelijk toestemming is gegeven door het bestuur van de SVH;
   - Indien een examenvlucht door een externe examinator wordt afgenomen dient dit te worden goedgekeurd door de HoT en wordt het bestuur van de SVH hierover vooraf geïnformeerd.

III ONDERHOUD

Onderhoud aan het in beheer van de SVH zijnde materieel wordt aan de hand van de in de logboeken vermelde gevlogen uren en de gemaakte reserveringen in **'Aviatize'** met het onderhoudsbedrijf gepland en afgesproken. Dit gebeurt door de operations functionarissen. Hiervoor is het wel noodzakelijk dat u zo nauwkeurig mogelijk uw verwachte vliegtijd bij uw boeking ingeeft.
In het reserveringsysteem **'Aviatize'** worden de onderhoudsperioden vastgelegd; u kunt binnen zo'n periode niet boeken.

Zo nodig worden tussentijdse noodzakelijke reparaties op dezelfde manier in het reserveringsysteem ingevoerd. Indien gemaakte reserveringen moeten worden verschoven of komen te vervallen worden de betrokkenen hiervan op de hoogte gesteld (middels de beschikbare systemen: telefonisch, e-mail of anders). De operations functionarissen hebben het mandaat van het bestuur om het onderhoud te plannen, óók als úw boeking daardoor wordt beïnvloed! Het spreekt voor zich dat het melden van storingen of onregelmatigheden, zulks ter beoordeling van vlieger en /of onderhoudsbedrijf, goed dient te worden teruggekoppeld met het bestuur of een van de operations functionarissen van de SVH. Hiervoor gelden de volgende afspraken:

- Een klacht die gevolgen heeft of kan hebben voor de **vliegveiligheid** dient onmiddellijk aan een operations functionaris kenbaar gemaakt te worden;
- Een volgende vlieger kan pas gebruik maken van het toestel als het toestel is vrijgegeven door het onderhoudsbedrijf;
- Overige klachten kunnen in het klachtenboek worden genoteerd (vermeld aard van de klacht en uw naam), zodat hier tijdens de eerstvolgende reguliere inspectie aandacht aan kan worden besteed;
- Bij een technische storing in Nederland op een ander veld dan Seppe of in het buitenland dient eveneens contact te worden opgenomen met een operations functionaris.
- Reparaties mogen alleen worden uitgevoerd na uitdrukkelijke toestemming van de operations functionaris, die hierover overleg moet voeren met het bedrijf dat het onderhoud verzorgt van onze toestellen;
- Van de vlieger wordt verwacht dat het omgaan met en het gebruik van de vliegtuigen met grote zorgvuldigheid gebeurt;
- De vlieger is ook verantwoordelijk voor de handel en wandel van zijn passagiers ten opzichte van de vliegtuigen. Met name bij het in- en uitrijden van de hangar. Gebruik hiervoor de bij het vliegtuig behorende trekstang.
- Duwen en trekken tegen bepaalde delen van het vliegtuig moet worden vermeden. Vliegtuigen zijn heel sterk van constructie maar door gebruik te maken van lichte materialen (voor een laag startgewicht) ook kwetsbaar en niet in de laatste plaats **zeer kostbaar**;
- Behandel de vliegtuigen, evenals toebehoren zoals headsets, vliegtassen, etc., met zorg en als uw eigendom! Het gaat tenslotte ook om **úw veiligheid**;

- Mocht er desondanks schade zijn ontstaan, dient dit onverwijld aan het bestuur of een van de operations functionarissen te worden gemeld.

IV BOEKINGEN

De Vliegclub Seppe heeft een website (www.vliegclubseppe.nl) waarbinnen het reserveringprogramma **'Aviatize'** voor het reserveren van vliegmaterieel van de SVH kan worden opgeroepen. Alle reserveringen dienen in Aviatize te worden gemaakt en zijn hierdoor online voor alle geregistreerde vliegclubleden op te vragen; zelf gemaakte boekingen kunnen worden gewijzigd of worden opgeheven (dit kan wereldwijd en dag & nacht). Toegang tot **'Aviatize'** (gebruikersnaam en wachtwoord) kan worden verleend door het bestuur van de SVH.

Bij het reserveren zijn de volgende afspraken van toepassing om optimaal gebruik van het materieel te kunnen maken:

- **Wie het eerst boekt, vliegt het eerst**. Er kan altijd een **tweede** boeking gemaakt worden in de vorm van een schaduwboeking. Let op!:
  - als de 1e boeking wordt gecanceld, gaat de schaduwboeking niet automatisch over naar 1e boeking. Kijk dus of er een schaduwboeking staat. In dat geval heeft die persoon het eerste recht. Die persoon moet de schaduwboeking omzetten naar 1e boeking. Een schaduwboeking kun je niet in- en/of uitchecken.
- Boek alleen de **tijd welke u denkt te gaan vliegen**. Een kleine marge bij de verwachte vertrek- en aankomsttijden is toegestaan, maar overdrijf hier niet in (max. ½ uur) om de collega vliegers en de stichting niet te benadelen;
- Boek **niet zomaar een uurtje midden op de dag** (zeker niet in de zomerperiode). Hierdoor blokkeert u de mogelijkheid voor anderen om een langere vlucht te boeken;
- Boek langere vluchten **ruim vooraf**;
- Vergeet niet om tijdig een vlucht die onverhoopt **geannuleerd** moet worden uit het systeem te halen, zodat een eventuele tweede boeking voor dat tijdstip geactiveerd wordt en de volgende vlieger zijn uren kan maken. Als u laat annuleert bel even met de volgende vlieger of, als het laatste vlucht van de dag betreft, de vlieger vóór uw geannuleerde boeking (of zo nodig de havendienst), zodat het vliegtuig in ieder geval in de hangar wordt geplaatst;
- Kom **op tijd** als u gereserveerd hebt. Zorg dat alle voorbereiding is gedaan voor aanvang van de boeking. Een boeking vervalt 15 minuten na de begintijd van de geplande reservering. Indien onverhoopt de begintijd niet gehaald kan worden (bijv. file) is een telefoontje naar de havendienst of eerstvolgende vlieger snel gemaakt;
- Als voor een vlucht een latere **uitwijkvlucht** wordt geboekt, vermeld dan uitdrukkelijk bij deze boeking dat het een uitwijk betreft, zodat een ander met kans op succes een tweede boeking kan maken; Het maken van 2 boekingen kort na elkaar met de intentie om slechts 1 van deze boekingen te benutten is niet gewenst;
- Geef zo nauwkeurig mogelijk uw verwachte **vliegtijd** op. Deze wordt gebruikt voor de onderhouds-planning;
- In **'Aviatize'** kan alleen geboekt worden indien u een positief vliegtegoed van minimaal €200,- heeft;
- Examenvluchten en clubevenementen hebben altijd voorrang boven andere boekingen;
- Het maken van 2 boekingen binnen 7 dagen met de bedoeling er slechts 1 uit te voeren is niet de bedoeling.

V AANVANG VAN DE VLUCHT

- Controleer dat er geen klachten in het klachtenboek open staan die uw vluchtuitvoering kunnen beïnvloeden.
- Controleer het toestel door een volledige "walk around". Let hierbij ook op beschadigingen.
- Controleer in het logboek of er voldoende "uren te gaan" beschikbaar zijn voor de geplande vlucht(en). Neem bij twijfel contact op met een operations functionaris.
- Voor de diesels geldt dat u kunt drainen met het drainbakje dat in de hangar staat (er is ook een

drainbakje in het vliegtuig aanwezig).
- Gedrainde diesel kunt u weer kwijt in de zwarte jerrycan in de hangar (niet op de grond a.u.b.).
- Natuurlijk controleert u het olieniveau vóór elke vlucht. Houdt er echter rekening mee dat bij de diesels enkele speciale spelregels van toepassing zijn:
    - oliepeilen dient plaats te vinden op volkomen vlakke (verharde) ondergrond; een geringe afwijking van een volkomen horizontale positie leidt tot peilfouten;
    - de eerste peiling van de dag (bij voorkeur vóórdat het toestel is bewogen, en op vlakke ondergrond) is het belangrijkst;
    - bij peilingen met een warme motor is een aflezing rond het minimum acceptabel; het duurt lang voordat alle olie in het carter is gezakt;
    - tussen maximum en minimum niveau op de peilstok zit iets meer dan een liter; tenzij er iets bijzonders aan de hand is, moet u dus nooit meer dan een halve liter toevoegen!
    - als u olie bijvult, noteer dat in het vliegtuiglogboek;
    - Indien de accu onvoldoende opgeladen is om te kunnen starten, contact opnemen met een operations manager. In geen geval zelf een starthulp gebruiken. De aansluiting aan het toestel is hiervoor NIET geschikt.

VI BEEINDIGING VAN DE VLUCHT

- Gebruik **'Aviatize'** om vast te stellen of het de laatste vlucht van de dag betreft; als dit het geval is, **zet het vliegtuig dan in de hangar** en sluit de hangar af. In de hangar mogen de vliegtuigen **NOOIT op de handrem** worden gezet.
- Als er twijfel is of het de laatste vlucht op een dag betreft, dient het vliegtuig in de hangar te worden gezet en de hangar te worden afgesloten. Het is beter om de hangardeuren een keer extra te openen dan het risico te lopen dat het vliegtuig buiten blijft staan.
- Met de vliegers van de motorzwever (TMG) in onze hangar zijn speciale afspraken gemaakt. Om deze TMG op z'n plaats te zetten dient het gehele middendeel van de hangar vrij te zijn (dus slechts de 6 vliegtuigen tegen de zijwanden kunnen er dan staan). Als u zeker weet dat de TMG diezelfde dag nog terugkeert, kun u het vliegtuig buiten laten, dicht bij de hangardeuren, met de trekstang eraan en niet op de handrem. De vliegers van de TMG zetten ons(onze) vliegtuig(en) dan binnen. Als u dit niet zeker weet: zet het toestel dan binnen!
- Meld **klachten/storingen** in het klachtenboekje met vermelding van uw naam; indien de klacht serieus is en/of snelle actie gewenst is, neem contact op met een van de operations functionarissen en informeer de volgende vlieger.
- Let erop dat een onregelmatigheid tijdens de vlucht gevolgen kan hebben voor de veiligheid van de volgende vlucht(en). Laat altijd, na overleg met een van de operations functionarissen, een **controle** uitvoeren door het onderhoudsbedrijf na een onregelmatigheid, zoals een harde/neuswiellanding of wanneer de propeller heeft iets geraakt, alvorens verder te vliegen of het vliegtuig voor een medeclublid achter te laten. Goed vliegerschap kenmerkt zich door aandacht voor veiligheid en niet door fouten te camoufleren die iedere vlieger nou eenmaal kan/zal maken.
- **Tank** een vliegtuig **niet** na de vlucht tenzij u dat uitdrukkelijk met de volgende vlieger heeft afgesproken.
- Als de voorruit vuil is, maak deze dan schoon met schoon water of met de spray (blauwe Pledge) die in het vliegtuig of in het kastje in de hangar aanwezig is (het kastsleuteltje zit bij de vliegtuigsleutels). Maak géén *draaiende* bewegingen over de voorruit met reinigingsmateriaal, dit veroorzaakt krasjes.
- Controleer het toestel ook na de vlucht op beschadigingen.
- Vergeet niet de **sleutels** weer in de vliegtas van het vliegtuig achter te laten.
- Vul het **logboek** van het vliegtuig **correct** in:
    - Vermeldt alle tijden in UTC (= Zulu) tijden, dat moet u in uw persoonlijke vlieglogboek óók;
    - Vermeldt de stand van de ZVM (zuivere vliegtijdmeter) met één decimaal;
    - In de kolom naast de ZVM-stand (ZVM) noteert u het verschil van uw ZVM-eindstand en de vorige ZVM-eindstand (dus uw vliegtijd) in uren met één decimaal;
    - Zie erop toe dat uw vliegtijd in uren/minuten overeenkomt met de ZVM: elke ZVM-decimaal is

6 minuten; rondt het 'aantal decimalen x 6 minuten af op het dichtst bijliggende 5-tal minuten en dit resultaat behoort uw vliegtijd te zijn;
- breng de aldus bepaalde vliegtijd correct in mindering op het aantal 'uren over';
- de vlieg- en bloktijden dienen afgerond te worden op het dichtst bijliggende 5-tal minuten;
- boek direct na de vlucht en voor of na het invullen van het logboek uw vlucht ook in **'Aviatize'** in.

VII HULPMIDDELEN

De SVH en de Vliegclub Seppe stellen de volgende hulpmiddelen ter beschikking aan de vliegers:

1. **Headsets**
   Behandel deze kwetsbare headsets met zorg; meld storingen aan een van de operations functionarissen. Deze headsets zijn voornamelijk bedoeld voor leerlingen en passagiers. Van gebrevetteerde vliegers wordt verwacht dat zij een eigen headset hebben.
2. Een elektronisch **'ForeFlight-account'**: deze documentatie/software kan gebruikt worden bij de vluchtvoorbereiding. Print de kaartjes die u wilt meenemen.
3. **Zwemvesten**;
   Vooraf reserveren bij een van de bestuursleden of de operations functionarissen.
4. **Reddingsvlot**;
   Voor langere vluchten over water heeft Vliegclub Seppe een vierpersoons 'Aero Compact 4' reddingsvlot ter beschikking gesteld. Vooraf reserveren bij een van de bestuursleden of de operations functionarissen.
5. **Grondankers en bevestigingslijnen.**
   Per vliegtuig zijn 2 grondankers en een stel bevestigingslijnen beschikbaar. Gebruik deze waar mogelijk om het vliegtuig bij een buitenstalling vast te binden.

Ten overvloede: alle genoemde hulpmiddelen zijn **eigendom** van en in beheer bij de SVH of Vliegclub Seppe en alleen bestemd voor gebruik door vliegers van VCS en hun passagiers.

VIII FINANCIELE AFWIKKELING

De kosten van het totaal van de gevlogen vliegtijd worden regelmatig door SVH op uw **vliegtegoed** in mindering gebracht. In **'Aviatize'** kan de vlieger zelf zien wat zijn resterende vliegtegoed is (Menu: "Home"). Zorg er te allen tijde voor dat dit vliegtegoed **toereikend** is.

Als er op andere velden dan Seppe getankt wordt, moet u de brandstof zelf betalen. De rekening kunt u scannen en e-mailen naar: Penningmeester-svh@vliegclubseppe.nl. De door u gedeclareerde brandstofkosten worden verrekend met uw vliegtegoed. Het bovenstaande is ook van toepassing als olie wordt gekocht.

Kosten voor landingen en eventuele ATC bijdragen die niet ter plaatse betaald kunnen worden zullen door de SVH aan de betreffende vlieger in rekening worden gebracht.

Als er een **ferryvlucht** moet worden uitgevoerd, kunnen speciale financiële afspraken van toepassing zijn. Van een ferryvlucht is pas sprake als een vliegtuig naar/van een ander vliegveld moet worden gevlogen voor verbetering, onderhoud en/of reparatie. Hieronder valt ook de situatie dat een vliegtuig moet worden opgehaald, nadat zich op een ander veld een zodanige storing voordeed dat een verantwoorde terugvlucht niet mogelijk was. Als de betreffende vlieger in staat en bereid is om op de reparatie te wachten zal hem/haar, na goedkeuring door het bestuur, een overnachtingvergoeding worden verstrekt.

Een ferryvlucht vindt altijd en uitsluitend plaats op verzoek van het bestuur of een van de

operations functionarissen.

Met vliegers van een dergelijke ferryvlucht kunnen door het bestuur speciale afspraken gemaakt worden voor de vliegkosten en de kosten voor de landing op een ander vliegveld.

- Voor het gebruik van een auto in verband met een ferryvlucht wordt een onkostenvergoeding van €0,23 per gereden kilometer verstrekt. Wordt een ander vliegtuig ingezet in verband met een ferryvlucht zullen de gevlogen brandstof en het landingsgeld worden vergoed.
- Alle (extra) kosten, zoals bijvoorbeeld overnachtingskosten, reiskosten en annuleringskosten, die de vlieger en/of zijn passagiers moet(en) maken ten gevolge van een storing aan een vliegtuig in Nederland of in het buitenland zijn voor rekening van de vlieger.

IX OPERATIONS FUNCTIONARISSEN

De operations functionarissen zijn leden, die door het bestuur van de SVH zijn gemandateerd om uitvoering te geven aan het technisch beheer van onze vliegtuigen. Als verlengstuk van het SVH-bestuur en onder verantwoordelijkheid van dat bestuur, plannen zij het onderhoud, maken zij de afspraken met het onderhoudsbedrijf, bewaken zij de onderhoudskosten en zorgen zij middels wekelijkse controles, voor een optimale technische status van het vliegtuig waarin u wilt vliegen.
Op de website kunt u in de **'Albatros'** zien wie op enig moment de operations functionarissen zijn.

X DOCUMENTEN

De bij elk vliegtuig behorende documenten als het:

- Vliegtuighandboek (POH/AFM);
- Aviation Insurance Certificate;
- Airworthiness Review Certificate (ARC);
- Bewijs van Inschrijving (**Bvl**);
- Geluidscertificaat;
- Weegbrief;
- Klachtenboek; en
- Vliegtuiglogboek bevinden zich tezamen met de sleutels van het vliegtuig en de hangar, in de vliegtas van het betreffende vliegtuig.

De namen en telefoonnummers van de operations functionarissen staan vermeld in het klachtenboek. De zorg voor deze documenten en het correct invullen van het logboek en eventueel het klachtenboek is een verantwoordelijkheid van de vlieger.

Controleer voor de aanvang van elke vlucht de inhoud van de vliegtas op de benodigde documenten. Bij controle door de luchtvaartautoriteiten kunnen niet in orde bevonden papieren leiden tot vertraging en eventueel tot een proces-verbaal en soms tot een vliegverbod.

In de vliegtuigen zijn **reservesleutels** aanwezig voor noodgevallen (b.v. verlies of gebroken sleutel); vraag voor een lange meerdaagse buitenlandvlucht aan een bestuurslid of operations functionaris naar de juiste plaats. Op Seppe zijn ook reservesleutels aanwezig in het sleutelkastje in de kast met de vliegtassen. Indien gebruik wordt gemaakt van een reservesleutel dient dit telefonisch te worden gemeld aan een operations functionaris.

XI VERZEKERING

1. Algemene informatie.
   - Verzekerd zijn (leerling)vliegers die onder deze "Voorwaarden voor het gebruik van het SVH materieel" gebruik mogen maken van onze vliegtuigen.

- Het materieel is all-risk verzekerd tegen de marktwaarde. De marktwaarde is de waarde welke het
- vliegtuig in goede staat had voor de betreffende schade. De marktwaarde kan afwijken van de boekwaarde.
- Onder de Wettelijke Aansprakelijkheidsclausule (WA) van de verzekering is de aansprakelijkheid ten opzichte van derden en de aansprakelijkheid ten opzichte van passagier(s) gedekt.

2. Eigen risico.
   - Het eigen risico bedraagt € 2.200,00 per gebeurtenis. Dit betekent dat bij schade de club dit bedrag zelf moet betalen, tenzij er sprake is van grove nalatigheid van de vlieger;
   - Indien de schade het gevolg is van grove nalatigheid van de vlieger kan het door vlieger te vergoeden bedrag oplopen tot het volledige bedrag van de schade. Onder grove nalatigheid wordt in ieder geval verstaan, het vliegen zonder in het bezit te zijn van een geldige bevoegdheid en het handelen in strijd met deze voorwaarden. Grove nalatigheid wordt, indien daarvoor een vermoeden bestaat, vastgesteld na intern onderzoek door het bestuur. Het bestuur kan zich hierbij laten adviseren door een technische commissie. Indien proces- verbaal is opgemaakt door de luchtvaartautoriteiten wordt deze uitslag overgenomen.

3. Dekkingsgebied.
   - Het dekkingsgebied van de verzekering is: EUROPA met de volgende beperking. Vluchten in/uit en overvliegen van de Oekraïne zijn uitgesloten van deze verzekering.
   - Voor vluchten buiten het dekkingsgebied is voorafgaand schriftelijke toestemming van het bestuur nodig. Indien de verzekeraar bereid is extra dekking te verschaffen zullen de daaraan verbonden kosten aan de vlieger in rekening worden gebracht.

4. Aansprakelijkheid vlieger/verzekerde.
   - Onder de dekking van deze verzekering is mede begrepen de aansprakelijkheid van de vlieger tegenover de passagier(s) en de aansprakelijkheid van verzekerde tegenover de vlieger.

5. WA limieten ten opzichte van derden en passagiers, per gebeurtenis.
   - De WA limieten voor onze vliegtuigen zijn als volgt:
     a. Robin PH-CCL, maximaal drie passagiers: € 5.000.000,00
     b. Robin PH-VSQ, maximaal drie passagiers: € 5.000.000,00

6. Uitsluitingen.
   - Niet verzekerd is schade ontstaan:
     a. buiten het dekkingsgebied zoals hierboven beschreven;
     b. tijdens de landing of de take-off van een plaats die niet voldoet aan de recommandaties zoals vastgelegd door de fabrikant van het vliegtuig, tenzij dit gebeurt ten gevolge van overmacht;
     c. door vliegen na alcoholgebruik of gebruik van drugs.

XII OVERIGE BEPALINGEN

De vlieger blijft verantwoordelijk voor alle handelingen voor en tijdens de vlucht.
Als er van de Nederlandse en/of buitenlandse autoriteiten een melding binnenkomt van een luchtruimschending dan is de betreffende vlieger verplicht mee te werken aan de afhandeling van die melding.