

Verhuurvoorwaarden en reglement PH-ALI 2011

Bij verhuur gaat Aero Flores er van uit dat de huurder op de hoogte is van de verhuurvoorwaarden en reglement. De voorwaarden en reglement bestaan onder andere uit:

- Wettelijke eisen
- Verzekeringstechnische eisen
- Maatregelen die een soepel lopend vliegbedrijf bevorderen

Definities

Verhuurder: Aero Flores, de eigenaar van de Cessna F150M, reg. PH-ALI.

Huurder: De persoon aan wie de PH-ALI wordt verhuurd. Dit is degene onder wiens naam de PH-ALI is gereserveerd. Middels het reserveringssysteem of via contact met verhuurder. Ook in geval van een gezamenlijke reservering is er in principe maar één huurder. Het is de verantwoording van de huurder om eventuele kosten en aansprakelijkheden zelf te regelen met het gezelschap waarmee hij reist. Wie de feitelijke piloot of gezagvoerder is, is hierbij niet van belang; de huurder is eindverantwoordelijk voor de PH-ALI en huurverplichtingen.

Gezagvoerder / Piloot: Degene die de verantwoordelijkheid voor de besturing van de PH-ALI op zich neemt. Dit is niet noodzakelijkerwijs de huurder.

Inzittenden: Alle personen die in de PH-ALI reizen, dus huurder, gezagvoerder / piloot en passagier.

Onklaar zijn: Een defect waarbij het verder vliegen wettelijk niet is toegestaan of redelijkerwijs onmogelijk is.

Achterlaten: Het beëindigen van de reis zonder dat de PH-ALI naar EHLE is teruggebracht.

Repatriëring: Het weer naar huis transporteren van de PH-ALI nadat deze was achtergelaten.

Calamiteiten: Ongevallen, het optreden van defecten, het moeten achterlaten van het vliegtuig, etc.

Toebehoren: Alles wat zich bij aanvang van de huurperiode in de PH-ALI bevond of onder 'toebehoren' wordt omschreven op het verhuurformulier.

Piloot

- De piloot moet in het bezit zijn van een geldig Europees vliegbrevet met alle bijbehorende papieren, tenzij de PH-ALI gehuurd wordt t.b.v. lesvluchten door de aangestelde instructeur.
- De piloot moet door de eigenaar aangestelde instructeur worden uitgecheckt op de PH-ALI, type Cessna 150. Tenzij de huurder aannemelijk kan maken dat hij over voldoende type ervaring beschikt, dit ter beoordeling van de aangestelde instructeur en/of verhuurder.
- De piloot moet deze bekwaamheid opnieuw aantonen als er gedurende 90 dagen niet op het betreffende type werd gevlogen.

Huurder

- Huurder dient zelf deel te nemen aan de vluchten die plaatsvinden binnen de reserveringsperiode. Met andere woorden: Het is niet toegestaan de PH-ALI voor andermans gebruik te reserveren, tenzij de huurder zelf meevliegt met het vliegtuig, al dan niet als gezagvoerder, copiloot of passagier.
- De huurder mag het vliegtuig uitsluitend laten vliegen door piloten die door verhuurder zijn geaccordeerd en door de verhuurder aangestelde instructeur uitgecheckt zijn op een Cessna 150.
- De huurder dient op de hoogte te zijn van het reglement die van toepassing is op de stallingsplaats van de PH-ALI en is zodoende aansprakelijk voor eventuele schades en de niet nageleefde regels.
- De huurder heeft een eigen risico van € 1.500,00 per gebeurtenis.
- Schade gemaakt door de huurder kan tot 4 weken na verhuur datum worden verhaald.
- De eerste 50 uur van de nieuwe motor mogen er geen touch en go's worden gemaakt. Na deze eerste 50 uur mogen er wel touch en go's naar behoefte gemaakt worden.
- De eerste 50 uur mag alleen AVGAS getankt worden.
- Gereserveerde uren staan in verhouding tot de gereserveerde dagen, 1 dag geboekt staat gelijk aan minimaal 2 te betalen vliegreuren. Als u 5 dagen boekt en maar 2 uur vliegt betaalt u $5 \times 2 = 10$ uur.
- Reserveringstijd en vliegtijd dienen in verhouding met elkaar te staan. Deze ratio is 1:2. Dat betekent 4 uur reserveren is 2 uur vliegen.
- Voor elk vlieguur, gereserveerd via het reserveringssysteem dan wel in persoon, moet een aanbetaling/borg worden gedaan van € 60,00 per uur. Dit kan elektronisch of in contanten.
- De huurprijs 2011 van de PH-ALI is € 125,00 incl. BTW per vlieguur (10 tachotikken).
- De totaal gemaakte kosten zijn bij Aero Flores: Vliegreuren plus terrein- en/of overlandlandingen (EHLE), of enkelvoud hiervan.
- Landingen elders dan op EHLE dienen ter plaatse te worden afgerekend.
- De totaal gemaakte kosten worden verrekend met de aanbetaling/borg. Hieruit vloeit dan de rest betaling, die d.m.v. een factuur betaald dient te worden. Factuur wordt per mail en/of post verstuurd.
- U ontvangt eens per maand een factuur van Aero Flores.
- Alle facturen dienen binnen 14 dagen na factureringsdatum te zijn betaald.
- De PH-ALI mag niet zonder toestemming van verhuurder worden gebruikt voor het geven van lesvluchten, in welke vorm dan ook.
- De PH-ALI mag uitsluitend worden gebruikt binnen de limieten zoals omschreven in het Pilots Operating Handbook en de bijbehorende Supplementen.

Brandstof

- De verhuurprijs is gebaseerd op een normaal brandstofverbruik, maximaal 22 liter per uur.
- De verhuurprijs wordt tot stand gebracht d.m.v. tachostanden en vliegtijd. Dit ter voorkoming dat er veel getaxied wordt t.o.v. de vliegtijd.
- Wanneer er sprake is van een abnormaal hoog brandstofverbruik zal dit resulteren in een hogere uurprijs.

- De PH-ALI kan zowel op AVGAS als op MOGAS vliegen.
- De PH-ALI heeft een nieuwe motor en mag de eerste 50 uur alleen op AVGAS vliegen.
- Let vooral goed op of de juiste brandstof wordt getankt als het tanken door anderen (vliegveldpersoneel) wordt uitgevoerd. Op sommige velden is MOGAS niet te verkrijgen dan kan er AVGAS worden getankt. Dit mag door elkaar heen getankt worden.
- Bij het tanken van de brandstof voorzichtig zijn met bewegingen in de buurt van de Vortex Generators. Deze zijn zeer broos en dienen aerodynamisch te blijven.
- Als er AVGAS wordt getankt dan zal de verhuur 'droog' berekent worden. Dat betekent dat brandstof niet inclusief is en dat het getankte naar gebruik door huurder zelf betaalt dient te worden.
- Indien het vliegtuig, is volgetankt, kan je ongeveer 3,5 uur vliegen. Vanzelfsprekend is de 'weight and balance' bepalend voor het totaalplaatje.
- Tanken bij voorkeur op het tankstation van EHLE. In het journaal zit een tankpas die op EHLE kan worden gebruikt. Elders dien je zelf af te rekenen, dit bedrag wordt, tegen inlevering van het bonnetje, van de vliegtuighuur afgetrokken tegen maximaal € 1,70 per liter (MOGAS).
- De tankpas mag uitsluitend gebruikt worden voor het tanken van de PH-ALI.
- Er mag alleen getankt worden wat men nodig denkt te hebben. Dus niet volgooien als je maar een paar circuits gaat vliegen.
- Schrijf altijd op het verhuurformulier hoeveel je hebt getankt en maak de brandstofbon(nen) eraan vast.
- Het nemen van fuel samples is verplicht na elke tankbeurt; maar de afgetapte brandstof mag nooit worden geretourneerd in de tanks.

Motorolie

- Het is aan huurders toegestaan om motorolie bij te vullen. Echter nooit meer bijvullen dan 5 Quarts niveau (zie POH).
- Er mag niet gevlogen worden met een motorolie niveau onder de 4 Quarts (zie POH). Neem altijd contact op als het motorolie niveau onder de 4 Quarts is.

Gebruik

Voor het vertrek

Behalve de standaard vluchtvoorbereiding en de preflight-check zijn er nog enkele aandachtspunten:

- De vliegtas met daarin de boordpapieren en sleutels van de PH-ALI liggen niet in het vliegtuig maar zijn op te halen bij de Vliegclub Flevo. De tas heeft een eigen vaste plek.
- Vóór het vliegen dien je het verhuurformulier in te vullen. Dit is ook in je eigen belang: Vanaf het moment dat je het vliegtuig meeneemt ben je verantwoordelijk voor het toestel en de accessoires die bij de PH-ALI horen.
- Check de stand van de tacho die als basis voor de facturering wordt gebruikt.
- Om te voorkomen dat je moet opdraaien voor andermans slordigheden, is het raadzaam om vooraf goed te controleren of alles aanwezig is en of de stand van de tacho klopt.
- Klopt er iets niet, neem dan vóór de vlucht contact op met de verhuurder.

- Sluit de persoonsdeur van de hangaar altijd weer af. Het sluiten van de rolluiken aan de platform zijde is alleen nodig na de laatste vliegbewegingen.

Overland

Wanneer het vliegtuig op een ander vliegveld overnacht.

- Parkeer het vliegtuig indien mogelijk binnen.
- Indien buiten, parkeer het vliegtuig volgens de aanwijzingen van de havenmeester of grondpersoneel, bij voorkeur met de neus op de wind.
- Het vliegtuig moet altijd aan de grond worden verankerd. Ankers en touw zijn aanwezig in het vliegtuig.
- Het stuur moet geborgd zijn d.m.v. de borgpen.
- Leg headsets nooit op het dashboard maar op de stoelen.
- Doe de deur altijd op slot.

Verantwoordelijkheden

- De huurder blijft te allen tijde volledig verantwoordelijk voor het door hem gehuurde toestel. Hij zal er zorg voor dragen dat het toestel, indien geparkeerd op een andere luchthaven, is afgesloten en verantwoord is geparkeerd of gestald. De kosten van een en ander zijn voor de huurder.
- De huurder is verantwoordelijk voor alle toebehoren van de PH-ALI, ook toebehoren die niet worden gebruikt en 'thuisblijven'. Wanneer er iets ontbreekt en niet vooraf aan verhuurder is gemeld kan slechts worden aangenomen dat de spullen tijdens de laatste huurperiode zijn verdwenen. Het is de verantwoordelijkheid van de huurder om bij aanvang van de huurperiode te controleren of alles aanwezig is.
- Schade en defecten aan de PH-ALI en haar toebehoren worden in rekening gebracht aan de huurder, tenzij ze het gevolg zijn van normale slijtage, dit laatste ter beoordeling door een gecertificeerde reparatiebedrijf.
- De huurder dient er voor te zorgen dat het vliegtuig binnen de reserveringstermijn wordt teruggebracht, tenzij overmacht (weersomstandigheden, defecten, ziekte) dit verhinderen. Onderweg de reserveringstermijn verlengen is toegestaan zolang dit geen conflict veroorzaakt met een reeds bestaande daaropvolgende reservering.
- Indien, door welke oorzaak dan ook, de PH-ALI moet achterblijven of niet tijdig kan terugkeren, zal de huurder dit zo snel mogelijk melden.
- De huurder zal zorg dragen voor correcte betaling van verschuldigde landings-, stallings- en parkeergelden, evenals de eventueel aan de piloten of gezagvoerder opgelegde boetes.
- Een ieder die de PH-ALI huurt, verklaart op de hoogte te zijn van de, op het moment van huren, van kracht zijnde verhuur- en verzekeringsvoorwaarden. Deze voorwaarden liggen ter inzage in de map met vliegtuigdocumenten. De verhuurder van de PH-ALI is nimmer aansprakelijk voor schade van welke aard en omvang dan ook, welke voortvloeit en/of samenhangt met de verhuur van de PH-ALI. De huurder is te allen tijde zelf verantwoordelijk.

Verzekering

De PH-ALI is conform de wettelijke voorschriften WA verzekerd: Aansprakelijkheid ten opzichte van derden en ten opzichte van passagiers. Verder is de PH-ALI verzekerd tegen schade. Hiervoor geldt een eigen risico van € 1500,00. De huurder is aansprakelijk voor het eigen risico wanneer er tijdens de huurperiode schade ontstaat. Normale slijtage, dit ter beoordeling door een erkend reparatiebedrijf, wordt niet doorberekend aan de huurder.

Defecten

Ondanks het feit dat de PH-ALI op de best mogelijke manier wordt onderhouden is het altijd mogelijk dat er onderweg defecten ontstaan. Ondanks het feit dat de PH-ALI op de best mogelijke manier wordt onderhouden is het altijd mogelijk dat er onderweg defecten ontstaan. Het ontstaan van defecten is, net als het ontstaan van ongunstige weersomstandigheden, een onzekerheidsaspect dat onlosmakelijk verbonden is met de vliegsport, en waarmee dus altijd rekening moet worden gehouden. Wanneer er defecten ontstaan gelden de volgende regels:

- Defecten worden altijd bij verhuurder gemeld, ongeacht de oorzaak of schuld, ook als het defect al is verholpen.
- De PH-ALI wordt verhuurd 'as is'; eventuele defecten kunnen niet leiden tot een vermindering in de uurprijs.
- Wanneer het defect niet leidt tot het onklaar raken van de PH-ALI wordt het defect pas na terugkeer verholpen, tenzij na overleg met de verhuurder anders wordt besloten.
- Defecten die leiden tot het onklaar raken van de PH-ALI mogen nooit zonder overleg worden gerepareerd. Dit geldt ook voor defecten die zijn ontstaan door toedoen van de piloot en waarvoor huurder zelf aansprakelijk is.
- Reparaties en onderhoud aan de motor, motortoebehoren en brandstofsysteem mogen slechts door een JAR EASA erkend servicestation worden verricht.
- Eventuele extra reis- en verblijfskosten van de inzittenden gedurende de reparatieperiode zijn voor rekening van de huurder.
- Wanneer de reparatie van een defect, dat tot het onklaar zijn van de PH-ALI heeft geleid, langer duurt dan 1 werkdag mag de huurder de PH-ALI, na overleg met de verhuurder, achterlaten. De alternatieve reiskosten van de inzittenden zijn hierbij voor rekening van de huurder.

Achterlaten

Uiteraard is het altijd de bedoeling dat de PH-ALI terugkeert op EHLE. Er kunnen zich echter situaties voordoen waarbij de PH-ALI elders moet worden achtergelaten. Deze situaties zijn onder te verdelen in:

- Risico verhuurder: Langdurig onklaar raken van het vliegtuig door normale slijtage of opgetreden defecten die niet verwijtbaar zijn aan de piloot.
- Risico huurder: Langdurig slechte weersomstandigheden, ziekte piloot, het veroorzaken van defecten die tot het onklaar raken van het vliegtuig leiden. (Eén en ander valt wellicht onder de aansprakelijkheids- en/of reisverzekering van de huurder.)

In beide gevallen zijn de volgende regels van toepassing:

- De huurder dient alvorens de PH-ALI achter te laten, eerst in overleg te treden met verhuurder.
- De huurder is verantwoordelijk voor het organiseren van een stalling die zo goed mogelijk bescherming biedt tegen slechte weersomstandigheden, (verdere) schade, diefstal, etc.
- Het vliegtuig dient voor zover mogelijk te worden afgesloten en de sleutels dienen te worden overgedragen aan de organisatie die met het beheer van de stallingsgelegenheid is belast.
- Huurder voorziet verhuurder van alle contactgegevens van de organisatie die met het beheer van de stallinggelegenheid is belast.

Repatriëring

Als de PH-ALI is achtergelaten vanwege een situatie die voor risico van de verhuurder is dan zijn de kosten van stalling vanaf het moment van achterlaten en de repatriëringkosten voor verhuurder. Verhuurder kan echter nimmer aansprakelijk worden gesteld voor de extra reis- en verblijfskosten van de inzittenden en eventuele gevolgschade. Als het vliegtuig moest achterblijven vanwege een situatie die voor risico van de huurder is dan zijn de volgende regels van toepassing: Tot het moment dat het vliegtuig weer op de thuisbasis EHLE is teruggekeerd is voor iedere dag de dagprijs (a 2 uur) verschuldigd.

- De huurder draagt de kosten van stalling/parkeergelden van het vliegveld waar het vliegtuig is achtergelaten.
- De huurder draagt de kosten van repatriëring.
- De huurder mag binnen een termijn van twee weken zelf voor de repatriëring zorg dragen. Deze termijn kan worden verlengd wanneer er sprake is van weersomstandigheden die repatriëring onmogelijk maken, dit ter beoordeling van de verhuurder. Hierbij kan worden gekozen uit de volgende mogelijkheden:
 - Huurder vliegt het vliegtuig zelf terug naar EHLE.
 - Huurder schakelt een derde in om het vliegtuig terug te vliegen, waarbij een eventuele vergoeding tussen de betreffende derde en huurder onderling wordt geregeld. Het laten terugvliegen door een derde is alleen toegestaan na goedkeuring door verhuurder. Eventueel kan dit betekenen dat de betreffende piloot op kosten van huurder eerst op een toestel gelijkwaardig aan de PH-ALI moet worden uitgecheckt. De repatriëring vindt plaats binnen de verantwoordelijkheid van de oorspronkelijke huurder. Alle schade die tijdens de repatriëring ontstaat is in dit geval voor rekening van huurder.
 - Wanneer de huurder niet in staat is om het vliegtuig binnen de gestelde termijn te repatriëren (al dan niet door de PH-ALI zelf terug te vliegen), of hiervan afziet, zal verhuurder zelf de repatriëring op zich nemen of organiseren. Hierbij gelden de volgende regels:
 - Huurder wordt gevrijwaard van schade die tijdens de repatriëring ontstaat. Alle risico's en schade als gevolg van de repatriëring zijn voor rekening van de verhuurder.
 - Verhuurder zal trachten een kostenefficiënte oplossing te vinden. In principe zal de PH-ALI door verhuurder zelf worden teruggevlogen.
 - Verhuurder is echter vrij om voor de best passende vorm van repatriëring te kiezen, dit ter beoordeling door verhuurder.
 - Indien verhuurder de PH-ALI zelf terugvliegt, zijn de volgende regels van toepassing:
 - Door verhuurder zal geen arbeidsloon worden berekend.
 - Huurder betaalt het normale huurtarief voor de terugvlucht.

- De reis- en verblijfskosten gemoeid met de repatriëring zijn voor rekening van de huurder. Hierbij wordt in overleg met de huurder voor een kostenefficiënte oplossing gekozen. De reistijd naar het achtergelaten vliegtuig mag maximaal 24 uur bedragen, tenzij anders wordt overeengekomen.
- Het vliegtuig wordt via de kortste weg terug naar EHLE gevlogen, hierbij uiteraard rekening houdend met weersomstandigheden, terrein, airspace's en aanwijzingen van ATC.

Na terugkomst op EHLE

- Zet de PH-ALI terug op zijn vaste plek in de hangaar, mits er nog mee gevlogen gaat worden.
- Vul het logboek in.
- Vul het verhuurformulier in.
- Doe alle spullen weer terug in het toestel en/of de tas. Gebruik ter controle het verhuurformulier.
- Als er iets defect is geraakt, laat dit dan weten. Er wordt uiteraard rekening gehouden met normale slijtage.
- Controleer of er niets in het vliegtuig is achter gebleven en de cabine schoon is.
- Het vliegtuig mag in de hangaar niet op de handrem, de towbar dient te worden opgeborgen in het bagageruim en het vliegtuig moet worden afgesloten.
- Leg alle spullen weer terug op zijn vaste plek. Toebehoren terug in kast en/of tas en/of vliegtuig.
- Leg een nieuw verhuurformulier op de bestuurdersstoel van de PH-ALI voor de volgende huurder.
- De tas en sleutels weer op de aangewezen plek in de kast bij Vliegclub Flevo. Dus niet in de kast in de hangaar.
- Rolluiken aan de platformzijde dienen gesloten te worden na de laatste vliegbewegingen. Hiervoor altijd hulp vragen aan Vliegclub Flevo.

Schoonmaken en wassen

Het schoon achterlaten van de cabine is vanzelfsprekend en het wordt zeer gewaardeerd dat u na terugkomst het vliegtuig ook van buiten schoon achter laat, maar dit is niet verplicht.

Als u van plan bent het vliegtuig schoon te maken is het belangrijk dat u de ruiten op de juiste manier behandelt. De plexiglas ruiten van het vliegtuig krassen namelijk zeer gemakkelijk, zelfs papier bevat harde stukjes die microscopische krasjes veroorzaken waardoor de ruiten op termijn ondoorzichtig worden.

- Gebruik geen enkele soort papier om de ruiten mee te wassen, af te vegen of te drogen. Ook 'zacht' papier bevat minuscule houtvezels die de ruiten dof maken.
- Gebruik altijd een schone zachte doek, er zal er één te allen tijde in het toestel liggen.
- Gebruik altijd schoon water. Water dat al eerder is gebruikt kan zanddeeltjes bevatten en ook die veroorzaken krassen.
- Was de ruiten bij voorkeur met water. Lukt het niet met water dan mag je 'Plexus' gebruiken, dit kun je vinden in de kast. Gebruik nooit Glassex of andere algemene schoonmaakmiddelen, veel van dit soort middelen bevatten oplosmiddelen die plexiglas langzaam aantasten.