

# Uitgangspunten afdelingstweezitter

## Doel en uitgangspunt

De afdeling ziet dat het voor een aantal clubs steeds moeilijker wordt de basis op orde te hebben en houden. Met een tweezitter creëert de afdeling capaciteit die afzonderlijke verenigingen niet allemaal zelfstandig hoeven en kunnen organiseren. De kist kan worden ingezet wanneer clubcapaciteit ontbreekt of voor activiteiten die voor individuele clubs moeilijk rendabel te organiseren zijn. We gaan hiermee terug naar de fundamenteën van een afdeling om gezamenlijk de continuïteit van het zweefvliegen in Nederland te garanderen.

## Behoefte

### Instructie

Uit de clubenquête kwam naar voren dat er een kleine groei in het totaal aantal zweefvliegers in Nederland lijkt te zijn, maar hierbij worden kleine clubs (< 100 leden) kleiner en groeien de grote clubs (>100 leden). Kleine clubs gaven aan dat het aantal instructeurs daalt (voornamelijk door vergrijzing). Een aantal clubs is bang voor een vicieuze cirkel. Met minder instructeurs kan je minder mensen opleiden, waardoor je over een aantal jaar minder kader hebt en zo voorts.

Er is vraag naar een gezamenlijk FI-opleiding; afgelopen jaar is het theoretische deel voor de eerste klas gezamenlijk gestart. Het praktijkdeel is nog niet gezamenlijk georganiseerd.

### Veiligheid

In de clubenquête is gevraagd of clubs spintraining verzorgen. Van de 19 clubs deden 9 dit niet. Veel genoemd argument om deze training niet te geven was het niet beschikken over een vliegtuig dat spins kan en mag maken. Ook werd er genoemd dat er een beperkt aantal instructeurs is binnen de club die met een spinkit wil vliegen.

Spintrainingen zijn in verschillende vormen te organiseren. Landelijk voor het opleiden en bijscholen van instructeurs. Of regionaal voor trainingen aan leerlingen en solisten.

### Kunstvliegen

Uit de clubenquête kwam naar voren dat bij veel verenigingen behoefte bestaat aan het organiseren van kunstvliegopleidingen, terwijl slechts een beperkt aantal clubs beschikt over een aerobatic-FI.

Kunstvliegen is een waardevolle aanvulling op het reguliere zweefvliegen en draagt bij aan de breedte van onze sport. Niet iedere brevethouder heeft dezelfde ambities of wil zich uitsluitend verder ontwikkelen in het overlandvliegen. Door naast het reguliere (overland) vliegen ook kunstvliegen binnen Nederland mogelijk te blijven maken, krijgen brevethouders de mogelijkheid om zich verder te ontwikkelen en nieuwe uitdagingen aan te gaan.

Dit draagt bij aan het langer betrokken houden van vliegers en kader en biedt mogelijkheden om kennis en ervaring binnen de sport verder te ontwikkelen. Daarnaast draagt kunstvliegen bij aan het verhogen van de vliegstandaard: vliegers leren hun eigen mogelijkheden en beperkingen beter kennen en krijgen meer inzicht in de grenzen en het gedrag van het vliegtuig.

### Extra capaciteit

Er zijn verenigingen die tijdelijk behoefte hebben aan een extra tweezitter. Daar kunnen verschillende redenen voor zijn. Een defect of tijdelijk niet beschikbaar lesvliegtuig kan

bijvoorbeeld direct gevolgen hebben voor de opleidingscapaciteit, met name tijdens drukke weekenden.

Daarnaast kan extra capaciteit gewenst zijn voor een evenement, kamp, cursus of andere activiteit waarbij tijdelijk meer tweezitters nodig zijn dan de vereniging zelf beschikbaar heeft.

De afdelingstweezitter kan in dergelijke situaties tijdelijk worden ingezet en daarmee capaciteitsproblemen bij verenigingen opvangen

## Verdeling

De beheerscommissie stelt een systeem op voor een doelmatige en eerlijke verdeling van het gebruik van de afdelingstweezitter. Daarbij is de oorspronkelijke aanleiding voor de aanschaf leidend: het gezamenlijk faciliteren van opleidingen en trainingen binnen de afdeling Zweefvliegen.

Het uitgangspunt is dat de afspraken voldoende ruimte bieden om in te spelen op wisselende behoeften. De urgentie van een aanvraag kan immers per activiteit en per club verschillen. De beheerscommissie beoordeelt aanvragen daarom aan de hand van vooraf vastgestelde criteria, waarbij zowel de aard van de activiteit als de urgentie en de beschikbaarheid van alternatieven worden meegewogen.

## Jaarplanning en aanvragen

Voor het gebruik van het vliegtuig wordt gewerkt met een planning die minimaal twee maanden vooruit inzichtelijk is. Commissies die het vliegtuig willen inzetten voor landelijke opleidingen of trainingen, wordt gevraagd om uiterlijk in februari een conceptjaarplanning aan te leveren bij de beheerscommissie.

Op basis van de aangeleverde planningen kan de beheerscommissie de landelijke activiteiten toewijzen. Uiterlijk in maart wordt vervolgens duidelijk welke periodes beschikbaar blijven voor het gebruik door de sponsor, regionale cursussen en overig lokaal gebruik.

Wanneer meerdere aanvragen binnen dezelfde prioriteitscategorie samenvallen en niet alle aanvragen kunnen worden gehonoreerd, neemt de beheerscommissie een gemotiveerd besluit op basis van de urgentie, de opleidingsbehoefte, het aantal deelnemers en de beschikbaarheid van alternatieven. De beheerscommissie legt de afweging vast en communiceert de beslissing aan de betrokken aanvragers.

Aanvragen die minder dan twee maanden voor de gewenste gebruiksdatum worden ingediend, worden alleen gehonoreerd wanneer er op dat moment nog geen andere afspraken zijn gemaakt en het gebruik in de planning past.

De prioritering van het gebruik is als volgt:

1. Landelijke bijscholing en opleidingen van (nieuwe) instructeurs.
2. Veiligheidsverhogende trainingen, zoals spintrainingen.
3. Overige landelijke cursussen.
4. Gebruik door de sponsor, conform de gemaakte sponsorafspraken.
5. Overige regionale of lokale cursussen.
6. Ander gebruik, bijvoorbeeld als tijdelijke vervanging van een defecte clubtweezitter.

Regionaal en lokaal gebruik wordt zo veel mogelijk ingepland op momenten die na de planning van de activiteiten met een hogere prioriteit beschikbaar blijven. Mocht er echter in de winterperiode al duidelijk zijn dat een extra tweezitter een bepaald weekend wenselijk is voor een evenement of kamp, dan kan deze aanvraag meegewogen worden voor de jaarplanning in maart.

## Voorwaarden voor gebruik

Het vliegtuig wordt alleen meegegeven aan personen die voldoen aan de vooraf vastgestelde voorwaarden voor gebruik en vervoer.

- **Vliegbevoegdheid:** als uitgangspunt geldt dat alleen vliegers met een geldig Sailplane Pilot Licence (SPL) zelfstandig met het vliegtuig mogen vliegen. Personen zonder SPL mogen niet solo met het vliegtuig vliegen. De gezagvoerder dient WA verzekerd te zijn via de KNVvL.
- **Opleidingen en trainingen:** wanneer het vliegtuig wordt ingezet voor een opleiding of cursus, controleert de beheerscommissie vooraf of de betrokken instructeur beschikt over de vereiste bevoegdheden om de betreffende opleiding of training te verzorgen.
- **Gebruik met spinkit:** wanneer het vliegtuig is uitgerust met een spinkit, mag het uitsluitend worden gestart met een sleepstart en niet met een lierstart.
- **Vervoer over de weg:** degene die met het vliegtuig op de openbare weg rijdt, moet minimaal één jaar in het bezit zijn van een geldig rijbewijs en beschikken over een auto met Nederlands kenteken en passende verzekering. De bestuurder moet bevoegd zijn om de betreffende combinatie van aanhanger en auto te besturen. Daarnaast moet deze persoon bij de eigen vereniging bevoegd zijn om met clubaanhangers te rijden.

De beheerscommissie legt de voorwaarden voor gebruik, vervoer en stalling vooraf vast en communiceert deze duidelijk met de gebruikers.

Wanneer een club of een gebruiker zich niet aan de gemaakte afspraken houdt, kan de beheerscommissie besluiten om het vliegtuig niet langer aan de betreffende club of gebruiker ter beschikking te stellen. Daarbij wordt de ernst van de overtreding en de aard van het risico meegewogen.

## Stalling en overdracht

Voor de afdelingstweezitter wordt een geschikte stallingslocatie gezocht. Daarbij wordt gestreefd naar een zo centraal mogelijke locatie in Nederland, waarbij ook rekening wordt gehouden met de praktische bereikbaarheid voor de beheerscommissie. Hierdoor kan het vliegtuig na iedere uitleenperiode worden gecontroleerd en kan het beheer efficiënt worden uitgevoerd.

Bij voorkeur wordt de aanhanger binnen gestald. Dit beperkt de blootstelling aan weersinvloeden en kan bijdragen aan het beperken van slijtage en onderhoudskosten op de langere termijn.

De beheerscommissie onderzoekt actief de mogelijkheden voor gesponsorde of kosteloze stalling. Daarbij wordt onder andere gekeken naar verenigingen, vliegvelden en bedrijven van leden die hiervoor ruimte beschikbaar kunnen stellen. Een dergelijke bijdrage kan de jaarlijkse exploitatiekosten verlagen. Stalling hoeft niet per definitie op een vliegveld plaats te vinden. Het stallen van het vliegtuig betekent niet dat die vereniging voorrang krijgt op gebruik.

In het aangepaste financiële overzicht is rekening gehouden met € 1.000 per jaar aan stallingskosten wanneer kosteloze stalling niet mogelijk blijkt. Ter vergelijking: de kosten voor een jaar stalling in de kelder bij de NijAC bedragen circa € 750. Dit geeft een eerste indicatie van de mogelijke kosten, maar de uiteindelijke stallingslocatie en bijbehorende kosten moeten nog worden vastgesteld.

De keuze voor de stallingslocatie mag geen belemmering vormen voor het gebruik van het vliegtuig door andere verenigingen. De beheerscommissie werkt daarom afspraken uit over het ophalen en terugbrengen van het vliegtuig, de controle na gebruik en de bereikbaarheid van het toestel.

## Onderhoud

Tijdens de hearing is expliciet gesproken over de gewenste organisatie van het onderhoud. Vanuit het oogpunt van betaalbaarheid werd de voorkeur uitgesproken om het onderhoud bij een vereniging onder te brengen. Daarbij werd aangegeven dat het niet wenselijk is om ieder jaar van onderhoudsvereniging te wisselen, omdat dit voor de betrokken technici onpraktisch is.

Als mogelijke werkwijze is daarom een roulatiesysteem besproken waarbij een vereniging het onderhoud gedurende een periode van bijvoorbeeld vijf jaar verzorgt.

Een voorbeeld hiervan is de wijze waarop de AG en AU al jarenlang bij één vereniging in de werkplaats staan. Daarbij is één technicus verantwoordelijk voor het onderhoud en begeleidt deze de junioren bij de werkzaamheden. De vereniging brengt hiervoor geen kosten in rekening en ontvangt hiervoor ook geen tegenprestatie. Dit wordt beschouwd als een bijdrage van de vereniging aan de junioren kernploeg.

Tijdens de hearing heeft een vereniging aangegeven te onderzoeken of zij de afdelingstweezitter gedurende meerdere jaren in haar werkplaats kan onderhouden. De uitkomst hiervan moet nog worden vastgesteld. Het onderhouden van het vliegtuig betekent niet dat die vereniging voorrang krijgt op gebruik.

Het afdelingsbestuur Zweefvliegen (ABZ) constateert tegelijkertijd dat er een groeiend tekort is aan technici. Daarom zijn in de eerste begroting middelen opgenomen om het basisonderhoud commercieel te laten uitvoeren, mocht er onvoldoende capaciteit vanuit de verenigingen beschikbaar zijn.

Bij de aanschaf wordt ernaar gestreefd een vliegtuig te verwerven dat technisch in goede staat verkeert en aan de afgesproken eisen voldoet. Het op het gewenste niveau brengen van het vliegtuig, in de breedste zin van het woord, maakt onderdeel uit van de initiële aanschafkosten. Dit verkleint naar verwachting het risico op grote onverwachte technische uitgaven op korte termijn, maar sluit dergelijke kosten niet uit.

## Verantwoordelijkheden

Voor iedere uitleenperiode wordt vooraf een gebruiksovereenkomst gesloten met de vereniging die het vliegtuig leent. Wanneer het vliegtuig wordt ingezet door een commissie voor een opleiding of training, dient iedere gezagvoerder kennis te nemen van de voorwaarden en deze schriftelijk te accepteren.

In de overeenkomst worden de voorwaarden voor het gebruik, het vervoer en de stalling vastgelegd. Ook worden afspraken opgenomen over de verdeling van verantwoordelijkheden en eventuele kosten die niet door de verzekering worden gedekt. Daarbij wordt onder andere aandacht besteed aan schade tijdens vervoer of gebruik, het buiten stallen van het vliegtuig en het nemen van onverantwoorde risico's of beslissingen.

De beheerscommissie is verantwoordelijk voor het organisatorische en financiële beheer van de afdelingstweezitter. Dit omvat het zorgdragen voor een passende verzekeringsdekking, het tijdig laten uitvoeren van het benodigde onderhoud en het bewaken van de technische staat en luchtwaardigheid van het vliegtuig.

De beheerscommissie ziet erop toe dat inspecties en onderhoud volgens de geldende voorschriften en onderhoudsplanning worden uitgevoerd. Daarnaast wordt verwacht dat, zoals gebruikelijk, vóór iedere vliegtag tijdens de A-inspectie door een daartoe bevoegd persoon wordt gecontroleerd of het vliegtuig aan de voorwaarden voor veilig gebruik voldoet. Deze dagelijkse controle vormt een aanvulling op het structurele onderhoud en de bewaking van de luchtwaardigheid.

De beheerscommissie werkt de gebruiksovereenkomst en de bijbehorende voorwaarden verder uit en laat deze juridisch toetsen. Uitgangspunt is dat het vliegtuig uitsluitend gebruikt wordt binnen de vastgestelde gebruiksvoorwaarden en de toepasselijke wettelijke en technische eisen.

## Verantwoording

De beheerscommissie evalueert jaarlijks het gebruik, de verdeling over de verenigingen, de exploitatiekosten en de technische staat van het vliegtuig. Wanneer de exploitatie structureel afwijkt van de begroting of de beoogde opleidingsdoelen onvoldoende worden gerealiseerd, bespreekt het ABZ met de beheerscommissie welke maatregelen nodig zijn.

Daarnaast rapporteert de beheerscommissie jaarlijks, uiterlijk op 1 september, aan het afdelingsbestuur Zweefvliegen (ABZ) over de staat van het vliegtuig en het beheer gedurende het afgelopen jaar. Deze rapportage bevat in ieder geval:

- De actuele technische staat van het vliegtuig en eventuele bijzonderheden;
- Het uitgevoerde onderhoud en eventuele technische gebreken of terugkerende aandachtspunten;
- De verwachte onderhoudswerkzaamheden en bijbehorende kosten voor de komende winterperiode;
- De gerealiseerde exploitatiekosten en eventuele financiële afwijkingen ten opzichte van de begroting;
- De ervaringen met het beheer en gebruik gedurende het afgelopen jaar;
- Aandachtspunten, risico's en aanbevelingen voor het komende jaar.

Op basis van deze rapportage kan het ABZ beoordelen of aanvullende maatregelen, middelen of aanpassingen in de werkwijze nodig zijn. Het ABZ kan desgewenst verslag doen van de status, het beheer en de exploitatie van het vliegtuig tijdens de algemene ledenvergadering (ALV) van de afdeling Zweefvliegen.

## Financiën en exploitatie

Het is van belang dat het voorstel geen blanco cheque is: de aanschafprijs is gemaximeerd op 100.000. Dit bedrag is inclusief goede lak, een aanhanger, instrumenten, een spinkit, chutes etc.

| Kostenpost                           | Per jaar             |
|--------------------------------------|----------------------|
| Onderhoud en onderhoudsreserve       | € 2.000              |
| Verzekering                          | € 2.800              |
| Stalling aanhanger                   | € 1.000              |
| Zendmachtiging / radio               | € 100                |
| Administratie / registratie          | € 150                |
| Clubbijdrage en lidmaatschap         | € 0                  |
| Overige reserve                      | € 1.000              |
| Totaal cashkosten                    | € 7.050              |
| Afschrijving                         | € 2.000              |
| <b>Totaal inclusief afschrijving</b> | <b>circa € 9.050</b> |
| Sponsoring*                          | -€ 6.000             |
| <b>Jaarlijkse kosten</b>             | <b>€ 3.050</b>       |

\* Er is een toezegging voor een sponsorbijdrage van € 6.000 voor het eerste jaar. Na het eerste jaar wordt deze samenwerking geëvalueerd. Zowel de sponsor als de afdeling zien mogelijkheden voor een langdurige samenwerking. Deze toezegging versterkt de financiële uitgangspositie voor het eerste jaar, maar vormt nog geen garantie voor volgende jaren.

### Financiële afspraak in één oogopslag

|                                       |                                                               |
|---------------------------------------|---------------------------------------------------------------|
| <b>Maximale investering</b>           | €100.000                                                      |
| <b>Eenmalige extra bijdrage</b>       | maximaal €8.000                                               |
| <b>Begrote jaarlijkse exploitatie</b> | circa €9000                                                   |
| <b>Sponsoring (eerste jaar)</b>       | € 6.000                                                       |
| <b>Verwachte inzet</b>                | 25 – 50 vliegdagen per jaar                                   |
| <b>Kosten per vliegdag**</b>          | €100 - €200, afhankelijk van totaal aantal vliegdagen         |
| <b>Structurele exploitatie</b>        | uitgangspunt kostendekkend vanaf jaar 2                       |
| <b>Grote onvoorziene kosten</b>       | afzonderlijke besluitvorming volgens de geldende bevoegdheden |

\*\* Het genoemde bedrag van € 100–€ 200 per vliegdag sluit niet zonder meer aan op de begroting. Bij € 9.050 aan jaarlijkse kosten kom je bij 25 tot 50 vliegdagen uit op ongeveer € 181 tot € 362 per dag. Bij € 3.050 aan kosten is dat ongeveer € 122 tot € 61 per dag.

## Vervolg na de besluitvorming

Een positief besluit van de ALV van de afdeling Zweefvliegen betekent nog niet dat de aanschaf definitief is. Het voorstel moet vervolgens ook ter goedkeuring worden voorgelegd aan het hoofdbestuur van de KNVvL. Pas na deze goedkeuring kan de aanschaf verder worden uitgevoerd.

## ALV heeft ingestemd met

1. De ALV stemt in met het uitwerken voor een investering van een ASK-21, met een maximale aanschafwaarde van € 100.000, en geeft het ABZ opdracht een beheerscommissie in te stellen en een beheers- en exploitatieplan op te stellen.
2. De investering zoals onder punt 1 beschreven wordt pas uitgevoerd nadat het exploitatie en beheerplan in een ALV of BLV wordt goedgekeurd. Dit plan bevat in ieder geval de gebruikscriteria, reserveringsregels, gebruikstarieven, een onderbouwde bezettingsprognose en een sluitende meerjarenbegroting.
3. De aanschaf vindt plaats binnen het door de ALV vastgestelde financiële kader en onder uitdrukkelijke voorbehoud van de vereiste goedkeuring door het hoofdbestuur van de KNVvL.