



FLYING DUTCHMAN FOUNDATION

zomer

| 2017

Beleidsplan 2017-2021

Lars den Hartigh/Olaf Hoftijzer

Beleidsplan

VOORWOORD

In dit beleidsplan geven wij u graag een helder beeld van de activiteiten van de Stichting Flying Dutchman Foundation. Dit beleidsplan is geschreven voor alle betrokkenen van de stichting en in het bijzonder voor onze (potentiële) sponsors en donateurs.

Dit beleidsplan biedt de Flying Dutchman Foundation een kader, waarbinnen het beleid voor haar ambitie voor de termijn 2017– 2021 kan worden gerealiseerd.

De ambitie van de stichting vraagt veel van de donateurs, de vrijwilligers en het bestuur. Maar voor elke bijdrage die hierdoor aan haar doelstelling kan worden geleverd, is het de moeite dubbel en dwars waard en brengt ons weer een stap verder in het behoud van de historische luchtvaart en het draagvlak van de luchtvaartsector in Nederland.

Inhoudsopgave

BELEIDSPLAN	2
VOORWOORD	2
INHOUDSOPGAVE	3
<u>INLEIDING</u>	4
WAARVOOR	4
WAT DOET DE FDF	4
<u>BELEID</u>	5
MISSIE	5
VISIE	5
STRATEGIE	5
STATUTAIRE DOELSTELLINGEN	6
BELEIDSDOELSTELLINGEN	6
ORGANISATORISCHE DOELSTELLINGEN	7
DE DOUGLAS DC-4 SKYMASTER	7
TE VERRICHTEN WERKZAAMHEDEN	8
BESTEDINGSBELEID	8
VERMOGEN VAN DE INSTELLING	8
FONDSENWERVING	8
VOORLICHTING & COMMUNICATIE	9
FINANCIËLE MEERJARENRAMING	10
TOELICHTING OP DE BEGROTING	11
ORGANISATIE	12
BESTUUR	12
GEDRAGS- EN GOVERNANCE CODE	12
BESTUURSSAMENSTELLING	12
ROOSTER VAN AFTREDEN	12
COMITÉ VAN AANBEVELING	13
EXPLOITATIE EN OPERATIE VAN HET REGISTERGOED	13
BIJLAGE 1	14

Inleiding

Waarvoor

De Nederlandse luchtvaart heeft een historie van meer dan een eeuw en speelt nog altijd een cruciale rol in de Nederlandse economie. Zij biedt aan meer dan 125.000 mensen werk en levert een bijdrage van meer dan 2% aan het Nederlandse Bruto Binnenlands Product. De industrie heeft bekende zichtbare pijlers als Schiphol, KLM en Fokker, die na haar transformatie van vliegtuig integrator nu specialist is. Naast de grote pijlers zijn er meer dan 100 bedrijven actief in de industrie.

Daarnaast heeft de luchtvaart altijd een pionierende rol gehad, het heeft de wereld geopend voor veel mensen. Een van de belangrijkste vliegtuigen die dit mogelijk maakte is de Douglas DC-4 "Skymaster". Dit was het eerste intercontinentale vliegtuig wat op relatieve grote schaal (tot ruim 50 personen) mensen met een korte vliegtijd vanuit Nederland naar alle hoeken van de wereld gevlogen heeft. De DC-4 "Skymaster" opende de wereld voor velen, waar de luchtvaart tot dan toe voornamelijk Europa opende voor slechts weinigen.

De Flying Dutchman Foundation wil een van de laatste DC-4 "Skymaster" behouden voor de sloop en het weer vliegend krijgen, met als doel om zo de pionierende rol van de luchtvaart, en daarmee de luchtvaartsector, positief in het voetlicht te brengen: na 100 jaar luchtvaartindustrie, is het nu tijd dat Nederland weer trots wordt op haar industrie.

Wat doet de FDF

De Flying Dutchman Foundation draagt er zorg voor dat de DC-4 "Skymaster" vliegend wordt gehouden, daarmee een belangrijk stuk van Nederlands Mobiel Erfgoed in standhoudende, waarbij het vliegtuig ook symbool is voor de pioniersgeest van de Nederlandse Luchtvaart.

De Douglas DC-4 Skymaster PH-DDS (ZS-AUA) is opgenomen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed van de stichting Mobiele Collectie Nederland en het Ministerie van OCW. Ze is opgenomen onder registernummer 4.000.0006 en daarmee een belangrijk deel van Nederlands Mobiel Cultureel Erfgoed. De Flying Dutchman Foundation draagt zo bij aan het in stand houden van cultureel erfgoed.

De Flying Dutchman Foundation wil door het redden en vervolgens vliegend houden van dit historisch zo belangrijke vliegtuig een brug slaan tussen de luchtvaart in Nederland en de wereld van toen en nu.

In onderstaand beleidsplan legt het bestuur van de Flying Dutchman Foundation het actuele beleid vast. Dit beleidsplan is vastgesteld in de bestuursvergadering van 17-07-2017. Het beleidsplan zal worden geëvalueerd en waar nodig aangepast zoals beschreven in het reglement van bestuur.

Beleid

Missie

De Flying Dutchman Foundation wil de Douglas DC-4 “Skymaster” behouden voor de historische luchtvaart in Nederland en deze vliend houden. Daarnaast willen wij het bewustzijn creëren en kennis overdragen over de Nederlandse Luchtvaart.

Dit valt uiteen in de volgende doelstellingen:

- Het in luchtwaardige staat houden van historische luchtvaartuigen: DC-4 “Skymaster”
- Het organiseren van rondvluchten en bestemmingsvluchten met deze historische luchtvaartuigen voor het publiek.
- Participeren bij luchtvaartevenementen.
- Het geven van rondleidingen met uitleg over operatie en techniek van historische luchtvaart.
- Het werven van fondsen die dit alles mogelijk maken.

Visie

De Flying Dutchman Foundation komt voort uit emotie voor de luchtvaart en de DC-4 “Skymaster” als boegbeeld in het bijzonder.

De lucht is meer dan een industrie, het is een passie.

Als non-profit organisatie gelooft de stichting in goede governance praktijken en laat zich leiden door de CBF-keur eisen. Door onze inzet willen wij wereldwijd de legende van de Vliegende Hollander doen herleven als symbool van en voor de Nederlandse Luchtvaart.

Strategie

De Flying Dutchman Foundation wil van waarde zijn door het behoud en vliend houden van de Douglas DC-4 “Skymaster”; het publiek te verbinden met de luchtvaart in Nederland en de wereld als uiting van innovatie en pioniersgeest van Nederland.

In die gedachte beheert de stichting een DC-4 “Skymaster”, als roerend erfgoed, en belast zichzelf met het aansturen van een veilige operatie.

De stichting zet zich in voor het behoud van historisch erfgoed in de breedste zin des woords door het vertellen van het verhaal rond de Skymaster; zo wordt met de erven van Gerrit Rietveld, Nederlands’ bekende grafisch ontwerper en meubelmaker, en ‘Imagine a Metropolis’ gewerkt aan het inrichten van de cabine naar de ontwerpen van Gerrit Rietveld, welke hij maakte in opdracht voor de interieurs van de KLM. Hiermee wordt de DC-4 breder dan alleen het verhaal van dit vliegtuig.

Statutaire doelstellingen

De statutaire doelstellingen van de stichting zijn opgenomen in artikel 2 van de statuten. Met haar doelstellingen beoogt de Flying Dutchman Foundation het algemeen nut te dienen.

De statutaire doelstellingen luiden:

De stichting heeft ten doel het bevorderen van cultuur, door middel van het initiëren, stimuleren, steunen en uitbouwen van projecten op het gebied van:

- a. het uitdragen van het Nederlands historisch erfgoed op het gebied van luchtvaart;
- b. het tentoonstellen van historische luchtvaartuigen aan een zo breed mogelijke doelgroep;
- c. het ontwikkelen van museale activiteiten;
- d. het (ver)kopen, beheren en exploiteren van registergoederen en van luchtvaartuigen van historische betekenis alsmede onderdelen daarvan;
- e. het deelnemen in, samenwerken met of leiding geven aan andere stichtingen, verenigingen of ondernemingen met een gelijk doel of soortgelijk doel, of met een doel dat bevorderlijk kan zijn voor bovengenoemde doelstellingen;
- f. een combinatie van de bovengenoemde doelen;
- g. het financieel of op andere wijze ondersteunen van een algemeen nut beogende instelling;

en voorts al hetgeen daarmee rechtstreeks of zijdelings verband houdt of daartoe bevorderlijk kan zijn, alles in de ruimste zin des woords.

Beleidsdoelstellingen

De Flying Dutchman Foundation heeft voor het tot uitvoering brengen van haar missie een aantal doelstellingen opgesteld.

De Flying Dutchman Foundation wil door het behoud van de DC-4 “Skymaster” voor de historische luchtvaart bijdragen aan een breder draagvlak onder de Nederlandse bevolking voor de luchtvaart, in de ruimste zin des woords. De Nederlandse luchtvaart kenmerkt zich door haar pioniersgeest, verbindende en innovatie kracht.

Voor het vergroten van kennis over de luchtvaart als basis voor meer draagvlak wordt een mediacampagne opgestart gericht op het verbinden van pioniersgeest, innovatie en Nederland.

Om voor deze verbinding te zorgen wordt samengewerkt met de erven Rietveld om zijn ontwerp voor de inrichting van de cabine alsnog uit te laten voeren. Dit verbindt de pioniersgeest die de DC-4 “Skymaster” uitstraalt met het Nederlandse en innovatieve ontwerp van Rietveld, in lijn met de statutaire doelstellingen zoals hierboven omschreven.

De DC-4 wordt onderhouden en geopereerd volgens de hoogst mogelijke veiligheidsnormen. Hierbij wordt de EASA-regelgeving aangehouden als wetgevend

kader. De stichting streeft er naar haar historisch erfgoed in ieder geval 150 uur per jaar in te zetten om het ook voor de langere termijn een solide economische basis te geven. Dit uren target dient als balans tussen een goede exposure van de stichting in Nederland en daarbuiten, de belangen van de stichting, haar sponsors en de kosten voor de operatie van de stichting.

Organisatorische doelstellingen

Als jonge stichting is het belangrijk ook doelen te stellen op organisatorisch vlak. Bij de inschrijving bij Goede Doelen Nederland hoort certificatie naar de eisen van het CBF-keur, het CBF wordt dan ook als uitgangspunt genomen voor goede governance. Het hebben van het keurmerk is geen doel op zich.

Financieel streeft de stichting er naar in 2021 schulden vrij te zijn. De stichting heeft op dit moment geen verdere vorderingen dan de leningen aangegaan voor de aankoop en die ten behoeve van de restauratie van de DC-4.

De stichting heeft geen winstoogmerk, zoals is opgenomen in artikel 2 van de statuten en blijkt uit de feitelijke werkzaamheden. De Flying Dutchman streeft niet naar winst omwille van de winst zelf; de verworven opbrengsten komen ten goede aan de doelstellingen van het behoud van dit vliegtuig voor Nederland en de promotie van de Nederlandse luchtvaart.

De Douglas DC-4 Skymaster

De Douglas DC-4 Skymaster is een door 4 propeller motoren aangedreven vliegtuig. Douglas Aircraft Co. begon met de eerste ontwerpen in 1938. Het ontwerp werd in de Tweede Wereld Oorlog militair ingezet als transportvliegtuig, de passagiers variant moest tot 1946 wachten op commerciële inzet.

Douglas bouwde 1241 DC-4s en militaire varianten.

Voor haar tijd was de DC-4 een revolutionair ontwerp; na de DC-3 was de DC-4 het eerste vliegtuig met een neuswiel in plaats van een staartwiel.

Met 4 motoren en grote tankinhoud kan de Skymaster bijna 16uur vliegen.

De DC-4 werd in Nederland gebruikt door de KLM, welke 29 verschillende DC-4's heeft gehad. Ook Martinair gebruikte de Skymaster.

Fabrikant	Douglas Aircraft Co.
Lengte	28,6 m
Spanwijdte	35,8 m
Hoogte	8,4 m
Stoelen	50 businessclass
Leeggewicht	19640 kg
Max start gewicht	28600 kg
Motoren	4x Pratt & Whitney R-2000
Snelheid	365 km/u op kruishoogte

Te verrichten werkzaamheden

De stichting beheert een DC-4 "Skymaster". Dit historische vliegtuig is onderdeel van het Mobiel Erfgoed Nederland en als zodanig geregistreerd.

Het werven van fondsen ziet de stichting als een actieve werkzaamheid, waar zij professionele hulp bij heeft.

Voor het beheer, onderhoud en operatie zal de stichting samenwerken met partijen. Dit kan zijn voor het leveren van diensten (bijv. onderhoud), of voor het samen genereren van waarden die aansluiten bij de doelstellingen van de stichting. Voor de operationele kant wordt samengewerkt met derde partijen (o.a. Skyclass, FDE bv.).

De werkzaamheden van de stichting bestaan uit het onderhouden van en kunnen laten vliegen van de DC-4 "Skymaster". Daarnaast zal het evenementen organiseren en media vluchten initiëren. Deze zullen worden opgehangen aan verhaallijnen van de Nederlandse Luchtvaart (zoals bijvoorbeeld de Amsterdam – Batavia route) en als brug dienen tussen Nederland en haar belangrijkste handelspartners.

Naast het opereren van de DC-4 wordt het publiek mee genomen in de boodschap van de stichting door het ontwikkelen van campagnes zoals documentaires rond dezelfde verhaallijnen.

Het vliegtuig wordt tastbaar en de verhalen komen tot leven door het vliegtuig op luchtvaartevenementen open te stellen voor het publiek. Zo snel als mogelijk streeft de stichting naar een eigen locatie waar continue openstelling mogelijk is.

Bestedingsbeleid

Het bestedingsbeleid is overeenkomstig en rechtstreeks een afgeleide van de activiteiten van de stichting. De middelen worden besteed aan de doelstellingen. De kosten voor het werven van fondsen zullen niet hoger liggen dan de daarvoor geldende richtlijnen.

De stichting zal niet meer dan 25% van de baten uit fondsenwerving besteden aan de kosten voor het verwerven van deze fondsen. In de begroting is 15% voor fondsenwerving opgenomen.

Vermogen van de instelling

Zoals blijkt uit artikel 15 van de statuten zal een batig liquidatiesaldo worden besteed ten behoeve van een ANBI met een soortgelijke doelstelling. De stichting houdt niet meer vermogen aan dan redelijkerwijs nodig is voor de continuïteit van de voorziene werkzaamheden ten behoeve van de doelstelling van de stichting.

Fondsenwerving

De activiteiten van de Flying Dutchman Foundation worden gefinancierd door sponsoring, leningen en donaties. De aankoop van de blikvanger van de stichting, de DC-4 "Skymaster", is gefinancierd met een achtergestelde lening van de vier bestuursleden tijdens de oprichting. De restauratie (of 'D-check' genoemd) is voorgefinancierd met hulp van een groep private investeerders.

De stichting werkt met particulieren, fondsen en bedrijven die incidenteel of periodiek een bedrag schenken. Hierin geldt nadrukkelijk geen minimaal bedrag. Daarnaast werkt de stichting met bedrijven aan de hand van een sponsorcontract, de tegenprestaties worden contractueel afgesproken tussen de stichting en de sponsors.

De stichting ziet voor het werven van fondsen een aantal zuilen.

- Als eerste en belangrijkste richt de stichting zich op sponsorsamenwerking met bedrijven, bijvoorbeeld uit de luchtvaartindustrie komen, en ook bedrijven die zich achter de luchtvaart versterkende doelen scharen.
- De tweede zuil zijn de cultuur en educatie fondsen. We zien vooral voor de eenmalige kosten bij het restaureren van het mobiel erfgoed kansen voor aansluiting bij deze fondsen.
- De derde zuil is het Nederlands publiek. We zoeken initieel aansluiting bij hen met interesse voor of werkend in de Nederlandse luchtvaart. Deze groep zal in het begin niet actief worden benaderd, het creëren van naamsbekendheid in de startende fase wordt als te arbeids- en kosten intensief geschat. Toch wordt de kans op eenmalige giften niet uitgesloten en bijvoorbeeld het organiseren van crowdfund acties niet uitgesloten. Voor deze groep is het hebben van een ANBI-status een versterkende factor.
- Als laatste stelt de stichting het vliegtuig beschikbaar voor vluchten.

Voorlichting & communicatie

Communicatie wordt gezien als een middel om de statutaire doelstellingen van de stichting te behalen. Daarnaast wordt communicatie gezien als een middel om de fondsen voor die doelstellingen in te zamelen. De stichting voldoet aan haar publicatieplicht door middel van haar website.

Het communicatieplan van de stichting bestaat uit de volgende kanalen:

- Website: via de moderne, informatieve website www.flyingdutchmanfoundation.nl / .com worden potentiële donateurs en sponsors alsmede andere geïnteresseerden op de hoogte gehouden van de activiteiten van de stichting,
- De Flying Dutchman Foundation is te volgen op Facebook, Twitter en Instagram.
- De stichting houdt contact met sponsors volgens de afgesproken kanalen, sponsordagen en een nieuwsbrief.

Het mediabeleid en de uitvoering zijn uitbesteed en behelzen naast PR en social media een media format voor de televisie en communicatie rond een tv format.

Financiële meerjarenraming

De financiële verplichtingen van de Flying Dutchman Foundation in 2013 en 2014 bestonden uit het aangaan van een achtergestelde lening met de oprichters van de stichting ten behoeve van het veilig stellen van het cultureel erfgoed in 2013 en kleine uitgaven ten behoeve van technisch onderzoek.

De inkomsten in het financiële boekjaar 2014, welk liep van de oprichting eind 2013 tot 31 december 2014 bestonden uit de fondsen komend uit de lening en een eerste donatie gedaan door de stichting MOBO foundation.

Voor 2017 tot 2022 is de volgende begroting opgesteld

Kostenbegroting (in 1000 euro's)						
Jaar	1	2	3	4	5	6
Technische kosten						
Investing in toestel						
Subtotaal	788	76	60	60	0	94
Vaste kosten						
Subtotaal	0	202	634	322	297	281
Totaal Technische kosten	788	278	694	382	297	375
Operationele kosten						
Kosten flight training						
Subtotaal	38	56	18	18	18	18
Operationele kosten						
Subtotaal	170	455	410	410	410	410
Totaal Operationele kosten	208	511	428	428	428	428
Organisatorische kosten						
Kosten algemeen						
Totaal kosten algemeen	5	54	54	54	54	54
Kosten fondsenwerving	150	126	176	130	117	129
TOTAAL KOSTEN	1151	969	1352	993	896	985

Toelichting op de begroting

De grote posten binnen de begroting zijn het onderhoud en de brandstof kosten. De stichting heeft verder een post van 14% onvoorziene kosten opgenomen. De kosten voor fondsenwerving zijn begroot op 15% en liggen daarmee onder de norm voor fondsenwervende instellingen van 25% welke door het CBF wordt gehanteerd.

Een uitgebreide opgave van opgenomen posten en hun uitgangspunten is opgenomen in de bijlages.

Organisatie

Bestuur

Het bestuur is verantwoordelijk voor het bestuur, beleid, financieel beheer en de interne- en externe communicatie. De stichting is opgericht met een bestuursmodel en een bestuur dat bestaat uit vijf bestuursleden; een voorzitter, een secretaris, een penningmeester en twee bestuursleden.

Het bestuur heeft de zorg voor de dagelijkse gang van zaken met betrekking tot het functioneren van de stichting en zorgt voor de uitvoering van bestuursbesluiten. De bestuursleden krijgen geen beloning voor hun werkzaamheden. Met de executive director is een zakelijk contract opgesteld.

Het is de intentie om in 2017 het toezicht en het bestuur te splitsen door middel van het invoeren van een raad van toezicht model. De stichting is voornemens een minimaal drie koppige raad van toezicht aan te stellen en een vijf koppige directie.

Gedrags- en governance code

De Flying Dutchman Foundation is een goed doel. Het bestuur erkent dat een goed doel zichzelf aan hoge eisen moet houden. Voor het bestuur staat integriteit in de meest brede zin hoog in het vaandel. Dat betekent dat tegenstrijdigheden tussen persoonlijke (financiële) belangen en het bestuurslidmaatschap vermeden moeten worden. Het bestuur adopteert de governance code voor de cultuur, houdt zich aan de eisen voor de ANBI-status en streeft naar een mogelijke CBF erkenning. Het bestuur heeft overeenkomstig het CBF-keur een integriteitsverklaring getekend.

Bestuurssamenstelling

De stichting is in 2013 opgericht door Anne Cor Groeneveld (voorzitter), Martin Scheffmann (penningmeester), Ton van Deursen (bestuurslid) en Lars den Hartigh (secretaris).

Sindsdien is Anne Cor Groeneveld afgetreden en opgevolgd door Lars den Hartigh. Het bestuur bestaat verder uit Olaf Hoftijzer, penningmeester ad interim, Martin Scheffmann (secretaris), Ton van Deursen (bestuurslid) en Philippe Tammes (bestuurslid).

CV's van de bestuursleden zijn toegevoegd in de bijlagen.

Rooster van aftreden

Bestuursleden worden voor een termijn van vier jaar benoemd, zij mogen maximaal twee termijnen vervullen.

De voorzitter zijn eerste termijn loopt af in 2017.

De secretaris zijn eerste termijn loopt af in 2016

De penningmeester zijn eerste termijn loopt af in 2019

Beide bestuursleden zitten in hun eerste termijn, welke aflopen in 2018 en 2019.

Met de invoering van de raad van toezicht zal voor de directie en RVT een nieuw rooster van aftreden worden overeengekomen alvorens tot benoeming in functie over te gaan.

Comité van Aanbeveling

Namens de luchtvaart sector hebben Anne Cor Groeneveld, Peter Hartman en André Kuipers zitting in het comité van aanbeveling. De stichting zoekt samen met de leden van het comité continue naar uitbreiding van deze groep.

Exploitatie en operatie van het registergoed

De stichting ziet de exploitatie van het registergoed niet als een kerntaak. Exploitatie van een vliegtuig moet met en door commerciële partijen worden uitgevoerd die gespecialiseerd zijn in hun taken. Dit geldt ook voor de operatie van een luchtvaarttuig; de (immer veranderende) regelgeving die bij het opereren als luchtvaartmaatschappij hoort is te complex voor een stichting.

De stichting stelt het vliegtuig beschikbaar aan externe partijen voor vluchten. Derden zullen een bijdrage per vlieguur moeten betalen. De bijdrage wordt elk jaar vastgesteld op basis van de verwachte kosten per vlieguur. Daarin wordt verwerkt o.a. onderhoud, brandstof, olie en reserveringen voor groot periodiek (10jaars) onderhoud.

Voor de operatie van het vliegtuig zal de stichting de DC-4 onderbrengen bij een *AOC-houder*. Een bedrijf met een luchtvaartmaatschappij erkenning, welke erkenning wordt ge-audit en gemonitord door de overheid.

Bijlage 1

Toelichting op de begroting

Opgenomen posten:

TECHNISCHE KOSTEN

Investerings

Brandstofkosten ZA-NL

Reiskosten bestuur

Special tools

Kosten opleiden monteurs

Onderhoud ZA

Divers

Flight controls

Engine

Afbetalen schuld

Hangaar/magazijn/werkplaats

Vaste technische kosten

Inspecties en spareparts

Opbouw voorziening D-check

OPERATIONELE KOSTEN

Training

Tickets

Reis en verblijfskosten

Vergoeding crew

Overige operationele kosten

Uniform

AOC aanvraag

ILT Inspecties

Motor olie

Onvoorzien

Brandstofkosten

Passagiers charges

Afhandeling

Operations support

Landingsgeld

Organisatorische kosten

Verzekering

Onkosten bestuur

Huur/ nuts

Inrichting kantoor incl

automatisering

Juridisch

Accountant

Promotie/ reclamebureau

Kosten fondsenwerving

Zijn opgenomen in de algemene brandstof kosten

Reiskosten ten behoeve van contacten in Zuid Afrika

Stelpost Special DC-4 tooling

Opleiden 9 maanden van 2 onderhoudsmonteurs in ZA.

Specificaties gericht op EASA norm

Achterstallig onderhoud incl paint job & avionica

Herbekleding

Aanschaf vervanging en reserve motoren

Aflossen schulden uiterlijk 2020

Kosten stalling/opslag spare parts/kosten werkplaats

Gericht op EASA norm

A 1/10^{de} kosten D-onderhoud per jaar

Tickets voor twee crews

Hotel voor de crew tijdens de training Per diem voor de crew tijdens de training in ZA

Vergoeding te betalen aan de crew voor gemaakte uren.

Kosten voor Flight and Cabin Crew (excl. supporting crew)

Kosten AOC Zuid Afrika en Nederland.

ILT inspectie in IGV Ned AOC verlenging/ toezicht

Motor Olie a 2lt hr/eng. (750 x 4 x 2) keer de prijs van W120 olie

Stelpost onvoorzien kosten

800 liter per uur * 150 uur * € 1,14 ex BTW ex accijns (incl. ZA naar NL)

uitgaande van tarieven schiphol 50 pax, gemiddelde duur; 3 uur

uitgaande van tarieven schiphol 50 pax, gemiddelde duur; 3 uur

Operationele support AOC-houder.

uitgaande van tarieven schiphol, gemiddelde vlucht duur 3 uur

Verzekeringskosten voor de DC-4. Verzekering stichting

Onkosten bestuur

stelpost €1000 per maand voor huur kantoor en nutskosten

Inrichting kantoor vwb. meubels, 2K PC vervangen

Blok en van den Boogaard financieel advies / jaarrekeningen / admin./ etc
Kosten brochures, maken promo film, ontwerpen huis-stijl,

ontwerp website etc

Contractueel vastgesteld op 15%