

Aircraft Maintenance Netherlands: betrouwbaar



- Part 145 onderhoud
- Part M, CAMO + management
- Avionics shop: officieel dealer van Trig, Garmin, Aspen, Becker, Artex
- Alle inspecties
- Incl. structural repairs
- Incl. U.S.-registered aircraft
- Pitot-static en avionics tests
- Verkoop Spare Parts
- Vliegtuigverkoop: aircraft-4-sale.com
- AOG-services 24 / 7



Op Teuge en Lelystad

www.amnetherlands.nl

Could you cut the cost of your Aircraft Insurance?

Now available in the Netherlands

Visicover is a unique service that lets you buy and manage your fixed wing, flex wing, helicopter or autogyro insurance online whenever it suits you.

- Buy your insurance online instantly
- Only pay for the cover you choose
- Spread your premium payments for free
- Change your cover whenever you need
- 24 hour claims hotline service included

We have helped thousands of aircraft owners across Europe to cut their insurance costs, and are pleased to now also make Visicover available to owners in the Netherlands.

Fair, Flexible & Affordable

visicover
To find out more go to Visicover.com

GANIEUWS Wetenswaardige ontwikkelingen in de GA

Trage start van snelste elektrische vliegtuig

Rolls Royce heeft in september voor het eerst een vlucht gemaakt met zijn volledig elektrisch aangedreven 'Spirit of Innovation'. Het Engelse racevliegtuig maakte zijn eerste testvlucht van 15 minuten vanaf de Royal Air Force-vliegbasis Boscombe Down.

Rolls-Royce maakte in een pretentieuze persbericht ("We zijn gefocust op de bouw van technologische doorbraken omdat de maatschappij behoefte heeft aan het koolstofvrij maken van het transport over lucht, land en zee. Dit vliegtuig is bedoeld om het snelste, volledig elektrische

emissievrije vliegtuig in de geschiedenis te worden.") de eerste vlucht van de Spirit of Innovation bekend, maar lichtte niet toe waarom het sinds de presentatie van dit toestel meer dan twee jaar heeft geduurd voordat de eerste vlucht kon plaatsvinden.



Het ei van een Cherokee...

Laten we eerlijk zijn: nieuwe varianten van de Piper Cherokee zijn als eieren van dinosaurussen; ze zijn het nageslacht van ontwikkelingen van lang geleden.

Maar Piper probeert de allerlaatste inspiratie en dollars te persen uit de klassieke PA-28-bestseller. En dat lijkt te lukken, want er zijn al tientallen bestellingen ontvangen voor de nieuwe Piper 100i, die blijkbaar geen 'Cherokee' meer mag heten. De eerste Piper Cherokee vloog op 14 januari 1960. De belangrijkste verschillen tussen die Cherokee van 62 jaar geleden en de Piper 100i van vandaag zijn de gewijzigde vleugel (die al in 1978 werd ingevoerd) en de nieuwe IFR avionica: een Garmin G3X en een G500 autopilot. Maar het blijft een achterkleinkind van de Cherokee, die je daarom met evenveel respect als cynisme kunt bekijken.



Fly your dream!

Private Pilot License (PPL) v/a € 10.800,-
 Single Engine Piston (SEP) v/a € 855,-
 Multi Engine Instrument Rating (ME-IR) v/a € 22.995,-
 Light Aircraft Pilot License (LAPL) v/a € 7.200,-
 Recreational Pilot License (RPL-MLA) v/a € 5.275,-
 Multi Engine Piston (MEP) v/a € 3.150,-

VLIETUIGVERHUUR: DIV. VLIETUIGTYPEN
vanaf € 95,- p/u

Zelf Vliegen B.V. Emoeweg 1
 8218 PC Lelystad Airport
 0320-785 522 zelfvliegen.nl
 info@zelfvliegen.nl

ZELFVLIEGEN

European aircraft sales
 Exclusive Piper Aircraft dealer in Scandinavia, the Netherlands and the Baltic States.
 Call for a quote and delivery slot on a factory new Piper.

Piper M600/SLS

Travel in **STYLE**
 Travel in **LUXURY**
 Travel in **SECURITY**

PRE-OWNED AIRCRAFT FOR SALE:

- 2019 PIPER ARCHER DLX ASKING: USD 475,000
- 2014 AIRBUS EC-135 T2E ASKING: EUR 3,700,000
- 1970 BELL 47 G-5 ASKING: USD 120,000

European Aircraft Sales A/S
 Katja Nielsen +45 2043 5287
 Bjarne Jorsal +45 4016 5401
 Morten Raahauge +45 9310 1121
 sales@europeanaircraftsales.com
www.europeanaircraftsales.com

Follow us on Facebook and Instagram!
 @europeanaircraftsales

column

Fred Tegelaar

De vliegtuigpapieren



Iedereen in Nederland zal bekend zijn met de nare brand op vliegveld Hilversum dit jaar. Naast de schade die is ontstaan aan vliegtuigen en gebouwen is er ook nog iets anders dat zowel schade als ongemak kan opleveren. En dat is het verloren gaan van de vliegtuigpapieren van de kisten die in de hangar staan. En met vliegtuigpapieren bedoel ik dan niet alleen de ARC, BVI, weegrapport verzekeringscertificaat enzovoort. Maar ook de technische administratie die bij een vliegtuig hoort. Vaak worden deze vliegtuigpapieren bewaard bij het onderhoudsbedrijf of bij de technicus die het vliegtuig onderhoudt.

Maar stel nou dat er bij deze technicus brand uitbreekt en de papieren gaan geheel verloren. Dan heb je nog een prima vliegtuig, dat nog net zo lekker vliegt als de week ervoor, maar het mag niet meer de lucht in omdat de technische administratie ontbreekt die onlosmakelijk bij dat toestel hoort. Je hebt dan als vliegtuigeigenaar een groot en zeer tijdrovend probleem om alle technische administratie te reconstrueren en goed te laten keuren door het ILT en dat valt nog niet mee als je geen enkel document of overzicht van de technische administratie meer hebt. Het is een probleem waarvan je natuurlijk hoopt dat het je nooit zal overkomen als vliegtuigeigenaar. Maar het advies is toch om hier eens over na te denken en het ook te bespreken met de vliegtuigtechnicus of het onderhoudsbedrijf. Heeft de technicus of het onderhoudsbedrijf een complete back-up van de technische administratie en waar wordt die bewaard? Of dient u zelf een back-up te maken en te bewaren op een andere veilige plek dan de originele technische administratie. Gaat het dan ooit een keer mis, dan is de reconstructie van de administratie heel wat makkelijker en kan er snel weer worden gevlogen. Hetzelfde

geldt voor de vliegtuigpapieren die in de vliegtas van het vliegtuig zitten. Een nieuw w.a. certificaat is natuurlijk geen probleem, maar bijvoorbeeld een BVI, weegrapport van het vliegtuig, of een ARC kunnen wel de nodige tijd vergen om die weer opnieuw aan te vragen. Maak van deze documenten desnoods foto's. Hetzelfde geldt voor de journaals van het vliegtuig. Het huidige journaal zit in de vliegtas van het vliegtuig. Maak daar na elke volle pagina even een foto van. En de oude journaals, geef die een veilige plaats buiten het vliegtuig of hangar en bewaar ze goed. Als die journaals verloren raken is alle vlieggeschiedenis van het vliegtuig weg. Bijvoorbeeld bij een eventuele verkoop van het vliegtuig zal een potentiële koper zeker deze journaals willen inzien en ook willen hebben. Ze maken immers deel uit van de geschiedenis van het vliegtuig.

Ik weet het, het is allemaal weer extra werk om dit bij te houden en foto's en back-ups te maken, maar als er ooit iets van deze documenten zoek- of verloren raakt, dan is het nog veel meer werk (en soms gewoon niet meer mogelijk) om alles weer te reconstrueren. Het is maar een goed bedoelde tip.