

# Part van een Pilatus

Een relatiemanager bij een grote bank kijkt vanuit zijn lederen zetel in de cabine van de Pilatus PC12 - PH-ECC naar het vliegveld van Texel, een paar honderd meter schuin beneden hem. Je ziet de man denken: "Moet dit enorme toestel op dat grasveldje landen?"

Maar tien minuten later is het zo ver.



De Pilatus biedt inboard entertainment, maar buiten blijft het interessantst.

We wandelen over Ed de Bruins verende grasmat naar het terras, waar diens zoon de bestellingen opneemt. "Wat vinden de heren ervan?", vraagt Jerome van der Schaar. Men is onder de indruk. Jerome van der Schaar expliceert de zakelijke mogelijkheden van het toestel. Tenslotte betreft dit een vliegende presentatie van de Pilatus. Maar Pilot & Vliegtuig stelt natuurlijk toch kritische vragen...

*De snelheid van het toestel is met pakweg 270 kopen niet hoog genoeg voor verre bestemmingen. Het Midden-Oosten bijvoorbeeld. Is het dan toch wel als zakentoesel in te zetten?*

"Klopt, maar juist de mogelijkheid om met zo'n groot toestel op kleine velden als deze te landen maken het perfect geschikt voor een heel flexibel zakelijk gebruik op de middellange afstand. En dan is de

De PC12 is ook een cargo-kanjer.



toestel is ongekend, de cabine is groter en stiller dan menige jet. De mogelijkheden van de PC12 zijn daarmee perfect toegesneden op fractional ownership. Met name voor een bepaald soort gebruikers, die voldoen aan een specifiek stramien: afstanden afleggen binnen Noordwest-Europa, met geregeld verschillende bestemmingen en bij voorkeur met meer dan één passagier. Maar vergis je niet: dit toestel kan ook non-stop naar Turkije vliegen, de endurance is meer dan tien uur. Neem nu een vlucht naar Marbella, vijf

passagiers en bagage. Een kleine Citation moet dan een tussenstop in Zuid-Frankrijk maken, wij vliegen gewoon door en zijn daardoor zelfs sneller dan de jet en dat tegen aanmerkelijk lagere kosten."

*Dat klinkt als een verkoopgesprek?*

"Haha, ja dat klopt ook wel een beetje. De mensen die we vandaag bij ons hebben zijn allemaal potentieel geïnteresseerd. We hebben dit toestel al vijf jaar met veel succes gevlogen, maar we willen nu upgraden naar een middelgrote businessjet. Dat geeft een aantal van onze relaties de mogelijkheid om grotere afstanden nog sneller af te leggen. Maar eerlijk is eerlijk: ook tegen een veel, veel hoger prijskaartje. En dat prettige prijskaartje is nou net de kracht van de PC12. Dus is het doodzonde om dit trouwe werkpaard, met z'n prachtige pinpoint-mogelijkheden, aan de kant te zetten."

*Zou het iets zijn voor de gefortuneerde privé-vlieger, die zelf ook 'los' op dit toestel wil raken? De landings-snelheid ligt toch erg laag?*

Daar springt de gezagvoerder, die het toestel naar Texel gevlogen heeft op eens duidelijk in. "Daar is het toestel zeker niet geschikt voor. Het lijkt namelijk door die lage landings-snelheid makkelijker te vliegen dan het in feite is. Het is bijvoorbeeld erg kritisch op de stall, en dat is in de landing echt een punt van aandacht. Bovendien is de kruissnelheid toch wel weer akelig hoog voor iemand die pakweg 100 à 150 knopen gewend is. De beslissingen, met name voor de landing, volgen mekaar dan erg snel op. Je hebt geen tijd om rustig na te denken. Wat dat betreft heeft het toestel

weer meer weg van een jet."

"We opereren onze toestellen daarom volledig met een vaste crew", vult Jerome aan. "Veiligheid staat voorop, geen ge-hobby. We mikken ook helemaal niet op de in vliegen geïnteresseerde klant, maar op de zakelijke klant die achterin wil zitten werken, en die het toestel in fractional ownership wil opereren."

*Fractional ownership... er zijn geluiden dat het niet zou werken in Europa. De regelgeving, de verzekering?*

"Er zijn diverse mogelijkheden met betrekking tot fractional ownership. Een klassiek voorbeeld is dat meerdere eigenaren, laten we zeggen meer dan vier, gezamenlijk een toestel aanschaffen, om het zelf te gebruiken, maar daarnaast ook nog commercieel te verhuren. Dat staat ons niet voor ogen. Wij beperken het aantal eigenaren tot hooguit drie, en verhuren daarnaast het toestel niet. Hierdoor hoeven we niet onder een AOC (vervoersvergunning) te vliegen, maar enkel en alleen voor de eigenaren. Je bespaart hierdoor enorm veel overheadkosten en je vliegt globaal gezien tegen een derde van de commerciële prijs. Bewust wordt er gekozen voor een laag aantal eigenaren om ook nog

die enkel alleen of met zijn vrouw vliegt. Hij kan dan werken, nadenken, wordt niet gestoord door telefoon, heeft zijn eigen drankje en hapje. Zijn vergaderingen duren niet meer dan hooguit één uur, hij zit 's middags weer op zijn eigen kantoor. Maar momenteel ben ik met een machinefabriek in onderhandeling. Ze voeren onderhoud en reparaties uit aan machines door geheel Europa. Ze vertrekken 's morgens met vier tot zes monteurs en zijn 's avonds weer terug. Het eerste voorbeeld is een relatief dure maar erg comfortabele manier. Het tweede voorbeeld is er een van efficiënt en kostenbesparend werken. De kosten van vier tot zes tickets liggen gelijk aan de kosten voor de vlucht met de Pilatus, je hebt geen parkeerkosten van zes auto's op Schiphol, geen files, geen overnachtingen, geen extra uren etc. Op een dergelijke dag bespaar je grofweg 30% van je gebruikelijke kosten."

*Julie opereren vanaf Budel. Stel dat ik interesse heb, maar ik woon in Amsterdam? Of Rotterdam? Of Twente?*

"In dat geval vliegen we het toestel in en wanneer we de klant terugbrengen, laten we het toestel op Amsterdam, Rotterdam of Twente staan, totdat iemand anders weer wil vliegen. Doordat we geen zwaar commerciële operatie zijn, hebben wij niet de dwang het toestel naar de thuisbasis terug te brengen, zo laten we het toestel vaak ook in het buitenland staan."

*Eerlijk is eerlijk, fractional ownership heeft louter (financiële) voordelen, maar één groot nadeel: het kan voorkomen dat je dure toestel niet beschikbaar is. Wat is daarop uw antwoord?*

"Vette pech! Natuurlijk kan het voorkomen dat het toestel in onderhoud staat, ja, dan kunnen we niet vliegen. Het gebeurt zelden dat een gebruiker het toestel mee heeft en een andere gebruiker het toestel precies op die datum op dat tijdstip ook wil hebben. We hebben een flexibel groepje dat het rondje rond de kerk al een keer gedaan heeft. Dat is nu het voordeel van hooguit drie gebruikers in plaats van vier of meer en daarnaast commercieel verhuren."

*Ik neem aan dat ik niet voor jullie PC12 moet kiezen als ik twee keer per jaar naar een beurs in Parijs of Londen moet. Maar wanneer wel?*

## Jerome van der Schaar: fractional ownership werkt in Nederland!

enige flexibiliteit in beschikbaarheid te hebben."

*Waarom gebeurt het dan zo weinig, in vergelijking met de VS?*

"Wanneer iemand in de VS ook maar een twintigste deel van een vliegtuig heeft, zal hij dit in het algemeen het liefst kenbaar maken op de voorpagina van elke nationale krant met foto's erbij, een statussymbool. Bij de nuchtere Nederlander is het verhaal 'doe maar normaal, dan doe je al gek genoeg' nog steeds een beetje van toepassing. Er hangt een stempel op het bezitten van een vliegtuig. Langzaam maar zeker wordt men zich er van bewust dat vliegen in een eigen toestel helemaal niet zo duur is en in veel gevallen zelf rendabel. Had je vroeger een Mercedes, nu kijkt er niemand meer van op, zo nu langzamerhand ook met een vliegtuig."

*Wat voor soort zakenmensen zouden van een PC12 gebruik kunnen maken?*

"Héél variërend, ik heb een relatie



tijdwinst juist spectaculair", vertelt Jerome van der Schaar. "Je landt het toestel namelijk vrijwel altijd vlak in de buurt van je uiteindelijke bestemming. Of dat nou een bouwproject, een tentoonstellingsgebouw, een golfbaan of een industrieterrein is. Daar zit 'm de extra tijdswinst. Geen gedonder op een groot vliegveld, met daarna nog een vermoeiende autorit van twee uur naar de eindbestemming. De flexibiliteit van het

## BUSINESS AVIATION

### Praktijkvoorbeeld

- Nederlandse fabriek in Weert
- Te bezoeken machinefabriek in Himley UK.
- 5 monteurs, gemiddeld à 100 Euro per uur
- 1 dag werk

#### De take-off van Texel.



Tijdschema	Airliner	Kosten
05:30	Vertrek Schiphol per auto	€ 30,00
06:00	File A2	
07:30	Parkeren auto	€ 30,00
08:00	Incheck tickets x 4	€ 600,00
09:00	Vertrek vlucht (vertraging?)	
09:00 lt	Aankomst Birmingham	
09:45	Taxi naar Himley	€ 120,00
10:45	Aankomst Fabriek	
16:00	Vertrek taxi Birmingham/file	€ 120,00
17:45	Incheck tickets x 4	€ 600,00
18:45	Vertrek (vertraging?)	
21:00 lt	Aankomst Schiphol	
21:30	Vertrek Weert per auto	€ 30,00
22:45	Aankomst Weert	
Totaal bovenstaand		€ 1.530,00
17:15 uren declaratie x 5 monteurs		€ 8.625,00
Totale dagkosten		€ 10.155,00
Effectief gewerkt in fabriek		6 uur 15 min

Tijdschema	Privé vlucht	Kosten
07:45	Vertrek Weert --> Budel Airport	€ 5,00
08:00	Airborne Budel	€ 1.250,00
08:15 lt	Aankomst Wolverhampton Airport	
08:25	Taxi naar Himley	€ 20,00
08:45	Aankomst fabriek	
Totaal bovenstaand		€ 2.550,00
10:15 uren declaratie x 5 monteurs		€ 5.125,00
Totale dagkosten		€ 7.675,00
Effectief gewerkt in fabriek		6 uur 15 min

Voorbeeld van een specifiek soort vlucht waarbij de kosten lager uitvallen dan met een airline.



Een grasbaan is voldoende.

#### Jerome van der Schaar met crew en prospects.



#### Wat is een minimum?

"Meer dan vijftig vliegreuren op jaarbasis."

#### Wat kost het nou?

"Directe operationele kosten van de PC12 ligt ongeveer rond de US\$ 350,-

per uur. Dan volgt de verzekering, crew en afschrijving. De nieuwwaarde van de PC12 in deze configuratie ligt rond de US\$ 3,2 miljoen, inclusief noise reduction systeem, refreshment center, minibar, dvd/video en stereo-installatie."



Twee van de vier propellerbladen komen voorbij.

Jullie zijn bezig met een businessjet. Wat hebben jullie daarmee voor? Ook meer eigenaren? Is er al een markt gedefinieerd?

"We hebben enkele gebruikers die regelmatig met 'veel' mensen, lange afstanden afleggen. Met de Pilatus is dat nu een zes tot acht uur vliegen, dat wordt net even teveel op den duur. We zijn met een middelgrote businessjet bezig die deze afstand met dezelfde hoeveelheid mensen en cargo ook kan afleggen. De groep blijft hetzelfde, enkel zouden we de PC12 er graag bij willen houden en dat wordt nu net even te gezellig als we er niet enkele gebruikers bij krijgen."

Wat gaat met de PH-ECC gebeuren als jullie je businessjet hebben?

"Een ideale situatie zou zijn wanneer wij de PC12 als back-up toestel erbij zouden kunnen houden. Een ideale partner zou iemand zijn die van beide toestellen gebruik zou maken, zowel de jet als de PC12. De bedoeling is dus om ons werkpaard te houden. We zijn er intussen ook echt aan gehecht geraakt, en ik weet zeker dat dit voor toekomstige eigenaren ook gaat gelden..."

Voor informatie:

Jerome van der Schaar

Tel: 06 51127211

E-mail: [luchtvaart@pagina.nl](mailto:luchtvaart@pagina.nl)