



V.l.n.r.: Edwin Boshoff, Sjoerd Postma en Peter Dickens, voor een Chinese K8 trainer in Kunming (China), na aankomst van een ferry uit Bangkok in september 2002.



Verwijderen van oude registratie (Braziliaans) na `deregistratie' van het vliegtuig. Vervolgens werd het vliegtuig voor aanvang van de ferryvlucht van de Nederlandse PH registratie voorzien.



Na aankomst in Ulaanbaatar (Mongolië): verse yakmelk als welkom.

andering van de toepassing van een toestel. Zo wilde een Zuid-Amerikaanse operator de F100 vanaf 13.000 voet in La Paz gaan opereren, terwijl het toestel gecertificeerd is tot 8.000 voet. Postma is toen in opdracht van Fokker Services naar Peru gereisd om samen met een vlieger van IVW die certificatievluchten te doen. Maar vaak gaat het ook om acceptance tests, als het vliegtuig van gebruiker verandert, bijvoorbeeld als een leasetermijn is afgelopen en het vliegtuig naar een andere operator gaat."

Is er dan geen belangenconflict? Boshoff: "Dat kan wel, maar dan buiten ons om. Door-gaans zitten er mensen van de alle betrokken partijen in de cockpit. Soms op de jump seat, soms zelfs links - dat kan, want wij zijn ook instructeur. Dit is natuurlijk afhankelijk van de ervaring die de gebruiker al met het toestel heeft. Als er discussie ontstaat, zijn we daar wel bij, maar geen partij, zogezegd. Je kunt wel je mening geven; what is normal wear and tear? Maar daarmee houdt het wel op."

Een testvlucht; geen wildwestvertoning à la Chuck Yeager neem ik aan? "De tijden van Chuck Yeager zijn wel voorbij. Die nam een toestel mee naar boven en slingerde het door alle hoeken van de envelope. Bij Fokker ging het er tot in de jaren zestig ook nog vrij primair aan toe. De windtunneltests waren belangrijk, maar

mannen als Jas Mol en Henk Temmen gingen echt nog redelijk blank de lucht in. Dat is tegenwoordig anders. Met geavanceerde computermodellen en windtunneltests zijn de vliegeigenschappen nu veel beter voorspelbaar dan toen.

Bij onderhoudstestvluchten gaan we de stall in tot aan de stick shaker, maar voor de rest niet, tenzij eventuele reparaties dit vereisen. Alle systemen, hydraulisch, pneumatisch, flight controls, autopilots worden keurig volgens een vooraf opgesteld programma afgewerkt. Daar zijn we overigens soms al maanden van tevoren bij betrokken. Vaste, voorgeschreven procedures, daar draait het om. Ook om veiligheidsredenen. Neem dat drama met een Airbus een paar jaar geleden, waarbij een A320 de Middellandse Zee in ging. Bleek later dat de vliegers van een derde partij zich niet op alle punten aan de fabrieksprocedures gehouden hadden."

Voorbeeld

Voorbeelden van klussen? "Voor een Europees militair onderzoeksprogramma moest een enorme langwerpige radome onder de romp van een F100 gemonteerd worden. Het is dan altijd spannend of het oorspronkelijke ontwerp zo'n ingreep aan kan, of dat er streaks gemonteerd moeten worden om de stabiliteit rond

de top-as te garanderen. Wij werden betrokken bij het testvliegen, na het ontwerpwerk van Fokker Services in Nieuw Vennep. Na de testvluchten hebben we nog zo'n twee jaar met dit vliegtuig -het prototype van de F100- door heel Europa gevlogen om de experimentele radar te beproeven.

En natuurlijk recenter de cargovariant die momenteel van de F50 vervaardigd wordt. Dat gebeurt door een bedrijf in Denver. Wij hebben de testvluchten gedaan. Daar ging het met name ook om smoke detection en afvoer van de rook vanuit het laadruim, of dat allemaal goed functioneerde. Bij de F27 was al een laaddeur door Fokker ontworpen. Bij de F50 helaas niet. Gevolg van het feit dat Fokker zich onder Swartouw steeds meer ging richten op de conventionele Europese en Amerikaanse airlines, die grote series toestellen bestelden, in plaats van de kleinere maatschappijtjes in de Derde Wereld, die de F27 - en daarmee Fokker - eigenlijk groot hadden gemaakt."

Hoor ik daar wat kritiek? "Het had naast elkaar kunnen blijven bestaan", zegt Boshoff diplomatiek.

Werk

Wie doet het werk nou? Postma lacht: "Edwin hier heeft het grootste aantal type ratings van



Stand-Off Surveillance and Target Acquisition Radar (SOSTAR) proeven met het prototype van F100 PH-MKH in 2006 en 2007.

alle Nederlandse vliegers. Maar wat we zelf kunnen of doen, is niet de hoofdzaak. Het gaat er om dat we de klant de beste man of vrouw voor de job leveren. Daarin verschillen we overigens wel van de zogeheten crew leasing bedrijven. Wij gaan het liefst in zee met mensen die we al kennen en waarvan we de staat van dienst, de cv's en de logboeken honderd procent kunnen vertrouwen. Maar natuurlijk hebben we die niet altijd. Voor bepaalde jobs moeten we wel kiezen voor mensen waar we nog geen eigen ervaring mee hebben. Maar die checken we werkelijk tot op de schoenveters. Ratings, uren, cv's, checken en dubbel-checken. En daar moet je wel bijna achterdochtig in tewerk gaan. Zo kregen we een keer iemand die stelde F-28 instructeur te zijn. Zo op het eerste gezicht in orde, alleen was die instructiebevoegdheid beperkt tot de Cessna's van zijn vliegclub! Daar moet je dus heel alert op zijn. En als we met iemand die we vooraf nog niet kenden aan de slag moeten, dan gaat er



Air to air van de Nanchang K8 trainer tijdens de ferryvlucht van Bangkok naar Kunming. De foto is genomen boven Thailand in september 2002. (Foto: Sjoerd Postma)

altijd iemand mee, om te kijken of zo'n vlieger ook in de praktijk aan onze standaarden voldoet."

Even nieuwsgierig, waar vinden die tests nou plaats, gewoon boven de Randstad? Postma: "Dat verschilt, dat nemen we op met de lokale autoriteiten. Alles vanaf Woensdrecht bijvoorbeeld gebeurt meestal in de Nieuw Milligen TMA Delta, zeg maar Brabant, Utrecht en Gelderland. Soms ook boven de Noordzee ten noorden van de Waddeneilanden. Maar in Frankrijk zijn bijvoorbeeld speciale gebieden aangewezen, dat gaat daar altijd in overleg met defensie. In de USA weer anders."

Ferry

Oké, dan het ferryen, om welke toestellen gaat dat? Boshoff: "De Fokkers natuurlijk, maar we doen ook 'nieuw' van de A320 en de A340, tot de Cessna Caravan. Het kleinere single engine gebeuren laten we een beetje voor wat het is, tenzij het heel interessant is. We beginnen eigenlijk met de King Air, de ATR, maar bijvoorbeeld een PC12 ook wel weer. Ach, we hebben eigenlijk van alles gedaan. Van de PH-JAS voor het paracentrum Texel, tot Caravans voor de Flying Doctors en een Twin Otter op floats voor een Canadees bedrijf. Maar ook Boeing 747's."

Ferryen, waarom kan de klant dat zelf eigenlijk niet, is toch een mooie training voor de crew? Postma: "Vergeet niet: onze klanten zijn veelal leasemaatschappijen of zelfs banken. Financiële dienstverleners, zeg maar. Het vliegbedrijf is niet primair hun pakkie-an. Dat is het wel voor ons. Daarom hebben we ook ons eigen vluchtnummer en call-sign. Groot voordeel daarvan is dat alle rekeningen uit de verste uithoeken van de aarde bij ons binnen druppe-

len, soms nog maanden na de aflevering en niet bij onze klanten. Maar we hebben, vooraf en achteraf, wel een goed overzicht van het een en ander. We kunnen ook meteen verifiëren of het klopt. De klant heeft dan al lang zijn toestel. Die betaalt één vooraf overeengekomen bedrag. Voor hen een groot voordeel, ze zijn van alle zorgen en administratie af.

De verschillende diensten die we verlenen sluiten wel eens op elkaar aan, maar dat hoeft niet. Zo kregen we een keer de opdracht om een serie splinternieuwe Airbussen af te leveren bij een airline in Brazilië. Domweg omdat bij deze airline op dat moment de capaciteit ontbrak."

De telefoon rinkelt. De Airforce Commander van Ghana belt. Of er nog twee extra piloten uitgecheckt kunnen worden op de presidentiële F28. "Komt goed uit, dat is een leuke opdracht! Dat zijn nu onze Special Operations", grijnst Boshoff. "Maar ook training, air-to-air fotografie, noem maar op. Een jaar of wat geleden hadden we ook zo'n mooie. Een Chinese Nanchang K-8 moest naar Le Bourget, voor de show. Die zou daar door een Chinese piloot voorgevlogen worden. Maar de ferry was voor de man, die geen woord Engels sprak, een brug te ver. Wij waren toevallig toch in Nanchang, het vliegtuig heeft dezelfde naam als de stad. Daar stapten we voor in zo'n K-8, met een instructeur achterin die ook - geen woord Engels sprak. Stalls, loops, de hele rimram. Maar blijkbaar deden we het goed, want in mijn spiegel zag ik hem uitgebreid gebaren met opgestoken duim, en na de landing kregen we een enorme stempel in ons logboek en konden we beiden zo'n toestel overvliegen van Egypte naar Frankrijk. Van het een kwam het ander, we hebben nog een



F50 voor Aero Mongolia na een trip van Amsterdam naar Ulaanbaatar in mei 2003.



Eerste vlucht AircraftConversions F50Freighter, Centennial Airport Denver (Foto: AircraftConversions)



Ex-Germania Fokker 100 op West-Timor tijdens ferryvlucht naar Alliance in Brisbane in oktober 2010. (Foto: S. Postma)

aantal vluchten met dit type gevlogen onder andere naar Thailand, Venezuela en Mexico."

Staggerwing

Het interview loopt ten einde en na een rondje door de operations room verlaat ik het pand via de 'artiestenuitgang', zoals Postma het

noemt. Nonchalant staat de Beech Staggerwing van het bedrijf naast de privé Piper Cub van Boshoff. Het beeld is duidelijk: dit zijn geen mannen die luchtvaart slechts als hun werk zien en na gedane zaken liever gaan bijjarten. Dat bewijst ook wel de trotste, metersgrote wereldkaart met de duizenden vlagge-

tjes, van Alaska tot Australië. "Europa hebben we maar opgegeven, de punaises zouden één groot rood vlak worden", zegt Postma. Onder de kaart staat een doosje met nauwelijks nog tien rode punaises erin. Snel maar even bestellen bij de Overtoom, denk ik, als die mannen zo door gaan. ❌