



# Nederlandse Fokker 60's met open armen in Peru ontvangen

***In de septembereditie van *Piloot en Vliegtuig 2010* is een verhaal geplaatst over de levensloop van de Fokker 60. Inmiddels zijn twee van de vier toestellen bij de marine van Peru aan een tweede leven begonnen. Dat voorafgaande daaraan het nodig werk is verzet, blijkt uit deze bijdrage van Willem Hemmink. Hij is met zijn bedrijf Sky Unlimited betrokken bij onder meer de ferryvlucht, overdacht en training van de piloten uit Peru.***

**Er komt volgens** Hemmink het nodige kijken bij de overdracht van zo'n vliegtuig en er is een complex en tijdrovend proces mee gemoeid. Ook is het interessant te zien hoeveel verschillende partijen bij zo'n operatie betrokken zijn. Uiteraard de verkopende en kopende partijen. Daarnaast worden allerlei specialistische bedrijven uit de Nederlandse luchtvaartindustrie ingehuurd.

Allereerst is Fokker Services sterk betrokken. Hier stonden de vliegtuigen in opslag en nadat er sprake was van een potentiële koper, was het hun taak de vliegtuigen voor inspectie en een proefvlucht klaar te maken.

Toen er van verkoop sprake was werden de vliegtuigen aan een zeer uitgebreide in-

spectie onderworpen. Deze inspectie dient eens per twaalf jaar uitgevoerd te worden. Het vliegtuig gaat dan helemaal uit elkaar, waarna landingsgestel, motoren, propellers en allerlei systemen als nieuw worden teruggeplaatst. Ook wordt alles op corrosie geïnspecteerd, wordt het vliegtuig van een nieuwe verflaag voorzien en worden systemen verwijderd en toegevoegd, allemaal naar wens van de nieuwe eigenaar. (Overigens gaan de Peruanen in een later stadium de toestellen nog grondig verbouwen en komen er onder andere Exocet of Harpoon raketten op).

Om zeker te weten of alles naar behoren werkt, worden enkele testvluchten uitgevoerd, waarbij bijvoorbeeld het overtrekgedrag wordt

bekeken. Ook wordt gekeken of een eventueel uitgevallen motor in de lucht weer normaal opgestart kan worden. Voor dit soort vluchten worden gespecialiseerde testvliegers van Southern Cross International ingehuurd. Als alles naar behoren is verlopen en er een eindeloze berg papierwerk is getekend en gecontroleerd, is het vliegtuig 'verkoopklaar'. Vervolgens wordt op verzoek van de nieuwe eigenaar een vrijwel gelijkwaardige vlucht gemaakt zodat hij met eigen ogen kan zien dat wat hij koopt allemaal conform de specificaties is.

In dezelfde periode worden de Peruanen getraind, de piloten in de simulators bij CAE in Hoofddorp en de technuten bij Fokker in Woensdrecht. Na ruim een half jaar is uitein-



**Beide Fokker 60's vertrekken op 2 juni 2010 als '583' en '584' vanaf Woensdrecht.**

(Foto: Cor van Gent)



**Na 35 uur vliegen arriveren beide Fokkers in Peru.**

delijk alles geregeld, iedereen getraind, diplomatieke toestemmingen en klaringen geregeld en het geld overgemaakt. In april 2010 is iedereen klaar voor vertrek.

### Hato - Curaçao

De vulkaanuitbarsting op IJsland zorgt voor een eerste kink in de kabel. Het alternatief over de oceaan via Bermuda is ook onmogelijk omdat er teveel westenwind (dus tegenwind) rond de evenaar staat. Na bijna een week standby, wordt in de ochtend van 2 juni 2010 het definitieve go-ahead gegeven. Om half twaalf stijgen beide vliegtuigen kort na elkaar op vanaf Woensdrecht met een gemengde Peruaanse/Nederlandse bemanningen onder leiding van Southern Cross.

Na een laatste ereronde over het terrein van Fokker Woensdrecht gaan ze op weg naar de eerste tankstop, Keflavik op IJsland. Het is prachtige helder weer, de vulkaan is heel mooi te zien, met gelukkig geen spoor van as. Na een snelle tankstop gaan de teams weer op pad voor de tweede vlucht met bestemming Gander aan de Canadese oostkust. Daar komen ze midden in de nacht en met zeer slecht weer aan. Ook hier wordt getankt en vervolgens gaat

het verder richting Curaçao. Deze langste vlucht (bijna tien uur) brengt de toestellen naar Hato Airport. Het is alsof de vliegtuigen (en wij ook een beetje) thuis komen. Veel oud-gebruikers (kustwacht, marine en luchtmacht) van de vliegtuigen staan ons op te wachten. We tanken, gaan naar het hotel, beleven de gebruikelijke crewborrel en 's avonds gaan we met dertig man tonijn en kreeft eten op het strand bij Hooks'hut. Een waardig en uiteindelijk onverwacht afscheid van de Fokkers op Curaçao.

### Toegang geweigerd

De volgende dag staat de laatste leg gepland met aankomst om 13.00 uur in Lima, Peru. Dat betekent dus vroeg uit de veren, want de geplande vliegtijd bedraagt ruim negen uur. Dat het venijn veelal in de staart zit blijkt ook nu: de toegang tot het luchtruim van Venezuela wordt geweigerd. Ondanks dat we alle klaringen, faxen en briefwisselingen bij de hand hebben, zijn ze onverbiddelijk. Ten einde raad wordt met satelliettelefoons overleg gepleegd met allerlei ministeries, maar tevergeefs. Inmiddels wordt ook duidelijk dat de brandstofvoorraad niet meer toereikend zal zijn om Lima te halen en gaan daarom terug naar Hato.



**Voorafgaand aan de vlucht vindt een uitgebreide briefing plaats.**



**Medisch onderzoek voor elke vlucht.**







# Industrie

DOOR: WILLEM HEMMINK



*Adjutant Johan van Poppel legt de walk around inspectie uit.*

## Lima viert feest

De toestellen worden weer volgetankt en we plannen een alternatieve route noordelijk om Venezuela en gaan opnieuw op weg. Helaas loopt onze ingestudeerde formatieaan- komst op Lima in de soep omdat het bij aan- komst donker zal zijn. Er is een groot feest ge- organiseerd ter ere van de aankomst van de nieuwe Fokkers en wij denken dat dit in het water zal zijn gevallen. Maar niets is minder waar, meer dan honderd gasten staan ons met fanfare op te wachten. Ze hebben de negen uur vertraging die we hebben opgelopen op de koop toe genomen en zich met de drank- en voedselvoorraad (vooral dat eerste is goed te merken) door de dag heen geslagen en ons opgewacht.

**38 PILOOT EN VLIEGTUIG** NOVEMBER 2010



*De onvermijdelijke ceremonie na aankomst in Peru.*

Al snel verplaatst het gezelschap zich sa- men met de crew naar de officiersmess en volgen plichtplegingen als toespraken, het overhandigen van de traditionele geschenken en het nuttigen van nog meer drank en eten. 's Nachts bij aankomst in het hotel zoekt iedereen uitgeput het bed op, ongebruikelijk, maar niet verwonderlijk na 35 uur vliegen in twee dagen tijd.

## Ondersteuning gewenst

De Nederlandse crew zal de volgende dag te- rugvliegen, met uitzondering van drie man die achterblijven om de Peruanen met hun vlieg- tuig wegwijs te maken in de dagelijkse opera- tie. Zo staat Cor Eerhart namens Fokker Servi- ces de technische dienst bij, terwijl adjutant Johan van Poppel (in het dagelijks leven C130 Hercules loadmaster bij de Koninklijke Lucht-





**Badges F60 Peru.**

macht) de radaroperators, observers, loadmaster enzovoorts wegwijs zal maken. Willem Hemink traint namens Sky Unlimited de piloten en overige bemanning in het vliegen van de Fokker 60 en het maritiem opereren met het toestel.

De Fokker 60's zijn als vervanger van de Fokker 27 aangeschaft, maar mede door de afwijkende uitrusting moet veel getraind worden. Allereerst natuurlijk het starten en landen met het echte vliegtuig. Dagenlang touch-and-go's oefenen, zowel overdag als 's nachts. Daarna laagvliegen boven zee (50 voet!) om al dan niet verdachte schepen (olielezing, illegale bevissing, mensenhandel, drugstransporten) op te sporen, te identificeren en te fotograferen.

### SAR en drugs

Ook het opzetten van zoekpatronen om drenkelingen op te sporen wordt geoefend en het uitgooien van reddingsvloten, sonar- en rookboeien. Als een drenkeling overboord slaat of een schip vergaat, kun je met behulp van boordcomputers een gebied berekenen waarbinnen hij zich hoogstwaarschijnlijk zal bevinden. Dit gebied is afhankelijk van wind en zee-stroming, die op hun beurt met de rook- en sonarboeien gemeten kunnen worden. Is de drenkeling uiteindelijk gevonden, dan wordt hij gemarkeerd met boeien en wordt een reddingsvlot uitgewooid. Uiteindelijk wordt dan een schip of helikopter naar de plaats gedelegeerd om hem uit het water te plukken.

Een van de hoofdtaken in Peru zal overigens bestaan uit de bestrijding van de drugs-handel en -transport op zee, wat gezien de geografische ligging van het land niet zo verwonderlijk is. Voor de uitvoer van al deze taken heeft de Fokker 60 normaal een bemanning van acht tot tien leden: twee of drie vliegers, een radaroperator, een loadmaster, een tactical coördinator en drie of vier observers. Gelukkig wordt elke vliegdag wel ruim de tijd genomen voor een uitgebreide lunch en diner, desnoods wordt daarvoor op het dichtstbijzijnde veld geland.

### Professioneel en correct

Na een aantal weken zijn de bemanningsleden zo goed op elkaar ingespeeld dat ze alleen op pad kunnen en mijn taak er op zit. Wij zijn zeer goed verzorgd en meegenomen naar de wereldwonderen die Peru rijk is. Peru heeft een rijke handelsgeschiedenis met Nederland waarbij marineschepen, tanks en vliegtuigen van ons land werden gekocht.

In eerste instantie valt de keuze voor de nieuwe vliegtuigen op de Amerikaanse S3 Viking. Dit tweemotorige lichte straalvliegtuig is door Lockheed specifiek voor patrouilletaken en onderzeebootbestrijding ontworpen. Er is zelfs met een exemplaar getest. Uiteindelijk blijkt de lange onderhandelweg met de Amerikanen een te grote horde en nemen ze contact op om in Nederland hun tweede keuze te kopen. De Peruanen spreken meermaals hun bewondering uit voor de (opnieuw) snelle en correcte wijze van handelen met ons land en de fantastische ondersteuning die zij daarbij vanuit het Nederlandse bedrijfsleven hebben gekregen.

Dit en de grote tevredenheid over de twee vliegtuigen heeft ervoor gezorgd dat de afsluitende zin uit het voorgaande artikel beantwoord kan worden: Peru heeft ook de laatste twee Fokker 60's gekocht. Deze toestellen zullen ook tot MPA worden omgebouwd. In november 2010 zal de reis naar Peru daarom opnieuw worden aanvaard.



**Om te kunnen lunchen, moet eerst een tussenlanding gemaakt worden.**



**De ferrycrew op Hato-Curaçao. V.l.n.r. vanaf de tweede persoon: Michiel Edelenbos, Cor Eerhart, Sjoerd Postma, Willem Hemink, Edwin Boshoff en Johan van Poppel.**



**Met de crew naar de Amazonerivier. V.l.n.r.: Teto Salas, Romulo Carrion, Johan van Poppel, Willem Hemink, Felipe Cabrera en Fernando Zamudio.**

