

zakelijke luchtvaart

DOOR: GOOF BAKKER - FOTO'S: GOOF BAKKER/EMBRAER

Twaalf april 2008. De roll out van de nieuwe Embraer Phenom 300 vindt plaats op het inmiddels wereldberoemde mega testveld Gavião Peixoto van de fabrikant. Gelegen tweehonderd kilometer landinwaarts, vanaf het Embraer hoofdkwartier in Sao José. Een bus met twintig journalisten van over de hele wereld gaat op weg. Maar rijdt tot ieders verbazing de verkeerde kant op. We gaan naar de kust! Voor een boottochtje! De wegen van de fabrikant zijn duister, maar wel aangenaam...



Amerikaanse luchtvaartjournalisten blijken voor een flink deel vrouwen. Onderschat dit clubje niet. Het zijn goed ingevoerde redacteurs van bladen als Flight en Air Transport World.



de GROTE onbekende,

U mag best weten: het was een lekker boottochtje. Ik heb de gewoonte over journalistentrips gewoon maar een reisverslag te schrijven. Dan krijgt u alle informatie, maar weet u ook dat ik in de watten ben gelegd, en kunt het gebodene op waarde schatten.

Embraer heeft een beetje aandacht trouwens best verdiend, want het bedrijf blijft als 's werelds derde producent van verkeersvliegtuigen toch vreemd genoeg een grote onbekende. Als ik mensen vertel dat ik naar

Embraer ga, dan is het antwoord onveranderd: "Wat? Waar? Emperer? Je ging toch naar Brazilië?" Zelfs redelijk ingevoerde luchtvaartlieden weten het bedrijf vaak nauwelijks te plaatsen. Toen ik een paar maanden geleden in vliegclubverband meldde dat KLM tien Embraers gekocht had, kon niemand ook maar iets aan info ophoesten.

Geschiedenis

Daarom eerst even wat geschiedenis. De company maakte naam vanaf de jaren zestig met een tweetal turboprops, de Brasilia en de Bandeirante. Eind jaren tachtig verscheen de ERJ serie met vijftig pax en twee turbines 'aan de staart'. Eind jaren negentig verscheen de E-serie à negentig pax en turbines aan de vleugel. Vooral in de USA doen beide jets het erg goed in hub-and-spoke-verband.

Een aantal militaire varianten, plus een PC-7-look-alike onder de naam Tucano, evenals de succesvolle Ipanema cropduster maken het gamma compleet. De AMX, een straaltrainer-annex-grondaanvaller is een al decennia lang voorthobbelend Italiaans-Braziliaans melodrama.

Een jaar of vijf geleden werd besloten niet

'groter te groeien', maar juist het businessjet segment op te zoeken, met de light jets Phenom 100 en 300, en een aantal luxevarianten op de bovengenoemde feederliner modellen. Zeer recent werd aangekondigd dat zelfs het gat tussen de zeer kleine Phenoms en de airliner derivaten gedicht gaat worden met de 8-pax-business modellen MLJ en MSJ.

Milieu

Een heerlijke lijn vliegtuigen, waar veel over te vertellen valt. Daarom bij aankomst in Sao José dos Campos meteen al een teleurstelling: de trip moet in het teken van het milieu staan, zo hebben de pr-bazen van Embraer beslist. En dus volgt een uitgebreid info-offensief over recycling (tot het frituurvet van de kantine toe), over een CO2 compensatieservice (die het bedrijf milieubewuste businessjet kopers aanbiedt), en over technische verbeteringen aan de airframes, die een lagere weerstand moeten bewerkstelligen.



Craciliana Campos, de man die voor een milieuvriendelijk gezicht van het bedrijf moet zorgen.

Embraer,



Welkom aan boord. Zijanzicht van de nieuwe Phenom 300.

zet in op **KLEIN**

De vijf Amerikaanse journalisten vinden het allemaal prachtig, maar de Finnen, de Russen, de Duitsers en de Engelsen dommelen langzaam weg tijdens deze door heftige jetlag overwoekerde powerpoint presentaties. Heel kort-door-de-bocht denk ik: "Jongens klooiën jullie nou maar lekker aan, hier in dat grote Brazilië. Wij hebben honderd jaar lang onze prut in de achtertuin gesmeten en net nu jullie een beetje leuk beginnen mee te draaien, moet je ook opeens milieutechnisch zwaar aan de bak..." Maar ik begrijp het wel, het zijn allemaal plain old politics, met het oog op de Amerikaanse markt, die sinds Al Gore opeens ernstig milieugedreven is. Best slim, maar niet heel interessant. Tot de Ipanema-op-alcohol in dit verband ter sprake komt!

Sproeien

Een heerlijk technisch onderwerp. Al tweehonderd van deze sproeivliegtuigen snorren nu boven Brazilië rond op de daar alom verkrijg-



Hier bedriegt de schijn. Dit zijn géén journalisten maar medewerkers van Embraer tijdens de roll out van de Phenom 300 op 12 april. De bus met twintig journalisten van over de hele wereld rijdt op hetzelfde moment naar de kust. Voor een boottochtje...

bare ethanol. Tonnen kooldioxide en lood zijn ons allen zodoende bespaard gebleven, rekent men ons voor.

"Maar het ombouwen was geen sinecure", vertelt Lucas Arruda, de technische man. "De timing en de injectieparameters van de standaard 300 pk Lycoming moesten niet alleen zwaar onderhanden genomen worden, maar

ook de tanks, de brandstofpompen en de leidingen. Alcohol doet gemene dingen met sommige materialen en alle leidingen en afsluitingen moeten opeens aan heel andere eisen voldoen."

Ik stel de vraag of Lycoming daar nou allemaal wel zo blij mee is, wetend hoe gevoelig de Amerikanen op het gebied van liability zijn.



Een jaar of vijf geleden werd besloten niet 'groter te groeien', maar juist het businessjet segment op te zoeken, met de light jets Phenom 100 en 300.



De alcoholische Ipanema in milieuvriendelijk groen. Het opschrift *Experimental* is misleidend (heeft iets met de demostatus van dit specifieke toestel te maken). Het vliegtuig is inclusief het ethanolsysteem keurig gecertificeerd.

"Niks aan de hand", verzekert Arruda me. "De Amerikanen zijn zelfs op bezoek geweest en vonden het allemaal prachtig."

"Maar is het ook financieel de moeite waard?", is de volgende vraag. Dat blijkt. Het is een ingewikkelde rekensom, want de motor levert 20 pk extra (!) op alcohol, maar verbruikt wel een kleine 10% meer. De rest is een kwestie van geld. AVGAS kost ongeveer twee keer zoveel als alcohol. Al-met-al rekent men met een 38% lagere TOC, total operating costs. Een knappe prestatie.

Tweehonderd alcoholische Ipanema's vliegen dan ook al, op een totaal verkocht aantal van duizend. Veertig van de 200 zijn retrofits,



Het gat tussen de zeer kleine Phenoms en de airliner derivaten als de Legacy 600 en Lineage 1000 gaat gedicht worden met de 8-pax-business modellen MLJ en MSJ.

de andere zijn nieuw gebouwd. Het is wel een puur Braziliaans feestje, want nergens anders ter wereld is ethanol nog breed verkrijgbaar. Het systeem heeft ook tegenstanders. "Doodzonde van die heerlijke alcohol", sist mijn Finse collega me toe.

Business

Naast het milieu zijn toch vooral de zes modellen businessjet die het gesprek domineren.

En hoe meer ik er over hoor, hoe minder ik me aan de vraag kan onttrekken of het nu wel zo geweldig slim is om die weg in te slaan. Embraer loopt immers als een trein op haar bestaande airliners. Maar liefst 169 toestellen werden in 2007 afgeleverd, een stijging van 30% ten opzichte van 2006. In 2008 lijkt de stijgende lijn door te zetten, zij het niet meer zo heftig.

Naast een serie voor ons totaal onbeken-



De naam maakt het verschil. Schat, wat is er op het inflight entertainment system vandaag? Links in de E-190, boven in de Lineage 1000. Zelfde toestel, totaal andere toepassing.

successtory kunnen worden volgens het concept twee-honden-vechten-om-een-been...

Edoch, er is anders beslist. Misschien een weg die, ondanks alle marktonderzoeken die in een eindeloze hoeveelheid pie-charts en staafgrafieken aan ons voorbij trekken, toch ergens ook gebaseerd is op een stukje onterechte bescheidenheid. Bij de grote jongens horen is één ding, maar die positie ook opeisen is een tweede.

Een voorbeeld? Na een zonder meer indrukwekkende rondleiding door de montagehallen en de ontwerpkamers komen tijdens de lunch Boeing en Airbus ter sprake. Er wordt door de Brazilianen met ontzag over gesproken. Alsof dat de bedrijven zijn die het echte werk doen en ze zelf maar een randverschijnsel zijn. Een Duitse journalist antwoordt uiterst ironisch en met bijna Brits understatement: "Do you really think so?" Een terechte sneer. Want een minderwaardigheidscomplex is hier allerminst op z'n plek. Je gaat je zelfs afvragen of ze de krant wel goed lezen.

Zakenluchtvaart

De teerling is geworpen. Zakenluchtvaart zal het zijn. Tijdens eerdere presentaties werd zelfs zwaar ingezet op de onderkant van de markt, laaggeprijsde leisure/business-toestellen, die aangeschaft zouden moeten worden door owner-operators. Zeg maar het segment Eclipse, Adam, Grob en Diamond D-Jet.

Nu blijkt uit alles dat men veel meer van plan is en eerder richting Cessna, Hawker, Learjet en Gulfstream wil gaan. Lastige segmenten. En, laten we realistisch zijn, er zijn in



Zelfs redelijk ingevoerde luchtvaartlieden weten het bedrijf vaak nauwelijks te plaatsen. Toen ik in vliegclubverband meldde dat KLM tien Embraers gekocht had, kon niemand ook maar enige informatie opvoeten.



Lijkt op de E-190 voor KLM, maar is de nieuwe Lineage 1000, top end of the business range.

allerlei kringen flinke twijfels over de vermeende spectaculaire toename van zakenluchtvaart.

Embraer dondert het blijkbaar niet, ze hebben er gewoon erg veel zin in. En over tien jaar zij de grootste economieën van de wereld misschien wel gevestigd in landen met een infrastructuur op paard-en-wagen-niveau. Daar zal misschien erg veel behoefte zijn aan dit soort vervoer. Ach, nu ik er zo over nadenk: misschien zijn ze juist wel erg goed bezig, die Brazilianen. ✈



Vakwerk: de wingbox van de E-serie. Dat we de Fokkervlag hebben moeten overdragen, blijft zuur. We hadden slechtere opvolgers kunnen treffen dan deze Brazilianen.



Feestje op z'n Braziliaans: op 9 april 2008 worden de MLJ en MSJ officieel onthuld. De echte namen volgen nog. Phenom 400 en 500?

de klanten uit Heartland USA staan opeens ook Finnair, Lufthansa, Japan Airlines en KLM op de rol. Klinkende namen. Je zou denken: bestorm vanuit die positie nou eens het segment A320 / B737? Zeker in de wetenschap dat de Grote Twee momenteel erg veel andere zaken aan hun hoofd hebben. Dat had een