

MASTENBROEK AEROSKILL

'Gepokt en gemazeld' onderhoudsbedrijf



Het op de Brabantse luchthaven Sepe gevestigde Mastenbroek Aeroskill valt, zonder de andere nijvere vliegtuigsleutelaars iets te kort te doen, onder die categorie onderhoudsbedrijven die in de loop der jaren een reputatie hebben opgebouwd. Zowel binnen als buiten onze landgrenzen heeft Mastenbroek Aero Skill een uitstekende naam.

De met een fraaie snor getooide Jan Mastenbroek legt veelbetekenend zijn hand op het SMA dieselblok.
FOTO: GOOF BAKKER.

Saillant detail is dat Jan Mastenbroek het zoveelste onderhoudsbedrijf blijkt te zijn dat zijn wortels in de landbouw-luchtvaart heeft. Kort nadat hij in 1968 op z'n eenentwintigste zijn bevoegdheid GWK 'single engine' had gehaald, zette hij een eigen bedrijf op poten. De hele onderneming van destijds bestond uit een goed gevulde gereedschapskist, een bestelwagentje en een schrijfmachine. Na met succes een viertal jaren sleutelwerk te hebben verricht, kocht het bedrijf een Piper Super Cub met sproei-configuratie. Tijdens een spuitseizoen, dat in den regel van juni tot en met september duurde, werden in de regio talloze aardappelakkers bespoten. Daarnaast werd de Cub als reclamesleper ingezet.

Gewasbespuiting met behulp van vliegtuigen werd in die tijd populair in Nederland, met name ook in de regio Zuid-Holland en Brabant. Om aan de toenemende vraag te kunnen voldoen werd de bestaande 'luchtvloot' van Jan Mastenbroek stevig uitgebreid. Zijn tot dusver enige Piper Cub kreeg eerst gezelschap van een zelfde type vliegtuig. Korte tijd later gevolgd door een aantal Piper Pawnee Braves.

In 1975 verrees de eerste hangaar op de huidige locatie, waarmee het fundament werd gelegd voor het bedrijf zoals het er nu staat. Die eerste 'schuur' van Mastenbroek diende niet alleen voor het plegen van onderhoud aan vliegtuigen, maar bleek ook uitstekend te voldoen voor de verkoop ervan. Voor dat laatste verwierf Mastenbroek de vertegenwoordigingen voor Nederland van Avions Pierre Robin en Mooney.

Het vliegtuigonderhoud en de verkoop van vliegtuigen namen dusdanige vormen aan dat Jan het in z'n eentje niet meer kon bijhouden. 's Nachts om drie uur al uit de veren om de sproeikisten vliegklaar te maken en daarna nog tot laat in de avond druk in de weer met sleutelen, werd op den duur te veel. In 1981 zette hij definitief een punt achter het landbouwsproeien en reclameslepen, om zich vervolgens alleen aan het onderhoud en de verkoop van vliegtuigen te wijden.



Deze, reeds aan een buitenlands bedrijf verkochte Beech 200 met Nederlandse registratie, wordt door Mastenbroek Aeroskill onder handen genomen voordat deze voorgoed ons land verlaat.

De intussen opgedane ervaring kwam hem in de luchtvaartwereld uitstekend van pas bij het vinden van de juiste contacten. Hij kende intussen het klappen van de zweep en wist als doorgewinterde technicus alles over de technische problemen waarmee een vliegtuigeigenaar te kampen kon krijgen. In de jaren 80 kwam er een abrupt einde aan het dealerschap van Avions Pierre Robin. De eis van de Franse fabriek om meer vliegtuigen in voorraad te nemen deed Mastenbroek besluiten de pijp aan maarten (of in dit geval aan Pierre) te geven en naar 'iets anders' uit te kijken. Ondanks het feit dat de Mooney een luxe raspardje is dat tegelijkertijd voor de TD een lastig te onderhouden 'mechanics nightmare' is, bleef de verkoop ver beneden verwachtingen. In zes jaar tijd werden slechts zes Mooney's aan de man gebracht. Enkele jaren geleden besloot Jan dan ook met de vertegenwoordiging van dit vliegtuigmerk te stoppen.

DC-3 Dakota

Het 'iets anders' werd gevonden op Rotterdam Airport, waar Mastenbroek een Dornier 228 van de firma Flexair in onderhoud kreeg. Helaas ging Flexair na drie jaar op de fles. Maar met een paar jaar onderhoudservaring aan grote vliegtuigen in de pocket, lukte het Jan snel nieuwe contacten in deze sector te leggen. In de jaren negentig van de vorige eeuw kreeg hij een aantal Piper

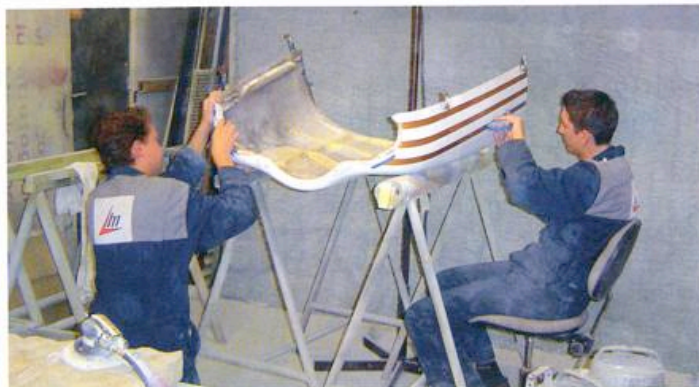
Chieftains van Tulip Air en enkele Cessna 406's van Duijvestein Aviation op Rotterdam Airport in onderhoud. Een en ander heeft er inmiddels toe geleid dat Mastenbroek momenteel het onderhoud heeft van de op Schiphol gestationeerde Mc Donnell Douglas DC-3 Dakota. Daarnaast wordt ook de Consolidated PBY Catalina van de Nederlandse Catalina club door Mastenbroek Aeroskill onderhouden. Deze patrouillevliegboot, waarvan de Koninklijke Marine er in een grijs verleden een aantal in gebruik had, staat momenteel in een hangaar op vliegveld Valkenburg. De sluiting van het marinevliegveld heeft tot gevolg 'de Cat' binnenkort een plaatsje op Schiphol krijgt, naar verluidt in dezelfde hangaar waar ook de Dakota staat.

Het episch centrum

Sinds Jan Mastenbroek in 1968 met zijn eenmansbedrijfje begon is er veel veranderd. Zo bleek zijn echtgenote Ine bijzonder veel affiniteit met de luchtvaart te hebben. Vanaf het moment dat zij met Jan in het huwelijksbootje stapte, is Ine vrijwel full time in het bedrijf werkzaam geweest. Ine Mastenbroek vervult allerhande functies binnen de organisatie, behalve sleutelen. Zij is, zoals Jan het treffend weet te verwoorden: "Compleet gepokt en gemazeld in de zaak. Ine pakt letterlijk van alles aan. Inkoop, verkoop, administratie, magazijn. Noem het maar

STEEKKAART MASTENBROEK AEROSKILL B.V.

NAAM BEDRIJF	MASTENBROEK AEROSKILL B.V.
LOCATIE	LUCHTHAVEN SEPPE
ADRES	POSTBUS 1, 4744 ZG BOSSCHENHOOFD
TEL	(0165) 33 22 33
FAX	(0165) 31 88 61
E-MAIL	JAN@AEROSKILL.NL
WEBSITE	WWW.AEROSKILL.NL
AANTAL WERKNEMERS	12
DIRECTEUR/EIGENAAR	JAN MASTENBROEK
HOOFD TECHNISCHE DIENST	MAARTEN VAN DUSSELDORP
QUALITY MANAGER	EDWIN DE VRIES
SOORT ERKENNING	JAR 145, SINDS OKTOBER 1993
CAPABILITY	ALLE VOORKOMENDE WERKZAAMHEDEN, KEURINGEN EN INSPECTIES AAN EEN BREED SCALA VLIEGTUIGEN TOT 5.700 KG, WAARONDER DE BEECH 200 EN DE CESSNA CARAVAN EN BOVEN 5.700 KG DE DC-3 DAKOTA EN DE PBY CATALINA.
OVERIGE SPECIALISATIES	HET INKOPEN EN EXPORTEREN VAN GEBRUIKTE VLIEGTUIGEN, REPARATIES AAN KUNSTSTOF VLIEGTUIGDELEN, VERKOOP EN INBOUW VAN DE FRANSE SMA DIESELMOTORKIT, HET AANMAKEN VAN FLEXIBILE HOSES ZOALS BRANDSTOF, OLIE EN HYDRAULISCHE SLANGEN, ETC.



Het repareren van kunststof vliegtuigdelen is een van de specialiteiten van Mastenbroek Aeroskill. Twee werknemers van het bedrijf zijn hier druk bezig een engine cowling van versterkt polyester in de oorspronkelijke staat te brengen.

De ultieme onderhoudstip:

De onderhoudstip is afkomstig van Jan Mastenbroek en luidt:

"De gemiddelde vlieger toont vandaag de dag nog maar weinig interesse in de techniek van zijn vliegtuig. Dat was in het verleden wel anders. Naar mijn mening zouden ze eens wat vaker onder de motorkap moeten kijken en niet alleen maar aan het vliegen denken. Het lijkt wel of alles steeds meer vervlakt tegenwoordig."

op en ze kan het", vertelt hij niet geheel zonder trots. Naast zijn vrouw werkt ook zoon Willem Jan in het bedrijf, zodat je bij Mastenbroek met recht van een familiebedrijf kunt spreken. In totaal zijn er twaalf mensen in vaste dienst, waarvan er negen in de techniek werkzaam zijn. Het hoofdkwartier van de TD wordt hier ook wel 'het episch centrum' genoemd. Dit is de afdeling waar het allemaal gebeurt en het kan er soms hectisch aan toe gaan. Alle mogelijke technische zaken en de administratie van vliegtuigen worden hier door enkele medewerkers nauwkeurig uitgepluisd en geregeld.

Het totale oppervlak van werkplaatsen en kantoren van Mastenbroek Aeroskill beslaat ruwweg 1.600 vierkante meter. De hangaar ruimte biedt voldoende ruimte om zo'n 60 vliegtuigen te kunnen stallen, terwijl buiten nog eens 60 een plaatsje kunnen vinden. Er is een aparte afdeling voor reparatie van kunststof vliegtuigdelen, waaronder engine cowlings en wheel boots. Mastenbroek heeft zich in de loop van de tijd gespecialiseerd in het repareren van polyester vliegtuigdelen. Dit is secuur werk dat de nodige handvaardigheid vergt. Verder beschikt het bedrijf over een ruime, hypermodern

ingerichte spuitcabine waar complete vliegtuigen van een nieuw kleurig jasje kunnen worden voorzien. Maar met het spuiten van vliegtuigen is men al een poos gestopt. De cabine wordt nog uitsluitend gebruikt voor het spuiten van metalen of kunststofonderdelen, die in een eerder stadium binnen het bedrijf gerepareerd zijn.

Mastenbroek Aeroskill heeft op Seppe zo'n 50 vliegtuigen van diverse pluimage en nationaliteit in onderhoud, exclusief de Dakota en de Catalina die op Schiphol staan. Naast vliegtuigen uit eigen land heeft het bedrijf ook klanten in Italië, Spanje en Frankrijk.

Export

De verkoop van gebruikte vliegtuigen naar met name landen in Oost-Europa, maakt substantieel deel uit van de activiteiten van Mastenbroek Aeroskill. Met name Polen is een goede afnemer. De over het algemeen prima onderhouden Nederlandse vliegtuigen zijn erg gewild in het voormalige Oostblok. En als er al aan gesleuteld moet worden, gebeurt dat op vakkundige wijze bij het bedrijf op Seppe, voordat de exportpapieren worden afgegeven.

Sinds de laatste economische recessie

in ons land is het aanbod van gebruikte vliegtuigen sterk toegenomen. In opdracht van klanten die hun vliegtuigen van de hand willen doen, fungeert Mastenbroek als tussenpersoon. Voor het leggen van de juiste contacten wordt hierbij driftig van internet gebruik gemaakt. Via dit medium speurt men bijna dagelijks op het web naar onder meer onderdelen voor de Dakota en de Catalina. Deze parts zijn op andere wijze bijna niet meer te vinden.

Terwijl het onderhoud een belangrijk deel van de omzet van zijn bedrijf betekent, baart de toenemende uittocht van Nederlands geregistreerde vliegtuigen Jan Mastenbroek enige zorgen. "Het is allemaal een gevolg van het huidige economische klimaat in ons land. Als deze trend zich verder doorzet en er zoveel vliegtuigen het land uit gaan terwijl er vrijwel niets voor terugkomt, blijft er op den duur niet veel over van onze vaderlandse luchtvloot", zo meent hij.

FOTOS: THOM RENSING.