

Op school heb ik nog geleerd dat Brazilië een wanhopig achterlijk ontwikkelingsland was, waar meer mis was dan goed. Aldus opgeleid val je in São Jose de Los Campos, de thuishaven van EMBRAER, van de ene verbazing in de andere. Een kennismaking met de productiefaciliteit van wat inmiddels de derde vliegtuigbouwer ter wereld is, ter gelegenheid van de roll out van de tweede EMBRAER 135 voor Luxair.



HET WONDER VAN SÃO PAULO

Met name de hal waar de grotere EMBRAER 170 en 190 afgebouwd worden is indrukwekkend. Splinternieuw, ordelijk, brandschoon en met een speciale ventilerende dakconstructie waardoor het zonder airco (geen beginnen aan natuurlijk, bij die afmetingen) bij een buitentemperatuur van 33 graden toch aangenaam werken is. Veiligheidsbordjes alom, routelijnen op de vloer, plantenbakken zelfs voor de menselijke maat, temidden van al dit grootse high-tech geweld. De ingenieurs, in alle kleuren bruin en zwart die Brazilië rijk is, maken een relaxte, maar uiterst zekere indruk.

Technisch valt er natuurlijk het nodige te genieten. Heel fraai is de zogeheten 'double bubble' romp van de 170 en 190. De opmerkelijke dwarsdoorsnede is overal in de montagehallen te bewonde-

ren. De constructie werd bedacht voor de Boeing Stratoliner in de jaren vijftig en wordt momenteel ook toegepast in de Airbus A380. De romp heeft heel vaagjes de vorm van een omgekeerde acht (8). Dat geeft de passagiers meer ruimte dan in de conventionele 'wc-rol' en de bagage ook. Jammer genoeg mochten we in de fabriek niet fotograferen (daar wordt door uit een nachtclub weggelopen bodybuilders nauwlettend op toegezien) anders had ik u deze constructie graag even getoond.

Voor de rest geen technische bijzonderheden, maar dat is misschien juist de kracht van EMBRAER. Men maakt een prachtig westers mainstream-product, tegen een prijs die in Europa en Amerika niet meer gehaald kan worden. Want laten we even heel hard en eerlijk zijn: als één bedrijf genoemd kan worden dat

Fokker uit de markt gedrukt heeft, dan is dat EMBRAER wel...

London City Certified

Er is een complete filmploeg van RTL Luxemburg naar Brazilië meegekomen. De roll out van Luxair's tweede ERJ-135 is een nieuwsfeit dat volop de aandacht in het groothertogdom krijgt, zeker omdat de fabrikant er een grote evenement van maakt. Het betreft namelijk tevens het 900ste toestel van de serie dat de fabriek verlaat. De operator is bij monde van Jean-Pierre Walesch, Luxair's CEO, behoorlijk enthousiast over de nieuwe aanschaf. Niet alleen zijn de EMBRAER's perfect geschikt voor de korte, zeer frequente verbindingen waar het bedrijf sterk in is, ook de inzetbaarheid blijkt boven verwachting. Deze is in de laatste drie jaar zelfs opgeschroefd van 98,5 naar 99,5%. Een extra reden



om het glas te heffen tijdens de sobere maar opgewekte roll out ceremonie daar in het verre Brazilië.

Er is nog een leuk nieuwsfeitje te melden: de 145 die de Luxair piloten dezelfde dag nog via Natal en Faro naar huis zullen vliegen, is volledig 'London City Certified', vanwege de steile en dus geluidsvriendelijke naderingen die met het toestel mogelijk zijn. De Luxemburgers verwachten er goede zaken mee te doen.

Foutje, bedankt

"Luxair is geen grote klant, maar wel een zeer gewaardeerde", vertelt Orlando Neto, de marketinghoofdman van EMBRAER in zijn presentatie voor de verzamelde pers. "Natuurlijk zijn onze Amerikaanse vrienden van JetBlue, met hun bestellingen van rond de honderd toestellen, substantiëler voor onze operatie. Maar we werken al lang samen met Luxair, vanaf de levering van de eerste Brasilia (een twin turboprop) eind jaren tachtig en dat schiept een hechte band. Even wil Neto gaan vertellen dat er ook strubbelingen in de relatie zijn geweest, tot zijn assistente hem er

fijntjes op wijst dat er niet alleen journalisten tegenover hem zitten, maar ook Paul Greis, de pr-man van Luxair. Foutje, bedankt. Orlando herstelt zich handig met een gedecideerde visie op het segment van medium sized jetliners waar EMBRAER sterk in is.

Soepele overgang

Een visie die vanzelfsprekend niet helemaal vrij is van pragmatisme. De middelgrote EMBRAER's uit de 145-serie kunnen het gat tussen de turboprops en de wat verouderde feeder-jets (zoals de Fokker 70) enerzijds vullen en de Boeings en Airbussen anderzijds. Daartoe heeft het product alles in huis: ruime cabines, vergelijkbaar met een slag grotere vliegtuigen, range en vooral ook lage operating costs. De klant wil in volwassen luxe en comfort naar zijn trans- of intercontinentale widebody gebracht worden en niet met in laaghangende bewolking rondbonkende propellerkisten, als het aan EMBRAER ligt. Een verkoopstrategie die aangevuld wordt met twee nevenactiviteiten: op basis van de 145-serie worden eveneens



1

1 De cockpit: simpel en stoer. 2 Paul Greis (Luxair), Catherine Fracchia en Rodrigo Zilli (EMBRAER).



2

luxe zakenjets vervaardigd onder de naam 'Legacy' en militaire varianten voor allerlei vormen van (radar)observatie.

Bijzonder enthousiast is Neto ook over de samenwerking met een heel ander deel van de wereld, de eveneens spectaculair boomende grootmacht China. Die heeft vorm gekregen in de EMBRAER Harbin Company. Voorlopig nog uitsluitend een assemblageondernemen, maar in de toekomst zit er wellicht ook gezamenlijke ontwikkeling in. "We zijn al begonnen met het ter plekke vervaardigen van de lichte kunststof fairings en dergelijke, omdat die relatief eenvoudig te maken zijn, maar gezien hun afmetingen buitensporig duur om te vervoeren." De Chinese vrienden knutselen deze gecompliceerde delen inmiddels zelf in elkaar en dat werkt uitstekend prima.

Bombardier

Een van de journalisten wijst fijntjes op het succes van Bombardier, dat toch weer goede zaken doet met zijn twin turboprops. Neto is gedecideerd: "EMBRAER heeft voor jets gekozen en daar blijven we bij. De turboprop zal niet verdwijnen, maar wij zoeken het bewust in een andere richting. Onze toestellen noemen we E-jets, gebaseerd op onze drie poten: efficiency, economics en engineering."

Engineering zit 'm ook in de leuke details. Zo zal de EMBRAER 190 als eerste verkeersvliegtuig met een dubbele head-up display voor de piloten en live-televisie voor de passagiers worden uitgerust.

Leuke dingen voor de mensen, maar de ware innovatie zit hem toch in andere zaken, vindt Neto. Hij claimt bijvoorbeeld dat EMBRAER de uitvinder is van

het risicodragende partnersysteem, dat wereldwijd in de vliegtuigbouw ingang heeft gevonden. "Een logische stap, gezien onze positie. EMBRAER had niet het kapitaal in huis dat Airbus en Boeing in de strijd kunnen gooien. Wij hebben toen een systeem bedacht dat er ruwweg op neer komt dat de partner deelt in het succes van een toestel, bij volledige openheid van zaken. Ruwweg wordt een derde van het te investeren bedrag door de partner vooruit betaald om überhaupt deel te nemen in deze constructie. Een ticket to ride", noemt Neto het. Kawasaki maakt op deze basis vleugels voor de Brazilianen, Honeywell de navigatiesystemen en GE de motoren. En het werkt. Het 145-programma kent maar liefst 22 partners, tegen zeggen en schrijven vier suppliers. Ja, ze zijn verdraaid handig bezig, die Brazilianen. ❏

FOTO'S: GOOF BAKKER



De sticker blijft erop.