



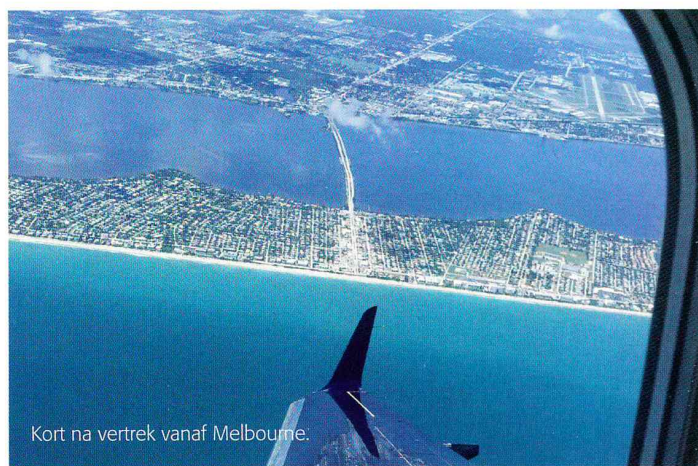
## EMBRAER'S STOELENDANS

Een van de redenen dat Embraer nu al z'n derde fabriek aan de Amerikaanse Space Coast heeft neergezet, is dat de vrijwel verdwenen ruimtevaartindustrie duizenden hoogopgeleide technici achterliet. Zo sprak ik ooit met een man die verantwoordelijk was voor het vastschroeven van de main tank aan de shuttle. Tegenwoordig assembleert hij Phenoms in de Embraer-plant in Melbourne, Florida. Honderdvijftig mijl noordelijker, in Jacksonville, bouwt Embraer Tucano's. En vijftig mijl noordelijker, in Titusville, maken ze binnenkort vliegtuigstoelen.

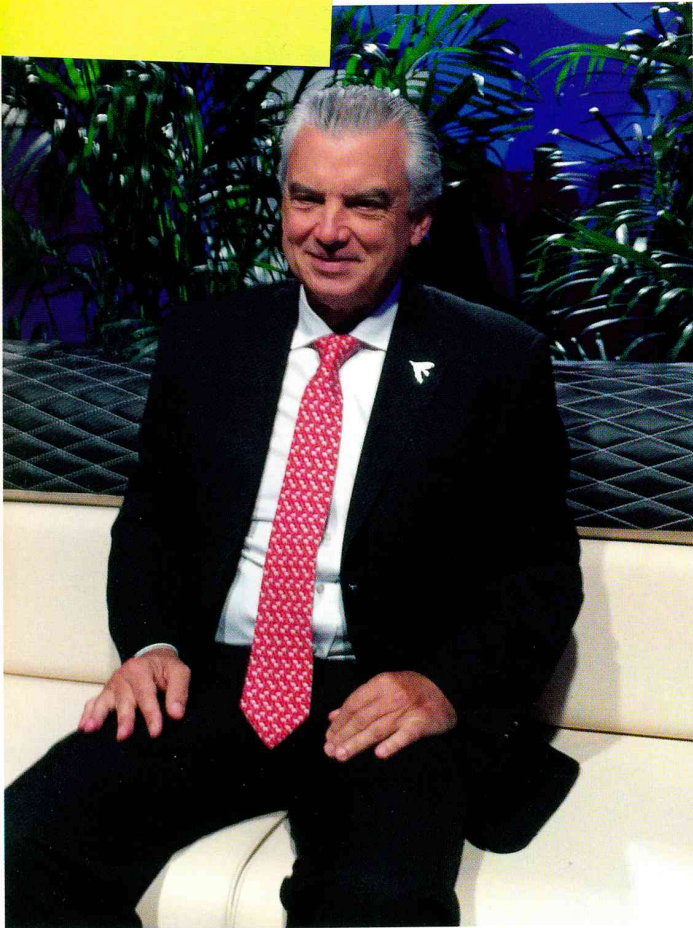
Een andere reden is, dat de staat graag een bedje spreidt voor dit soort maakindustrie. Een Embraer-medewerker fluisterde me ooit met enige schaamte toe, dat het openen van een fabriek in Brazilië altijd een rampproject is. Kost tien jaar bakkeleien met lokale bobo's. In Florida stuur je gewoon een formulier naar de gouverneur, en twee jaar later staan er honderdvijftig man in je splinternieuwe fabriek te schroeven en te hameren. Lokale belastingen worden voor je aangepast. Complete wegen aangelegd. Als je de harde republikeinse kop van gouverneur Rick Scott ziet, begrijp je wat ik bedoel. "This is America, man!", zoals mijn vriend Ralph Fisher altijd zegt.

### MELBOURNE

Reden drie is natuurlijk het merkwaardige gegeven dat mensen best wel in een Braziliaanse business jet willen rondvliegen - gráág zelfs, getuige het succes van Phenom en Legacy - maar de herkomst toch wat willen



Kort na vertrek vanaf Melbourne.



Embraer-directeur Paulo Cesar de Souza e Silva.



Jay Beaver, Vice President Interior Design.

verdonkeremanen. Kan makkelijk, want je hoeft er niet voor naar Brazil. In het delivery centre hier in Florida zoek je een leuk stofje uit voor de vloerbedekking, je krijgt een fijne cursus door een stoere Amerikaanse piloot, en huylakee, wèg vlieg je met je nieuwe jet. Ordem et progresso!

Maar goed: stóelen gaan ze hier maken, die Brazilianen. Voor hun eigen business jets. Niet voor derden, hoor ik wel vijf keer tijdens de door PR-madame Alyssa perfect geregisseerde openingsceremonie. Ik vraag na het lintjesknippen of Embraer-CEO DaSilva niet even plaats kan nemen in een van de drie vliegtuigstoelen, die op het podium staan. Voor een foto. Toepasselijk toch?

Moeilijk. Men kan de nieuwe CEO - in juli volgde DaSilva Curado op - nog niet inschatten. De man staat in een kring te babbelen met de mayor van Melbourne, met gouverneur Rick Scott, en nog een Scott, maar dan een coloured ex-astronaut. Even later komen ze de kleine baas toch brengen. Sportief springt hij op het podium. Jammer genoeg hebben alle fotografen mijn idee ook in de gaten, en ik sta tussen spiegelreflexen te klikken met mijn suffe iPhone. Idee gejat.

## NEUS

Ik houd de iPhone ook nog even onder de neus van DaSilva, en vraag hem brutaal of Embraer in de toekomst nog wel vliegtuigen gaat maken. Ze hebben het immers aldoor over 'diensten', en 'toelevering'. Hij reageert wat geïrriteerd en geeft een antwoord waarin het woord 'verticalisation' vijf keer voorkomt.

Ik begrijp zijn probleem: als je verder wilt op het gebied van airliners, ga je automatisch richting de B737 en de A320. Bread and butter van Boeing en Airbus. 'Dan maar stoelen maken', zal DaSilva denken.

Jammer eigenlijk, want Embraer is een bedrijf dat z'n ontwikkeling, certificatie, productie en z'n 'dealernetwerk' goed voor elkaar heeft. Zou niet verkeerd zijn als die de opvolger van die veertig jaar oude platforms zou gaan maken.

## ACTIE, LEGACY!

Genoeg overwegingen: actie! Voor de afwisseling gaan we vliegen in een Legacy 500. We zijn nog niet op het leer gezakt of captain Rich brult "Maximum Angle of Climb!" over zijn schouder, en subiet spoelen de motoren op. Met een harde KLUNK, recht onder me, gaat de splinter-nieuwe Embraer van de remmen. De versnelling is awesome, zoals dat hier heet, en de hoek waarmee we de lucht in schieten: vijfendertig graden! Ik zie het, want Captain Rich heeft zijn primary display op de cabine-monitor gezet. De sensatie wordt vergroot omdat ik - expres - aan de cockpitkant van de in de lengte geplaatste sofa ben gaan zitten. Ik hang zijwaarts in mijn ge-air-bagde seatbelt.

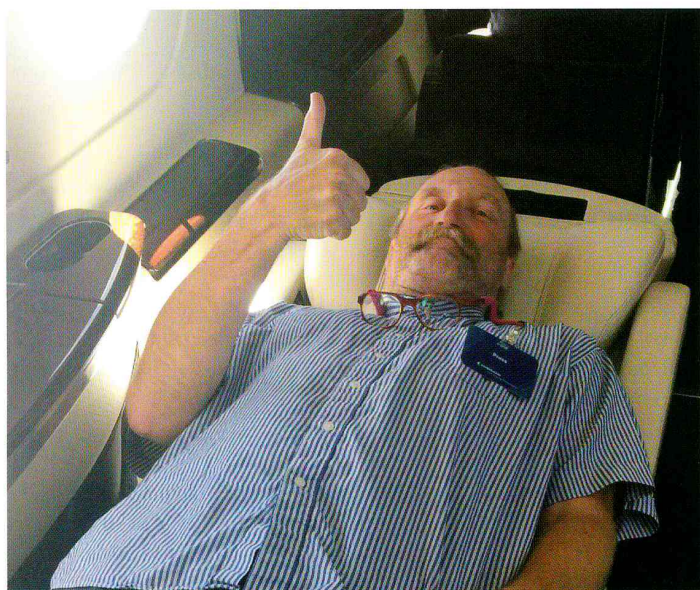
## AISLE

We levellen af. Aan de andere kant van de aisle zit Ricardo Carvalhal, technisch directeur van de bizjets, en die gaat natuurlijk meteen in de verkoopstand. "Did you hear anytheeng? Noothing!" Prachtig accent, doet denken aan Manuel, in Fawltly Towers. Ik bevestig het, al was het om in alle rust te kunnen genieten van de blauwe schakeringen van de Atlantic en de Indian River, zoals die recht onder de vleugel van de Legacy verschijnen. Want ook de turns maakt captain Rich duidelijk sportiever dan normaal.

Halverwege de Everglades maak ik mijn weg naar de cockpit. Captain Rich legt me uit dat de fly-by-wire de helling limiteert tot 33 graden; om



Op 4 oktober 2016 vloog de eerste in Melbourne geassembleerde Legacy 450 voor het eerst.



Fully berthable, dus languit liggen.



Net een meubelboulevard...



De tweede 'e' in Technologies was niet meegeleverd. Gevolg: verkeerd lettertype.

grotere banks aan te rollen moet de stick tegen de aanslag worden gehouden, begrijp ik.

Rich heeft er duidelijk plezier in. Dit is leuker dan miljonairs rondzeulen. "Ik ben naar Embraer gekomen om deze jets te vliegen", zegt hij stralend als een kind. En daarvoor? "T-28, T-37 en F-18 in de navy", zegt hij achteloos. "Not bad either!", antwoord ik, en laat hem de plaatjes zien waar wij mee vliegen, bij Postbellum: de O-2 en de Yak-52. De O-2 herkent hij meteen maar de Yak is hem een raadsel. Hij belooft naar Teuge te komen, als hij in de buurt is.

### KEYS

Dan draait hij wederom uiterst energiek terug, richting MLB. De knal-groene Keys draaien onder ons door, in vol zonlicht, besprenkeld met hier en daar een toefje wolk. Multatuli's Gordel van Smaragd! De grote schrijver zal me wel niet kwalijk nemen dat ik zijn metafoor gebruik. Tenslotte heeft hij 'm nooit vanuit de lucht gezien. ❌