

SURINAAMSE LUCHTVAART

IN EEN NIEUWE FASE.

SURINAAMSE LUCHTVAART IN EEN NIEUWE FASE.

Het ambitieuze besluit van de SLM (Surinaamse Luchtvaart Maatschappij) tot overname van een Boeing 747 van de KLM leidde tot een proces wat v.w.b. omvang en complexiteit uniek was voor Suriname. Ondanks de vooraleerst niet vermoede haken en ogen leidde dit proces Suriname wel opnieuw binnen de wereld van intercontinentale luchtvaart !

SAMENWERKING OVERHEDEN

De afgelopen zes jaar was het Surinaamse en Nederlandse overheidsbeleid gericht op verbetering van het Surinaamse luchtvaartsysteem en de infrastructuur zoals landingsbanen, communicatie & navigatieapparatuur, brandweervoorzieningen en het stimuleren van veilige luchtvaart ten behoeve van economische ontwikkeling. In 1998 werd het Ministerie van Verkeer & Waterstaat benaderd om bij te dragen in het verbeteren van toezicht. De Federal Aviation Authoroties (FAA) had in de voorafgaande periode tijdens een Safety Oversight Audit geconstateerd dat de Surinaamse luchtvaart niet afdoende geregeld was voor wat betreft staatstoezicht op de luchtveiligheid naar internationale regelgeving (ICAO-normen), en plaatste het land in categorie 3. Categorie 1 voldoet aan de minimale veiligheidseisen, categorie 2 betekent twijfelachtig, en categorie 3 betekent onder meer een beperking van vluchten op de V.S. Na het sluiten van een Memorandum of Understanding (MoU) tussen het Surinaamse Ministerie van Transport, Communicatie en Tourisme en het Nederlandse Ministerie van Verkeer & Waterstaat, Directie Luchtvaartinspectie in juni 1998 werd na inventarisatie met de ondersteuning aangevangen. Er werd een nieuwe luchtvaartwet in Suriname aangenomen genaamd de Civil Aviation Rules Suriname (CARS), voortgekomen uit de internationaal ontwikkelde Model Law alsmede uitvoeringsregelingen en een totaal nieuwe professionele luchtvaart organisatie met de naam CASAS belast met het toezicht op de Surinaamse luchtvaart. De gezamenlijke inspanningen leidden tot de upgrade van het Surinaamse luchtvaartsysteem naar FAA categorie 1 waarmee ook impliciet aan de ICAO-normen werd voldaan.

DE VERANTWOORDELIJKE LUCHTVAARTAUTORITEIT CASAS

CASAS speelde een cruciale rol in de totstandkoming van het certificeringsproces. Deze Surinaamse Luchtvaartautoriteit gespecialiseerd op het gebied van toezicht op nationale en internationale luchtvaart ressorteert met 21 medewerkers onder de verantwoordelijke minister. Het op register brengen en integreren van de Boeing 747 in de Surinaamse luchtvaart was een zeer grote uitdaging voor CASAS. Gecompliceerd werk, het bijeenbrengen van expertise, de certificering van de 747, maar ook de goedkeuring van de operationele en technische organisatie van de SLM stelden op dat moment zeer hoge eisen aan beide organisaties. CASAS vroeg FAA expertise omdat het gebied behoorde tot haar ondersteuningswerkzaamheden

binnen het Caribische gebied. Een belangrijke rol in het ondersteunen van CASAS tot een degelijke organisatie hadden 2 ex-medewerkers van Inspectie Verkeer en Waterstaat - Divisie Luchtvaart (IVW, voorheen RLD). Deze 2 experts beschikten over een brede luchtvaartkennis, een jarenlange ervaring m.b.t. certificering van vliegtuigen en kennis van de betreffende Boeing B-747-300.

SAMENWERKING TUSSEN KLM EN SLM

Jarenlang bestond een samenwerking tussen voor de helft KLM en voor de helft SLM cockpit- en cabinecrew bij gemeenschappelijk uitgevoerde vracht- en passagiersvluchten tussen Amsterdam en Paramaribo. De crew op deze KLM toestellen voldeed volledig aan de eisen van de JAR (Europese Luchtvaart Regelgeving). Het onderhoud en ook de eindverantwoordelijkheid was in handen van de KLM, en ook gaf KLM trainingen op basis van haar normen. In het kader van de ontwikkelingen rond de omvorming van het Surinaamse luchtvaartbestel was het natuurlijk de vurige wens van de Surinaamse bevolking, politiek en zeker ook de SLM om een dergelijke operatie zelfstandig uit te voeren. Die kans kwam toen KLM haar vloot ging vernieuwen en de Boeing 747-200/300 vliegtuigen werden vervangen door de modernere 747-400. SLM had voorkeur voor aankoop boven leasen. Maar gelijk rezen vragen als hoe om te gaan met operationele consequenties voor cabine en cockpit personeel, vliegen onder andere luchtvaartregelgeving, beschikbaarheid, resterende vliegers, consequenties voor SLM op korte en lange termijn, onderhoud, training, flight simulators, commerciële haalbaarheid, kennis en ervaring van operators en autoriteiten, en uiteindelijk hoe moet de certificering plaatsvinden? Eén exemplaar (Mojave woestijn USA) kwam in aanmerking. Een groep ex-KLM vliegers, instructeurs en BWK's werden aangetrokken door de SLM voor deze klus.

EX KLM JUMBO VOOR SLM

SLM zag kansen in de aankoop van het KLM toestel, en in samenwerking met de KLM en CASAS werd het project gestart. KLM en SLM kenden elkaar goed en de Boeing leek goed onderhouden. Zo werd de PH-BUW het best geschikt geacht voor deze SLM operatie en werd technische en beperkte operationele ondersteuning door de KLM inbegrepen in het contract. Het vliegtuig zou een heavy maintenance check ("D"inspectie) ondergaan en worden omgebouwd van 'Combi' naar Fullpax machine, welke onderhouden zou worden door KLM met een niet onbelangrijke kwalitatieve bewaking van de technische staat van het vliegtuig alsmede levering van beschikbare onderdelen en werd overgevlogen uit de Mojave woestijn naar Schiphol.

HET CERTIFICERINGS PROCES

CASAS begon geestdriftig aan de werkzaamheden zoals voor elk CARS onderwerp antwoorden zoeken, procedures herschrijven, organisatie aanpassen, regelgevingen toetsen. Is het goed? Alles gehoord en gezien? Proces beheerst? Werkt de praktijk? Zijn de procedures in orde en van kracht verklaard? Een schier onoverkomelijke berg vragen voor het veilig ontvangen van de Boeing 747 volgens wettelijke normen. Vliegtuig, bijbehorende procedures, SLM, contracten en gecontracteerde organisaties moesten worden doorgelicht door CASAS. Het

certificeringproces startte februari 2004. SLM moest nu aantonen bij de Surinaamse Luchtvaart Autoriteiten dat het vliegtuig voldeed aan de CARS eisen, en dat de organisatie geschikt was voor een dergelijke operatie. Uitbestede contractueel geregelde werkzaamheden moesten nu sluitend en procesmatig beschreven zijn. Alle processen zoals de technische en operationele procedures en de trainingen van het technisch en operationeel SLM personeel moesten worden onderworpen aan “conformity” en “compliance” checks om aan te tonen dat alles werkte zoals bedoeld.

VOORBEREIDING OP SCHIPHOL

Op Schiphol startte in KLM hangaar 14 de “D” check, deelcertificeringen werden gecombineerd met onderhoudswerkzaamheden. De ombouw van Combi naar Fullpax vereiste deactivatie van de vrachtdoor tot vast deel van de romp en de passagierscabine werd op SLM standaard gebracht in overeenstemming met de CARS. Andere wijzigingen betroffen aanpassing van cabine en operationele procedures. SLM beschilderingen en Cabin- en Passenger Safety informatie werd aangebracht. De lat werd erg hoog gelegd, maar een snelle exploitatie bleek ondergeschikt aan noodzakelijke kwaliteitsnormen. CASAS verlangde vanuit veiligheidsoogpunt absolute professionaliteit immers door cultuurverschillen, opleidingsniveau en lokale belevingen bestaat er individueel een heel verschillend beeld over professionaliteit. Het certificeringsproces zou lang gaan duren en de SLM deadline zou niet worden gehaald.

ZOEKEN NAAR OPLOSSINGEN

Het omvangrijke certificerings proces leerde dat de nieuwe CARS regelgeving nog niet geheel aansloot op technische en operationele aspecten van de “grote luchtvaart”, er bleek weinig ruimte voor acceptatie van onder JAR regelgeving reeds jaren hun goedgekeurde equivalente KLM toepassingen en lange inhoudelijke discussies waren het gevolg. Binnen het voor beide partijen eerste certificeringsproces leidden leermomenten soms tot frustraties en vertragingen. Zo moesten ervaren ex-KLM vliegers en BWK’s omwille van CARS opnieuw initiële training volgen en leren omgaan met systemen zoals Minimum Equipment List (MEL) en het maken van nieuwe vliegplannen volgens het JEPPESEN flight planning systeem om daarna gecheckt te worden in de flight simulator. CASAS realiseerde zich dat wilde men operationele vergunningen voor de SLM en een bewijs van luchtvaardigheid voor de Boeing 747 in Suriname verkrijgen alles absoluut conform de compacte CARS wet moest zijn (voldoend aan de minimale ICAO eisen voor implementatie in het gehele Caribische gebied met ondersteuning en onder toezicht van de FAA)

Dankzij goede wil, inzet, internationale ondersteuning en samenwerking van alle betrokkenen kwam na ruim 6 maanden het certificerings proces in een eindfase terecht, maar de laatste loodjes wogen erg zwaar. De CARS eiste ondermeer aantoonbaar werkende Safety Equipment en een “simulated evacuation demonstration”. Na wat opgelopen vertragingen werd na een succesvolle demonstratie de kist uitgeschreven uit het Nederlandse register. Met de overschrijving als PZ-TCM op het Surinaamse register en uitreiking van het Surinaamse Bewijs van Luchtvaardigheid door CASAS was het certificeringsproces nog niet afgerond. CARS eiste nog een Demo Flight waarbij de SLM moest aantonen capabel te zijn voor een operatie met een dergelijk vliegtuig.

FLIGHT AMSTERDAM PARAMARIBO

Onder enorme druk werd op 9 augustus 2004 een demovlucht van Amsterdam naar Paramaribo uitgevoerd. Een handje vol mannen en vrouwen aan boord van de lege 'Wide-body' gebruikten geestdriftig al hun kennis om het project te doen slagen. Vliegveld Zanderij International Airport werd bij aankomst verrast met een fantastische low pass en een majestueuze landing! Een bevolking uitzinnig van vreugde verwelkomde vliegtuig en bemanning met muziek, bloemen en omhelzingen en toeschouwers mochten het toestel bewonderen. De trotse SLM directie was erg blij en zei in een eerste reactie dat de maatschappij er nu klaar voor was. Het totale CASAS team was aanwezig waarvan sommigen de vlucht hadden meegemaakt als een soort audit. De Minister van Transport, Communicatie en Toerisme benadrukte het grote belang van dit vliegtuig voor Suriname en gaf daarbij aan dat Suriname het enige land in het Caribische gebied is met een dergelijk groot vliegtuig. Woensdag 11 augustus 2004 werd de Boeing gedoopt en ingezegend door President Ronald Venetiaan. Het vliegtuig werd vernoemd naar de luchtvaartpionier Ronald Edwin Kappel die in 1959 omkwam tijdens het openleggen van het binnenland van Suriname.

SPANNING ALS DESSERT

Dramatisch bleek dat essentiële informatie ontbrak en de Demo niet kon worden gekwalificeerd. Op 11 augustus werd 's avonds en 's nachts een nieuwe Demo vlucht uitgevoerd naar Curaçao met een groot aantal gesimuleerde technische en operationele ongemakken waardoor alle deel- en gecontracteerde organisaties van de SLM geactiveerd moesten worden. De SLM en bemanning werden nu daadwerkelijk getoetst op hun niveau. Procedures, luchtvaartsysteem, maatschappij en alle aspecten werden uiteindelijk goed bevonden en zo kreeg SLM de zo verlangde vergunning waarna de maatschappij de eerste commerciële vlucht op vrijdag 13 augustus 2004 maakte en daarna nog vele vluchten succesvol uitvoerde. Inmiddels een routine zaak geworden kijken de betrokkenen nog wel eens een keertje terug naar het project wat zij uitvoerden. Het was een "hell of a job" !

Dit artikel kwam tot stand dankzij belangrijke medewerking van:

Dick de Groot (ex medewerker IVW-DL) gespecialiseerd in Certification of Maintenance, QA systems, Organisations, Accident investigation en CASAS adviseur.

Bruno Klaare (ex medewerker IVW-DL) B747-300 Captain bd, gespecialiseerd in Certification of Flight Operations, Organisations, Accident investigation, CASAS adviseur.

Met dank aan SLM, KLM en personeel.

Wim Das en Kees Otten
