

Mission Impossible

Mission Impossible was de titel voor een thema-avond die op 3 oktober 1994 in het Lucht- en Ruimtevaart Museum Aviodome gegeven werd. Deze avond was de vierde en laatste in een serie die in samenwerking met het KNVvL en het Museum Aviodome tot stand kwam in het kader van 75 jaar Nederlandse Luchtvaartindustrie.

De titel "mission impossible" had betrekking op de kwalificatie van Fokker working parties. De lezingen die Rinse Hogeterp en Jan Elsink die avond gaven, maakten echter duidelijk dat deze working parties geenszins "impossible" waren. Vele knappe staaltjes van vakmanschap zijn daarbij geleverd.

De avond werd geopend met spectaculaire amateurvideo-opnamen van de landing en berging van een IJslandse F27 die maar een poot

Niet alleen in de tropen gaan vliegtuigen onderuit. Deze Friendship van Braathens zocht een koudere plek op. De vakkundig gekraakte machine werd door de Fokker-tovenaars weer perfect gerepareerd.

Aircraft won't always crash in tropical heat. This Braathens Friendship skidded in the snow. The severely damaged aircraft was repaired by the Fokker-sorcerers. (foto: R. Hogeterp)

van het hoofdlandingsgestel uit heeft kunnen krijgen.

In de daarop volgende lezing van Rinse Hogeterp, gepensioneerd senior stress engineer van Fokker Aircraft, werd inzicht gegeven in de overwegingen die vooraf gaan aan een opdracht tot berging en reparatie. Zijn ervaringen hadden hem geleerd dat hoewel ernstig beschadigde F27's meestal gerepareerd kunnen worden, de financiële of bedrijfspolitieke afwegingen altijd de doorslag geven.

De vraag van de vliegtuiggebruiker was stevast "hoeveel kost het?" en "wanneer is ie klaar?". Aan de hand van een opengewerkte F27 tekening liet hij de toehoorders zien waar in de structure van het vliegtuig de meest voorkomende beschadigingen zich voordeden. Tevens maakte hij duidelijk dat er bij de meeste vliegtuigen in afgemonteerde toestand geen voorzieningen zijn om te hijsen, omdat daardoor het gewicht van het vliegtuig sterk zou stijgen. Door het ontbreken van deze voorzieningen ontstaat vaak onvermijdelijke secundaire schade. Voor de F27 is, na enige jaren ervaring met het bergen van dit vliegtuig, een handboek gemaakt, waarin beschreven staat hoe een F27 het best geborgen kan worden.

Rinse Hogeterp sloot zijn lezing af met een serie dia's van bergingslocaties en in jammerlijke

toestand verkerende F27's. Opvallend was dat er heel veel uitstekende delen (delen die uitstekten.. red.) van een F27 af kunnen vallen, maar dat de romp daarbij als geheel in takt blijft. In alle getoonde gevallen waren dan ook geen doden of gewonden te betreuren, hetgeen pleit voor de veiligheid van het F27 ontwerp.

In de pauze genoten de meer dan honderd toehoorders, waaronder oud-Fokker techrep's zoals Jan Kemper, van een kopje koffie, praatte wat met oude bekenden of legden nieuwe contacten.

Na de pauze gaf Jan Elsink, gepensioneerd werkplaatschef Fokker 100 eindlijn en met vele jaren ervaring in het reparatiebedrijf van Vliegbedrijf Ypenburg, een lezing over zijn ervaringen als party-leader bij een reparatie in Ivoorkust.

De betreffende F27 (c/n 10573, TU-TIF van Air Ivoire, red.) was (op 11-11-1981, red.) over het einde van de landingsbaan in de modder terechtgekomen, waarbij het neuswiel naar achter was geslagen en door de cockpitvloer omhoog gekomen. Tot zover nog vrij makkelijk te repareren. De berging door de lokale autoriteiten verliep echter niet zo voorspoedig. Door het vliegtuig aan een staalkabel door de direct-vision windows uit de blubber te slepen, scheurden de raamstijlen en werd vervanging van de gehele cockpitsectie noodzakelijk.



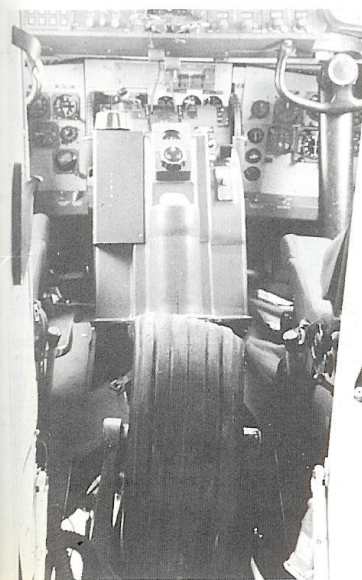
Deze klus werd in vijf maanden uitgevoerd op een tennisveldje nabij het vliegveld. Aan het begin van de reparatie werd nog aanvullende schade aan de staart veroorzaakt door een zware storm.

De oude cockpit werd vervangen door een nieuwe uit Fokker Dordrecht, die per schip en vrachtauto werd aangeleverd. Het aanbouwen van de nieuwe cockpit dwong de Fokker-mensen tot een huzarenstukje van geïmproviseerde uitlijntechniek. Met behulp van het hout van de pallets waarop de nieuwe delen stonden, werd een nivelleer- en uitlijn-vlonder gebouwd. In de volle zon en met bijna 40 graden Celsius in de schaduw zet een vliegtuig flink uit en trekt het enigszins krom. Door dagelijks van uur tot uur de stand van het vliegtuig te controleren met een richtkijker, was het mogelijk een recht vliegtuig af te leveren. Het uitbouwen en inbouwen van alle instrumenten, systemen, kabelbomen, ruiten, besturingskabels, bedieningsorganen en interieurdelen verdient groot respect. Hierbij moet de nauwkeurige administratie van onderdeelnummers, serienummers, testinstructies, e.d. niet vergeten worden.

Jan Elsink benadrukte ook het belang om als team goed te functioneren. Gevoeligheden, stemmingen en spanningen moeten in een zo vroeg mogelijk stadium onderkend en opgelost worden. Met het team valt of staat het succes van de working party.

Je zal er maar zitten als vlieger! Door de kracht van de crash sloeg het neuslandingsgestel dwars door de vloer en de pedestaal van de cockpit in.

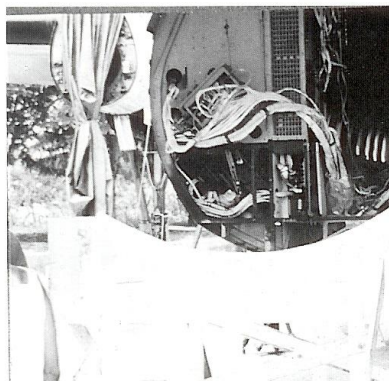
Imagine sitting there! The heavy impact forced the NLG through the floor and pedestal.
(Foto: J. Elsink)



Aan het eind van zijn lezing toonde Jan Elsink enkele dia's uit zijn privé album over deze working-party, waarbij de aanwezigen een aardig beeld kregen van de situatie waaronder gewerkt moest worden en de omvang van de reparatie.

De avond werd afgesloten met de schitterende company-presentation van Fokker Aircraft Services in Woensdrecht, het bedrijf van waaruit momenteel Fokker working parties worden uitgezonden.

De provisorische werkvloer van palethout.



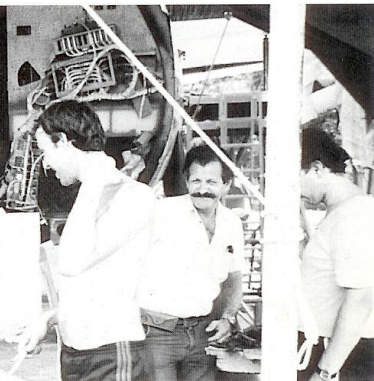
De beschadigde en leeggehaalde cockpit van de TU-TIF (c/n 10573).

De laatste jaren wordt er de voorkeur aan gegeven het vliegtuig te repatriëren per Short Belfast of gecharterde Antonov 124 van Heavylift en de reparatie in Woensdrecht uit te voeren.

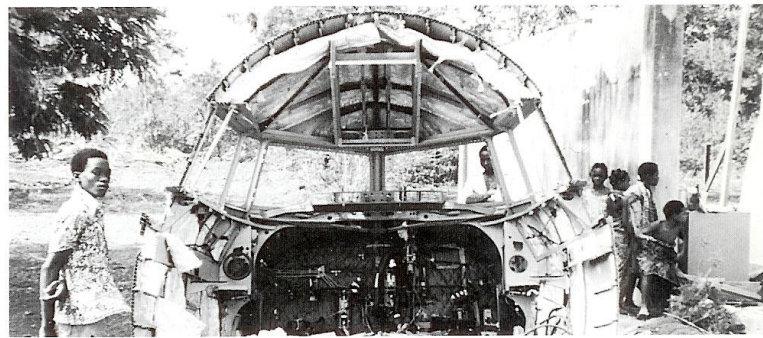
Als ik de vorige Spiders goed gelezen heb staat de bedrijfsnaam FAS dus eigenlijk voor Famous Artists Services.

Jan Koen van Gorkom.

A provisional shopfloor, made of the wood of palets. (Foto: J. Elsink)



TU-TIF's damaged and dismantled cockpit lays empty in the bush. (Foto: J. Elsink)



Oud en nieuw: de oude cockpit is verwijderd, de nieuwe klaar voor montage.

Old and new: the damaged cockpit is removed, the new one, flown in from Holland is ready for assembly. (Foto: J. Elsink)

