

Nieuw bedrijf richt zich op ontmantelen afgedankte 'kisten'



"Ik vind het afschuwelijk te zien hoe afgedankte vliegtuigen soms jaren stilstaan en langzaam wegrotten. Daarvoor moet een goede oplossing worden gevonden. Ons bedrijf kan op een kundige en verantwoorde manier vliegtuigen de-assembleren en ontmantelen. Want ook aan vliegtuigen komt een eind." Dat zegt Derk-Jan van Heerden, algemeen directeur van het bedrijf Aircraft End-of-Life Solutions (AELS) uit Delft.



Het bovendek van deze 747 wordt met zwaar materieel verwijderd.

AELS houdt zich bezig met het de-assembleren en ontmantelen van vliegtuigen en aanverwante diensten, zoals het geven van een stuk advies in de beslissing om te de-assembleren of om verder vliegen. Verder gebeurt er werk in de zogenoemde 'after sales'. Van Heerden: "We noemen het component-management. Dit zijn activiteiten zoals de markering van de componenten die vrijkomen na het proces, de logistiek achter het transport van de componenten, het reviseren van componenten voor hergebruik, et cetera."

Hergebruik buiten luchtvaart

Van Heerden vertelt over de geschiedenis van

zijn bedrijf. Het is ontstaan naar aanleiding van zijn afstuderen, nu twee jaar geleden aan de TU Delft, aan de faculteit luchtvaart- en ruimtevaarttechniek. Hij studeerde af op het onderwerp 'End-of-Life Aircraft'. Tijdens zijn afstuderen is hij ook bij Boeing geweest om daar onderzoek te doen en stage te lopen. Uiteindelijk was hij ook bij KLM een paar maanden in dienst, bij de vliegtuig onderhouds-afdeling KLM Engineering & Maintenance (KLM E&M). "Daar heb ik me beziggehouden met projectmanagement van het de-assembleren van een Boeing 747. Dat is uiteindelijk gebeurd op Schiphol Oost (het technisch areaal van Schiphol). Dit gebeurde nog vóór mijn afstuderen".

Van Heerden weet nog goed hoe de KLM bij hem aan de bel trok. "Ik had KLM benaderd met de vraag of er nog oude vliegtuigen in de 'achtertuin' stonden en wat de plannen ermee waren. Het bleek dat er geen KLM-vliegtuigen geparkeerd stonden, maar de KLM was wel betrokken bij een andere kist die verwijderd moest worden. Dat bewuste vliegtuig stond dichtbij de KLM-hangars en dus ook werd medewerking verleend aan het ontmantelen." De algemeen directeur vertelt hoe het de-assembleren in zijn werk ging. "Het bewuste vliegtuigwrak werd naar een locatie gesleept waar het werk uitgevoerd kon worden. Daar zijn alle componenten eraf gehaald voor hergebruik." Hij wil het woord 'sloop' niet in de mond nemen. "We hebben het over de-assembleren voor hergebruik en ontmantelen voor het recyclen van materialen. Je knipt een vliegtuig als het ware op, net als bij de sloop van een huis of een auto. Het vrijgekomen materiaal wordt gerecycled. Uiteindelijk komt het aluminium weer terug als blikjes of motorblokken in auto's. Het komt echter niet terug in de luchtvaartsector."

Barcelona

AELS heeft ook een vliegtuig in Barcelona ontmanteld, de eerste opdracht voor het bedrijf. Opnieuw de vraag hoe de autoriteiten daar hem konden vinden. "Ik had bij KLM al een vliegtuig ontmanteld, en hier in Barcelona ging het ook om een KLM-kist. Ik had al contacten met KLM. Ik ben gevraagd om een oplossing te vinden. Ik ben er toen naartoe gegaan."

Van Heerden kent wel de historie van het betreffende vliegtuig. "Het is een vliegtuig dat een paar jaar geleden van de baan is geschooten, door problemen met de 'nose gear' (het voorste landingsgestel). Het is daarna total loss verklaard. Het stond er hoogstens een jaar." De aanpak vroeg enige voorbereiding. "Gewoon zoals dat altijd gaat, overleg met ver-



Dit was ooit de neussectie van een vliegend vliegtuig. Was!

schillende partijen, zoeken naar een oplossing waar iedereen tevreden mee is. Dan praat je met mensen van de luchthaven, van KLM, recyclebedrijven en allerlei autoriteiten, de brandweer, kortom alles en iedereen die er wat mee te maken kan hebben. Uiteindelijk zat iedereen op één lijn."

Het de-assembleren was een tijd eerder al gedaan, maar het ontmantelen moest nog gebeuren. "Dat heb ik zelf gedaan en heeft ongeveer een week gekost", zegt Van Heerden. De overblijfselen zijn naar een recycling-faciliteit gegaan en daar onder toezicht verwerkt. "Dat toezicht gebeurde overigens uit luchtveiligheidsoverwegingen. Het materiaal mag niet meer door iemand opgeraapt worden en als vliegtuigcomponent worden gebruikt. Je moet er zeker van zijn dat het schroot echt onherkenbaar is."

Leuk om te vertellen is dat tijdens het project op Barcelona, de finale werd gehouden van de Champions league: FC Barcelona tegen Chelsea in Parijs. Barcelona won. "Het effect was dat op deze ronde deze finale twee keer zoveel bewegingen op de luchthaven waren en dat legde speciale eisen neer op het proces. We kregen te horen op welke momenten we konden werken. Tijdens de pieken konden we geen activiteiten ontplooiën. Probleem was het eventueel rondvliegend materiaal."

Er waren wel hekken met zeil geplaatst om problemen te voorkomen. "Maar desondanks werd voor de zekerheid bij extreem hoge druk het werk stilgelegd. Better safe than sorry."

Opdrachten

Inmiddels komen de eerste opdrachten binnen. Welke opdrachten dat zijn, kan Van Heerden niet vertellen. Het gaat dan niet alleen om het de-assembleren. "Het betreft het transport van oude vliegtuigen over de weg. We zijn ook actief betrokken bij de totstandkoming van een 'deal', waarbij de eigenaar van het vliegtuig in contact wordt gebracht met de koper. Als het een deal wordt, krijgt AELS de opdracht om het vliegtuig te de-assembleren en ontmantelen."

AELS Nederland richt zich erg op Europa, maar ook buiten Europa kan een oplossing worden aangeboden. Van Heerden: "We hebben al een afspraak met een luchthaven in Noord-Amerika om daar activiteiten te ontplooiën. Het betreft Gander International Airport, in New Foundland in Canada." Wat AELS daar precies gaat doen, is nog onbekend. "Het staat daar in de kinderschoenen."

Van Heerden zegt wel een 'boterham te kunnen verdienen' met dit werk. "Maar inderdaad staat het nog in de beginfase. De ver-



Het restmateriaal mag door niemand opgeraapt worden en nog als vliegtuigcomponent worden gebruikt.

wachtingen zijn echter heel goed. Dit vanwege het simpele feit dat de CO2-uitstoot veel minder moet worden. Dit kan alleen met veel meer nieuwe vliegtuigen en moet er dus automatisch voor die oudere een oplossing worden gevonden. Dat moet een nette en goede oplossing zijn, en dat is wat wij aanbieden."

Inmiddels is er ook een afspraak gemaakt waar binnen Europa vliegtuigen worden ontmanteld. "Binnen Europa hebben we een afspraak met Maastricht Aachen Airport. Onder de noemer van 'maintenance boulevard', een samenwerking tussen een aantal bedrijven die met elkaar samenwerken." Ook is redelijk bekend waar het ontmantelde materiaal naartoe gaat. "Dit is afhankelijk van de situatie en vooral de locatie. Als een vliegtuig niet meer kan vliegen, moet je wel op locatie een oplossing vinden. Het heeft weinig zin om alle materialen over de halve wereld te vervoeren. Er zijn altijd wel recyclingbedrijven in de buurt. Op lange termijn gaan we op onze vaste locaties, zoals Gander en Maastricht, langdurige relaties aan met partijen om op die manier het hele proces nog duurzamer te maken."

Prettig

Tot slot de vraag of het Van Heerden niet aan het hart gaat om vliegtuigen te de-assembleren. "Nee. Ik vind het juist prettig om te weten dat die vliegtuigen op een plek komen voor kundige ontmanteling en niet in een hoekje wegrotten, dat is veel triester." Hij kent de situatie in de Verenigde Staten waar afgedankte vliegtuigen in de woestijn worden geparkeerd en daar soms jaren staan. "Ik vind dit een vorm van landfilling, het storten van afval. Je ziet dat vliegtuigen er erg lang staan en langzamerhand worden kaalgeplukt. Het ziet er triest uit." ❏

AANVULLENDE INFORMATIE: DJ.VANHEERDEN@AELS.NL
INTERNET: WWW.AELS.NL