

Lelystad past als gegoten bij de groeiambities van het relatief jonge bedrijf: met 18 jaar in dit vak begin je net

SPECTO Aerospace: een hoogvlieger in ambachtswerk en techniek



Jeroen Mast van SPECTO Aerospace.

© Kees Bakker Communicatie

“Wat mijn ogen zien, kunnen mijn handen maken.” SPECTO Aerospace op Lelystad Airport is het bedrijf van Jeroen Mast (48), een selfmade ondernemer. Het bedrijf, met vestigingen in Lelystad en Woensdrecht, heeft inmiddels 55 mensen in dienst en groeit nog steeds. Geen geringe prestatie voor iemand met vooral twee rechterhanden en een voorliefde voor techniek. Een portret van een inspirerend en boeiend bedrijf, en haar oprichter.

Door Kees Bakker

Hightech reparaties

SPECTO Aerospace is een ‘hightech ambachtsbedrijf’ dat lichtgewicht structuurdelen van vliegtuigen repareert: composiet en lichtmetalen onderdelen van kleinere zaken vliegtuigen tot zeer grote passagiersvliegtuigen. “Je moet je voorstellen dat een vliegtuig beschadigd kan raken tijdens een vlucht. Een hagelbui met flinke hagelstenen, een botsing met een vogel, bliksem, er kan van alles gebeuren op grotere of minder grote hoogte. Maar ook op de grond kan er van alles misgaan. Een botsing met een onderhoudstruck of bagagewagen. Sterker: zo’n 60 procent van alle beschadigingen vindt op de grond plaats in plaats van tijdens de vlucht,” legt Mast uit.

“Wij richten ons op de composieten en lichtmetalen onderdelen van het vliegtuig. Als een vliegtuigonderdeel beschadigd of versleten is, stuurt de maatschappij of het vliegtuigonderhoudsbedrijf het beschadigde onderdeel naar ons op. Wij repareren het dan en kunnen desgevraagd ook een tijdelijk leenonderdeel leveren, zodat het vliegtuig zonder grote vertraging weer de lucht in kan.

We kunnen ook ter plekke, on site, reparaties uitvoeren. Dit doen wij internationaal, dus ook op luchthavens in het verre buitenland. Een vliegtuig dat noodgedwongen aan de grond staat, kost geld en de onderdelen zijn zeer kostbaar. Dat is ook een reden waarom maatschappijen er vaak voor kiezen een onderdeel te laten repareren. Je kunt ook een nieuw onderdeel bestellen, maar dat kost

vaak veel meer tijd en geld, ook omdat het niet altijd beschikbaar is.”

“Een vliegtuig dat noodgedwongen aan de grond staat, kost geld en de onderdelen zijn zeer kostbaar”

Unieke kans gegrepen

Maar eerst eens over het ontstaan van het bedrijf: Hoe komt een gewone jongen met twee rechterhanden in zo’n business terecht? Dat verhaal leest als een jongensboek. “Ik heb de Middelbare Technische School gedaan (MTS Fijnmechanische Techniek), maar had het gevoel dat ik als jochie van 18 daarna niet was uitgeleerd,” begint Mast zijn verhaal. “Daarom ging ik de HTS Scheepsbouwkunde doen. Ik heb een liefde voor zeilen, dus het leek me fantastisch zeilboten te gaan bouwen.” Het was een kleine vergissing. “Het ging daar meer om het ontwerpen van olietankers, en dat had mijn interesse niet, want ik wilde zelf het stuurhoutje vasthouden.”

Maar er deed zich gedurende de opleiding wel een unieke kans voor. “Ik liep in het tweede jaar van de opleiding stage op een jachtwerf. Daar kwam een zeldzaam type zeezeiljacht binnen, dat tijdens de afvaart door een kraanincident zwaar beschadigd was geraakt. De eigenaar wilde een nieuw schip laten maken. Ik heb een deal met hem kunnen sluiten over het ‘wrak’. Dat heb ik voor een zacht prijsje gekocht en ben ik gaan herstellen op de werf. Een uit de hand gelopen stageproject dus. Ik heb toen met hulp een businessplan geschreven, financiering geregeld, het schip afgebouwd en ben er daarna beroepsmatig mee gaan zeilen: trainingen, internationale zeereizen, het was een jongensdroom die uitkwam.”

Freelancer op Valkenburg

Het professioneel zeilen speelde zich

voornamelijk in de zomer af en in de winter verhuurde Mast zich als freelancer in de maakindustrie.

“Proces- en staalindustrie, machinebouw, utiliteitsbouw, gemeentelijke overheden... ik had allerlei opdrachters. Het freelancen werd een fulltime job, maar na een jaar of elf was ik er wel klaar mee. Ik wilde iets opbouwen voor mijzelf, iets duurzaam neerzetten.”

Er diende zich in 2002 een kans aan bij de Koninklijke Marine. “Die had een vliegbasis op Valkenburg, waar de toenmalige Orion-verkenning-vliegtuigen stonden. Men had daar ook een volledig eigen onderhouds- en reparatiebedrijf, waar ik als freelancer aan de slag kon. Een technisch wonderland! Daar leerde ik de luchtvaart van nabij kennen en ontwikkelde ik een technische liefde voor vliegtuigen. Component-reparaties, structuurreparaties, het spuiten van vliegtuigonderdelen, alles gebeurde via vaste procedures en voorschriften, maar binnen die hele strakke kaders moet je wel degelijk creatief denken. Problemen en oplossingen aan elkaar koppelen, overleggen met de engineeringafdeling over hoe iets gerepareerd moet worden, de strakke vastlegging daarvan... Ik vond het fascinerend.”

Rode lap

Mast beleefde er zoveel plezier aan, dat hij besloot een eigen bedrijf in vliegtuigonderdelenreparaties op te zetten. “Het is geen makkelijke wereld om er een plekje binnen te veroveren, maar hoe meer mensen zeiden dat het niet kon, hoe meer ik ervoor ging. Dat werkte als een soort rode lap,” lacht hij. “We hebben in die periode vrijwel alle composietonderdelen van de Orions gerepareerd.” Toen vliegveld Valkenburg sloot en de Orions werden verkocht, diende zich bovendien een kans aan. “Ik heb een aantal werkplaatsen van de Koninklijke Marine kunnen overnemen. Daar zijn we begonnen, met drie man. De eerste jaren alleen, op een verlaten vliegveld midden in de Randstad! ‘Soldaat van Oranje de Musical’ werd op een gegeven moment onze buurman.”

“Hoe meer mensen zeiden dat het niet kon, hoe meer ik ervoor ging. Dat werkte als een soort rode lap...”

Lelystad voelt goed

SPECTO Aerospace is ruim zes jaar geleden naar Lelystad verhuisd. “We konden niet in Valkenburg blijven, groeien en onze droom vervullen. Dan ga je op zoek naar een andere plek. Omdat we soms in de voorste linies moeten meeknokken om een vliegtuig weer op de lijn te krijgen, was de focus gericht op een actieve luchthaven met ambitie.”

Mast is veel luchthavens langs geweest. “Overal werd ik gewezen op beperkingen: dit kan niet, daar hebben we niet zoveel ruimte. Hier was de houding volstrekt anders. Het was ‘Welkom!’, om vervolgens te gaan kijken naar wat er wel kon. Ik voelde me hier meteen thuis. Het voelde goed in Lelystad, alles klopte.”

Lelystad paste en past ook goed bij de toekomstverwachtingen van SPECTO Aerospace. “Dit is een luchthaven met potentie en wij zijn ook een bedrijf met groeipotentie. Dat blijkt ook wel: toen we hier kwamen, hadden we 18 man in dienst. Nu 55, verspreid over twee vestigingen. Een wat kleiner team op de Luchtmachtbasis in Woensdrecht, waar we gespecialiseerd zijn in de reparatie van helikopteronderdelen, en een groot team in Lelystad gericht op ‘gewone’ vliegtuigen.”

Er was en is ook veel technische know-how op de luchthaven. “Dat is ook fijn, als je bijvoorbeeld burens hebt die begrijpen wat je doet en waar je mee bezig bent. Zoals één van onze burens, Satys, een bedrijf dat hele vliegtuigen spuit, ook zo’n ambacht. Wij doen ook reparaties aan zaken vliegtuigen. Satys is als gespecialiseerde vliegtuigspuiterij ook actief in die markt. En dan hoeft je echt niet alleen te denken aan kleine vliegtuigen hoor, daar zitten ook hele omgebouwde passagiersvliegtuigen bij. Business jets zijn de Ferrari’s onder de vliegtuigen, dat is waar we allebei mee werken.”

Boekwerken met voorschriften

Terug naar het werk dat SPECTO Aerospace levert. Vliegtuigreparaties:

dat klinkt gemakkelijk, maar er zit veel achter. SPECTO Aerospace is niet voor niets een ‘hightech’-bedrijf met diverse luchtvaartcertificeringen. “Ten eerste vinden reparaties niet vanuit de losse pols plaats. Alles is omschreven in dikke boekwerken; alle onderdelen die gerepareerd worden, de omgevingscondities en de materialen die je bij de reparatie gebruikt, zijn gecertificeerd en worden geregistreerd. Als je ergens een lijm of een boutje voor nodig hebt, kun je niet even in een blik of doosje zoeken of je ergens nog iets hebt liggen dat past. Je bestelt het bij de fabrikant of gespecialiseerde leveranciers en je ontvangt een geregistreerd product. Bij binnenkomst wordt altijd het papierwerk en de fysieke staat gecontroleerd. Dat wordt digitaal vastgelegd in onze systemen en het onderhoudsdossier. Dat is allemaal nodig om de veiligheid en de traceerbaarheid van onze reparaties te kunnen waarborgen.”

“Als je ergens een lijm of een boutje voor nodig hebt, kun je niet even in een blik of doosje zoeken of je ergens nog iets hebt liggen dat past”

Alles moet kloppen

De boekwerken die onlosmakelijk horen bij het reparatieproces bevatten de onderhouds- en reparatievoorschriften van de fabrikant van het vliegtuig. “Want het materiaal moet een temperatuur van -60 graden Celsius bij een snelheid van 900 kilometer per uur op tien kilometer hoogte aan kunnen, maar ook tegen een temperatuur van meer dan 40 graden Celsius kunnen als het vliegtuig stilstaat op de grond in de brandende zon.” Voor veel schades zijn oplossingen bedacht. “En waar er sprake is van een combinatie van gebeurtenissen of omstandigheden die niet in de boeken beschreven staan, biedt onze opgebouwde expertise uitkomst. Wij ontwerpen in dat geval vaak zelf de gehele reparatie en het verwerkingsproces en bieden die – uiteraard verplicht – ter goedkeuring aan bij de vliegtuigfabrikant. Door de kwaliteit van ons

Het pand van SPECTO Aerospace aan de Uiverweg.

© SPECTO Aerospace



werk hebben wij dan ook met de meeste bekende vliegtuigfabrikanten goede relaties opgebouwd en doen wij zelfs werk rechtstreeks in opdracht van deze fabrikanten. Als onafhankelijke partij, dat wil zeggen niet verbonden aan of onderdeel van een vliegmaatschappij, zijn wij een aantrekkelijke businesspartner geworden. Dat was een langdurig traject waar je niet alleen geduld voor moet hebben, maar ook van nature op de kleine dingen moet letten.”

“SPECTO, afgeleid van het Latijnse woord ‘spectare’ betekent zoveel als ‘goed kijken, waarnemen, observeren’. Naast de knipoog naar ons oorspronkelijke werk aan de Orion-verkenningsvliegtuigen gaat het bij ons vooral ook om ‘verder kijken dan je neus lang is’. Een eigenschap waarin wij ons van de grote jongens onderscheiden.”

Technisch ambachtswerk

Er komt veel handwerk bij kijken. “Het is ambachtswerk. Maar wel met



Een reparatie aan een vliegtuigonderdeel.

© SPECTO Aerospace

een hightech-component, want we hebben hier state-of-the-art machines staan die nodig zijn bij het werk. Nauwkeurige fixtures, mallen, een autoclaaf (hogedrukoven, red.) en ook robotica; van alles is bij SPECTO te vinden. Bovendien moeten de vluchtvochtigheid en temperatuur in dit gebouw constant zijn vanwege de materialen die we gebruiken. Dit gebouw hebben wij als SPECTO-team zelf in 2012 ontworpen en in 2013 laten bouwen, geheel gericht op ons proces en de hoge luchtvaartseisen waar het aan moet voldoen. Alles om de reparaties goed, veilig en ook snel te kunnen uitvoeren, maar zeker ook om een prettige werkomgeving voor de medewerkers te zijn, zodat men maximale focus kan houden op het kritische werk.”

Vertrouwen

Het laat zich raden dat een bedrijf met werkzaamheden als SPECTO Aerospace gebouwd is op vertrouwen. “Luchtvaartmaatschappijen moeten het vertrouwen hebben dat wij reparaties goed en vakkundig uitvoeren. Maar ook de fabrikanten moeten vertrouwen in ons werk hebben. Dat is een kwestie van lange adem, maar dat vertrouwen is er inmiddels ruimschoots. En dat is solide en zorgt ervoor dat we volop werk hebben en ook kunnen investeren in de toekomst. Als je goed bent binnen een nichemarkt, ben je weliswaar ook enigszins kwetsbaar, maar onze ambitie is om reparaties zo goed uit te voeren, dat het de kwaliteit van ‘nieuwbouw’ benadert. Ik kan zonder meer zeggen dat we op dat punt zijn beland. Als zelfs fabrikanten zeggen ‘Daarmee moet je naar SPECTO gaan’, is het geen hoogmoed dat te zeggen.”

Kwalitatief groeien

Rest de vraag: wat is dan de groeiambitie van SPECTO Aerospace? “Nou, we hebben sinds enkele jaren ook op vliegbasis Woensdrecht een strak georganiseerde SPECTO-vestiging, waar we onder andere het onderhoud en reparaties doen aan de rotorbladen voor alle helikopters van de Koninklijke Luchtmacht. We maken mét onze krijgsmacht het verschil, we halen ook daar werk van over de landsgrenzen. Zo werken wij voor de NATO en hebben diverse licenties van helikopterfabrikanten. Onze fantastische ruimte op Lelystad Airport begint structureel te krap te worden. Onlangs hebben we een overbruggingsopslag gebouwd om de grote kisten en wachtende vliegtuigonderdelen van klanten kwijt te kunnen.”

Maar SPECTO heeft niet de ambitie om alleen maar groter te worden. “Het gaat niet om geld verdienen alleen. We willen technisch groeien, we willen kwalitatief groeien, we

daar ook een eigen belang bij, want we bieden hoogwaardig werk waarvoor je veel specifieke kwalificaties moet hebben”

“Ambachtswerkers in zo’n technische omgeving zijn schaars vandaag de dag. Dus het is voor ons ook van belang te investeren in dat talent. Maar je verwerft je er ook een plek mee in de omgeving, zodat je daar ook deel van uitmaakt. Het voelt voor mij bovendien verkeerd om het beste jongetje of meisje uit de klas te willen uitpikken, zonder dat je ook iets aan de voorkant hebt gedaan voor en met het onderwijs. Dat is voor mij ook een principiële punt.” Dat laatste geldt ook voor de werkgever die SPECTO Aerospace wil zijn. “Ik wil graag dat mensen fluitend naar hun werk komen; dat onze werknemers trots kunnen zijn op hun vak en daardoor trots zijn op het bedrijf waar ze voor werken. We investeren daarom ook in de sociale samenhang binnen het bedrijf en hebben een familiale sfeer binnen het team.”

“Het voelt voor mij bovendien verkeerd om het beste jongetje of meisje uit de klas te willen uitpikken, zonder dat je ook iets aan de voorkant hebt gedaan voor en met het onderwijs”

Coronacrisis

Passen kwalitatieve en kwantitatieve groeiambities wel in de luchtvaartsector, een sector die door corona in crisis is? “Zeker! De coronacrisis geeft ons wel zorgen, maar geen stress. Kijk, de luchtvaart was al een overspannen markt. Dat je voor 40 euro naar Barcelona kunt vliegen, ligt niet aan vliegtuigen, maar aan de mensen die voor een dubbeltje op de eerste rang willen zitten en vliegmaatschappijen die de mensen daarin bedienen. Een uitwas en het is vreemd dat daar nooit iets aan gedaan is. De luchtvaart heeft daardoor ook een ‘vuil’ imago gekregen. De discussie over de luchtvaart en haar toekomst is relevant en hard nodig en er moet zeker een normalisatie plaatsvinden.”

Een ‘on site’-reparatie.



© SPECTO Aerospace



Een composietworkshop voor het onderwijs.

© SPECTO Aerospace

“Maar het versimpelde idee dat we luchtvaart stil moeten zetten om de problemen op te lossen... men ziet alleen maar die vakantietripjes, maar niet de absolute noodzakelijkheid voor landen en continenten om verbonden te blijven. Focus daarom liever op verschoning, duurzaam vliegen. De lichtgewichtconstructies die juist dáárvóór worden ontwikkeld en gebouwd, en door ons worden onderhouden, vormen zo’n schakeltje in een enorm grote wereldwijde keten.”

Vandaag doen

“De luchtvaart heeft nog zoveel potentie. Het is niet alleen zo dat mensen na de coronatijd zeker weer gaan vliegen, al is het met mate, de luchtvaartindustrie is ook aanjager van heel veel innovatieve ontwikkelingen in tal van andere sectoren. Bovendien heeft de luchtvaart de afgelopen decennia wel degelijk bewezen veel zuiniger en duurzamer te kunnen worden, dus is het een groot goed dat de ontwikkelingen op dat gebied keihard doorgaan in plaats van te roepen dat je beter kunt stoppen. In zekere zin dragen wij ook bij aan de verduurzaming van de luchtvaart. Het is toch beter een onderdeel te repareren, waardoor het weer 25 tot 30 jaar mee kan, dan het weg te gooien en te vervangen door iets nieuws? Bovendien zijn het juist deze lichtgewichtconstructies die vliegtuigen nóg minder zwaar maken en dus zuiniger zijn, wat weer bijdraagt aan het verminderen van de milieubelasting. We zijn geen

wereldverbeteraar, maar we proberen het binnen onze armlengte wel zo goed mogelijk te doen. En als je dat doet als bedrijf, zit er altijd ruimte in om te ontwikkelen en blijf je relevant.”

“Ons soort werk werd vroeger wel vergeleken met de ‘quick & dirty’. Zo van: “Daar krijg je vuile handen van”. Maar als je ziet op hoe hoog niveau, hoe schoon en hoe duurzaam wij werken, dan zijn wij echt een koploper. Is het genoeg? Nee. Daarom is mijn motto: Doe vandaag datgene waarvan je morgen denkt ‘had ik het gisteren maar gedaan’. Dat is SPECTO ten voeten uit.”

www.spectoaerospace.com.

Het heeft zo moeten zijn.

Dat SPECTO uiteindelijk op Lelystad Airport terecht kwam, moet een vorm van lotsbestemming zijn. “De grap is dat ik hier al jaren woonde en elke dag tussen Valkenburg en Lelystad pendelde. Ik kende Lelystad ook goed als watersportstad. En ik moet ook zeggen dat, toen we hier in dit gebied gingen kijken, we buitengewoon veel medewerking van de gemeente en de provincie kregen. Problemen waren er om te worden opgelost, men dacht actief mee, de lijnen waren kort. Kortom: ik voel me hier als een vis in het water.”