

EDITORS CHOICE

# Embraer-vlieger én bevlogen ondernemer | Interview

Door **Lieneke Koornstra** – 14/01/2023 – Update: 14/01/2023 ⌚ Leestijd: 7 minuten[f Facebook](#)[📞 WhatsApp](#)[🐦 Twitter](#)[in LinkedIn](#)[✉ Email](#)

© Jean van 't Hof

Geregeld komt het voor dat mensen die in en van de lucht leven hun baan als vlieger, steward(ess) of purser combineren met andere werkzaamheden. Jean van 't Hof, gezagvoerder op de Embraer, is een van hen.

Zoals zoveel mannen en vrouwen die achter de stuurknuppels zitten van grote verkeers- en vrachtvliegtuigen begon het vliegen voor Jean in een zweefvliegtuig. Alhoewel hij zijn zinnen erop had gezet verkeersvlieger te worden, belandde hij in de eerste periode van zijn carrière toch in het bedrijfsleven in functies als productmanager, projectmanager en trainer. 'Maar toen ik bij de [Rotterdamsche Aeroclub](#) ging lessen voor mijn PPL besepte ik dat het beroepsvliegen nog steeds was wat ik echt wilde', vertelt Jean. 'Ik maakte een drastische keus: ik zei mijn baan op, verkocht mijn huis, sprak mijn vader aan of hij garant wilde staan en toen dat ook geregeld was meldde ik me aan bij de op dat moment nog in Beek gevestigde Nationale Luchtvaartschool, de NLS, om als spijtoptant alsnog mijn ATPL te halen. In 2005 had ik het felbegeerde document in

handen en een jaar later kon ik de motoren starten van een ATR 42 van het toen net opgerichte Dutch Antilles Express, DAE.'



© [Original Uploaded by MrGidz \(Transferred by El Grafo\)](#), Public domain, via Wikimedia Commons

## Fietsstuur

Het in 2013 failliet verklaarde DAE had Hato Airport, Curaçao, als thuisbasis. 'Ik woonde op Bonaire waar ik ook ben getrouwd', zegt Jean. 'Met de ATR werd gehopt tussen de Caribische eilanden, heel leuk. Verder vlogen we op Venezuela.' Toen er elders vliegers werden gezocht greep Jean zijn kans. In 2007 keerde hij samen met zijn echtgenote terug naar Nederland waar hij kon plaatsnemen in de cockpit van een Fokker 50. Drie jaar later schoof hij door naar de Boeing 777, wat niet alleen inhield dat hij in plaats van short haul long haul ging vliegen, maar ook in plaats van First Officer Second Officer werd.

'Na twee jaar maakte ik een overstap naar de Embraer, zodat ik weer lekker starts en landingen kon maken. Daarop vlieg ik inmiddels alweer twaalf jaar, de eerste zes jaar op de rechterstoel en nu op de linker.' Hij noemt het 'een heel prettig vliegtuig om te vliegen', wel 'iets anders' dan alle andere als gevolg van 'de hoge pitch' (neusstand; LK) tijdens de nadering en landing. Over het stuur, dat herinnert aan dat van de Concorde, wordt nogal eens lacherig gedaan: 'Het gaat door voor een fietsstuur', licht Jean toe. Toen hij in een eerdere tijd van leven tijdens zijn studie economie stageliep bij British Airways, ging hij altijd vroeg naar zijn werk om nog even binnen te piepen in de grote hangar waar de Concorde's stonden. Jean: 'Ik mocht dan de engineers assisteren met onder andere het bedienen van de neus en het vizier, ook heel leuk!'



© Daan van der Heijden

### Boven jezelf uitstijgen

Doe je het ene, dan hoef je het andere nog niet te laten. Voor Jean betekende dit dat hij zich naast het vliegen ging toeleggen op het trainen en coachen van mensen, iets waarin hij als gevolg van zijn eerdere beroepsleven al de nodige ervaring had. Daarom ging hij vijftien jaar geleden van start met [Aviation Coaching](#), een trainingsbureau. Jean: 'Samen met een team van zestien vliegers/instructeurs train en coach ik niet alleen vliegers, ook bieden we teamtraining waarbij eveneens aan boord van een Boeing 737-800-simulator wordt gegaan en ook zelf wordt gevlogen.'

Afhankelijk van de behoeften van een team of organisatie ontwikkelen we een op maat gemaakte training, waarbij het bijvoorbeeld kan gaan om het verbeteren van leiderschap en teamwork, besluitvorming en taakmanagement, communicatie en situatiewaardigheid of stress- en risicomanagement. We baseren ons daarbij op CRM, Crew Resource Management, dat in de zeventiger jaren door NASA is ontwikkeld om de luchtvaart veiliger te maken. Iedere deelnemer komt in diverse rollen op drie stations: als vlieger in de cockpit, als luchtverkeersleider in de toren en als manager in het managementteam. Zeker in onze 737-simulator gaan mensen direct buiten hun comfortzone.

Gedebrieft wordt er na elk scenario, waarbij het draait om persoonlijke feedback en zelfreflectie. Gefocust wordt op kennis, dus op weten wat je moet doen, op vaardigheden, dus kunnen wat je moet doen, op persoonlijkheid, dus willen wat je moet doen, en op gedrag wat inhoudt dat je doet wat je moet doen.' Behalve deze CRM & Teamtrainingen kan je er onder andere ook terecht voor hulp bij je sollicitatie als vlieger of bij het overwinnen van vliegangst. Het trainen in de 737-simulator blijft hierbij een belangrijk onderdeel: 'Door zelf te vliegen ervaar je hoe het is letterlijk en figuurlijk boven jezelf uit te stijgen, overzicht en koers te houden en je doel te bereiken', aldus Jean.



© Jean van 't Hof

### Niet recyclen maar upcyclen

De coronapandemie leidde er voor Jean niet alleen toe dat hij als vlieger nog maar weinig uren kon maken. Ook de trainingsactiviteiten kwamen stil te liggen daar het niet mogelijk is om in een vluchtsimulator op anderhalve meter van elkaar te blijven. Jean: 'Met mijn compagnon Huub van Heeswijk ben ik gaan brainstormen over de mogelijkheid iets met vliegtuigonderdelen te doen. Om ze niet te recyclen maar te upcyclen door er iets moois, iets nieuws van te maken met een verhaal erbij. Het mondde uit in [Aeroplane Furniture](#), een bedrijf dat unieke meubelstukken maakt van vliegtuigonderdelen. We zijn begonnen met het afstruinen van verschillende luchthavens, onderhouds- en ontmantelingsbedrijven, allemaal in Nederland. In Midden-Zeeland liepen we tegen de vleugels aan van een gecrashte Piper Arrow. Ik zag

het meteen zitten om daar een bureau of een tafel van te maken. Ik bedenk dat, maar de realisatie komt tot stand met behulp van vakmensen want ik kan zelf niet lassen of een meubel in elkaar timmeren.'

Met een lach vervolgt hij: 'Polijsen gaat nog, maar dan houdt het toch echt op.' Duitsland, Engeland, Spanje en Amerika staan op het lijstje voor verdere zoektochten. Jean aast onder meer op vleugels van klassiekers, maar daaraan hangt wel een stevig prijskaartje. 'Wat we maken moet bovendien veilig zijn. Als er een landingsgestel onder de vleugel gaat, moet het geheel wel blijven staan zonder kans op inklappen. Daarbij is het ook weer niet de bedoeling dat het belachelijk duur uitpakt.'

### Cockpitstoel KLM-747 PH-BFF en bijzondere lampen

Jean en Huub zijn niet van plan een complete winkel met spullen te vullen om te verkopen. 'Onze insteek is dingen op bestelling te maken', licht Jean toe. 'We hebben een portfolioboek uitgegeven om te laten zien wat we kunnen. Daarmee gaan we de boer op naar bedrijven met mogelijke interesses om te kopen of te huren. Het segment particulier is best klein, want je moet echt wel vermogend zijn om een van onze producten te kunnen kopen. Voor het merendeel van de meubels die erin staan zijn gemaakt door metaalbewerkers van de [Maakgemeenschap De Hoop](#) in Zaandam en het [Hout- en Meubileringscollege](#) in Rotterdam.

In de uitgave komen niet alleen een vleugeltafel en een vleugelbureau voorbij maar ook diverse lampen: de een gemaakt van een luchtballonbrander, de volgende van propellers die ooit dienstdeden op een Jetstream, de volgende van Rolls Royce-cilinders. Ook een van de cockpitstoelen uit de PH-BFF, een Boeing 747 die 28 jaar vloog voor KLM en na 140.214 vlieguren werd uitgefaseerd en vervolgens ontmanteld door [AELS](#), is in beeld gebracht. 'In de schapenvacht ervan zat een flinke scheur. Die is door een stoffeerder met gebruikmaking van een vishaak zodanig gerepareerd dat er niets meer van is te zien', zegt Jean. Te koop is hij niet meer: de stoel vond al gauw een nieuw onderkomen bij een liefhebber.



© Jean van 't Hof

De lamp van de Rolls Royce-cilinders staat tentoongesteld bij het [British Car Centre](#), de vleugeltafel bij [Schouten & Nelissen](#). Jean: 'Allebei plaatsen waar publiek komt waaronder zich mogelijk potentiële kopers bevinden. We waren ook aanwezig met een stand tijdens de [4th Amsterdam Aviation Collectors Fair](#). Daar komen de liefhebbers, maar toch focussen we met onze ontwerpen voornamelijk op de zakelijke markt, denk interieurzaken, designbureaus, hotels en restaurants. En nee, kopiëren wat er al is gaan we niet doen, voor alles wat we maken geldt: one of a kind.'



© Jean van 't Hof

[ATR 42](#) [Boeing 747](#) [Boeing 777](#) [Concorde](#) [Embraer](#) [Fokker 50](#) [KLM](#) [Lieneke  
Piloten](#) [Piper](#) [Simulator](#) [Vliegangst](#)



### Lieneke Koornstra



Redacteur. Haar passie voor schrijven en luchtvaart wist Lieneke te combineren als tekstschrijver en eindredacteur van de Farewell-boekenserie over de door KLM uitgefaseerde MD-11, Fokker F70 en Boeing 747. Haar publicaties over allerlei onderwerpen zijn zowel te vinden in diverse kranten en tijdschriften als op haar eigen website Supervisionair.

### GERELATEERDE ARTIKELEN