

## 20 jaar Arubaans Luchtvaartuig Register Arno Landewers

*In 1986 kreeg Aruba een “status aparte” binnen het Koninkrijk der Nederlanden, dat sindsdien dus bestaat uit Nederland, de Nederlandse Antillen en Aruba. De status aparte had gevolgen voor het luchtvaartuig register van de Nederlandse Antillen: vliegtuigen met een op Aruba residerende eigenaar werden ingeschreven in het Arubaanse register, dat de P4- prefix kreeg. Wegens het 20-jarige bestaan van het Arubaanse register een nadere blik op de ontwikkeling van het P4-register en enkele gezichtsbepalende gebruikers.*

De gevolgen van de Arubaanse afscheiding voor het Antilliaanse register waren overigens gering: slechts twee vliegtuigen (Beech V35B Bonanza PJ-ANI en Beech 58 Baron PJ-INA) maakten de overstap naar het Arubaanse register (en werden P4-ANI en P4-INA). Het aantal ingeschreven vliegtuigen bleef aanvankelijk schommelen tussen 5 en 20 vliegtuigen. Midden jaren 90 dreigde het Arubaanse register zich te ontpoppen tot het luchtvaart-equivalent voor wat Panama is in de scheepvaart: een lijst van vliegtuigen in dubieuze technische staat met obscure gebruikers van buiten Aruba. Door aanscherping van regelgeving (vooral door instelling van een beoordelingssysteem door de Amerikaanse FAA<sup>1</sup>), gecombineerd met de Arubaanse fiscale voordelen en onder meer het bieden van de mogelijkheid binnen enkele dagen een vliegtuig te registreren, wist de Arubaanse luchtvaartautoriteit deze status om te buigen en het register concurrent te laten worden van de door zakenjets dichtbevolkte registers van de Bahama's en de Kaaiman Eilanden. Op het moment van schrijven telt het Arubaanse register meer dan 70 vliegtuigen, waarvan er slechts 10 daadwerkelijk op Aruba zijn gestationeerd; de overige zijn voornamelijk in Europa en de voormalige Sovjet Unie gestationeerde zakenvliegtuigen.

### Arubaanse operators

#### *Air Aruba*

In september 1986 werd Air Aruba opgericht. Aanvankelijk richtte het bedrijf zich op grondafhandeling van vliegtuigen. Met steun van de Arubaanse regering werden twee NAMC (Nihon) YS-11 turboprops aangeschaft (de P4-YSA en -YSB) voor het starten van lijndiensten en op 18 augustus 1988 werd de eerste commerciële vlucht gemaakt. Met de YS-11's werden lijndiensten met Bonaire, Curaçao en Caracas in Venezuela onderhouden. Het jaar erop werd de vloot uitgebreid met nog twee YS-11's, de P4-YSC en -YSD, hoewel de -YSD na korte tijd aan Air Gambia werd verhuurd en nooit meer terugkeerde. In 1990 werd in samenwerking met Air Holland (dat in datzelfde jaar voor 20% eigenaar werd van Air Aruba) de verbinding Aruba- Schiphol opgezet. Aanvankelijk werden op deze route een Boeing 757-200 en Boeing 767-200 van Air Holland

ingezet, beide in Air Aruba kleuren. In oktober 1991 werd het faillissement over Air Holland uitgesproken<sup>2</sup>, waarna de Boeing 757 werd overgeheveld naar het Arubaanse register als P4-AAA, de Boeing 767 kreeg een Engels kenmerk en bleef voor Air Aruba vliegen, terwijl ook korte tijd een van Air New Zealand gehuurde 767 werd ingezet. In april 1992 werden de vluchten naar Schiphol gestaakt wegens de lage bezettingsgraad. Ook zorgde de KLM voor financiële genoegdoening zodat het KLM monopolie op de Schiphol-Aruba route werd hersteld.

Met uitbreiding van het (Zuid-)Amerikaanse routenet<sup>3</sup> deed in 1992 de DC-9/MD80 intrede in de vloot; achtereenvolgens werden de P4-MDA t/m -MDE in dienst genomen. Er werden ook nog enkele toestellen gehuurd, o.a. een Boeing 727 van Hapag Lloyd (Duitsland) en van TEA Belgium enkele Boeing 737-300's. Door toenemende concurrentie van Amerikaanse luchtvaart maatschappijen (Aruba heeft een “open-skies” overeenkomst met de VS, zodat o.a. TWA, American Airlines en Delta Airlines vanaf diverse Amerikaanse bestemmingen op Aruba vliegen) verslechterde de financiële toestand van Air Aruba. De Arubaanse overheid ging op zoek naar een overname kandidaat. Deze werd gevonden in de vorm van de Venezuelaanse maatschappij Aserca. Per 27 oktober 1998 was Aserca 70 % eigenaar van Air Aruba. In december 1998 werden twee nieuwe MD90 toestellen in dienst genomen (P4-MDF en P4-MDG), die gehuurd werden van Aserca. Aserca voldeed niet aan de normen van de FAA voor operaties op Amerika, en de Venezuelanen hoopten via Air Aruba de Amerikaanse markt te kunnen betreden. Het routenet werd weliswaar uitgebreid met de Amerikaanse bestemmingen Philadelphia en Baltimore, maar door de grote concurrentie waren de diverse routes niet winstgevend. Overigens had Aserca zich tegen het risico van de overname van Air Aruba gedekt door een hoog leasebedrag te vragen voor de MD90's, en o.a. contractueel vastgelegd dat Air Aruba alleen via Aserca onderdelen voor de toestellen mocht aanschaffen. De financiële problemen werden door

<sup>1</sup> De Arubaanse luchtvaartautoriteiten hebben een “Categorie 1” beoordeling, wat inhoudt dat wordt voldaan aan minimale ICAO eisen voor wat betreft organisatie, regels en technische expertise.

<sup>2</sup> In december werd Air Holland weer actief.

<sup>3</sup> nieuwe bestemmingen waren o.a. Santa Domingo (Dominicaanse Republiek), St. Maarten, Newark (VS), Miami (VS), Sao Paulo (Brazilië), Maracaibo (Venezuela) en Las Piedras (Puerto Rico).

de overname dus niet opgelost. Nadat een schuld van 3 miljoen US Dollar was opgebouwd bij de luchthaven autoriteiten van Aruba werd beslag gelegd op enkele gebouwen. De Taiwanese investeringsmaatschappij Hwa-Hsia Leasing Ltd, de financier van de MD90's, rook onraad en nam de toestellen terug. Dit betekende de nekslag voor Air Aruba. De Arubaanse regering besloot 23 oktober 2000 de operaties stil te leggen, en ondanks diverse pogingen werden de vluchten niet meer hervat.

#### *Avia Air*

Avia Air startte in de zomer 1994 met operaties met aanvankelijk drie Cessna 402B's (P4-AVA t/m P4-AVC); nog datzelfde jaar aangevuld met een Embraer Bandeirante (de P4-AVD). Omdat Air Aruba zich steeds meer richtte op vluchten naar de VS, konden enkele regionale routes worden bediend. Er werden lijndiensten naar Curaçao, Bonaire en de Venezuelaanse steden Maracaïbo, Punto Fijo en Valencia uitgevoerd. Eind 1995 werd nog een tweede Bandeirante aangeschaft (de P4-AVE).

Op 13 maart 1996 stortte nabij Paraguana (Venezuela) de Cessna 402B P4-AVB in zee, waarbij alle 8 inzittenden om het leven kwamen. Het betrof een lijnvlucht van Aruba naar Punto Fijo. De vlieger meldde aan een ander toestel van Avia Air problemen met de linker motor, en enige tijd later dat er brand was uitgebroken. Uit onderzoek bleek dat door de brand de motor en een deel van de linker vleugel van het toestel brak, waarna het noord van Las Piedras- het vliegveld van Punto Fijo - neerstortte.

Begin 2003 werd een Short SD.360-200 aangeschaft, maar dit toestel werd niet meer in dienst genomen. Vanaf mei 2003 was er geen geld meer om de salarissen van het personeel te betalen en werden de vliegoperaties stilgelegd. Kort daarop vorderde de leasemaatschappij Volvo Aero de motoren van de beide Bandeirantes en uiteindelijk legde de belastingdienst beslag op alle goederen. Ook de Cessna's waren inmiddels niet meer luchtwaardig wegens achterstallig onderhoud. Met de Short werden in augustus 2003 nog enkele trainingsvluchten gemaakt nadat de Nederlandse investeringsgroep IMCA, eigenaar van Air Exel, 50% participatie in Avia Air had gekocht. Avia Air zou als AviaExel verder gaan. Het uitblijven van een vestigingsvergunning deed Avia Air definitief de das om. In oktober 2003 werd de maatschappij failliet verklaard. De Short werd kort hierop door de eigenaar teruggenomen; beide Bandeirantes bleven nog tot de zomer van dit jaar op het vliegveld van Oranjestad staan en de Cessna 402 P4-AVA is hier nog steeds aanwezig.

#### *Mislukte pogingen: Royal Aruban Airlines en ArubaExel*

Begin 2002 verschenen berichten over de oprichting van Royal Aruban Airlines<sup>4</sup>. In juli 2002 werd een Air Operating Certificate verkregen, en het was de bedoeling te starten met lijndiensten naar Curaçao en Bonaire. Inmiddels was de eerste Embraer Brasilia gearriveerd, die als P4-RAL werd ingeschreven en werd voorzien van RAA kleuren. Een tweede Brasilia zou P4-RAK worden, maar is nooit afgeleverd. Met de P4-RAL werden alleen enkele trainingsvluchten gemaakt. Door de onduidelijke financiering van RAA werden geen landingsrechten verleend en daarom werden de activiteiten na enkele maanden gestopt. Uiteindelijk bleek dat de criminele geldschieters van Air Holland ook achter RAA zaten.

Na de mislukte poging van IMCA om Avia Air over te nemen werd besloten ArubaExel op te richten. In januari 2004 werd de Air Exel ATR.42-300 PH-XLI in ArubaExel kleuren gezien op het vliegveld van Eindhoven; en tot en met april 2004 werd het toestel gezien op diverse Europese vliegvelden. Maar toen het in juli werd overgevlogen naar de Antillen waren inmiddels AlsaceExel (een andere loot aan de Exel-stam) opschriften aangebracht op de PH-XLI. Het toestel werd uiteindelijk op de Antillen ingezet voor BonairExel als PJ-XLI tot aan de ineensstorting van het Exel imperium in 2005; ArubaExel heeft dus nooit operationele vluchten gemaakt.

#### *Kleine luchtvaart*

De eerste inschrijvingen in het Arubaanse register betroffen Beech V35B Bonanza P4-ANI en Beech Baron P4-INA, beide overgekomen uit het Antilliaanse register. Eigenaar van beide toestellen was Oduber Aviation (later Farnair genoemd), die de toestellen voor charters gebruikte. Rond 2000 werden de activiteiten gestaakt.

In 1990 richtte het op vliegveld Lelystad gevestigde Wings over Holland dochter Wings over Aruba op. De Fuji FA200 PH-RUM werd naar de Antillen getransporteerd, maar vloog daar maar weinig en werd na ruim een jaar verkocht in Venezuela. Ook werd een drijvervliegtuig aangeschaft: de Cessna A185F P4-WET, maar dit toestel bleef vanaf Lelystad vliegen met Arubaans kenmerk (en werd in 1995 PH-WOW).

In 1992 twee ongevallen met nieuw ingeschreven vliegtuigen: op 28 mei 1992 verongelukte de Rans Airale P4-ULA op Aruba onder onduidelijke omstandigheden. Het toestel werd vlak voor de crash door diverse mensen laag vliegend gezien.

<sup>4</sup> Anders dan in Nederland is op de Antillen kennelijk geen toestemming nodig voor het gebruik van het predicaat "Koninklijk"

Beide inzittenden kwamen om het leven. Enkele dagen later, op 31 mei, belandde de Piper Cherokee Six P4-FSA in zee vlak bij Costambar, Dominicaanse Republiek, gelukkig zonder persoonlijk letsel. Het wrak van het toestel heeft nog jarenlang op het strand gelegen.

Vanaf 1994 waren langdurig de SOCATA TB-9 P4-IFA en Piper PA-34 Seneca P4-VOC op Oranjestad gestationeerd, later voor kortere tijd aangevuld met twee toestellen die ook enige tijd in Nederland te zien waren: Mooney M.20L P4-ING en Robin HR 100/210 P4-NDJ.

In 1998 werd de Aruba Flying Club weer actief (welke vanaf de oorlogsjaren tot in de jaren 70 al had bestaan). Aanvankelijk werd gevlogen met de Cessna 172M P4-BON, in 1992 en 1993 aangevuld met Cessna 182P P4-GIN en sinds 1998 met een Amerikaans geregistreerde Cessna 172R, de N174AP.

Verder vermeldenswaardig is de mislukte poging de Cessna 208 Caravan P4-SSL op Aruba te gaan inzetten voor de droppen van parachutisten, en het feit dat in 2003 en 2004 de Robinson R44 helikopter P4-MLT vanuit de haven van Oranjestad werd gebruikt voor rondvluchten.

#### **Enkele buitenlandse operators**

Midden jaren 90 kenmerkte het Arubaanse register zich door (veelal kortstondige) inschrijving van verkeers- en vrachtvliegtuigen van soms obscure buitenlandse operators en leasebedrijven. Het ontbreekt aan ruimte om al deze inschrijvingen op te sommen, zodat met een korte, algemene beschrijving moet worden volstaan.

Tussen 1995 en 1999 werden diverse Boeing 727's, 737-100 en -200 toestellen aan de Peruaanse luchtvaartmaatschappij Aero Continente verhuurd, die allen in het Arubaanse register werden ingeschreven. Aero Continente hield overigens in 2004 op te bestaan nadat de Verenigde Staten de maatschappij in de ban deed wegens de slechte technische staat van de vloot en beschuldigingen van drugssmokkel en oplichting. In de categorie vrachtvliegtuigen kregen diverse Boeing 707's een Arubaans kenmerk, zo registreerde het Mexicaanse Aerotransportes Mas de Carga (Mas Air) vanaf 1995 drie exemplaren in Aruba, waarvan er twee werden verhuurd aan het Uruguayaanse Transcontinental Sur en die regelmatig te zien waren op het Belgische Oostende. Verder stonden er P4-kenmerken op 707's van onder meer Azza Air Transport uit Sudan, Ibis Air Transport uit Sierra Leone en Jaro uit Roemenië.

Vanaf 2000 verschenen in het Arubaanse register meer zakenjets, een trend die zich nog steeds voortzet. Het gaat veelal om Europese bedrijven, en

een opvallend groot aantal toestellen voor operators uit de voormalige Sovjet Unie. In 2001 werd de eerste BAe 125 jet voor het Russische Avcom ingeschreven als P4-AOA. Dit betrof een vliegende ambulance en was de eerste van een reeks BAe 125's voor bedrijven uit de voormalige Sovjet Unie in het Arubaanse register. Avcom schafte nog eens twee BAe 125's aan; Evolga, net als Avcom uit Moskou, bezit twee exemplaren, en Daedalus Aviation uit Vilnius, Litouwen vliegt ook met twee BAe 125's. Ikarus Aviation uit Kiev, Ukraine, vliegt met twee P4- geregistreerde Falcon 2000 jets en een Bell 427 helikopter.

Een andere Russische eigenaar in het Arubaanse register is de oliemiljardair<sup>5</sup> Roman Abramovitsj, die buiten Rusland voornamelijk bekend is als eigenaar van de Engelse voetbalclub Chelsea. Abramovitsj, woonachtig in Engeland, schafte in 2002 een Eurocopter EC-135 aan voor gebruik vanaf zijn jacht de "Le Grand Bleu". Het toestel kreeg dan ook kenmerk P4-LGB. Een in 2004 aangeschaft tweede jacht (de "Ecstasea" ) moest uiteraard ook met helikopter worden uitgerust. Voor de "Le Grand Blue" werd een Eurocopter EC-145 aangeschaft, die kenmerk P4-LGB overnam van de EC-135, terwijl de EC-135 P4-XTC werd en op de "Ecstasea" werd gestationeerd. In 2004 schafte de miljardair een Boeing 767 aan, welke na een grondige interne verbouwing in 2005 als P4-MES werd ingeschreven. Totale kosten van ombouw is door de Russische krant Kommersant geschat op 200 Miljoen Euro<sup>6</sup>. Er zouden plannen zijn een flare systeem tegen hittezoekende raketten te installeren. Abramovitsj heeft een Joodse achtergrond en steunt liefdadigheidsprojecten in Israel, dat hem, natuurlijk samen met zijn miljardairschap, tot doelwit van aanslagen zou kunnen maken. De P4-MES wordt veelvuldig gebruikt en is regelmatig te zien op de Europese luchthavens.

Een laatste operator uit de voormalige Sovjet Unie die hier genoemd moet worden is Air Astana. Deze luchtvaartmaatschappij uit Kazachstan heeft haar complete vloot, inmiddels bestaande uit drie Boeing 737-700's, vier Boeing 757-200's, een Airbus A320 en vijf Fokker 50's, geregistreerd op Aruba. In 2001 werd een eerste toestel aangeschaft en ingeschreven, de Boeing 737 P4-BAS.

---

<sup>5</sup> Op de 2006-editie van de Forbes lijst van rijkste personen ter wereld staat Abramovitsj op de 11de plaats.

<sup>6</sup> De Britse Times vergat tijdens het omrekenen van de schatting naar Britse Ponden een nul te schrappen, waardoor lang het gerucht rondging dat de kosten 1 miljard euro zouden zijn.

**Internet**

*complete Arubaanse luchtvaartuig register op:*

*http://www.landewers.net/reg.html (link via*

*[www.luchtvaartkennis.net](http://www.luchtvaartkennis.net))*

*Arubaanse luchtvaartautoriteiten:*

*www.airsafetyfirst.com*

*aardige site met informatie Arubaanse luchtvaart:*

*www.arubaaviation.com*

**Bronnen**

*- dagbladen Amigoe, Volkskrant, Trouw*

*- persoonlijke correspondentie Gerard Casius en  
Hyro Obodur*

*- internet: [www.airliners.net](http://www.airliners.net),*

*www.luchtvaartnieuws.nl*

*- Air-Britain News*