

OSTEND-AIRPORT, TOEKOMSTGERICHT LAAGSTE BRANDSTOFFPRIJZEN

De heldere vrieslucht aksentueert als het ware het geluid van de jetmotoren. De Boeing 707 taxied traag weg naar de grote startbaan. Het toestel van de Portugese Nationale luchtvaartmaatschappij «TAP» verheft zich even later van de startpiste. De slanke kop in noord-oostelijke richting. De bestemming is evenwel Lissabon. Amper twee uurtjes vliegen voor deze superjet... naar de lente.

In nog geen drie kwartier tijd werd het toestel gelost en geladen. Iedereen is tevreden, de bemanning, de vrachtagent, het personeel van Sabena en uiteraard de mensen van luchthaven Promotie Oostende. Inmiddels is een toestel van Lybian Arab Airways geland. Sedert meer dan één jaar, vaste klanten op de Oostendse luchthaven. We hebben geluk.

Het toestel draagt trots de kleuren van zijn natie. Het land van Khadaffi. Soms zijn de toestellen gewoon wit geschilderd met enkel de kenletters erop. Kolonel Khadaffi wordt nu eenmaal niet zo graag gezien in het westen. Dus maar niet provoceren. Anderzijds is het wereldje van de snel overbrugbare afstanden nu eenmaal niet zo erg gediend met de problematiek van iedere natie apart. Business blijft business. De bemanningsleden zijn vriendelijk en grappen even met de zaakvoerdster van Merlin Air Trade die komt informeren of ze

geen brandstof nodig hebben. Op de parkingpiste staan voorts nog een toestel van de Angolese Nationale Luchtvaartmaatschappij «TAAG» en een witte hercules van SCIBE Zaire.

Een zogenaamde fluisterjet van de KLM maakt haar laatste oefenrondjes. Landen... terug opstijgen... afdraaien over zee en terug landen. Het wordt nu wel erg koud met de snijdende noord-ooster. Het laatste zonlicht valt al over zee en een groep ganzen strijkt neer op de verre groene grasmat. Een grote vlakke kerstboom... witte en rode lichtjes. Voor vannacht wordt nog een Boeing 707 van West African Airways verwacht, afkomstig uit Seoel. De luchthaven van Oostende lijkt inderdaad beter bekend op de andere continenten dan in Vlaanderen zelf. Een spijtige vergissing. Temeer daar deze luchthaven qua brandstof de goedkoopste is van ons land. Maar niet alleen qua brandstof. Want dankzij een bijzondere tussenkomst van minister Decroo werden de inschepingstaxen er met 35% verminderd. Dank zij deze combinatie van aantrekkelijke voorwaarden wist Luchthaven Promotie Oostende in een mum van tijd twee nieuwe maatschappijen naar Oostende te halen. En anderen die er vroeger kwamen komen terug of zullen in 1984 alvast meer vluchten maken. **DE GROTE COME-BACK VAN OSTEND AIRPORT!**

Van vliegende kratten tot de Dakota

Even een klein stukje geschiedenis. Het begon allemaal vele jaren terug. Op een stuk vlak weideland buiten Stene, dat toen nog een echte landbouwgemeente was, landden de eerste militaire vliegtuigen. We noteren 1915. De tijd van de allereerste vliegende kratten was net voorbij. Tweedekkers met open cockpit leverden hun heroïsche luchtgevechten boven de frontlijn van IJzer en Marne. Na de eerste wereldoorlog bleef het stil. Doch vanaf 1927 komt het vliegplein van Stene opeens in de grote belangstelling. De burgerluchtvaart is op dreef gekomen. Op de luchtverbinding Brussel-Londen wordt Stene gebruikt als tussenstation. Nog wat later komen er toestellen van de Lufthansa landen. Oostende wordt meer en meer de aanduiding voor deze vlieghaven met piste in gras. De landingsbaan is zowat 550 meter lang. Op de grond had men met witte verf het woord «Oostende» geschilderd.

De tweede wereldoorlog betekent het einde van Stene-Airport. De Duitsers vinden een terrein gelegen te Raversijde beter geschikt. En eens dit geïmproviseerde vliegveld in handen van de Engelsen, leggen die een veiliger betonpiste aan en bouwen een boerderij om tot hoofdkwartier.

Het zou warempel tot in 1968 het luchthavengebouw van Oostende-Middelkerke blijven. Het kantoor van de luchthavenkommandant bleef tot in '68 gevestigd in de vroegere slaapkamer van de boer en de boerin. Maar de vlieghaven groeit duidelijk uit haar voegen. Het meest typische, het veiligste en wellicht sterkste toestel ooit gebouwd, de tweemotorige Dakota DC-3 raakt steeds meer in de verdringing. Grotere toestellen, meer passagierstrafiek maken van Oostende een luchthaven van bijzonder grote toeristische betekenis. Stroom Britse toeristen... lange rijen autocars met Britse, Belgische en Duitse nummerplaten. Daarnaast nog een intens vrachtvervoer. In 1964 wordt de piek van 486.000 passagiers voorbijgestreefd. Doch men bijt niet toe. Ondanks herhaald aandringen van Britse zijde tot modernisering laat men de boel... te lang... betijen. En dan als het allemaal zo'n beetje verkeken is worden de nieuwe gebouwen ingewijd. Verkeken zei U? Mis, thans staan we op een keerpunt. Dank zij het continue geloof van een aantal mensen van ondermeer de VZW. ARGO en de onaflaatbare inzet van de dienst Luchthaven Promotie Oostende met de enorme steun zowel van de stad, provincie als staat heeft de luchthaven van Oostende de jongste

Een beeld uit de glorieuze jaren van de Oostendse luchthaven. Een Dakota (DC3) van SABENA op het tarmac. Op de achtergrond het vroegere luchthavengebouw.



maanden en weken opmerkelijke resultaten geboekt. Het vrachtvervoer groeit aan, passagierstrafiek komt terug want de luchthaven biedt werkelijk heel interessante voordelen.

Luchthaven Promotie Oostende

Kortweg L.P.O., ontstond uit het private initiatief van een aantal mensen die voor volle honderd procent geloofden in dit vliegplein.

Thans is de professionele werking van L.P.O. toonaangevend en in zekere mate vergelijkbaar met een maatschappij zoals APZI die op alle mogelijke terreinen doch vooral op het vlak van promotie zich inzet voor het verdedigen van de havenbelangen van Zeebrugge.

Als er nu twee nieuwe maatschappijen naar Oostende komen dan is het ongetwijfeld dank zij de harde aanpak van de mensen van deze VZW.

Spilfiguren van Luchthaven Promotie Oostende zijn Paul Waterlot en Michel Vandaele, respectievelijk Directeur Beheerder en Directeur Public Relations. Hoewel zij duidelijk rekenschap dienen af te leggen aan een dagelijks bestuur waarvan Provinciaal Deputé Defauw Voorzitter is en schepen Makelberge van Oostende ondervoorzitter, blijkt anderzijds toch dat men hen een verre-gaande autonomie laat.

«Niemand dan de heren Waterlot en Vandaele weet beter waarover het gaat dan zijzelf. Hun jarenlange ervaring, hun dagelijkse contacten met directies van luchtvaartmaatschappijen, reisagenten, piloten, luchthavengebruikers in de ruimste zin van het woord maken dat precies zij best geplaatst zijn om aan keiharde promotie te doen. Zij doen het met een minimum van geldelijke middelen, maar het lukt hen». Tot zover schepen Roland Makelberge die er aan toevoegde van zijn kant te pogen een gunstige voedingsbodem te scheppen ten einde meer initiatieven te laten ontstaan zowel vanuit de toeristische sektor als het bedrijfsleven.

De passagiersvluchten anno '84

Precies de verregaande geest van self-supporting waarin Luchthaven Promotie Oostende kan werken geven hen ook de nodige onderhandelingsruimte en soepelheid om in te spelen op het internationale ondernemingsklimaat van de luchtvaartbranche. De tijd om te denken dient er snel omgezet in handelen. De taal van de munteenheid is de dollar. Het snel overbruggen van afstanden wil ook zeggen werken aan een tempo van zowat vierentwintig uur op vierentwintig. Luchtvaart, dus ook luchthavenpromotie staat bijgevolg ver van politieke kortzichtigheid en stugge bureaucratie. Het is een onderwerp dat best economisch te benaderen valt. Zoals het wetsbesluit van Minister Decroo dat voorziet in een vermindering van de insche-



TAP, de Nationale Portugese luchtvaartmaatschappij, zorgt voor geregelde vluchten op Oostende.

pingstaxen met 35% op de regionale luchthavens. Met dit wetsbesluit kreeg de luchthaven Promotie Oostende een stevig onderhandelingswapen in handen. Mede dank zij de bijzonder gunstig liggende prijs van de brandstof (kerosene) toonden twee nieuwe maatschappijen zich geïnteresseerd in Oostende.

Britisch Air Ferries (BAF) de maatschappij die de Oostendse luchthaven destijds groot maakte komt terug. Zonder een luchtbreak te zijn zullen de meeste Oostendenaars deze maatschappij wel kennen. Meer dan twintig jaar kwamen de konventionele toestellen zoals de Vickers Viscounts, van deze maatschappij naar Oostende met zowel passagiers als vracht. Thans zijn ze er terug om in een 14 weken tijds niet minder dan 579 vluchten op Oostende te komen verzorgen. Bedoeling is Britse toeristen via Oostende naar Oostenrijk te brengen.

De tweede nieuwkomer is Danair. Deze maatschappij die van Gatwick op Oostende zal vliegen zou instaan voor twee vluchten per week gedurende het hele seizoen met Britse toeristen die vanaf onze kust reisjes zouden ondernemen in ons land.

Doch ook Janus Air blijft zekerlijk verder opereren vanaf Oostende.

Janus was een nieuwe maatschappij die vanaf december '82 opereerde vanaf de luchthaven van Oostende. In totaal verzorgde Janus Airways in het boekjaar 1983 zo'n 850 vluchten op Oostende. Circa 40.000 Britse toeristen werden met de vliegtuigen van Janus Airways over het kanaal gevlogen om dan vervolgens met Belgische autocars naar Oostenrijk te vertrekken. Dit zowel voor de zomervakanties van '83 als het lopende wintersportseizoen. Janus Airways valt te situeren binnen de machtige Britse groep Haerds. De groep Haerds

is de grootste Britse touroperator die ondermeer luchtvaartmaatschappijen groepeert. Ook Air Coach die in de beste jaren van de luchthaven van Oostende al actief was (1965-1970) maakt daar deel van uit. Samen met de nieuwe luchtlijnen op Oostende ziet het er naar uit dat we voor 1984 weer de tweehonderdduizend passagiers-toeristen kunnen verwachten op de Oostendse luchthaven. Een keerpunt... inderdaad!

De Britten die zo'n 30 jaar hun hegemonie wisten te behouden op Oostende met alle grote voordelen vanden komen terug. En zij niet alleen.

Luanda-Seoel-Lomé-Oostende

Naast de Britse maatschappijen zijn het blijkbaar vooral luchtvaartmaatschappijen uit het Afrikaans en Aziatisch kontinent die op Oostende vliegen. Zij kennen de brandstofvoordelen en de lage landingstaxen blijkbaar beter dan in eigen land het geval is. In deze gevallen van interkontinentale vluchten gaat het voornamelijk om vrachtvervoer. En die vrachttransporten mogen toch geenszins onderschat worden. Ook al brengen ze dan niet direkt die drukte mee die synoniem staat voor een luchthaven. Qua tewerkstelling zijn die erg belangrijk. Het laden en lossen van een vliegtuig is bijzonder arbeidsintensief. Een Boeing 707 kan al vlug een 40 ton vracht aan boord nemen. Maar dat stouw je daar niet zo maar in. Afhankelijk van de plaats in het toestel, hetzij vooraan, boven de vleugels of achteraan moet de vracht heel sekuur ingedeeld en precies afgewogen. Daar is al snel een dag arbeid mee gemoed.

Voornaamste maatschappijen die momenteel Oostende aandoen met of achter vracht zijn de «TAAG». Tweemaal

per week komt een Boeing van de Angolese luchtvaartmaatschappij naar Oostende. Deze vliegtuigen vliegen vooral op Luanda. Vaste klanten die ook tot twee keer per week komen met Boeing 707 zijn de Lybian Arab Airways. Tegen alle verdachtmakingen in, gaande van vervoer van blanke slavinnen tot wapentransport kan gezegd dat er alleen maar kippen en verse eieren vervoerd worden. Arabieren in het algemeen zijn gek op kippen. Wat ook al te maken heeft met hun godsdienst die hen het eten van varkensvlees verbiedt. Een exporteur uit Moorsele bij Kortrijk brengt twee maal per week de kakelende en breekbare vracht naar Oostend-Airport. Soms zijn het zelfs Belgische piloten die de toestellen besturen. Afkomstig uit het kleine Afrikaanse landje Togo zijn de toestellen van West-Afrika Airlines met thuishaven Lomé. Niet wekelijks, doch vrij geregeld komen daarnaast de vluchten van Air Zaïre, SCIBE Zaire, Korean Air Xargo, de Tap, dit is de afkorting voor de Portugese Nationale luchtvaartmaatschappij, enz...

Minder opvallend doch alvast van zeer grote betekenis is de toename van het aantal vluchten op Oostende met kleine zakenvliegtuigen, toeristische toestellen en kleine vrachttoestellen. Een koploper hier is Zweden gevolgd door Groot-Brittanie, Zwitserland, Frankrijk enz... De prijzen voor AFGAS is ook te Oostende zeer konkurentieel dank zij de privé maatschappij Merlin Air Trade... bijgevolg.

Vestiging luchtvaartmaatschappij

WIRTZ, de tweede grootste Belgische touroperator (vroeger nummer één doch nu voorbijgestoken door de groep Sunair-Airtour 2000) maakt wel dege-

lijk gebruik van de regionale luchthaven van Deurne bij Antwerpen voor haar chartervluchten. Waarom doen Sunair of zelfs Jet Air beiden met hoofdkantoor te Oostende dit evenwel niet?

Zou het juist niet heel interessant zijn om bijvoorbeeld van Oostende een specifiek toeristische getinte luchthaven te maken? De infrastructuur zowel inzake landingsmogelijkheden als opvang van passagiers is er. Soepeler exploitatiemogelijkheden kan men zich nauwelijks voorstellen.

Zonder het te hebben over de lage prijzen voor kerosene en het feit dat de globale luchthaventaxen er nu zowat de helft lager liggen dan op de nationale luchthaven.

Tijdens een uiteenzetting voor de Oostendse Persclub in het Kursaal van Oostende werd deze zaak even aangesneden door Rudolf Van Moerkerke, de Sunair Big Boss himself.

Rudolf Van Moerkerke beklemtoonde zijn blijvende interesse voor Oostende doch liet duidelijk verstaan af te wachten. Zaventem ligt op amper één uur rijden van mijn deur, aldus Rudolf Van Moerkerke, die meende dat zich eerst een luchtvaartmaatschappij zou moeten vestigen in Oostende. Eens zover zou die luchtvaartmaatschappij dan wel voldoende activiteit ontwikkelen waardoor het ook weer mogelijk zou worden om met reizen geboekt bij Sunair te vertrekken vanuit Oostende.

Wie doorbreekt die vicieuze cirkel?

Zoals het er nu uitziet is men daar toch duchtig mee bezig. Langzaam maar zeker wordt Oostende weer het bruggehoofd tussen het continent en Engeland. Dus straks de Boeing van Sun International op het tarmac van de Oostendse luchthaven? Oostende-Palma?



Lage brandstofprijzen dank zij «Merlin Air Trade». Dit resulteerde in een sterk toegenomen verkeer van kleinere toestellen.