

OP

Uitgave van Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers
Jaargang 61 | 2019 | Nr. 3

DE

Evert van Zwol

Wil dat de VNV voorin de
kaartenbak zit van de media.
Pagina 22

#Doeslief

Het huftergedrag lijkt wel de
norm te worden.
Pagina 28

Vliegerrally

Op de Bok had haar eigen
team om verslag te doen.
Pagina 32

BOK

**De Franse
vakbond
en onze
vooroordelen**



Magazine van de Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers
Opgericht 1929 - Medegrondlegger IFALPA
Adres: Dellaertlaan 61,
Postbus 192, 1170 AD Badhoevedorp
+31(0)20 449 8585, www.vnv.nl

Redactie: odb@vnv.nl
Francis van Haaff - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren
Jochem Baas
Tim Berger
Mark Duijker
Elie El-Hage
Kevin Flikweert
Pim Lamers
Gerben van Netten

Marloes van Pareren
Gert-Jan Vegter
Nick Vording

Omslag: Tim Stet en Nick Vording

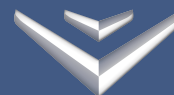
Ontwerp: Maar Echt!

De inhoud van het blad weerspiegelt
niet noodzakelijkerwijs de visie van het
verenigingsbestuur of van de ledenraad.
De VNV kan niet verantwoordelijk worden
gesteld voor de inhoud van de geplaatste
advertenties.

Op de Bok verschijnt zes keer per jaar.
De eerste editie verscheen in 1959.
61e jaargang, nummer 3, juni 2019.

Oplage: 5.400. ISSN: 1383-1178
Nadruk zonder toestemming
is niet toegestaan.

U kunt uw VNV-lidmaatschap beëindigen
(met reden van opzegging, gericht aan het
bestuur) via: ledenadmin@vnv.nl.



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

De slager en zijn vlees

Willem Schmid, president



Met het verschijnen van deze Bok ben ik, samen met mijn collega's van het nieuwe bestuur, alweer enige tijd aan het werk. Het nieuwe is er dan al een beetje af en we beginnen op stoom te komen in de verschillende dossiers. Cao-overleggen bij TUI fly, NHV, easyJet, CHC en KLM worden volop gevoerd. De jaarlijkse IFALPA-conferentie is achter de rug en we zijn betrokken bij het vormgeven van luchtvaartbeleid in Nederland.

Een in het oog springend dossier is dat van de Boeing 737MAX. Terwijl het onderzoek naar het ongeval in Ethiopië voortduurt, wordt steeds meer bekend over dit type toestel. Dit roept vragen op over ontwerp, certificatie, toezicht en training. Toch lijkt het dat de éne vraag die momenteel besproken wordt is: wanneer kan de MAX weer de lucht in? De economische schade voor Boeing en luchtvaartbedrijven wordt immers steeds groter.

De 737MAX mocht niet te veel verschillen van eerdere 737-varianten. Dit maakt voor bestaande B737-gebruikers de drempel om over te stappen naar de MAX een stuk lager. Ook is de vereiste verschillentraining die door de vliegers gevolgd moet worden zo kaal en goedkoop mogelijk gehouden. Alles om zoveel als mogelijk te verkopen en de maatschappijen met zo min mogelijk dure trainingen op te zadelen.

De invloed van de maatschappijen blijkt groot bij Boeing. En ook bij het certificerende overheidsorgaan FAA. Toezicht is door overheden steeds meer gedelegeerd naar de bedrijven waarop zij eigenlijk toezicht moeten houden.

Deze trend zien we ook in Nederland en is door de VNV al enkele jaren geleden gesignaleerd als een bedreiging voor de vliegveiligheid. Gedreven door kosten en een gebrek aan expertise ziet de overheid zich gedwongen om middels convenanten het toezicht over te laten aan de betrokken bedrijven. *De slager keurt zijn eigen vlees.*

Daarbij ontbreekt vaak ook een onafhankelijke blik, bijvoorbeeld door de betrokken piloten. Wij zijn toch de eindverantwoordelijken van iedere vlucht, en kennen daarmee de effecten van divers beleid in de praktijk. Waarom is er dan weerstand om de VNV structureel te betrekken bij fatigue-management bij sommige maatschappijen? Of een inhoudelijke rol te geven bij iSMS, het integrale proactieve veiligheidssysteem voor de Nederlandse luchtvaart?

Ik heb de wens dat we de rol van de VNV op vliegveiligheidsgebied losknippen van het onderhandelen over cao's en andere touwtrekkerij rondom arbeidsvoorwaarden. Over het beroepsinhoudelijke en veiligheidsdeel van ons vak onderhandelen we niet, dat moet in orde zijn. Daarom in dit bestuur zichtbaar twee zuilen, twee vicepresidenten: arbeidsvoorwaarden én beroepsinhoudelijk.

Laten we van de ongevallen van de MAX blijven leren en het ongekend hoge veiligheidsniveau dat we in de luchtvaart kennen verder verbeteren. Opdat we de veilige, efficiënte en inspirerende sector blijven waarvoor een gezonde groei in Nederland mogelijk is en blijft. Over dat laatste een volgende keer meer.

Inhoud

Jaargang 61 | Nummer 3



4. REÛNIE

De huidige president ontving onder meer acht van zijn voorgangers tijdens een reünie.



17. PORTRET

Yves Deshayes is de nieuwe voorman van onze Franse zusterorganisatie SNPL.



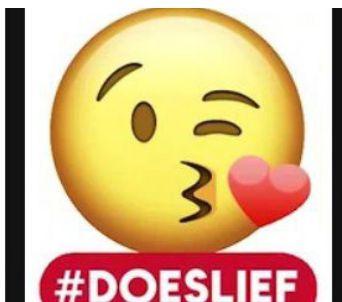
20. COLUMN

Een paar geruststellende woorden heeft ieder mens wel eens nodig.



22. INTERVIEW

Aan het woord in deze editie is Evert van Zwol, president van 2009 tot 2013.



28. #DOESLIEF

Een pleidooi voor navolging van de SIRE-campagne ook door de vliegers.



32. VLEGERRALLY

Verslag van de opnieuw in het leven geroepen vliegerrally.

EN VERDER

Voorwoord president	1	Building bridges	37
Voorwoord hoofdredacteur	3	Vliegende Hollanders	39
Uit het nieuws	6		
AV Herald	8		
In memoriam	10	Voorwoord voorzitter	42
Infographic	18	Van de ledenraad	43
Q&ATC	26	Publicaties	44
Vreemde velden	30	Contactmogelijkheden	46

Appels en peren van Cézanne

Francis van Haaff, hoofdredacteur • odb@vnn.nl



Wanneer de Franse vliegers in Badhoevedorp langskomen, nu ze weer komen, zijn de gemoederen goed. Op de Bok werd ook zeer vriendelijk ontvangen ten burele in Parijs.

De reden dat we weer vriendjes zijn, werd me uitgelegd. Het vorige SNPL-bestuur gebruikte de onmin om de eigen eisen kracht bij te zetten. De nieuwe huidige president was echter al eerder leider van de Franse vliegers en had toen goed contact met onze Evert van Zwol en Steven Verhagen. Nooit een onvertogen woord.

Nu is het slechte beeld over ons echter nog steeds wel in de ongenueanceerde vlieger, en dat moest wat mij betreft maar eens afgelopen zijn. Want ze mogen bedenken wat ze willen, maar we moeten er geen last van krijgen. We hoeven ons helemaal niet met hun zaken te bemoeien en omgekeerd hoeven zij dat niet met de onze. Toch gaat productieverdeling ons wel allebei aan. Het Pilots Protocol moet weer 'up to date'.

Vooroordelen zijn ongefundeerd maar vormen toch een werkelijk sentiment. Dat mag wel weer veranderen. Een manier om dat te doen is beide vliegergroepen uit de doeken te doen dat het lastig appels met peren vergelijken is. Blokuren, belastingen, cao-afspraken, salarishuis, RVL, WRR: het geheel laat zich niet zo makkelijk met elkaar vergelijken. Franse vliegers vinden dat ze meer uren vliegen. Maar ze krijgen ook voor meer uren vliegen meer betaald. Dat kan dus helemaal niet gezegd worden.

Aan ons bestuur om de appels en peren naast elkaar te leggen en er een gewillig stilleven van te maken. Hoe laat je de appels en peren goed samen uit de verf komen?

Om weer genuanceerd naar de zaken te kijken heeft Op de Bok genoteerd hoe de vlag er nu bijhangt in RoissyPôle. Al moesten we de obligate vragen over de vooroordelen toch even stellen, we hebben alle vertrouwen in redelijkheid en vriendelijke, uitgestoken handen van zowel de SNPL als de VNV.

Wel moeilijk hoor, want moet je bijvoorbeeld de afspraken van de Alderstafel en de beperkte groei van Schiphol meerekenen? Moeten we de moeilijkheden van Schiphol met de enorme stromen passagiers meenemen in de productieverdeling?

Mooi dat het contact met Evert van Zwol werd genoemd en geroemd. Meer over hem in onze presidenten interviews tijdens dit jubileumjaar.

Het jubileumjaar is ook de basis van de presidentenbijeenkomst bij de VNV. Dat levert kostelijke foto's op. Herkent u ze nog? Ze staan met z'n allen aan de basis van onze huidige arbeidsvoorwaarden. Zonder uitzondering mooie kerels die gouden werk voor ons allen hebben verricht. Chapeau!

Reünie der coryfeën



90 jaar VNV was aanleiding voor het huidige bestuur om een samenzijn te organiseren met oud-presidenten, oud-vicepresidenten en leden van verdienste.

Van links naar rechts: Ruud Stegers, Steven Verhagen, René de Groot, Camiel Verhagen, Frits Paymans, Hans Tettero, Henk de Vries, Rick Driessen, Wouter Houben, Paul Griffioen, Benno Baksteen, Jochum Willemsen, Tjeerd Duursma, Henk Vermeulen, Arthur van den Hudding, Wim Beekman, Willem Schmid, Evert van Zwol, Coen George, Piet-Hein Eldering, Arjen Blom.

De VNV telt een klein aantal 'leden van verdienste'. Van links naar rechts zijn dit: Henk de Vries, Paul Griffioen, Benno Baksteen, Henk Vermeulen, Frits Paymans, Tjeerd Duursma. Helaas ontbreken Frits Brouwer, Nick Dekker, Arjen Hoogland en Frits van Vianen.



Oude en nieuwe vicepresidenten, met van links naar rechts: Ruud Stegers, Camiel Verhagen, Frits Paymans, Hans Tettero, Rick Driessen, Arjen Blom en Wim van Beek.



Van links naar rechts de presidenten Van den Hudding (17-19), De Vries(01-05), Van Zwol (09-13), Baksteen (89-97), Duursma (83-89), Verhagen (13-17), Schmid (19-), Griffioen (97-01) en De Groot (05-09).



VLEIEN OP WATERSTOF

AD.nl

Studententeam AeroDelft van de TU Delft is een bemand waterstofvliegtuig aan het ontwikkelen dat geen schadelijke gassen uitstoot en non-stop van Nederland naar Marokko kan vliegen.

Waterstofgas kent uitdagingen, zo is het zeer explosief en neemt het in gasvorm veel ruimte in beslag. Een tank, met isolatiewanden van zeker twintig centimeter dik, zorgt ervoor dat de stof vloeibaar blijft, en daarvoor handelbaar. Er werken in totaal



Foto: AeroDelft

35 studenten uit 23 landen aan de ontwikkeling van het toestel. Op 7 september moet een eerste, verkleinde versie van het vliegtuig klaar

zijn en in 2022 hopen ze vanaf Rotterdam Airport de eerste echte testvlucht te maken met de Phoenix.



OPNIEUW TEKORT AAN MARECHAUSSEES

NOS.nl

Ook dit jaar worden er weer vertragingen verwacht op Schiphol door een tekort aan marechaussees. Eerder werden 200 nieuwe personeelsleden toegezegd. Een kwart hiervan is nog altijd niet aan het werk.

Volgens marechausseevereniging Marver worden er door de drukte te vaak versoepelde grenscontroles

uitgevoerd. Een woordvoerder van de Koninklijke Marechaussee zegt dat dit slechts soms gebeurt (artikel 9 uit Schengengrenscore), en de veiligheid niet in het geding komt.

Jaarlijks starten zo'n duizend mensen aan de marechaussee-opleiding. De leegloop is aan de andere kant ook hoog; richting politie en douane.

VLOOTVERNIEUWING KUSTWACHT

Luchtvaartnieuws

De Dorniers Do-228 van de kustwacht worden eind november 2021 vervangen. Hiervoor is een openbare aanbesteding uitgeschreven.

Aan de vervangende toestellen worden strenge eisen gesteld: de toestellen moeten op jaarbasis 1.600 tot 2.000 uur operationeel inzetbaar zijn en minimaal 4,5 uur kunnen patrouilleren. Ook moet de inzetbaarheid van de nieuwe vliegtuigen meer dan 98 procent zijn en moeten ze binnen vijftien minuten na oproepen in de lucht zijn.



Foto: DMC/Kustwacht



KLM GROOTSTE KLANT VAN FRITUURVET

Het Financieele Dagblad

Op dit moment is 0,1 procent van het totale kerosineverbruik van KLM biokerosine. In 2030 moet dit percentage op 5 procent liggen. Met een in Delfzijl nieuw te bouwen fabriek moet dit percentage in 2022 al naar 2 procent stijgen.

KLM investeert samen met Schiphol en SHV Energy een slordige tien miljoen euro. Dit bedrag is voor de studie naar de bouw van de fabriek.

In totaal zal er 250 miljoen nodig zijn om de fabriek te bouwen.

De nu door KLM gebruikte biokerosine komt uit de Verenigde Staten en wordt vervolgens per boot richting Nederland vervoerd. Als de nieuwe fabriek in Delfzijl klaar is, zal KLM op jaarbasis driekwart van de productie afnemen voor een periode van tien jaar.

NIEUW PROJECT VOOR KLM EN CITYJET

HLN.be

KLM en CityJet richten een nieuwe maatschappij op: Air Antwerp. Deze nieuwe maatschappij zal de vervanger worden van VLM op de luchthaven van Deurne. KLM heeft een kwart van de aandelen, CityJet de rest.

De maatschappij wil met een Fokker 50 Antwerpen verbinden met bestemmingen als London City. Naast eigen lijndiensten zal de maatschappij ook gaan vliegen voor andere airlines. Hierbij kan gedacht worden aan wetlease of chartervluchten. In de oprichtingsakte staat vermeld dat Air Antwerp mede is opgericht om 'Het belang te dienen van KLM en haar groep'.



CLAIMS VOOR BOEING

Up in the Sky

Analisten van Bloomberg verwachten meer dan een miljard dollar aan claims aan het adres van Boeing. Dit in verband met het aan de grond houden van de Boeing 737 MAX.

Bij de berekening is Bloomberg uitgegaan van een normale bedrijfswinst per vliegtuig bij Southwest Airlines. In totaal staan er zo'n 370 vliegtuigen



aan de grond, dit komt neer op 1,4 miljard dollar aan claims.

Boeing verwacht dat de 737 MAX in juli weer de lucht in kan. De software

update is klaar en inmiddels zijn er honderden uren tijdens 200 testvluchten gemaakt.

Het is nu wachten op de goedkeuring van de autoriteiten.



Wereldwijd vinden elke dag meer dan 100.000 commerciële vluchten plaats. En bijna altijd gaat dat zonder noemenswaardige problemen. Maar heel soms gebeurt er iets abnormaals. Iets dat de moeite van het bestuderen waard is. Het zijn vooral de kleine incidenten die interessant zijn. Vanuit de website AV Herald delen we daarom voortaan enkele bijzondere luchtvaartincidenten die hebben plaatsgevonden.



TO BEE OR NOT TO BEE

Een Boeing 737-800 van TUI Airways vanaf Manchester Airport met bestemming Funchal, brak kort na takeoff van baan 05L de klim af op 5000 voet.

De bemanning vroeg deze level-off aan vanwege een probleem met een van de twee primaire snelheidsindicaties. Om een overgewicht landing te voorkomen, werd na het verbranden van de nodige kerosine een veilige landing gemaakt op baan 05R, zo'n 65 minuten na de start.

Inspectie wees uit dat een bij in een van de pitotbuizen was gevlogen, wat de reden bleek van de valse snelheidsindicatie.

TAILSTRIKE TIJDENS LANDING

Een Airbus A300-600 freighter van het Mexicaanse AeroUnion was onderweg van Los Angeles International naar Guadalajara in Mexico. De vlucht was uneventful tot aan de landing. Op baan 28 van Guadalajara raakte de staart de baan tijdens de flare.

Na de landing reed het toestel naar de toegewezen parkeerplaats, waar de balans werd opgemaakt: geen gewonden, maar wel een substantiële schade aan de romp. Het vliegtuig werd tijdelijk gerepareerd, zodat het toestel met een ferry naar Mexico City kon vliegen. Op het moment van schrijven staat het toestel daar nog voor reparatie.





LINKS- OF RECHTSOM?

Een B777-300 van EVA Air met bestemming Taipei vertrok richting het noorden van LAX Airport via baan 07R. Na contact met SOCAL departure, kreeg de bemanning een klaring om te klimmen naar 7000ft en per abuis een left in plaats van right heading 180.

Toen het toestel linksaf sloeg, zag de verkeersleiding dit en zorgde ervoor dat het vertrekkend verkeer aan de noordkant van het veld tijdig werd gesepareerd van de EVA. Inmiddels probeerde ATC de EVA de juiste vectors te geven, teneinde te voorkomen dat het toestel zich te laag in bergachtig terrein zou begeven. Na enige onduidelijkheid tussen de twee partijen lukte dit.

Toeschouwers van Mount Wilson Peak Observatory (5715ft) zagen het toestel op 6000ft langs de bergtoppen vliegen, vijfhonderd meter ten zuiden van de berg. Na deze terrein proximity was de rest van de vlucht tot aan Taipei uneventful.



FLAP SEPARATION TIJDENS VERTREK

Een National Air Cargo B747-400 freighter had een vrij ongewone vlucht van Guam naar Honolulu. Na vertrek via baan 06R verloor het toestel meerdere onderdelen van de flaps.

Dit werd niet opgemerkt door de bemanning van het toestel, dat inmiddels bezig was met de klim naar FL350. Met een vliegtijd van krap zeven uur landde het toestel zonder problemen op de luchthaven van Honolulu.

Negen dagen na deze landing stond het toestel er nog steeds, wachtend op nieuwe onderdelen. Inmiddels zijn twee onderdelen van de flaps aangespoeld op het strand van Guam, een stuk van ruim drie en een stuk van ruim twee meter lang.



NOSE COLLISION

Een A320-200 van Kuwait Airlines had een ietwat bijzondere nadering. Aan het einde van de vlucht van Koeweit naar Beiroet, begon het toestel aan de nadering op baan 16 in een hagelbui. Tijdens de approach rond 8000ft vond een soort van impact plaats op de neus van het toestel.

Het vervolg van de vlucht verliep zonder verdere bijzonderheden. Eenmaal aangekomen aan de gate werd het toestel geïnspecteerd, waar men een flinke deuk in de neus opmerkte. Als gevolg hiervan bleef het vliegtuig 11 uur aan de grond, alvorens de terugvlucht uit te voeren.



Pim Kroon

20 november 1928 - 2 april 2019

Soms gebeurt er iets waardoor je leven ingrijpend verandert, terwijl je dat op het moment zelf niet beseft. Zo'n gebeurtenis was mijn kennis-making met Pim.

Ik was eerste officier op de DC9, babyboomer en naïef, Pim een ervaren gezagvoerder die als kind heel bewust de Tweede Wereldoorlog had meegemaakt. En voldoende zelfvertrouwen had om jou als copiloot de ruimte te geven voor eigen keuzes. Als het mis dreigde te gaan kon hij altijd nog ingrijpen en had je in ieder geval weer wat geleerd. Goede beslissingen zijn het gevolg van ervaring, ervaring is het gevolg van slechte beslissingen, zei hij.

Hij was maatschappelijk betrokken en hoofdredacteur van Op de Bok. Ik was niet actief in de VNV, maar had over het lopende conflict met de KLM wel een ingezonden brief gestuurd. Pim had die geplaatst en hij nodigde me uit bij de redactie te komen.

De redactie bleek een verzamelplaats van bevlogen mensen onder de laconieke leiding van Pim, met levendige discussies en uitwisseling van leestips. Ik weet nog, en heb nog, het eerste boek dat hij mij aanraadde: *Zen en de kunst van het motoronderhoud*.

Mede door de stellingname van Op de Bok viel het bestuur over een verschil van inzicht hoe om te gaan met de KLM-eisen. Er moest dus een nieuwe president komen. Pim ambieerde die functie niet, maar hij vond dat wie breekt ook moet betalen. Hij stelde zich kandidaat en werd gekozen.

Ook als president had hij een sterk rechtvaardigheidsgevoel, oog voor alle kanten van een probleem en besef van eigen beperkingen. Als alles precies zo moet gaan als jij wilt, moet je alles zelf doen. Dat gaat niet. Dus verzamelde hij in en om zijn bestuur kundige mensen die, net als in zijn cockpit, de ruimte kregen. De vicepresident deed het

overleg, hij hield op de achtergrond het overzicht.

Pim geloofde ook niet in grote plannen. Grote plannen leiden vooral tot grote narigheid. Dat had hij wel geleerd van de Tweede Wereldoorlog. Zijn leidraad was pragmatisch incrementalisme: met kleine stapjes proberen ongeveer de goede kant op te gaan. Daarmee loste hij het conflict met de KLM op, waarna hij zijn rol als president voltooid achtte.

Het werd traditie dat wij elkaar na onze verjaardagen een zorgvuldig gekozen boek gaven. Het laatste boek dat hij me gaf was *Levenskunst*: vijf essays van de stoïcijnse filosoof Seneca over leven en dood. Pim beheerste die kunst van het leven. Zijn naasten, zijn vrienden en de VNV hebben daardoor veel aan hem te danken. Het is een voorrecht hem gekend te hebben.

Benno Baksteen

Cyane Lipp

10 September 1975 – 10 May 2019



Energy for life!

Cyane could have been the editor and ambassador of this statement.

Positivity was the light she presented her surroundings. She was a one of a kind!

Two passions were major in her life; she became a skillful pilot and enjoyed her family!

When on duty with her, she was fully dedicated.

Cyane was the strength for others and for herself, the last three years she had to regain the focus on her healing so often.

Nevertheless her inspiration to heal remained optimally present.

She was able to make jokes, to entertain and to laugh after tears of repetitive disappointing scans in hospital. Even her last day, before the worst happened to be true, she joined her four year old son Chiaran on a school trip.

Later that day, when she had to face in hospital that her last journey was irreversible, she knew how to create a special imagination for Chiaran by telling him she will be present in every rainbow.

Despite of all the efforts to find the best route to overcome the cancer, after three years of heavy battle, Cyane had to give in...

Nevertheless everyone who met her will keep her in good memory when in need of energy, strength or positivity she was able to produce.

Resourcefulness already came to expression by building her own house, by surprising people with all kind of presents and rewards and by decorating her life so colorfully!

Thanks Cyane!

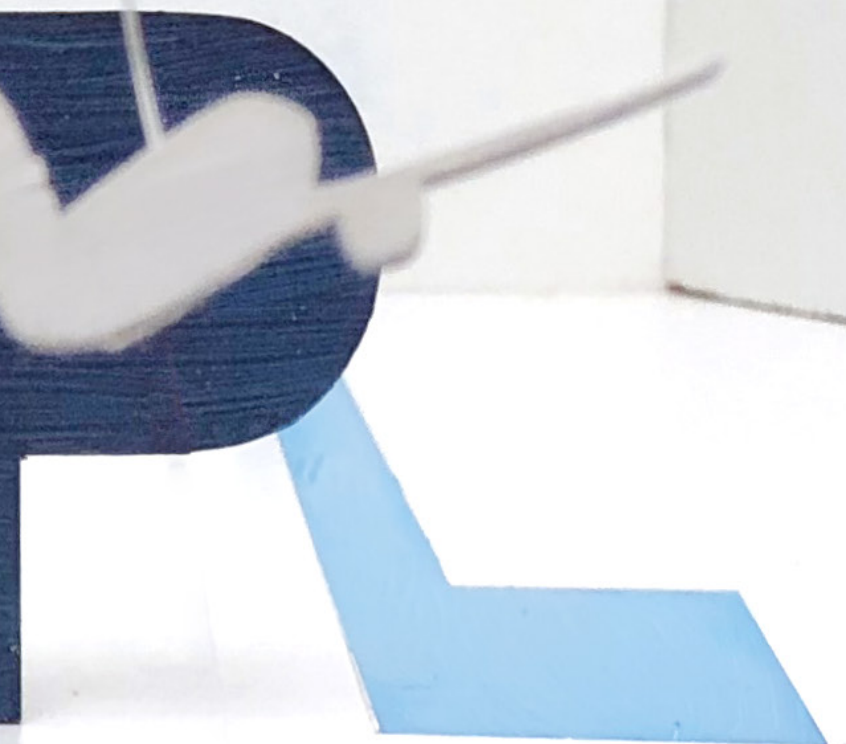
Stephanie Fierkens

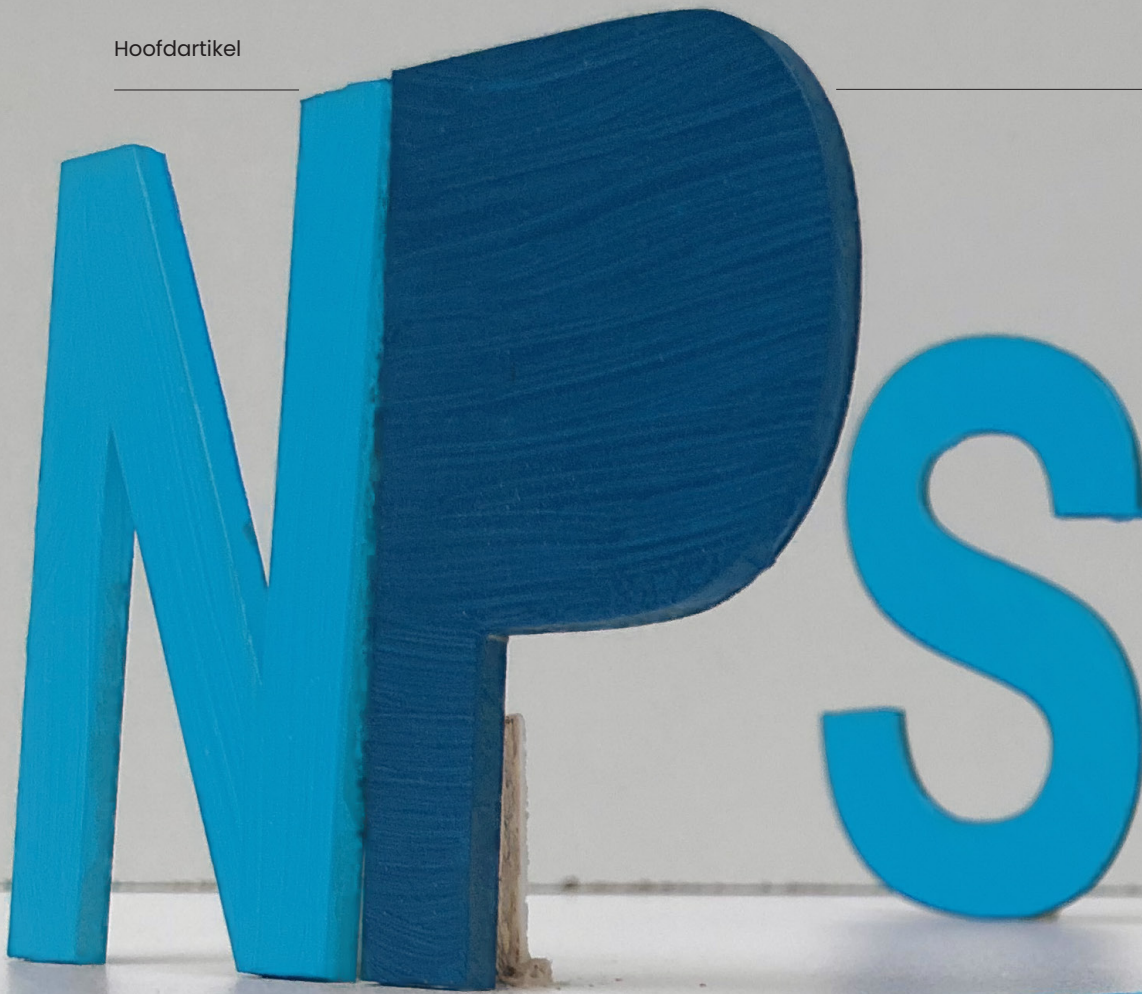
De Franse vakbond



en onze vooroordelen

Tekst: Francis van Haaff





Een nieuw bestuur is net aangetreden. Kunt u iets vertellen over wie jullie zijn en hoe de SNPL werkt?

Bij onze vakbond werkt het net iets anders dan bij jullie. Bij de VNV zijn alle zaken van alle maatschappijen bij de vereniging ondergebracht. Dat is intern dan weer ingedeeld bij afdelingen. Bij ons is de SNPL meer de overkoepelende vakbond, die als een federatie werkt voor de SNPL-bonden van alle maatschappijen. SNPL Air France bepaalt dus zelf en ook echt alleen over alle zaken die Air France aangaan. Sinds kort hebben we SNPL Ryanair erbij gekregen.

Dit nieuwe bestuur komt na een periode waarin er veel conflicten waren en weinig samenwerking. Dit bestuur wil zaken oplossen, goede contacten maken en behouden met de maatschappijen en wil ook weer goed contact met de VNV. We weten dat het geen zin heeft tegen elkaar op te boksen en we moeten er al zeker voor zorgen dat we ons niet door de maatschappijen tegen elkaar laten uitspelen.

Ondertussen hebben we ook een nieuwe president-directeur van de AF/KL-groep en tegelijkertijd met jullie aanstelling als bestuur een nieuwe CEO van Air France. Hoe is jullie overleg met beide?

Met de vorige president van de groupe AF/KLM, hadden wij geen enkel contact. Werkelijk helemaal niet. De man, het kantoor, was onbereikbaar, er was geen enkel overleg. Met de komst van Ben Smith is dat veranderd. We hebben al geregeld goed met hem gesproken. Hij was duidelijk al goed op de hoogte van onze situatie en wensen. Er is ook een cao ontstaan in een daarvoor ondenkbaar korte tijd. Ook met Anne Rigail, CEO Air France, hebben we goed overleg. De situatie is helemaal anders.

Wat heeft nu, aan het begin van jullie periode vooral de aandacht?

Twee zaken: allereerst het publieke debat. We zitten als

vliegers, maar vooral de hele luchtvaart, in het verdomhoekje. Ook in Frankrijk hangt ons een vliegtaks boven het hoofd. We zitten al in een hoek waarin gemakkelijk de klappen vallen, wij moeten nu ons steentje bijdragen aan het genuanceerde debat.

Het tweede is het pensioenstelsel dat door Macron wordt hervormd. In Frankrijk bestaat een staatspensioen voor iedereen, met uitzondering van een paar domeinen, waaronder managers en wij, vliegend personeel – stewardessen en vliegers. Wij hebben een zelf opgebouwde pensioenpot. De staat verandert zoveel dat we onze autonomie over de pot dreigen kwijt te raken. Het stelsel verdient ook geregeld inspraak en expertise. We gaan op dit moment regelmatig naar de Assemblée Nationale, de Franse Tweede Kamer. We zijn ondertussen zo ver dat we per augustus onze eigen lobbyist kunnen aanstellen. Juristen huren we steeds vaker in.

Wij hebben natuurlijk vooroordelen over elkaar. Kunt u de Franse vooroordelen over de Nederlandse piloten vertellen?

Jawel. Er moet bij gezegd worden dat ik en mijn bestuur heel goed begrijpen dat dit een vooroordeel is, en dat het niet genuanceerd is. Jullie hebben ook geen vat op het beeld en als er ook maar iets waar van zou zijn, dan zouden jullie dat niet bewust of actief hebben laten ontstaan. Het vorige bestuur heeft soms, spijtig genoeg, de vooroordelen gebruikt om zich af te zetten tegen jullie en om onze eigen eisen kracht bij te zetten.

Het vooroordeel is dat jullie te weinig werken, dat jullie geholpen worden door lagere belastingen en sociale premies en dat jullie daarom teveel profiteren van een hogere winst en meer groei.

Wij weten ook wel dat jullie, de vliegers, niet die belastingen en sociale premies bepalen. Maar we denken wel dat de verhoudingen scheef zijn.

Wij hebben het vooroordeel dat jullie om elk wissewasje staken. Wat kunt u daarover zeggen?

Kijk, het lijkt voor de buitenstaander misschien alsof we graag staken, maar dat is niet zo. Integendeel. Maar net als bij jullie is staken eigenlijk echt het enige wapen dat we hebben. Het is het laatste middel, maar wij doen dat inderdaad vaker dan jullie.

Staken is geen hobby. En het is altijd zo dat er twee partijen nodig zijn om een conflict tot een staking te brengen. Je kunt ook niet zeggen dat vliegers stakers zijn.

De wetten en de regels van staken zijn anders in Frankrijk dan bij jullie. Tegelijkertijd is het zo dat het overleg met de maatschappij van oudsher slecht is. Iets lijkt ook pas echt

aandacht te krijgen bij de maatschappij als we dreigen te gaan staken. Tot die tijd ligt een verzoek of overleg te stof-fen op een hoek van het bureau van de manager.

De regels voor een staking zijn soepeler dan in Nederland. Staken staat ook prominent in de grondwet. Het bestaat zolang als onze republiek oud is.

Elk wissewasje? Nee. Maar het gaat bij ons makkelijker en we moeten soms wel om iets in beweging te zetten.

Zijn jullie bezig met een vernieuwd Pilots Protocol?

Welk protocol bedoel je? Die van de Franse vliegers met de Nederlandse? Of die met de Amerikanen?

Op dit moment kijken we met de VNV inderdaad naar PP III. Ook de Trans-Atlantische afspraken zullen we binnenkort met jullie en de Amerikanen moderniseren. >>

Charles de Gaulle heeft gezegd: “Hoe moet je in godsnaam een land besturen dat 246 soorten kazen heeft?” Hoe moet je in godsnaam de Franse piloten aansturen?

We zijn allemaal professionals, we weten heel goed wat we doen. Jullie komen van Fokker en Plesman, wij van Blériot en Montgolfier.

Wat anders is, zijn de gebruiken en onze manieren van doen. Wij beschouwen onszelf als het midden van de zuidelijke, mediterrane landen. In onze beleving zijn jullie al een onderdeel van de noordelijke landen: berekenend en beheerst. Wij zijn waarschijnlijk inderdaad emotioneler en expressiever, maar nog niet in de mate van mensen uit Spanje, Italië en Griekenland.

Het is niet zo dat er slecht wordt geluisterd. Of dat werknemers niet bereid zijn naar het management te luisteren. Het is wel zo dat bepaalde (bestuurs-) structuren complex zijn. Tegelijkertijd zijn we trots op wat we bereiken. We zijn trots op onze (figuurlijke) Franse kazen. We hebben bepaalde dingen in Frankrijk goed voor elkaar.

De cao die jullie hebben afgesloten, wat behelst die?

In februari van dit jaar hebben we een cao ondertekend waar onze salarissen globaal 4,5 procent erbij krijgen. Deze verhoging komt na een bevrozing van tien jaar. We hebben de verandering in salariering gebruikt om de salarisopbouw naar ons gewenste model te maken. Noem het eerlijker of evenwichtiger.

De cao heeft ook afspraken over productieverdeling. In de afspraak ‘trust together’ hebben we kunnen afspreken dat bij groei van KLM wij ook moeten groeien. Voor elk long-haul vliegtuig dat KLM erbij krijgt dient Air France ook te groeien.

De productieverdeling die we volgens ‘trust together’ hebben afgesproken is 61 procent Air France tegen 39 procent KLM en die is herbevestigd.

In de cao van februari hebben we ook afspraken gemaakt over de groei van Transavia France. Zij wilden groeien tot voorbij 40 vliegtuigen. Wij geven Air France en Transavia meer ruimte tegen de zekerheid dat Transavia in onze ‘regulated flow’ blijft. Copiloot op Europa wordt men bij ons dus zonder keuzemogelijkheid óf op de Boeing 737 bij Transavia France óf op de Airbus A320 bij Air France.

We staan op het punt ook een langgewenste afspraak over instructeurs te ondertekenen. Er waren geen afspraken over de uren en indelingen van instructeurs waardoor deze vaak onredelijke schema’s draaiden. Het gevolg is dat er lastiger instructeurs te vinden zijn. Air France kan ook niet meer de instructeurs krijgen die ze zou willen hebben.

Overigens werken cao’s in Frankrijk iets anders dan bij jullie. Waar jullie altijd een cao afsluiten voor twee, drie of vier jaar, wordt bij ons een arbeidsovereenkomst altijd afgesloten voor onbepaalde tijd. Veranderingen zijn voor de toekomst, maar de toekomst kan veranderen. <<

TOELICHTING VNV-BESTUUR

Met het aantreden van het nieuwe SNPL-bestuur eind vorig jaar is er veel verbeterd. De contacten zijn goed en we delen veel informatie met elkaar. Dat is een noodzakelijke basis om op dossiers weer gezamenlijk op te trekken en elkaar te steunen.

Er is nog wel wat werk aan de winkel. De Franse afwijkende afspraken over productiebalans kunnen niet en zullen leiden tot problemen. Dit hebben wij aan SNPL en AF/KLM-management uitgelegd. Zij zien dit nu ook en realiseren zich dat hier een oplossing voor gevonden moet worden. Ook is de beeldvorming onder vliegers over elkaar gedeeltelijk onjuist en dat zal tijd kosten om te verbeteren.

Wij zullen ons inzetten om de relatie met onze Franse collega’s verder te verbeteren, de issues die er liggen op te lossen en hopelijk gezamenlijk waken over de hoogwaardige werkgelegenheid binnen Air France-KLM.

Yves Deshayes (1963)

Hij komt voor Op de Bok na zijn vlucht uit Sint Petersburg poseren voor RoissyPôle, het kantorencomplex waar SNPL zetelt.

Na oorspronkelijk geschoold te zijn als ingenieur, heeft hij na die studie zelf zijn theoretische vliegexamens gehaald en kon hij in 1988 de ab-initio training van Air France in.

Zijn vliegcarrière bij Air France begon als copiloot op de Boeing 727. Via copiloot Boeing 747-400 kwam hij in 2004 als gezagvoerder op de Airbus A320 te vliegen. Hij taalt op dit moment niet meer naar de 'long-courrier'.

Van 2010 tot 2014 was hij eerder al een periode president van de grootste

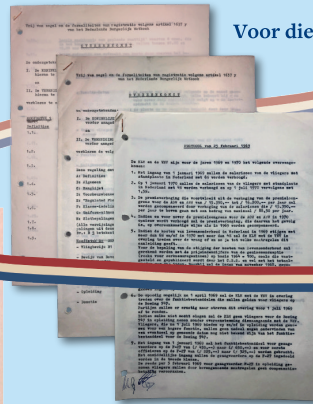
Franse vakbond SNPL. Een periode van rust tussen die termijn en de huidige zou hem hernieuwde energie en wijsheid moeten kunnen brengen. Hier staat een opnieuw bevrogen vakbondsman.

Foto: Francis van Haaff

50 jaar KLM cao



Op 5 juni 1969 tekenden
KLM en haar werknemers
gezamenlijk de eerste cao



Voor die tijd werd

per onderwerp
een protocol of
overeenkomst
afgesloten

Verslag van de ondertekening van de C.A. op donderdag 5 juni 1969

Een honderdtal genodigden, leden van de verschillende bedrijfsbonden, verenigingen en ondernemingsraad alsmede een groot aantal KLM-functionarissen, vulden de met alleraardigst opgemaakte bloemstukjes versierde poot van de H-kantine waar op minder feestelijke dagen de functiegroepen 10 en hoger hun lunch gebruiken.

Precies op het moment dat iedereen ging denken: gebeurt er nu eigenlijk nog wel iets, traden de ondertekenaars, voorop gegaan door dr. Van der Wal die links en rechts met de hand op de wijze van sinterklaas een groot in het rond wierp, de zaal binnen en repten zich door het middenpad naar voren om achter de lange, eveneens versierde, tafel plaats te nemen. De vertegenwoordigers van de vliegende groeperingen rechts; (vanuit de zaal gezien links), de directie in het midden en de vertegenwoordigers van de andere bedrijfsbonden links, in totaal ongeveer een vijftien man.

Dr. Van der Wal die als eerste het woord kreeg

vond de cao niet zo zeer een afsluiting, een stabilisatie, doch meer een hulpmiddel om bij de voor de continuïteit zo noodzakelijke groei en opvoering van de productie een houvast te hebben, de sociale kant gelijke tred te doen houden met de dynamische technische ontwikkeling van onze maatschappij die in verband met de komst van de jumbo's, trijets en de steeds verder grijpende automatisering van allerlei werkzaamheden in ijltempo doorgaat.

Hij meende dat de cao de goede arbeidsverhoudingen in het bedrijf wel weerspiegelt en dacht met de tot eind 1970 vastgelegde regelingen in de hand de uitbouw van het personeelsbeleid voor de komende jaren met vertrouwen tegemoet te kunnen zien. De heer Hofstede die hierna het woord voerde, legde meer de nadruk op de mensen in het bedrijf. Hij zei o.m.: "Ze kankeren misschien wel veel en graag maar als een buitenstaander ook maar één vinger naar onze maatschappij uitsteekt, staan ze als één man klaar om hem af te hakken."

VNV-president
Hofstede

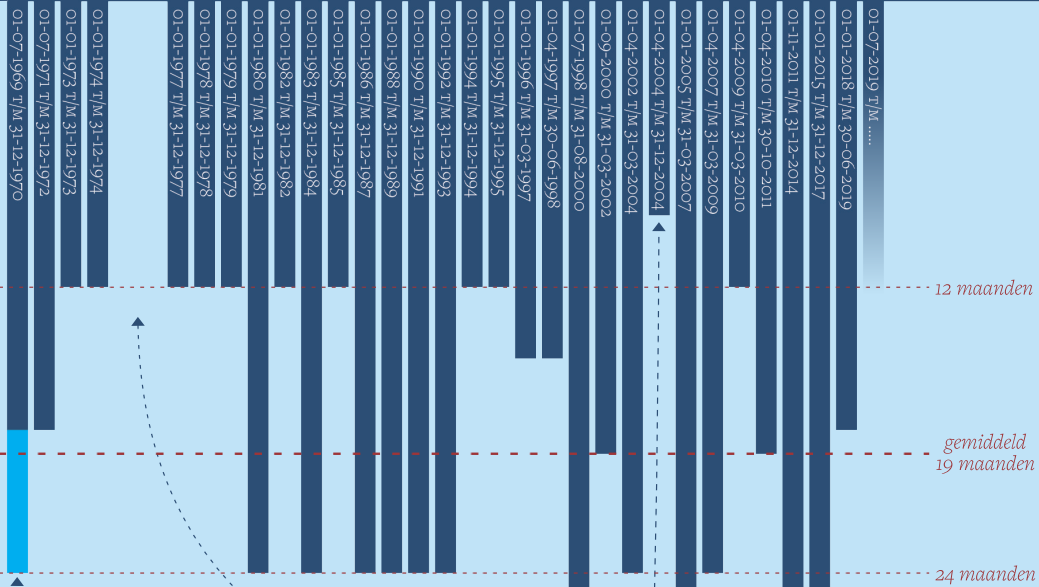
Voorzitter ledenraad
Vermeulen



Verheugde gezichten alom, en het zou een rimpelloos blijde gebeurtenis geweest zijn als niet onze immer attente voorzitter van de ledenraad ontstemd weigerde zijn handtekening te plaatsen onder een handig bijgevoegde brief waarin nog gauw een aantal zaken die zich per cao minder goed laten schikken, geregeld waren, maar waarvan de preciese inhoud nog niet aan alle ondertekenaars bekend was, zodat zij voor de keus stonden, of iets te tekenen, waarvan de inhoud zo snel niet te overzien was, of de algehele feestvreugde wat te temperen.

30

cao-akkoorden zijn er in die 50 jaar afgesloten tussen KLM en de VNV



Het eerste cao-akkoord werd met zes maanden verlengd.

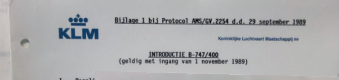
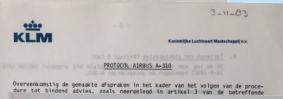
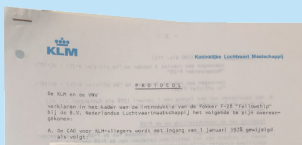
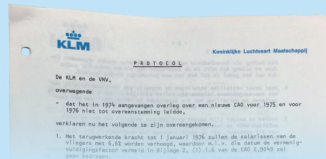
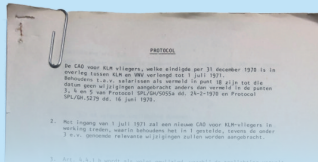
In 1975 en 1976 was er geen cao-akkoord. Dat werd opgelost met een tussentijds protocol.

Het cao-akkoord met de kortste looptijd duurde 9 maanden.

Het cao-akkoord met de langste looptijd duurde 38 maanden.

Naast de cao's worden nog altijd bepaalde zaken via overeenkomsten of protocollen afgesloten.

Bijvoorbeeld de introductie van nieuwe vliegtuigen of speciale afspraken buiten de cao om.





Drie kleine woordjes

Tekst: Jochem Baas, illustratie: Gert-Jan Vegter

Daar sta je dan. Als aanstaande vader machteloos toe te kijken hoe je vrouw bergen verzet. De situatie wordt steeds machtelozer als het verzetten van die bergen op zijn zachtst gezegd niet volgens de planning verloopt. Opvallend is hoe je brein bij een zo heftige ervaring kleine details kristalhelder opslaat. Alsof een videorecorder is aangezet, waarna je oneindig toegang hebt tot HD-streaming. Versuft kijk je rond en vraag je je af of jij je hier daadwerkelijk in deze situatie bevindt. En in deze chaos kom je tot een inzicht dat je referentiekader voorgoed verandert.

Alsof een videorecorder is aangezet

Als vlieger ben je gewend aan controle. Geroutineerd en overzichtelijk de touwtjes in handen. Mijn inzicht kwam op dit bizarre moment, waarbij ik stuurloos de controle over moest geven aan de kundige artsen van het ziekenhuis. De werkmethode herken je in een ogenblik. De kordate communicatie, die geen emotie weggeeft. De ton

echter, die verraadt dat er hier zeer serieus gewerkt wordt. Checklisten, protocollen en reflectiemomenten waarbij zaken beheerst dubbel gecontroleerd worden. Als een passagier sta je langs de zijlijn te kijken hoe deze 'piloten van het ziekenhuis' het werk opknappen. En zo voelde ik me dan ook, als een passagier.

Het inzicht? Hoe verschrikkelijk essentieel de communicatie naar deze 'passagier' op dat moment is. Heen en weer geslingerd door emoties en met een flinke informatieachterstand, wil je eigenlijk maar één ding horen: dat het goedkomt. Gelukkig was daar het opperhoofd-kindergeneeskunde die dit duidelijk begrepen had. Terwijl de andere artsen naarstig werkten, stond ze met haar armen over elkaar te observeren. De ontspannen blik van een gezagvoerder met het overzicht, die ziet dat haar mensen zelfstandig uitstekend werk verrichten. Daarnaast ook de enige die bits overheeft om in te zien dat er een communicatievraagstuk ligt. In dit geval een wanhopige vader die met zijn handen in het haar staat. De drie kleine woordjes waarmee ze de informatie kloof dichtte zal ik nooit meer vergeten. Met een kalm

en geruststellend 'komt goed pappa' voorziet ze me van de nodige houvast en berusting.

Komt goed pappa

Het is de impact van deze drie kleine woordjes die ik tegenwoordig meeneem de cockpit in. Het is de realisering hoe het voelt om ook bij angst de controle volledig over te moeten geven. En welke verantwoordelijkheid je als gezagvoerder draagt om je passagiers van informatie te voorzien. Dit met name wanneer er onverwachte gebeurtenissen plaatsvinden. Wat een verschil een paar kleine woordjes kunnen maken. Ik zal het in ieder geval niet snel meer vergeten.



Evert van Zwol VNV-president van 2009 tot 2013

Ik wil dat wij vooraan in de kaartenbak zitten

In het jubileumjaar van de VNV gaan we op bezoek bij oud-presidenten. Hoe kijken ze terug op hun tijd bij de VNV, wat hebben ze geleerd en hoe kijken ze naar de toekomst. In deze editie een interview met Evert van Zwol.

Tekst: Nick Vording | Foto's: Michael van Baaren

Wat me in jouw periode meteen opviel was de aswolk.

Dat was in 2010. Een klein jaar nadat ik begonnen was. Het waren prachtige zonnige dagen. Steven (Verhagen, de toenmalige vicepresident) en ik waren gelukkig thuis. We konden ons daar meteen mee bezighouden.

Ik ben nooit meer zo vaak op tv geweest als toen. De Wereld Draait Door, Pauw en Witteman en zelfs in de show van Paul de Leeuw. Dat was natuurlijk leuk om te doen, maar behoorde ook gewoon tot mijn taak.

Ik vind dat als er iets gebeurt rondom operationele luchtvaart, de pers als eerste naar de VNV moet komen. Ik wil dat wij vooraan in de kaartenbak zitten. Ik zorg wel dat iemand komt uitleggen hoe het zit en niet een of andere zelfbenoemde luchtvaartdeskundige.

Had je daarvoor al veel media-ervaring gehad?

We krijgen altijd mediatraining aan het begin van een bestuursperiode. Daar heb je wel wat aan. Maar uiteindelijk moet je in het diepe springen en het gewoon doen.

Het grote voordeel is dat je bijna altijd als deskundige gevraagd wordt. Dan gaat het over de operationele luchtvaart. Bij een staking krijg je een ander soort vragen dan bij een vliegtuigcrash. Na een crash moet je uitleggen wat er gebeurd is en hoe een onderzoek verloopt. Dan is een media-optreden niet zo moeilijk.

Je kreeg in je bestuursperiode inderdaad te maken met een aantal ongelukken.

Eigenlijk meteen al na mijn aantreden was mijn media-vuurdoop. Dat was met de ramp van de Air France 447. Dat was heel heftig. Het kwam dichtbij. Dat waren onze Franse collega's.

Toen zat ik meteen in het achtuur-journaal. Maar toen wisten we eigenlijk nog niets.

Men was nog op zoek naar het vliegtuig. Wanneer men vroeg wat er was gebeurd, kon je alleen maar zeggen dat we het niet wisten.

En is dat dan wel goed genoeg?

Eigenlijk heb je op zo'n moment twee rollen.

Ten eerste het technisch uitleggen.

Wat is er gebeurd? Hoe werkt een onderzoek? Wat is een zwarte doos?

Ik zat diezelfde avond in het achtuur-journaal

De andere rol is minstens zo belangrijk. Mensen eraan helpen herinneren dat vliegen een hele veilige manier van transport blijft. Heel af en toe gaat het mis en dan is het drama groot. Maar we komen er bijna altijd achter waarom het is misgegaan. Daar leren we van en zo wordt de luchtvaart steeds veiliger.

Als dat een beetje blijft hangen bij de kijkers, dan heb je een belangrijk deel van je werk gedaan. En op die manier vertegenwoordigen we ook weer onze achterban.

Een andere vliegcramp tijdens je bestuursperiode was die van Turkish 1951.

Ja. En dat gebeurde in Nederland. Dan heb je als VNV wel een rol. Wij hebben toen onderzoekers geleverd.

Dat vind ik een hele waardevolle rol van de VNV. Daaruit blijkt dat het niet alleen om cao's en arbeidsvoorwaarden gaat, maar dat wij ook op beroepsinhoudelijk gebied van grote waarde zijn.

Wij hebben goed opgeleide onderzoekers. Als vereniging stellen we die mensen beschikbaar. Daar hoeven we ook geen geld voor.

Hoe moeilijk was dat onderzoek? Want volgens mij zat daar ook een politiek tintje aan.

Wanneer wij een onderzoeker leveren, zet die zijn of haar VNV-pet af. De onafhankelijkheid van zo'n onderzoek is reteleven. Als je dat niet heel strikt gaat scheiden, dan kun je de boel wel opdoeken.

Maar vonden jullie daar dan niet iets van?

Wij bemoeien ons niet met het onderzoek. Maar uiteindelijk komt een onderzoek met conclusies. En daar kunnen wij natuurlijk wel iets van vinden.

Je kreeg ook te maken met het taxiway-incident.

Dat had weer een hele andere complexiteit. Want de toezichthouder kwam toen heel erg door de 'just culture'-gedachte heen denderen. Nog voor het onderzoek was begonnen wilden ze de brevetten invorderen.

En wat is jouw rol dan op zo'n moment?

Met de KLM-vliegdiens zijn we daar gezamenlijk voor gaan liggen. De Just Culture, en dus de vliegveiligheid, wordt dan ernstig bedreigd door een partij van buiten.

En KLM vond dat toen ook?

KLM zat daar ontzettend goed in. Supergoed.

Ben je op zo'n moment ook nog bezig met het kleine drama? Want twee leden gaan wel een vervelende periode tegemoet.

Dat vond ik altijd een van de lastigste dingen van het VNV-werk. Maar tegelijkertijd een van de belangrijkste. Wij moeten ook individuele leden helpen wanneer ze in een klotesituatie terecht komen.

En soms lukt dat niet. Bijvoorbeeld bij Julio Poch. Daar konden wij toen niet veel aan doen. Alles was ook heel onduidelijk in eerste instantie.

Is het dan moeilijk om niet meteen een mening te hebben door alle krantenkoppen?

Dat is heel moeilijk. En soms betrap je je erop dat je wel een mening hebt. Maar dat is het voordeel van dingen bespreken in het bestuur. Samen kom je beter tot een gewogen oordeel.

Heeft de VNV hem toen bijgestaan?

We hebben contact opgenomen met de Spaanse vliegvereniging om te kijken of zij iets konden doen.

Maar verder geen juridische hulp?

Dat hebben we in het geval van Poch niet gedaan. Het was een lastige afwe-

ging, maar wij vonden dat het niet te maken had met zijn functioneren als vlieger. Het had met zijn verleden te maken.

Ook op beroepsinhoudelijk gebied zijn wij van grote waarde

Er is wel druk geweest van mensen uit zijn omgeving die vonden dat wij meer hadden moeten doen. En dat begrijp ik vanuit dat perspectief. Dat snap ik.

En dan was er ook nog het KLS-ongeluk in Arizona.

Ja. Ja. Ja.

(is even stil)

Dat zijn heftige dingen. Ik ben naar de uitvaart van die leerling geweest. Die grote groep jonge mensen daar omheen. Hoe sterk en krachtig die generatie is. De manier waarop ze toespraken hielden. Ongelofelijk.

Er waren veel drama's in jouw bestuursperiode.

Daarna is het gelukkig wat rustiger geworden.

Hoe ben je president geworden? Ben je gevraagd of heb je het besloten?

Ik heb het besloten. Toen René en Hans gingen stoppen leek het mij wel een mooi moment.

En toen heb je Steven gevraagd?

Ja. Dat is trouwens wel de kracht van de VNV. Dat je een eigen team kunt samenstellen. Dan kun je mensen uitkiezen die je kent en waar je goed mee kunt samenwerken.

Uiteindelijk zit er natuurlijk wel een referendum aan vast en kunnen leden iemand niet benoemen. Maar het is wel fijn om je eigen team te maken. Want dat hadden wij ook wel nodig in die periode. Het 'kleine' Martinair-dossierje moesten we nog even tot een goed einde breien.

Het Ringvaart-akkoord.

Precies. En dat is ook niet meegevallen.

Het was lastig om het door beide ledenraden te krijgen. Dat heeft meerdere sessies gekost. Vooral bij Martinair was het... ja... 'met het mes op de keel' was de tekst volgens mij.

Maar ik vind nog steeds dat het een goede deal was. Het optimaal haalbare op dat moment. Ik vind het nog steeds jammer dat het akkoord uiteindelijk toch gesneuveld is.

Maar daar hielden jullie al rekening mee.

Daarom zat die opzegclausule er in. Het was een heel delicaat bouwwerk. En als iemand daar een paar stenen uittrekt, dan dondert het in elkaar.

Maar mensen hebben in hun wijsheid besloten daar anders mee om te gaan.

Je hebt er heel veel tijd en energie in gestoken. Doet het dan pijn?

Natuurlijk vind ik het heel erg jammer. Maar wij hebben er alles aan

gedaan om een resultaat neer te zetten dat recht deed aan de omstandigheden van dat moment. Uiteindelijk is het met Martinair een stuk slechter afgelopen dan we hadden gehoopt.

Kun je je voorstellen dat sommige mensen denken dat de VNV een KLM-club is?

Binnen de VNV wordt disproportioneel veel tijd, energie en geld gestoken in de kleinere maatschappijen. Als je bijvoorbeeld kijkt naar wat de mannen en vrouwen van Ryanair van de VNV hebben mogen ontvangen in het afgelopen jaar. Dan kan je dat niet volhouden.

En terecht. Dat vind ik prima.

Hoe snel na je presidentschap ben je je voor Ryanair in gaan zetten?

Bijna meteen. Met ECA hadden we een project opgezet. En als VNV hebben we daar vanaf het begin behoorlijk intensief aan meegewerkt vanuit de bestuursafdeling Internationale

Zaken. Die afdeling is voor de leden relatief onzichtbaar, maar doet verschrikkelijk belangrijk werk. We zijn toen veel Ryanair-bases afgegaan en hebben met de vliegers daar gesproken.

Uit idealisme?

Ja. Als je kijkt waar de Ryanair-vliegers toen stonden... die waren vogelvrij. Ze hadden hoge studieschulden en weinig alternatieven. Ze werden tegen elkaar uitgespeeld.

Ryanair viel jou uiteindelijk persoonlijk aan.

We hadden een pilot update geschreven aan de Ryanair-vliegers. Daarin stond een zin waarvan Ryanair vond dat het smaad en laster was.

Vier jaar later kwam het pas voor de Ierse rechter. We hebben toen zeven weken lang gebruik mogen maken van de gastvrijheid van het Ierse rechtssysteem. Uiteindelijk bevond de jury ons onschuldig.

Maar het is nog niet afgelopen. Volgend jaar komt het hoger beroep.

Had je niet langer president willen blijven?

De ongeschreven regel van twee termijnen is prima. Er gebeurt een hoop in die periode en je merkt dat je vermoeid raakt.

Op een gegeven moment herken je ook de patronen. Discussies die om de paar jaar terugkomen. En dan wordt het tijd om een ander het te laten doen.

Dat is ook goed. Nieuwe gasten erin, beetje verjonging. Ook nu zie je weer relatief jonge mannen in het bestuur. Dat is een groot goed van onze vereniging. We hebben altijd nieuwe aanwas. Bij veel vakbonden treedt de vergrijzing toe. Niet bij ons. We blijven groeien.

Het zou alleen mooi zijn als er nou ook nog eens een vrouw in het bestuur zou komen.



Evert van Zwol

begon in 1990 als vlieger bij KLM. Al snel interesseerde hij zich voor datgene waar vliegers mee te maken krijgen buiten het vliegen om. In de ledenraad en bij het Pensioenfonds Vliegend Personeel KLM zette hij zich in voor zijn collega's.

Onder Henk de Vries werd hij van 2001 tot en met 2005 vicepresident van de VNV. In die rol kreeg hij te maken met zowel de aanslagen op 11 september 2001 als de fusie tussen

Air France en KLM. Twee dossiers die ook nog speelden tijdens zijn presidentschap van 2009 tot en met 2013. Na het presidentschap heeft hij zich voornamelijk ingezet voor de Ryanair-vliegers in heel Europa. Als voorzitter van de Ryanair Pilot Group (RPG) heeft hij geprobeerd de arbeidsomstandigheden te verbeteren. Hierdoor belandde hij in het vizier van de juridische afdeling van Ryanair.

Sinds 2015 is Evert vicevoorzitter namens de werknemers van het Pensioenfonds Vliegend Personeel KLM.



TWO WAY COMMUNICATION

BACK TO THE FUTURE, TOREN 2.0

In de periode van 22 april tot 1 juni zijn we bij veel van onze vluchten geconfronteerd met slots door invoering van EFS (Electronic Flight Strips) bij LVNL. Maar wat maakte deze slots noodzakelijk? En wat is er veranderd op de toren? Renee Pauptit legt uit.

Tekst: Mark Duijker

Einde van een tijdperk

Wie weleens een bezoek heeft gebracht aan Schiphol Toren herinnert zich vast het kenmerkende getik van de vele ijzeren striphouders die heen en weer doorgegeven werden door de verschillende controllers. Sinds eind april is dat geluid verleden tijd. Na enkele succesvolle testdagen met Electronic Flight Strips (EFS), is op 22 april afscheid genomen van de iconische papieren strippen.

Wat is er veranderd in de toren?

De invoering van EFS is onderdeel van een grotere verbouwing van de toren. In de afgelopen maanden werd tijdens de nachten hard gewerkt aan de verbouwing. Waar voor-

heen slechts sprake was van één ring werkposities, worden nu een binnen- en buitenring gecreëerd, waardoor meer werkposities ontstaan.

Ook Toren West is meegenomen bij de verbouwing.

Hoe zijn de verkeersleiders voorbereid op de verbouwing?

Tijdens de nachten waarin verbouwd wordt, wordt vanaf de noodtoren gewerkt. Om de verbouwing zo soepel mogelijk te laten verlopen, is een mock-up van de toren gebouwd in het atrium van het LVNL-gebouw op Schiphol-Oost.

Hier werd de verbouwing 'geoefend', waardoor er op de echte locatie sneller gewerkt kon worden en de verkeers-

In deze rubriek geven we antwoord op veelvoorkomende vragen en misverstanden tussen vliegers en luchtverkeersleiders. Elke editie komt een ander onderwerp aan bod en geeft Renee Pauptit, verkeersleider bij het Area Control Center, het antwoord of legt de kwestie voor aan een van de LVNL-collega's. Heeft u zelf een vraag of ziet u graag een onderwerp nader belicht, stuur het in naar odb@vnnv.nl.



afhandeling zo min mogelijk werd verstoord.

Waarom werden de vluchten geconfronteerd met slots?

Na de invoering van EFS begon voor LVNL de zogenaamde transitiefase, die tot 1 juni duurde. In het eerste testweekend werden nog enkele verbeterpunten voor de software ontdekt, die moesten worden aangepast.

Ondanks dat er voor de invoering getraind werd met het nieuwe systeem, is het wennen voor de verkeersleiders aan de nieuwe werkomgeving en de bijbehorende nieuwe werkwijzen. In de periode tot 1 juni is zoveel mogelijk gewerkt

met een volledige torenbezetting, zodat er per vlucht meer tijd dan normaal beschikbaar was voor de afhandeling.

Verder zijn er tot het einde van de periode ook dagelijks restricties ingesteld zodat de werking van het systeem goed getest kon worden. Gedurende de bijna zes weken die de transitiefase duurde, mocht er geen gebruik gemaakt worden van 2+2-baanbebruik (2 start- en 2 landingsbanen tegelijkertijd in gebruik). Daarnaast was er een limiet op het aantal vluchten dat per uur afgehandeld mocht worden. Door deze restricties werden er gedurende de transitiefase meer slots uitgedeeld.



#DOESLIEF

SIRE

Tekst: Marloes van Pareren

“
KLM1008 give way to company Embraer leaving Bravo platform, KLM1008 wilco
”

“
KLM1333 you are number one, KLM1333 roger...
”

“
Uhhh, ground, KLM1333, confirm number one?
”

“
Affirm KLM1333, KLM1008 you were told to wait.
”

“
KLM1008, the Embraer was going so slow, we decided to continue.
”

Niet echt gebeurd, denk je vast. Helaas. Bovenstaand voorbeeld van huftergedrag heb ik persoonlijk en met open mond mogen aanhoren op de GND-frequentie van Schiphol. Daar waar de controllers op de verschillende Schiphol-frequenties vaak rap van antwoord zijn, bleef hier even stil.

Huftergedrag. We zijn er allemaal slachtoffer van én schuldig aan. Inmiddels is dit woord net zo ingebakken in de Nederlandse taal als googelen, tuintegeltaks of treitervlogger. Maar waarom is 'huftergedrag' zo veel gebruikt in 2019 en niet in 2000 of 1950? Waren er toen minder hufters? Gedroegen we ons netter tegenover elkaar?

Drie decennia geleden hadden we Sjonnie en Anita, de aso's uit de jaren 80 en 90. Gekenmerkt door joggingbroeken, foute kapsels en een blikje bier in de hand. Beetje rondhangen, niet werken, uitslapen en naar foute muziek luisteren.

Begin 2000 hadden we de hangjongeren. Groepjes rondhangende tieners met niets beters te doen dan hangen.

Zij stonden bekend om het sissen naar vrouwen, rotzooi maken, kleine criminaliteit en het af en toe in elkaar slaan van een homostel.

De huidige hufters zitten overal

Inmiddels zijn we aanbeland in 2019 en kan ik geen precieze groep met hufters meer aanwijzen. De huidige hufters zitten overal, in alle lagen van de samenleving: oude vrouwtjes dringen voor in de supermarkt, moeders parkeren hun bakfiets voor de ingang van de winkel, bumperklevers in de file omdat het niet snel genoeg gaat, zwartrijders bespugen de buschauffeur, ouders schelden de juf uit omdat hun kind geen vwo-advies krijgt. Het zit in alle leeftijden en alle bevolkingsgroepen.

Ook de politiek – met voorbeeldfunctie – doet hier lekker aan mee: elkaar zwartmaken, gesofisticeerd uitschelden, wantrouwen kweken. Politieke partijen aan beide uiteinden van het spectrum draaien op huftergedrag: angst inboezemen en verdeel-en-heerstactiek. Hoe meer je andere bevolkingsgroepen zwart weet te maken, hoe beter je het in de peilingen doet. En als ze zelf commentaar krijgen, dan is het allemaal onjuist, gelogen of fake news.

Social media is misschien wel de plek waar hufters zich het meest uiten: het geeft je een stem, maar geen gezicht. En nu kan ik ook met een vingertje naar onszelf wijzen: met de cao-onderhandelingen in volle gang begint ook het modergooien tussen de verschillende groepen binnen KLM, maar ook tussen de vliegers onderling weer: de bonusregeling, pensioenleeftijd, verlengde binding, werk- en rusttijden, IPB-regelingen. Alles komt voorbij en geen opmerking wordt geschuwd. Soms alleen maar om te stangen, waar weer een verhitte discussie op volgt. Vrijheid van meningsuiting betekent blijkbaar dat alle fatsoensnormen zomaar van tafel geveegd mogen worden.

Ik beschouw mezelf niet als heilig boontje. Ik merk dat ik zelf ook steeds vaker geïrriteerd ben door het gedrag, of ontbreken van fatsoen bij mensen om mij heen. Gezellig met zijn allen uit eten op nachtstop levert bij mij soms al genoeg ergermissen op: facebookende collega's tijdens het avondeten, een restaurant uitlopen terwijl je net een

tafel hebt gekregen omdat ze geen caesarsalade hebben, onbeschoft gedrag tegen de ober omdat het menu niet in het Engels is of geen fooi willen geven omdat het leven al zo zwaar is. Soms helpt diep in- en uitademen niet meer en vervaagt de grens tot het hufterschap in een rap tempo. Maar wie is hier dan de hufter?

Terug naar het incident op Schiphol. Dit is helaas geen op zichzelf staande gebeurtenis. Tijdens piekuren ligt de irritatiegrens bij ons en ATC duidelijk lager. En ook hier denken we weer dat we alles maar kunnen zeggen en de frequentie kunnen blokkeren met lange zinloze discussies. Eerlijk toegeven, is er iemand bij wie de irritaties niet soms de overhand krijgen? TSAT-veranderingen, buitenlandse maatschappijen die er niets van begrijpen, banen die dicht zijn, mensen die door je heen praten op de frequentie, ondoorzichtige protocollen, en ga zo maar door.

Alles komt voorbij en geen opmerking wordt geschuwd

Gedragsverbeteringsclub SIRE wil met de campagne #doeslief, die dit jaar van start is gegaan, laten zien hoeveel onaardig gedrag er is. Groot en klein. Laten we er met z'n allen wat aan doen, aldus SIRE. Zeg tegen alle schreeuwers, schelders, bumperklevers, korte lontjes, asocialen, pestkoppen, herrieschoppers, treiteraars en spugers: DOESLIEF.

Met het eind van dit artikel in zicht verwachten jullie natuurlijk mijn persoonlijke oplossing voor alle hufterproblemen. Helaas... Ik ben ook maar een simpele vlieger, geen psycholoog of filosoof. Misschien is dit een fase, lachen we er over twintig jaar om. Is dit het begin van het einde of het einde van het begin? Ja, ik denk dat we ons in 1950 netter tegenover elkaar gedroegen. De hufters waren er wel, waarschijnlijk in dezelfde getalen, maar de sociale controle was er ook. Die lijkt tegenwoordig nog wel eens te ontbreken.

Daarom, ga niet op je telefoon zitten kijken als je uit eten bent, luister als iemand tegen je praat, behandel anderen als je gelijke en denk na voor je iets doet of zegt. Dat anderen zich als hufter gedragen betekent niet dat dit het nieuwe normaal is.



Midway Henderson Field

Verlaten veld tussen Amerika en Azië

Tekst: Pim Lamers, foto: www.midwayisland.com

Midden in de Stille Oceaan ligt het Midway Atol, een verlaten koraalrif op de top van een onderzeese vulkaan. Geografisch hoort het bij de Hawaïaanse eilandengroep. Het eiland behoort als enige in de archipel echter niet bij de Amerikaanse staat Hawaii maar is een apart Amerikaans overzees gebied.

Het onbewoonde atol werd ontdekt in 1859 door de Amerikaanse kapitein Middlebrooks en hij vernoemde het naar zichzelf. In 1867 eisten de Verenigde Staten van Amerika het atol op, als eerste eiland in de Stille Oceaan waarmee dit zou gebeuren.

Omdat de locatie van het atol ongeveer halverwege tussen Azië en Amerika lag, werd het al snel Midway genoemd. Geprobeerd werd om een bunkerfaciliteit voor kolen op te zetten, zodat schepen onderweg naar Azië of Amerika brandstof konden halen. Dit mislukte echter.

Vanaf 1903 liep er een Trans Pacific telegraafkabel langs Midway en werd

het eiland een onderhoudspost op de route. De eerste permanente bewoning van het eiland begon. Mariniers werden gelegerd op het eiland ter bescherming van de faciliteiten.

In de jaren 30 startte de luchtvaart op het atol. Pan American-vliegtuigen gebruikten de lagune als landingsplaats voor een tankstop op vluchten van San Francisco naar China. De passagiers overnachtten in het Pan Am-hotel op het eiland.

Toen de Japanse militaire aanwezigheid in de Stille Oceaan eind jaren 30 begon te groeien, besloten de VS om de marinebasis flink uit te bouwen met een vliegveld en geschut. Ook werd het een belangrijke basis voor onderzeeboten.

Op 7 december 1941 werd de noodzaak pijnlijk duidelijk. De belangrijke basis Pearl Harbor werd door de Japanners aangevallen en Amerika werd de Tweede Wereldoorlog ingezogen.

Ook Midway werd beschoten. De Japanners hoopten de Amerikaanse marine zo'n slag toe te brengen dat ze zich terug zou trekken uit de Stille Oceaan. Maar de meeste belangrijke vliegdekschepen waren niet in de haven en bleven gespaard. De Amerikanen gingen hierna juist vol in de tegenaanval.

Al in juni 1942 kwam het tot een grote zeeslag toen de Japanners Midway in wilden nemen. Dagenlang werden de vloeten over en weer bestookt door vliegtuigen en het eiland Midway werd zwaar gebombardeerd. Vanaf Midway vielen bommenwerpers de Japanse vloot aan.

Beide partijen verloren veel vliegtuigen, schepen en manschappen. Maar Midway bleef in Amerikaanse handen en de Japanners verloren vier van de vijf grote vliegdekschepen die ze hadden. De Amerikanen verloren er een. De Japanse marine kwam de slag nooit meer te boven en vanaf de slag om Midway waren de Japanners in het



defensief. De Amerikaanse overwinning begon dus bij Midway.

Meteen na de slag werd het tweede, huidige vliegveld gebouwd op het kunstmatig uitgebreide Sand-eiland. Midway bleef een belangrijk steunpunt tot het einde van de Tweede Wereldoorlog.

Na de oorlog werd Midway grotendeels verlaten door de marine, tot de Korea- en volgende Vietnamoorlogen weer een doorvoerbasis nodig maakten op het eiland.

Vanaf 1968 waren er permanent patrouillevliegtuigen en een onderzeese luisterpost om Sovjet-onderzeeërs op te sporen. Duizend militairen leefden op Sand-eiland.

De baan van bijna 2.400 meter was ook geschikt voor verkeersvliegtuigen, die hier vanaf de jaren 50 tankstops maakten.

Na de Koude Oorlog zag de marine geen nut meer in de basis en werd alles, inclusief vliegveld, overgedragen aan de U.S. Fish and Wildlife Service.

Midway en haar riffen werden een groot natuurpark.

Op het inmiddels Henderson Field genoemde vliegveld waren af en toe chartervluchten uit Hawaii voor medewerkers van de overheidsdiensten en ecotoeristen. Omdat het vliegveld een van de weinige geschikte uitwijkhavens in een groot gebied van de Stille Oceaan is, werd het van groot belang voor ETOPS-vluchten, die immers binnen een bepaalde straal van een vliegveld moeten blijven tijdens hun oversteek van de oceaan. Tot 2004 betaalde Boeing mee aan de exploitatiekosten van het vliegveld. Hierna namen de FAA en Wildlife Service dit over.

Bezuinigingen maakten een einde aan het ecotoerisme op het eiland, maar 40 tot 60 medewerkers van de Fish and Wildlife Service wonen nog altijd op Sand-eiland. Voor hen vliegen er af en toe chartervluchten naar het eiland. Heel af en toe bewijst Henderson Field zijn nut als ETOPS-veld.

In 2014 landde er bijvoorbeeld een United Airlines Boeing 777 vanwege ernstige rookontwikkeling in de cabine. In 2011 week zelfs een 747 van Delta uit naar Henderson vanwege een ernstig kapotte voorruit. Bij de landing overdag raakte het vliegtuig beschadigd door een aanvaring met albatrossen.

Buiten noodgevallen mag er alleen 's nachts gevlogen worden vanaf Henderson, vanwege de grootste populatie albatrossen ter wereld die hier huist en overdag vliegen tot een gevaarlijke onderneming maakt. Ook voor veel andere zeevogels en diersoorten is het atol extreem belangrijk. Vervuiling door plastic is een grote bedreiging voor de natuur hier. Naar schatting sterft een derde van de albatrossen jaarlijks door het eten van plastic.

Zelfs op deze nauwelijks bewoonde plek zo ver weg als het maar kan van alle continenten is de invloed van de mens helaas alomtegenwoordig.



Met een glimlach achter het stuur

Tekst: Mark Duijker

Na de laatste editie in 1997 was het op vrijdagochtend 10 mei zover, de 38ste editie van de Vliegerrally stond op het punt te beginnen. Maar liefst 90 equipes stonden tijdens dit 90ste jubileumjaar klaar bij het VNV-kantoor in Badhoevedorp. Porsches, Mustangs, Jaguars, een Ferrari en een heel bijzondere Opel sierden het parkeerterrein van de VNV. Op de Bok stuurde haar eigen team op pad om verslag te doen van deze dag.

Tot in de puntjes voorbereid met een 0.9 liter Renault Clio, een schrijfblok, vergrootglas en markers verschenen wij om 08.45 uur bij het VNV-kantoor. Na ons even vergaapt te hebben aan al het moois dat buiten geparkeerd stond, ontvingen we binnen ons welkomstpakket. Hierin onder andere het belangrijkste van de dag, het routeboek en antwoordformulier. Eerst een kop koffie en dan rustig de boel bekijken, dachten wij. Ondertussen waren veel deelnemers al druk met markers en vergrootglazen in het routeboek.

Na het welkomstwoord van de president kwam de ritmeester aan het woord. Deze verwachtte, gezien het fanatieke voorbereiden, dat veel equipes eerder hadden deelgenomen aan een dergelijke rally. Toen hij echter de vraag stelde wie nog nooit mee had gedaan, stak negentig procent van de zaal zijn hand op. Team Op de Bok zag de kans op overwinning opeens een stuk groter worden!

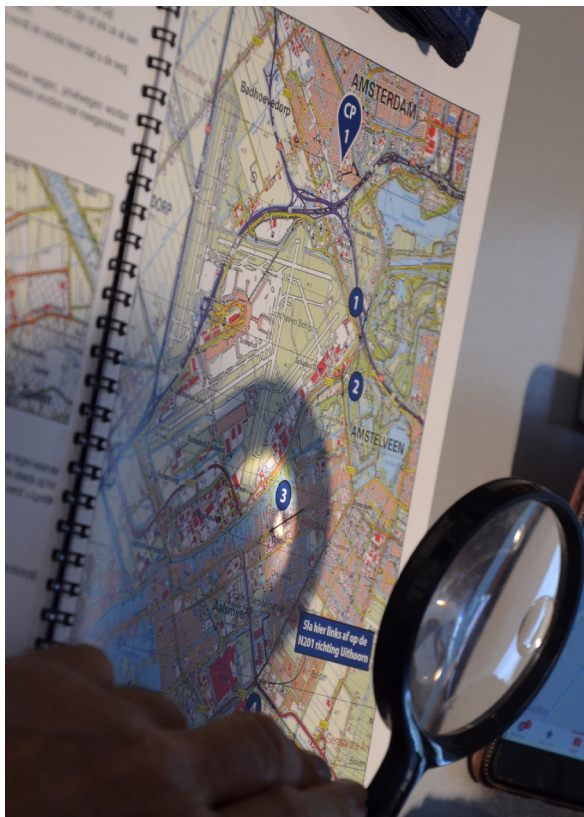
Een flink aantal anderen reed in tegengestelde richting

Vol goede moed vertrokken wij rond 10.30 uur uit Badhoevedorp met het Pijlen-Kortste-Routetraject. Hierbij dienen pijlen die zijn ingetekend op een kaart precies afgereden te worden in een zo kort mogelijke route. Ondertussen is er een lijst met foto's. Als je een situatie tegenkomt zoals op de foto, vul je dit in op het antwoordformulier. De eerste foto die wij herkenden was een aangereden verkeerspaaltje, dat nog redelijk overeind leek te staan op de foto. In het echt lag het paaltje echter compleet plat. Dat komt natuurlijk totaal niet overeen en moet wel een instinker zijn, besloten wij, en noteerden hem dus maar niet. Later bleek

dat dit paaltje na het nemen van de foto waarschijnlijk nog een keer is aangereden en nu dus helemaal plat lag. Omdat dit verwarrend was, werd deze niet meegeteld voor het klassemment; daar kwamen wij dus mooi mee weg!

De route bracht ons door de polder Groot-Mijdrecht. Hier hadden wij de kortste route zorgvuldig uitgestippeld maar kwamen op onze route opeens een flink aantal andere equipes tegen die in tegengestelde richting reden. Wij hebben hardop zitten lachen omdat ze er totaal niets van begrepen. Hoe konden ze zo dom zijn om de verkeerde kant op te rijden? Onze overwinning komt wel erg dichtbij nu!

Het volgende traject was het zogenaamde Bol-Pijltraject. Hierbij rij je van een bol naar een pijl, die een bepaalde verkeerssituatie weergeeft. Wij reden achter een aantal andere equipes die precies deden wat wij van plan waren, dus dit was duidelijk foutloos door ons gereden. De route leidde ons vervolgens van Horstermeer via Loosdrecht en Lage Vuursche naar Baarn waar de lunch klaarstond. Ik had van tevoren navigator Baas aangegeven dat ik dit gebied op mijn duimpje ken, dus dat dit een makkie was.



Aangekomen bij kasteel Groeneveld in Baarn leverden wij onze antwoorden in en genoten van de heerlijke lunch met, zoals bij elk uitstapje voor vliegers, kroketten. De gereden route werd door iedereen besproken en langzaam kwamen we er met z'n allen achter dat er twee verschillende routes waren uitgezet door de ritmeester. Opeens drong het tot ons door dat we daarom al die mensen in tegengestelde richting waren tegengekomen. De overwinning kon dus toch nog naar iemand anders gaan...

Waarschijnlijk zijn we wel zesde geworden

Na de overheerlijke lunch gingen we vol goede moed verder met de rally. Nu moest er gezocht worden naar bordjes met een letter langs de weg, die we dienden te noteren. De opdracht luidde om precies een lijn te volgen die op de kaart stond. Met onze ronkende 0.9 liter reden wij door de polder bij Eemnes en schreven braaf alle bordjes op die we tegenkwamen. Gevolgd door een Bol-Pijltraject kwamen we uit in Almere. Vanaf hier moest het laatste traject afgelegd worden richting het Aviodrome.

Wij besloten ondertussen even te pauzeren bij een van de te noteren bordjes. De rally ging immers niet om snelheid maar om de juiste volgorde van de te vinden letters. Toen een Mercedes cabrio met luide hiphop-muziek en Vliegerally-bordje kwam aanrijden, besloten wij snel voor het bordje te gaan staan. Helaas leken de twee heren in de Mercedes het bordje toch op te merken; onze valstrik mislukte.

De rally eindigde met een borrel en prijsuitreiking. De prijs voor beste outfit, mooiste auto en de pechprijs werd bekendgemaakt. Hierna volgde de top 5 van de rally. Hier zat team Op de Bok helaas niet bij. Tijdens de overheerlijke barbecue kwamen we tot de conclusie dat we waarschijnlijk zesde zijn geworden.

De vliegerrally was een heel bijzondere ervaring, waarbij je de hele dag collega's met een glimlach achter het stuur zag zitten. Hopelijk wordt deze traditie nieuw leven ingeblazen en komt volgend jaar de 39ste editie. Team Op de Bok is er dan zeker weer bij en gaat dan voor de eerste plaats!

Zie voor de prijswinnaars pagina 36.



Schitterende Opel

Tekst: Jochem Baas

Zoals bij elke wedstrijd ging het bij de VNV-rally niet alleen over hoe goed je het doet, maar stiekem ook een beetje over hoe mooi je het doet. Broer en zus André en Marguerite Moquette krijgen van VNV-president Willem Schmid stralend de prijs voor het meest 'schitterende' voertuig uitgereikt. Terecht, want naast dat hun Opel Super Six uit 1939 een echte blikvanger is, hangt er een bijzonder familieverhaal aan deze klassieker.

Grootvader Jean Pierre Moquette was in 1938 als officier in het Koninklijk Nederlandsch-Indisch Leger (KNIL)

gestationeerd in Nederlands-Indië. In tijdschriften viel zijn blik op de Opel Kapitän met een revolutionair ontwerp en op dat moment een zeer gewilde auto. Moquette hakt de knoop door en plaatst vanuit Nederlands-Indië een bestelling, die tijdens zijn verlof in Nederland geleverd dient te worden. En zo gebeurde. In 1939 werd de wagen gebouwd en afgeleverd in Nederland.

Tot Moquette's grote verbazing staat er echter geen Opel Kapitän op de auto, maar Opel Super Six. Het modelontwerp klopt, maar waarom deze levering een andere modelnaam had werd pas later duidelijk.

Spanningen in Europa

In 1931 wordt General Motors volledig eigenaar van Opel. In 1935 wordt de Olympia gepresenteerd en in 1938 verschijnt de Kapitän. De Amerikaanse Franklin Hershey ontwierp de Kapitän vanuit Nazi-Duitsland. Ronde vormen uit de States gecombineerd met Duits technisch vernuft. De zelfdragende carrosserie was een noviteit. Door spanningen in Europa leek het General Motors destijds niet

verstandig om een auto met als modelnaam de legerrang Kapitän te exporteren. Om die reden werd het Duitse model Kapitän 'ge-rebrand' tot Opel Super Six. De bouwkits werden vanuit Duitsland verscheept naar Antwerpen en daar als Super Six geassembleerd. Zo kwam het dat grootvader Moquette niet een Kapitän maar een Super Six geleverd kreeg.

Oorlog

Moquette wordt tijdens zijn verlof in Nederland als militair gemobiliseerd te Rotterdam en na de bezetting door de Duitsers krijgsgevangen genomen. De auto wordt door de familie verborgen gehouden op verschillende verstoppelken in Den Haag. Bij toeval doorstaat de auto in 1940 de bombardementen op Rotterdam en ook later ontkomt de auto ternauwernood aan ontdekking door de Duitsers. U begrijpt grootvader Moquette's verbazing als bij terugkeer uit gevangenschap zijn Opel Super Six op hem staat te wachten.

Na de bevrijding wordt Moquette door prins Bernard gevraagd om de Leger Film- en Fotodienst op te zetten. Voor die taak mag hij de Super Six gebruiken als dienstwagen met een defensiekenteken, terwijl hij voor de Nederlandse overheid werkt aan een filmproject over de wederopbouw van Nederland.

Conservering

In 1953 verongelukt grootvader Moquette. De auto blijft na die tijd in de familie. Zoon Franklin conserveert de auto voor een lange periode en tijdens een kerstdiner in 2013 wordt besloten om de auto in een stichting onder te brengen. Vanaf dat moment raken neef en nicht van Franklin en kleinkinderen van Jean Pierre Moquette, André en Marguerite nauw betrokken bij deze bijzondere Opel Super Six.

André spant zich in voor oprichting van de stichting, waarbij de auto in 2014 de status van culturele ANBI (Algemeen Nut Beogende Instelling) krijgt. Met die status wordt de Opel Super Six tot een rijdend museum gedoopt. De stichting Opel Super Six stelt zich ten doel om de Super Six rijdend te houden en biedt een platform voor het op peil houden en doorgeven van traditionele autotechniek.

Meer informatie en de mogelijkheid om donateur te worden vindt u op www.opelsupersix.nl





Algemeen Klassement

<i>Plaats ranglijst</i>	<i>Coureur</i>	<i>Navigator</i>	<i>Merk/Type</i>
1	Edwin Geurts	Anneke Donkersloot	Alfa Romeo 2000 gtv
2	Leo van der Meulen	Ineke van der Meulen	Volvo XC60
3	Jack Swinkels	Frank Swinkels	Mercedes 450SL
4	Jouke Santman	Martijn de Vos	Saab 93
5	Kasper Stokman	Drijfhout	BMW 650

Schitterend

<i>Coureur</i>	<i>Navigator</i>	<i>Merk/Type</i>	<i>Categorie</i>
André Moquette	Marguerite Moquette	Opel Super Six	Meest schitterende voertuig
Eelco Wiemans	Jody de Jager	Peugeot 504 coupé V6	Meest schitterende presentatie

Poedelprijs

<i>Coureur</i>	<i>Navigator</i>	<i>Merk/Type</i>
Kiki van Strien	Mischa Vos	Nissan Figaro

Building bridges

Impressie van de 74e IFALPA-conferentie

Tekst: Francis van Haaff

Een conferentie als deze bestaat bij vele beroepsgroepen en organisaties. Grote zaal, een podium, apparatuur om presentaties te geven, een spreektafel, een zaal met tafels waarop de deelnemers hun papieren uitstallen, zaaltjes waar subgroepen bij elkaar komen, een eetzaal, tafeltjes voor de lunch en koffiepauzes.

Niks nieuws, niks bijzonders. Zelfs enigszins oubollig en truttig, zeker als de heren (want oei, oei het zijn veel te veel heerschappen) formele zinnen gaan maken in nu en dan gebrekkig Engels. Het protocol is niet losjes, sloom en uiterst formeel, maar misschien wel effectief en wel gestructureerd.

De president van IFALPA is de Amerikaan Ron Abel, een grijze gezagvoerder. Maar hij spreekt geen gebrekkig Engels. Hij opent de conferentie en bepleit beide vormen van veiligheid (safety & security), openheid, efficiëntie en een nog professionelere beroepsgroep.

De Duitse vakbond Vereinigung Cockpit heeft een groot hotel gevonden midden in Berlijn om vliegerorganisaties uit ongeveer 70 landen te herbergen en aan tafel te laten schuiven. Knap gedaan, dat moet gezegd, al betalen alle deelnemers zelf voor de conferentie. Toch zitten er altijd veel 'extraatjes' aan de conferentie in de vorm van bijzondere sprekers en bedrijven met hun laatste snuffjes, zoals de laatste digitale logboeken of noise-cancelation headsets.



Een bijzondere spreker was de CEO van Lufthansa Carsten Spohr. Van wat je in de bladen of de krant leest, vorm je je toch een beeld. Een beeld van een vlotte, scherpe bedrijfsleider. En dat bleek volledig te kloppen. Maar wat kan die man ook nog fantastisch vlot spreken! Hij begaf zich als gastspreker in het hol van de leeuw, want Lufthansa heeft net een lange periode van onmin met de vliegers achter de rug. Dat vertelde hij ook in zijn speech:

De vliegers van Lufthansa zijn een essentieel onderdeel van een gigantisch bedrijf dat ondertussen 800 vliegtuigen heeft. Het is een bedrijf dat ondertussen 50 tickets per minuut verkoopt 24/7. De periode van groei is in de laatste paar jaar gigantisch geweest. Vloog Lufthansa een paar jaar geleden drie keer per week naar San Francisco met een Boeing 747 of Boeing 777, nu vliegt het er drie keer per dag naartoe met een Airbus A380.

Globalisatie, daar ging zijn speech vooral over. Het motto van Lufthansa is nu dan ook 'say yes to the world'.

En dat gedoe met die vliegers dan? Ja, hij was er open over: We hebben drie jaar lang in de cao-onderhandelingen getrokken en geduwd, en het heeft 29 stakingsdagen gekost.



Het heeft 500 miljoen euro gekost, al met al. Maar we zijn er uit. En Lufthansa kan niet zonder haar vliegers.

De wijsheid die hij hoorde van een bevriende manager in een ziekenhuis was: Als je niet van artsen en chirurgen houdt, stap dan niet in het management van een ziekenhuis.

Carsten Spohr sloot zijn speech af met zijn variant daarop: “If you don’t like pilots, don’t go into the airline business.”

Globalisatie was een terugkerend onderwerp bij de conferentie. Hoe kunnen we ons beroep en onze business goed houden, terwijl we wereldwijd zo onder een vergrootglas liggen en de vervuiling van vliegtuigen bekritiseerd wordt. De politiek doet moeilijk, maar de passagiers blijven steeds meer instappen.

En wat te denken van het idee dat er nog maar één vlieger in de cockpit komt te zitten? Het onderwerp wordt gepresenteerd en in een werkgroep behandeld. Elke vlieger weet dat dit geen goed idee is. Tijdens de conferentie wordt een krachtig statement van IFALPA naar buiten gebracht tegen ‘One Pilot Operation’.

Tijdens de conferentie wordt er duidelijk wel kritisch naar de eigen beroepsgroep gekeken. Een spreker benoemt ook dat vliegers niet de oude waarden moeten verdedigen, maar dat vliegers zich moeten blijven ontwikkelen. “Pilots are the black suits of a hundred years ago.”

Aan de andere kant moet je weten waar je vandaan komt om te weten waar je naartoe gaat. Het belang van de conferentie is dat te snappen en te bepalen met elkaar. Piloten in Oost-Europa moeten dat niet anders bepalen dan bv. de Amerikanen.



Het kwam zo uit dat deze conferentie gehouden werd op de plek waar de luchtbrug naar West-Berlijn in stand werd gehouden. Vrijheid en welvaart, geleverd door de lucht. ‘Building Bridges’ was de titel van deze conferentie. Ja, maar in de laatste drie jaar gingen wel twee Duitse/Berlijnse luchtvaartmaatschappijen failliet: Air Berlin en Germania.

De VNV deed actief mee aan de conferentie: het zittende bestuur maar ook onze man in de executive board van IFALPA, Otjan de Bruijn. Hij is Executive Vice-President Europe (EUR) van IFALPA en ook Vice-President bij de European Cockpit Association ECA. Onze belangen zijn gehoord, en wij weten precies waar IFALPA mee bezig is.

Het is de spagaat van iedere conferentie zoals die van IFALPA: het is een korte driedaagse periode van losse informele contacten, nuttige gesprekken, het formele karakter van de vergadering en het pompeuze van de plechtigheden. Sommige onderdelen moeten er doorheen gewerkt worden. Het cement tussen de agenda door moet goed blijven zitten. Bij iedereen.

Aan het eind wordt een nieuwe president gekozen. Het wordt de sympathieke Noorse Jack Netskar. Zijn vrouw kon niet naar de informele plechtigheden komen, want terwijl de conferentie bezig is staakt SAS en komen er geen vluchten door naar Berlijn.

We moeten blij zijn dat de paraplu van deze federatie er is voor alle eigenwijze verschillende vakbonden bij elkaar. Hulde aan de bestuursleden en hulde aan onze eigen Otjan de Bruijn voor het onverstoortbaar doorgaan met voor het voetlicht brengen van onze noden.



©2019 Topkapi Films / Planet X

Vliegende Hollanders

Tekst: Elie El-Hage en Marloes van Pareren

Een knalrood vliegtuigje maakt een duikvlucht richting het publiek. Hoe dichter het vliegtuig bij de grond komt, hoe meer paniek er ontstaat. Hij gaat crashen! Mensen proberen te vluchten, er is geschreeuw en geduw. Toeschouwers buitelen over elkaar heen. Op het laatste moment trekt het vliegtuig op en vliegt laag over de toeschouwers, een regen van pamfletten achter zich latend. 'Maak een rondvlucht met Anthony Fokker', staat er onder een foto van de breed grijnzende jonge piloot.

Dit is het moment dat Albert Plesman, organisator van Nederlands eerste internationale luchtvaarttentoonstelling ELTA, voor het eerst in levende lijve kennismaat met Anthony Fokker. Vliegtuigbouwer en enfant terrible binnen de luchtvaartsector in de beginjaren van de 20ste eeuw.

Tijdens de onaangekondigde stunt ziet Plesman een paar seconden lang zijn droom van een burgerluchtvaartmaat-

schappij in duigen vallen. Een crash tijdens een evenement dat het Nederlandse volk juist 'airminded' moet maken! Wanneer er gejuich uit het in groten getale aanwezige publiek klinkt, keert zijn gemoedsrust terug. Zich niet bewust van het feit dat hij nog lang niet van Fokker af is. In de daaropvolgende jaren zal hij met behulp van het duiveltje Fokker op zijn ene en het engeltje Fokker op zijn andere schouder KLM tot een succes maken. >>

Soms komt alles tezamen. Dat moet ook Jeroen Plesman gedacht hebben toen hij in 2014 bij verschillende productiemaatschappijen aanklopte met het levensverhaal van zijn overgrootvader. Even daarvoor had hij het boek 'De Aartsvaders' over de grondleggers van het Nederlandse ondernemerschap en een biografie over Albert Plesman gelezen. Zijn familiegeschiedenis las als een jongensboek, als een film. Met in zijn achterhoofd het honderdjarige bestaan van zijn overgrootvaders KLM trok hij de stoute schoenen aan en besloot te proberen van het jongensboek een beeldverhaal te maken.

Uiteindelijk komt Jeroen terecht bij Topkapi, een van Nederlands grootste tv- en filmproducenten. En soms komt alles tezamen. Bij Topkapi lopen ze op dat moment al rond met het idee het publiek meer te willen vertellen over diezelfde aartsvaders. Onze geschiedenis is zoveel minder stoffig dan de huidige generatie denkt en het wordt tijd om dat in beeld te vatten. Het verhaal van Plesman spreekt tot de verbeelding, maar zoals in ieder verhaal heeft de hoofdrolspeler een tegenpool nodig. Het duurt niet lang voordat hierin Anthony Fokker gevonden is. Een zeker niet mindere aartsvader dan Plesman en waardige tweede hoofdrol. En zo vindt Jeroen Plesman zijn producent en vindt Topkapi zijn verhaal. De dramaserie Vliegende Hollanders is geboren.

Inmiddels zijn we vijf jaar verder. Bij Topkapi liggen de bureaus vol papieren. Plattegronden voor scene-locaties, scripts, moodboards en een muurgrote agenda volgeplakt met post-its. Met aanstekelijk enthousiasme wordt er gewerkt om in de komende maanden een achtdelige dramaserie te produceren.

'Als we het doen, doen we het goed', moet Arnold Heslenfeld, een van de producenten van Vliegende Hollanders, gedacht hebben toen hij op zoek ging naar investeerders. Dit moet een productie worden waar nog lang over nagepraat gaat worden. Met een budget van acht miljoen is dit de grootste productie ooit in Nederland. Maar dan krijg je ook wat. Op dit moment worden in Waddinxveen verschillende

vliegtuigen op ware grootte nagebouwd, terwijl in Hongarije de oude Fokker-fabriek vorm krijgt en in Hilversum het KLM-hoofdkantoor uit de as herrijst. In binnen- en buitenland wordt gezocht naar vliegende exemplaren van wat er tussen 1919 en 1939 rondvloog. De Uiver (DC-2), Fokker D21, AVRO504K en DC-3. Laat het verleden herleven! Wat te doen met de vliegtuigen die niet nagebouwd of gevonden worden? Hiervoor heeft Topkapi het bedrijf Planet X in de arm genomen. Door middel van visual effects en 3D-computeranimaties laten zij de rest van de talloze vliegtuigen in de serie tot leven komen. Niets is te gek voor dit jonge bedrijf. Effecten van lichtinval op de vleugels, hoe hobbelt het vliegtuig over het grasbaantje tijdens de take-off en hoe lang blijven de wielen draaien in de lucht. Alles moet kloppen.

Dit jaar bestaat KLM honderd jaar. Zouden zowel Plesman als Fokker ooit gedacht hebben dat 'hun' maatschappij een eeuw later nog steeds springlevend zou zijn? Beiden waren piloot. Het vliegen zat in hun bloed en beheerste hun leven. Maar waar er twee captains zijn, ontstaan ook wrijvingen. Plesman zag de vliegtuigtechniek veranderen en wilde mee met de toekomst, Fokker vond dat onzin en hield vast aan vliegtuigen van hout. Je zou bijna denken dat het geen wonder is dat we zonder Fokkers ons 101^{ste} jaar ingaan.

Jeroen Plesman besloot te proberen van het jongensboek een beeldverhaal te maken

En zo komt soms alles samen en leren wij na honderd jaar hoe twee gepassioneerde vliegers, ondernemers, aartsriolen en evenbeelden ons werk tot leven hebben gewekt. Als vliegers zullen we deze serie natuurlijk kritisch gaan bekijken. Klopt het allemaal wel? Worden er geen onlogische handelingen verricht? En hoe realistisch het ook is, we zullen altijd wel iets vinden. Maar vergeet niet dat dit een drama is, een spannend verhaal. En voor één keer maken wij als vliegers deel uit van dit verhaal en vormen we zelf de toekomst van een jongensboek. In ieder van ons zit een beetje Plesman en Fokker, want het vliegersbloed stroomt ook door onze aderen.

Wordt vervolgd.

= VLIEGENDE = HOLLANDERS

EXCLUSIEVE INVESTERINGSPROPOSITIE

Twee pioniers, Albert Plesman en Anthony Fokker, maakten Nederland tussen 1919 en 1939 tot een belangrijke speler op het wereldtoneel van de luchtvaart. Regisseur Joram Lürsen (*Bankier van het Verzet*, *Alles is Liefde*, *Alles is Familie* en *Publieke Werken*) en schrijver Thomas van der Ree (Bankier van het Verzet) vertellen in acht afleveringen het epische verhaal van een jongensdroom. De serie zal medio 2020 door AVROTROS worden uitgezonden en door sales agent Global Screen wereldwijd worden verkocht. Maak deel uit van deze spectaculaire productie door te investeren in een winstdelende participatie.

U investeert direct in de productie van deze serie. De totale emissie bedraagt € 640.000 waarvan al 96 participaties van € 2.500 zijn verkocht. De totale investering in de serie bedraagt circa € 8 miljoen. Deelname is mogelijk vanaf € 2.500.

PRODUCTIE

TOPKAPI FILMS (producent) en JORAM LÜRSEN (regisseur) maakten eerder samen de bovengenoemde films *Alles is Liefde*, *Alles is Familie* en *Publieke Werken*. Topkapi Films heeft inmiddels meer dan 90 films geproduceerd, zoals *De Heineken Ontvoering*, *Black Butterflies* en co-produceerde *Zwartboek*.

RISICO VERMINDEREND INVESTEREN

Het Risico van de investering is maximaal 50% van de inleg aangezien Topkapi TV een inkomstengarantie afgeeft van 50% met een maximum van € 1.250 per participatie.

VELE EXTRA'S VOOR U ALS PARTICIPANT

Vanaf 1 participatie:

- 2 kaarten voor de officiële première (per investering van € 2.500)
- Bezoek aan de set en figurantenrol (voor zover mogelijk)
- Gesigioneerde DVD en naamsvermelding op de aftiteling van de DVD
- Gesigioneerd 'koffietafel boek' over de serie

Vanaf 2 participaties, naast bovenstaande:

- Een private screening van aflevering 1 en 2 in aanwezigheid van de makers
- Op de foto met één van de acteurs in een klassiek vliegtuig (replica)

Vanaf 4 participaties, naast bovenstaande:

- Een rondvlucht in een DC3

INTERESSE?

Deelname is mogelijk in participaties van € 2.500. Geen emissiekosten. Mocht u geïnteresseerd zijn in de prospectus stuur ons dan een mail via participanten@topkapifilms.nl, zodat we u vrijblijvend kunnen informeren.



Powww

Pocket WiFi World Wide

Overal goedkoop en veilig internetten met je eigen WiFi hotspot voor maar €119



verbindt 5 apparaten



wereldwijde dekking



4G snelheid



online top-up

meer informatie of direct bestellen op www.powww.eu

Marsonnas, Frankrijk

Te koop: Moderne villa op ongeveer 80 km noord van Lyon. De villa is gebouwd in 2005.

Indeling: ruime entree, grote living met moderne keuken, 1 master bedroom met inloopkast (32 m²) en drie slaapkamers (ieder 20 m²), 3 badkamers, een bureau, atelier, een dubbele garage en kelder. Een woonoppervlak ruim 300 m² totaal oppervlak 500 m². In de prachtig aangelegde tuin een zwembad en een vijver. Perceeloppervlak 12.000 m². De vraagprijs: 600.000 Euro k.k.

Als u belangstelling heeft, dan kunt u ons mailen op marsonnas2005@gmail.com



3 VLIEGEN IN EEN KLAP

● Makelaardij ● Verzekeringen ● Hypotheken

Vlieg makelaars, hypotheken en verzekeringen heeft in de luchtvaartwereld inmiddels een noemenswaardige reputatie opgebouwd. En daar zijn wij best trots op. Kiest u net als uw collega's voor onze kennis, persoonlijke aandacht en service? Dan bieden wij u graag onze Vlieg Deal aan en kunt u tot wel 25 % besparen op courtages, premies en afsluitkosten. Meer weten, neem dan nu contact op met onze vestiging in Amstelveen. Een persoonlijke afspraak is dan snel gemaakt.



t 020 645 05 52
e hypotheek@vlieg.nl
i www@vlieg.nl



Wil je dat je belangen na je pensionering net zo professioneel worden behartigd als daarvoor?

De VGV is vertegenwoordigd in bestuur en verantwoordingsorgaan van het KLM Pensioenfonds voor Vliegend Personeel en is zo betrokken bij beslissingen als de jaarlijkse indexering van de uitkering.

De VGV biedt ook een flink aantal sociale activiteiten en het verenigingsblad Keep in Touch.

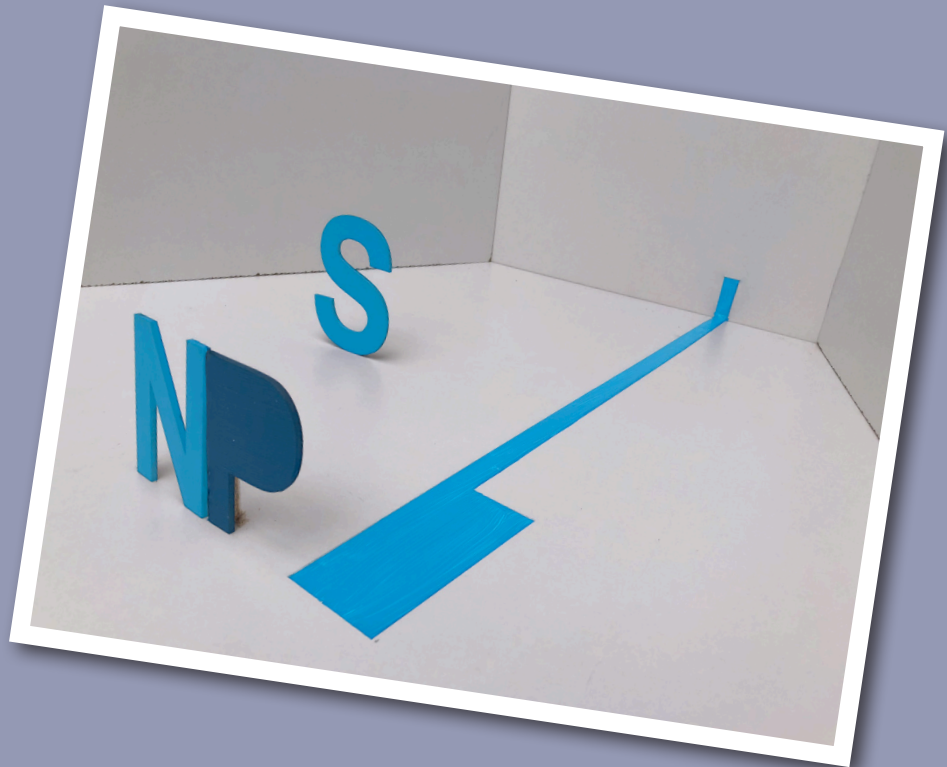
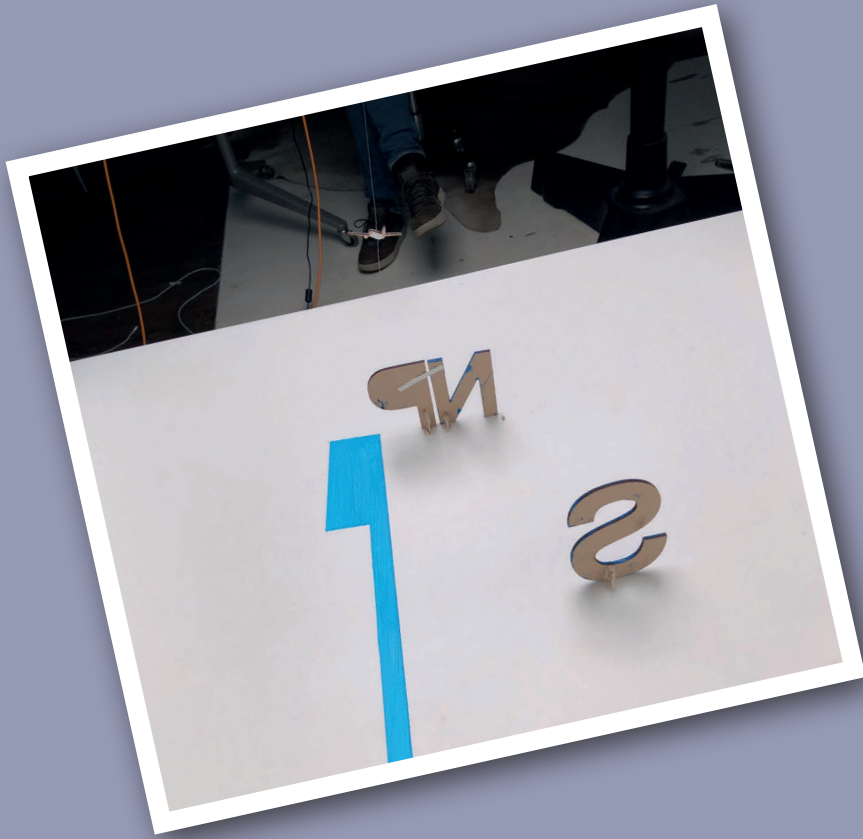


Vereniging van Gepensioneerde Verkeersvliegers

Je kunt je vanaf een jaar vóór je pensionering aanmelden als lid via [website vgv-ned.nl](http://website.vgv-ned.nl)

Het lidmaatschap is het eerste jaar gratis.

Achter de schermen



United we stand, divided we fall.
Celebrate 90 years of excellence
in aviation. Together as one.

XCLNCE UTD GALA



Met optreden van o.a.

KRIS KROSS AMSTERDAM

7 SEPTEMBER 2019

 HET
CONCERT
GEBOUW


Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

Register now at vnn.nl/gala