

April 2016

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**RPG is here
to stay**

**Het
noorderlicht**

HAnk

Wilt u riant en rustig wonen in Zeewolde?

Deze schitterende, grote platte bungalow op Kornoelje 5 staat dicht bij het centrum, Wolderwijd randmeer met zandstranden, Horsterwold, vele sportvoorzieningen waaronder Golfclub Zeewolde met 36 holes, uitstekend basis- en voortgezet onderwijs en vanwege veelal minimaal 4-baans wegen slechts 45 minuten van Schiphol.



Zéér lichte en ruime (800 m3) vrijstaande villa met 198 m2 woonoppervlak op het zuidwesten.

Beneden: grote hal, ruime woonkamer met erker en halfopen keuken, studeerkamer, twee slaapkamers waartussen badkamer, een bijkeuken en grote verwarmde dubbele garage.

Boven: grote ouderslaapkamer van 24 m2, inloop kledingkast, balkon plus riante badkamer met IR-sauna.

Rondom kleurrijke siertuin en verschillende, deels overdekte, terrassen. Vloerverwarming overal, behalve in bijkeuken. Vaste airco-units. Gehele woning voorzien van aluminium kozijnen en schuifpuien. Verrassend veel ingebouwde bergruimte.

Perceelgrootte 612 m2.

Vraagprijs € 599.000,- k.k.

Meer info van eigenaar op 036 522 2499 of via Google en Funda met 'Kornoelje 5 Zeewolde'.



Zwart

Steven Verhagen
@VNVPresident

Op 7 april ging het beeld bij de VNV even op zwart. Dat was op het moment dat de uitslag bekend werd van de schriftelijke stemming over het cao-protocol voor Martinair. Dit was er primair op gericht om gedwongen ontslagen te voorkomen. In mijn optiek kan er alleen tegengestemd zijn uit rancune, principe, irrationaliteit of egoïsme. Het bijzondere hieraan is namelijk dat het alternatief zo git-zwart was, namelijk dreigend ontslag voor 37 Martinair-collega's.

Tijdens een vliegervergadering is de inhoud van het protocol uitgebreid toegelicht. Bijzonder is ook dat daarna nog twee inloopsessies hebben plaatsgevonden, waarbij in totaal slechts drie collega's zich hebben laten informeren over het toen voorliggende protocol en de onderhandelingsdynamiek. Daarnaast heb ik op 5 april nog een open brief aan de Martinair-vliegers gestuurd om nogmaals te wijzen op het belang van het cao-protocol en de gevolgen van een afwijzing. Over het feit dat in dit geval voorstemmers ernstig benadeeld konden worden door te veel tegenstemmers kon geen twijfel bestaan.

Het advocatenkantoor BarentsKrans dat de OvO-zaak voor de vrachtlvliegers heeft gevoerd, heeft via De Telegraaf getracht het verlies op alle fronten weg te poetsen door een detail uit de uitspraak uit te vergroten en daarmee menigeen op het verkeerde been te zetten. De stemming stond toen nog drie dagen open. Dat

in dezelfde krant ook onjuiste getallen naar voren kwamen over de inhoud van de deal, heeft de stemming ook vast geen goed gedaan. Al met al komt het aan op het vertrouwen. Je vertrouwt op de onzin van een advocatenkantoor en kranten en neemt het bedrijf en de partij die oprecht de informatie en zeer duidelijke waarschuwingen geven dat dit echt te laatste kans zal zijn niet serieus. Welke onderhandelingspositie hebben de Martinair-leden, en dan voorname-lijk de tegenstemmers ons toegedicht? Martinair had de grootste troefkaart: bij uitblijven van succesvolle onderhandelingen restte haar niets anders dan ontslag. Het bedrijf moet nu eenmaal verder met minder productie en kan niet de loden last van veel te veel vliegers dragen zonder een risico te gaan vormen voor de achterblijvers.

Hoeveel initiatieven als SCB, AVB, AVV of advocatenkantoren moeten de positie van de Martinair-vliegers nog verder verslechteren alvorens het besef komt dat dit niet werkt? Als het dan nog niet te laat is!

We hobbelen van rechtszaak naar rechtszaak en het lijkt alleen maar erger te worden. Mogelijk overgewaaid uit de VS, maar dit maakt het sluiten van overeenkomsten wel steeds ingewikkelder. Nu ook weer een zaak rond de verhoogde pensioenleeftijd en de aanpassing van de pensioenstaffels voor de komende vier jaar.

Bijna vanzelfsprekend zijn enkele individuen het er niet mee eens en gaan hun geluk zoeken via een rechtsgang. Voor uw idee, we hadden afgelopen jaar € 240.000 aan advocatenkosten. Waar de VNV ooit is ontstaan door de krachten te bundelen om voor de vliegers en hun potentiële nabestaanden goede (collectieve) regelingen te treffen, lijkt men nu steeds meer te neigen naar individualisme. Men wil alleen de lusten en niet de lasten. Maar laat ik u dan dit verzekeren: dat kan niet. Dat wordt de nagel aan de doodskist van de vereniging en dus van uw toekomstige arbeidsvoorwaarden.

De VNV gaat desalniettemin gewoon door. We sluiten hoofdstukken af en beginnen nieuwe, in dit geval easyJet. Geen enkele beweging in de cao-onderhandelingen en dat maakt dat we vol in voorbereiding zijn om daar actie te gaan voeren. We hebben enthousiaste leden gevonden die de kar van het Actie Informatie Team willen trekken. Dat houdt een hoop werk in, in korte tijd. En dat is nodig want het kan niet zo zijn dat wij vliegers vertegenwoordigen die bij hun eerste ziekte dag al enorm terugvallen in inkomen. Dat willen en gaan we niet accepteren. Een eerlijke pensioenvoorziening is eveneens een vereiste, net als een vliegrooster dat het daglicht kan verdragen. Het bedrijf lijkt nog steeds niet zo genegen om te bewegen. We zullen zien of en hoe dat op korte termijn wijzigt...

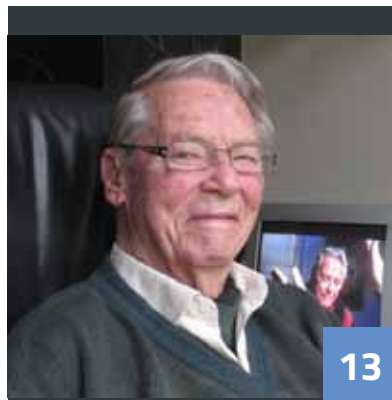
inhoud april 2016

- 01. steevast
- 03. voorwoord
- 04. rpg is here to stay
- 08. uit het nieuws geplukt
- 10. het torentje
- 11. portret
- 12. het noorderlicht
- 13. HAnk
- 14. brief uit buenos aires
- 15. uitverkoop B777
- 16. van het bestuur
- 22. hamerslag
- 23. van de ledenraad
- 24. publicaties



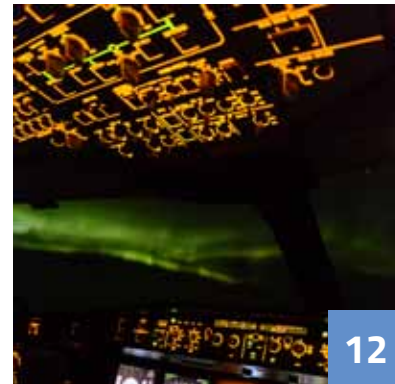
04

rpg is here to stay



13

hank



12

het noorderlicht



15

uitverkoop B777



Foto: Tim Stet

Ander woord

Francis van Haaff
hoofdredacteur

Met dankbaarheid voor zijn werk neem ik de Bok weer over van Nick Vording. Ik heb de indruk dat alle lezers met mij zagen dat hij het vakbondsblad een half jaar met schijnbaar groot gemak uitbracht. Ik hou de rubrieken en stijlen die Nick is begonnen dit jaar graag in stand. Hoewel mijn woorden bijvoorbeeld in deze beginrubriek anders zullen zijn, de hele redactie is dezelfde. Het team redacteurs is gelukkig dezelfde.

De omscholing naar mijn nieuwe vliegtuig ging ik in net na de aangenomen cao-akkoorden van KLM en CHC-HN. En terwijl ik onderweg was naar nieuwe velden en oorden, heb ik toch alles nauwgezet proberen te volgen bij de VNV. Ik mocht ook zelf nog op bezoek bij de president-directeur van de Koninklijke en kon nog bij een rechtszaak komen toehoren.

Trouwens, even op afstand en niet te dicht bij de bron zitten kan ook wel eens verhelderen. Van een afstandje heb ik mij mogen verwonderen over enkele woorden die je bij veelvuldig gebruik heel gewoon gaat vinden.

Is bijvoorbeeld 'densificatie' op de B737 niet hetzelfde als 'proppen'? En betekent 'fatigue', waar nu een heel systeem voor gebouwd moet worden, niet eigenlijk gewoon knikkebollen?

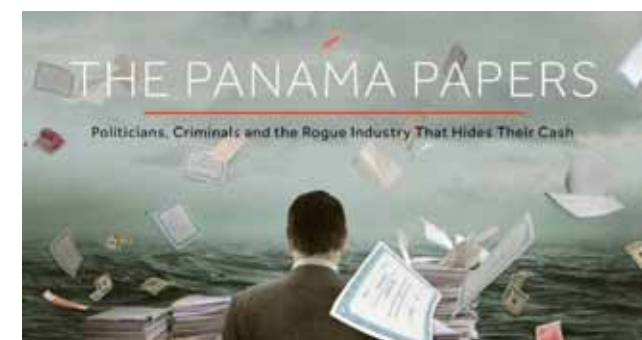
Is een niet aangenomen cao-protocol dus niet collectief en daardoor nagenoeg, op essentiële punten, hetzelfde als een individueel arbeidscontract?

Is 'unfair' niet een eufemisme voor schandalig of zelfs crimineel?

Is een chef-vlieger dan gewoon niet toch hetzelfde als een Vice President?

Bij het langzaam onthullen van de Panama Papers heten de slinkse constructies die vermogenden in de hele wereld gebruiken voor hun onbelaste centjes nu een 'verhullings-product'. Ik heb de indruk dat sommige woorden in ons vak ook het nodige kunnen verhullen.

Wat hier erg op lijkt is wanneer de bedrijfsvoering gericht is op een model van het opzoeken van de randen van wat sociaal redelijk is en het opzoeken van de uithoeken van de wet. We noemen dat social dumping en fiscal engineering. Daartegen onder andere strijdt de Ryanair Pilot Group.



colofon

**Maandblad van de Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers**
Opgericht 1929
Medeoprichter van IFALPA

Adres
Dellaertlaan 61
Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
telefoon +31(0)20 449 8585
frontoffice@vnnv.nl
www.vnnv.nl

Redactie
odb@vnnv.nl
Francis van Haaff (KLM) - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren (KLM)
Jochem Baas ((KLM)
Wouter Brandt (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Pim Lamers (KLM)

Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag
Tim Stet, Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee

Frank Blok,
Maarten van Haaff
Jeroen Talsma

Dagelijks bestuur

Steven Verhagen (KLM) - president
Arthur van den Hudding (KLM) - vicepresident
Frank Nauta (KLM) - secretaris
Ruud Stegers (KLM) - penningmeester
Hille Went (Transavia) - algemene zaken

Overige bestuursleden

Willem Schmid (KLM) - KLM
Coen George (Transavia) - Transavia
Martijn Loef (KLM) - CHC HN/easyJet/KLM FA
Bart Benard (Martinair) - TUIfly
René Joziassie (KLM) - Internationale zaken

Otjan de Bruijn (KLM) - Professionele zaken
Piet-Hein Eldering (KLM) - Vliegtuigtechnische zaken

De inhoud van het blad, met uitzondering van 'Van het bestuur', weerspiegelt niet noodzakelijkerwijs de visie van het verenigingsbestuur of van de ledenraad. 'Van het bestuur' bevat officiële mededelingen van de president. De VNV kan niet verantwoordelijk worden gesteld voor de inhoud van de geplaatste advertenties.

Op de Bok verschijnt (sinds februari 1959) maximaal 12 keer per jaar.
Oplage: 5.100.
Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan.
ISSN: 1383-1178

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

De volgende kopijsluiting is
2 mei 2016

RPG is here to stay

Tekst: Francis van Haaff

Het is tijd om het stokje over te geven. 'Chairman' van de Ryanair Pilots Group, Evert van Zwol, heeft bijna drie jaar lang de kar getrokken van de beginnende vakbond. Nu moet iemand van binnenuit naar voren komen. Komt de RPG van de grond?

Evert is een bekende van de VNV, maar voor wie nog maar net bij de vereniging is: hij was vier jaar lang onze president, ook vier jaar vicepresident en al meer dan twintig jaar actief in onder meer de ledenraad, de pensioencommissie en andere bestuursfuncties.

Ze vroegen je voor deze baan, wat waren je overwegingen?

Allereerst wilde ik het graag doen. Via ECA was ik al betrokken bij de oprichting van de RPG in 2012. Ik kende al de nodige mensen en dit leek mij een hele bijzondere klus. Maar daarnaast is het ook een zeker eigenbelang. Want er wordt door Ryanair stevig gezaagd aan de voorwaarden en integriteit van onze beroepsgroep. We zijn er allemaal bij gebaat dat we het goed hebben. We moeten niet tegen elkaar worden uitgespeeld.

John Goss is onze sleutelfiguur en boegbeeld.

Je zit als Chairman in de Council (het bestuur) van de RPG. Kun je iets vertellen over je collega's in de Council?

Allereerst is een boegbeeld en echt sleutelfiguur in ons team John Goss. Hij werkte een groot gedeelte van zijn carrière voor Ryanair en staat als een van de weinigen op tegen de intimidaties van het bedrijf. Goss werd er in 2004 al om ontslagen, maar dat proces won hij. Vlak voor zijn eigenlijke pensioendatum werd hij opnieuw ontslagen vanwege een uitspraak over de Ierse autoriteiten. Hij werd ontslagen voor 'gross misconduct'. Dat proces loopt nog. Goss is de klassieke held die tegen de agressor durft op te staan. Hij is van grote waarde.

Ted Murphy is een Ier die zijn carrière bij Aer Lingus heeft gediend. Hij is daar met pensioen en helpt nu met

enorme kennis en kunde de RPG. Zijn bestuurlijke ervaring is ook immens. Ik ken hem nog als president van IFALPA.

Samuel Giezendanner is een Fransman. Hij is co op de 777 bij Air France. Wij kennen elkaar uit mijn bestuurstijd, toen ik bij de Franse SNPL over de vloer kwam. Hij helpt net als ik de beginnende vakbond met de eerste belangrijke stappen.

Ryanair wil jullie graag wegzetten als dwarsliggers, als stakers, als moeilijkdoeners.

Ja, dit is een van de manieren om ons te kleineren. Het is een onderdeel van hun bijtende, intimiderende bedrijfsvoering. Het omgekeerde is juist het geval. Wij wensen niets anders dan een welvarend, goed geldverdienend bedrijf. Een goed en gezond bedrijf is ook goed voor de medewerkers. Maar dat kan best met spelregels die je met elkaar hebt afgesproken, zodat werknemers ook rust en zekerheid hebben. Arbeidsvoorwaarden hoeven het goed lopen van een bedrijf helemaal niet uit te sluiten, integendeel. Maar je moet het wel willen. Een cao overeenkomen is helemaal geen einde van bijvoorbeeld flexibiliteit van een bedrijf. Het brengt wel compassie en commitment van werknemers. 'Business or business is people'. Die mensen zijn de klanten en ook de werknemers.

De RPG wil bovenal transparantie.

Je hebt wel eens gezegd dat je je zorgen maakt om het vertrouwen in de instituties van de luchtvaart om Ryanair en de manier waarop zij omgaat met regels en veiligheid.

Je moet weten dat ik een rasoptimist ben. Je hoort mij ook niet zeggen dat Ryanair niet veilig is, maar ze hebben wel de schijn tegen. Bedrijven als Ryanair zoeken de mazen van de

wet op, ze schurken tegen de onduidelijkheid en misschien wel onvermogen van wetgeving en overheidsinstellingen aan. Ze zijn er bewust op uit om werknemers tegen elkaar uit te spelen en aldoor de gunstigste voorwaarden te vinden voor hun sociale premies en belastingen. En dat is een van de belangrijkste dingen die de RPG wil: transparantie. Over hoe vliegers gedwongen worden om te gaan met extra brandstof, met het zelf betalen van door Ryanair vereiste kwalificaties, met het uitzoeken van belastingregels, met het gedwongen kiezen voor een (schijn-)zelfstandig arbeidscontract.

De meerderheid heeft een contract via de makelaar.

Kun je daar iets over vertellen, over die zogenaamde zzp-constructies die Ryanair heeft geïntroduceerd in ons vak?

Er is met Ryanair altijd een twist over hoeveel werknemers er een direct (individueel) arbeidscontract hebben met het bedrijf. Maar het is duidelijk dat de overgrote meerderheid nu een contract heeft via een makelaar. De belangrijkste is Brookfield. Wij denken dat de percentages fluctueren, maar over het algemeen meer dan de helft van het totaal zijn. Hierdoor worden vliegers gedwongen afstand te doen van allerlei rechten en blijft Ryanair helemaal buiten schot. Ze doen zaken met deze makelaar, die helemaal op hun hand is.

Wat zijn successen van de RPG die de afgelopen jaren zijn bereikt?

Het is vliegers eigen om een heel snelle omslag te verwachten. Vliegers willen iets doen en meteen resultaat zien. Dat is in dit genre niet mogelijk. Dit spel van invloed en zeggenschap is een lang proces, waarin je een hele lange adem moet hebben. Maar we kunnen met een gerust hart in Ierland en in heel Europa tegen iedereen zeggen:

“The RPG is here to stay!” De RPG behartigt de belangen van meer dan de helft van de Ryanair-piloten. Omwille van privacy en ieders veiligheid zijn we voorzichtig met cijfers over onze ledentallen, maar we zijn een stem voor de grote meerderheid.

We zijn met veel zaken betrokken en laten ons horen. Ondertussen gebeuren er goede zaken die wij kunnen gebruiken. Onlangs vroeg een rechtbank in het Belgische Mons aan het Europees Hof over een arbeidscontract of helemaal niet de State of Registration geldt voor de sociale lasten en belastingen, maar het land waarin je werkt. Wij willen die duidelijkheid gebruiken. Ryanair maakt er juist gebruik van dat verschillende rechters in Europa verschillende uitspraken doen.

Vliegers konden ver over de 900 uur gaan.

Dit jaar wordt in Ierland de praktijk afgeschaft van de vliegurenklok die elk jaar per 1 april op nul wordt gezet. De transitie verloopt nog niet vlekkeloos, maar in de nabije toekomst kan het niet meer zo zijn dat je over een limiet gaat die in de wet niet telt. Vliegers konden ver over 900 uur gaan met de 1 april-regel. Vanaf dit jaar is een kalenderjaar een kalenderjaar en moet Ryanair de vlieguren netter verdelen.

Een rapport dat onlangs de Ierse Aviation Authority doorlichtte, heeft een kritisch hoofdstuk opgenomen over Just Culture en de Reporting Culture. Dit zijn kleine mijlpaaltjes waar wij voor onze vliegers op kunnen doorborden. Wij moeten ervoor zorgen dat dit niet in een la verdwijnt, maar omgezet wordt in praktische, tastbare regels en een bijbehorende sfeer voor onze vliegers.

In het hoger beroep tegen de KRO over de ‘Mayday, mayday’-documentaire in Brandpunt Reporter is



Foto: Mette van Zwol

ook de uitspraak gedaan tegen Ryanair dat ze wel degelijk een zekere druk leggen op vliegers om weinig brandstof mee te nemen. Hoewel het beleid is van Ryanair overal een rechtszaak tegen te beginnen, verliezen ze er veel.

Is het niet zo dat er ook tegen jou als Chairman een rechtszaak is aangespannen?

Ja, die was te verwachten. Hij werd vrij snel nadat ik Chairman werd aangespannen voor smaad en laster. Een uitspraak werd uit verband gehaald en gebruikt voor een smaad- en lasteraanklacht. Ik maak me er niet zo zorgen over. Helaas mag ik er niet teveel over zeggen. Deze zaak is nog in onderzoek en is nog onder de rechter.

Het kost veel geld en energie.

Ook dit is een onderdeel van de strategie. Het is de manier om druk te zetten en anderen wel drie keer na te

laten denken voor ze iets tegen Ryanair voor elkaar proberen te boksen. Het kost veel geld en energie en mensen zullen er nog een paar keer over nadenken voor ze iets tegen Ryanair zeggen of ondernemen.

We noemen dat social dumping en fiscal engineering.

Maar nogmaals over die zorgen, kun je die nog eens uiten?

Wat duidelijk aan de hand is, is dat de bedrijfsvoering gericht is op een model van het opzoeken van de randen van wat sociaal redelijk is en het opzoeken van de uithoeken van de wet. We noemen dat social dumping en fiscal engineering. Aan de Ierse autoriteiten hebben ze geen kritische tegenstander.

Het zorgelijke is het geheel van dubieuze, gezochte manieren om ‘goedkoop’ met regels om te gaan. Daardoor zijn de rapportages zoals de ‘Mayday, mayday’ maar het puntje van de ijsberg.

Het geheel behelst bepaald niet alleen de manier waarop ze omgaan met de sociale en fiscale regels, maar ook de rapportagecultuur, de manier waarop ze nieuwe vliegers laten betalen voor hun type-ratings en de manier waarop ze vliegers aannemen via makelaars als nep-zzp’ers. Tel daarbij op dat veel vliegers al na vijf jaar vertrokken zijn bij Ryanair en dat de gemiddelde ervaring dus niet heel erg groot is. Dit zijn zorgelijke voorwaarden waar vliegers voor zichzelf en als beroepsgroep niet blij mee zijn.

De vliegers willen maar één ding: een cao.

En de wetgevers, bijvoorbeeld de Europese Commissie, zijn geen partij met een gewillig oor. Zij laten hun oren hangen naar de lage ticketprijzen. Ze denken dat dit gunstig is voor de consument.

Het zorgelijkste punt is het gebrek aan bescherming van de vlieger bij ziekte. Een belangrijke doorbraak daarbij is het BEA-rapport bij het Germanwings-ongeluk in 2015. In het rapport staat duidelijk dat Andreas Lubitz een financiële prikkel had om zich niet ziek te melden, ondanks zijn duidelijke geestesgesteldheid. De consequenties voor Lubitz voor afkeuring waren een niet te negeren factor.

Op dit moment willen de Ryanair-vliegers maar een ding: een cao. Voor de vliegers is het de manier om eerlijk de spelregels te bepalen. In mijn ogen is het de manier om structuur te brengen in de ‘hapsnap’ gekozen regelingen die goedkoop zijn, maar in onze ogen wellicht potentieel gevaarlijk.

Je hebt hier het rapport ‘Atypical Employment in Aviation’ liggen van de Universiteit van Gent. Wat kun jij daarover zeggen?

Dit rapport uit begin 2015 kan ik ie-

dereen aanbevelen. Als je de ogen geopend wil hebben over hoe een deel van onze collega’s het heeft in ons vak, moet je dit op punten door-nemen. Vergelijk dit beeld met hoe je het zelf hebt! Het aantal jonge mensen die vliegen met (schijn-)zelfstandige contracten vormen enkele tientallen procenten! Het geeft veel antwoorden op de vragen die wij allemaal hebben, en maakt ook nog een uitstapje naar veiligheid. Kijk naar bladzijde 84, ‘Safety concerns’ en je vindt de onderzochte ingewanden van veiligheid in de luchtvaart: als je vliegers uitbuit wordt vliegen onveilig!

Veelzeggend is dat Ryanair in eerste reactie de onderzoekers en de handelaars van het rapport in een vergadering van het Europees Parlement heeft bedreigd een procedure aan te spannen. Zo van: hou je mond over dit rapport of ik sleep je voor de rechter!

Dit rapport is gemaakt in opdracht van onze ECA, AEA (Association of European Airlines) en ETF (European Transport Federation) en is gefinancierd door de Europese Commissie. Iedereen moet dit lezen!

Tot slot Evert, wat zijn de wensen en de ideeën van de RPG voor de toekomst?

Ryanair is een fenomeen. Ze hebben veel fans. Ze leveren lage ticketprijzen, en daar zijn weinig mensen tegen. Ik vond wat dat betreft de uitspraak van Steven Verhagen een goeie in de vorige Bok over prijzen en de waarde van tickets en de luchtvaart.

Van binnenuit zal iemand het moeten overnemen.

Ryanair is onvermoeid financieel succesvol. En daar is de RPG bepaald niet op tegen. Maar het mag niet ten koste gaan van veiligheid en van onze collega’s.

Mijn tijd is gekomen om terug te treden. Iemand van binnenuit zal het moeten overnemen. De Nederlandse vliegers moeten snappen dat het voor de RPG heel moeilijk is om haar leden te bereiken. Ryanair opereert op dit moment vanaf 84 (!) basisstations. Een zaaltje huren ergens om te vergaderen en om besluiten te nemen is er niet bij. Face-to-face spreken en afstemmen is er ook niet bij. Als traditioneel georganiseerde verkeersvliegers moeten we inzien dat het maar de vraag is of ECA de meerderheid vertegenwoordigt, gezien vanuit het perspectief van de niet-gevestigde vakbonden zoals de RPG. Er gelden veel andere wetten en regels voor vliegers bij maatschappijen zoals Ryanair.

Een kwestie van hard werken voor de goede zaak.

Heel lastig zal het zijn om voor de vliegers van 84 basissen een cao af te spreken die alle overkoepelende afspraken evenredig dekt. Toch blijft de RPG hard werken aan transparantie. Het credo is om misstanden en malversaties aan het licht te brengen. Dat is de beste ontsmettingsmethode.

Alle leden van de RPG zijn overtuigd van de importantie van een belangenbehartiger. Het wordt een kwestie van vertrouwen hebben in je collega’s, geduld hebben en hard werken voor de goede zaak. ➤

Het rapport ‘Atypical Employment in Aviation’, Final Report is te vinden op de site van ECA: www.eurocockpit.be

Banen weg bij Boeing

De Amerikaanse vliegtuigfabrikant Boeing schrapte 4.000 arbeidsplaatsen in de divisie voor commerciële vliegtuigen. De maatregel maakt deel uit van een reorganisatieprogramma om de kosten te verlagen. Er zal echter geen sprake zijn van gedwongen ontslag.

Met het vrijwillig vertrek van 1.600 mensen, het niet invullen van vacatures en natuurlijk verloop, moet dit plan werken.

Verder past Boeing de managementstructuur bij de commerciële divisie aan om beter op de markt te kunnen inspelen.

Om te kunnen concurreren met het Europese Airbus is het bedrijf ook bezig op andere manieren kosten te besparen, zoals het heronderhandelen van contracten met toeleveranciers en het snijden in zakelijke reizen.

Bron: Nu.nl

Faro-ramp opnieuw bekeken

In opdracht van de Haagse rechtbank bekijken drie buitenlandse deskundigen opnieuw alle stukken van de Faro-ramp. De rechtbank zal daarna oordelen of de toenmalige Raad voor de Luchtvaart indertijd de 'toen bekende en beschikbare gegevens adequaat heeft verwerkt'.

Ook verklaringen die de piloten destijds hebben afgelegd in Faro zijn nu opgevraagd. De stukken mogen echter niet openbaar worden gemaakt. CDA-Tweede Kamerleden Omtzigt en Van Helvert hadden de staatssecretaris hierom gevraagd. Volgens internationale overeenkomsten moeten, afgezien van de gepubliceerde onderzoeksrapporten, alle onderliggende stukken echter geheim blijven, heeft zij geantwoord.



De Raad voor de Luchtvaart heeft na het ongeval geen eigen onderzoek gedaan. Het was een Portugees onderzoek en alleen Portugal kan dit heropenen. De Onderzoeksraad voor Veiligheid wacht het rapport van de drie buitenlandse deskundigen af.

Nabestaanden voeren al jaren rechtszaken omdat in hun ogen niet valwind de oorzaak was van de ramp die 23 jaar geleden plaatsvond met het Martinair-toestel, waarbij 54 passagiers en twee stewardessen om het leven kwamen, maar hebben de piloten fouten gemaakt. De zijwind was te hevig, de baan stond onder water en de koers naar de landingsbaan was verkeerd.

Bron: Haarlems Dagblad

Franse luchtverkeersleiders staken weer

De 43ste staking sinds 2009 van de Franse luchtverkeersleiders is aanleiding voor een roep om ingrijpen. Airlines for Europe, het samenwerkingsverband van Lufthansa, British Airways, Air France-KLM, Ryanair en easyJet, vindt dat de Europese Commissie een eind moet maken aan de reeks van stakingen.

Ze hopen dat de Europese Commissie het voortouw neemt om van deze stakingen, waardoor steeds miljoenen reizigers worden gedupeerd, af te komen. Naast problemen bij de luchthavens van Parijs en Marseille verwacht Eurocontrol ook gevolgen voor de luchtruimcapaciteit voor overvliegende toestellen. Vaak mijden maatschappijen dan het Franse luchtruim maar helemaal, terwijl met name overvliegende toestellen hier niet de dupe van zouden mogen zijn.

Ryanair voert ook een eigen actie op internet en zoekt één miljoen ondertekenaars van de petitie voor een stakingsverbod. De prijsvechter vindt vakbonden prima, maar luchtverkeersleiders overal in Europa moeten onder hetzelfde regime als politie en leger vallen.

Bron: Haarlems Dagblad



Weerzien met Kai Tak

Runway 13/31 van luchthaven Kai Tak heeft na de sluiting van het vliegveld een metamorfose ondergaan. Sinds juni 2015 'landen' er cruiseschepen bij deze baan, die nu dienst doet als een moderne en luxe terminal.



Van 1925 tot en met 1998 was Kai Tak de internationale luchthaven van Hongkong. De luchthaven lag midden in het zaken-/woondistrict Kowloon City dat onderdeel is van Kowloon en had de beschikking over één baan. Deze landingsbaan 13/31 stond vanwege zijn spectaculaire approach bekend als een van de meest beruchte en gevaarlijke ter wereld.

De nadering werd als volgt gevlogen:

Een daling naar het noordoosten. Via de ILS-begeleiding tot aan het dambord (rood-witte markering op de berg), dan een extreem scherpe draai naar rechts van 47 graden om het laatste stuk visueel af te ronden.

Het ging ook regelmatig mis. In totaal vonden zeker twaalf grote ongelukken plaats met bij elkaar meer dan tweehonderd doden en talrijke gewonden.

Op 6 juli 1998 werd Kai Tak vervangen door een nieuwe luchthaven op het eiland Chek Lap Kok op Lantau Island.

Bron: Jan Bennink

Van Dorst naar LVNL



Hoofd Vliegdiens van KLM, Michiel van Dorst, verlaat het bedrijf per 1 mei aanstaande. Hij is door staatssecretaris Dijkzwa benoemd tot de hoogste baas van Luchtverkeersleiding Nederland.

Zijn benoeming vond plaats op voordracht van de Raad van Toezicht van LVNL. Van Dorst volgt Paul Riemens op, die de overstap heeft gemaakt naar de RAI.

Bron: Luchtvaartnieuws.nl

Rechtszaak om helihaven

De provincie Noord-Holland verzet zich tegen de plannen voor de komst van een helihaven in Groningen. Het zou ten koste gaan van Den Helder Airport, waaraan het ministerie van Defensie en de provincie al zes jaar bouwen en miljoenen in investeren.

Gedeputeerde Bond stelt dat Seaport Eemshaven zou moeten samenwerken met Den Helder Airport. De vliegafstand tussen de Eemshaven en Den Helder Airport, wat een kant-en-klare helihaven



omvat met alle faciliteiten, is slechts zeven minuten. Er is geen ruimte voor twee helihavens op zo'n korte afstand van elkaar. Als de Groningse plannen doorgaan, is de gedane investering in Den Helder Airport weggegooid belastinggeld.

Bond zegt er alles aan te doen om te zorgen dat de Groningse helihaven er niet komt. Hij heeft de zaak aangekaart bij de diverse ministeries en zal formeel bezwaar maken bij de provincie Groningen.

Bron: Haarlems Dagblad



Het torentje

Drones

Tergend langzaam krijgt het onderwerp drones de rol die het verdient in Den Haag. Steeds vaker en uitgebreider begint men erover te praten. Via een schriftelijk overleg werd eind maart het onderwerp behandeld. Daaruit blijkt ook hoeveel onduidelijkheden er nog zijn over dit onderwerp.

Alle partijen vragen aan de staatssecretaris om iets te doen aan de 'scheve balans' in de regelgeving. Er is nog veel verschil tussen professioneel en recreatief dronegebruik. De VVD vraagt expliciet aan de staatssecretaris wat LVNL en de VNV hiervan vinden.

Ook willen de partijen weten wat er gedaan wordt om het luchtruim veiliger te maken. Hoe worden dronegebruikers geïnformeerd over de gevaren (VVD)? Wat is het effect van een botsing tussen een drone en verkeersvliegtuig (CDA)? Waarom is het verlichten van het regime goed voor de veiligheid (D66)?



Die laatste partij wil ook graag weten of de staatssecretaris al in gesprek is gegaan met de VNV. En ook wat de uitkomst van dat gesprek is. Begin maart had zij dat gesprek namelijk al beloofd.

Navraag bij het VNV-bestuur levert het antwoord. Er is een teleurstellend gesprek geweest met medewerkers van de staatssecretaris. Maar mevrouw Dijkzma zelf heeft nog geen contact gehad met de vereniging.

Op 2 april werden drones gesignaleerd bij Schiphol. De Zwanenburgbaan werd zelfs gesloten vanwege dit gevaar. Het was voor Martijn van Helvert (CDA) reden om Kamervragen te stellen. Hij wil weten of de dader(s) al gepakt zijn, of de campagne van de overheid over dronegebruik nog actueel is en wat de staatssecretaris gaat doen om dit in de toekomst te voorkomen.

Actieagenda Schiphol

Eind september 2015 werd hij aangekondigd en eind april 2016 moet

hij er liggen. De 'Actieagenda Schiphol 2016-2025'. Met dit plan wil de overheid de uitdagingen tegemoet treden die er de komende jaren zullen zijn.

Bij vragen van Kamerleden over luchtvaart werd als antwoord vaak verwezen naar deze actieagenda. Wanneer men iets wilde weten over Air France en KLM, geluidsoverlast, vliegbewegingen of fijnstof werd er steeds doorverwezen naar de Actieagenda. Daar zullen alle antwoorden in staan.

Op die manier worden de verwachtingen steeds hoger. Elk antwoord wordt doorgeschoven naar eind april. Voorlopig wil de staatssecretaris alleen zeggen: *"Er komt in te staan wat we morgen gaan doen en wat we binnen twee jaar gaan doen en ik geef een doorkijkje naar de komende tien jaar."*

Rondom het verschijnen van deze Op de Bok zal de Actieagenda er liggen. Dan weten we eindelijk wat de overheid van plan is met de luchtvaart in Nederland.



Arend Versteeg (1948)

poseert in zijn zweefvliegtuig van het type ASH-31 Mi, met motor. Zijn vliegtuig is een Aston Martin onder de zwevers. Hij is met dit vliegtuig net terug uit Australië, want daar overwintert hij.

Versteeg is al bijna veertig jaar lid van de VNV, maar vloog toch niet bij een Nederlandse maatschappij. Na in de jaren zeventig bij de Koninklijke Luchtmacht NF-5 en Starfighter gevlogen te hebben, koos 'Eagle' in 1978 voor Swissair. De Zwitsers haalden hem daarvoor eerst nog versneld door de Schweizerische Luftfahrt Schule.

Zijn carrière van co DC-9, via DC-10, MD-80, A320 naar gezagvoerder MD-11 stopte abrupt toen na 9-11 Swissair failliet ging. Arend werd door de Zwitserse vakbond en de curatoren gedwongen veel te vroeg met pensioen te gaan. Hij kwam terug naar Nederland, bouwde met zijn gezin een huis en is bewust niet meer elders gaan vliegen. Vele collega's zullen denken: op zijn manier wil ik ook van mijn pensioen genieten.

Foto: Maarten van Haaff

Het noorderlicht

Tekst en foto: Michael van Baaren

Tijdens nachtvluchten is het geregeld te zien; het noorderlicht of poollicht kan zich in allerlei vormen en gradaties voordoen. Op het noordelijk halfrond heet het ook wel aurora borealis. Op het zuidelijk halfrond komt hetzelfde fenomeen voor, maar heet dan zuiderlicht ofwel aurora australis. Maar wat is dit natuurverschijnsel nu eigenlijk?

Poollicht wordt veroorzaakt door de zonnewind. Dit is een stroom van geladen deeltjes die ontsnappen aan het oppervlak van de zon. Het aardmagnetisch veld rond de aarde zorgt ervoor dat de geladen deeltjes in de omgeving van de aarde worden afgebogen en in de buurt van de polen

met verhoogde snelheid de atmosfeer binnendringen. Ze worden via magnetische lijnen naar de polen getrokken.

Door de botsingen met hoge snelheid tussen deze positief geladen deeltjes van de zonnewind en de zuurstof- en stikstofmoleculen in onze atmosfeer, komen deze moleculen in een hogere energietoestand. Dit heet de aangeslagen toestand. Omdat een molecuul qua energie graag in een zogenaamde grondtoestand (energieneutraal) wil zijn, zal deze de overtollige energie uitzenden in de vorm van fotonen. Dit zien wij als licht, poollicht.

De verschillende kleuren van het poollicht verklappen met welke moleculen de geladen deeltjes van de zon zijn gebotst. Bij groen poollicht zenden vooral aangeslagen zuurstofmoleculen fotonen uit, bij rood en paars poollicht zijn het vooral stikstofmoleculen. Zuurstof en stikstof zijn de hoofdbestanddelen van

onze atmosfeer, daarom zie je deze kleuren het meest.

Welke moleculen worden aangeslagen heeft te maken met de snelheid en dus de energie-inhoud van de zonnewind. Dit bepaalt hoe diep de geladen deeltjes onze atmosfeer kunnen binnendringen. De samenstelling van de atmosfeer verschilt per hoogte. Dus de diepte die de geladen deeltjes bereiken, bepaalt welke moleculen ze tegenkomen.

Nog meer feiten:

- De intensiteit van de zonnewind is niet constant, daarom is de kracht van het poollicht ook niet constant.
- Poollicht komt voor op ongeveer 70 tot 300 kilometer boven het aardoppervlak.
- In de winter is er meer kans op het zien van noorderlicht, omdat dan de nachten rond de Noordpool langer en donkerder zijn.
- De oorzaak van het poollicht is pas in 1957 volledig verklaard.



HAnk

Tekst: Wouter Brandt

De biografie HAnk beschrijft het bijzondere levensverhaal van collega-vlieger Henk Vermeulen, die als jonge jongen opgroeit in het door oorlog geteisterde Nederlands-Indië. Door zijn ongeremde eigenwijsheid en vindingrijkheid overleeft hij verschillende Jappenkampen en komt hij met een boot naar Holland. Hij volbrengt de versnelde HBS en wordt toegelaten tot de Rijksluchtvaartschool. Na enkele jaren in dienst te zijn bij KLM, wordt hij voorzitter van de ledenraad van de VNV. Via die functie wordt hij uiteindelijk verkozen in het bestuur van IFALPA.

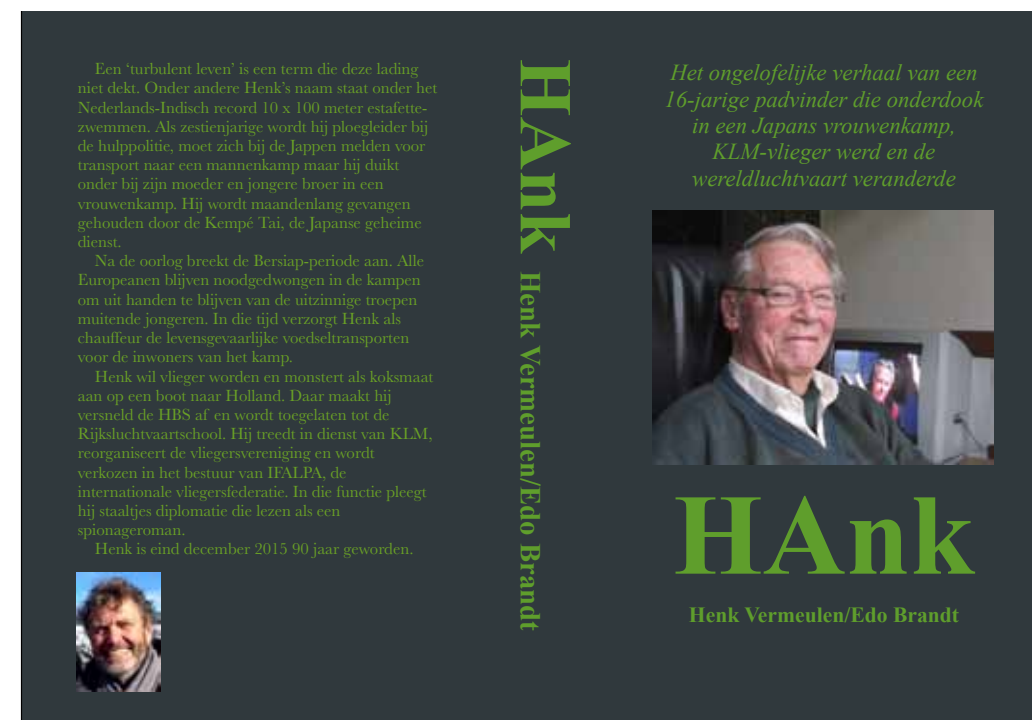
Zijn professionele carrière staat bol van de confrontaties met collega's van kantoor. Dit schetst een beeld

van een periode in de geschiedenis van KLM. Bij een van deze confrontaties over zijn beroep zegt hij: "Als iemand met een hamer op de neus van het vliegtuig slaat doen mijn tenen pijn. Er zijn maar weinig beroepen in de wereld waar je met je eigen leven garant staat voor de kwaliteit van je werk."

Het werk leest als een jongensboek. Het beschrijft het ontstaan van ons vak en de herkomst van regels die wij nu als vanzelfsprekend ervaren. Doordat er niet alleen anekdotes over het vliegen in staan, maar er vooral ook veel politiek in voorkomt, is het een 'must read' als je geïnteresseerd bent in geschiedenis en niet in die van de luchtvaart alleen.

Henk Vermeulen wordt als persoon treffend beschreven door zijn vriend Jan Gerritsen: "Het is meer dan duidelijk dat Henk geen gemakkelijke collega is geweest. Hij deed geen concessies aan veiligheid en las bij het irritante af zijn werkomgeving voortdurend de les. Dat zijn echter wel de gezagvoerders waar ik als passagier graag bij instap." ➤

Het boek is als paperback te bestellen via bol.com
ISBN: 9789402143690



Badhoevedorp, maart 2016

Beste Julio,

Je voorspelde het al in januari, maar nu was het ook te lezen in de Nederlandse media. De rechtszaak is voorlopig nog niet afgelopen. Zelf zei je dat de verdediging halverwege dit jaar zou kunnen beginnen. Je Nederlandse advocaat, mr. Knoops, vertelde dat de uitspraak daardoor pas eind dit jaar te verwachten is.

Ondertussen zijn er in de Tweede Kamer ook vragen gesteld over jouw situatie aan minister Van der Steur. De vragen waren heel gericht en serieus, maar de antwoorden alleen maar ontwijkend en nietszeggend.

Weet je wat zo bijzonder is aan deze briefwisseling? Opeens zie ik goed hoe verschrikkelijk lang het allemaal duurt. Hiervoor zag ik af en toe een berichtje in de media, een kleine herinnering. Maar door de briefwisseling wordt het concreter. Begin vorig jaar had ik ook de ijdele hoop dat er snel een uitspraak zou komen. Nu zijn we alweer een jaar verder en lijkt het nog minimaal acht maanden te duren.

Hoe ga je hier intussen mee om? Ben je het gewend en stel je je erop in? Of is het elke keer weer een klap in het gezicht? Heb je verder nog nieuws over jezelf, je gezondheid, de rechtszaak?

Hasta pronto,
Francis

Deze briefwisseling tussen de redactie van Op de Bok en Julio Poch is in Nederlands-Engels. Julio Poch spreekt dagelijks alleen nog Spaans. Hij leest en spreekt nog steeds goed Nederlands maar drukt zich inmiddels beter uit in het Engels.



Marcos Paz, Argentina, April 2016

Dear Francis,

This past Monday April 4th the last plaintiff – out of a group of five – finalized its accusation statement. It had started last week with an ideological rant against the United States, criticizing President Obama's visit to Argentina, and ended accusing all of us of genocide. Now we have an impasse of two weeks until April 18th. Then our Tribunal will announce the start date of the defense statements, expected for the month of May.

Finally, some good news. After a preventive detention of more than 8 years, Colonel (Ret.) Alejandro Duret, obtained today his long overdue freedom. He had been acquitted in trial in 2009, but upon appeal he received a 15-year sentence from Cassation Court. He is an army classmate (we both graduated in 1972) who was also a lieutenant in the seventies and was now one of my best friends here. We also share the same defense lawyer, Mr. Ibáñez.

Last month I spent a couple of days in the Navy Hospital for a preventive video-colonoscopy. Doctors recommend having one after reaching the age of 50 but I delayed it until my 60s. Luckily, the results of the procedure were good and I feel fine.

I continue receiving visits of former Transavia and KLM colleagues, both pilots as well as cabin attendants. They go out of their way to come to Marcos Paz at the expense of their time and money. They help me stay in touch with the outside world and give me the strength to continue fighting this injustice!

Yours truly,
Julio

Uitverkoop B777

De zwakke markt voor gebruikte Boeings met een dubbel gangpad kan verergeren door het omvallen van Transaero en door vlootaanpassingen.



De druk op de prijs van gebruikte Boeing 777s kan toenemen doordat toestellen van Transaero op de markt komen na het omvallen van de Russische maatschappij in oktober 2015. Transaero leaste veertien 777s van voornamelijk Russische lease-maatschappijen. Twee B777-300s zijn eigendom van Transaero.

Overvloed

Nog meer aanbod van 777s zal de toch al uitdagende widebody-markt doen verslechteren nu maatschappijen als Emirates, Malaysia Airlines en Singapore Airlines de lease van dit vliegtuigtype beëindigen. Vorig jaar juni maakte Aeroflot bekend 21 longhaul- en 22 shorthaul-toestellen te willen verkopen of verhuren. Tot deze widebodies behoren dertien 777-300ERs, waarvan er drie tussen maart en juni leverbaar zijn. Volgens Richard Anderson, chief executive van Delta Air Lines, is er

sprake van een 'bubble' in de markt van gebruikte vliegtuigen, wijzend op de overvloed van widebodies die te koop zijn. Dit heeft tot gevolg dat een tien jaar oude B777-200 voor slechts tien miljoen dollar gekocht kan worden. De algemeen geschatte waarde van een tien jaar oude 777-200ER is circa 45 miljoen dollar. Delta denkt in de loop van het jaar zeker zijn slag te kunnen slaan en hoopt dat de zwakke markt doorzet naar de narrowbodies.

De -200ER is de variant die het laatste jaar het meest aan marktwaarde heeft verloren. Eind 2015 stonden 27 exemplaren geparkeerd, wat neerkomt op zeven procent van de vloot en bovengemiddeld is. Nog eens rond de veertig toestellen komen op korte termijn tot binnen een jaar beschikbaar.

Motoren van alle varianten van de B777 zijn minder waard geworden door de grotere beschikbaarheid van

dit soort onderdelen. Maar ook de cascowaarde van de toestellen neemt af doordat beter bruikbaar materiaal beschikbaar is. Als gevolg zijn de prijzen in een jaar tijd al twintig procent gedaald.

Aanbod

Het overaanbod in de gebruikte widebody-markt is een groter punt van zorg voor de B777 dan voor de Airbus A330. Verder is voor de markt van belang wat Emirates plannen zijn met zijn B777-vloot. De luchtvaartmaatschappij uit Dubai heeft dertig -200ER's en 119 -300/ERS, waarvan er vijf nu vrijkomen. En ook Malaysia Airlines stuurt vijf 777-200ERs terug naar het leasebedrijf.

Bron: Flight International



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers