

Mei 2018

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**De weg naar een
nieuwe cao**

**Vliegen en
Diabetes Mellitus**

**Bestuursafdeling
Ryanair**



Waar zet jij je stip op de horizon?

Een Financiële Planning geeft inzicht.

Vang je dromen en doelen in een plan

Onze maatschappij verandert. Je bent steeds meer zelf verantwoordelijk voor je financiële toekomst. Of dat nu gaat om een huis kopen, studerende kinderen, minder werken of je pensioen. Dit vergt aandacht door professionals. Vanuit de Pilotendesk van Rabobank Utrecht kennen wij jouw carrière en houden hier rekening mee in onze adviezen.

Ook benieuwd naar de mogelijkheden? Neem contact op via:

- Pilotendesk.utrecht@rabobank.nl
- Feiko Manders (06-17431108)
- Nicky de Punder (06-10596442)

Dit is wat anderen zeggen:

"Eindelijk die check of alles wel goed geregeld is voor ons gezin bij invaliditeit, pensioen en overlijden" -Matthijs en Marloes-

"We hebben een duidelijk inzicht gekregen in de korte en lange termijneffecten van deeltijdwerken en weten nu hoe we een financiële buffer op kunnen bouwen. Zo zijn we goed voorbereid op de toekomst" -Jelle en Corinne-

Rabobank Pilotendesk, Maliebaan 15, 3581 CB Utrecht



Rabobank



Arthur van den Hudding
@VNVPresident

In voor- en tegenspoed

Het leek wel of heel Nederland zijn oordeel klaar had: de Franse vakbonden, en zeker die Franse piloten, moeten inbinden en stoppen met staken bij Air France na het referendum en het daaropvolgende aftreden van Jean-Marc Janaillac. Ook vanuit Nederlandse vakbonden en uit onze eigen gelederen kwam deze oproep. Dit heeft mij enigszins verbaasd. Hadden deze personen dan zo'n goed totaaloverzicht om onze Franse vakbroeders de zwarte piet toe te schuiven?

Als je je echt in de materie verdiept, ligt het beeld veel genuanceerder. Was het namelijk wel zo netjes van het Air France-management om een oplossing voor een relatief overzichtelijk cao-conflict buiten de vakbonden om te zoeken? Natuurlijk niet, je bent immers aan elkaar gebonden als werkgever en werknemersorganisaties, nu en in de toekomst. Daarnaast heeft het Air France-management wat ons betreft evenveel schuld aan de ontstane situatie door niet open en transparant de discussies met de vakbonden aan te gaan en hun werknemers weg te zetten als geldwolven.

Nederlandse politici, journalisten en de 17 miljoen mensen die zich mede-eigenaar van KLM voelen en zich actief op sociale media roeren, hebben ons (lees: KLM en de werk-

nemers) geen dienst bewezen door keer op keer het losweekscenario te benoemen. Al deze personen lijken te zijn vergeten dat KLM simpelweg is overgenomen door Air France en dat we (lees: KLM) nog altijd in een bijzonder comfortabele positie verkeren binnen de holding met onze eigen winst- en verliesrekening. De KLM-piloot werkt namelijk voor een Trans National Airline (TNA) met het hoofdkantoor in Parijs.

In deze roerige discussie wil ik graag een compliment maken aan de KLM CEO Pieter Elbers. In het programma Buitenhof heeft hij met zijn nuchtere houding een goede bijdrage geleverd om de gemoederen in Nederland te bedaren met een heldere boodschap dat we als Air France-KLM in voor- en tegenspoed elkaar trouw blijven. Wij hopen dat hij met zijn nieuwverworven positie binnen de holding een klein beetje het poldermodel in Frankrijk kan loslaten. En dat de totstandkoming van een cao soms duwen en trekken is, maar vooral luisteren. Hiervan is ons eigen principeakkoord een goed voorbeeld.

Dit brengt mij ook op de gedachte dat we als Air France-KLM en al zijn medewerkers nog veel te leren hebben van luchtvaartmaatschappijen als easyJet en TUI fly die, als mede-TNA zijnde, veel minder lijken te worstelen met cultuurverschillen.

En natuurlijk moest ik ook even slikken op het moment dat de derde staking in een week werd aangekondigd, maar ik zie veel meer in een dialoog met onze Franse collega's en in van elkaar leren. Zo zijn we afgelopen week met een brede VNV-delegatie nog op bezoek geweest bij onze vrienden van SNPL en hebben we gesproken over het verbeteren en verdiepen van onze samenwerking. Want als bondgenoten staan we in Frankrijk veel sterker in de toekomst.

inhoud mei 2018

- 01. arthwork
- 03. voorwoord
- 04. de weg naar een nieuwe cao
- 06. vliegen en diabetes mellitus
- 11. portret
- 12. uit het nieuws geplukt
- 14. bestuursafdeling ryanair
- 16. vergeten velden
- 18. wat wil de franse vlieger?
- 20. het vangnet ovb
- 22. het torentje
- 23. industrieus
- 24. het duitse mayday-model
- 26. overtrokken
- 27. van het bestuur
- 33. hamerslag
- 34. van de ledenraad
- 36. publicaties



de weg naar een nieuwe cao

04



bestuursafdeling ryanair

14



infographic

18



het vangnet ovb

20

colofon

**Maandblad 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 (KLM) - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren (KLM)
Jochem Baas (KLM)
Mark Duijker (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Marloes van Panderen (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag

Tim Stet en Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee

Danny van der Houwen, Jephthe Lafour
en Lionel Wille

Bestuur

Arthur van den Hudding - president
Willem Schmid - vicepresident
Frank Nauta - secretaris
Martijn Loef - penningmeester
Ruud Stegers - Algemene Zaken/Expertise
Platformen
Bart Benard - Vliegtchnische Zaken
Piet-Hein Eldering - Professionele Zaken
Wouter Houben - Internationale Zaken
Camiel Verhagen - Arbeidsvoorwaardelijke
Zaken
Erik van Gelder - Helikopterzaken
Coen George - Transavia
Pieter Daniëls - Martinair
Vincent Vink - KLM/KFA
Don Zonderhuis - TUI fly
Rudi Lousberg - easyJet
Kees-Jan Verachtert - Ryanair

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@vnv.nl

De volgende kopijsluiting is
4 juni 2018



Foto: Tim Stet

Eierstruif

Francis van Haaff, hoofdredacteur

Het ei is uitgekomen! De broedende KLM-kip heeft naar verwachting gelegd en dat wat er in het ei zat ligt nu op het bord van de ledenraad.

Putten uit gezegden over eieren is dankbaar, want daar valt veel van te maken. Zo kun je er bijvoorbeeld over lopen, en iedereen zou er mee kunnen toveren. Maar dat doet geen recht aan dit principeakkoord. Het is er! En hoewel het voor sommigen misschien een halve dop is, nooit vindt de hen een schoner ei dan hetgeen zij zelve lei.

Het idee van een broedperiode is zinnig gebleken. Er was te veel gekakel, maar als je wilt dat kippen eieren leggen moet je het kakelen verdragen. Het broeden moest even in afzondering. Hoe dat ging leggen we in deze Bok uit.

Bijna tegelijkertijd met de onthulling van het principeakkoord kwam het gekakel over de stakingen van Air France en het zinsspelen van met name de Telegraaf op een ontvlechting van Air France en KLM. Onze CEO Pieter Elbers hield een buitengewoon bekwaam pleidooi in het zondagse tv-programma Buitenhof: ontvlechting is onzin, maar de stakingen moeten nu wel een beetje afgelopen zijn. Het wordt te duur. Tegen wie had hij het? Beide partijen, werknemers en werkgever?

We vroegen het onze collega's van

broeder-vakbond SNPL in Parijs: Jongens, hoe staan jullie er in? Zijn jullie nou echt zo onredelijk?

Wat zij ons vertelden vindt u in een infographic in deze Bok. Ik denk dat wij de nuance van wat zij vragen nooit goed te lezen krijgen in de media. Het is duidelijk dat de crisis tussen de vliegers en de Air France-directie er een is van wantrouwen. Er wordt te weinig gedaan, met name door de directie, om tot elkaar te komen. De arbeidsvoorwaarden worden te politiek aangepakt en zonder ondernemerszin. Had je beter naar de eisen van de werknemers geluisterd en was je meteen gaan praten, dan waren we nu goedkoper uit geweest.

Air France wordt bestuurd door technocraten, door politici en niet door ondernemers. Dat is het probleem, legt ook correspondent Nicolas

Bouzou uit in Le Figaro, en twee dagen later in Het Financieele Dagblad. Als de werknemers nou alleen maar verwende kinderen zouden zijn, en alleen maar onredelijke eisen zouden hebben, dan lagen de kaarten zoals het nu in de kranten lijkt. Maar de verantwoordelijkheid ligt ook bij de directie. Zij worden te veel beïnvloed door de politiek, en te weinig door de berekening van de kosten van een vredelievende cao waarbij je in hemelsnaam dan maar wat bijlegt voor een redelijke en begrijpelijke looneis.

President Emmanuel Macron wil Frankrijk hervormen. We moeten hopen dat dat niet teveel ten koste gaat van de resultaten van Air France-KLM.

En dat is het hele eieren eten.



De weg naar een nieuwe cao

Op de Bok vroeg de onderhandelingsdelegatie bij het nieuws van het principe-akkoord hoe het is gegaan.

Tekst: Francis van Haaff

Gefeliciteerd! Hier hebben jullie hard voor gewerkt.

Bedankt! Hoeveel dagen werk het waren hebben we niet geteld, maar al met al heeft het veel tijd en energie gekost. In het najaar kwam het maar niet op gang, tot onze teleurstelling overigens want wij wilden voortgang. De maanden erna zijn we regelmatig om tafel gegaan. Ook dat was moeizaam, hetgeen in de communicatie wel te lezen was. Nadat de druk opliep hebben we toen in een lange nacht een kader kunnen afspreken. Dat was een belangrijke stap. Dat zijn we toen gaan uitwerken, en voor die periode hadden we de communicatie opgeschort. Die periode was intensief. Er zijn toen veel technische sessies geweest en vijf onderhandelingsdagen. Dat eindigde op 1 mei 11:58 uur, twee minuten voor de deadline. Tot het laatste moment was het niet zeker dat we eruit zouden komen. Het was lange tijd nog niet goed genoeg.

Hoe was de sfeer tussen KLM en de VNV-delegatie?

Met name zakelijk. De inzet en de wensen liepen natuurlijk uiteen. Ook de blik op wat reëel en wenselijk is verschilden enorm. Dat maakte dat

er veel discussies ontstonden die bij tijd en wijle behoorlijk fel waren. Dat was ook terug te zien in de communicatie. Dat is ook niet erg, zolang het maar niet persoonlijk wordt.

Wanneer kwamen jullie naar elkaar toe? Wat was het moment dat de kip begon te broeden?

WRR-aanpassingen/productieverlaging waren een absolute no-go voor KLM. En voor ons waren die juist essentieel. De acties van het AIT, de stakingsdreiging en de infosessies gingen vooraf aan de grote draai waardoor we opeens onze insteek haalbaar zagen. Dat leidde tot het 'kader' dat vervolgens in de maand daarna – in stilte – is uitgewerkt in een concreet akkoord.

De 'no-go'-onderwerpen kwamen later in een ronde terug, en dan met name rondom de maakbaarheid. KLM wilde initieel de WRR-aanpassingen over 54 maanden laten ingaan... Met gezamenlijke analyse en de juiste maatregelen is dat nu voor KLC en ICA binnen de looptijd gebracht: het logische moment en het best haalbare zonder vliegtuigen te laten staan. Op de B737 is dit

helaas niet helemaal gelukt, maar hebben we in ieder geval een financiële compensatie kunnen afspreken om dit enigszins goed te maken.

Was er onder 'de broedende kip' wel een sfeer van constructivisme?

Niks constructivisme, gewoon zakelijk onderhandelen. Zo werkt dat. KLM stond onder druk om een deal te sluiten die in lijn lag met de wensen van de vliegers. De technische sessies waren transparant en er is open met elkaar gesproken. Aan tafel probeer je elkaar te vinden, maar met behoud van zoveel mogelijk van je eigen punten en inzet.

We accepteren dat de WRR-verbeteringen niet dit jaar al ingaan. Dat had misschien wel sneller gekund als KLM eerder mensen had opgeleid. Gaat daar niet een slechte 'incentive' vanuit?

Op de planning van KLM hebben wij vaak wat aan te merken. Maar je kan niet van KLM verwachten dat zij van de een op andere dag zoveel extra vliegers heeft als er nodig zijn voor de forse WRR-aanpassingen. Als ze daar wel toe gedwongen zou worden, zouden er vluchten moeten uitvallen. Dat is een mogelijkheid, maar wij hebben ingeschat dat dit als onwenselijk ervaren wordt door de vliegers en op groot onbegrip binnen en buiten KLM kan rekenen. Feit blijft dat die productieverruiming door de hele RVL moet. Omscholingen kosten nou eenmaal tijd. Dan kan je redelijkerwijs niet van KLM verwachten dat dit najaar de maatregelen al ingaan. Het voorjaar is daarbij wel een goed uitgangspunt en valt nog binnen de looptijd.

Is deze cao daarmee niet toch vooral een cao van na 1 juni 2019?

Nee. Vanaf de datum van ondertekening gaan er stapsgewijs allerlei maatregelen in, zoals: het RVi hardmaken middels een proef, grip op de crewsterkte, de vrijwillige verkoop van de 2^e dag bij bewilligen, het verrekken van deeltijd over alle nevenopdrachten, het inkopen van aande-

len, de L+P cap, omscholingen en extra aannames die zorgen voor verlichting. Daarnaast zijn de loonsverhogingen overeengekomen, waarvan de eerste al op 1 januari 2018 met terugwerkende kracht ingaat. Het is dus een akkoord dat gedurende de looptijd intreedt en steeds meer verbeteringen brengt.

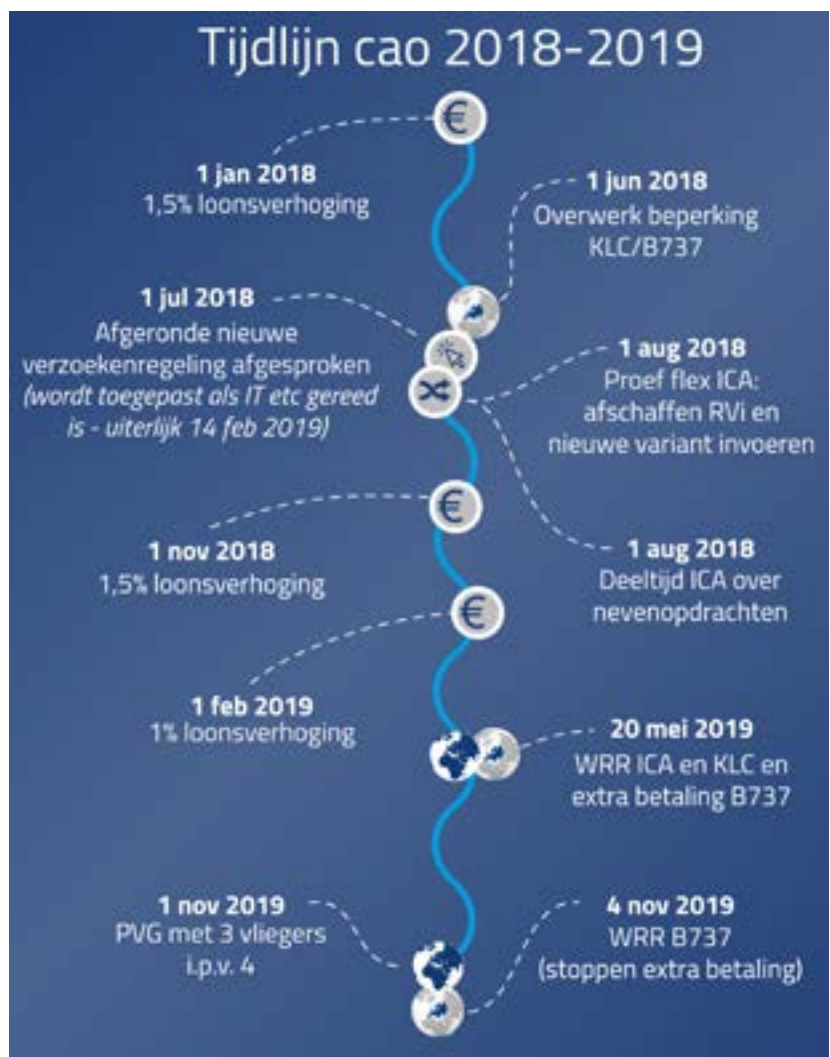
Is deze cao een opmaat naar een nieuwe RVL?

Aan een nieuwe RVL denken wij al langer. In 2015 hebben het bestuur en de ledenraad al uitvoerig over RVL-aanpassingen gesproken. KLM wilde toen in het cao-akkoord de RVL niet aanpassen. Nu wil KLM wel. Dat is mooi, en daar gaan we mee aan de slag. Maar dan wel los van alle commotie van een cao. Wij

willen de aanpassingen met de leden(raad) kunnen bespreken en daar willen we dan losstaand met KLM over onderhandelen. Dat voorkomt ook het heen en weer schuiven van waardes of punten met andere zaken.

Wat zien mensen over het hoofd dat best waardevol is in het akkoord?

Het akkoord geeft verbeteringen op diverse gebieden waar het de afgelopen jaren scheef is gaan lopen. Dat dit structurele verbeteringen zijn, maakt het waardevol. Dat het, met de uitdrukkelijke hulp van de leden in de vorm van steun, mogelijk is gebleken de WRR-verbeteringen af te spreken is geweldig en iets waar het niet naar uitzag afgelopen najaar.





Vliegen en Diabetes Mellitus

Tekst: Pim Lamers

Werken als vlieger en diabetes mellitus gaan moeizaam samen. Vanwege de mogelijke complicaties, met name het risico op een hypo, kunnen vliegers met insulineafhankelijke diabetes van oudsher niet goedgekeurd worden om te werken als vlieger. Deze diagnose betekent tot nu toe het keiharde einde van de vliegcarrière van de piloot, met alle bijbehorende vervelende gevolgen. Maar als een vlieger zijn bloedglucosespiegel altijd volledig onder controle heeft en nooit meer een hypo heeft, is het dan nog terecht dat deze vlieger niet meer goedgekeurd wordt voor zijn werk? In principe is deze vlieger dan toch geen groter risico dan een vlieger zonder diabetes?

Diabetes mellitus is de verzamelnaam van een aantal varianten van stofwisselingsziekten die met de werking van het hormoon insuline te maken hebben. Insuline is cruciaal in de regeling van de hoeveelheid glucose (suiker) in het bloed. Zowel een te hoog als een te laag gehalte aan glucose in het bloed levert ernstige complicaties op die in het uiterste geval levensbedreigend kunnen zijn. In de volksmond heet diabetes mellitus ook wel suikerziekte, maar deze naam is eigenlijk onjuist. De aandoening heeft op zich niets te maken met de consumptie van suiker en veel patiënten ervaren diabetes met de juiste behandeling niet als een ziekte omdat zij zich niet ziek voelen. In dit artikel wordt kortweg diabetes gebruikt om diabetes mellitus te benoemen.

Insulineafhankelijk

Er is een onderscheid tussen diabetici die afhankelijk zijn van het inspuiten van insuline en diabetici die zon-

der deze injecties toekunnen. Omdat er bij goed behandelde niet-insulineafhankelijke diabetes wat vliegen betreft weinig complicaties zijn, kunnen vliegers met deze aandoening onder voorwaarden goedgekeurd worden voor een medisch bewijs en mogen zij aan het werk als vlieger.

Een van de risico's is in een hypo te raken

Bij insulineafhankelijke diabetes moeten patiënten zelf de hoeveelheid glucose in hun bloed onder controle houden door het inspuiten van insuline om zo de bloedglucosespiegel te verlagen. Of juist te verhogen door op de juiste tijdstippen te eten. Tot enkele decennia geleden was dit voor diabetici met de toen beschikbare behandelmethoden erg

lastig. Diabetes gaf veel vervelende complicaties en patiënten hadden in hun dagelijks leven veel beperkingen. Een van de risico's is in een toestand van hypoglykemie te raken, kortweg een hypo genoemd. De bloedglucosespiegel is dan zo laag dat een patiënt buiten bewustzijn kan raken en in extreme gevallen uiteindelijk kan overlijden.

De afgelopen decennia zijn er echter veel wetenschappelijke en technische ontwikkelingen geweest waardoor veel diabetici hun bloedglucosespiegel tegenwoordig heel goed kunnen reguleren. Zo goed zelfs dat ze continu in dezelfde bandbreedte blijven als iemand zonder diabetes. En dus ook geen complicaties ervaren die het gevolg zijn van een te hoge of te lage bloedglucosespiegel. In veel andere veiligheidsgevoelige beroepen mogen mensen met insulineafhankelijke diabetes onder voorwaarden blijven werken. Beroepschauffeurs, treinmachinisten en schippers bijvoorbeeld worden

ook in Nederland goedgekeurd in deze omstandigheden. Beroepsvliegers echter niet.

Internationale ontwikkelingen

De afgelopen jaren waren er wereldwijd vliegmedische ontwikkelingen voor vliegers die hun bloedglucose-spiegel volledig onder controle hebben. In de VS worden vliegers met insulineafhankelijke diabetes al sinds 1996 onder voorwaarden goedgekeurd voor een Class 3 Medical, waarmee alleen niet beroepsmatig gevlogen mag worden. De beperkte groep vliegers die zo werd goedgekeurd leverde waardevolle data op, waaruit bleek dat ze geen groter risico voor de veiligheid vormden. Maar de vraag bleef of dit ook voor beroepsvliegers zou gelden, met hun zwaardere werktijden en vliegoperatie onder commerciële druk.

In Canada mogen ze gewoon internationaal vliegen

In 2002 introduceerde Canada als eerste land ter wereld voor beroepsvliegers met insulineafhankelijke diabetes de mogelijkheid om onder strikte voorwaarden goedgekeurd te worden. Dit was een grote stap voorwaarts. Meer dan veertig vliegers zijn ondertussen goedgekeurd onder deze voorwaarden. Deze Canadese vliegers mogen gewoon internationaal vliegen, dus ook naar alle landen waar vliegers met insulineafhankelijke diabetes niet goedgekeurd worden. Zeer recent heeft ook de Amerikaanse FAA besloten beroepsvliegers goed te keuren onder de voorwaarden van een eigen protocol.

In 2003 werd Douglas Cairns, een vanwege insulineafhankelijke diabetes afgekeurde Britse jachtvlieger, de eerste piloot met diabetes die rond de wereld vloog. Cairns was in het Verenigd Koninkrijk een pionier op dit gebied en wilde zo bewijzen dat vliegen met diabetes mogelijk is. Hij vloog op een Amerikaans Class 3 medisch bewijs, omdat hij in het

Verenigd Koninkrijk niet goedgekeurd kon worden. Al deze moeite bleef niet zonder resultaat, want sinds 2012 mogen in het Verenigd Koninkrijk zowel privé- als beroepsvliegers met insulineafhankelijke diabetes de lucht in. Een streng en goed gecontroleerd protocol vormt de basis van deze goedkeuring.

In Europa

Het Britse easyJet werd de eerste Europese luchtvaartmaatschappij die vliegers met insulineafhankelijke diabetes ook daadwerkelijk de mo-

gelijkheid gaf om aan het werk te gaan. Andere Britse luchtvaartmaatschappijen volgden. Sinds 2015 staat ook Ierland beroepsvliegers toe te werken onder het Britse protocol. Oostenrijk haakte in 2017 aan bij de Britten. De data van de vliegers onder dit protocol worden verzameld en onderzocht om problemen in kaart te brengen en verbeteringen door te voeren.

Alhoewel vliegers met insulineafhankelijke diabetes nu dus in andere EASA-landen hun werk kunnen

Diabetes mellitus

Letterlijk: 'honingzoete doorstroming'

Diabetes mellitus is de verzamelnaam van een aantal aandoeningen aan de werking van het hormoon insuline op de bloedglucosespiegel. Normaal gesproken verlaagt dit hormoon de glucosespiegel. Een te hoge bloedglucosespiegel (hyperglykemie) geeft een hele reeks klachten en kan in uiterste gevallen een patiënt in coma laten raken.

Onderzoek naar deze ziekten heeft tot nu toe ruwweg vijf soorten diabetes mellitus onderscheiden. Deze worden grofweg ingedeeld in twee categorieën, type 1 en type 2.

Type 1-diabetes is de vorm waarbij het lichaam het vermogen verliest om zelf insuline aan te maken. De cellen in de alvleesklier, die dit normaal gesproken doen, zijn vernietigd door het eigen immuunsysteem. Een externe oorzaak, zoals een bacterie of virus, heeft deze respons van het immuunsysteem meestal teweeggebracht. Maar meestal blijft dit moeilijk begrepen mechanisme onduidelijk en kan men een patiënt geen oorzaak geven. Ook erfelijke aanleg lijkt een rol te spelen.

Een patiënt met type 1-diabetes moet insuline spuiten om de bloedglucosespiegel te reguleren.

Type 1-patiënten hebben dus altijd insulineafhankelijke diabetes. Ongeveer tien procent van de diabetici heeft deze vorm.

Type 2-diabetes is de vorm waarbij cellen in het lichaam ongevoeliger zijn voor de werking van insuline. Het lichaam maakt zelf nog insuline aan, soms meer dan normaal. Maar de bloedsuikerspiegel loopt toch op omdat de lichaamscellen moeilijker glucose opnemen.

Deze vorm van diabetes komt relatief veel voor bij patiënten met overgewicht en een zittende levensstijl.

Ook erfelijke factoren spelen hier een rol. Veruit de meeste diabetici hebben een type 2-vorm.

Meestal kunnen patiënten door toepassen van een gezondere levensstijl zonder het spuiten van insuline toe. Maar ook patiënten van type 2-diabetes kunnen afhankelijk zijn van insuline-injecties, waardoor ook zij als insulineafhankelijk geclassificeerd worden.

Type 2-diabetes wordt vaak gezien als een welvaartsziekte. Deze vorm heeft dan ook langzamerhand de vorm van een epidemie aangenomen in steeds meer welvarende landen en landen met een recent sterk gestegen welvaart.

Wereldwijd hebben ongeveer 200 miljoen mensen een vorm van diabetes.

doen, is er voor de vlieger van een Nederlandse luchtvaartmaatschappij helaas nog geen mogelijkheid om weer te vliegen. De Nederlandse overheid regelt dit via de dienst Inspectie Leefomgeving en Transport, IL&T, die goedkeuring van vliegers met insulineafhankelijke diabetes onder geen enkele voorwaarde toestaat.

Pioniers bij TUI fly en KLM

Richard Helsdingen en Michel van der Pijl zijn Nederlandse vliegers met insulineafhankelijke diabetes die vanwege de huidige regelgeving werden afgekeurd voor hun werk bij een Nederlandse luchtvaartmaatschappij. Omdat ze graag als vlieger wilden blijven werken gingen ze op zoek naar mogelijkheden hiervoor. Door hun inspanningen zijn zij de Nederlandse pioniers op dit gebied.

Richard Helsdingen stapte na zijn militaire carrière over naar de civiele luchtvaart en werd verkeersvlieger bij het Nederlandse TUI fly. In 2011 werd bij hem diabetes type 1 geconstateerd, wat in principe een insulineafhankelijke vorm is. Zoals bijna altijd bij type 1-diabetes is er geen aanwijsbare oorzaak voor het ontstaan ervan bij hem gevonden. Als gevolg werd hij direct afgekeurd als vlieger.

Richard werd zich door zijn diabetes enorm bewust van zijn gezondheid en paste zijn dieet en levensstijl sterk aan. Samen met de moderne technieken om zijn bloedglucosespiegel te kunnen controleren zorgde dit ervoor dat hij zijn bloedglucosewaar-

den te allen tijde volledig onder controle heeft. Het managen hiervan is bij hem een tweede natuur geworden. Richard voelt zich net zo gezond en fit als toen hij geen diabetes had.

Hij wachtte dan ook geen moment toen in 2012 het Britse CAA besloot mensen in zijn situatie weer goed te keuren. Hij vertrok naar het Verenigd Koninkrijk om een Brits Class 1 Medical aan te vragen.

Na twee volle dagen van keuringen werd hij goedgekeurd om te vliegen onder het Britse protocol.

Hij keerde terug naar Nederland om te kijken of hij bij TUI fly weer aan het werk mocht. TUI fly stond welwillend tegenover de mogelijkheden. Omdat zijn Medical door een EASA-lidstaat is afgegeven is het in principe geldig voor vliegtuigen uit alle EASA-lidstaten. Juridisch gezien was het wel noodzakelijk voor Richard om zijn ATPL om te zetten naar een Brits document.

Net zo gezond en fit als voor hij diabetes had

TUI fly zag hierna in de regelgeving geen bezwaren en stond Richard toe om weer aan de slag te gaan. Hiermee schreef hij historie in de Nederlandse luchtvaart.

Geen goedkeuring

Michel van der Pijl was vlieger bij KLM toen ook hij werd geconfronteerd met diabetes type 1. Ook voor hem volgde afkeuring. Nadat ook hij volledige controle over zijn conditie had gekregen, besloot hij om de mogelijkheden om zijn vliegcarrière te hervatten uit te zoeken. Ook Michel omschrijft zijn levensstijl als zeer gezond, iets wat bij diabetes erg helpt om de complicaties van de ziekte tegen te gaan.

Al snel kwam hij onder andere via de VNV met Richard in contact en besloot hij ook de weg van een Brits Medical te onderzoeken. Toen bleek dat hij in principe goedgekeurd zou worden, ging hij op zoek naar de



Richard Helsdingen

mogelijkheden bij KLM. De vliegdienst van KLM was net als bij TUI fly welwillend en ging aan het werk om de mogelijkheden voor Michel te onderzoeken, ook op juridisch vlak. De juridische afdeling consulteerde EASA, waaruit bleek dat het wetsartikel op basis waarvan de CAA-UK class 1 Medicals verleende aan vliegers met insulineafhankelijke diabetes op meerdere manieren te interpreteren was. Ondanks dat het Medical door een EASA-lidstaat is uitgegeven en daarmee in principe rechtsgeldig in andere EASA-lidstaten, vond KLM de juridische risico's, zonder een duidelijke goedkeuring van de IL&T, te groot. Er volgde helaas geen goedkeuring van IL&T. Michel mocht niet meer aan het werk als vlieger in Nederland maar kon zijn vakkennis wel gebruiken voor het geven van instructie. Ondertussen heeft Michel een succesvolle carrière bij een groot trainingsconcern voor verkeersvliegers. Toch wil hij graag weer aan het werk als vlieger. Hij heeft er veel energie in gestoken om deze kwestie op de agenda te zetten bij de Nederlandse overheid, deels ook met hulp van de VNV.

IL&T heeft laten weten dat zij de regels voor goedkeuring niet kunnen veranderen zonder opdracht van het verantwoordelijke ministerie. Ze zijn immers een organisatie die volgens de Nederlandse wet de regels handhaaft. Voor dat standpunt is natuur-





Michel van der Pijl

lijk wat te zeggen. Michel wist Tweede Kamerleden te overtuigen om hier Kamervragen over te stellen. Uiteindelijk besloot de toenmalige staatssecretaris Sharon Dijksma om werk te maken van de kwestie en advies in te winnen. Dit advies werd gevraagd aan IL&T en luidde dat vliegen met insulineafhankelijke diabetes niet verantwoord is, waarmee ook voor de staatssecretaris de kous af was. En de viciuze cirkel was hiermee gesloten.

Afwijken van de regels

Ook de historische prestatie van Richard was helaas niet van lange duur. Zijn Britse goedkeuring was in 2012 door een aparte wet in het Verenigd Koninkrijk mogelijk gemaakt. Deze wet bepaalde een uitzondering op de EASA-regels die het toen niet toestonden om vliegers met insulineafhankelijke diabetes goed te keuren. Vanwege de niet eenduidige opvatting/interpretatie van dit wetsartikel voor lidstaten – zoals verschil in interpretatie door UK en NL – veranderde EASA de regel in 2015. Voortaan mochten landen zelf afwijkingen invoeren, mits minimaal twee EASA-lidstaten deze afwijking wilden.

De Britten kregen in 2015 steun van Nederland voor hun afwijkende regels, waarmee het bijbehorende protocol volledig voldeed aan de EASA-regelgeving.

In eerste instantie klonk dit als goed

nieuws, maar helaas staan de nieuwe EASA-regels andere landen ook toe om niet mee te doen met in andere landen goedgekeurde afwijkingen. Ook is in de nieuwe regels een limitatie in het Class 1 Medical opgenomen, namelijk dat vliegen hiermee wordt beperkt tot de (landen)registratie van het land dat het Medical uitgeeft.

Nederland doet niet mee aan de Britse afwijking, wat inhoudt dat vliegers van in Nederland geregistreerde vliegtuigen niet mogen vliegen met een 'afwijkend' Medical.

En Richard mocht dus niet meer vliegen op de Nederlandse vliegtuigen van TUI fly.

Vliegers uit landen die wel meedoen met deze 'afwijking' mogen wel gewoon door het Nederlandse luchtruim en van en naar Nederlandse luchthavens vliegen op vliegtuigen uit de betreffende landen.

Nederland doet niet mee aan de Britse afwijking

Richard's werkgever TUI fly denkt graag met hem mee en ook in deze situatie waren ze erg behulpzaam. Hij heeft nu drie weken per maand een interessante kantoorfunctie in Nederland. De vierde week van de maand wordt hij voor een week gedetacheerd naar het Britse zusterbedrijf van TUI fly en vliegt hij op Britse vliegtuigen vanuit het Verenigd Koninkrijk. Ook vliegt hij voor zijn plezier aerobatics op Britse vliegtuigen. Hierbij zit hij alleen in een vliegtuig, wat in overeenstemming is met de Britse regelgeving.

Omdat TUI fly toevallig een Brits zusterbedrijf heeft en behulpzaam is kan Richard zijn werk nog deels doen, maar ook hij wil natuurlijk gewoon in Nederland aan de slag kunnen.

Bezwaren IL&T

De VNV heeft IL&T gevraagd of ze zou willen aansluiten bij het Britse protocol om zo vliegen met insulineafhankelijke diabetes ook in

Nederland mogelijk te maken. Hierop gaf IL&T initieel als antwoord dat het de toepassing van het protocol voor vliegers te veel vond afleiden van het vliegen. Bovendien zou het immoreel zijn omdat vliegers op kosten worden gejaagd vanwege reservemeetapparatuur die ze moeten aanschaffen. Daarnaast had ze een aantal medische bewaren, die volgens specialisten op dit gebied onjuist waren. Later voerde IL&T aan dat het protocol in Nederland invoeren te veel mankracht zou vergen omdat het een omvangrijke keurings- en controleorganisatie zou vereisen.

Maar het Britse CAA heeft al aangeboden om al dit werk in hun organisatie voor de Nederlandse vliegers uit te voeren. Dan hoeft IL&T alleen te controleren of de Britten hun werk goed doen.

De VNV heeft zelfs een medisch specialist voor IL&T gevonden die dit controlewerk zou kunnen doen. Helaas heeft IL&T aangegeven niet mee te willen doen.

Ook voor dit artikel is opnieuw gevraagd aan IL&T of ze vooruitgang op dit gebied verwacht. Ze voorziet op dit moment geen nieuwe inzichten en blijft bij de eerder aangedragen bezwaren. Maar ze geeft wel aan mee te zullen doen als de EU de regels op dit gebied aanpast.

Helaas verwachten experts dat het nog jaren gaat duren voordat de EU/EASA haar regels op dit gebied aanpast, juist omdat maar drie landen op dit moment bruikbare data verzamelen.

Het merkwaardige is dat IL&T in andere transportsectoren mensen in dezelfde situatie wel toestaat om te werken. Een treinmachinist of buschauffeur met insulineafhankelijke diabetes mag namelijk wel gewoon aan het werk met een voertuig vol passagiers. En deze mensen werken alleen, terwijl een vlieger altijd een collega naast zich heeft.

Medische controle

Richard heeft ondertussen veel ervaring met het Britse protocol, dat vliegen met insulineafhankelijke diabetes volledig verantwoord maakt volgens zo goed als alle medische experts op dit gebied.

Hij durft te beweren dat vliegers die vliegen onder het Britse protocol op medisch gebied de meest streng gecontroleerde vliegers zijn. Een vlieger onder dit protocol moet ten eerste veel extra controles naast zijn reguliere medische keuring ondergaan. Tweemaal per jaar moet zijn eigen internist na controle een verklaring van geschiktheid afgeven. Nog eens tweemaal per jaar worden de gebruikte medische hulpmiddelen door een gespecialiseerd verpleegkundige onderzocht. Tweemaal per jaar moet hij zich melden bij een gespecialiseerde arts van het Britse CAA die controleert of de vlieger zich aan het protocol houdt. Logboek en bloedwaarden worden naast elkaar gelegd en willekeurige metingen bekeken om fraude uit te sluiten. Overigens moet de vlieger aantonen ook buiten vliegtijd zijn bloedglucosespiegel volledig onder controle te hebben. De vlieger wordt ook hier medisch onderzocht. En jaarlijks moeten een cardioloog en oogarts bezocht worden om schade door de complicaties van diabetes uit te sluiten. Ook moet jaarlijks een inspannings-ECG gemaakt worden om de hartfunctie te controleren. En dit is dan alleen nog het deel van het protocol buiten het vliegtuig.

In het vliegtuig

Als een vlieger zich aanmeldt, is hij verplicht zijn collega(s) het protocol uit te leggen. Zijn collega mag niet werkzaam zijn onder hetzelfde protocol. Ook moet de vlieger zijn hulpmiddelen en snelwerkende glucosetabletten meenemen. Deze laatste zijn overigens gewoon de 'Dextro'-rolletjes die te koop zijn bij elk tankstation.

Richard heeft onder zijn huid een sensor die zijn bloedglucosespiegel continu registreert. Deze informatie kan hij elk moment inzien en wordt opgeslagen. Dit kan tegenwoordig zelfs met een smartphone aangestuurd worden. Desondanks moet volgens het protocol de bloedglucosespiegel zeer regelmatig worden gecontroleerd door een druppeltje bloed te prikken en te controleren. In feite is dit dus al een soort back up-procedure. Een half uur voor start of landing moet de vlieger op deze ma-

nier zijn bloed controleren en tijdens het vliegen nog eens elk uur. Elke meting moet hij ter confirmatie aan zijn collega doorgeven en duidelijk hoorbaar voor de voicerecorder op-lezen.

Strikte handhaving van dit strenge protocol wordt dus ook nog eens gecontroleerd.

Het combineren van het protocol met het vliegen ervaart Richard niet als afleidend. Het kost hem nauwelijks moeite omdat het naleven een automatisme is geworden. Het meten van de bloedwaarde duurt ongeveer vijf seconden en kan gemakkelijk op een van de vele rustige momenten tijdens het vliegen ingepast worden.

Richard informeert ook altijd de purser over het protocol. Hij krijgt eigenlijk na de uitleg alleen maar positieve en behulpzame reacties van collega's, zowel in cockpit als cabine. En niemand krijgt zijn maaltijd sneller voorgeschoteld nadat hij erom vraagt!

Overigens wordt het protocol doorlopend geëvalueerd en is juist op aanwijzingen van de deelnemende vliegers op sommige punten zelfs strenger gemaakt om de risico's tot het absolute minimum te beperken. Volgens Richard zijn vliegers uitermate geschikt om met het protocol te werken. Het vereist kwaliteiten die vliegers in principe al in zich hebben, zoals het volgen van procedures en controle houden. Aan discipline en motivatie om goed werk te leveren ontbreekt het over het algemeen ook niet bij vliegers.

Ondertussen heeft een grote groep experts in Nederland, waaronder medisch specialisten, aangegeven dat vliegen met insulineafhankelijke diabetes onder de juiste voorwaarden veilig is.

**Het voelt als
oneerlijk voor de
vliegers**

Alle Nederlandse luchtvaartmaatschappijen hebben verklaard dat ze

vliegers in deze situatie willen laten vliegen als de overheid dit toestaat.

Metten met twee maten

Op dit moment kan een Nederlandse vlieger die voor easyJet vliegt gewoon op Amsterdam gebaseerd zijn en vliegen met insulineafhankelijke diabetes. Een vlieger in dezelfde situatie die voor een Nederlandse maatschappij vanaf hetzelfde vliegveld werkt, mag niet vliegen.

Inmiddels staat Europa's grootste luchtvaartmaatschappij in passagiersaantallen, Ryanair, ook vliegers met insulineafhankelijke diabetes toe om te vliegen. Omdat Ryanair onder lere regelgeving valt mag dit, met als gevolg dat in bijna elk Europees land er nu vliegers onder dit protocol aan het werk kunnen zijn. Ook vanaf de Nederlandse basis op Eindhoven. Dit valt moeilijk te rijmen met het gelijkheidsbeginsel voor burgers van de Europese Unie. EASA en het systeem erachter zouden juist de regels zo gelijk mogelijk moeten maken en tegelijk de aanwezige kennis van de lidstaten moeten bundelen. Maar niet alle lidstaten willen de Britse kennis op dit gebied toepassen voor hun eigen onderdanen, lijkt het.

Voor vliegers die als gevolg hiervan hun werk niet kunnen doen, voelt dit oneerlijk. Dezelfde overheid die wet- telijk vastgelegd heeft dat ze zoveel mogelijk moeten re-integreren op hun werk staat ze niet toe om hun werk te doen. En intussen groeit het aantal mensen met diabetes; in Nederland hebben al bijna een miljoen mensen een vorm van diabetes. Het aantal vliegers dat afgekeurd zal worden groeit logischerwijs dus ook, wat ook economisch een steeds grotere impact zal hebben.

De ontwikkelingen op dit gebied in andere landen volgen elkaar steeds sneller op. Nu ook een grote en gerenommeerde luchtvaartdienst als de FAA vliegen met insulineafhankelijke diabetes als veilig beoordeelt, is er een grote kans dat deze processen wereldwijd nog sneller gaan. Wellicht kan Nederland in deze kwestie laten zien dat het ook een keer gidslanden kan volgen in plaats van het zelf te zijn.

A man with curly hair, wearing a bright blue t-shirt with a logo, is smiling and serving a portion of golden french fries into a white paper tray. He is standing behind a food counter. In the foreground, the back of a person's head wearing a dark cap and glasses is visible, looking towards the food. The background shows a food stand with a large white sign hanging from the ceiling. The sign has the text 'HIER ALLEEN BESTELLEN' in large, bold, black letters. Below this, in smaller text, it says 'Wilt u uit een puntzak eten laat het van tevoren weten !!'. To the right, there is a refrigerated display case filled with various food items, including cans and packaged goods. The overall atmosphere is casual and friendly.

HIER ALLEEN BESTELLEN

Wilt u uit een puntzak eten laat het van tevoren weten !!

Eddy Boot (1966)

is eigenaar van Snackcar De Polderbaan. Eerder stond hij aan de Kaagbaan, waar het drukker was. In totaal verkoopt hij al 31 jaar aan de start- en landingsbaan.

De heerlijkheden van Eddy ("allemaal eerlijke producten!") krijg je met een vlotte Haagse opmerking. Op de vraag of hij op de foto zou willen voor de Nederlandse piloten roept hij: "Nee, joh, rot op!", maar dat betekent in het Hagenees: Ja, natuurlijk joh!

Van huis uit is Eddy eigenlijk metselaar, tot zijn ex-schoonvader hem op een leuk handeltje bij de Kaagbaan wees. Hij kocht toen als 21-jarige een SRV-wagen bij een bedrijf onder de rook van O6. De Cityhopper 433 verongelukte op 4 april 1994 op een paar meter van zijn frietkraam.

"Ik sta hier elke zaterdag en zondag, het hele jaar. En in de schoolvakanties elke dag. Ik heb ook zo mijn vaste klanten, zoals een moeder en zoon uit Almelo. De zoon ligt al 's ochtends vroeg in het gras om foto's te maken. Als ik open ga, komen ze bij mij even op krachten. De dag erop komen ze weer, helemaal uit Almelo. En laatst had ik een groep Chinezen. Die gaf ik een broodje frikandel. De volgende dag wilden ze er weer een; kijk, dan doe je toch wat goed!"

Ruim(e) ligplaatsen

Luchtvaartmaatschappijen kunnen zich in de toekomst onderscheiden door comfortabele ligplaatsen aan te bieden. Vliegtuigbouwer Airbus werkt samen met Zodiac Aerospace aan deze optie, die rond 2020 beschikbaar moet zijn in het vrachtruim van de A330.

De slaapplekken kunnen als modules op de vloer in het vrachtruim komen te staan. Hiermee wordt de ruimte efficiënt benut als er geen vracht te vervoeren is. Omdat de slaapmodules op de vloer van het ruim komen, zijn er geen aanpassingen aan de vloer nodig. Ze zijn ook makkelijk te verwijderen zodat er weer vracht in het ruim geladen kan worden.

Bron: *Up in the Sky*

FAA weer 'in charge'

In de Verenigde Staten heeft het Huis van Afgevaardigden een lang uitgestelde wet aangenomen die de Federal Aviation Administration opnieuw als uitvoerende macht benoemt voor de luchtverkeersleiding. De FAA werkte sinds 2012 op basis van een serie van kortetermijnverlengingen.

President Trump was een groot voorstander van privatisering van het Amerikaanse luchtverkeersleidingssysteem, waarvoor de Republikeinen plannen klaar hadden. Na maanden van inspanningen om medestanders te vergaren, moesten de Republikeinen erkennen dat er niet genoeg steun was om verder te gaan met het plan.

De wet werd goedgekeurd met 393 stemmen voor en 13 tegen en moet nog wel door de Senaat van de VS worden goedgekeurd.

Bron: *The New York Times*

Airlines met de meeste vrouwen

Van alle piloten ter wereld is 5,18 procent vrouw. Een percentage dat neerkomt op 7.409 vrouwelijke piloten. Bovenaan de lijst van luchtvaartmaatschappijen met de meeste vrouwen in de cockpit prijkt United Airlines met een percentage van 7,4 procent.

De International Society of Women Airline Pilotes publiceerde onlangs in de Engelse krant The Telegraph een lijst van de 17 grootste airlines met de meeste vrouwelijke piloten in dienst.

Als laatste op een 17e plek staat Norwegian. Hier is slechts één procent van de piloten vrouw. KLM komt voor op de zesde plaats met 5,2 procent, en weet drie andere Europese carriers boven zich. Zo is de tweede plaats voor Lufthansa, met 7 procent, de derde plaats is voor British Airways met 5,9 procent en ook TUI fly staat op een hogere plek dan KLM, met 5,3 procent. Air Canada bezet de vierde plaats van de top 5 met een percentage van 5,5 procent.

Bron: *Up in the Sky*

Met Franse slag

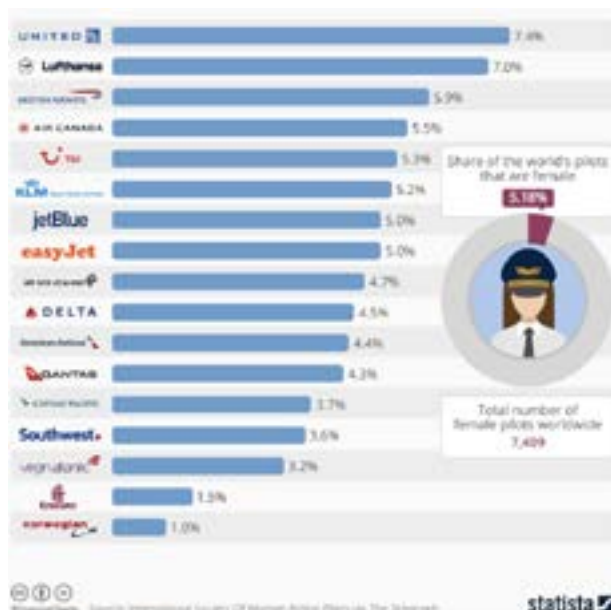
De piloten van twee Franse helikopters kregen onderweg tijdens een vlucht van Amsterdam naar Texel proces-verbaal voor diverse overtredingen. Na betaling van een boete van 2000 euro mochten ze doorvliegen naar Texel.

De helikopters waren voor een toeristische trip met elk drie mensen aan boord eerder vanuit Parijs, via Calais en vliegveld Midden-Zeeland, in Amsterdam gearriveerd. Onderweg vanaf de heliport Amsterdam naar Texel belandden ze in slecht weer. Op zicht vliegen was hierbij onverantwoord, maar dat deden de piloten toch.

De luchtvaartpolitie verwijt de piloten dat ze die situatie met een goede vluchtvoorbereiding hadden kunnen voorkomen.

Nog meer geklunzel volgde toen de piloten over Den Helder Airport wilden vliegen, wat vanwege de drukte niet was toegestaan. Bovendien landden ze in een weiland in de Wieringerwaard omdat ze dachten Texel niet meer te kunnen halen vanwege gebrek aan brandstof. Eenmaal geland bleek er wel voldoende brandstof aan boord.

Bron: *de Telegraaf*



B787's bij de kust

Uit voorzorg moeten de B787-toestellen van British Airways en Virgin dicht bij de kust blijven vliegen. Wanneer zich technische problemen voordoen met de motoren van het type Rolls Royce Trent-1000, waarmee deze vliegtuigen zijn uitgerust, kunnen ze zo sneller uitwijken.

De maatschappijen zijn opgeroepen om op maximaal één uur van de dichtstbijzijnde luchthaven te blijven, nadat BA en Virgin hun zorgen hadden geuit over voortijdige slijtage van de Rolls Royce-motoren.

Vorige maand bracht de Amerikaanse luchtvaartautoriteit FAA de uitwijktijd al terug van 330 naar 140 minuten voor alle Dreamliners met Trent-1000-motoren.

In Europa heeft EASA controles opgelegd voor de 'Package C'-motoren.

De Dreamliners van KLM en TUI vallen hier niet onder. Deze zijn voorzien van GENX-motoren.

Bron: *Up in the Sky*



50 jaar in Amstelveen

Een halve eeuw geleden besloot de directie van KLM dat haar hoofdkantoor in Amstelveen moest komen. Het oude hoofdkantoor in Den Haag was te klein geworden en de daardoor noodzakelijke decentralisatie deed de maatschappij geen goed. Met het nieuwe hoofdkantoor zou de decentralisatie teruggedraaid worden.

In mei 1968 kocht KLM voor ruim drie miljoen gulden een vijf hectare groot terrein in Amstelveen. Begonnen werd met de bouw, maar een maand later leek het er even op dat de bouw moest worden gestaakt vanwege de te verwachten geluidsoverlast van vliegverkeer op de Buitenveldertbaan. De bouw van een naast het KLM-gebouw gepland bejaardencentrum werd door het Rijk geblokkeerd. Het KLM-kantoor werd echter in zijn geheel door de maatschappij zelf gefinancierd, zonder subsidie van het Rijk.



Het gebouw werd op 22 maart 1971 in gebruik genomen en herbergde in het begin zo'n duizend medewerkers. Het ontwerp oogt van bovenaf als een vliegtuig, met een romp en twee vleugels. In 1989 is het gebouw gerenoveerd en kreeg het een extra verdieping.

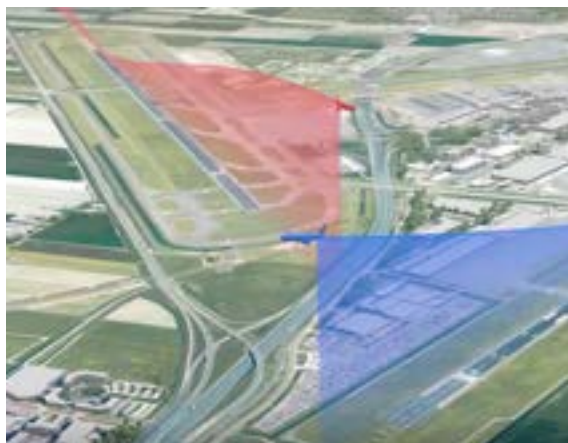
Bron: *Logboek*



Veiligheid versus groei Schiphol

De Onderzoeksraad voor Veiligheid stelt dat een principiële discussie over de toekomst van Schiphol onvermijdelijk is. Volgens de raad wordt te weinig gekeken naar veiligheid. Een jaar geleden waarschuwde de OvV ook al dat Schiphol zo complex is geworden dat het de grenzen van een veilige afhandeling van het vliegverkeer nadert.

De onderzoeksraad zegt dat de gevaren reëel en actueel zijn en refereert aan



een aantal recente voorvallen. Zo kwamen eind maart twee vliegtuigen dicht bij elkaar toen een toestel wilde landen op de Zwanenburgbaan, maar een doorstart moest maken, terwijl een ander vliegtuig net was vertrokken vanaf de Kaagbaan.

Ook is er kritiek op

het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat dat voorbijgaat aan de waarschuwing van vorig jaar en een *eenzijdige nadruk* heeft. In een eerste reactie op het kritische rapport zegt minister Van Nieuwenhuizen dat voordat er sprake kan zijn van groei, de veiligheid geborgd moet zijn. Ook moeten de aanbevelingen om de veiligheid op Schiphol te verbeteren snel door de sector worden opgepakt. De veiligheid van de luchtvaart en van Schiphol en omgeving staat voorop, aldus de minister. Zij zal de luchtvaartsector er op aanspreken dat deze en Schiphol het advies van de OvV ter harte nemen.

Ook de sector onderschrijft de kritiek van de onderzoeksraad en vindt dat maatregelen nodig zijn om de veiligheid op Schiphol verder te verbeteren.

Bron: *Haarlems Dagblad*



Bestuursafdeling Ryanair

Met de indelingsproblematiek en het annuleren van duizenden vluchten door Ryanair in september 2017 was onder de vliegers van Ryanair de onvrede opnieuw aangewakkerd. Inmiddels heeft dat geleid tot opzetten van de nieuwe bestuursafdeling Ryanair binnen de VNV, maar wat is hieraan voorafgegaan en wat zijn de toekomstplannen? De redactie sprak met Kees-Jan Verachtert, het nieuwste bestuurslid van de VNV.



Van links naar rechts op de foto: Ralph van der Werff, Robert Veldhove, Kees-Jan Verachtert en Chris van Royen.

Tekst: Mark Duijker

De schuld van de problematiek bij Ryanair werd grotendeels bij de vliegers in de schoenen geschoven en vakanties niet meer toegekend of ingetrokken. Deze onvrede leidde tot het samenkomen van een aantal van hun vertegenwoordigers per basis, die tot voorheen eigenlijk nauwelijks contact met elkaar hadden. Deze Elected Ryanair Committees (ERC's) besloten dat er iets moest veranderen binnen Ryanair en vormden samen het European Employee Ryanair Committee (EERC). Door alle problemen die speelden bij Ryanair leek dit een uitermate geschikt moment om in actie te komen. In oktober werd dan ook een website gelanceerd en werden verschillende

social media gebruikt om de collega's te informeren over het bestaan van de EERC.

Facebook-pagina

De onvrede werd breed gedragen, dit blijkt wel uit het feit dat in een week tijd meer dan drieduizend Ryanair-vliegers bij de opgerichte Facebook-pagina waren aangesloten. Ook werd een raadpleging uitgeschreven om te inventariseren waar de grootste knelpunten lagen bij de vliegers. Omdat de wetgeving per land verschilt, is het niet mogelijk om alle arbeidsvoorwaarden voor alle Ryanair-vliegers exact gelijk te stellen. Er moest een raamwerk gemaakt worden op basis van deze knelpunten dat voor iedereen op

hoofdpijnen gelijk zou zijn en per land uitzonderingen mogelijk waren. Hieruit is het eerste Conditions Pay Proposal (CPP) ontstaan. In het CPP zijn de wensen van de vliegers gebundeld en vormt eigenlijk het eerste fundament voor een te maken cao.

Nederland

In Nederland leeft ook de wens om tot een cao te komen met Ryanair. Aangezien een Europese vakbond niet van de een op andere dag te organiseren is, leek de best te bewandelen weg om in contact te komen met de vakbonden. Kees-Jan Verachttert en Chris van Royen zijn zich hiervoor gaan inzetten bij de Ryanair-vliegers in Nederland en traden hierover in contact met de VNV.

Meer dan tachtig procent is al lid van de VNV

In Eindhoven vond vervolgens een voorlichtingsdag voor de Ryanair-vliegers plaats, georganiseerd door de VNV, en al snel vonden vervolgesprekken tussen beide partijen plaats. Lastig was wel dat veel Ryanair-vliegers werken als zzp'er en zij hierdoor eigenlijk geen lid-volledig zouden kunnen worden van de VNV. Gelukkig werd een oplossing gevonden in het protocol dat eerder voor de Transavia-vliegers in München gebruikt is.

Referendum

Om daadwerkelijk een bestuursafdeling in te kunnen stellen, is een instemmingsreferendum uitgeschreven onder alle leden van de VNV. Met 778 positieve stemmen van het totaal van 799 is de officiële erkenning van Ryanair inmiddels een feit. Bijzonder is dat nu al meer dan tachtig procent van de Ryanair-vliegers lid van de VNV is.

Kees-Jan Verachttert

Het nieuwe bestuurslid Ryanair is Kees-Jan Verachttert. Kees-Jan wordt bijgestaan in zijn werkzaamheden door Chris van Royen en

Robert Veldhove. Harry van der Krabben en Peter Huisman zullen te zijner tijd de bestuursafdeling ook gaan ondersteunen.

Het eerste overleg vond plaats in april

Hoe nu verder?

Op korte termijn is de wens om een cao tot stand te laten komen volgens Nederlandse wetgeving met als raamwerk het Conditions Pay Proposal. Deze cao moet ervoor zorgen dat de arbeidsvoorwaarden en betalingen meer gelijkgesteld worden en ook structureel verbeterd worden. De meest ideale optie zou zijn om tot een kortlopende cao te komen, zodat de basis er is en er snel met Ryanair vervolgonderhandelingen plaats kunnen vinden om zo de arbeidsvoorwaarden op termijn verder te verbeteren.

Ryanair wil praten

Na de stakingsdreigingen van verschillende bonden in december 2017, heeft Ryanair voor het eerst in zijn bestaan aangegeven met de bonden te willen praten over een cao en lijkt het hiermee ook te begrijpen dat het niet anders meer kan dan ook naar zijn personeel te luisteren. Het eerste overleg tussen de VNV en Ryanair heeft op 5 april plaatsgevonden, waarin Ryanair een eerste concept-cao heeft overhandigd aan de VNV. De vervolgesprekken staan gepland voor 15 mei. De VNV zal dan in hoofdpijnen reageren en beargumenteren waarom de toepasselijkheid van het Nederlands recht en een Europese senioriteitslijst zo belangrijk zijn.

Ryanair Transnational Pilot Group

In verschillende landen heeft zich eenzelfde proces afgespeeld als in Nederland en hebben vliegers zich aangesloten bij vakbonden. Tijdens een bijeenkomst van de European Cockpit Association (ECA) in Luxemburg werd op 17 maart 2018 de Ryanair Transnational Pilot Group

(RTPG) opgericht. De RTPG kan gezien worden als een overkoepelend Europees verbond van Ryanair-vliegers waarin diverse Europese pilotenbonden zich verenigen. Het doel van de groep is om meer permanente arbeidscontracten onder lokaal arbeidsrecht te krijgen. Ook willen zij meer gelijkwaardige en transparante carrièremogelijkheden in het hele netwerk en een effectieve vertegenwoordiging voor alle Ryanair-vliegers. Op 8 mei heeft de eerste RTPG-bijeenkomst plaatsgevonden en is een bestuur verkozen.

Grote verschillen

Op dit moment zijn de verschillen per land nog erg groot, zelfs ook tussen de verschillende bases in hetzelfde land, en kan Ryanair op individuele basis onderhandelen over salaris en arbeidsvoorwaarden en hier druk op uitoefenen. Door middel van de RTPG zal er een grote vorm van transparantie ontstaan. De vakbonden in verschillende landen zullen goed geïnformeerd raken over de gang van zaken bij elkaar, waardoor de vliegergemeenschap Ryanair meer als een solide front kan benaderen. De nieuwe bestuursafdeling zou graag op korte termijn de RTPG verder willen opbouwen.

Bij ECA werd in maart de RTPG opgericht

Er is echter nog wel veel werk te verzetten, er bestaat op dit moment namelijk nog geen wetgeving die een Europese vakbond bevoegdheden geeft om te kunnen handelen. Namens de VNV zullen Martijn Loef, Kees-Jan Verachttert en Chris van Royen deelnemen in de RTPG.

Vrijwilligerswerk

Al het werk dat verzet wordt door de Ryanair-bestuursafdeling gebeurt op vrijwillige basis. Het is bewonderenswaardig om te zien hoeveel vrije tijd deze mannen besteden aan het stukje bij beetje verbeteren van de omstandigheden bij Ryanair. ➤

Berlijn Tempelhof

Moeder aller luchthavens

Weinig luchthavens straalden meer geschiedenis uit dan Berlijn Tempelhof. Alhoewel meer luchthavens de titel claimen, zou Tempelhof het oudste als verkeersluchthaven ontworpen vliegveld ter wereld zijn. De luchthaven was letterlijk vergroeid met de stad Berlijn en speelde een hoofdrol in de roerige 20e eeuw die de stad beleefde. De bevolking organiseerde zelfs een referendum om de luchthaven te behouden.

Tekst: Pim Lamers

De geschiedenis van de luchthaven begint in 1923, als het Duitse ministerie van transport opdracht geeft in de wijk Tempelhof een luchthaven aan te leggen op een oud militair paradeveld.

Ooit was het land van de ridderorde der Tempeliers, vandaar de naam Tempelhof. In 1926 wordt het Duitse Lufthansa opgericht om vanaf Tempelhof vluchten uit te voeren. In 1927 wordt een heuse terminal gebouwd met, als eerste ter wereld, een eigen metrostation.

In de jaren 30 groeit de luchthaven uit tot een van de drukste in Europa. Vanaf 1934 begint de bouw van de iconische terminal op het veld, die nog steeds als 'de moeder aller luchthavens' wordt gezien.

De opdrachtgevers van de nieuwe terminal zouden echter heel anders de geschiedenis ingaan. Het nazi-regime is in Duitsland aan de macht

en de terminal is een van de eerste grote projecten voor het even megalomane als krankzinnige idee dat Berlijn moet omvormen tot de Germaanse hoofdstad Germania. Hitler's architect Albert Speer heeft de leiding over dit project, waarvan slechts enkele gebouwen zijn overgebleven.

De terminal met een lengte van 1.200 meter vormt deels een cirkel om het veld heen. Het complex moet op een vliegende adelaar lijken waarvan de hangaars de vleugels vormen. Alle afmetingen zijn gigantisch, zelfs nog voor onze tijd. Het nog grotere originele ontwerp wordt nooit afgebouwd, en de nazi's gebruiken de terminal uiteindelijk nooit voor luchtverkeer.

Want de Duitse inval in Polen in 1939 vormt het begin van de Tweede Wereldoorlog. Tijdens de oorlog worden de hangaars gebruikt om vliegtuigen voor de Luftwaffe te as-





sembleren. Ondergronds worden uit de hele stad onderdelen naar Tempelhof gebracht, waarna de afgebouwde vliegtuigen naar het front gaan. In 1945 wordt Berlijn grotendeels verwoest tijdens de slag om en inname van de stad door Sovjettroepen. Tempelhof komt echter redelijk ongeschonden uit de strijd.

Na de oorlog worden de hangaars al snel gebruikt om trams op te knappen, zodat het openbaar vervoer in de totaal verwoeste stad langzaam weer op gang kan komen. De Jalta- en Potsdamverdragen kennen Tempelhof toe aan het Amerikaanse leger. Berlijn is in vier sectoren verdeeld door de geallieerde troepen. Vliegverkeer van en naar de Berlijnse luchthavens mag alleen uitgevoerd worden door vliegtuigen uit de vier landen. Ook het personeel aan boord moet de nationaliteit hebben van een van deze landen. In 1946 beginnen de geallieerden weer

met civiele vluchten vanaf Tempelhof, al zijn de passagiers voornamelijk gelieerd aan de geallieerde militairen.

Al snel krijgen de drie westerse landen problemen met de Sovjet-Unie over de status van Berlijn. West-Berlijn wordt een enclave in door de Sovjets bezet gebied. Op 20 juni 1948 besluiten de Sovjets alle landverbindingen naar West-Berlijn af te sluiten. Ze hopen dat de westerse geallieerden Berlijn zullen opgeven als ze de stad niet meer kunnen bevoorraden. Maar de geallieerden organiseren een luchtbrug door de drie luchtcorridors naar Berlijn toe. De 2,5 miljoen inwoners worden meer dan een jaar lang door de lucht voorzien van al hun eerste levensbehoeften. De schaal van de operatie is gigantisch, zeker voor de technologie die toen beschikbaar was. Op Tempelhof worden op de grasbaan twee verharde banen gebouwd door Amerikaanse genietroepen om al het verkeer af te handelen. 4.500 ton aan goederen worden dagelijks ingevlogen, inclusief snoep dat uit de 'candy bombers' wordt gegooid voor de Berlijnse jeugd. De Sovjets heffen hun blokkade eind 1949 weer op, bij gebrek aan resultaat.

West-Berlijn wordt in 1949 onderdeel van de nieuwe Bondsrepubliek Duitsland, maar Tempelhof blijft in beheer van de Amerikaanse luchtmacht. Het luchtverkeer neemt tot de jaren 70 fors toe. Pan American wordt de grootse partij in het luchtverkeer van en naar Tempelhof, BEA en Air France beconcurreren PanAm. Duitse maatschappijen mogen pas vanaf 1990 weer naar West-Berlijn vliegen, na de val van de muur. In de jaren 70 neemt het vliegverkeer op Tempelhof af. West- en Oost-

Duitsland verbeteren hun betrekkingen en het reizen over land naar West-Berlijn wordt wat praktischer. Veel West-Duitsers rijden liever gewoon met hun auto in plaats van een dure vlucht te boeken. Vanaf 1975 verhuizen alle lijnvluchten naar vliegveld Tegel, en is Tempelhof overbodig. Nadat de Amerikaanse luchtmacht het vliegveld overdraagt aan de Duitse regering in 1990 blijft Tempelhof een luchthaven voor zakelijk verkeer en een enkele regionale lijnvlucht.

De stad Berlijn besluit in 2007 om al het luchtverkeer in Berlijn op een nieuw te bouwen luchthaven af te handelen, Berlijn Brandenburg Airport. De oude luchthavens moeten sluiten, Tempelhof al in 2008. Dit maakt veel emoties los, vooral vanwege de rol die Tempelhof als luchtbrug had. Er wordt zelfs een referendum gehouden. Hoewel de meeste stemmen voor openhouden zijn, is de opkomst te laag om het referendum rechtsgeldig te laten zijn. Op 30 oktober 2008 gaan om middernacht voorgoed de lampen langs de banen uit, na een avondvullende afscheidsceremonie en luchtshow.

Tegenwoordig is Tempelhof een stadspark. De hangaars worden gebruikt voor allerlei evenementen. De gemeente Berlijn heeft geprobeerd bouwprojecten op te starten op het land middenin de stad, maar de inwoners willen 'hun' Tempelhof als open veld behouden. De gemeente is sowieso niet zo goed met bouwprojecten, want de nieuwe luchthaven is nog steeds niet open en een groot fiasco. Waarschijnlijk kan de gemeente niet wachten tot ook dit een vergeten veld wordt.



Wat v Franse



Dat vroeger
vertegenwo
de Franse va

SN

Tien verschillende vakbonden vertegenwoordigen de werknemers

(dit is een globale indeling. Sommige bonden zijn overkoepelend)

Vier voor het
grondpersoneel

Drie voor het
cabinepersoneel

Drie voor de
vliegers



SNPL is de grootste van de drie vliegerbonden

1

confiance / vertrouwen



De vliegers hebben geen vertrouwen in de onderhandelaar van Air France.



Elk bod van Air France staat ver van wat de vliegers eisen. Hoe langer het duurt, hoe meer tijd besproken moet worden (met terugwerkende kracht) en hoe hoger de looneis wordt.



Een deel van het bod is afhankelijk van het bedrijfsresultaat, maar de getallen zijn manipuleerbaar.

2%

Oorspronkelijk v
salarisverhoging va
dan 1%. Was AF m
kortlopende cao af

0%

Voor 2019 t/m 202
resultaat 1,65% p
geval wordt het 0%

6%

De Franse vliegers
6% over de afgelop

Wil de vlieger?



we aan een
oordiger van
kbond SNPL



Het eerste kwartaal van 2018 kende 15 stakingsdagen.

Vijf daarvan werden door de vliegers georganiseerd.



Een dag staken kost het bedrijf
ongeveer €25 miljoen.

2

loon

wilden de vliegers een
an 3%, maar AF bood niet meer
et 2% gekomen, dan was er een
gesloten.

21 biedt AF afhankelijk van het
er jaar. Maar in het slechtste
o.

eisen een inflatiecorrectie van
en zes jaar.

3

certitude / zekerheid



Eerdere publicatie reserves. De vliegers worden
betaald per uur en reserve wordt niet betaald.

A350

Duidelijkheid over de inschaling van de A350 en de
uitfasering van de A340.

HOP!

Zekerheid over de werkgelegenheid in verband met
eventuele productieovername door Transavia
France en Hop!

Het vangnet OVB



Een luisterend oor en een sparringpartner. Neutraal in elke zaak, altijd met als doel het verlenen van bijstand aan de vlieger. Sinds 1983 bestaat het Onafhankelijk Vertrouwensteam Burgerluchtvaart, OVB. Een stichting die ten doel heeft vliegers op collegiale basis bij te staan met sociale, psychische of medische problemen. Onlangs is het OVB van samenstelling veranderd. Op de Bok spreekt met Marlies van Beek en Marc Algra.

Tekst: Jochem Baas

Ten onrechte hebben mensen soms het idee dat het OVB een kliklijn is. Het OVB is voornamelijk een luisterend oor en klankbord. Aldus Marlies van Beek, coördinator van het OVB. Daarnaast is het OVB een doorgeefluik voor potentiële hulptrajecten.

Wat doet het OVB?

Het OVB biedt vliegers de mogelijkheid om zorgen te uiten over de gesteldheid van zichzelf of van collega vliegers. Vliegers met een gedragsprobleem herkennen meestal hun eigen probleem niet. Aanleidingen kunnen alarmerende of zorgwekkende observaties zijn tijdens het vliegen of in de omgang met collega's. Het uiteindelijke doel is het verlenen

Op de foto het OVB, van links naar rechts: Ruud Hijmans, Reinder Jansen, Peter Zwager, Marlies van Beek, Marc Algra, Graham Jeffrey en Wouter Slaa.

Wouter vliegt bij TUI fly als senior first officer op de 787. Graham is net gezagvoerder bij KLM Cityhopper, waar Marc Algra al een tijdje copiloot is. Marlies is gezagvoerder 777 bij KLM. Peter Zwager wordt opgevolgd door Barry Tang (helaas niet op de groepsfoto) die co 747 bij Martinair is. Reinder en Ruud zijn beiden gezagvoerder 737, respectievelijk bij Transavia en KLM.

van bijstand en uitdrukkelijk niet om het boekje van de melder schoon te hebben, aldus Marlies. Het gaat om de bijdrage aan het welzijn van de persoon in kwestie.

Wat voor soorten problematiek krijgt het OVB mee te maken?

Het OVB krijgt te maken met alles wat maar met menselijk gedrag te maken heeft. Meldingen lopen uiteen van afwijkend sociaal gedrag, zoals neerbuigendheid of zorgwekkende neerslachtigheid tot discriminatie, verwardheid of zelfs seksuele intimidatie. Het gaat om gedrag buiten het figuurlijke 'normale pad'. Anderen kunnen last hebben van dit gedrag, maar vaak ook de persoon

We onthouden ons van een waardeoordeel

in kwestie zelf. Marc Algra is vorig jaar toetreden tot het OVB. "Wat wij als onafhankelijk team goed kunnen, is ons onthouden van een waardeoordeel. We staan neutraal in elke zaak en kunnen daardoor objectief sneller en doortastender helpen."

Hoe komt een melding tot stand?

Een contactverzoek is mogelijk via de – vernieuwde – website www.vertrouwensteam.nl. Daarbij kun je kiezen met wie van het vertrouwensteam je wilt spreken. De eerste vraag is altijd: heb je de persoon zelf erop aangesproken? Vervolgens, wat is de reden dat de melding naar OVB gaat en niet naar bedrijf? Voor meldingen over vliegtechnische zaken, zoals het niet houden aan SOP's wordt altijd doorverwezen naar het betreffende bedrijf. Als de melding binnen het kader valt dan pakt het OVB het op. De melder wordt gevraagd zijn of haar ervaring zo feitelijk mogelijk op papier zetten. Het OVB buigt zich vervolgens over een plan van aanpak. Bij heftige zaken is er direct contact met ander lid van het OVB.



Nieuwe teamleden Reinder Jansen, Graham Jeffrey en Marc Algra.

Anonimiteit

Anonimiteit is van groot belang, legt Marc nog eens uit. Zowel de melder als degene die een traject ingaat moeten worden beschermd. "De anonimiteit van de melder wordt gewaarborgd doordat we pas na twee of meer onafhankelijke meldingen actie ondernemen." De melder is dan veelal niet meer te traceren naar een losstaand incident. Dit incident wordt ook niet met de betreffende persoon besproken. Wanneer er besloten wordt om contact te zoeken met de persoon, wordt getracht een interventie te plannen. Omdat wij van het OVB gewoon collega's zijn wordt getracht vanuit deze sfeer een dialoog aan te gaan. De zorgen van degenen om je heen worden medegedeeld.

Waar komen meldingen vandaan?

Gelukkig zien we dat vliegers die zich realiseren problematisch gedrag te vertonen, bijvoorbeeld door stress thuis of een persoonlijke situatie, vaak zelf tijdig hulp zoeken. De meeste meldingen die dus bij het OVB binnenkomen gaan over een collega. De insteek hierbij is dat de persoon geholpen kan zijn met de melding. Het OVB is er niet voor de melders, de melder krijgt geen feedback.

Geen specialisten

Marlies benadrukt dat het OVB collega's zijn en geen psychologen, artsen of advocaten. Vaak is een enkel gesprek met de betreffende persoon al genoeg om degene zich van bepaalde gedragsvormen bewust te worden. Er wordt de vlieger in zo'n gesprek een spiegel voorgehouden. Na een interventie zijn personen vaak dankbaar dat het afwijkende gedrag bespreekbaar is gemaakt. Uiteindelijk is de bedoeling dat de persoon zelf weer lekkerder in de cockpit zit en voor anderen een fijnere collega wordt. Naast interventies kan het OVB ook adviseren en doorverwijzen naar verschillende hulptrajecten. Voor meldingen over medicijnen, alcohol of drugs (MAD) staan wij in nauw contact met stichting ASG. Voor deze meldingen wordt vaak vanuit die stichting hulp geboden.

Het OVB ontwerpt een vangnet voor 'mental health'

Germanwings

Ook wanneer je zelf aanneemt dat een afwijkend gedragspatroon incidenteel is, dan is het toch de moeite om een melding te maken. Het kan zijn dat het OVB al andere meldingen ontvangen heeft. Naar aanleiding van het tragische ongeval van Germanwings 9525 is hier ook op gebied van wetgeving het een en ander aan het veranderen. Vanuit EASA is er een regelgevingstraject ontstaan waarin een soortgelijk ongeval in de toekomst moet worden voorkomen. Het OVB heeft zich de afgelopen drie jaar samen met KLM, de VNV en het ministerie van Milieu hard gemaakt om deze regelgeving aan te laten sluiten bij de 'normale' sociale, psychische of medische problematiek die voorbijkomt. Dit om te voorkomen dat wetgeving geschreven wordt alleen geënt op suicidaliteit. Het OVB ontwerpt momenteel met verschillende partijen een vangnet toegespitst op 'mental health'. Het doel is om een goed werkend Peer-Support-Programma (PSP) in te richten dat voldoet aan deze nieuwe wetgeving. Ondanks dat er nog uitdagingen liggen gelooft het OVB dat het met circa 35 jaar ervaring bij uitstek de organisatie is om deze rol te gaan vervullen.



Ook Barry Tang treedt toe tot het OVB.



Het torentje

Wie neemt de leiding?

De Nederlandse luchtvaartsector is erg groot voor zo'n klein land. Dus hoe bestuur je dat efficiënt? In april nodigde de Tweede Kamer achttien verschillende belanghebbenden uit om van gedachten te wisselen over de 'governance structuur luchtvaart'.

De belanghebbenden die in de Tweede Kamer hun visie mochten delen zijn te verdelen in drie groepen. De omwonenden, overheden en luchtvaartsector. Die drie partijen hebben allemaal andere prioriteiten en belangen. Zij kwamen niet om die te verdedigen. Het ging namelijk niet om wie er gelijk heeft, maar wat zij verwachten van de rijksoverheid.

De omwonenden

De vijf aanwezige vertegenwoordigers van omwonenden hebben moeite met de onduidelijke houding van de rijksoverheid. De afspraken uit 2008 zijn soms ingehaald door de tijd. Zo is aan de Alderstafel geen rekening gehouden met het klimaatakkoord.

Oude afspraken die niet meer voldoen hebben geen opvolger gekregen. Daarom vinden veel bewoners dat zij zich nu in een niemandsland bevinden. Zij willen afspraken die worden nagekomen, onafhankelijk tot stand komen en voldoen aan de huidige tijd.

De overheden

Gemeenten en provincies vertegenwoordigden de tweede groep. En wie denkt dat overheden het onderling met elkaar eens zijn, kwam voor een verrassing te staan.

Ze uitten kritiek op het Rijk. Apeldoorn wist bijvoorbeeld niets over nieuwe vliegroutes. Daarover werd zij door vliegveld Teuge op de hoogte gebracht. Zij zijn toen zelf maar eens gaan vragen in Den Haag hoe het precies zit.

Noord-Holland en Amsterdam waren kritisch over de besluitvorming. Het Rijk heeft veel initiatief bij de Omgevingsraad Schiphol (ORS) neergelegd. Het bestuur is daardoor uit handen gegeven.

De luchtvaartsector

De luchtvaartsector lijkt zich redelijk te kunnen vinden in een systeem zoals de Omgevingsraad Schiphol. Het werkt, zeggen zij. Maar ook is er kritiek. KLM wijst naar het selectiviteitsbeleid dat niet is uitgevoerd.

Vliegveld Eindhoven wil meer regie. Iemand die duidelijkheid schept en daar helder over communiceert. Ook Schiphol wil duidelijke rollen en verantwoordelijkheden.

Stuurloos

De Alderstafel heeft de Nederlandse luchtvaart twintig jaar verder geholpen, maar het einde komt in zicht. Een nieuwe vorm is nodig en bijna alle partijen vragen het Rijk om de leiding te nemen.

Maar misschien is dat juist de grote truc van Den Haag. Geen duidelijke keuze maken. Daardoor hoeft je die ook niet te verdedigen. Je praat met alle monden mee. Meer groei? Natuurlijk! Minder geluidsoverlast? Zeker! Lagere CO2-uitstoot? Vanzelfsprekend!

En als er dan iets gebeurt, zoals te snelle groei door geen selectiviteitsbeleid, dan is het de schuld van iemand anders. Want hoe kun je afwijken van beleid als er geen beleid wordt gemaakt?



Fright from Clear Flight

Clear Flight Solutions is een spin-off bedrijf van de Universiteit van Twente, opgericht door Nico Nijenhuis in 2012. Zij maken drones, maar niet zomaar drones. De Robird is op dit moment het neusje van de valk op het gebied van vogelbestrijding.

Vogels zorgen niet alleen op luchthavens voor overlast. Ook de afvalsector, agrarische sector, de gas- en olie-industrie, en bijvoorbeeld havens lijden schade, oplopend in de miljoenen door de overlast van vogels. De schade in de agrarische sector in Nederland alleen al loopt jaarlijks op tot 90 miljoen euro.

Er zijn natuurlijk al een heleboel verschillende methodes in gebruik om vogels te bestrijden, maar vogels hebben het vermogen om te wennen aan deze maatregelen en passen zich daar gewoon op aan. Er zijn bijvoorbeeld buizen waar een soort vuurwerk in valt, en daarna afgaat. De vogels horen het vallen van dit 'rotje', vliegen even omhoog, en gaan na de knal gewoon weer zitten, zelfs gewoon op de buis zelf. Het laten schrikken van vogels met harde knallen is effectief in de zin van het tijdelijk verjagen, maar ze kunnen hier aan wennen en zijn hiermee moeilijk te sturen.

De kracht van de Robird zit hem in de vorm en de beweging. Er zijn op dit moment twee soorten vogels ontwikkeld. De slechtvalk en de adelaar. De slechtvalk is om kleinere vogels tot drie kilo te verjagen en de adelaar is de schrik voor elk soort vogel. Doordat de drones exact lijken op echte roofvogels door hun vorm en de voorstuwing door middel van het echt bewegen van de vleugels, wordt het instinct van de vogels aangesproken. Als er geregeld een roofvogel boven hun leefgebied rondvliegt zullen zij vertrekken en zich ergens anders vestigen. Nog een voordeel boven het afschrik-

ken door bijvoorbeeld knallende vuurpijlen, is dat vogels zich als natuurlijke reactie gaan groeperen als zij een roofvogel in de buurt zien. Deze groep is dan goed te besturen, door de Robird in te zetten als een soort herder die de groep een bepaalde richting op stuurt. Omdat er zowel binnen, als buiten de hekken van de luchthaven gevlogen kan worden, is een groter gebied vrij te houden van vogels, dan wat de vogelwacht nu kan doen. De Robird wordt bestuurd door een piloot met een remote control en een observer houdt de rest van de omgeving en het verkeer in de gaten. Er wordt zelfs gewerkt aan een volledig autonome Robird.

Het gebruik van knallende vuurpijlen en dergelijke zal nog altijd nodig zijn als 'last line of defence', maar zeker niet meer zo vaak als nu het geval is.

Clear Flight Solutions is op dit moment in zeven landen actief met de Robird, vooral op vuilnisbelten. De Nederlandse wetgeving maakt het op dit moment vrijwel onmogelijk om de Robird in te zetten op Schiphol. Er is dan ook initieel veel getest op vliegveld Weeze, waar de Duitse regelgeving veel meer ruimte geeft. Inmiddels is een contract getekend met de luchthaven van Edmonton in Canada, waarbij de inzet van de Robird precies een jaar geleden is begonnen en er inmiddels meer dan 300 vluchten zijn uitgevoerd. Drie grote Amerikaanse luchthavens en een paar Europese, waaronder Schiphol, kijken geïnteresseerd naar deze introductie van de Robird. Sinds vorige maand worden er ook testen uitgevoerd op de luchthaven van Southampton. Wie weet komen we dus over een tijdje over de hele wereld weer een mooi Nederlands product tegen tijdens ons werk.

Tekst: Michael van Baaren, foto: Gijs van Ouwerkerk





Het Duitse Mayday-model

In de vorige editie van Op de Bok is de Amerikaanse hulporganisatie PAN beschreven. Op verzoek van de VNV en het Vertrouwensteam kwam Hans Rahmann, een van de organisatoren van de Duitse Stiftung Mayday, naar Nederland om te vertellen hoe zij hulp bieden aan vliegers.



Tekst: Francis van Haaff

Hans Rahmann is een bestuurder/vrijwilliger van het eerste uur van deze stichting. Hij is een gepensioneerd gezagvoerder Boeing 747 en vliegt nog veel met oldtimers en andere vliegtuigen. Rahmann legt uit dat de Stiftung Mayday ondertussen ongelooflijk gegroeid is.

Het eerste begin komt uit het verongelukken van een 44-jarige Russische testvlieger met een YAK 54 op de ILA-vliegshow van Berlijn in 1994. Hij liet zijn vrouw en kinderen in Moskou achter, maar zonder noemenswaardige financiële steun.

Bij het verongelukken van Spaceshuttle Challenger bleek dat er bij het verzamelen van geld al gauw niets meer overblijft. Verzekeringen en andere instanties proberen een graantje mee te pikken. Vliegers, organisatoren en medewerkers van de Berlijnse ILA-vliegshow hielden een inzameling voor de familie van de Rus en dit gebeurde met precisie, efficiëntie en transparantie. Het succes van deze inzameling deed deze mensen besluiten dat een stichting nodig was om hulp mogelijk te maken voor onverhoopte nieuwe calamiteiten. De ijzersterke organisatie staat nu als een huis.

De stichting is dus begonnen als post-incident stress hulporganisatie, en financieel. Ze werkte daarna al snel samen met andere 'Crisis Intervention'-teams en emergency adviesorganisaties. Ondertussen kwamen verschillende andere problemen van vliegers ook langs de stichting omdat deze de organisatie leek die het best geschikt leek om hierbij te helpen. Vrijwillige helpers werden steeds beter opgeleid. De stichting groeide in omvang en expertise, kreeg een ISO-certificatie (de enige stichting in Duitsland), kreeg industriële awards en maakte uiteindelijk een model van de formule waarmee ze opereert.

Het may-day model is als volgt:

- maak contact met de hulpzoeker (de hulpzoeker moet zijn hele verhaal kunnen vertellen);
- begrijp de noden van de hulpzoeker en bevestig deze;
- zoek samen naar bronnen en mogelijkheden;
- maak samen een plan en een beslissing;
- zie samen toe op het uitvoeren van het plan.

De organisatie bestaat nu uit 250 medewerkers die getraind zijn op het gebied van Critical Incident Stress Management. 35 professionals werken direct voor de Mayday-organisatie. Er is een budget van enkele miljoenen euro's. Ongeveer

5.000 mensen zijn geabonneerd op de nieuwsbrief. Inkomsten zijn er alleen van giften en donaties. Vanwege de oorsprong van de stichting biedt zij hulp aan alle vliegers in Duitsland, dus ook privévliegers en sportvliegers.

Van belang voor de stichting is het enorme netwerk dat het in de loop der jaren heeft opgebouwd: bedrijven, luchtvaartmaatschappijen, organisaties zoals de Stichting Valk, vakbonden, overheidsinstanties als de NTSB en Deutsche Flugsicherung DFS. Het netwerk is van belang voor contacten maar de onafhankelijkheid is evenzo van belang te onderstrepen. Er is contact en erkenning. De stichting zal niet namens een andere instantie spreken.

Een belangrijk element van de hulp is de eigen verantwoordelijkheid en eigen wil van de hulpzoekende. Zoals Hans Rahmann het stelde: "We can bring the horse to the lake, but it has to drink by itself!"

Rahmann vertelt natuurlijk over het ultieme moment waarop de Stiftung Mayday werd getest: het verongelukken van Germanwings. De stichting betreurt het dat het deze vlieger met psychische problemen niet heeft kunnen helpen, maar vele anderen die door het ongeluk met angsten en stress zaten wel. Bijna de helft van de vliegers van Germanwings had een mentale blokkade en wilde zich ziekmelden. Bijna alle hulpverleners zijn ingeschakeld en hebben alle vliegers die dit nodig hadden gesproken. Na enkele dagen waren bijna alle vliegers voldoende geholpen of waar nodig professioneel geholpen of doorverwezen.

De stichting Mayday benadrukt een 'safe harbour'-concept te geven: de hulpverleners stellen zich op als gelijken, zij moeten bij een diagnose goed getraind zijn en er moet bovendien een onafhankelijke diagnose gesteld worden waardoor er gedraging is. Hulp is volstrekt confidentieel. Wanneer er bericht wordt over de stichting gaat dit alleen in statistieken en wanneer de statistieken ergens toe zouden kunnen wij-

zen, zelfs dan geen statistieken. Dit is bovendien de wet, meldt Rahmann met klem.

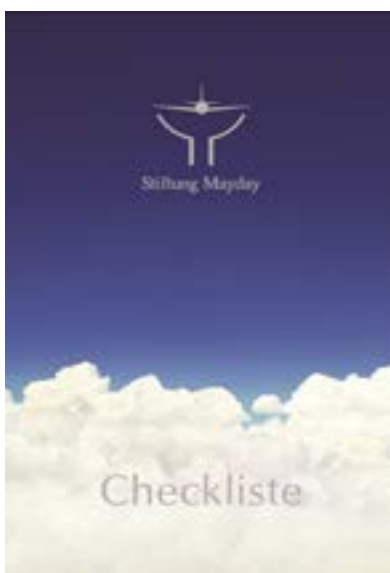
Van belang is dat de 'peer' de taal van de vlieger spreekt. Hij moet begrip hebben voor zijn leefsituatie en moet de nuances in een vliegerleven kunnen begrijpen.

Voor de stichting is het van belang procedureel strak en correct te blijven. Het vertrouwen mag nergens in gedrang komen. Er wordt gewerkt met checklisten/procedures.

Vliegangst is ongeveer vier procent van de hulpvragen. In het Duits en het Engels blijkt bij deze vier procent een onderscheid gemaakt te worden tussen angst (doelgerelateerd) en mensen die bang zijn (een algemeen gevoel). De helper en zijn procedures zoeken dit uit en verwijzen op eenzelfde manier.

De grootse hulpvraag komt van vliegers die problemen hebben in de privésfeer. Voorbeelden daarvan zijn een overleden familielid, scheidingen en zaken die brevetgerelateerd zijn. Dit levert stress op en daar kan de stichting uitkomst bieden.

Voor alle problemen geldt dat het vaak patronen laat zien bij een vlieger. Hij of zij is in een cirkel terechtgekomen, maar waar zit de uitgang van die cirkel? Er is hulp nodig bij het vinden van die uitgang.



Het EASA 14-2016 document, naar aanleiding van het Germanwings-ongeluk, vraagt elk lidstaat om verschillende facetten van medische en mentale hulp te bieden. Bij elkaar moeten ze het zogenaamde 'safe harbour'-concept completeren.

Samengevat:

- Antiskid of andersoortige safety-belt teams.
- Een vertrouwensteam.
- Hulpijnen (support programme).
- Peer-to-peer hulp.
- Critical Incident Stress Management.

overtrokken

In the Brekens pocket the troops who have got beyond Fort Frederick Hertz have reached the little coastal village of Waterloo. Directly south of this place Grande has been by-passed and the town of Oostburg surrounded. The enemy forces left in the area are now confined in a triangular area with sides roughly five miles long—between Oostburg and Oostburg, and Oostburg and Waterloo. Caland, focal point of resistance, is now being approached by three different thrusts.

Joint Operation
Though on different sides of the Scheldt estuary the two Canadian attacks—in the pocket and in the area northeast and northwest of Antwerp—are actually a joint operation designed to clear the approaches to the great harbour. Closely associated in the big move is the Second British Army drive to Hertogenbosch, now mostly cleared of the enemy, and beyond to the Channel.

The success of these recent gains—the result of hard fighting by the men of the Canadian and Second British Armies—may be seen in the fact that there are signs of enemy withdrawal in the Hertogenbosch area, and in the area of Broek and Tilburg. These last two towns lie between the drives of the two armies.

Eighth winning Savio battle

ROME—The hard fought battle for Savio river crossings on the Adriatic sector of the Italian theatre continues to develop in the Eighth Army's favour and the immediate crisis now is reported to be past.

On the east bank of the Savio the Eighth has overcome all resistance and reached the village of Savio at the mouth of the river.

In the Apennines, American troops of the Fifth Army finally have gained possession of a long, narrow mountain feature which has been the scene of very tough fighting. Their greatest handicap, and a great asset to the attacking Canadians, seems to be their lack of mobile artillery and shortage of good leadership.

In the Brekens pocket the troops who have got beyond Fort Frederick Hertz have reached the little coastal village of Waterloo. Directly south of this place Grande has been by-passed and the town of Oostburg surrounded. The enemy forces left in the area are now confined in a triangular area with sides roughly five miles long—between Oostburg and Oostburg, and Oostburg and Waterloo. Caland, focal point of resistance, is now being approached by three different thrusts.

Joint Operation
Though on different sides of the Scheldt estuary the two Canadian attacks—in the pocket and in the area northeast and northwest of Antwerp—are actually a joint operation designed to clear the approaches to the great harbour. Closely associated in the big move is the Second British Army drive to Hertogenbosch, now mostly cleared of the enemy, and beyond to the Channel.

The success of these recent gains—the result of hard fighting by the men of the Canadian and Second British Armies—may be seen in the fact that there are signs of enemy withdrawal in the Hertogenbosch area, and in the area of Broek and Tilburg. These last two towns lie between the drives of the two armies.

Eighth winning Savio battle

ROME—The hard fought battle for Savio river crossings on the Adriatic sector of the Italian theatre continues to develop in the Eighth Army's favour and the immediate crisis now is reported to be past.

On the east bank of the Savio the Eighth has overcome all resistance and reached the village of Savio at the mouth of the river.

In the Apennines, American troops of the Fifth Army finally have gained possession of a long, narrow mountain feature which has been the scene of very tough fighting. Their greatest handicap, and a great asset to the attacking Canadians, seems to be their lack of mobile artillery and shortage of good leadership.

On this front progress for some

had regained some ground, the Russians declared that all the Hsu assaults were held, that 3,000 Germans were killed, an immense amount of German weapons and transport knocked out and a further 15 places taken.

Interburg, rail and communications centre in East Prussia on the road to Königsberg, again has been attacked by Soviet bombers.

Occupation of several places northwest of the city of Prague in conjunction with the First Polish Army has been reported in a Moscow communiqué.

News flashes—

Ottawa announces total strength of Canadian armed forces 764,000 as of October 25—479,000 in army, 284,000 in air force and 96,000 in navy.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

News flashes—

Ottawa announces total strength of Canadian armed forces 764,000 as of October 25—479,000 in army, 284,000 in air force and 96,000 in navy.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

News flashes—

Ottawa announces total strength of Canadian armed forces 764,000 as of October 25—479,000 in army, 284,000 in air force and 96,000 in navy.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

then 1,000 planes were destroyed. Two thirds of them were bombers. The BBC said last night.

Not a single plane was seen by the Allied air armada. The Reich depended entirely upon anti-aircraft fire to fend off the attackers. Bomber command sent more than 1,000 planes to attack objectives in the Ruhr, including the great armament and railway centre of Essen, where fires were seen rising to a height of more than 10,000 feet after the bombing.

Although it encountered heavy cloud en route to the target, over Essen this force found an opening in the clouds and bombed a synthetic oil plant at Hanburg. Four RAF bombers are missing from these attacks.

The Eighth Air Force sent more than 1,300 Forts and Liberators to attack Hamm, railway and goods centre from which flow great quantities of supplies for the front.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

bombing a synthetic oil plant at Hanburg. Four RAF bombers are missing from these attacks.

The Eighth Air Force sent more than 1,300 Forts and Liberators to attack Hamm, railway and goods centre from which flow great quantities of supplies for the front.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to you every day.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

The naval battle of the Philippines began on Monday afternoon when search planes of the US Third Fleet located two Japanese forces heading eastwards through the Philippine archipelago.

The first Japanese force consisted of three or four battleships, a cruiser and about 15 destroyers. It was attacked by carrier aircraft in the Sibuyan sea. All the battleships were damaged by bombs. One was hit by a torpedo and a cruiser was torpedoed. This is the force which said had turned back.

Meanwhile two enemy battleships, a cruiser and four destroyers were sighted in the Sulu sea between the islands of Palawan and Mindanao. Both enemy battleships were damaged by bombs and the other vessels were severely strafed.

Late Monday afternoon, a third Japanese force was sighted south-west of Formosa, north of the Philippines.

The USS Princeton, a light carrier, was lost as the result of an attack by shore based aircraft, but there were few casualties. About 150 Japanese aircraft were shot down during the attacks.

In Washington Admiral King said it is quite remarkable that the Japanese should have brought their surface units through the narrow Philippine waters where the manoeuvring area is restricted. King added that the Japanese "don't like the Leyte landings and are going to try to interfere with them."

Hertogenbosch neutralized

When it arrives.

North of the town British air force has penetrated more than 4,000 yards over the railroad which runs from Hertogenbosch to Utrecht. In the course of yesterday's fighting the town of Bostel fell in this sector of the salient and Scottish troops drove to within four miles of Tilburg. Another column driving on Tilburg from the southwest reached a place called Brest, also about four miles from Tilburg.

Up to mid-afternoon yesterday the British were active in support of the Canadian forces. The British were active in support of the Canadian forces.

The first Japanese force consisted of three or four battleships, a cruiser and about 15 destroyers. It was attacked by carrier aircraft in the Sibuyan sea. All the battleships were damaged by bombs. One was hit by a torpedo and a cruiser was torpedoed. This is the force which said had turned back.

Meanwhile two enemy battleships, a cruiser and four destroyers were sighted in the Sulu sea between the islands of Palawan and Mindanao. Both enemy battleships were damaged by bombs and the other vessels were severely strafed.

Late Monday afternoon, a third Japanese force was sighted south-west of Formosa, north of the Philippines.

The USS Princeton, a light carrier, was lost as the result of an attack by shore based aircraft, but there were few casualties. About 150 Japanese aircraft were shot down during the attacks.

In Washington Admiral King said it is quite remarkable that the Japanese should have brought their surface units through the narrow Philippine waters where the manoeuvring area is restricted. King added that the Japanese "don't like the Leyte landings and are going to try to interfere with them."

Hertogenbosch neutralized

When it arrives.

North of the town British air force has penetrated more than 4,000 yards over the railroad which runs from Hertogenbosch to Utrecht. In the course of yesterday's fighting the town of Bostel fell in this sector of the salient and Scottish troops drove to within four miles of Tilburg. Another column driving on Tilburg from the southwest reached a place called Brest, also about four miles from Tilburg.

Up to mid-afternoon yesterday TAP, generally so active in support of the ground troops, was itself grounded. Due to bad weather no aerial were flown.

Geen rugklachten meer

Het werkt echt! Als het aan hem ligt zijn rugklachten verleden tijd op zijn divisie. De 'Laat-je-niet-onder-je-das-vlieger' die ervan overtuigd is dat de rugklachten op zijn divisie te verhelpen zijn door een reminder te maken voor

"Na een aflevering van MacGyver kreeg ik inspiratie. Die man kon opgesloten in een koelcel, met een luciferhoutje en punaise alsnog de wereld redden! Dan moest ik met de rugklachten?" Hij wilde bij de kern van het probleem beginnen. "Piloten moeten getriggerd worden op hun clipje op de stuurkolom en de das voldoende waren. "De kunst is om je stoel niet op zo'n wijze te verstellen dat je das losschiet en dat... is moeilijker dan je denkt."

News flashes—

Ottawa announces total strength of Canadian armed forces 764,000 as of October 25—479,000 in army, 284,000 in air force and 96,000 in navy.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

News flashes—

Ottawa announces total strength of Canadian armed forces 764,000 as of October 25—479,000 in army, 284,000 in air force and 96,000 in navy.

Two Heinkel 111 flying bomb launching aircraft shot down into North Sea last night by RAF night fighters.

RAF transport command has brought 68,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Bond sales pass

four million mark

Although First Canadian Army has already passed its quota of \$2,500,000 in the Seventh Canadian Victory Loan drive, interest is increasing as the campaign nears its closing stage.

Anxious to shoot high in their sales, 2 Div and 3 Div are staging a little competition of their own. Each of them is making an added effort to pass the \$1,000,000 mark by tonight, when the campaign officially closes. Last night 2 Div had sold \$908,500 and 3 Div \$746,500.

Grand total up to last night was over the \$4,000,000 mark, while the United Kingdom had sold \$1,572,500. On the same day CNEP sales were reported at \$2,544,500.

Shoot to kill looters

PARIS—Shoot to kill orders have been issued by the Allied army authorities to prevent large scale looting of petrol, food and other vital army stores in France.

Draconic measures, taken against looters when tapping of army pipelines and pilfering from convoys reached a peak some weeks ago, proved effective.

Verleg grenzen. Overstijg jezelf.

Wil jij het maximale uit jezelf halen? Klaargestoomd worden om ambities waar te maken? Bij Luzac zit je goed. Want Luzac geeft richting! Van brugklas tot diploma; van mavo, havo tot vwo. Dankzij het kleinschalige en persoonlijke karakter, ontstaan de mooiste mogelijkheden en kansen. Door onze begeleiding op maat kun je grenzen verleggen en dromen uit laten komen. Het resultaat? Je diploma op zak, vrienden voor het leven én een mooi netwerk. Zo ben jij helemaal klaar voor je toekomst. Zo goed kan onderwijs zijn.



Open Dag

Zaterdag 23 juni
11.00-14.00 uur



Meld je aan voor de open dag: www.luzac.nl/opendag



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers