

OP DE

Uitgave van Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers
Jaargang 61 | 2019 | Nr. 6

Hartluchtbrug

Een verhaal van bijna een
halve eeuw geleden.
Pagina 10

Vliegen met angst

Hoe om te gaan met deze
passagiers.
Pagina 18

Noordzee Helikopters

Het vliegcontract van NHV
loopt deze maand af.
Pagina 34

BOK



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

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

Marloes van Pareren
Gert-Jan Vegter
Nick Vording

Omslag: Tim Stet en Nick Vording
Ontwerp: Maar Echt!

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

Op de Bok verschijnt zes keer per jaar.
De eerste editie verscheen in 1959.
61e jaargang, nummer 6, december 2019.

Oplage: 5.600. ISSN: 1383-1178
Nadruk zonder toestemming
is niet toegestaan.

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



**Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers**

Onderweg naar JNB

Willem Schmid, president



Mijn een-na-laatste vlucht van dit jaar is naar Johannesburg. Een ruim tien uur durend koersje naar het zuiden. Lekker overdag heen, terug vol door de nacht.

Op Schiphol verloopt het proces gesmeerd. Dat was dit jaar wel eens anders. Wachten op slots als gevolg van drukte in het Europees luchtruim was meer regel dan uitzondering. Daar is werk aan de winkel. De *Single European Sky* is na vele jaren overleggen nog zeker geen realiteit. En dat is jammer, want daar zou een hoop efficiency en besparing te winnen zijn. In Nederland wordt bij de herziening van ons lucht-ruim wel voortgang geboekt en zien we de uitkomsten binnenkort hopelijk tegemoet. Na take-off voert de route ons langs Brussel, de thuisbasis van de Europese Unie en onze koepelorganisatie, ECA. Otjan de Bruijn is herbenoemd als vicepresident van ECA en ik ben blij met de nauwe betrokkenheid die we zodoende hebben met de Europese dossiers. Want in toenemende mate komen de luchtvaart-regels uit Brussel en Keulen. Denk aan EU-FTL, single-pilot operations, drone-regelgeving, maximale brevetleeftijd of regelgeving over (het gebrek aan) sociale normen en positie van de werknemer in de luchtvaart. De nieuwbakken vicevoorzitter Frans Timmermans heeft de Green Deal aangekondigd. Dat moet de Europese Unie voorsprong geven op de klimaatdoelstellingen. Hoe Europese kerosine- of ticketbelasting daar een bijdrage aan levert, is ons zeer de vraag. Zorg dan in elk geval dat de eventuele inkomsten bijdragen aan innovaties in de luchtvaart.

Even later speuren we met de neus op het cockpitraam naar de Eiffeltoren wanneer we Parijs passeren. Met onze Franse zusterorganisatie SNPL is de relatie verbeterd. In een open dialoog bespreken wij zaken die ons bezighouden: technische zaken, zoals de toenemende digitalisering. Maar natuurlijk ook de afspraken die er zijn over de verhouding van activiteiten tussen Air France en KLM; de productiebalans. Vermoedelijk ook komend jaar weer een hot item. De VNV is daarin altijd heel duidelijk geweest: met het huidige palet kunnen alleen nieuwe afspraken tussen alle betrokken partijen een conflict op termijn voorkomen.

Met de purser bespreek ik boven een onbewolkte Provence kort de stand van zaken bij zijn vakbond. Onze cabine-collega's hebben nog geen cao-deal met KLM gesloten. Acties worden voorbereid, want overleg leidt tot op heden tot niets. Ik ben blij dat wij als collectief het cao-traject tot een lonend einde hebben gebracht. Ook bij TUI fly en eerder easyJet en Martinair bereikten we dit jaar nette akkoorden. Volgend jaar zetten wij koers voor goede akkoorden met Transavia, CHC en NHV!

In nog geen twee uur vliegen we boven de Middellandse Zee. Dat met een snelheid van 1.000 km/uur en 400 passagiers aan boord, die een film kijken en een maaltijd eten. Dat blijft verbazingwekkend efficiënt. Dan te bedenken dat enkele politici de trein naar de klimaatop in Madrid wilden nemen. Een populistisch statement wat mij betreft. Dat bleek ook uit de reactie van de minister op vragen van de oppositie. "De reistijd bedraagt 15 uur, dat is concurrerend met de auto maar niet met het vliegtuig." En ook qua externe effecten is op deze afstand vliegen minstens vergelijkbaar met andere vervoersmodaliteiten, of zelfs beter. Dat is uit verschillende studies wel gebleken. Niet geheel onverwacht vlogen dan ook de meesten, waaronder onze premier, naar de top. Want qua efficiency wint het vliegtuig het met gemak. Op die klimaatop hebben de VS overigens herhaald uit het verdrag van Parijs te stappen, en twijfelt China nog over wat het doet. Ben benieuwd of we ons nationale klimaatbeleid op deze mondiale issues zinvol in zullen richten.

Met nog een uur of zeven te gaan tot de landing, constateer ik hoe de activiteiten van de VNV vervlochten zijn in vele facetten van ons prachtige vak. Een nieuw jaar, een nieuw decennium staat voor de deur. Daarin vele uitdagingen en kansen, op alle fronten. De rol van (de Nederlandse) luchtvaart en ons vak kan in tien jaar tijd best eens flink veranderen. Elektrisch vliegen, één piloot in de cockpit, drones, luchthaven in zee, biofuel, flying-V, of alleen maar met de trein binnen Europa? We gaan het zien. De VNV is in 2020 ook weer nauw betrokken bij alle ontwikkelingen!

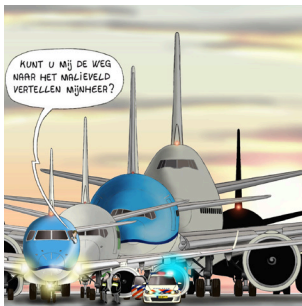
Inhoud

Jaargang 61 | Nummer 6



18. VLIEGEN MET ANGST

Hoe stel je vliegangstige passagiers wat meer op hun gemak?



22. COLUMN

Vormen vliegers de volgende groep die oprukt naar Den Haag?



24. INTERVIEW

Paul Griffioen is de laatste van deze reeks met oud-presidenten.



30. EN 36. DRONES

De redactie bracht een bezoek aan de Amsterdam Drone Week.



38. STEREOTIEPEN

Over de zoektocht naar gelijkheid in diversiteit.



40. PROPELLERS

De TU Delft ziet hier weer toekomst in.

EN VERDER

Voorwoord president	1	Helikopters in zwaar weer	34
Voorwoord hoofdredacteur	3	Happy to help: CIRP	42
Kerstwens	4		
Uit het nieuws	6	Voorwoord voorzitter	44
AV Herald	8	Raadsverslag	45
Portret	21	Publicaties	48
Q&ATC	28	Van de ledenraad	50
Vreemde velden	32	Contactmogelijkheden	51

Hartverwarmend

Francis van Haaff, hoofdredacteur • odb@vnn.nl



Alsof het er móest komen in de donkere feestmaand, gaat het hoofdartikel over Mieke Penterman-Goote. Het is ondertussen al weer even geleden, maar de luchtbrug heeft echt bestaan. Het is hartverwarmend om te zien hoeveel moeite mensen deden om harten aan de andere kant van de oceaan weer goed kloppend te krijgen. Het onderzoek naar deze tijd door dokter Annabelle Slingerland mocht redacteur Jochem Baas wel al een klein beetje aankondigen. De Boeing 747 en haar vliegers worden meegenomen in de terugblik en de nostalgie van de reddende acties voor hartpatiënten. In deze donkere dagen is het een verhaal met een hart voor heroïsch werk.

Weer eens iets anders dan een pilotenstaking is het pilotenprotest. In deze Bok is getekend hoe volgend jaar, vast en zeker, in meer of minder zichtbare mate, ons protest voor redelijkheid en tegen ‘shaming’ zal gaan. De komende tijd komt ongetwijfeld in het teken te staan van de roep om realiteitszin. Ja, de luchtvaart stoot CO₂ en fijnstof uit. Maar wie draagt de verantwoordelijkheid? De sector die aan de beurt is, moet even stilzitten als hij geknipt en geschoren wordt. Andere sectoren die nog in de luwte van de aandacht staan, kunnen nog rustig hun ding doen. Net als in de landbouw en veeteelt wil de consument ongestoord zijn groente, vlees en melk, maar zit de boer in het verdomhoekje.

In het jubileumjaar 2019, waarin de VNN negentig werd, nog twee hartmassages voor de lezer: een portret van vier ‘negentigers’ die voor de pensioenborrel bij de VNN waren uitgenodigd. Met trots zette president Schmid de vier heren in het spotlicht. Ze waren die dag het bewijs van de rijke en lange vlieggeschiedenis waar ook de VNN aan heeft mogen bijdragen. Te horen aan de verhalen leek het alsof de vier heren nog maar gisteren met pensioen waren gegaan.

Over pensioen gesproken: Mister Pensioen himself is de hekkensluiter van de presidenteninterviews in dit jubileumjaar. De zes interviews met oud-presidenten van de VNN heeft een prachtig beeld opgeleverd van een nog veel boeiender periode dan we ons konden herinneren. Ik dank de schrijver Nick Vording en fotograaf Michael van Baaren voor hun vlotte reportages. Vooral dank ik ex-presidenten René de Groot, Tjeerd Duursma, Evert van Zwol, Benno Baksteen, Henk de Vries en nu dus Paul Griffioen voor hun openhartigheid en hun vaak humoristische terugblik op immer roerige tijden.

Twee presidenten ontbreken nog, want die komen uit de nog heel recente historie. Zij zullen met hart en ziel aan bod komen bij het eeuwfeest van de VNN waar we nu zachtjes op afkoersen.

DEPARTUR

ARRIVAL

MERRY CH

AN

HAPPY NE



E 2019

2020

RISTMAS

D

WYEAR!

WTO: VS MOET LAGERE SANCTIES OPLEGGEN

Up in the sky / Luchtvaartnieuws

De Europese Unie heeft te weinig gedaan om de steun aan vliegtuigbouwer Airbus voor de ontwikkeling en bouw van de A380 en A350 ongedaan te maken. De Wereld Handelsorganisatie WTO bepaalde dat de VS naar aanleiding hiervan gerechtigd is om jaarlijks voor 7,5 miljard dollar aan heffingen op te leggen op producten uit de EU zoals Franse wijn, Schotse whisky en Nederlandse kazen. Dit bedrag is verlaagd naar 2 miljard.

Nu de A380 uit productie wordt genomen, heeft dit toestel geen negatieve invloed op Boeing. Daarom is het sanctiebedrag door de WTO verlaagd. In de parallelle Boeing-zaak zal de EU over enige maanden ook groen licht krijgen voor tegenmaatregelen tegen de VS op grond van de aanhoudende niet-naleving van WTO-regels door dat land. In april is een voorlopige lijst bekendgemaakt van producten uit de VS die in aanmerking komen voor tegenmaatregelen.



GEEN BELANG AIR FRANCE-KLM IN VIRGIN

Up in the sky

Richard Branson annuleert de verkoop van 31 procent van de aandelen van Virgin aan Air France-KLM.

In 2017 maakte Air France-KLM bekend een belang te willen nemen in Virgin. Ook werd een joint-venture gestart met partner Delta. Branson wil nu de aandelen zelf houden, waardoor hij een meerderheidsbelang van 51 procent houdt in de luchtvaartmaatschappij. De gesloten joint-venture zou losstaan van de aandelendeal.

Begin december werd bekend dat de partijen een dergelijke investering niet meer nodig achten. Air France-KLM gaat op zoek naar andere mogelijkheden om te investeren. Op dit gebied ligt de groep inmiddels ver achter op bijvoorbeeld IAG en de Lufthansa Group.

ONTSLAG MARTINAIR-PILOTEN OPNIEUW BEKEKEN

Luchtvaartnieuws

Een nieuwe rechter zal opnieuw een oordeel vellen over het ontslag van piloten van Martinair na de overgang van Martinair naar KLM. Dat is het oordeel van de Hoge Raad. Die vernietigde een arrest van het gerechtshof van Amsterdam van mei 2018.

De Hoge Raad vindt dat het Hof het kernbetoog van de piloten over de overgang van onderneming (OvO) niet heeft beoordeeld, dan wel om onbegrijpelijke redenen heeft

verworpen. De hele OvO-vordering moet opnieuw worden beoordeeld. De zaak wordt nu verwezen naar het Hof in Den Haag om dat te doen.

Het ontslag van de piloten is deels te wijten aan het feit dat KLM de Martinair-vrachtvloot heeft ingekrompen en het vrachtver-



voer voor een deel heeft verplaatst naar de vrachtruimen van passagiers-toestellen, aldus de Hoge Raad.

ONDERZOEK LELYSTAD AIRPORT

Omroep Flevoland

Het platform voor onderzoeks-journalistiek Follow the Money en Omroep Flevoland gaan zich de komende periode diepgaand bezighouden met onderzoek naar Lelystad Airport.

Flevopitch werd gewonnen door Loen Adegeest en Ruud Holswilder. Ze willen meer weten over de besluitvorming rondom de luchthaven. ‘Stel

sjoemelpraktijken van de overheid aan de orde en krijg een duidelijk beeld van geldstromen van dit project.’

Follow the Money en Omroep Flevoland buigen zich over de manier waarop invulling gegeven wordt aan de Flevopitch over Lelystad Airport. De redacties publiceren regelmatig



over de voortgang van het onderzoek ten behoeve van de transparantie. Het onderzoeksproces is te volgen op omroepflevoland.nl/flevopitch en de website van Follow the Money.

EMIRATES 777 AAN DE KETTING

Up in the sky

Een Nigeriaanse rechter heeft beslag gelegd op een Boeing 777-300ER van Emirates. Dat gebeurde op verzoek van een vrouw die in 2007 geweigerd werd op een vlucht.

Emirates is de vrouw een bedrag van 8,1 miljoen Nigeriaanse naira (20.278 euro) schuldig. Het bedrag moet binnen dertig dagen betaald worden, anders dreigt het federale hoogge-rechtshof de Boeing te veilen.

De vrouw in kwestie, Promise Mekwunye, kocht in mei 2007 een retourticket van Dallas naar Lagos, via Dubai. Volgens het rechtbankverslag betaalde ze daar 2.067 Amerikaanse dollars (1.866 euro) voor. De vlucht zou plaatsvinden in december.

Op de luchthaven van Dallas werd de vrouw geweigerd omdat haar ticket niet geldig zou zijn. Met een duurder ticket voor een andere airline kon ze alsnog naar Nigeria reizen.



VNC BEKRITISEERT INHUURBELEID KLM

Luchtvaartnieuws

De luchtvaartmaatschappij leasede afgelopen zomer twee vliegtuigen, inclusief bemanning, van Stobart Air. Dat was tegen de zin van de bond, die het nodige heeft aan te merken op de Britse partner.

Bij het bedrijf worden vakbonden niet als gesprekspartner geaccepteerd. “Dat stuit ons tegen de borst”, aldus VNC-bestuurder Chris van Elswijk. KLM huurde de Embraers van Stobart Air in om tijdens het drukke zomerseizoen over extra capaciteit te beschikken.

Volgens Van Elswijk is KLM bovendien niet zorgvuldig geweest. “In de CAO is afgesproken dat KLM toestemming aan ons moet vragen, voordat er buiten de onderneming vliegtuigen of personeel wordt ingehuurd. In dit geval was de deal al rond voordat KLM bij de VNC aanklopte.” De VNC is niet blij met de gang van zaken en overweegt om juridisch te laten onderzoeken of KLM juist heeft gehandeld. Mocht KLM volgend jaar weer vliegtuigen van Stobart Air willen inhuren, dan zegt de cabinebond mogelijk nee.



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



TOESTEL VERLIEST WIEL NA START

Bij het Afrikaanse Silverstone Air Services vond een merkwaardige gebeurtenis plaats. Het betrof een vlucht met een Dash 8-300 vanaf Lodwar in Noordwest-Kenia met bestemming Nairobi. Het toestel was nog maar net in de lucht, toen het vliegtuig het binnenwiel van het rechter landingsgestel verloor.

De bemanning besloot om uit te wijken naar Eldoret Airport, zo'n 270 km verwijderd van Lodwar. Binnen het uur kon hier een veilige landing worden gemaakt. De Keniaanse luchtvaartautoriteit heeft een onderzoek ingesteld naar het voorval.



BACKTRACK LOOPT FOUT AF

Een ATR-42-500 van het Griekse Sky Express liep substantiële schade op tijdens de grondoperatie.

De machine zou een korte binnenlandse vlucht uitvoeren vanaf Naxos naar Athene. Op Naxos was de noordbaan in gebruik. Om voldoende baanlengte te verkrijgen voor de start, moet hier een backtrack worden uitgevoerd. Eenmaal aangekomen bij het begin van de baan ging het mis. De ATR kwam tijdens de 180 graden draai te dicht bij het einde van het baanoppervlak, waardoor de hoofdwielen wegzakten in het onverharde gedeelte achter de baan.

Na beoordeling van de situatie werd besloten te evacueren via de voorzijde van het vliegtuig. Alle passagiers bleven ongedeerd, in tegenstelling tot het vliegtuig.





AFGESCHUURDE WIELEN

Een B737-800 van Aeromexico vloog volledig uneventful vanaf Mexico City naar Guadalajara, zo'n 500 km ten westen van de hoofdstad. Tijdens de landing – die vooralsnog ook normaal leek – bleek er hevige rookontwikkeling te ontstaan rond het landingsgestel. Kort na stilstand op de landingsbaan ging dit gepaard met vlammen.

Hulpdiensten kwamen snel ter plaatse en begonnen met het blussen van de brand. Alle inzittenden gingen vervolgens via trappen van boord. De baan moest wel gesloten worden. Toen de rook optrok, werd duidelijk dat alle vier de hoofdwielen waren geblokkeerd tijdens de landing. Hierdoor werd een behoorlijk stuk van de wielen afgeschuurd. Hoe de wielen zo hebben kunnen blokkeren, is onbekend.



TANKBOER RAMT VLEGTUIG

Een Dash 8-300 van de Canadese regionale carrier Jazz Airlines voerde een vlucht uit van Toronto naar Sudbury. Vanwege het marginale weer op bestemming, besloot de bemanning na enkele holdings terug te keren naar Toronto. Tijdens het binnenrijden op het platform kwam het toestel in botsing met een brandstofwagen van de lokale tankdienst.

Passagiers lieten weten dat het toestel plotseling een soort van pirouette maakte en tot stilstand kwam. Vanwege de klap lekte de tankwagen veel brandstof, waardoor brandgevaar ontstond. Na een snelle evacuatie en enkele lichtgewonden werd duidelijk wat voor een ravage het was. Het toestel kan waarschijnlijk worden afgeschreven als een 'hull loss'.

VLEGTUIG RAAKT SLOOPHAMER

Op het vliegveld van Surabaya werd enige tijd geleden geklust aan baan 10. Nadat het onderhoud aan de baan was voltooid, werd de baan geïnspecteerd en vervolgens vrijgegeven voor operatie.

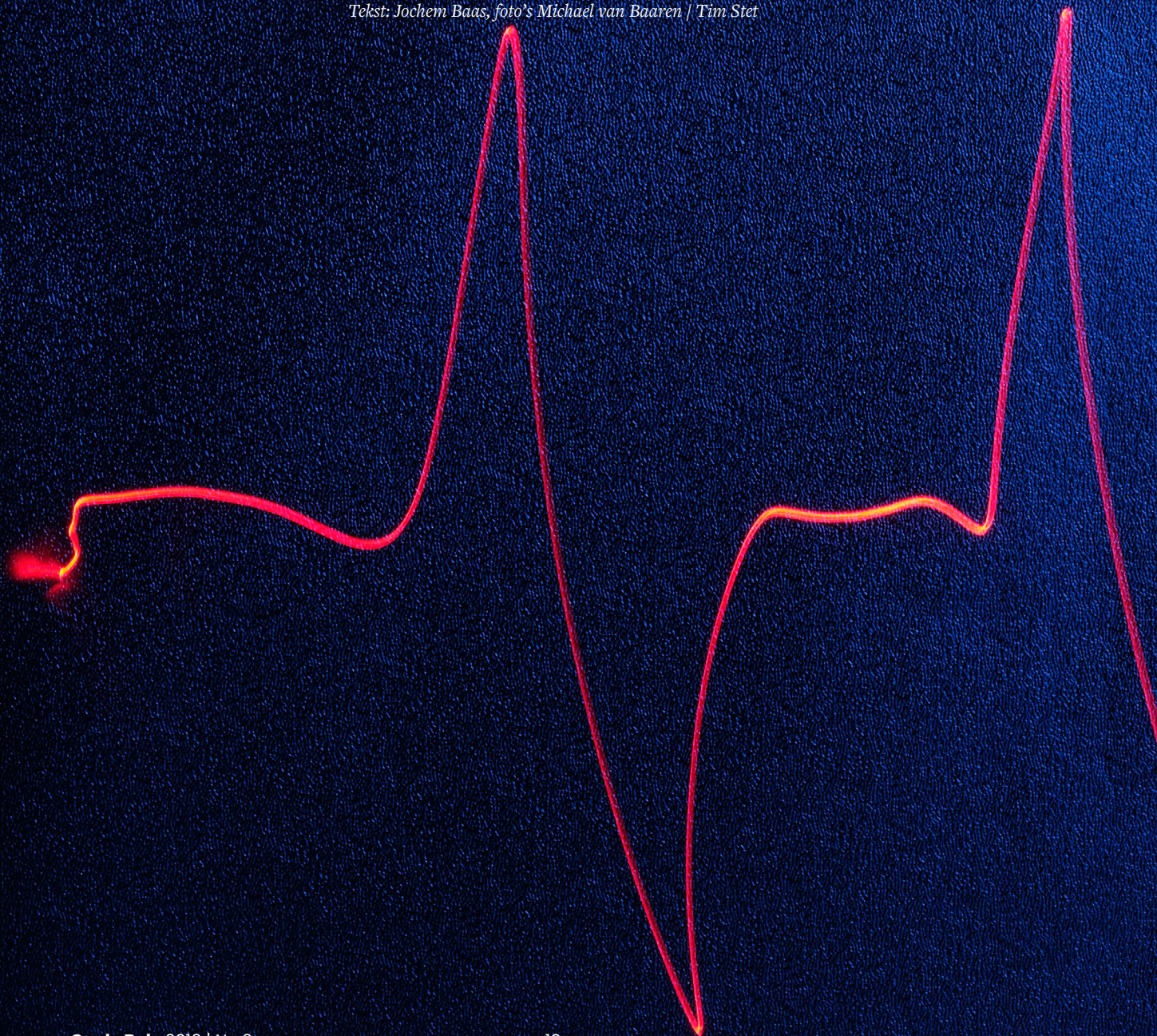
Meerdere toestellen waren geland, totdat het de beurt was aan een ATR-72 van Wings Abadi. Tijdens de roll out op de baan hoorde de bemanning een hard geluid en rapporteerde gereedschap te hebben gezien op de baan. Eenmaal geparkeerd werd een baaninspectie uitgevoerd. De autoriteiten vonden verschillende onderdelen van een Kango sloophamer, die de romp van de ATR flink had beschadigd.



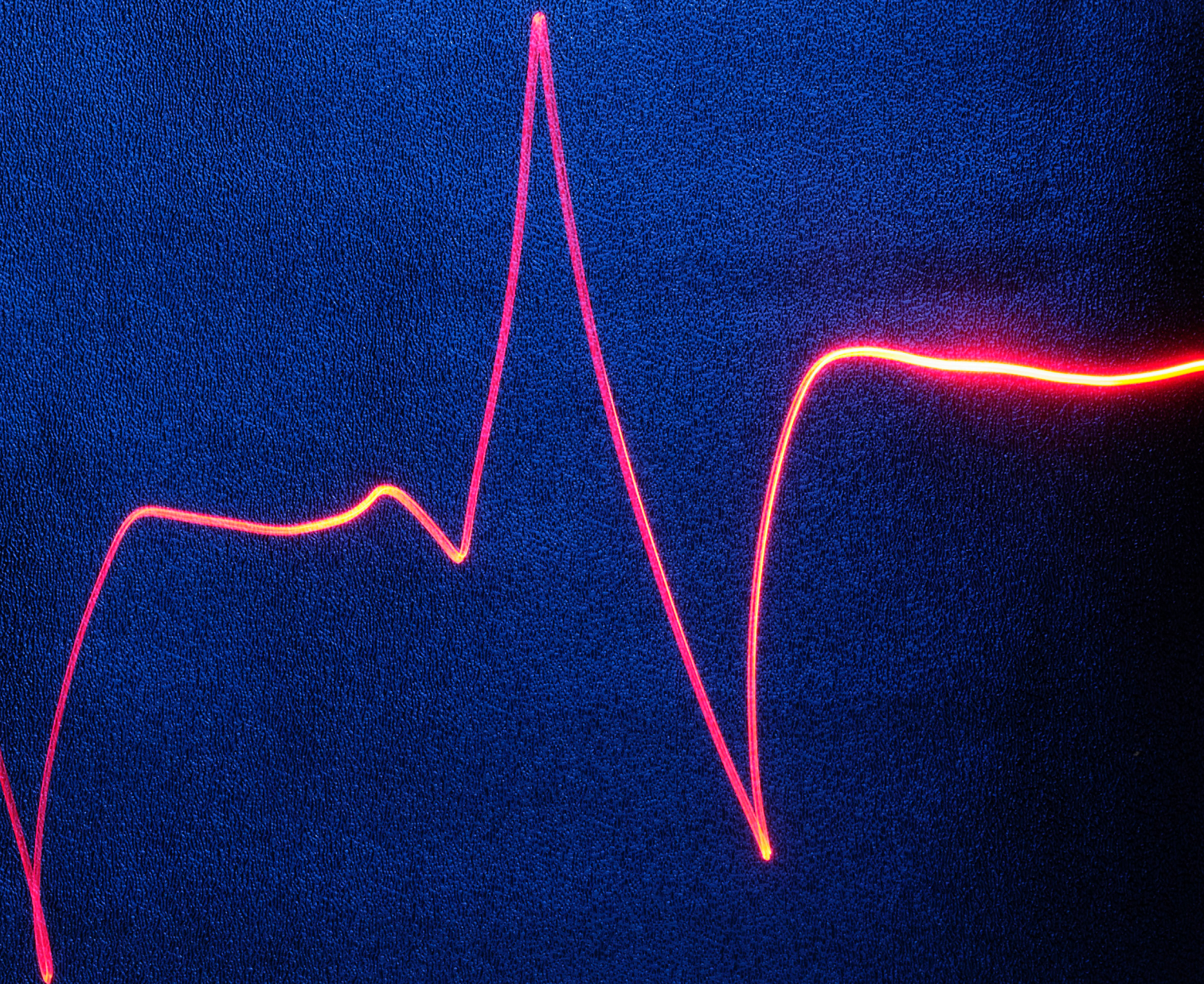
Hartluchtbrug Houston

Herleving van een legende

Tekst: Jochem Baas, foto's Michael van Baaren / Tim Stet



**Het hartverwarmende verhaal van
de Nederlandse verpleegkundige
die KLM eigenhandig in een
levensreddend avontuur stortte.**





Het is 22 juni 1976. De KL623 vliegt met een tussenstop in Montreal naar Houston. Aan boord van de Boeing 747-classic bevindt zich een bijzonder groepje passagiers. Zeven Nederlandse ‘uitbehandelde’ hartpatiënten worden, vergezeld door hun familie, vier extra bemanningsleden en zeven verslaggevers, naar Houston gevlogen om daar een levensreddende operatie te ondergaan. “We moesten ze letterlijk voor de hemelpoort vandaan slepen”, aldus verpleegkundige Mieke Penterman-Goote. Op de Bok sprak met Harvard-onderzoeker Annabelle Slingerland en met de verpleegkundige die de Koninklijke Luchtvaart Maatschappij hoogstpersoonlijk aan deze eerste ‘hartluchtbrug’ verbond.

Het is bijna een halve eeuw geleden dat er onoverbrugbare wachttijden zijn voor een hartoperatie in het rijke ‘Holland’. De Nederlandse ziekenhuizen zijn niet opgewassen tegen de blijvende toestroom van hartpatiënten. De eerste coronary bypass-operaties worden mogelijk door de recent uitgevonden hart-longmachine. De operaties duren echter lang en er is een groot gebrek aan specialistisch getraind personeel. Terwijl cardiologen en overheid eindeloos ‘polderen’, worden de vele wachtenden letterlijk afgeschreven; ze zullen niet op tijd aan de beurt zijn. Een activistisch groepje eigenzinnige mensen neemt het heft in eigen handen. Niet hier, dan maar elders!

DE DOENERS

Waar Nederland schromelijk faalde in het efficiënt inrichten van de hartchirurgie, lukte het elders in de wereld wel. Welbedeelde Nederlandse hartpatiënten waren het levende bewijs dat succes in het buitenland te behalen viel. Het persoonlijk bekostigen van reis, operatie en nazorg in het buitenland was helaas maar voor weinigen op te brengen. Dat gold ook voor Henk Fievet, hartpatiënt en stichter van de Nederlandse Patiëntenvereniging (NPV, 1970).

Fievet weigerde te accepteren dat Nederlandse hartpatiënten de dupe werden van een falende overheid. Protestmarsen en bezetting van de Tweede Kamer volgden, maar een

oplossing bleef uit. In 1976 kwam Fievet in contact met de roemruchte Nederlandse hartchirurg Van der Schaar. In Nederland lag deze om uiteenlopende redenen in de clinch met zijn collega's, waarbij zijn moderne 'Amerikaanse' visie op hartchirurgie in het conservatieve Nederland als radicaal en onverantwoord werd beschouwd.

HOUSTON, WE HAVE A PROBLEM

Gefrustreerd over het gebrek aan voortgang in Nederland, werden Van der Schaar en Fievet in elkaars armen gedreven. Een telefoongesprek in 1976 van Fievet met de beroemde Amerikaanse hartchirurg Cooley blijkt een keerpunt in de geschiedenis van de Nederlandse hartchirurgie. Het gesprek van Amsterdam naar Houston wordt later gekoppeld aan de gevleugelde uitspraak 'Houston, we have a problem'.

Onderhandelingen met Lufthansa werden opgeschort

De Amerikaan doet in mei van dat jaar de toezegging om per maand vijftientig Nederlandse hartpatiënten in Houston te zullen opereren. De logistiek is omvangrijk; hoe krijgen we deze Nederlandse patiënten in hemelsnaam heelhuids bij het Texas Heart Institute, waar dokter Cooley zijn wonderen verricht?

KLM, BRIDGING THE WORLD

Ondanks sceptici en een boel gemor in de Nederlandse

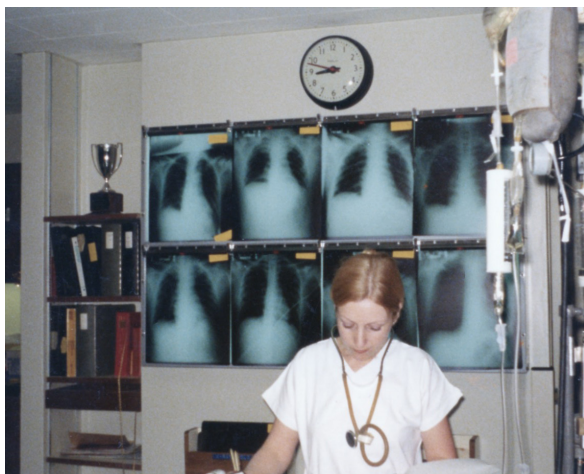
ziekenhuizen, zetten de twee heren hun plan door. Er móest een luchtvaartmaatschappij bereid zijn om ze bij te staan in hun onderneming. Een bijzondere samenloop van omstandigheden maakt dat het uiteindelijk KLM is, die met haar destijds recent geïntroduceerde wide-body Boeing 747-200 internationaal de kranten haalt met deze eerste intercontinentale 'hartluchtbrug'.

'IK DOE MEE, MAAR ALLEEN MET KLM'

Fievet en Van der Schaar waren intussen op zoek naar verpleegkundigen die bereid waren onderdeel te worden van hun gedurfde project. Een tip leidde hen naar de Nederlandse Mieke Goote, die op dat moment werkzaam was bij de medische dienst van KLM. Goote was recent teruggekeerd uit de Verenigde Staten, waar ze jaren onder een andere beroemde hartchirurg had gewerkt, dr. Effler. Bekend met de 'American way', efficiënt, doelgericht en zonder treuzelen, was Goote de aangewezen kandidaat om Fievet en Van der Schaar te ondersteunen. Haar antwoord was als volgt: 'Ik doe mee, maar alleen met de KLM'. En zo gebeurde het. Reeds lopende onderhandelingen met Lufthansa werden opgeschort. KLM verleende Goote op eigen verzoek eervol ontslag en onder positief advies van KLM-arts Boy Schoonheit werd het voorstel door de KLM-directie geloodst.

LEVENS GERED, MAAR OOK VERLOREN

Honderden hartpatiënten werden uiteindelijk tussen 1976 en 1980 van Amsterdam naar Houston gevlogen om geopeerd te worden. Allemaal op kosten van het Nederlandse Ziekenfonds. >>





Uitzinnige families bejubelden de heren en dames die hun geliefden ‘hernieuwd’ leven schonken. Maar er waren ook tegenslagen. De luchtbrug werd gerund als een familiebedrijf. De vrouwen van Fievet en van dokter Van der Schaar, in samenwerking met verpleegkundige Mieke Goote, waren de ruggengraat van de logistieke operatie. Het sterftepercentage van vergelijkbare openhartchirurgie in Nederland lag rond de vijf procent.

De luchtbrug werd gerund als een familiebedrijf

Hoewel de Amerikaanse dokter Cooley één op de honderd patiënten verloor, was elk verlies een rake klap voor alle betrokkenen. Slecht nieuws voor het thuisfront kwam dus ook hard aan bij de medewerkers van de hartluchtbrug.

HET GELD VLOOG WEG!

Geïnspireerd door het succes van de Houston-Amsterdam-route besluit de overheid al rap dat ook een hartluchtbrug naar Genève geopend moest worden en stichtte de Nederlandse Patiëntenvereniging in 1977 nóg een additieve brug naar Londen met Martinair. Als gevolg van de geweldige resultaten overzee versnelden de hartluchtbruggen ook de medische ontwikkelingen in Nederland. De Nederlandse ziekenhuizen realiseerden zich al snel dat met de patiënten ook enorme geldbedragen ‘wegvlogen’. Het aanbod aan operatiekamers en benodigde diensten groeide daardoor snel. Uiteindelijk maakten nieuwe technieken, zoals ‘dotteren’ of het plaatsen van een stent, de luchtbruggen helemaal overbodig.

ONDERZOEK HARVARD UNIVERSITY

Fundament van dit artikel is het lopende onderzoek, onder leiding van professor David S. Jones, aan de Harvard University in Boston. In zijn opdracht doet de Nederlandse dokter Annabelle Slingerland medisch-historisch onderzoek



naar de hartluchtbrug Amsterdam-Houston. Het onderzoek vormt de basis voor drie wetenschappelijke artikelen, onder andere gepubliceerd in The Lancet.

Medisch-historisch onderzoek naar hartluchtbrug

Het onderzoek naar deze bijzondere periode, waarbij de 100-jarige KLM en de 50-jarige Boeing 747 zo'n doorslaggevende rol speelden, is inmiddels in volle gang. "Nadat de artikelen internationaal gepubliceerd zijn, willen we ook echt iets voor het Nederlandse publiek terugdoen", aldus Slingerland. "Volgend voorjaar begint VPRO Andere Tijden met de productie van een thema-aflevering. Daarnaast zal er in verschillende andere Nederlandse media gepubliceerd worden. Als piloten waren jullie wezenlijk onderdeel van de hartluchtbrug naar Houston, om die reden komen we nu vast uit in Op de Bok." <<

Dokter Slingerland zou graag in contact komen met cockpitcrew die destijds luchtbrugvluchten uitvoerden. Nu ongetwijfeld gepensioneerd, zou het gaan om destijds jonge first-officers of boordwerktuigkundigen.

Contactgegevens:

E: annabelle.s.slingerland@gmail.com

T +31 (0) 6 48 268 232



Mieke Penterman-Goote

U was in de jaren zeventig betrokken bij een gedurfde onderneming. Heeft u zelf nooit bedenkingen gehad of de luchtbrug wel zou slagen?

Je moet begrijpen, Fievet was een activist. Die ging met de Patiëntenvereniging (NPV, red.) op de barricaden. Ze marcheerden met doodskisten door de straten. Ik was daar niet zo van. Maar ik was overtuigd van de noodzaak. Ik had in Engeland en Amerika gezien hoe ze daar te werk gingen. Maar in Nederland waren ze verschrikkelijk conservatief. Er is wel eens gezegd dat ik na mijn tijd in het buitenland niet meer aan het werk zou komen in Nederland. Ik was te bijdehand en had als verpleegkundige kritiek op de artsen. Dat was absoluut not done. Toch wist ik dat het moest en ook daarom ben ik aangehaakt bij Fievet en Van der Schaar. Ondanks dat ik toen al getrouwd was, heb ik die jaren altijd onder mijn meisjesnaam Goote gewerkt. Uit bescherming voor mijzelf, maar ook voor mijn man die destijds in de artsenopleiding zat.



En u hebt eigenhandig gezorgd dat KLM het vervoer voor haar rekening ging nemen?

Ik werkte destijds voor de medische dienst van KLM. Ik had in Amerika geleerd ecg's te maken en te lezen. Die techniek was net nieuw en KLM zocht iemand die dat kon. Zo kwam ik daar terecht. Ik werkte in een fijn team met prettige mensen. Toen de vraag kwam of ik aan de luchtbrug mee wilde werken, heb ik dat met het toenmalige hoofd van de medische dienst, dr. H.C. Ide overlegd. Zowel hij als collega KLM-arts Boy Schoonheit hebben me daarin gesteund. Het klopt inderdaad dat ik Fievet als voorwaarde heb gesteld dat de luchtbrug KLM als vervoerder in de arm zou nemen.

Wat is u het meest bijgebleven aan uw tijd als verpleegkundige voor de hartluchtbrug?

Persoonlijke vriend en (oud)gezagvoerder Willem Hammerstein heeft ons destijds een keer gevlogen naar Houston. Normaliter namen we maximaal tien patiënten mee, maar deze reis was er een elfde patiënt. Hij was op het laatste moment onder grote smeebede aan die trip toegevoegd. We wisten eigenlijk niet eens goed wat zijn diagnose was. Onderweg werd deze patiënt steeds benauwder, totdat zelfs maximale zuurstoftoediening niet voldoende leek. Willem is toen de laatste uren van de vlucht stukken lager gaan vliegen, zodat de

cabinedruk wat omlaag ging. Met grote spoed heeft een ambulance hem na aankomst in Houston rechtstreeks naar het Texas Heart Institute vervoerd. De operatie slaagde, maar een aantal dagen later overleed de patiënt alsnog plotseling. De gehechte aorta, waar een groot aneurysma had gezeten, scheurde. Dit heeft ons destijds enorm geraakt. Het ene moment bracht je goed nieuws aan de familie in Nederland, waarna we hier later op terug moesten komen.

Het was waarschijnlijk een emotionele periode voor u en uw collega's. Hoe ervaart u het nu, dat Annabelle Slingerland in opdracht van Harvard University de gebeurtenissen van toen opgraaft?

Dat is een lastige vraag. Ik merk dat ik met mijn 77 jaar soms twijfel of ik me dingen goed herinner. Het is fijn dat Annabelle goed uitzoekt hoe het destijds precies allemaal gelopen is. Er zijn veel blijde herinneringen, maar ook zeker pijnlijke. Het waren echt bijzondere tijden, waarin ik zulke fantastische mensen heb ontmoet. Vooral het intensieve contact met de collega's in de Amerikaanse ziekenhuizen is me erg bijgebleven.

Passagiers met vliegangst

Wat doe je eraan

Tekst: Pim Lamers,



‘Maar als dit vliegtuig zo nieuw is, is dan wel bewezen dat alles goed werkt?’ Mijn poging om de jonge vrouw met vliegangst in de galley gerust te stellen, gaat me niet goed af. ‘En als de gezagvoerder zo ervaren is, dan is hij vast ook veel te oud. Is hij niet stiekem seniel?’ Alles wat ik zeg om haar gerust te stellen, lijkt averechts te werken. Bijna huilend zoekt de angstige vrouw haar stoel in het vliegtuig op. Ze zal haar ouders niet kunnen zien als ze niet mee durft te gaan.

Ik kan niet begrijpen dat ze zo bang is voor mijn werkplek, terwijl vliegen voor mij de normaalste zaak van de wereld is. En extreem veilig, volgens alle statistieken.

Hoe moet je als vlieger omgaan met mensen die zo bang zijn om te vliegen? En nog belangrijker, hoe stel je ze wat meer op hun gemak?

Zeker 30 procent blijkt wel iets van vliegangst te hebben

Lucas van Gerwen, pionier en autoriteit op het gebied van vliegangst, wil graag wat algemene tips meegeven om om te gaan met mensen met deze angst.

Het gaat ook zeker niet om weinig mensen: zeker 30 procent van de bevolking blijkt wel in meer of mindere mate iets van vliegangst te hebben!

Juist creatieve en intelligente mensen lijken er gevoeliger voor te zijn, hun fantasie van wat er kan gebeuren gaat met ze aan de haal. Vliegen voelt immers erg kwetsbaar voor veel mensen.

Achterliggende angst

Allereerst is het belangrijk om uit te leggen waar de ‘ir-reële’ angst voor vliegen nou vandaan komt. De werkelijke oorzaak is eigenlijk altijd een achterliggende angst die zich manifesteert als vliegangst.

Heel soms is er een trauma dat vliegangst veroorzaakt. Dit is dan vaak het gevolg van een ongeluk of incident, soms ook met een vliegtuig. Door de onderliggende angst manifesteert vliegangst zich niet bij iedereen hetzelfde of op hetzelfde moment.

Er zijn vijf belangrijke angsten te onderscheiden als basis.

Claustrofobie

Deze mensen zijn bang dat ze het vliegtuig niet uit kunnen of geen adem kunnen halen. Het sluiten van de deuren stuwt hun angst op. Deze mensen willen hierna soms van boord, soms zelfs tijdens het taxiën. Of ze zijn de vreemde no-show die wel ingecheckt heeft op de luchthaven, maar nooit aan de gate komt. Als het vliegtuig eenmaal vliegt, gaat het een stuk beter.

Hoogtevrees

Spreekt natuurlijk voor zich. Tijdens het klimmen en dalen hebben deze mensen ook echte angst, tijdens de kruisvlucht op abstracte hoogte niet meer. Ze anticiperen van tevoren sterk op deze angst, waardoor deze hoog oploopt.

Controledrang

Deze mensen zouden het liefst over de schouder meekijken met iedereen, van de hangaar tot in de cockpit. Ze willen liever niks uit handen geven, maar in een vliegtuig hebben ze geen keus. Turbulentie vergroot deze angst enorm, maar starten en onrustige naderingen zijn ook lastige momenten. Voor deze mensen is contact met de vliegers erg belangrijk.

Angst voor controleverlies

Is iets totaal anders dan controledwang. Deze mensen zijn bang dat ze de controle over zichzelf verliezen en bijvoorbeeld in paniek raken. Ze zijn het bangst voor hun eigen angst.

Sociale angst

Deze mensen zien problemen met de andere mensen in het vliegtuig. Al bij de gate zien ze overal terroristen en brandeschoppers tussen hun medepassagiers. Eenmaal aan boord vinden ze het maar niks dat ze de piloten niet kunnen zien. Ze willen graag bevestigd zien dat dit normale mensen zijn. Ook voor deze groep is contact met de vliegers erg belangrijk. Voor het instappen is hun angst het grootst.

Tips ter geruststelling

Het als vlieger omgaan met de verschillende angsten van deze passagiers kent veel gelijkenis. >>



In een PA-omroep willen alle ‘vliegangstigen’ graag horen dat er controle is in de cockpit. Bij turbulentie horen ze graag waarom het turbulent is, zodat de vliegers lijken te weten wat ze doen.

Hoe meer informatie uit de cockpit, hoe beter het voor alle vliegangstigen is.

Bij bijvoorbeeld een blikseminslag is het goed om te zeggen dat je begrijpt dat mensen geschrokken zijn. Erkenning van de angst helpt veel, iedereen mag schrikken.

Hoe meer informatie uit de cockpit, hoe beter

Gebruik nooit het woord ‘proberen’! Angstige mensen gaan hiermee aan de haal in hun fantasie en denken dat er geen controle is over de situatie.

Als je een-op-een met iemand met vliegangst in gesprek bent, dan heeft het geen enkele zin om deze angst op te willen lossen door te vertellen dat er niks is waar iemand zich zorgen over moet maken. Dit heeft deze persoon waarschijnlijk al heel vaak gehoord en maakt dat hij of zij zich niet begrepen voelt.

Erken dat iemand angst heeft en bang mag zijn, maak er ruimte voor. Erkenning van deze angst zorgt dat iemand deze niet op gaat kroppen.

Toon begrip en vraag waar deze persoon zo bang voor is. Dit is vaak iets wat men zich inbeeldt, zoals bijvoorbeeld dat de vleugels af kunnen breken of dat men geen adem kan halen boven in de lucht. Leg hierna specifiek uit hoe iets werkt of waarom iets juist niet zou kunnen. Dit stelt een angstige passagier wel gerust.

Stichting VALK

Vliegangstexpert en psycholoog Lucas van Gerwen is vanaf 1986 bezig geweest met het oprichten van een instituut voor de behandeling van vliegangst. Op 1 februari 1990 ging de stichting VliegAngstbestrijding Leidse universiteit KLM van start, kortweg VALK.

VALK is er ook voor vliegers

VALK begon de behandelingen met psychologen, maar binnen een jaar kwam Arnold Hijmans als eerste vlieger de trainingen ondersteunen. Op dit moment ondersteunen elf vliegers de trainingen.

De tweedaagse training begint met uitleg over luchtvaart. Op de tweede dag worden vliegtuigen en een cabinesimulator met vliegers samen bezocht om exposure te krijgen. Aansluitend maakt de groep een retourvlucht binnen Europa onder begeleiding van een vlieger en een psycholoog. Hierbij zijn de toevallig werkende vliegers vaak ook heel behulpzaam.

VALK is er ook voor vliegers bij wie angsten werk of leven belemmeren. Tevens geeft VALK al sinds 1994 stress-managementtrainingen aan vliegers. <<

Per 1 februari 2020 neemt Lucas na exact dertig jaar afscheid van VALK. Graag wil hij het dankwoord richten aan alle vliegers die op wat voor manier dan ook met VALK te maken hebben gehad:



Ik ben dankbaar voor alles wat ik heb mogen beleven en samen met de vliegers door cliënten heb mogen ervaren, dat heeft mij het meest geraakt.

Ik kijk met trots terug op wat wij samen bereikt hebben bij cliënten om te zorgen dat ze met hun volharding en inzet de wereld zonder angst aan hun voeten kunnen leggen.

Heel veel dank hiervoor!



Krasse knarren

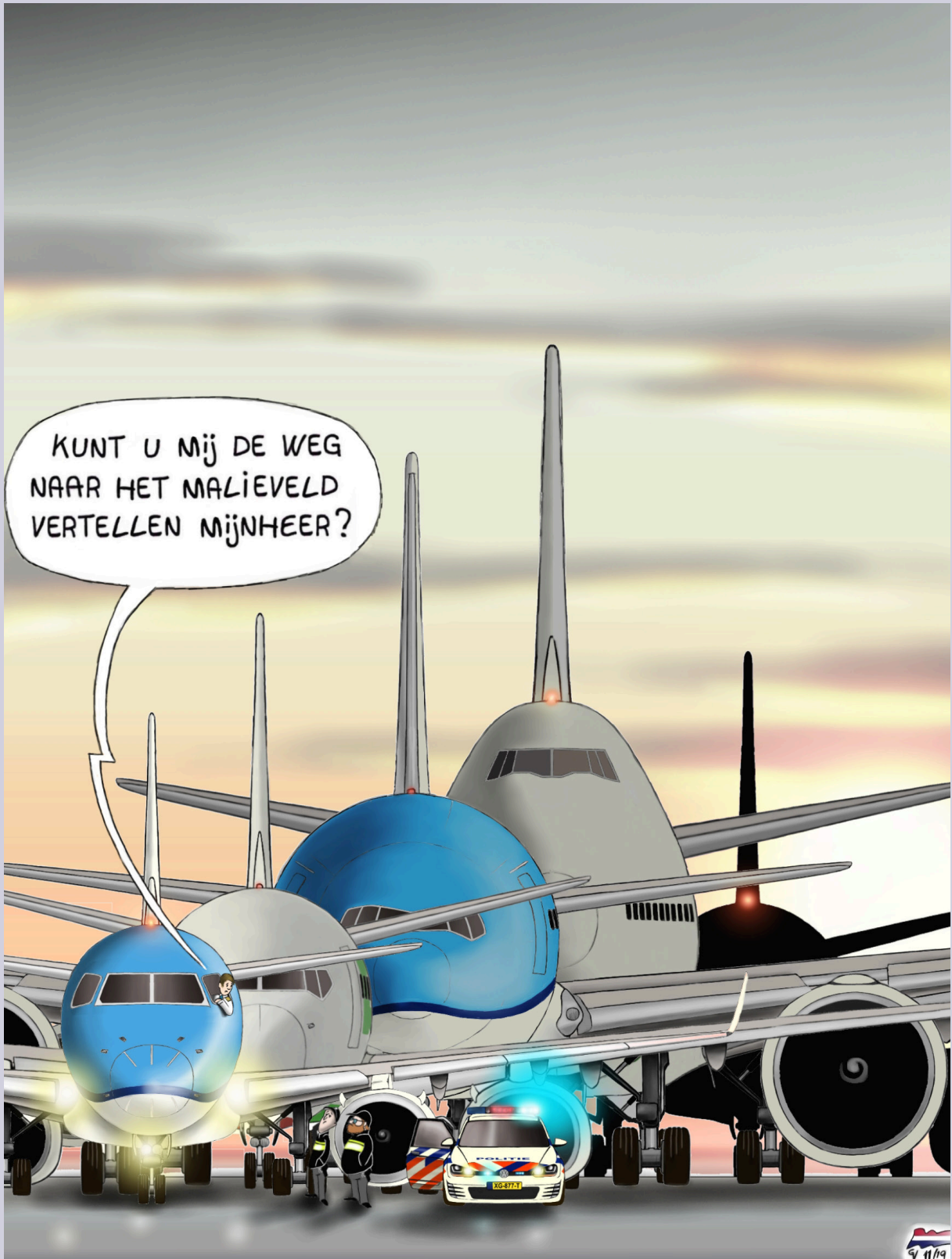
Het jubileumjaar van de VNV is bijna ten einde. Tijdens de jaarlijkse ‘pensioenborrel’ voor de vliegers die gedurende het jaar met pensioen zijn gegaan was er nog één keer extra aandacht voor het 90-jarig bestaan van de vereniging.

Speciaal voor deze gelegenheid waren de leden van 90 jaar en ouder uitgenodigd om samen met de nieuw gepensioneerden terug te kijken op de vliegercarrière.

De geportretteerde oudgedienden

gaven gehoor aan de uitnodiging, met van links naar rechts de heren Hollemans (92 jaar), Remmerswaal (90 jaar), Van Keppel (94 jaar) en Everwijn (92 jaar).

Foto: Maarten van Haaff



La Casa de NOx

Tekst: Elie El-Hage, illustratie: Gert-Jan Vegter

Terwijl een mysterieuze man, die zichzelf ‘de voorzitter’ noemt, de politiek manipuleert, zijn er acht mensen bezig om, na de CO₂-handel, stikstof te veranderen in het nieuwe goud. Het idee is dat ze, als dit allemaal goed gaat, met een bedrag van 2,4 miljard euro weg kunnen komen.

Het is geen spoiler meer, het eerste deel van de serie liet al zien hoe moeilijk het was voor ‘de voorzitter’ om via de weg van de boeren de plannen klaar te spelen. De macht van ‘de voorzitter’ raakte iedereen. Maar zijn strategie werkte nog niet zoals hij had gewenst. We zagen hem, werkend in zijn bolwerk van mindmaps: ‘Nee, mobiliteit is te breed, het moet veel concreter. Anders gaat het nooit lukken.’ Hij vond een tweede strategie.

Deel twee gaat over de luchtvaartwetten. De papierfabriek is in volle gang, een stikstofrapport linksom of rechtsom, commissie Remkes is hard aan het werk op zoek naar een oplossing. Zal

minister Schouten het advies over de luchtvaart op tijd krijgen? Zal het bureaucratische winkeltje gaan rollen? Hoeveel dagen zijn er nodig om het geld in handen te krijgen?

Zullen de piloten zich laten gelden?

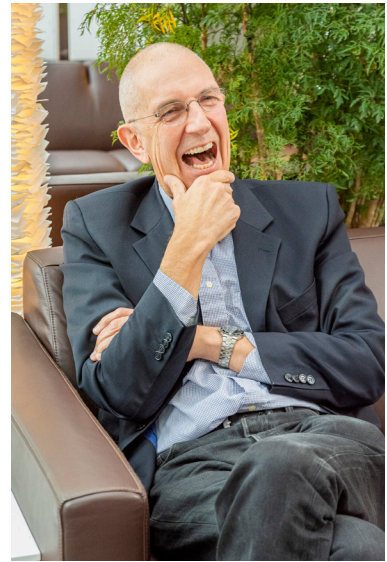
Voor de meeste piloten draait de wereld nog elke dag door, mensen staan op, soms nog wat moe, soms klaarwakker, maar ze staan op. Ontbijt wordt bereid, kinderen worden naar school gebracht en men kleedt zich aan om naar het werk te gaan. Zonder om aandacht te vragen, strijken ze hun overhemden, poetsen ze hun schoenen en maken ze het leven van anderen mogelijk door hun rooster af te vliegen.

Functionerende bedrijven, managers die hun werknemers kunnen blijven betalen en die chagrijn die een rotvergadering had, kan na het krijgen van een deken en kussentje

van de stewardess thuiskomen met een glimlach. En wat al helemaal onbesproken blijft: zoals een kind een goudvis voert, zo voeden piloten de bomen met wat CO₂. Het gewone leven is groots.

Maar dit verhaal is te saai, die gewone, stille en grootse activiteiten die de levens van gewone mensen vormen. Er is drama nodig! Informatie. ‘De natuur gaat er aan!’ De politiek reageert. Ook in deel twee maakt ‘de voorzitter’ het spannend. Inmiddels is zijn achternaam, Vollenbroek, bekend. De wever van mythologie en realiteit.

De samenleving voelt dat er iets zal gebeuren. Zullen de piloten zich laten gelden? Trekkers hebben ze niet. Wordt dit een zaak van zwaar geschut? Zal er nog gras overblijven op het Malieveld? Kunnen auto’s onder een 787 door? Op de achtergrond zijn dispatchers bezig voor unieke, nog nooit eerder vertoonde vliegplannen over de grond. Het BMC staat vol en luistert naar de aanvoerder: we gaan naar Den Haag!



Paul Griffioen VNV-president van 1997 tot 2001

Complexe problemen oplossen is het leukst

In het jubileumjaar van de VNV gaan we op bezoek bij oud-presidenten. Hoe kijken ze terug op hun tijd bij de VNV, wat hebben ze geleerd en hoe kijken ze naar de toekomst. In de laatste van deze reeks is de beurt aan Paul Griffioen.

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

In jouw tijd heeft de VNV, indirect, Schiphol een tik op de vingers gegeven.

(Begint hard te lachen)

Ja! Oooh. Dat is een mooi verhaal.

Vertel!

Op kerstavond 1997 schoof een Transavia B757 van de baan. Vanwege heel veel crosswind. En we hadden daarover al een tijdje discussie met Schiphol en de RLD.

In die tijd besloot Schiphol namelijk welke banen gebruikt mochten worden door de luchtverkeersleiding. Die kon dus geen andere baan geven wanneer een vlieger daarom vroeg.

Na dat ongeluk kwamen alle media naar me toe. Want vanwege de kerstdagen stond alles op een laag pitje. Politiek gebeurde er niets meer en de beurzen lagen stil. Dus slechts een paar journalisten hadden een soort van piketdienst. Het ongeluk, en onze visie, kreeg daarom alle aandacht. De Volkskrant bijvoorbeeld. Daar zat een journalist die tijdens de feestdagen contact zocht met mij. Ik vertelde hem het verhaal. Dat vanwege de veiligheid een gezagvoerder altijd om een andere baan moet kunnen vragen. Hij begreep wat ik zei en schreef dat op.

Maar zijn lezerskring, waaronder de Amsterdamse PvdA-grachtengordel, was het daar natuurlijk niet mee eens. Dus het regende daarna boze ingezonden brieven. Toen kwam de Volkskrant weer terug naar mij, of ik een opiniestuk wilde schrijven om ons standpunt toe te lichten.

En wat stond daar in?

De luchthaven zei: 25 knopen is de

limiet, dus 24,5 knopen is veilig. Ook binnen de vereniging waren er collega's die dat vonden.

Maar uit onderzoek van het NLR is gebleken dat boven de 20 knopen het risico exponentieel omhoog gaat. Daarom moet een gezagvoerder altijd een andere landingsbaan kunnen vragen en krijgen.

En wat gebeurde er na het ongeluk?

Helemaal niks. Men zei: er is te weinig bekend. De minister zei dat ik maar wat kletste, want er zijn ook vliegers die wat anders vinden.

Toen ben ik ermee naar IFALPA gegaan.

En die besloot toen de VNV te steunen.

Nee. Want toen ik het probeerde uit te leggen in de vergadering, kreeg ik eerst als reactie dat ik het verkeerd zag. Want er waren toch genoeg banen op Schiphol? Dan vraag je gewoon een andere, was de reactie.

Het duurde echt even voordat ik aan iedereen kreeg uitgelegd dat er op Schiphol een baan goed in de wind ligt, dat je die kan vragen, maar hem niet krijgt. Dat vond iedereen natuurlijk belachelijk.

IFALPA gaf Schiphol toen een zwarte ster.

En wat betekent een zwarte ster?

Dan is een vliegveld of luchtruim 'critically deficient'. Eigenlijk is dat meer voor intern gebruik. En om druk te zetten. Ik had het doorgegeven aan de RLD, maar niet aan de media. De

Telegraaf ontdekte het toch en heeft toen breed uitgesproken.

Toen het in de media was gekomen, heb ik toch maar een persbericht geschreven. Daarin stond dat een zwarte ster normaal gesproken alleen aan slechte Afrikaanse vliegvelden wordt gegeven.

IFALPA gaf Schiphol een zwarte ster

De COO van Schiphol nodigde mij toen uit voor een gesprek. Het was net niet somberen. Die begon te razen, dreigde te procederen. Maar daar lig ik niet wakker van en IFALPA al evenmin.

Wat vonden de luchtvaartmaatschappijen ervan?

Operationeel begrepen ze het wel, maar ze waren bang voor commerciële effecten. Ook Schiphol en de overheid trouwens.

Schiphol was bezig te investeren in buitenlandse vliegvelden. Hun concurrentie schroomde niet om te zeggen dat Schiphol zijn eigen broek niet eens kon ophouden.

En de Nederlandse overheid wijst graag met het vingertje naar het buitenland, maar kon dat natuurlijk ook niet meer doen.

En hoe is het opgelost?

Uiteindelijk is een bepaling opgenomen in het AIP >>

dat als je voor safety reasons een andere baan wilt, je dat kon vragen zonder meteen rapporten te moeten schrijven. Vervolgens is IFALPA gevraagd die zwarte ster weer te verwijderen.

In jouw tijd speelde, net als nu, ook de discussie over een luchthaven op zee.

Ja, en ook inhoudelijk is die gelijk aan 20 jaar geleden. Harde wind en zout. De mensen die er echt wat van wisten, zeiden toen al dat het niet kon.

Maar waarom praat men er nu dan toch weer over?

Er zat toen een lobby achter van: we gaan studeren en in de tussentijd moet Schiphol wat blijven groeien. En een lobby van Bouwend Nederland. Die snappen niets van vliegen, maar willen wel heel graag baggeren.

In bedrijven neemt men nog lessen uit het verleden mee, maar ik heb het idee dat de politiek dat niet doet.

Op arbeidsvoorwaardelijk gebied speelde er ook veel. Voor de KLM-vliegers sloot je het STROT-akkoord over pensioenen.

Ja. Arbeidsvoorwaardelijk vond ik altijd leuk. Daar kwam ik vandaan en ben ik ook na mijn bestuursperiode mee doorgegaan.

Hoe ging dat overleg?

Heel gemoedelijk. Maar het is teamwork. Dat moet je je wel realiseren. Samen met Arjen (Blom, VP red.) hebben we dat toen gedaan. Want je spreekt nu wel met mij, maar je kan net zo goed Arjen interviewen.

Pensioenen is altijd mijn dingetje

geweest. KLM heeft altijd naar onze pensioenoverschotten zitten loeren. Maar wij zeiden toen: De medaille heeft twee kanten. Wanneer je praat over overschotten, praat je ook over tekorten. Over beide zaken wilden we een deal sluiten.

Arbeids- voorwaardelijk vond ik altijd leuk

Vaak sluit je een akkoord in de kleine uurtjes, dan pers je een deal erdoor. Maar dat wilde ik nu niet. Daar was het te belangrijk voor. We deden het stapsgewijs.

Op een gegeven moment waren we eruit en hadden we het akkoord. Ik zei: Volgens mij is het goed, maar ik wil er nog een nachtje over slapen. Soms word je wakker en besef je dat dingen toch iets anders moeten.

De volgende ochtend belde ik Arjen. We hadden allebei niets kunnen bedenken wat anders moest. En toen was de deal definitief. Het is dus op een gemoedelijke manier tot stand gekomen.

En toch leverde het akkoord een paar jaar geleden problemen op.

Ik kon wel begrijpen dat KLM op een gegeven moment naar andere afspraken wilde. De overheid stelde zulke extreme eisen met nieuwe regelgeving over aan te houden reserves, dat ik dat wel snapte.

Onder de nieuwe overheidsregels

zouden we het akkoord nooit zo hebben afgesloten. Dan maak je nieuwe afspraken. Bij de deal uit 2017 ben ik ook nog zijdelings betrokken geweest en daar kan ik mij prima in vinden.

Je benoemde de samenwerking met Arjen Blom, je vicepresident.

Die samenwerking was heel goed. We kennen elkaar ook al lang. Vroeger reden we al samen naar de RLS in Eelde.

Tegenwoordig geef ik vliegles op Rotterdam en een paar jaar geleden heb ik hem les gegeven om weer zijn single engine rating te halen.

En nog steeds treffen we elkaar elk jaar op de wintersport voor een middagje samen skiën en lunchen.

Na zijn tijd als vicepresident heeft Arjen Blom een nevenfunctie bij KLM aangenomen. Wat vond je daarvan?

Ik zou dat om puur persoonlijke redenen nooit gedaan hebben, maar de kritiek die daarop kwam vind ik onterecht. Zolang iemand zich maar niet bezighoudt met arbeidsvoorwaarden. Dat heb ik ook tegen hem gezegd. Er is een groot verschil tussen operationeel de tent aansturen en je bemoeien met onze arbeidsvoorwaarden.

De overheid stelde zulke extreme eisen

Maar in die functie kun je je toch bijna niet onttrekken aan het arbeidsvoorwaardelijke?

Op een gegeven moment kreeg hij door Ype de Haan (toenmalig

EVP Flops KLM, red.) opgelegd om zich met de arbeidsvoorwaarden te bemoeien. Dan wordt het problematisch, zeker als die EVP ook wil bezuigen op arbeidsvoorwaarden.

In jouw periode waren er ook vergevorderde gesprekken tussen KLM en Alitalia.

Dat was een virtuele fusie. Geen juridische, maar een economische fusie. Dat bleek uiteindelijk ook het probleem. In de voorbereiding zeiden Amerikaanse onderzoekers een keer: "They can not choose between their centre of the economy and their centre of the world." Daarmee bedoelden ze Milaan en Rome.

Er is niemand die zegt: Ga Rome qua vluchten afbouwen en Milaan opbouwen. Dat heeft natuurlijk ook met Italiaanse politiek te maken.

De moeilijkheden die we nu soms met de Fransen hebben, zouden we die met de Italianen in het kwadraat hebben gehad?

Dat is speculatief, maar dat zou zo

maar kunnen. Ze zijn erg emotioneel.

Eind jaren 90 gingen de Alitalia-vliegers staken en ze wilden dat wij meededen met een soort solidariteitsstaking. Daar hadden Arjen en ik niet zo'n trek in. De rechter had kort ervoor een gedeeltelijke solidariteitsstaking van ons voor Northwest-vliegers verboden.

Maar gedoe, dat was niet zo mijn ding

Dat argument sloeg nergens op, vonden de Italianen. Daar hadden ze maling aan. We moesten het gewoon maar doen. Moet je net bij de Hollanders zijn. Wij zijn weer extreem nuchter ten opzichte van Zuid-Europeaan.

Uiteindelijk ging de fusie niet door en kreeg KLM een flinke boete.

Ja. Zo'n 250 miljoen euro. Een enorm bedrag. Maar als je kijkt wat er ver-

volgens met Alitalia gebeurde en de afspraken die KLM zou hebben gehad waren in stand gebleven, dan was KLM een paar jaar later al veel meer geld kwijt geweest.

Hoe kijk je terug op je periode als president?

Heel interessant en heel druk met een jong gezin. Naast grote lijnen heb ik ook altijd iets inhoudelijks willen doen. Daarom ben ik me als president ook blijven bezighouden met de pensioenen.

Lobbyen vond ik leuk, en het contact met de media. En heel basic, gewoon goede cao-afspraken maken. Maar gedoe, zoals algemene speeches houden, dat was niet zo mijn ding.

Maar dat is wel nodig.

Ja, dat deed ik dus ook wel. Maar daar lag niet mijn hart. Ik kom binnen de VNV uit, zeg maar, de arbeidsvoorwaardenhoek. Mijn hart ligt bij inhoudelijk uitdagende onderwerpen, ik wil graag complexe problemen oplossen. <<



Paul Griffioen

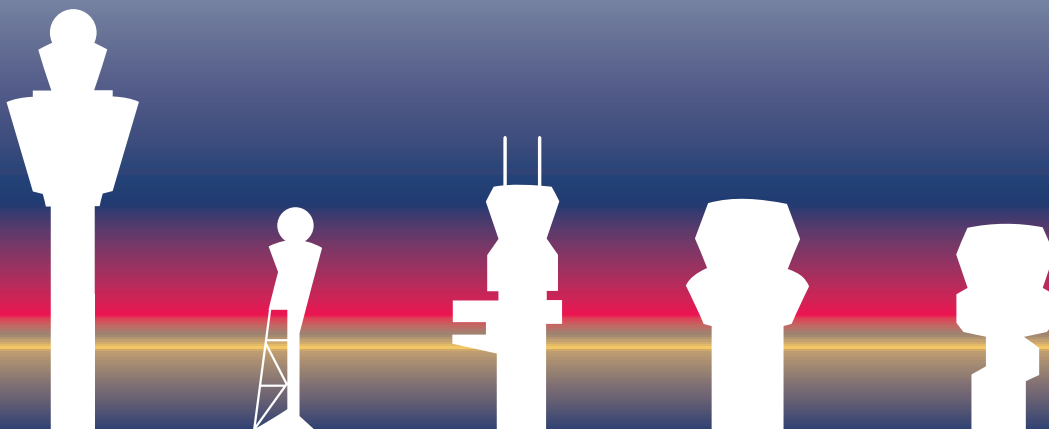
In november 1983 startte Paul zijn vliegcarrière bij KLM als second officer op de DC10. Na twee jaar kon hij verder als first officer, eerst op de A310 en erna op de B747. In 1991 volgde de stap naar gezagvoerder op de B737 en van 1995 tot aan zijn pensioen in februari 2017 bleef hij gezagvoerder B747-400.

Voorafgaand aan zijn presidentschap van 1997 tot 2001 was Paul ledenraads-lid sinds 1986, bestuurslid vanaf 1989 en vicepresident van 1995 tot 1997.

Paul heeft zich altijd actief ingezet voor de vliegers, met name op het gebied van de pensioenen.

Zo maakte hij deel uit van de Pensioencommissie van de VNV, zat in het bestuur van de Stichting Pensioenfonds Vliegend Personeel KLM en was betrokken bij de oprichting van het Blue Sky Eagle Fund.

Vanwege zijn betekenis voor de vereniging is Paul in 2008 benoemd tot lid van verdienste.



TWO WAY COMMUNICATION

TRANSITIES

**Tussen 23.00 uur en 06.00 uur worden transities
gevlogen op Schiphol. Waarom eigenlijk? En
waarom vliegen we overdag nooit meer transities?
Renee Pauptit legt uit.**

Tekst: Mark Duijker

Waarom moeten er 's nachts transities gevlogen worden?

's Nachts mag een beperkt aantal banen gebruikt worden en zijn er speciale aanvlieg- en vertrekroutes. Deze 'nachtroutes' noemen we transities. Approach (APP) en area control (ACC) bepalen samen, op basis van het verkeersaanbod, welke vlucht als eerste of als laatste de transitie moet volgen.

Hierbij geldt dat vluchten die tussen 23.00 uur en 06.00 uur onder FLO70 in de TMA vliegen, op een transitie geklaard moeten zijn. Het kan in de ochtend dus voorkomen dat een vlucht op een transitie geklaard wordt, maar daarna

een 'gewone' nadering kan vliegen omdat het inmiddels na 06.00 uur is.

Is een transitie een Continuous Descent Approach (CDA)?

De transities zijn een RNAV-nadering vanaf de IAF's (AR-TIP/SUGOL/RIVER) tot aan de punten NIRSI en SOKSI. Vanaf hier zijn het ILS approaches voor baan 18R en baan 06. Het eerste deel van de ILS-nadering bestaat uit een vast lateraal pad tot het Final Approach Point. Een transitie is dus niets meer dan een vaste naderingsroute en is geen Continuous Descent Approach.

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



Waarom verschilt het nogal eens hoe hoog we de IAF mogen passeren 's nachts?

In principe moet de IAF 's nachts ook op of beneden FL100 gepasseerd worden. Gezien de geringe hoeveelheid verkeer in de nacht, proberen we om het descent-profiel te optimaliseren en staan we vaak toe om de IAF's hoger te passeren. Het overige verkeer heeft hier invloed op; hoe meer overig verkeer, hoe lastiger het is als de IAF hoger gepasseerd wordt. Er wordt daarom vaak gekozen om een levelrestrictie over de IAF mee te geven, zodat eventuele conflicten met ander verkeer controleerbaar blijven.

Hoe zit het met die A2C- en A2X-transitie?

De ARTIP2C was de verkorte transitie vanuit ARTIP naar baan 18R. Sinds mei 2015 gebruiken we deze transitie vanwege veiligheidsredenen niet meer. Overdag maken de verkeersleiders gebruik van verschillende vormen van systeemondersteuning om een sequence te bepalen. Deze systeemondersteuning rekent met vaste patronen in de

TMA, de patronen die overdag gevlogen worden. Aangezien 's nachts de transities, en dus andere patronen, gevlogen worden, is de bestaande systeemondersteuning niet toereikend.

Gedurende een periode hebben we overdag gebruik gemaakt van de ARTIP2X-transitie, een vaste naderingsroute voor de 36R. Na een periode bleek echter dat het gebruik van de transitie capaciteit kostte en er teveel aanvullende voorwaarden waren, waardoor besloten is om deze niet meer te gebruiken.

Zijn er nog bijzonderheden wanneer transities extra of juist niet gebruikt worden?

LVNL spant zich in om vanaf 22.30 uur en tot 06.30 uur transities te vliegen. Dat is dus een half uur eerder en later dan de wettelijke periode, met als doel om de omgeving te ontlasten.

Wanneer er sprake is van een systeemdegradatie, buien of slecht zicht worden er geen transities gebruikt.



Amsterdam Drone Week

Drones. Wellicht heb je er een, of heb je ermee te maken gehad. Groeiend in populariteit, en dus een groter wordende gebruiker van 'ons' speelveld. Tijd voor Op de Bok om een bezoek te brengen aan de Amsterdam Drone Week.

Tekst en foto's: Kevin Flikweert

Tijdens de opening sprak Philip Butterworth-Hayes over een aanstaande revolutie op het gebied van infrastructuur. Een Transport Eco System moet worden opgezet, waarin mens en machine nauwer gaan samenwerken. Met inachtneming van de EASA-regelgeving, milieu en de commerciële gebruikers. De digital age, waarbij de EU in 2050 klimaatneutraal wil zijn.

Bij de introductie van de ADW benadrukten de burgemeesters van Enschede, Ingolstadt en Stockholm dat de acceptatie van bewoners een belangrijk aspect is. Zo lichtte Petra Dalunde (Stockholm) toe dat privacy de grootste zorg is van haar inwoners. Het nieuwe ecosysteem valt of staat bij de acceptatie van de burgers.

Nieuwe regels

Op dit moment zijn de droneregels nationaal van kracht, en kennen veel beperkingen. Juli 2020 gaan de Europese regels voor drones gelden. Zo zullen er de volgende categorieën drones zijn (oplopende risicogrootte):

- Open (A1, A2 en A3)
- Specific
- Certified

Voor de open categorie is geen goedkeuring nodig, en zal de handhaving door de politie worden gedaan. De specifieke categorie heeft goedkeuring nodig, de gebruiker/eigenaar zal door middel van een risicoanalyse via de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) goedkeuring moeten krijgen. Ook de piloot van een drone heeft zich aan nieuwe eisen te houden. Zo hoeft iemand die een drone bestuurt tot

250 gram alleen de fabriekshandleiding te lezen. Wordt de drone zwaarder, dan nemen de eisen toe. Van online training en examens, tot een schriftelijke examen met praktijk zelf-training.

Iemand die een drone bestuurt tot 250 gram hoeft alleen de fabriekshandleiding te lezen

Drones in de laatste categorie vallen onder de huidige eisen die we kennen van de bemande luchtvaart. We spreken dan ook over drones die groter zijn dan 3 meter, personen vervoeren of (gevaarlijke) stoffen, zoals bloed.

Drones die meer dan 250 gram wegen moeten onder andere geo awareness-functies hebben. Dit stelt EU-lidstaten in staat om een eigen invulling te geven aan de regels. Hierbij kan gedacht worden aan hoe hoog en waar een drone wel of niet mag vliegen, met een bepaald gewicht of afmeting. In Nederland bijvoorbeeld zal de koning met zijn gezin beschermd worden tegen drones door invoering van een no-fly zone. Door de geo awareness van de drone zal die een dergelijk gebied niet invliegen.

Alle drones moeten vanaf 1 juli 2022 een CE-markering hebben, elke klasse met eigen eisen.

Dutch Drone Delta

Tijdens de ADW werd het initiatief Dutch Drone Delta gepresenteerd. Dit behelst een samenwerking tussen onder meer KLM, LVNL, Schiphol, RAI, KPN en NLR. Dit initiatief gaat zich richten op de verdere integratie van drones in onze samenleving. Waar Rijkswaterstaat nu drones gebruikt voor het inspecteren van bruggen en wegen, zullen drones straks ook ingezet kunnen worden voor bijvoorbeeld het transport van bloed.

Dutch Drone Delta gaat vanaf 1 januari 2020 aan de slag met vijf tracks.

Track 1: Maatschappelijke meerwaarde en sociale acceptatie

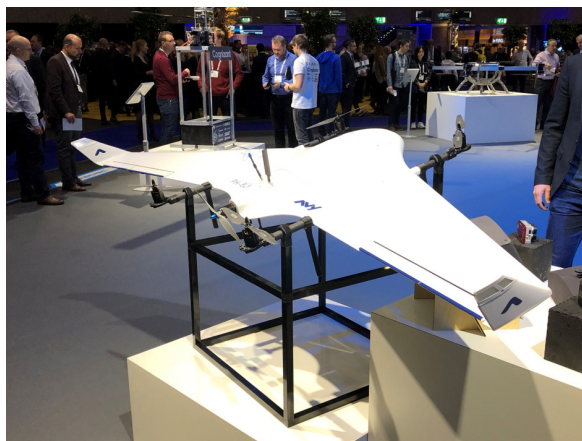
Track 2: Autonome lange afstandsvluchten

Track 3: Veilige integratie van bemand en onbemand verkeer

Track 4: Bezorging middels drones

Track 5: Vervoer van vracht en personen tussen en binnen steden

LVNL heeft afgelopen september een tender uitgeschreven om een systeem te ontwikkelen dat bijdraagt aan (commercieel) droneverkeer vlakbij vliegvelden, waarbij bemand en onbemand verkeer samenkomt. Om dit goed te begeleiden moet er een systeem komen: UAS (Unmanned Aerial System) Traffic management, kortweg UTM. Onder de noemer U-Space wordt er door veel bedrijven geëxperimenteerd. Met UTM moet het mogelijk worden digitaal een vliegplan in te dienen, waarna de drone autonoom zijn vlucht kan uitvoeren.



East Falkland

Afgelegen
en desolaat

Mount Pleasant

nochtans
zwaarbevochten

Tekst: Pim Lamers, foto: Donald Morrison

Diep in de Zuid-Atlantische Oceaan liggen de Falkland-eilanden, zo'n 1.200 km van Antarctica en 500 km oostelijk van de kust van Zuid-Amerika.

De ontdekking van de toen nog onbewoonde en desolate eilanden vond ergens in de 16e eeuw plaats, maar door wie en wanneer is altijd betwist. De Engelse kapitein John Strong heeft als eerste een bezoek aan de eilanden beschreven in 1690. De Britten hadden aanvankelijk weinig interesse in de koude eilanden en kregen dat pas weer toen de Fransen de eilanden koloniseerden in 1764. In 1766 koloniseerden de Britten de eilanden ook, waarna de Fransen hun kolonie aan Spanje overdroegen. De Spaanse en Britse kolonies bestonden – met wat onenigheid – naast elkaar, maar langzaamaan vertrokken eerst de Spanjaarden en daarna de Britten.

Rond 1820 leefden alleen nog wat vrijbuiters op de eilanden, vissers en Zuid-Amerikaanse cowboys, gaucho's genaamd. In 1823 nam de van Spanje onafhan-

kelijk geworden kolonie Buenos Aires, een voorloper van de staat Argentinië, de Spaanse claim op de eilanden over en begon er een handelskolonie. Al snel ontstond er ruzie over vis- en walvisrechten tussen verschillende landen.

In 1832 namen Britse troepen de eilanden over, gesteund door de muitende inwoners, en langzaamaan werden de Falkland-eilanden een Britse kroonkolonie. Buenos Aires en de staat Argentinië waar het in opging, zouden deze Britse annexatie tot op de dag van vandaag echter nooit erkennen. De Argentijnen noemen de eilanden 'las Islas Malvinas'.

De Falkland Islands Company beheerste hierna de Falkland-eilanden en de bijbehorende economie. Zelfs de meeste huizen in hoofdstad Stanley zijn nu nog eigendom van het bedrijf. Het repareren van schepen op weg naar Kaap Hoorn en de export van wol waren de voornaamste inkomstenbronnen. Engelse Cheviot-schapen bleken goed te gedijen op de koude eilanden.

Nadat het Panamakanaal geopend werd in 1914, viel de scheepvaart grotendeels weg. Ook de export van wol leverde steeds minder op en economisch stonden de eilanden er steeds slechter voor. Steeds meer inwoners vertrokken naar Groot-Brittannië. Het zelfverzekerde en economisch sterke Argentinië van Juan Perón begon in de jaren 50 steeds sterker haar claim op de eilanden op te eisen. Vanaf de jaren 60 begonnen de Britten met Argentinië te onderhandelen over de 'dekolonisatie' van de eilanden.

Tijdens deze periode begon de luchtvaart op de Falkland-eilanden. De Argentijnen liepen vast vooruit op de status van de eilanden en financierden een vliegveld bij Stanley, om verbindingen met Argentinië te kunnen onderhouden. Vanaf 1972 was er een tijdelijke strip, vanaf 1977 een definitieve luchthaven met een relatief korte baan van 1.300 meter. Fokker F-28's vlogen naar het Zuid-Argentijnse Comodoro Rivadavia vanaf luchthaven Port Stanley. Toen bleek dat de cultureel toch sterk Britse inwoners van de Falkland-eilan-



den niet bij Argentinië wilden horen, staakten de Britten de onderhandelingen in 1977. De Argentijnen waren woedend.

Ondertussen was er een militair regime in Argentinië dat wel brood zag in een makkelijke annexatie van de eilanden. De Britten konden de afgelegen eilanden nauwelijks verdedigen en eigenlijk ook niet terugveroveren. En waarom zouden ze? De overwinning zou het Argentijns volk trots maken en het regime stevig in het zadel zetten. Op 2 april 1982 vielen de Argentijnen de eilanden aan veroverden deze met gemak.

Het vliegveld bij Stanley werd een Argentijnse luchtmachtbasis om de eilanden te verdedigen en te bevoorraden. Groot feest in Argentinië, totdat de eigenzinnige Britse premier Margaret Thatcher heel Groot-Brittannië mobiliseerde om de eilanden terug te veroveren. Een bijeengeraapt leger met onder andere gevorderde veerboten en soms zelfs uit musea gehaalde wapens stoomde op naar de Falkland-eilanden. De Argentijnen hadden zich goed in de Britse regering en misschien wel volksaard vergist!

Tot grote verbazing van de Argentijnen werd op 1 mei het vliegveld van Stanley gebombardeerd door de Britten bij een paar spectaculaire missies vanaf het Britse Ascension Island, duizenden kilometers verderop. Hierbij haalden de Britten het uiterste en bijna onmogelijke uit hun verouderde en eigenlijk ongeschikte vliegtuigen. De materiële schade was nihil, de psychische enorm. De Argentijnen snapten niet hoe de Britten de eilanden konden bereiken en overschatten hierna de werkelijke mogelijkheden van de Britten. De Argentijnen reageerden paniekerig op een aantal gewaagde Britse aanvallen en namen verkeerde beslissingen. Ze traptten vol in de Britse bluf.

De ook nog eens op het koude weer slecht voorbereide Argentijnse troepen op de eilanden gaven zich op 14 juni 1982 over.

Hierna wilden de Britten hun eilanden definitief goed verdedigen. Een groot militair complex moest de eilanden beschermen. Het vliegveld van Stanley werd tijdelijk geschikt gemaakt voor straaljagers, totdat in

1986 het nieuwe militaire vliegveld en de bijbehorende legerbasis Mount Pleasant geopend werd. Vanaf dit vliegveld waren rechtstreekse vluchten naar Groot-Brittannië mogelijk via Ascension Island. Deze vluchten worden sindsdien uitgevoerd door de RAF, soms door ingehuurde luchtvaartmaatschappijen. Er zijn ook vluchten naar Chili via het zuidelijkste punt, bij Punta Arenas. Hierdoor ontwijken de vluchten Argentinië. De Zuid-Amerikaanse afdeling van ICAO weigerde een Zuid-Amerikaanse code voor de 'bezette' eilanden af te geven, waardoor Mount Pleasant de voor de regio bijzondere Europees-Britse code EGYPT kreeg. Vanaf Stanley, dat met SFAL wel een 'lokale' code heeft, zijn er tegenwoordig vluchten naar kleine strips op de eilanden zelf en naar strips op Antarctica.

De Falkland-eilanden zijn dankzij visserij en toerisme vandaag de dag economisch redelijk zelfvoorzienend. De bevolking is al jaren stabiel rond de 3.000 inwoners. Hierbij zijn de 1.300 militairen op Mount Pleasant en bijbehorende kosten gemakshalve niet meegerekend.



Noordzee Helikopters in zwaar weer

Deze maand loopt het contract af dat Noordzee Helikopters Vlaanderen had voor het vervoer van personeel uit de Olie en Gaswinning vanuit Den Helder. Dat is een zware dobber om te verwerken. Ook voor het personeel, en dus ook voor onze helikoptervliegers.

Tekst: Francis van Haaff

Zeventien piloten vertegenwoordigt de VNV in belangen naar hun werkgever NHN (dochter van NHV) en de professionele zaken in hun vak. Dat het contract niet verlengd wordt is iets waar de vliegers zelf, noch de VNV, wat aan kunnen doen, maar het blijft wel zuur. Wat kan er overblijven van NHV? Kunnen de olie & gas-vliegers ergens anders werk vinden?

NHV verzorgt ook het brengen van een loods aan schepen die de Rotterdamse haven in varen. De helft van deze vliegers, die zijn gestationeerd op de Maasvlakte, vliegt op een NHN-contract. De andere helft vliegt op een gecombineerd Belgisch/Nederlands contract.

Het is in ieder geval zwaar weer voor de situatie van de NHV-vliegers. Het lijkt erop dat de meeste olie & gas-vliegers elders werk gaan zoeken. Dat zal veelal in het buitenland zijn. Voor de olie & gas-vliegers is het nu van belang dat ze geholpen zijn met de afgesproken afvloeiingsregeling. Met een sociaal plan probeert de VNV de klap voor deze vliegers gedeeltelijk op te vangen. Er is een retentie-bonus

van twee maandsalarissen extra voor als ze blijven, zodat ze beloond worden voor het aanblijven tot de verloopdatum van het contract. En er zijn afspraken gemaakt over herplaatsing en terugkeer.

Wat nu overblijft, is de Search & Rescue (SAR)-tak, die enige jaren geleden aanbesteed is door de overheid aan NHV. De Nederlandse overheid is verplicht een reddingsdienst op zee te hebben. Vierentwintig uur per dag, zeven dagen in de week. Sinds de Marine en de Luchtmacht dit niet uitvoeren, is het aan een particuliere helikoptermaatschappij, NHV, uitbesteed. Dit wordt uitgevoerd door tien vliegers, die merendeels door de VNV vertegenwoordigd worden.

Over een verlenging van het SAR-contract aan NHV wordt op dit moment met de overheid gesproken. Een SAR-contract zal in 2022 opnieuw aanbesteed worden. Tot die tijd heeft de overheid gelegenheid het contract met NHV, dat in juni 2020 verloopt, te verlengen. De overheid heeft besloten toch eerst onderzoek te willen doen naar de huidige SAR-operaties in het koninkrijk (ook Curaçao). De maatschappijen die op de komende aanbestedingsronde bieden, komen ook allemaal weer uit de private sector. Toch, ondanks de concurrentie die er in principe zeker is, zal lang niet elke maatschappij kunnen voldoen aan de aanbestedingseisen, qua equipment, personeel en logistiek.

Om de aanbesteding te winnen, heeft NHV haar ervaren vliegers nodig. Maar de salarissen zijn al jaren niet meer aangepast aan de inflatie, en sinds 2015 is eenzijdig zelfs de afgesproken periodieke verhoging gestopt. Daarom zijn de vliegers vorige maand in actie gekomen, en dat heeft wel geleid tot enkele afspraken en een salarisverhoging voor de blijvers.

Een cao is een wens voor de SAR-vliegers

Tot collectief geregelde arbeidsvoorwaarden is het nog niet gekomen, maar dat is wel een wens voor de SAR-vliegers in de komende tijd in het geval NHV erin slaagt het contract met de overheid te verlengen.

Begin deze maand werd bij een vliegervergadering in Den

Helder constructief overlegd over de inzet van de VNV voor haar vliegers in overleg met NHV. Deze inzet wordt middels schriftelijke stemming aan de leden voorgelegd.

De VNV maakt zich zorgen over de criteria van de aanbesteding

Tot slot maakt de VNV zich zorgen over de criteria van de aanbesteding en het toezicht op de SAR. Daarover heeft de VNV aandacht gevraagd bij de politiek, betrokken ministeries en toezichthouders. Het bestaande toezichtskader leidt tot onduidelijkheid over bijvoorbeeld geldende vlieg- en rusttijden. Iets wat nu – mede door de inzet van de VNV – ook door het ministerie onderzocht en aangepakt wordt.

Daarnaast maakt de VNV zich hard voor heldere criteria in de nieuwe aanbesteding. De huidige aanbestedingseisen kunnen namelijk leiden tot een ‘race to the bottom’ in de SAR-wereld. Bedrijven tekenen tegen zeer lage tarieven in op contracten, en om zich te onderscheiden bestaat het risico dat bezuinigd wordt op de arbeidskosten. Dat gaat ten koste van eerlijke arbeidsvoorwaarden zoals: geen pensioen, willekeurige individuele contracten, twijfelachtige roosters, een eenzijdig opgelegde nullijn, weinig baanzekerheid. Wie houdt hier toezicht op? Hoe wordt voorkomen dat de aanbesteding leidt tot onwenselijke concurrentie op arbeid? Daarover is de VNV voor haar leden in gesprek met betrokken partijen. Want reddingswerk is onbetwist een nobel vak. Onze reddingsdienst op de Noordzee hoort trots en goed geoutilleerd klaar te staan. Aan de vliegers zal het niet liggen...





Drones drammen

Omdat wij, in de beroepsluchtvaart, ons zorgen maken om drones die meer een gevaar zijn dan iets anders, was daar begin december de Amsterdam Drone Week (ADW) te bezoeken. Kunnen wij drones langzaam gaan vertrouwen en als een positieve innovatie gaan zien? Dat was de onderzoeksvraag voor een bezoek aan de RAI-beursvloer.

Tekst en foto's: Francis van Haaff

Wat opviel was de hang van alle drone-bedrijven naar geschikte regelgeving. Iedereen hoopt dat deze er aankomt en dan te hanteren is. EASA heeft regelgeving in de maak, net als licensing. Het zit nog in een algemene fase, en is nog niet erg specifiek. Terwijl dronetoepassingen erg van elkaar kunnen verschillen. Van de kleine 1 kg apparaatjes tot de grote Pipistrel (zie foto op pagina 30) met bagagebakken die groter zijn dan die van een kameel in de woestijn. De toepassingen verschillen van dataverzameling met meetapparatuur, film- en/of fotoapparatuur, pakketbezorging tot de vliegende stoel.

De druk van innovatie

De beurs laat zien hoeveel bedrijven mee willen gaan op de golf van deze 'disruptieve' innovatie. Ook Boeing en Airbus waren present met imposante machientjes. Boeing wil de

vliegende stoel wel bouwen. Een bedrijf presenteerde de rioolinspectiedrone. Doordat het in een eigen open harnas vliegt kan het z'n rotortjes niet beschadigen. Weer een ander bedrijf inspecteert het kilometerslange hoogspanningsnet. Snel, goedkoop, maar ook nog erg goed en uiterst efficiënt. En het bedrijf Avy, dat met de ANWB en PostNL pakketjes donorbloed of donororganen wil kunnen vervoeren over files, rode stoplichten en gesloten spoorbomen. Dat kan heel duidelijk een leven redden. De druk van de innovatie was op deze manier goed te voelen.

Voorwaarden voor vliegen

Die regelgeving komt er. De drones rammelen aan de poorten van alles en overal. Deze beurs maakt duidelijk dat wetgevers verwachten dat de sector snel volwassen en vooral verantwoordelijk wordt om aan tafel te zitten voor de uiteindelijke wetgeving. Eerst moeten al onze zorgen toch nog weggenomen worden. Drones moeten niet op verkeerde plekken komen te vliegen, te hoog vliegen of in de handen van verkeerde mensen vallen. Privacyschendingen moeten goed uitblijven en ongelukken moeten echt niet gebeuren. Dat lijkt een zware klus in een periode waarin vele bedrijven

hun graantje willen meepikken of voorop willen lopen. Het idee van het soort drone ontwikkelen is nu interessanter dan de manier en voorwaarden waarop deze gevlogen moet worden.

Sector in wording

Kunnen wij, als 'grote luchtvaart', nu al positief naar drones kijken? Na het zien van deze beurs nog niet meteen. Ze zijn nog zover niet. De sector, als deze zich al zo laat groeperen, is nog in wording. Maar het potentieel is enorm. Ideeën in overvloed. Bedrijven verdringen zich om in de sector een goede voet aan de grond te krijgen. Een veelbelovende groep bedrijven onder de naam Dutch Drone Delta, waaronder Schiphol, KLM en LVNL, gaat mogelijkheden en toepassingen onderzoeken. Universiteiten en studenten zijn zeer geïnteresseerd. Drones vliegen elektrisch en in het geval van een drone van het NLR zelfs op waterstof. Drones kunnen over verkeer, door een stad en onder bruggen vliegen. Ze kunnen onderdelen naar schepen buitengaats brengen en in vieze pijpen spieken. Nieuwe toepassingen komen er zeker in ruime mate de komende jaren.



Weg met de stereotiepe man!

Tekst: Marloes van Pareren

‘The more variety, the better society.’ ‘Everyone smiles in the same language.’ We worden tegenwoordig platgebombardeerd met slogans over de zoektocht naar gelijkheid in diversiteit.



Bijna wekelijks verschijnt er wel een nieuwsartikel waarin de loonkloof tussen mannen en vrouwen, sollicitatieproblemen van allochtonen en het genderneutrale toilet aan de kaak worden gesteld. Op straat dragen de mannen knotjes en roken vrouwen sigaren. We zijn wie we zijn, en als je het daar niet mee eens bent richten we er een actiegroep voor op. Ook binnen de luchtvaart wordt diversiteit steeds belangrijker. Maar hoe was dit eigenlijk de afgelopen honderd jaar?

Stel je voor. Je staat ingeroosterd om morgen te gaan werken. De telefoon gaat, het is indelingen. Of je morgen in de cabine wilt werken, je bent niet meer nodig in de cockpit. Oh ja, dat geldt ook voor de dagen erna. En eigenlijk ook voor de rest van je carrière.

Ik zou in schaterlachen uitbarsten. 1 april zeker?! Wat een grap. Toch is dit precies wat er 42 jaar geleden werd medegedeeld aan Greetje Schermerhorn, captain bij Moorman Air, een luchttaxibedrijf gevestigd op Rotterdam Airport. Een eenmalige gebeurtenis? Twee decennia daarvoor gebeurde exact hetzelfde met Liane Latour, de eerste vrouwelijke vlieger bij KLM.

Liane Latour was in de jaren 50 de enige vrouwelijke KLM-pilote. Ze haalde als KLM-stewardess tijdens nachtstops in Amerika haar brevet. Ondanks dat ze volledig gekwalificeerd was, mocht ze officieel de stuurknuppel niet aanraken van KLM. Ze kreeg de functie van derde vlieger/navigator. Zodra de media hier lucht van kregen en over haar gingen schrijven, werd ze naar vrachtluchten verbannen. Hier kreeg ze na anderhalf jaar met de post een briefje dat ze de volgende dag weer stewardess zou zijn. Ze nam ontslag en emigreerde naar Australië om voor de Flying Doctors te gaan vliegen.

Je bent niet meer nodig in de cockpit

Behalve vrouwen vond je tot ver in de vorige eeuw ook maar weinig niet-witte mannen in de cockpit. Een passagier uit Afrika zei ooit: “Toen ik instapte, zag ik dat de piloot zwart was. Ik had nog nooit een zwarte piloot gezien en ik moest een gevoel van paniek onderdrukken. Hoe kon een zwarte man een vliegtuig besturen?” Verstokte oude

racist, hoor ik je denken. Niets is minder waar, deze woorden komen van Nelson Mandela die zichzelf begin jaren 60 betrapte op deze gedachte. In Europa worden hier geen cijfers voor bijgehouden, maar in Amerika laat een magere vier procent Afro-Amerikaanse vliegers zien dat er nog heel wat te winnen valt.

Pfff, lekker makkelijk, denk je misschien; deze voorbeelden zie je overal voorbijkomen in de maatschappij. Maar, beste prototype witte man, ook jullie zijn de revue gepasseerd in het gevecht voor diversiteit.

Over KLM Cityhopper wordt al jaren gegrapt dat het de 'Embraard'-divisie is, gezien het hoge percentage baarddragende vliegers daar. Terwijl als het aan KLM had gelegen, dit nooit mogelijk was geweest. Halverwege de jaren zeventig werd besloten dat die onhygiënische baarden er maar eens afgehaald moesten worden. De baard werd verboden, met ontslag tot gevolg bij ongehoorzaamheid. Maar gelukkig was daar de actiegroep 'De Vliegende Baard', een groepje antropologisch socialisten die de vliegers te hulp schoot. "Wij vliegen niet meer met KLM tot deze regel teruggedraaid is", riepen ze in koor. Blijkbaar heeft dit indruk gemaakt op KLM, waarna de baarddraggers weer geaccepteerd werden.



Tegenwoordig zijn vliegtuigmaatschappijen een stuk ruimdenkender geworden en is bijna alles en iedereen wel geaccepteerd. Hoewel ze toch liever niet zien dat je met een tattoo van je favoriete voetbalclub in je nek de cockpit instapt. Een levensgrote 747 op je rug mag dan natuurlijk weer wel.

Een 'all female crew' werd bij Qatar breed uitgemeten in de media

Veel luchtvaartmaatschappijen gaan er tegenwoordig zelfs prat op om hun minderheden in het openbaar te showen! Een 'all female crew' werd bij Qatar breed uitgemeten in de media dit jaar. De dames kregen zelfs een bloemetje voor het veilig neerzetten van het vliegtuig! Qatar werd door menigeen geprezen voor haar ruimdenkendheid en diversiteit. Er werd voor het gemak even vergeten dat de CEO van hetzelfde bedrijf niet heel veel eerder nog riep dat geen enkele vrouw ooit zijn veel te uitdagende baan zou kunnen overnemen.

Ook onze eigen Hollandse maatschappijen maken gretig gebruik van hun minderheden en showen ze graag op posters, in tijdschriften en tv-reclames. Maar terwijl de diversiteit bejubeld wordt, lijkt er ook een slachtoffer te zijn gevallen: de witte, ontzettend stereotiepe man. De poster van een stoere vlieger met pet en minstens vier strepen boven het bed in menig jongenskamer is vervangen door een blonde deerne met selfiestick in de cockpit.

En Greetje? Na haar ontslag bij Moorman Air is het stil rond haar geworden. Een klein stukje tekst in een oude Op de Bok laat zien dat zij persoonlijk en juridisch door de VNV gesteund werd.

Maar in de luchtvaart zien we haar naam niet meer terugkomen. Samen met haar man heeft zij nog vele jaren gezeild op hun Zeeuwse jacht de Atalanta, waar niemand haar vroeg van het stuur af te blijven en de koffie voor haar gezet werd.

'Jongensdromen zijn ook voor meisjes, maar in jongensdromen komen nu nog geen meisjes voor', zal ze gedacht hebben.

Terug naar de props

Tekst: Elie El-Hage

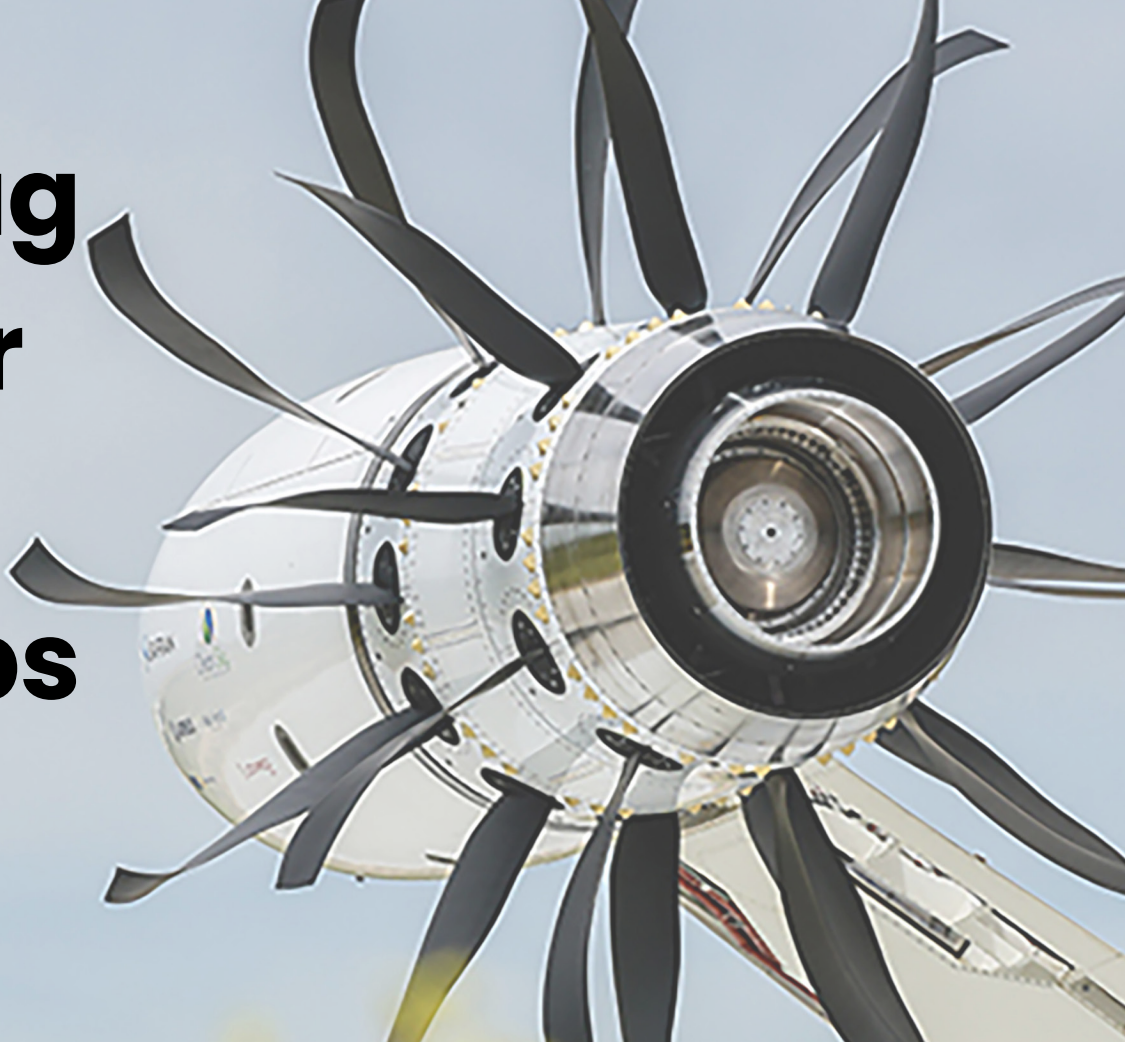


Foto: Een CROR-motor (Contra-Rotating Open Rotor), twee tegen elkaar indraaiende propellers ontwikkeld door SAFRAN. Bron: Eric Drouin/Safran

Natuurwetten en berekeningen zijn exact, maar het werk van een ingenieur is naast exact ook een kunstvorm: erop gericht om een product te ontwikkelen binnen een spanningsveld van kosten, tijdsdruk en technische mogelijkheden en restricties. Dit noemen we ook wel ‘satisficing’, zeg maar een soort van ETTO-en voor ingenieurs.

In Nederland zien we zoiets terugkomen in het snelweg-beleid, met het verlagen van de maximum snelheid. Kunnen we dit ook in de luchtvaart verwachten?

Propellers

Voor dit artikel sprak ik met professor Leo Veldhuis, docent aan de TU Delft bij de faculteit Luchtvaart- en Ruimtevaart-techniek waar de vakken aerodynamica, vliegtuigontwerp

en voortstuwing synergetisch samenwerken. In een boutespraak zei hij dat “de toekomst van de luchtvaart bij propellers ligt.” Maar hoe dan?

Veldhuis: “Omdat de brandstofeconomische van propellers zoveel beter is dan de turbofanmotoren, zullen wij propellers vaker gaan toepassen voor de relatief korte en middellange afstanden.” Ten opzichte van een high bypass turbofan kunnen propellers wel 25 tot 30 procent aan brandstof besparen. Dit heeft te maken met het verschil tussen de vliegsnelheid en de snelheid waarmee lucht de propeller of jet verlaat. Als dat verschil klein is, vlieg je efficiënter. Mocht dat verschil nul zijn, wat alleen op papier kan, dan kun je alle energie die je in de propeller stopt omzetten in voortstuwing.

Propellerbladen zijn groter dan de bladen van turbofanmotoren en omdat ze meer lucht in beweging zetten, hebben ze een lagere luchtsnelheid nodig achter de propellers

voor dezelfde voortstuwende kracht. Veldhuis legt uit hoe we in onze tijd al een terugkeer hebben gezien van de propeller door de ontwikkeling van de ‘geared turbofan’. De geared turbofan kan de fan op lagere snelheid laten lopen waardoor de bladen groter kunnen worden. Vandaar dat we het propellerprincipe daarin weer terugzien.

Zuiniger met meer herrie: CROR

Contraroterende propellers (CROR) hebben een nog groter rendement. Airbus had hier in 2009 een onderzoeksprogramma voor opgezet. Er is in de EU ongeveer 400 miljoen euro aan uitgegeven. Toch heeft Airbus nog niet zo lang geleden formeel besloten het onderzoek naar CROR in de ijskast te zetten. De techniek is ten eerste ingewikkelder, want twee achter elkaar geplaatste propellers moeten tegen elkaar indraaien. Bovendien maakt een CROR-voortstuwingssysteem veel meer geluid dan een enkelvoudige propeller.

DUUC

De TU Delft onderzoekt verder een vliegtuig met een nieuw geïntegreerd propellersysteem, genaamd DUUC (Delft University Unconventional Concept). De motoren worden hierbij omringd door ringvleugels die werken als staartvlakbesturingssysteem. Dit geeft gunstige eigenschappen om uit een overtrek te herstellen. Verder schermen de ringvleugels het geluid van de propellers af (shielding). Airbus toonde interesse en ontwerp-professor Egbert van Torenbeek, een grote naam in zijn vakgebied, zag er geen bezwaren in. Maar positief reageren is makkelijk als er nog niet voldoende harde data is. Ze zijn er dus nog niet.

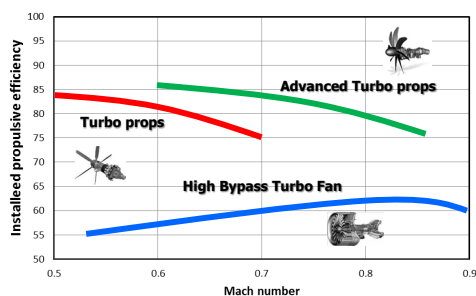
Toch leent het concept zich voor de toekomst. Elektrische aandrijving en propellers zijn namelijk natuurlijke vrienden. De propeller is zuinig en voor de aandrijving is niet meer nodig dan een schone elektromotor op een aandrijfjas. Er wordt nu met Airbus gekeken naar een ontwerp voor een afstand tot 800 Nm. Een afstand voor 80 tot 85 procent van alle vluchten in Europa, op FL250 met een machgetal van 0,7. Veldhuis legt het zo uit: “Langzamer vliegen is iets dat we onszelf moeten toestaan. Maar uiteindelijk spelen brandstofprijzen, passagiers, bedrijven en belastingen een doorslaggevende rol.”

Hybride-elektrisch

De TU Delft werkt met het NLR samen aan een project van Airbus om een hybride-elektrisch vliegtuig te ontwerpen: dus als energiebron voor de motoren een combinatie van kerosine en elektrische energie. Er zijn veel uitdagingen voor ingenieurs. De eerste is de energiedichtheid van batterijen. Per kilogram bevatten ze 25 tot 30 keer minder energie dan kerosine. In de berekeningen voor het ontwerp wordt door sommige onderzoeksgroepen met 500 Wh/kg gerekend, maar in de praktijk heeft een topbatterij niet meer dan 250 Wh/kg. Wellicht komen elektrotechnici met een doorbraak, maar dat zal veel onderzoek vergen.

Duidelijk is in ieder geval dat voortstuwing met propellers vooraan staat in de rij van keuzes.

Why propeller propulsion?



- ☐ Propeller propulsion may reduce fuel consumption by about 25-30%
- ☐ Optimized propulsion integration leads to lift enhancement and induced drag reduction

Jet propulsive efficiency

$$\eta = \frac{2}{1 + \frac{V_{jet}}{V_{\infty}}}$$



Happy to help: CIRP

Tekst: Tim Berger



Een Airbus A320 vertrekt op 15 januari 2009 uit La Guardia in New York voor een routinevlucht naar Charlotte. Kort na de start raakt het toestel een grote zwerm Canadese ganzen, waardoor beide motoren zwaar beschadigd raken en niet meer genoeg stuwkracht leveren om te kunnen blijven vliegen. Gezagvoerder Chesley 'Sully' Sullenberger neemt de besturing over van zijn copiloot en concludeert dat hij onmogelijk nog een luchthaven kan bereiken. Ze landen echter succesvol in de Hudson-rivier. Alle 155 inzittenden overleven het ongeluk en de bemanning wordt tot helden uitgeroepen.

Bovenstaand verhaal is bij de meesten van ons, mede dankzij de Hollywoodfilm, natuurlijk bekend. Het feit dat de bemanning na dit ongeluk intensieve begeleiding nodig heeft gehad om het ongeluk te verwerken, is minder belicht. Toch heeft Sully openhartig gesproken over zijn slaapgebrek, schuldgevoel en twijfels in de weken na de noodlanding. Dit had ook fysieke gevolgen, zo verloor hij na het voorval een kleine zes kilogram. Gelukkig is in dit geval op tijd hulp ingeschakeld. Sully lauwt deze steun van het Critical Incident Response Program (CIRP).

Ook in Nederland bestaat zo'n CIRP. KLM, Transavia, KLC en Martinair hebben vliegers en cabinecollega's in dienst die op vrijwillige basis collega's, die een voorval hebben meegemaakt, bijstaan. Belangrijk is dat men niet alleen kan helpen bij evidente incidenten zoals decompressies of motorstoringen, maar ook na bijvoorbeeld gebeurtenissen tijdens trainingen of calamiteiten op de route. Tevens kan CIRP bij persoonlijke problemen een aanspreekpunt zijn. Een relatiebreuk of overlijden kan immers een negatieve impact hebben op je functioneren.

Assistentie vanuit dit programma kan op meerdere manieren in gang worden gezet, echter hebben de CIRP-teams een melding nodig om in actie te kunnen komen. Meestal wordt dit in gang gezet door een incident-melding via het bedrijf. Het kan ook op verzoek van de betrokken bemanning, door signalering van een collega of op persoonlijk

verzoek. De vrijwilligers zijn, in samenwerking met stichting VALK, opgeleid om dit soort gesprekken te voeren. Ook verwijzen zij indien nodig door naar professionele hulp.

Meestal wordt er binnen drie tot tien dagen na het voorval gebeld, zodat de betrokkenen de tijd hebben om zelf een en ander op een rijtje te zetten en uit de initiële 'vecht-of-vluchtreactie' te kalmeren. Vergelijk het met van je fiets vallen en instinctief verder te rijden, terwijl je pas later de pijn voelt. In het geval van een incident of gebeurtenis kunnen de langetermijngevolgen van de stress pas later merkbaar worden. Deze verwerking is zeer persoonlijk. Je mag altijd zelf contact opnemen met het CIRP-team.

Tijdige hulp kan een wereld van verschil zijn

Er rust nog steeds een taboe op mentale problemen. Ook kan de impact van een incident gebagatelliseerd worden. Helaas kan dit ertoe leiden dat over deze problemen minder wordt gepraat, waardoor deze mogelijk verergeren. Zelfs een relatief klein voorval kan zo uitgroeien tot een heuse fobie of angststoornis. Precies daarom is het tijdig inschakelen van hulp, om verdere escalatie te vermijden, zo belangrijk. Die hulp kan meerdere vormen aannemen: een debriefing na een incident, een gesprek met vrienden, partner, CIRP of een psycholoog behoren tot de opties. In het geval van een incident wordt een debriefing vaak als erg behulpzaam ervaren: kort na de feiten kunnen samenvatten wat er precies gebeurd is, welk effect dit heeft en hoe men verder wil.

Vertrouwelijkheid en discretie zijn uiteraard van het allergrootste belang wanneer je in contact komt met het CIRP-vertrouwensteam. Die wordt dan ook gewaarborgd. De inhoud van gesprekken wordt niet gedocumenteerd en uiteraard wordt er ook niet over gecommuniceerd met het bedrijf of derden. Zo wil men bij CIRP de drempel om hulp in te roepen bewust zo laag mogelijk houden. Geen melding betekent geen hulp, en tijdige hulp kan een wereld van verschil zijn.

Contactinformatie kun je achterin dit blad vinden of via www.klmcirp.com.

3 VliegE IN EEN Klap

● Makelaardij ● Verzekeringen ● Hypotheken

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



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



Ook een Rolls Royce heeft onderhoud nodig!

Ons pensioen heeft de kwaliteit van een Rolls Royce maar zelfs die heeft onderhoud nodig.

Niet voor niets heeft het pensioenfonds een bestuur en een verantwoordingsorgaan. Daarin zitten ook gepensioneerde vliegers.

De VGV is na uw pensionering de enige instantie die uw belangen behartigt. Wij hebben daarvoor uw steun nodig. Wordt lid!

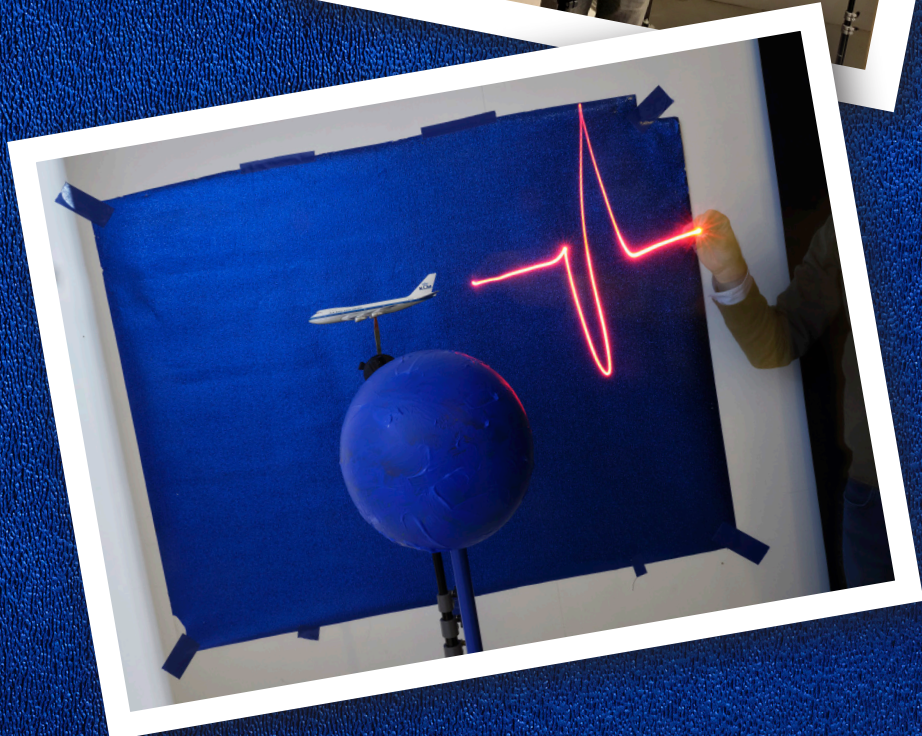
De VGV biedt ook een flink aantal sociale activiteiten en het verenigingsblad Keep in Touch. Dat voor 36 euro per jaar!

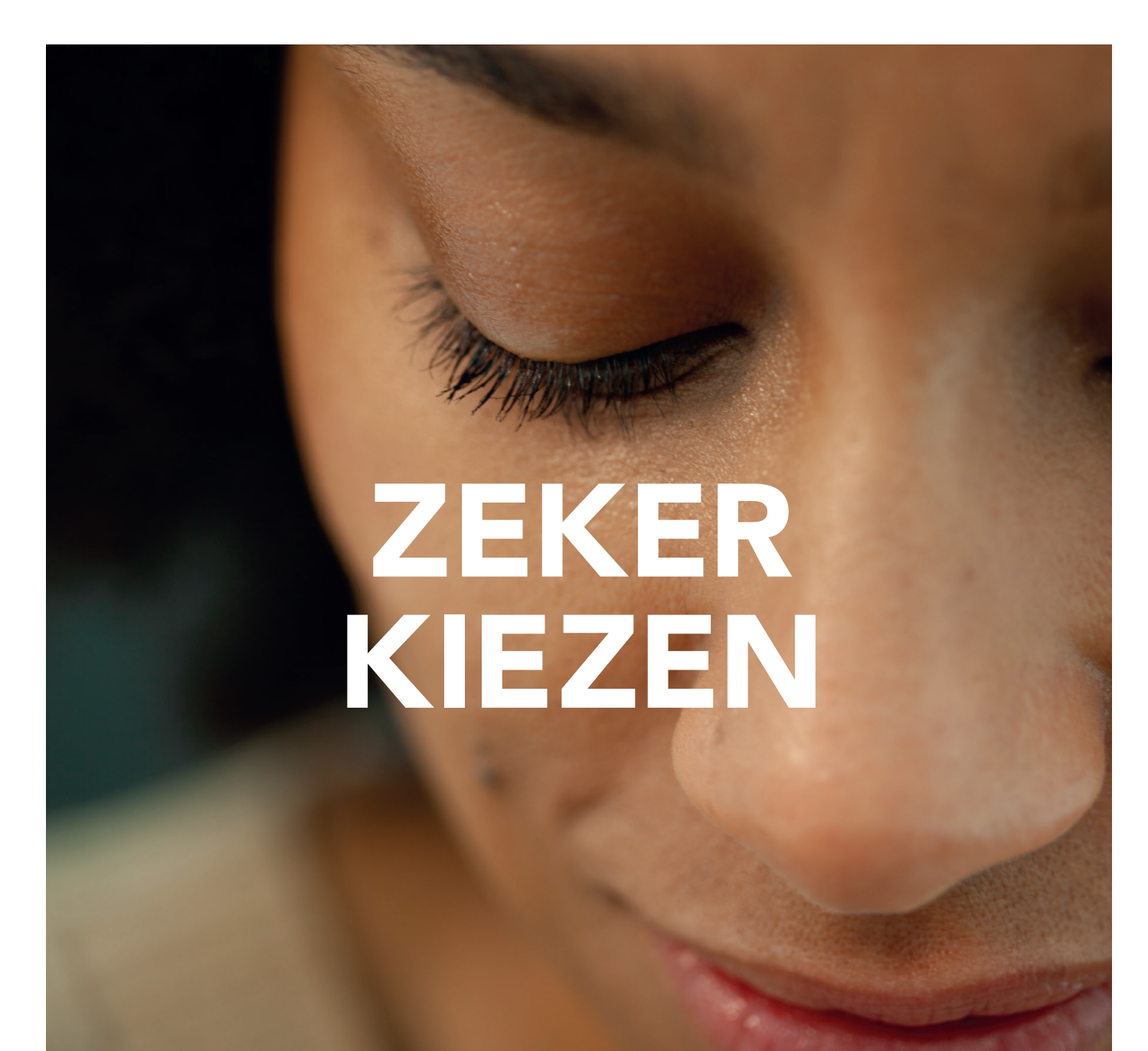
Aanmelden als lid via website vgv-ned.nl
is mogelijk vanaf een jaar vóór de pensioendatum.
Het lidmaatschap is
in het kalenderjaar van aanmelden gratis.



Vereniging van Gepensioneerde Verkeersvliegers

Achter de schermen



A close-up, high-resolution photograph of a person's face, focusing on the eyes which are closed. The skin is fair and the lighting is soft, creating a calm and serene atmosphere. The text 'ZEKER KIEZEN' is overlaid in large, white, bold, sans-serif capital letters.

ZEKER KIEZEN

De beste hulp bij noodsituaties.

We hopen natuurlijk dat het u als verkeersvlieger nooit overkomt, maar stel dat u een ernstig ongeluk of aandoening krijgt. Weet u dan wat u allemaal moet regelen en waar u moet zijn? Met OntzorgPlus bent u verzekerd van de beste regelhulp en voorkomt u onverwacht hoge kosten.

Meer weten? Kijk op onvz.nl/VNV

ONVZ
VERZEKERD VAN JEZELF