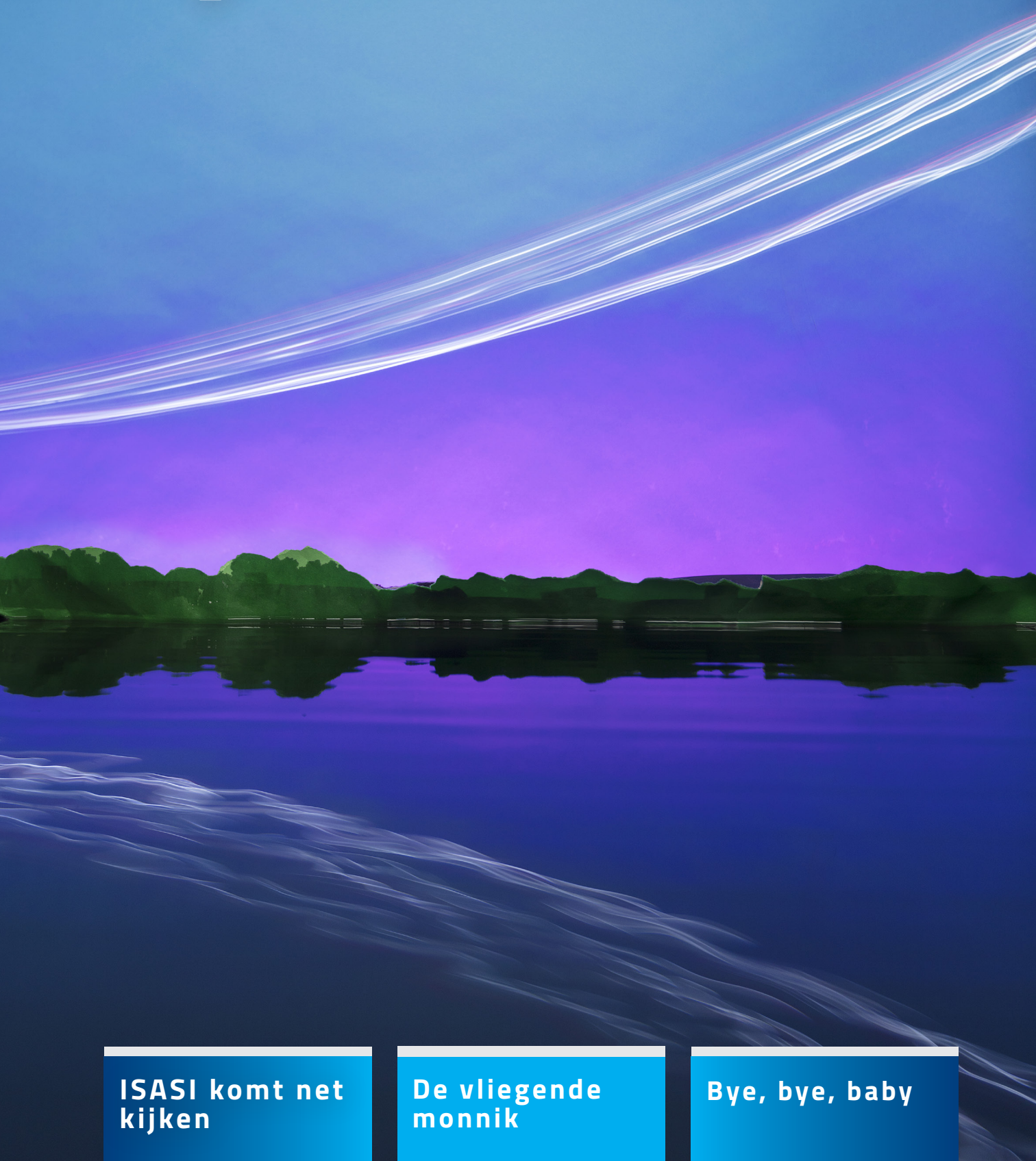


opdebol«

Oktober 2017

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**ISASI komt net
kijken**

**De vliegende
monnik**

Bye, bye, baby

WENST U EEN HYPOTHEEK DIE PRECIES BIJ U PAST?



EEN LOGISCH ANTWOORD OP AL UW VRAGEN.

● Hypotheken ● Verzekeringen ● Makelaardij ● Pensioenen

U wilt een hypotheek afsluiten of weten of uw huidige hypotheek nog aansluit bij uw doelen en wensen? Wat zijn de mogelijkheden met de huidige lage rentestand en welke hypotheekverstrekker biedt de beste voorwaarden? En waar kunt u terecht voor een onafhankelijk, degelijk op maat gesneden advies?

Vlieg is sinds jaar en dag een begrip in de luchtvaartwereld. Wilt u een persoonlijk en vakkundig advies, twijfel dan niet en neem contact op met Jan Tijms of Raymond Appels. Zij staan u graag terzijde.

020 645 05 52
amstelveen@vlieg.nl

Vlieg Hypotheken
Amsterdamseweg 490
1181 BW Amstelveen

www.vlieg.nl

Heeft u zorgen over uw toekomst of die van uw kinderen?

Weet wat u wilt, wat u kunt. Maak een keuze en voer die uit.

Makkelijker gezegd dan gedaan. Mr. Margriet Bordes helpt.
Kortdurende begeleiding voor:

- **Studenten:** (opnieuw) een studie kiezen, plannen, volhouden.
- **Carrièrestarters:** waar solliciteren, hoe? CV, brief, gesprek oefenen.
- **Baan switchers:** wat moet anders? CV, gesprek voorbereiden.
- **Levensgenieters:** balans vinden tussen werk en privé.

Trefwoorden: goed nadenken, praktisch, concreet, doelgericht, creatief, actie. Kennismaking gratis. Naarden - 06 29 595 814

www.nieuwetoekomst.nu

margrietbordes@gmail.com



Arthur van den Hudding
@VNVPresident

Het oog van de storm

Het is onrustig in de Europese luchtvaartwereld. Ik was samen met de presidenten van de Europese pilotenverenigingen in Reykjavik om de aanstaande ECA-conferentie voor te bereiden. Het weer in Reykjavik was eind september al grauw en grijs. De gezichten van enkele presidenten hadden zich prima aan de lokale omstandigheden aangepast. De agenda werd gedomineerd door Ryanair gerelateerde onderwerpen. Erg vervelend om te zien dat nu ook de passagiers de dupe zijn geworden van het gevoerde personeelsbeleid. Bij de Ryanair-vliegers is de grens ook bereikt. Ze zijn zich dit keer niet alleen op inhoud, maar ook vanuit hun hart en ziel aan het verenigen. De VNV en de andere Europese pilotenverenigingen bieden daarbij hun kennis en kunde aan.

Een rondje met de wijzers van de klok mee laat een aantal sprekende voorbeelden zien. In de Nordic blijkt Norwegian op de pof te zijn gegroeid en is SAS zonder overleg met de vakbond een nieuwe AOC gestart in Ierland en Spanje. Bij onze oosterburen wordt het failliete Air Berlin overgenomen door Lufthansa. De 1.200 Air Berlin-piloten vragen aan mijn Duitse collega van Vereinigung Cockpit wanneer ze hun Lufthansa-contract tegemoet kunnen zien en welke plek ze op de Lufthansa-senioriteitslijst krijgen. Opnieuw solliciteren bij Eurowings of easyJet is

dan geen fijn antwoord om je leden te moeten geven. In het zuiden, bij Alitalia, wordt het bedrijf alweer enige tijd geleid door curatoren. Een ongewisse toekomst, misschien wel voor de hele pilotenvereniging ANPAC. Ten westen is het doek voor Monarch gevallen. De president van de Britse vakbond biedt alle hulp aan bij het zoeken naar een nieuwe baan. Het lijkt wel of Nederland zich in het oog van de arbeidsvoorwaardelijke storm bevindt. Maar hoe gaat het eigenlijk bij de VNV op arbeidsvoorwaardelijk gebied?

Met mijn nieuwe team zijn we inmiddels een half jaar onderweg. De verschillende arbeidsvoorwaardelijke maatschappijafdelingen hebben we geclusterd in één arbeidsvoorwaardelijke sectie. Alle maatschappijafdelingen hebben nu een voorzitter uit eigen geledingen. Soort arbeidscontract is niet meer leidend en overlegdelegaties worden samengesteld op basis van functionaliteit, waarbij gebruik kan worden gemaakt van kennisplatformen. De afdelingen zijn enthousiast, al moeten enkele maatschappijen nog wennen om met vliegers te onderhandelen die niet op hun loonlijst staan. Zoals u net al heeft gelezen, is de wereld van arbeidsvoorwaarden bikkelhard en telt niet de mate van gezelligheid maar het resultaat. Welke resultaten heeft de arbeidsvoorwaardelijke sectie tot nu toe behaald? Een rondje langs de maatschappijen.

Bij CHC en TUI fly is een cao-protocol gesloten. Als de leden instemmen hebben we bij die maatschappijen een nieuwe cao. Bij Martinair was net een nieuwe cao afgesloten, maar daar wordt druk invulling gegeven aan de vier werkgroepen volgens uit het cao-protocol. Bij easyJet en KLM is een nieuwe pensioenregeling overeengekomen. Bij de KLS is de VNV betrokken bij een nieuwe financieringsconstructie voor de leerlingen die in 2017 de opleiding zijn gestart. En bij Transavia zijn nieuwe cao-onderhandelingen opgestart. KLM volgt eind deze maand. Zonder de rest van de organisatie te kort te willen doen, ben ik trots op de nieuwe arbeidsvoorwaardelijke sectie. De sfeer en samenwerking is goed en dat betaalt zich uit. We bevinden ons inderdaad in het oog van de storm. Hetgeen kan betekenen dat we de komende maanden te maken krijgen met rondvliegend puin.

inhoud oktober 2017

- 01. arthwork
- 03. voorwoord
- 04. isasi komt net kijken
- 06. uit het nieuws geplukt
- 08. de vliegende monnik
- 10. de harde landing van air berlin
- 12. bye, bye, baby
- 14. het torentje
- 15. portret
- 16. overtrokken
- 17. van het bestuur
- 29. hamerslag
- 31. van de ledenraad
- 32. publicaties



04

isasi komt net kijken



12

bye, bye, baby



08

de vliegende monnik



15

portret

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)
Wouter Brandt (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag
Tim Stet en Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee
Menno van Goor, Mark van der Hum, Jephthe
Lafour, Marloes van Pareren, 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 - Vliegtechnische Zaken
Piet-Hein Eldering - Professionele Zaken
Wouter Houben - Internationale Zaken
Camiel Verhagen - Arbeidsvoorwaardelijke
Zaken
Coen George - Transavia
Pieter Daniëls - Martinair
Vincent Vink - KLM/KFA
Don Zonderhuis - TUI fly
Rudi Lousberg - easyJet
Erik van Gelder- CHC HN

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 in-
houd van de geplaatste advertenties.

Op de Bok verschijnt (sinds februari 1959)
maximaal 12 keer per jaar.
Oplage: 5.000.
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
6 november 2017



Foto: Tim Stet

Man en paard noemen

Francis van Haaff, hoofdredacteur

Het einde van het Fokkertijdperk is een feit. 'Bye Bye baby.' Onze snik en traan hebben we in het vorige nummer weggeslikt. Nog een nasnikje in deze.

Bij alle maatschappijen gebeurt het nodige, maar enkele vallen nu om. Het meest recent Monarch Airlines. Iets daarvoor kwam Air Berlin ten val. In dit nummer leest u over deze harde landing. Faillissementen in de luchtvaart zijn nooit uitzonderlijk geweest. Monarch zal ook niet de laatste zijn. Ryanair-baas O'Leary roept veel, en het laatste was dat Norwegian snel zal omvallen. Dat houden wij in de gaten.

O'Leary roept ook het nodige over vliegers. Ook over zijn eigen vliegers. Dat komt hem zo langzamerhand duur te staan. Roepen blijkt een vorm van ontkenning.

Ontzettend goed nieuws voor aspirant-vliegers aan de KLM Flight Academy: er is weer financiering mogelijk van de opleiding. De constructie met een KLM FA garantiefonds lijkt me eerlijk voor aanstaande vliegers. Hoe snel de school weer op zijn gebruikelijke toeren draait valt echter nog te bezien. Er zitten nu weinig studenten op de school.

Nagenoeg precies vijf jaar geleden schreef ik in Op de Bok een voorwoord dat ging over broederschap

en over de commissie Juniore Vliegers (CJV). De laatste zin was: "Tegen de tijd dat de CJV site zijn volwassenheid bereikt, gaat de economie weer in galop."

En zo is het gegaan, behalve dat de indruk van velen is dat de CJV niet meer nodig is, nu de wachtlijst ongeveer leeg is en er geen probleem meer is voor aspirant-verkeersvliegers. Niets is minder waar, is mijn mening. De CJV moet jongeren en gedroomde piloten goed blijven informeren, om struikelen voor de baan te voorkomen. Elke aspirant-vlieger moet goed uit het starthok kunnen komen. Als dat niet gebeurt zullen de aasgieren van low-cost carriers die pay-to-fly als verdienmodel hebben blijven toeslaan. De CJV heeft een belangrijke rol, nu het met de economie weer goed gaat. In eerste instantie voor de aspirant-vliegers die straks weer in groten getale nodig zijn, en in tweede instantie voor de lange termijn: goed geïnformeerde nieuwe vliegers zijn straks betere vliegers.

De CJV mag nog niet in draf, anders is het straks haver eten.

Ik werd gewezen op dit voorwoord van vijf jaar geleden door een opletend lid die toen nog aspirant-vlieger was. Broederschap werd toen in praktijk gebracht door een aspirant-verkeersvliegervereniging die een lustrum vierde. Dit lustrum is zojuist opnieuw gehouden en druk bezocht,

ook door oud-leden. Hier is duidelijk de anticyclische werking van de economie te zien: als er weinig vliegers zijn worden er veel vliegers opgeleid, als er veel vliegers nodig zijn worden er weinig opgeleid. Wie schrijft iets in Op de Bok over de nuance van dit anticyclische model? Is het tegen wil en dank? Waarom klopt het niet? Waarom is het niet logisch?

De CJV kan een belangrijke bijdrage leveren aan de toekomst van jonge, mogelijke vliegers. Niet op de pilotenplas afrennen! Geen volle wachtlijsten. Gedresseerd door vliegschool noch maatschappij zonder zelf na te denken. Daarmee zal de commissie een belangrijke bijdrage leveren aan de toekomst van het vak. Voorbereid zijn, geïnformeerd zijn en beslissen begint al voordat de vlieger op de bok zit. Wie van de jonge vliegers die net in dienst zijn gekomen meldt zich voor de CJV?

Tegen de tijd dat de economie weer in het slop raakt zal de CJV zijn pensioengerechtigde leeftijd hebben bereikt.

ISASI komt net kijken

Ja, maar dan alleen heel letterlijk. Want ISASI begon in Amerika al in 1957. Nu net kwam een delegatie de plekken bekijken in Den Haag die mogelijk zijn voor het jaarlijkse seminar dat ISASI in 2019 zal houden in Nederland. Niet veel mensen in Nederland wisten tot voor kort van het bestaan van ISASI, maar dat zal spoedig veranderen.

Tekst: Francis van Haaff

ISASI is een vereniging van luchtvaartongevallen onderzoekers (Air Safety Investigators) die deze groep steun geeft, enthousiasmeert, promoot, laat ontwikkelen en verbindt. Bij ISASI vinden onderzoekers elkaar en delen ze elkaars ervaringen.

De specialisten die elkaar bij ISASI treffen, kunnen elkaar aanmoedigen en enthousiasmeren om onderzoeken goed te laten verlopen en uiteindelijk veiligheid in de luchtvaart te verhogen.

Onderzoeksmethodes kunnen doorgegeven worden en krijgen meer kans zich verder te ontwikkelen. Contacten tussen onderzoekers, maar ook met de instanties die bij

een onderzoek betrokken zijn, kunnen professionaliseren en worden verder ontwikkeld.

Vandaar dat het seminar van 2019 een bijzondere is, omdat het georganiseerd wordt in samenwerking met zowel de OVV, de Technische Universiteit Delft als de VNV.

Preventie van ongelukken is een doel

Het promoten van de onafhankelijkheid van onderzoekers is een belangrijk element. ISASI staat los van elke andere organisatie. Het is een vereniging van en voor Air Accident Investigators.

Een lastig maar niet minder interessant doel van de vereniging is de morele verantwoordelijkheid van onderzoekers hun rapporten goed te presenteren aan het publiek. Op dit moment staat de organisatie meer dan anders in de belangstelling door de vooringenomenheid van sommige overheden, regeringen, instanties en andere belanghebbenden. Overheidsinstanties wereldwijd hebben hier en daar ook laten zien snel conclusies te trekken en direct de



media op te zoeken. De vlucht die 'fake-news' de laatste tijd neemt is ook een element waar ISASI het over zal hebben.

Niet onbelangrijk is dat ISASI zelf en alle leden ook preventie van ongelukken als doel hebben. Dit komt elk seminar aan bod.

ISASI heeft in Amerika de status van een vereniging/organisatie die een belastingvrijstelling heeft (code 170). De primaire inkomsten zijn donaties, andere giften en legaten.

350 mensen uit de hele wereld komen naar Den Haag

ISASI is onderhand een omvangrijke organisatie die vele workshops en vergaderingen organiseert op verschillende aspecten van luchtvaartveiligheid.

In Nederland werd in Den Haag het World Forum bezocht als mogelijke plek voor het seminar evenals aansprekende locaties voor de social events. Verwacht wordt dat voor dit driedaagse seminar 350 mensen zullen komen vanuit de hele wereld, en zeker ook geïnteresseerden uit Nederland.

Natuurlijk werd er een bezoek gebracht aan de OVV, aan de VNV en aan de TU Delft, faculteit Lucht- en Ruimtevaarttechniek. In de stromende regen werd op uitdrukkelijk verzoek ook het MH17-monument in Vijfhuizen aangedaan.

In 2019 is dit het 50ste jaarlijkse seminar van ISASI

Het recente bezoek van de ISASI-delegatie was een succes. Dit jaar was het jaarlijkse ISASI seminar in San Diego, Californië. Volgend jaar

ISASI President Frank Del Gandio



is een gepensioneerd luchtvaarttechnicus. Zijn carrière begon in 1963 als onderhouds 'crew chief' voor de F-105 in New Jersey. Het vliegtuig was zijn trots en plezier. Hij zegt zelf: "It had my name on it." Hij was drie jaar voltijds technicus in de Amerikaanse Luchtmacht voordat hij overstapte naar PAN AM. Hij ging in 1974 naar de FAA als onderhoudsinspecteur (vijf jaar) en als lid van het Go-team (onderzoeksteam dat acuut ter plaatse moet zijn). Al met al heeft hij twintig tot dertig onderzoeken als inspecteur gedaan en zeker 45 als FAA-inspecteur-in-charge. Daarna is hij in 1987 manager geworden van een Safety Recommendation Division van het bureau Office of Accident Investigation. Daar heeft hij 33 jaar gewerkt.

Waar hij al dit enthousiasme voor het vak vandaan haalde kan hij niet goed benoemen. Toch had hij bij de FAA wel het gevoel dat hij echte veiligheidsadviezen kon geven, maar ook erop kon toezien dat deze werden nageleefd.

Veiligheid werd in de luchtmacht al prominent uitgedragen en daar is hij serieus op doorgegaan. Hij is bij de luchtmacht actief gebleven, zoals dat in Amerika kan. Bij hetzelfde squadron is hij 33 jaar gebleven. De laatste tien jaar daarvan was hij Commander, en hij is definitief afgezwaaid in 1996 als Kolonel.

Frank is sinds 1982 bij ISASI actief. Hij vond er een serieuze club van gelijkgestemden. Vier jaar was hij secretaris van ISASI voordat hij nu al de laatste tien jaar President van ISASI is. Zijn doel is geweest om met de ISASI-organisatie en het gedachtegoed in alle hoeken van de wereld te komen. Dat lijkt goed te lukken. Hij is trots op het werk en de energie van alle medewerkers en specifiek die in het Midden-Oosten en de afdeling van Noord-Afrika. Over een paar weken zal hij bij het jaarlijkse congres van onderzoekers in Saoedi-Arabië aanschuiven. Er is veel gebeurd de laatste jaren.

zal het gehouden worden in Dubai, VAE voordat het in de eerste week van september 2019 naar ons komt.

Bijzondere bijkomstigheid is dat dit het 50ste jaarlijkse seminar van ISASI zal zijn. Een jubileumeditie. Door alle organiserende instanties wordt er halsreikend naar uitgekeken.

www.isasi.org

Een aanrader is het goed ontvangen verslag van Kas Beumkes, senior investigator van het OVV, in het juli/september nummer van FORUM magazine van ISASI:

www.isasi.org/documents/forummagazines

Soepeler eisen

De Chinese luchtvaartautoriteit CAAC heeft de fysieke eisen voor vliegers versoepeld. De maatregel moet het pilotentekort in het land tegengaan.

Schertsend werd in China al gezegd dat het makkelijker was om aangenomen te worden tot de opleiding voor astronaut dan tot die voor verkeersvlieger. Zo scoorde tot nog toe slechts 28 procent van de kandidaten voor de zichttest. Onvoldoende zicht was de hoofdreden voor het afwijzen van kandidaten voor de vliegschool. De vereisten voor zicht zijn nu naar beneden bijgesteld zodat 84 procent van potentiële studenten tot de opleiding toegelaten kan worden.



Volgens de CAAC krijgen de luchtvaartmaatschappijen op deze manier meer keuze bij het inhuren van cockpitpersoneel. Anderen reageren dat er geen keuzegebrek onder kandidaten is, maar sowieso een tekort aan kandidaten. Onder de vliegers is er vooral een tekort aan gezagvoerders, een tekort dat ook met de versoepeling zeker nog tot 2030 zal blijven.

China telt circa twintig vliegscholen met een capaciteit van 3.450 piloten. Onduidelijk is of dit het aantal opleidingsplaatsen is per jaar of het aantal geslaagde vliegers.

Bron: Aviation Week



Raketreizen

Een raketreis die het mogelijk maakt om lange afstanden op aarde af te leggen in een half uur. Volgens SpaceX zou het hierdoor mogelijk zijn om naar "alle plekken ter wereld binnen een uur af te reizen."

De CEO van SpaceX, Elon Musk, gaf op het International Astronautical Congress aan zijn geplande 'Big Falcon Rocket' (BFR) te willen gebruiken voor de wereldreizen. De raket zou in een baan om de aarde worden geschoten, waarna hij landt op een drijvend platform vlakbij een grote stad.

Het ruimtebedrijf experimenteert al langer met herbruikbare raketten, die na een vlucht geland kunnen worden, waarmee de kosten van een raket significant lager worden.

Onduidelijk is of en wanneer de raketten ook echt ingezet zullen worden voor wereldreizen, maar ook wat zo'n reis per passagier zou kosten en wat de impact op het milieu zou zijn.



De BFR is nog lang geen realiteit. SpaceX begint in de komende zes tot negen maanden met de bouw van zo'n grote raket en hoopt in 2022 de eerste naar Mars te sturen.

Bron: Nu.nl



Huisje 98

Het woonhuis van Fokker aan de Kleine Houtweg 65 in Haarlem is nummer 98 van KLM's serie Delftsblauwe huisjes. Met het afscheid van de Fokkertoestellen deze maand vormt dit een laatste eerbetoon aan Anthony Fokker.



Op zolder van deze plek, waar hij tot zijn 21^{ste} woonde, maakte Fokker zijn eerste vliegtuig 'de Spin', waarmee hij in 1911 een rondje om de Sint Bavo-kerk vloog. Het is het derde KLM-huisje uit Haarlem. Nummer 17 was Houtmarkt 17 en huisje 86 het Teylers Museum.

Bron: Haarlems Dagblad



Open einde

De Australische transportveiligheidsraad heeft het eindrapport gepubliceerd van de zoektocht naar de nog altijd vermiste vlucht MH370 van Malaysia Airlines.

De ATSB dringt aan op het bedenken van manieren om vliegtuigen snel terug te vinden, waar ze zich ook op de wereld ophouden. Dat moet volgens de Australische autoriteiten gelden voor zowel nieuwe als bestaande toestellen. De verplichting waarbij vliegtuigen minimaal elk kwartier getraceerd kunnen worden, vindt de ATSB niet genoeg.

De raad benadrukt dat zolang het toestel van Malaysia niet is gevonden een oorzaak niet precies kan worden vastgesteld. Dat een vliegtuig kan verdwijnen zonder dat met zekerheid is vast te stellen wat er gebeurd is, vindt de ATSB onacceptabel.

Bron: Luchtvaarnieuws.nl



Geveild voor Sint Maarten

Het KLM-toestel, de MD-11 PH-KLM, dat 43 jaar in Madurodam te zien was, heeft 16.000 euro opgebracht voor het goede doel. Het 2,5 meter lange en dertig kilo zware exemplaar is geveild tijdens een benefietlunch om geld in te zamelen voor de wederopbouw van Sint Maarten.

De maquette van messing met een schaal van 1:25 was vanaf de jaren '70 op de luchthaven van het miniatuurpark te zien. Het kostte destijds 120 manuren om het vliegtuig met de hand na te maken volgens de officiële bouwtekening.



Sinds 2016 staat in plaats van de MD-11 een Boeing 787 Dreamliner in het Haagse themapark. Het is voor het eerst in de 65-jarige geschiedenis van Madurodam dat er een maquette is verkocht uit het opslagdepot.

De veiling was onderdeel van een benefietlunch in het Amsterdamse hotel Okura. De opbrengst is bestemd voor het Rode Kruis ten behoeve van de wederopbouw van Sint Maarten na de verwoesting door orkaan Irma.

Bron: ANP

Laatste vlucht

Zaterdag 28 oktober om 20.30 uur landt de laatste Fokker 70-vlucht van KLM op Schiphol. De KL1070 komt van Heathrow en dat is geen toeval. Ook de allereerste KLM-vlucht met een Fokker was naar Londen, op 15 september 1920.

Met de laatste reis van de F70 voor KLM vanuit Londen naar Amsterdam wordt bijna een eeuw samenwerking tussen KLM en Fokker afgesloten.

Als monument wordt een staart van een Fokker 70 onthuld naast de oude verkeersstoren op Schiphol-oost. Alleen een Fokker 100 op het panoramaterras van Schiphol en de karakteristieke Fokker Friendship in de vijver voor het Logistic Park herinneren verder nog aan de vliegtuigbouwer.

Bronnen: *Luchtvaartnieuws.nl* en *Haarlems Dagblad*

25ste herdenking Bijlmerramp



Rondom een boom op de rampplek, die de crash en de brand overleefde, richtten overlevenden en nabestaanden van de 43 dodelijke slachtoffers (inclusief vier inzittenden van het vliegtuig) een herdenkplek in. 'De boom die alles zag' maakt deel uit van Het Groeiend Monument, waar jaarlijks de slachtoffers van de ramp herdacht worden.

Hier worden de namen van alle slachtoffers voorgelezen en leggen mensen bossen bloemen bij de plaquette met de namen van de doden. Na een minuut stilte worden kransen gelegd bij 'De boom die alles zag'. Tijdens de ceremonie is er even geen vliegverkeer boven Zuidoost, normaliter een drukke aanvliegeroute voor Schiphol.

Bron: *het Parool*

Gifgasfilter

EasyJet is de eerste maatschappij die in 2018 filters gaat installeren in haar toestellen als maatregel tegen het 'aerotoxic syndrome'.

Bij de methode van 'bleedair' kunnen, via de door motoren aangezogen buitenlucht, giftige dampen, waaronder het zenuwgas TCP, in cabine en cockpit terechtkomen als er olieklekken in het systeem zitten.

Volgens arts en piloot Michel Mulder is de stap van easyJet om gifgassen uit cabine en cockpit te weren een doorbraak om de vliegkwaal ook als beroepsziekte erkend te krijgen. EasyJet benadrukt dat het juridisch nog niet mogelijk is het aerotoxic syndrome te erkennen. Zij vindt echter dat ze een zorgplicht heeft naar medewerkers in de lucht en naar passagiers en is daarom begonnen om speciale filters in combinatie met gifdetectoren en minder schadelijke motorolie te testen.

Maatschappijen als Corendon en TUI fly volgen de ontwikkelingen bij easyJet en overwegen de filters aan te schaffen als blijkt dat ze werken.

Bron: *Haarlems Dagblad*

Voor de 25ste keer werd deze maand de Bijlmerramp herdacht. Een kwart eeuw geleden stortte op 4 oktober een vracht Boeing 747 van de Israëlische luchtvaartmaatschappij El Al neer op de flats Groeneveen en Kruitberg, in het hart van de Bijlmermeer.

De vliegende monnik

Tekst: Elie El-Hage



Leonardo da Vinci (1452-1519) heeft met zijn tekeningen van vliegmachines tot op de dag van vandaag onze verbeelding weten te raken. Zijn schetsen zijn geliefd bij documentairemakers en door zijn naam en faam koos de studievereniging van lucht- en ruimtevaart-techniek in Delft ervoor zijn naam te dragen. Maar nog vóór Da Vinci was er al iemand die een luchtvaartuig had ontworpen. Eilmer van Malmesbury wist in 1010 een glijvlucht van 201 meter af te leggen.



In de zoektocht om het verleden te begrijpen, stuiten we vrijwel altijd op grenzen. Onterecht werd geregeld verwezen naar de middeleeuwen als de 'dark ages', een term die door renaissancedenkers populair werd gemaakt. Door historici wordt dit echter gezien als een denigrerende en onjuiste term. Tijdens de middeleeuwen stonden ontwikkelingen verre van stil. Men werd steeds handiger in het bouwen van windmolens, effectievere zeilen en maakte speelgoed 'helikopters' die aangezwengeld werden met een touwtje. Ook in de kunstwereld veranderde men de vleugels van engelen door ze met het profiel van vogelvleugels af te beelden. Deze ontwikkelingen beïnvloedden taal en taal is een onmisbaar medium voor het denken. Zelfs in gesprekken ontstonden dus nieuwe thema's en onderwerpen.

In onze tijd is vliegen vanzelfspre-

kend, we groeien op en zien hoe de lucht beheerst wordt door de mens. Maar in de middeleeuwen hoorde vliegen tot de magische wereld van de menselijke fantasie. Door de ontwikkelingen in de middeleeuwen groeide het besef echter dat lucht werk kan verrichten. En andersom, dat de mens werk uit kan voeren via lucht. De poort naar een nieuwe werkelijkheid was op een kier geopend. Men zag in dat door logisch redeneren en fysieke inspanning de kans bestond om de mens door de lucht te laten vliegen.

Leringen wekken, maar voorbeelden trekken

Eilmer van Malmesbury was een Benedictijnse monnik uit het klooster van Malmesbury, net ten oosten van het hedendaagse Bristol. Hij stond op wat oudere leeftijd bekend als een dapper en wijs man en bestudeerde calculus en astronomie. Zijn



traktaten over astronomie zouden tot in de 16de eeuw zijn rondgegaan, al is daar niets van bewaard gebleven. Als jonge man, wellicht nog in zijn puberjaren, nam hij een behoorlijk risico waarom hij tot op de dag van vandaag herinnerd wordt. Dit gebeurde dankzij de geschiedschrijver en monnik uit hetzelfde klooster, William van Malmesbury.

'Iemand zei: De schrijvers van de oudheid staan ver van ons af omdat we zoveel meer weten dan zij. Precies. En zij zijn wat we weten.' (T.S. Elliot)

('Someone said: The dead writers are remote from us because we know so much more than they did. Precisely, and they are what we know.')

Eilmer hoorde zich bezig te houden met het mysterie van God en het onderzoeken van de sterren als onderdeel van de schepping. Maar hij verlangde ernaar een nieuw gebied te veroveren, de lucht. Hij had voor zijn onderneming vogels bestudeerd die de luchtstromen gebruiken waarop ze kunnen rondcirkelen om hoogte te winnen. Zonder met hun vleugels te slaan kunnen ze zo in de lucht blijven hangen. De kloosterling bouwde een vleugel waarvan de vorm helaas niet bekend is.

In het jaar 1010, bovenop de 25 meter hoge toren van het klooster, bond

de Benedictijnse monnik van Malmesbury zijn handen en voeten vast aan de vleugel. Zou hij zich moed hebben ingedronken? De tien-uurs regel bestond immers niet.

Hij stond op de toren, wachtte op de wind die opstak, sprong eraf en liet de zwaartekracht haar werk doen. Zo begon zijn glijvlucht, die ongeveer vijftien seconden moet hebben geduurd. De kracht van de tuimelende winden en het plotselinge besef van zijn dwaasheid zorgden ervoor dat hij uit de lucht viel. Hij had een mooie afstand afgelegd van 201 meter en stortte neer. Daarbij brak hij beide benen en bleef voor de rest

van zijn leven verlamd. Het venijn zat hem in de staart, want pas na de crash verweet Eilmer zich nog vaak dat hij die niet had toegevoegd aan zijn constructie.

Zijn vlucht werd nog dikwijls aangehaald om de hoop levend te houden dat een gecontroleerde vlucht door een mens mogelijk zou kunnen zijn. De eerste stappen van een lange weg waren gezet. ➤

Bronnen:

history.com

Smithsonian

<http://www.eilmer.co.uk>



De harde landing van Air Berlin

1

1978: Air Berlin wordt opgericht

Drie Amerikaanse zakenmannen richtten in 1978 een nieuwe luchtvaartmaatschappij op. De Koude Oorlog woedde en West-Berlijn lag middenin Oost-Duitsland. Vanwege de speciale politieke status van West-Berlijn mochten alleen Amerikaanse, Britse en Franse vliegtuigen daar landen. Een buitenkans voor de Amerikanen.

De ongeveer twee miljoen inwoners wilden net als de rest van de westerse wereld graag op vakantie naar het buitenland. Lufthansa mocht niet naar Berlijn, maar de nieuwe Amerikaanse maatschappij wel.

Op 28 april 1979 was de eerste vlucht van Air Berlin USA naar Palma de Mallorca.

2

1991: Air Berlin wordt verkocht

Met de val van de muur in 1989 en de Duitse eenwording in 1990 veranderde ook de status van Berlijn. Vanaf 1991 zouden Duitse luchtvaartmaatschappijen weer op Berlijn mogen vliegen. Daarom besloten de Amerikanen uit het bedrijf te stappen en werd het gekocht door Joachim Hunold.

Hunold kwam van de Duitse luchtvaartmaatschappij LTU International. Hij maakte het bedrijf Duits.

3

2006 en 2007: Aankoop DBA en LTU

Air Berlin groeide de eerste jaren langzaam maar gestaag. Vanaf 2006 maakte het grote stappen. Het ging naar de beurs en nam de kleine maatschappij DBA over.

In 2007 lijfde Air Berlin de oude werkgever van haar topman in. Met de aankoop van LTU begon Air Berlin ook intercontinentaal te vliegen.

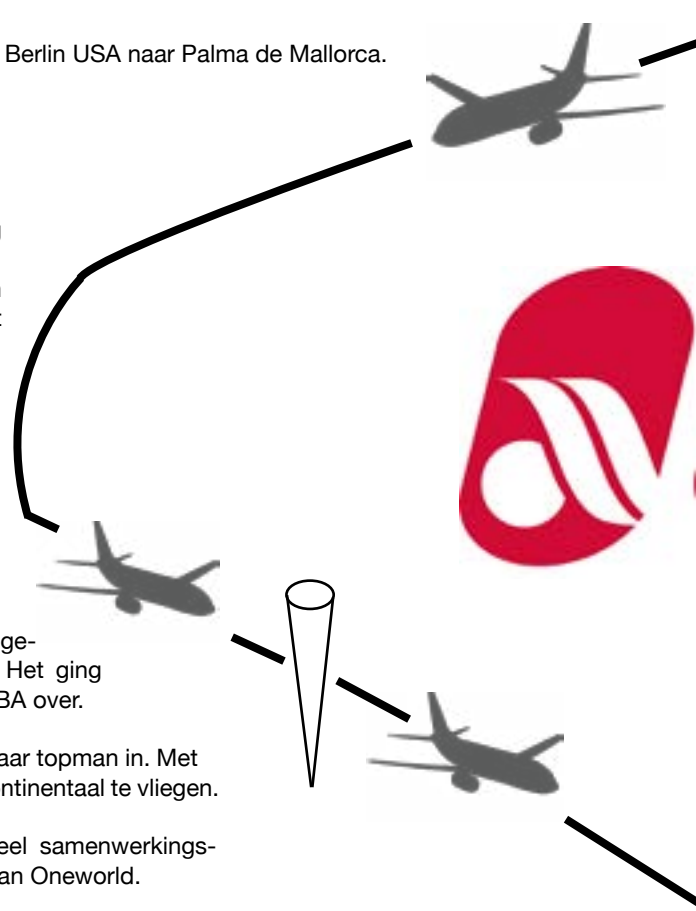
In de daaropvolgende jaren sloot Air Berlin veel samenwerkingsverbanden en werd uiteindelijk zelfs onderdeel van Oneworld.

4

2011: Etihad vergroot aandeel

De grote uitbreiding zorgde ook voor een grote schuldenlast. Eind 2011 stond het bedrijf voor € 600 miljoen in de min. De redding leek te komen van Etihad.

De luchtvaartmaatschappij uit Abu Dhabi vergrootte haar belang van 2,99 naar 29,1 procent voor € 73 miljoen. Daarmee kreeg de maatschappij uit het Midden-Oosten voet aan de grond in Europa en Air Berlin kreeg lucht om het schuldenprobleem op te lossen.





airberlin

5

2016 en 2017: Rode cijfers

In 2012 kwam Air Berlin nog een keer met een kleine winst, maar daarna heeft het alleen nog maar rode cijfers kunnen schrijven. Men heeft nog geprobeerd het bedrijf winstgevend te maken door herstructurering. Maar zelfs onderdelen afstoten en vliegtuigen verkopen hielp niet meer.

Begin augustus trok Etihad haar handen van het bedrijf af. Op 15 augustus 2017 vroeg Air Berlin faillissement aan.

6

Doorstart?

De Duitse overheid heeft een overbruggingskrediet gegeven van € 150 miljoen. Daarmee kon het bedrijf nog even blijven vliegen, maar eind oktober houdt het op. In de tussentijd is gezocht naar kopers.

Op 15 september is de bieding gesloten. Lufthansa, easyJet, Ryanair en een Duitse zakenman hebben interesse getoond in het hele bedrijf of onderdelen. Met Lufthansa en easyJet wordt verder onderhandeld. Het is de verwachting dat 80 procent van het personeel zijn baan kan behouden.



Bye Bye Baby

Tekst: Marloes van Pareren
Foto: Jesper Visser

'Vroeger, toen maakten ze nog echte vliegtuigen: van staal, met dikke kabels en krakende scharnieren.'

We maken ons er allemaal schuldig aan, of je op een Boeing, Airbus of Embraer vliegt, 'ons' vliegtuig is de beste, snelste en mooiste.

Ik moet eerlijkheidshalve bekennen: dit geldt ook voor mij. Want zeg nou zelf, de Fokker, dat is tenminste nog een 'echt' vliegtuig. Bij iedere bocht piepen en kraken de scharnieren en de deuken in het staal zijn allang niet meer op één hand te tellen. Wij Fokker-vliegers zien onszelf ook wel als 'echte' vliegers. Op welk ander type vlieg je nou

nog een NDB approach op twee zenuwachtige naaldjes die met tien graden verschil toch naar hetzelfde baken wijzen?

Afgelopen voorjaar was de ILS op baan 36R op Schiphol in onderhoud en waren we genoodzaakt een NDB approach te vliegen. Standaard werden we hierbij geklaard om direct



naar het baken NV te vliegen waar we de NDB approach, gebaseerd op diezelfde NV, konden oppakken. Niet echt handig met onze wiebelende naaldjes die, zoals bij een kompas boven een magnetische pool, alleen nog maar rondjes kunnen draaien boven een baken. Natuurlijk volgden we netjes de instructies van de verkeersleiding. Waarna we iedere approach weer op precies 2000 ft visueel kwamen met de baan.

Medelijden en verbazing

Een ander 'echte vliegers'-moment had ik een paar jaar geleden tijdens een oefenbijeenkomst voor ons handboeken-examen voor gezag-

voerder of instructeur. We bespraken het Regional Rom, een handboek met kort samengevat informatie die je tijdens de vluchtuitvoering graag bij de hand hebt. Gekscherend vroeg een van mijn collega's waar toch al die pagina's met VOLMET en FIS-stations voor waren. Iedereen heeft toch ACARS? Waarom moeilijk doen als het makkelijk kan. Het lachen sloeg al snel om in verbazing en misschien zelfs wel een beetje medelijden toen ik vertelde dat wij op de Fokker nog steeds gebruikmaken van deze weersinformatie-stations. Zo kunnen we tijdens de vlucht bij slecht weer op bestemming een geschikte uitwijk vinden. Geduldig wachten tot het juiste veld voorbijkomt, wordt de informatie op een take-off data-kaartje gekriebeld. Jazeker, ook daarvan maken we nog steeds gebruik.

Toch prijzen we ons als Fokker-vliegers gelukkig; geen vliegtuig vliegt volgens ons zo soepel en makkelijk. Geen daling is ons te steil. Met onze goede oude speedbrakes – niet meer dan twee stalen deuren op de staart die openklappen – kunnen we van een vogel in een baksteen veranderen. *'Are you sure you'll make your altitude?'* is een vaak gehoorde vraag vanuit de verkeersleiding. Altijd is het antwoord: *'Of course!'* Wat lastiger uit te leggen is dat onze Fokker soms wat vrouwelijke trekjes vertoont en niet van hoekige bochten houdt. Dit resulteert regelmatig in een prachtige ronde bocht en overshoot van de ILS localizer. Leg dat maar eens uit aan ATC. De stilte die daarna over de frequentie volgt zegt genoeg.

Tape als wondermiddel

Natuurlijk heeft een vliegtuig ontworpen in de tijd dat de bomen tot de hemel reikten wel zo zijn voordelen. Neem onze ingebouwde trap. Nooit wachten tot de afhandeling klaar is met Facebooken en altijd iets om op te zitten als je 's zomers aan je bleke Europa-kleurtje wilt werken. Terwijl tijdens de drukke zomerweken de Embraers naast ons op het platform in de volle zon staan te wachten op een trap, wordt in de Fokker de zwevende passagiersgeur alweer ver-

vangen door frisse vliegveld dampen. Natuurlijk kan zo'n trap ook weer kapot. Maar met een schroevendraaier en tape is alles te repareren! Vooral de highspeed tape is een echt wondermiddel. Alles wordt ermee afgeplakt, van hele neuzen en ramen tot de randen van de vleugels. Soms levert het wel wat ongemakkelijke blikken van passagiers op als ze door de Schiphol-bus bij onze 'aan-elkaar-geplakte' Fokker worden afgezet. En als de wind dan ook nog recht in de motoren staat waardoor de schoepen ratelend en krakend ronddraaien, beginnen zich op menig voorhoofd al de eerste zweetdruppeltjes te vormen.

Toch gaan met name de Nederlandse passagiers altijd wel met gepaste trots van boord. Deze trots maakt dat we de laatste maanden ook steeds vaker mensen aan boord hebben die nog één keer in de cockpit willen kijken na de landing en regelmatig met mooie verhalen over vroeger op de proppen komen. Gelukkig voor deze liefhebbers waakt sinds een paar jaar een van onze Fokkers als een echte Iron Lady vanaf het panoramaplatform over Schiphol en ze zal dus nooit helemaal uit het straatbeeld verdwijnen.

De laatste week is ingegaan voordat de Fokker definitief uit de KLM-vloot verdwijnt. Emoties lopen langzaam op en herinneringen worden opgehaald aan die 'goeie ouwe tijd'. We gaan haar missen, de oude dame. Nog één keer geven we haar een klopje bovenop het dashboard, nog één keer een zachttaardig schopje tegen de banden, nog één keer een aai over haar neus. Bye Bye Baby, het ga je goed. 🐣





Het torentje

Rondetafelgesprek

De luchtvaartsector had in september niet te klagen over politieke aandacht. Drie speciale dagen kregen zij toebedeeld in de Tweede Kamer. Alle drie stonden ze voornamelijk in het teken van Schiphol en Lelystad. Met als onaangename verrassing de herintroductie van de vliegbelasting.

Op de derde dag na het zomerreces vond een rondetafelgesprek plaats. Een diverse groep van luchtvaartexperts nam op 7 september plaats in de Thorbeckezaal van de Tweede Kamer. Zestien sprekers mochten hun visie met de parlementariërs delen. Men sprak over het selectiviteitsbeleid van Schiphol en de rol van regionale luchthavens.

De meeste aanwezigen waren het wel met elkaar eens. Bijna iedereen vindt de uitvoering van het selectiviteitsbeleid een zootje.

Commissievergadering 20 september

Met de opgedane kennis van het rondetafelgesprek gingen de parlementariërs in debat met de staatssecretaris. En hoewel vele verschillende onderwerpen behandeld werden, bleek al snel dat alles met elkaar verbonden is.

Omdat Schiphol niet goed met het selectiviteitsbeleid is omgegaan groeit het dicht. Daarvoor moet een oplossing gevonden worden. Het verplaatsen van vakantievluchten

naar Lelystad is zo'n oplossing. Maar dan moet Lelystad daarvoor wel klaar zijn. Het is de vraag of de 'opleverdatum' van 1 april 2019 gehaald gaat worden.

Maar als Lelystad dan opengaat moeten ook nieuwe vliegroutes beschikbaar zijn. En die routes mogen niet te laag over natuurgebieden, bebouwde kom of andere vliegvelden (Teuge) gaan.

En hoe haal je luchtvaartmaatschappijen überhaupt over om naar Lelystad te gaan in plaats van Schiphol? Verplichten kan niet. Met lichte dwang overhalen wel. Lelystad goedkoper maken bijvoorbeeld. En als dat niet lukt Schiphol duurder. Voor het eerst sinds 2009 werd het woord 'vliegtaks' weer in de mond genomen.

De tijd die gepland stond bleek niet genoeg om alle onderwerpen te behandelen. Een tweede termijn was nodig.

Commissievergadering 28 september

De tweede termijn van het AO Luchtvaart ging voornamelijk over

vliegveld Lelystad en de vliegroutes daarnaartoe en ervandaan. De Kamerleden verwoordden de zorgen van omwonenden.

Het kabinet gaat in november een besluit nemen en de staatssecretaris heeft aangegeven dat omwonenden voor die tijd extra inspraak krijgen. Zij wil het proces transparant laten verlopen, maar tegelijkertijd klonk het ook alsof de eerste vlucht al gepland staat voor 1 april 2019.

Uiteindelijk heeft de Tweede Kamer twintig moties ingediend over dit onderwerp. Bijna allemaal gaan ze over Lelystad, Teuge en het luchtruim daarboven.

En die vliegbelasting?

Het werd op 20 september achteloos genoemd. Vliegbelasting als optie. En op 28 september werd er bijna niet op ingegaan door de Kamerleden. De enige partijen die het onderwerp aanstipten waren de Partij voor de Dieren ("We pleiten voor invoering van vliegtaks.") en de SGP ("Als een tickettaks nodig is (...) dan zij dat zo.").

De grote partijen hadden een passieve opstelling. De luchtvaartsector is daarom meteen een actie gestart tegen die eventueel in te voeren vliegbelasting.

De vorige vliegbelasting is op 1 juli 2009 afgeschaft. Dat is meer dan 3.000 dagen geleden. Aangezien maar 27 van de 150 Tweede Kamerleden toen ook in de Kamer zaten, helpen wij ze graag herinneren aan wat voor ramp dat toen was voor de luchtvaartsector.



Guillaume Jaski (1994)

vliegt hier pal boven zijn trotse vader Wil Jaski, en zijn evenzo trotse grootvader Wim Jaski. Ze vlogen voor het eerst met elkaar. Drie generaties KLM-piloten aan boord naar Bangkok, en moeder en grootmoeder gingen ook mee. Het zal vooral de vastberadenheid zijn die Guillaume van Wil en Wim heeft geërfd. Toen Guillaume in de selectie zat voor de KLM Flight Academy waren de vooruitzichten om vlieger te worden het slechtst. Alle goede raad om eerst te gaan studeren sloeg hij in de wind, want hij wist zeker dat hij een baan zou vinden als vlieger. Zijn carrière blijkt nu een enorm tempo te hebben: na de vlieschool volgden meteen twee jaar Transavia München en nu is hij second officer KLM B777.

Vader Wil (1963) is captain B777 en al 32 jaar in dienst bij KLM. Hij begon als coco op de 'Classic' en was dertig toen hij captain Airbus 310 werd. Grootvader Wim (1936) kwam uit de Luchtmacht en begon bij KLM in 1970. Hij was o.a. copiloot op de DC-9 en captain/chef-vlieger op de Fokker 28. Wim is ook hoofd Vliegdiens geweest. Voor zijn pensioen was hij captain op de Classic. Wil en Wim vlogen nog zes vluchten met elkaar. De crew vond het geweldig om de hele familie aan boord te hebben. Dat werd een behoorlijke optocht.

Foto: Mark van der Hum



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers