

opdeboek

September 2017

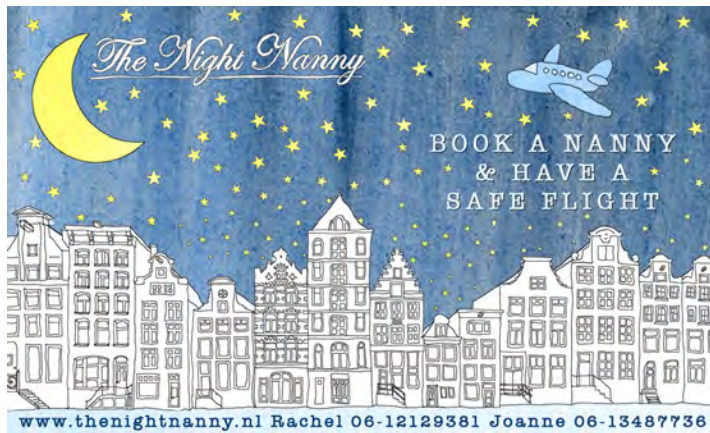
Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



Onderhoudend
Fokker Techniek

De Fokker, waar
vliegt hij nog

Farewell Fokker



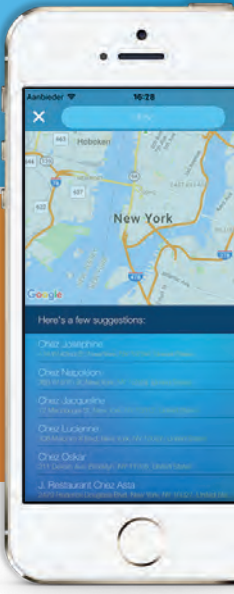
**DOWNLOAD THE APP
AND DONATE TO WINGS OF SUPPORT**
www.crewtips.net/app



*Join us this month and help
Wings of support*



This action is supported by:

The smartphone screen shows a map of New York with a search bar at the top. Below the map, it says 'Here's a few suggestions:' followed by a list of items including 'Chico's Jewelery', 'Chico's Napsalon', 'Chico's Jaqueira', 'Chico's Lucciano', 'Chico's Oskar', and 'J. Restaurant Chico's'. Each item has a small icon and a brief description.



Arthur van den Hudding
@VNVPresident

Selectiviteit a.u.b.!

Het was niet het openingsitem van het achtuurjournaal van de NOS, maar het werd wel erg mooi in beeld gebracht door de publieke omroep. De vakbonden in de luchtvaart, met de VNV, VNC en FNV voorop, hebben op 7 september in de Tweede Kamer gepleit voor selectieve groei van de luchthaven Schiphol.

De VNV had het vertrouwen van alle luchtvaartvakbonden om namens hen het woord te voeren tijdens het **r o n d e t a f e l g e s p r e k** 'Selectiviteitsbeleid' in de Tweede Kamer. Ik ben hen dankbaar voor het vertrouwen dat ze in mij en de VNV hebben om deze taak goed te vervullen. Andere sprekers die door de aanwezige Tweede Kamerleden werden bevestigd, waren onder meer de LVNL, de Omgevingsraad Schiphol, de Schiphol Group CEO Jos Nijhuis en vele managers van verschillende luchtvaartmaatschappijen.

Onze insteek was simpel, implementeer nu eindelijk eens de in 2008 aan de Alderstafel gemaakte selectiviteitsafspraken. Zorg er dus voor dat mainportgebonden verkeer zich clustert op Schiphol en dat het overige verkeer ruimte buiten Schiphol krijgt om daar verder te kunnen groeien. Waarom juist nu? Omdat nu alle 500.000 vliegbewegingen vergeven zijn en Nederlandse maatschappijen beknopt lijken te worden in hun groeiambitie.

Tevens introduceerden we extra selectiviteitscriteria, zoals uitsluiting bij het ontvangen van staatssteun, het

eerbiedigen van mensenrechten, en goed werkgeverschap volgens de Nederlandse wetgeving. Ook blijven wij van mening dat er een onafhankelijk toezichthouder moet komen, die erop toeziet dat instanties zoals de Schiphol Group het selectiviteitsbeleid daadwerkelijk uitvoeren. Want onderling komen alle betrokken partijen er door de verschillende belangen niet uit.

De buitenwereld was positief gestemd over de duidelijke taal die door de vakbonden werd gesproken. Zonder selectiviteitsbeleid en met het ongebreideld laten groeien, staan onze Nederlandse luchtvaartbanen op de tocht en worden onze werknemers gemarginaliseerd door bedrijven die volgens andere spelregels werken.

Intern bij de VNV heb ik niet alleen maar juichende reacties ontvangen. Voornamelijk de quote: 'De zevende dagelijkse vlucht naar Malaga' viel niet bij alle leden in goede aarde. Deze uitspraak zou op een specifieke VNV-groep gericht zijn, hetgeen niet klopt. Iedere bloedgroep binnen de VNV, op Martinair en CHC na, vliegt namelijk van Schiphol naar Malaga. Het is een voorbeeld van een verbinding die wat ons betreft minder prioriteit heeft dan Schiphol verbinden aan het economisch centrum in Europa of daarbuiten.

Hebben dergelijke vluchten dan geen bestaansrecht meer in Nederland? Zeker wel, maar niet altijd vanaf Schiphol. Er dient volwaar-

dige alternatieve capaciteit beschikbaar te komen binnen Nederland om deze verbindingen te faciliteren. Daarom is Lelystad als overflow luchthaven voor Schiphol bijzonder belangrijk om deze alternatieve capaciteit in de nabijheid van Schiphol te creëren.

Ik ga ervan uit dat minimaal het afgesproken beleid uit 2008 nu geïmplementeerd wordt, zodat onze werkgevers op gezonde wijze kunnen groeien. Dat is goed voor alle leden. En dat dit gebeurt op de plaats waar ze het beste tot hun recht komen. Dat is in de meeste, maar niet in alle, gevallen op Schiphol.

Voor de politiek zijn de 500.000 vluchtbewegingen nog geen vast gegeven, als bijvoorbeeld het lucht ruim herverdeeld kan worden. Dit maakt luchtvaart ook een belangrijk onderwerp tijdens de huidige formatiegesprekken. En ook daar probeert de VNV haar zienswijze over te brengen.

Naast het politieke geweld is er op arbeidsvoorwaardelijk gebied ook voldoende te melden. Allereerst hebben we een cao-akkoord bij TUI fly. Wij hopen dat de TUI fly-leden zich positief gaan uitspreken over het bereikte akkoord. Hiernaast staat de VNV in de startblokken om met de cao-onderhandelingen te beginnen bij Transavia (4 oktober) en bij KLM. Ik voorspel de komende maanden nog de nodige Nieuwsflitsen die uw kant opkomen om u en uw collega's op de hoogte te houden.

inhoud september 2017

- 01. arthwork
- 03. voorwoord
- 04. onderhoudend fokker techniek
- 07. meet de fokkers
- 08. uit het nieuws geplukt
- 09. portret
- 10. twee bokkers in de ring van de luchtvaart
- 12. de vier eerste en belangrijkste klm fokkers
- 14. de fokker, waar vliegt hij nog
- 16. wie is anthony?
- 17. bemanningcentra
- 18. farewell fokker
- 20. het torentje
- 22. geen hand voor ogen
- 24. overtrokken
- 25. van het bestuur
- 33. hamerslag
- 34. van de ledenraad
- 36. publicaties



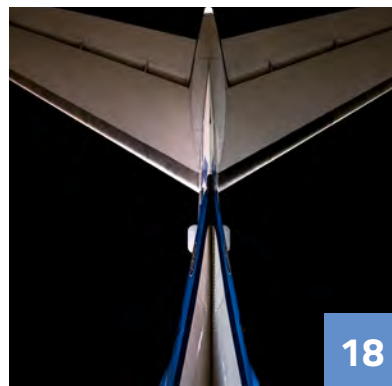
04

onderhoudend fokker techniek



07

meet de fokkers



18

farewell fokker



22

geen hand voor ogen

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, Jephthe Lafour, Dimitri
Verbeek en Jesper Visser

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
2 oktober 2017



Foto: Tim Stet

Zwaaiende zakdoek: Farewell Fokker 70

Francis van Haaff, hoofdredacteur

Bij het timen van de gepaste aandacht voor de uitfasering van de Fokker 70 bij KLM leek het ons beter daar eind september voor te nemen dan eind oktober. In dit nummer dus onze snik, onze brok in de keel en onze gezwaaide zakdoek. Maar de laatste vlucht is nog niet geweest. KLM moet natuurlijk zelf deze historie afsluiten. Maar dat het er een is, hopen we in dit nummer te kunnen laten zien.

Er komt ook een boek uit over het uitzwaaien van de Fokker 70/100: Farewell Fokker 70, 'Dutch at Heart', door o.a. Valentin Ocheda en Lieneke Koornstra. Hoewel ik het nog helemaal niet heb gezien, denk ik dat ik het van harte aanbeveel. Kan haast niet mis. Een oceaan van foto's en herinneringen. Er zit nogal wat historie achter deze machine, die we nu nog kunnen aanraken. Het boek kunnen we nu nog kopen. Veel boeken van en over Fokker zijn al duur antiquariaat.

Ik complimenteer KLM met de prachtige afbeelding van een jonge Anthony Fokker op de staart van een Fokker 70. Thank you! Mooi gedaan. Kenners onder ons moeten het rare piepstemmetje van Fokker er even bij denken. En de harde zakelijke relatie tussen Plesman en Fokker was uiteindelijk ook een vriendschappelijke en een van respect. Allemaal elementen in een relatie die we tegenwoordig ook elders herkennen.

Hoe aangrijpend en verbluffend de historie van de relatie tussen KLM en Fokker is geweest proberen wij een beetje op te rakelen. Dat het rondje van Anthony Fokker om de Sint Bavokerk in Haarlem al 106 jaar geleden is, is haast niet te vatten. Fokker vloog in een maagdelijk Nederlands luchtruim. Hoe anders is dat nu.

Dan in dit nummer ook graag uw aandacht voor Het Torentje. Over luchtruim en een plek daarin gesproken. Misschien verwoordt deze rubriek wel de krachtigste exponent van onze vereniging: politiek bewustzijn, ruggengraat en pit. Dat een vakbeweging politiek gaat is niet nieuw, maar dat een specialistische vakbond meer dan incidenteel naar Den Haag trekt is wel relatief nieuw.

En het blijkt ook wel nodig, want de Tweede Kamer en Schiphol kunnen het in dit geval kennelijk niet zelf af. Mind you, het selectiviteitsbeleid is

niet iets van nu. Het is niet iets waar we tegenaan lopen vanwege de grenzen van het Aldersakkoord. Het staat zelfs IN het Aldersakkoord van bijna tien jaar geleden. En in 2012 werd door de overheid al opgemerkt dat Schiphol er niets aan deed. De Commissie Shared Vison, met Hans Alders als voorzitter, bracht in december 2012 een advies uit over de uitvoering van het selectiviteitsbeleid van Schiphol. Jos Nijhuis en de zijnen deden er niets mee en verschoenen zich weer achter het ACNL. Lees in Het Torentje hoe de Tweede Kamer daar vijf (!) jaar later nog een keer achter moet komen.

In mijn ogen heeft het bestuur van onze vereniging heel goed door hoe schadelijk het is dat de overheid en de politiek hier niet bewust, slim en daadkrachtig in is. Misschien dat de maak van Lelystad Airport daar dan iets redelijks brengt: de pas op de plaats die al lang geleden gemaakt had moeten worden.



Onderhoudend Fokker Techniek



Meer dan twintig jaar geleden viel het doek voor de enige Nederlandse vliegtuigbouwer. Fokker, naast KLM Neerlands trots binnen de luchtvaart, ging failliet. Uiteindelijk bleven alleen delen van het originele bedrijf bestaan. Het bedrijf in vliegtuigonderhoud en -reparatie is momenteel bekend als Fokker Techniek.

Tekst: Elie El- Hage

Lange tijd geleden, in 1926, ontstond Aviolanda. Een bedrijf dat zich bezighield met het onder licentie bouwen van diverse vliegtuigen, waaronder Dornier-toestellen. Dat gebeurde in Papendrecht. In 1955 verhuisde het onderhoud van de Dornier-vliegtuigen naar een nieuwe locatie, de vliegbasis Woensdrecht, een militair veld op de grens van Zeeland en België. 'Woens' is afgeleid van Wodan, de oppergod uit de Germaanse mythologie, die immer begeleid werd door twee raven. 'Drecht' staat voor een doorwaadbare plek. En dat was Woensdrecht voor KLM. Tijdens de oversteek stond het water nu eens hoog, dan weer laag en hier en daar waren punten waar het water sneller stroomde.

Dat was goed, want stilstaand water gaat stinken. En voor KLM was de oversteek nodig om haar raven in de lucht te houden.

De twee waren niet vies van wat getouwtrek

In 1966 nam de NLM, het huidige KLM Cityhopper, Fokker-toestellen in gebruik om lokale vluchten uit te voeren. De eerste was de Fokker Friendship (F27), die vooral in Ypenburg werd onderhouden. Daarna volgden de F28, de F50, F70 en de F100, die op Woensdrecht onder handen werden genomen.

Willem en Cees

Het zou te kort door de bocht zijn om de verhouding tussen Fokker en KLM als haat-liefde te beschrijven. Het ging om twee bedrijven, gerund door twee Hollandse zakenmannen. Ze waren niet vies van wat getouwtrek, maar er was ook ruimte voor kleine attenties in de vorm van een cadeautje en een knipoog.



Bij Fokker Techniek is nog steeds bekend hoe Willem van Duijn (verkoper bij Fokker) na het afsluiten van een groot contract een mooi Delfts blauw bord overhandigde met een leuke slogan of een kruik gevuld met jenever of korenwijn. Onder Van Duijn waren met Cees Verbeek van KLC veel onderhoudsprogramma's afgesloten. Door dik en dun werd er samengewerkt en had men elkaar nodig. Zo ook na de crash van een F50 (KLC) op London Heathrow (8 december, 1996). Door de kwaliteitsafdeling van KLM werd onderzoek gedaan naar de reden van de crash, maar bij de operationele staf was er druk op de ketel om het toestel voor

kerst weer in bedrijf te hebben. Met de nodige overtuigingskracht die voor deze 'snelle deal' nodig was én zoals alleen hij het kon – de F50 op London Heathrow moest *per direct* beschikbaar zijn – verzekerde Van Duijn KLC dat het toestel voor kerst klaar zou zijn. Tegen kerst vloog het vliegtuig inderdaad weer rond.

Niet altijd is een hangaar beschikbaar

Na jaren van samenwerking kreeg Verbeek van Van Duijn een symbolisch setje kruiken, een lange slanke en een dikke korte, de knipoog. KLC hield het liever bij het geven van taart. Bij Fokker kon het hele team dat aan intensieve programma's had gewerkt een slagroomtaart verwachten als beloning en dank voor de samenwerking.

Geen stress door containers

Onderhoudsprogramma's worden nog steeds gedraaid door Fokker Techniek. Er zijn verschillende categorieën onderhoud, zoals het reguliere onderhoud of het ongeplande wanneer een vliegtuig bijvoorbeeld beschadigd is door hagel. Daarnaast repareert men schade van grondafhandeling of door een crash, bijvoorbeeld door een buiklanding nadat het landingsgestel niet omlaag wil. Hiervoor reist het personeel de hele wereld over, inclusief de meest afgelegen plaatsen. Om die plaatsen toch te voorzien, gebeurt het dat men een vrachtcontainer vollaadt met alle materialen en gereedschappen die men bij de reparatie denkt nodig te hebben. Niet altijd is een hangaar beschikbaar. Wanneer de container bij het vliegtuig aankomt





wordt in zo'n geval met extra containers en een stevig zeil een geïmproviseerde hangaar gemaakt zodat een tijdelijke óf een permanente reparatie kan worden uitgevoerd. Ook zijn in het verleden een aantal Fokker-toestellen, na het demonteren van de vleugels, in een Antonov naar Woensdrecht gevlogen.

Faillissement Fokker

Na het faillissement van vliegtuigbouwer Fokker in 1996 kreeg het bedrijf nog een bijzondere opdracht binnen van KLC, in verband met het faillissement. Fokker bouwde nog een jaar door aan lopende orders voor de productie van de F70 en KLC wenste haar F70-vloot juist uit te breiden. Hiervoor werden van over de hele wereld toestellen van andere maatschappijen verzameld. Ze kwamen vooral via de Panta Holding, Regional en AFT. Op Woensdrecht werd een infaserings- en standaardisatieprogramma opgezet om de vliegtuigen om te bouwen naar KLC-specificaties.

Om de concurrentie op te voeren introduceerde KLM een nieuwe speler voor het onderhoud, KLM UK Engineering uit Norwich, dat van

klant van Fokker een concurrent werd. In 2010 stopte het reguliere onderhoud voor KLC in Woensdrecht. Bij Fokker werden wel nog andere opdrachten uitgevoerd. Ze ontmachten de zeven F100's die werden uitgefaseerd, ze kregen enkele AOG's, schadereparaties en bleven beschikbaar voor het trouble-shooten. Naast de Fokker-typen onderhouden ze er de Boeing 737-series, Airbus A320-familie, ATR en NH-90.

Fokker weet nog altijd raad met oudere types

Een terugblik op het afgelopen jaar laat zien dat Fokker nog altijd raad weet met de oudere types. Het oudste vliegtuig waaraan ze afgelopen jaar werkte was de vijftig jaar oude F28 van de Colombiaanse regering, waarmee de Paus begin deze maand vloog. Het is een van de eerste vier 'lagedruk' prototypes (max. ceiling 25.000 ft). De Colombiaanse

regering heeft al een Boeing 737, maar de F28 heeft de benodigde performance voor bepaalde hooggelegen velden in Colombia die niet door een ander soortgelijk toestel kan worden geleverd.

En zal er ooit nog een Fokker worden afgeleverd?

De Q1 (prototype Fokker 100) staat al tijden gestald op Woensdrecht in opslag van NAC (Netherlands Aircraft Company), dus wie weet...



De Koninklijke

Fokker ontving ook de PH-KBX zo nu en dan, uiteraard met de gepaste trots. Ze heeft onder andere een grote modernisatie en ombouw voor het regeringstoestel uitgevoerd. Op 24 mei faciliteerde Woensdrecht de laatste vlucht van de KBX in de operatie van KLC. Bij de opvolger is Fokker ook betrokken. Fokker Techniek heeft in samenwerking met Boeing Business Jets de eer om voor de PH-GOV, het nieuwe regeringstoestel, het interieurwerk te mogen doen.

Meet de Fokkers

Illustraties en tekst: Gert-Jan Vegter



De witte Fokker 70, zo kwam de Fokker in dienst bij KLM



Het grijze-streep kleuren-schema was de tweede kleur op de Fokker, ingevoerd na het samengaan met Air UK



Het blauwe-golf kleuren-schema; de huidige en laatste kleuren op de KLM Fokker 70's



De 'KBX', het regeringstoestel, eerst gevlogen door Martinair- en later door Cityhopper-collega's. En W.A. van Buren

Nieuwe zoektocht MH370

Het Amerikaanse Ocean Infinity wil de zoektocht naar het wrak van vlucht MH370 op verzoek van de nabestaanden hervatten.

De Boeing 777-200 van Malaysia Airlines verdween op 8 maart 2014 van de radar tijdens een vlucht van Kuala Lumpur naar Peking.

Nabestaanden houden de Maleisische overheid verantwoordelijk voor de mislukte zoektocht, waarbij 120 duizend vierkante kilometer zeeoppervlak is doorzocht. Ze vroegen het bedrijf Ocean Infinity om opnieuw te zoeken. Het bedrijf heeft een aanbod gedaan aan de Maleisische regering om met onderwaterrobots opnieuw te zoeken.



Het bedrijf neemt een financieel risico omdat de zoektocht in eerste instantie gratis is. Alleen als het ontdekt waar de wrakstukken liggen, krijgt het bedrijf een beloning van de nabestaanden.

In welk gebied Ocean Infinity wil zoeken, is niet duidelijk. De enige tastbare aanwijzingen die gevonden zijn, spoelden aan op Mauritius en La Réunion, eilanden voor de kust van Afrika. De eerdere zoektocht vond vele duizenden kilometers oostelijker plaats.

Bron: *Up in the Sky*

In nieuw gebied

De Australische veiligheidsraad ATSB heeft nieuwe informatie gepubliceerd met aanwijzingen voor de locatie van MH370.

Aan de basis ervan staan vier satellietbeelden die de Franse overheid twee weken na de verdwijning maakte van een gebied waar destijds niet gezocht is.

Op de beelden zijn twaalf objecten in de oceaan te zien die hoogstwaarschijnlijk door mensen zijn gemaakt. Volgens de baas van ATSB is de resolutie van de beelden niet hoog genoeg om te zeggen of het onderdelen van MH370 zijn.

De locatie is door specialisten aan de hand van drijfmodellen terugerekend en geven een zoekgebied aan van 5.000 vierkante kilometer.

De Australische regering heeft echter al laten weten niet zomaar over te gaan tot een nieuwe zoekactie.

Bron: *Up in the Sky*

Explosiegevaar

De Europese luchtvaartautoriteit EASA waarschuwt voor een defect in de Airbus A350-900 waardoor toestellen zouden kunnen ontploffen.



Volgens EASA kan de fout er onder bepaalde omstandigheden toe leiden dat hydraulische vloeistof oververhit raakt en brandstof in de tanks kan ontbranden.

Fabrikant Airbus heeft een software-update uitgegeven die het probleem moet voorkomen en onderzoekt of nadere maatregelen nodig zijn.

Airbus heeft tot dusver ruim honderd toestellen van dit type vliegtuig geleverd.

Bron: *de Telegraaf*

Aanpassen vliegroute niet afgestemd

Nog steeds ontbreekt het aan samenwerking bij het veilig vliegen boven en over conflictgebieden. Iedere vliegmaatschappij voert immer nog een eigen beleid.

Het Duitse Lufthansa heeft bijvoorbeeld vorige maand zijn vliegroutes aangepast na kernproeven van Noord-Korea. Air France en KLM hadden hun no-fly zone rond Noord-Korea al eerder vergroot. Een toestel van de Franse luchtvaartmaatschappij vloog begin augustus vlak langs een plek waar vijf tot tien minuten later een raket in zee terechtkwam, nadat Noord-Korea een test uitvoerde met een ballistische raket. Eind augustus vuurde Noord-Korea nog een raket af die over het noorden van Japan heen vloog.

Na het neerhalen van vlucht MH17 boven Oost-Oekraïne was het dringende advies aan de internationale luchtvaart om gezamenlijk veiligheidsbesluiten te nemen. Echt van de grond komen doet dat niet en ook is niemand verplicht om iets te doen. Wel heeft ICAO een website in het leven geroepen waarop informatie kan worden gedeeld, maar die blijkt nauwelijks te worden gebruikt.

Bron: *Nieuwsuur*



Wim Huson (1947)

is een van de ingenieurs/testvliegers van Fokker geweest. Opgeleid door de TH Delft en omgeschoold tot ingenieur-vlieger bij de Rijksluchtvaart-school (1970) werkte hij een tijd bij de afdeling Luchtwaardigheid van de RLD. Na de Franse Test Pilot School EPNER in Istres ("een zalige opleiding!"), ging hij van de controlerende kant van de RLD naar de acterende kant van development en certificatie bij Fokker.

Wim vloog de kritische Fokker testvluchten met een parachute aan en zittend op een dinghy. Er was een escape-hatch in de Fokker 100/70-testkisten om er snel uit te kunnen. De meeste testvluchten werden uitgevoerd boven de Noordzee.

Na het faillissement van Fokker werd hij gezagvoerder op de MD-11 bij Martinair. Nu, met pensioen, blijft hij eenmotorig vliegen op zijn team-Husky en diverse zweefvliegtuigen.

"Het certificeren van de Fokker was maar één diamant in mijn carrière. Ik heb continu mogen leren. Ik leerde kritisch te blijven over elke vlucht en nooit volledig tevreden te zijn. Nog steeds."

Over de Fokker 100: "Testvliegen is een team-effort. In de ontwikkelingstijd werkte iedereen hard, van de fabriek en bv. het NLR. Het team maakte de testkist overnight klaar voor de ochtendvlucht, maar het werd vaak een middagvlucht omdat er op het laatst toch nog extra zaken naar voren kwamen en dan deden we nog een of twee vluchten. Ik was heel vaak niet voor het eten thuis."

"Mijn carrière is ook mijn gedeelde tijd met mijn collega-testvliegers, zoals Jas Moll, Henk Themmen, Jaap Hofstra, Jim Hultzer en Roel Kuil. Onze band met de ontwerpers van het constructiebureau was ook een diamant."

"Ik ben trots als ik hoor dat vliegers zich bij een omscholing gelijk thuis voelen op het vliegtuig."

Foto: Maarten van Haaff

Twée boksters in de ring van de luchtvaart

Albert Plesman en Anthony Fokker

Tekst: Francis van Haaff

Hoe verhielden beide pioniers zich tot elkaar? Waren ze vrienden of vijanden?

In het boek 'Plesman, portret van een luchtredner', door Anthony van Kampen wordt uitgelegd dat beide mannen het doorgaans uitstekend met elkaar konden vinden. Ze waren nagenoeg even oud. "Anthony Fokker, Tony, was voor Plesman in een oneindig aantal opzichten een vreemde vogel, maar in elk opzicht een uitermate boeiende en fascinerende figuur. Fokker was een volbloed zakenman, uitgekookt en uitgerekend tot het uiterste, maar tegelijk romantisch en vaak bijna kinderlijk sentimenteel."

"Tony, die het bestond op bijeenkomsten met de hoogst gezeten VIP's rustig z'n benen op de conferentietafel uit te strekken en in slaap te vallen. Letterlijk. Tony, de man met de hoge, schelle stem waarmee hij z'n slechte Nederlands sprak, en die Nederland als z'n vaderland zag, maar de rest van de wereld als niet anders. Een harde, verbeterde kerel, die toestellen afleverde, waarvan kenners hebben gezegd, dat ze oneindig veel meer gaven dan van ze verwacht werd."

Beide mannen kenden elkaar nauwelijks voor de ELTA van 1919, de Eerste Luchtvaart Tentoonstelling Amsterdam. Bij deze gelegenheid deed luitenant Plesman een beroep op Fokker om zijn vliegtuigen er te laten zien en een vliegshow te geven. Ze hadden elkaar zo goed gevonden in dit project dat Fokker de hangaars die werden gebouwd voor de ELTA na de tentoonstelling overnam voor de Fokker-fabriek.

De ELTA vond plaats tussen 1 augustus en 14 september 1919. Een maand later werd KLM opgericht. Er werden meteen twee Fokker F II's

besteld. De bouw begon ook onmiddellijk. Het jaar erna waren de bestelde vliegtuigen al in gebruik. Althans, zo deed Fokker geloven, er wordt gezegd dat de Fokker II al in Duitsland voor de ELTA was gebouwd en dat Fokker de F II in treinen illegaal mee had gesmokkeld naar Nederland.

Tony, de man met de hoge, schelle stem

Zowel Fokker als Plesman kregen van de Steenkolen Handelsvereniging (SHV) en enkele andere investeerders de opdracht en de financiële injectie om hun ondernemingen te starten. Fokker begon zijn Nederlandsche Vliegtuigenfabriek op 21 juli 1919, Plesman begon zijn KLM op 7 oktober 1919, na de succesvolle ELTA.

Er waren 500.000 bezoekers geweest op de ELTA. Er werden vierhonderd rondvluchten gemaakt voor de toen hoge prijs van veertig gulden. Fokker kwam met negen Fokker-vliegtuigen, die hij onder andere zelf vloog.

"Tony was een vat vol menselijke tegenstrijdigheden. Een ruwe, wilde verschijning met, evenmin als Plesman, niets gestroomlijnds eraan. Ten goede en ten kwade was hij... alleen maar Tony Fokker. De man aan wie de luchtvaart in het algemeen en de KLM in het bijzonder enorm veel te danken hebben gehad. Bezat Plesman feeling voor het

leiden van een luchtvaartorganisatie, Fokker had die feeling voor het uitdenken en ontwerpen van nieuwe vliegtuigtypen. Hij leverde er af die geschiedenis hebben gemaakt.”

“Men kan zich afvragen, wat de KLM zónder Fokker geweest zou zijn, zonder Tony, met wie Plesman beurtelings slaande ruzie had of hem prees vanwege z'n inzicht in het wezen van het vliegtuig. Fokker, die zich van God noch goed mens iets aantrok, die óók iets had van het bloed der oude navigators, maar dan aangelengd met een stevige tic piratenbloed. Een man van ongewoon formaat, die ongewone wegen bewandelde en tot ongewone prestaties kwam. Net als Plesman een self-made man.”

“Ze hielden elkaar, omdat ze elkan- der kenden, scherp in het oog, vertrouwden elkaar soms, wantrouwen- den elkaar vaker, wisten dat ze elkaar nodig hadden, en bouwden samen, dwars door de orkanen en tyfonen van hun meningsverschillen en ruzies, hun bedrijven op.”

De biografie van Anthony Fokker 'De Vliegende Hollander', geschreven

door Anthony Fokker zelf, geeft de verhelderende andere zienswijze: “Met Plesman heb ik in de loop der jaren heel wat geschermtseld in onze verhouding van afnemer en leverancier. Toch heb ik Plesman, met zijn staccato, harde baritonstem, ten volle gewaardeerd voor wat hij tot stand bracht. Ik geloof, dat ik van mijzelf wel mag zeggen dat ik ook in mijn werk vooruitstrevend ben geweest, maar de voortvarendheid van Plesman, die reeds gaarne heden wil verwezenlijken, wat hij in de toekomst ziet, heeft toch dikwijls tot vriendschappelijk gekrakeel tus- schen ons geleid. Maar de onder- grond bleef: onderlinge waardering. Gaarne erken ik, dat veel van wat de KLM heden bereikt heeft, slechts te danken is aan die vooruitstrevend- heid van haren directeur en aan de vasthoudendheid waarmee hij zijn vooruitziende denkbeelden bleef na- jagen.”

De eerste onenigheid tussen Plesman en Fokker was de snelle ontwikkeling van de Fokker III nadat Plesman al twee Fokker F II's had af-

genomen. Plesman wilde overgaan op het nieuwe type door de oude in te ruilen. Fokker stond dit niet toe.

De laatste onenigheid ging over de ontwikkeling van de Fokker F-36.

Ze hielden elkaar scherp in het oog

Plesman wilde dat deze veel sneller en eerder klaar was. Hij moest op de Indië-route worden ingezet maar het vliegtuig verbruikte teveel. Plesman koos voor de DC-2.

Tony stierf in '39, naar menselijke be- rekening gesproken veel te vroeg. Z'n oude vriend en criticus Plesman sprak, toen de as werd bijgezet in Driehuis-Westerveld, woorden van dank. Niemand beter dan hij die kon spreken. Hij had de langste en hard- ste strijd met Tony zelf gestreden. Om samen op die oude, felbevocht- ten barricade te overwinnen. 



Fokker (links) samen met Plesman (rechts)

De vier eerste en belangrijkste KLM Fokkers



Fokker II

- Het eerste Fokker-toestel in eigendom van KLM (2 totaal)
- Eerste vlucht oktober 1919
- Stoelen voor passagiers: 4
- Lengte 10,3 m, spanwijdte 17,6 m, hoogte 3,7 m
- Motor – BMW IV 181 pk
- Kruissnelheid 120 km/u
- Max startgewicht 2300 kg
- Max reikwijdte 460 km (4u)
- Prijs 28.000 gulden
- Aantal gebouwd 23

Fokker III

- Succesvol type voor KLM, maar ze moesten na 50 uur al in onderhoud
- Eerste vlucht voorjaar 1921
- Stoelen voor passagiers 5-6
- Lengte 11,06 m, spanwijdte 17,6 m, hoogte 3,6 m
- Motor Armstrong-Siddeley Puma, 230 pk
- Kruissnelheid 135 km/u
- Max startgewicht 2730 kg
- Max reikwijdte 460 km (4u)
- Aantal gebouwd 66 (16 in dienst KLM)





Fokker VII (één motor)

- Het toestel waar KLM hegemonie mee had in de jaren '20
- Eerste vlucht 11 april 1924
- Stoelen voor passagiers 8
- Lengte 14,5 m, spanwijdte 22 m, hoogte 4 m
- Motor Bristol Jupiter 440 pk (oa)
- Kruissnelheid 135 km/u
- Max startgewicht 3650 kg
- Max reikwijdte 1100 – 1300 km
- Aantal gebouwd 40 (20 in dienst van KLM tussen 1925 en 1940)

Na deze Fokkers kwamen voor de oorlog nog vooral de Fokker F-8 (7 stuks), Fokker F-9 (2 stuks), Fokker F-12 (8 stuks) en Fokker F-18 (5 stuks), in totaal 22 toestellen.

KLM had één driemotorige Fokker F-20 Zilvermeeuw, het snelste driemotorige toestel ter wereld in 1933. De betrouwbaarheid liet nog te wensen over.

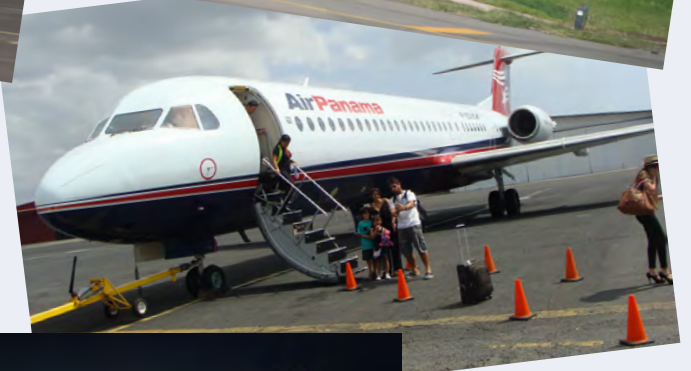
Van de Fokker F-24 had KLM er vier besteld. Het eerste geheel metalen verkeersvliegtuig van Fokker. De productie kwam in 1940 door de oorlog niet meer op gang.

Het pièce de resistance van Anthony Fokker moest de Fokker F-36 worden. Het had vier motoren, voor 32 passagiers. Het toestel werd echter verslagen door de Douglas DC-2. De F-36 was al in 1931 een bevlogen idee van Plesman en Fokker maar werd uiteindelijk hun grootste twistpunt.

Fokker VII (trimotor)

- Het toestel dat verdere naam en faam bracht aan KLM
- Eerste vlucht 1925
- Stoelen voor passagiers 8
- Lengte 14,5 m, spanwijdte 19,3 m, hoogte 3,9 m
- Motoren 3 x Gnome-Rhône Titan 250 pk
- Kruissnelheid 165 km/u
- Max startgewicht 5250 kg
- Max reikwijdte 1000 km
- Aantal gebouwd 172 (14 in dienst KLM)





De Fokker, waar vliegt hij nog

Tekst: Michael van Baaren

KLM Cityhopper neemt dan wel afscheid van de Fokker, maar dit wil niet zeggen dat ie nergens meer vliegt. Op dit moment zijn er wereldwijd nog ruim vierhonderd Fokkers in bedrijf. Ze vliegen over bijna de hele wereld. De Fokker 50 is gecertificeerd voor operaties in zestig landen, de Fokker 70/100 mag zelfs in zeventig landen vliegen. Met een levensduur van 90.000 landingen of vliegreuren blijven ze ook voorlopig nog in het luchtruim te zien.

In Europa zijn straks nog twaalf operators actief met Fokkers, waaronder Air Iceland, Portugalia en Austrian Airlines. Deze laatste neemt in december afscheid van de laatste Fokkers in haar vloot.

Afrika heeft op dit moment nog negen Fokker operators. Niet alleen kleine luchtvaartmaatschappijen, maar ook de overheid van Kenia en Tanzania gebruiken de Fokker 50 en 70 nog.

Het grootste aantal Fokker operators bevindt zich in Azië. Veertien maar liefst. De vloot van Aero Mongolia bestaat volledig uit Fokker 50's en BEK Air uit Kazachstan vliegt alleen maar met Fokker 100's. Verder zijn er militaire versies van de Fokker 50 operationeel in de luchtmacht van China en Singapore.

In Australië vliegt Virgin Australia met de Fokker 50 en Fokker 100. Alliance Airlines, een Australische chartermaatschappij, heeft zelfs alle Fokker-telgen in haar vloot. Ze heeft ook de grootste Fokker-vloot ter wereld; in januari 2017 telde deze 33 toestellen. Een ervan is de voormalige PH-KBX die nu gecharterd kan worden als Fokker 70 VIP jet. Het totale aantal operators in Australië is vier.

In Zuid-Amerika is het Nederlandse luchtvaartproduct nog vertegenwoordigd bij vijf operators, waaronder Air Panama, Insel Air en de

marine van Peru. In Peru zijn de vier Fokker 60's en twee Fokker 50-toestellen alle afkomstig van de Nederlandse luchtmacht, waar ze tot 2014 dienst deden.

Van de Fokker 60 zijn overigens ook maar vier toestellen gebouwd. Het is een doorontwikkeling van de Fokker 50 met bijvoorbeeld een versterkte laadruimte en daarmee, indien nodig, de mogelijkheid om snel een F-16 motor te transporteren.

Handel

Er worden nog steeds Fokker-vliegtuigen verhandeld. GKN Aerospace, het Engelse bedrijf dat Fokker Technologies in 2015 volledig overnam, meldt zeventien transacties in de eerste helft van 2017. In de eerste helft van 2016 waren dit er zelfs 23. Het bedrijf verwacht een blijvende gezonde vraag naar deze vliegtuigen, zeker nu de Fokker-vloot van KLM Cityhopper ook op de markt komt.

Alliance Airlines heeft nog vijftien orders staan voor Fokker 70- en 100-toestellen, alle afkomstig van Austrian Airlines. In Australië neemt het algehele gebruik van Fokkers toe. De Fokker-vliegtuigen zijn vooral populair om hun performance in de afgelegen gebieden. Ze hebben korte landingsbanen nodig en kunnen zonder verdere voorzieningen pas-

sagiers in en uit laten stappen. En de Fokker 50 staat bekend om zijn duurzaamheid en performance op ongeprepareerde landingsbanen. Dit verklaart ook waarom Alliance Airlines graag de Fokker inzet voor haar operatie. Deze luchtvaartmaatschappij is namelijk gespecialiseerd in het aanbieden van fly-in, fly-out (FIFO) charters voor de mijnindustrie in Australië. FIFO houdt in dat werknemers niet worden gehuisvest in afgelegen mijngebieden, maar tijdelijk worden ingevlogen.

GKN Aerospace verkoopt of least zelf geen Fokker-vliegtuigen, maar faciliteert dit door middel van het FLYFokker-programma. Via dit programma wordt ook de support en het onderhoud aan de toestellen geregeld.

En wat doet een Fokker tegenwoordig nog op de markt?

De laatste geproduceerde Fokker 70 staat op dit moment in de verkoop voor 1,75 miljoen dollar. Dit vliegtuig uit 1997 heeft 33.400 uren op de teller. Een Fokker 50 uit 1995 met ruim 36.000 vliegreuren is na een volledige overhaul nog goed voor 1,4 miljoen dollar. En een paar maanden geleden is de PH-KBX voor 3,7 miljoen euro verkocht.



Wie is Anthony?



Bijna een eeuw geleden stond Anthony Fokker aan de wieg van zijn Nederlandsche Vliegtuigenfabriek. Op 21 juli 1919 startte hij zijn bedrijf, waarvoor in maart 1996 voorgoed het doek viel. Twintig jaar later verdwijnt met de uitfasering van de Fokker bij KLM ook hier de naam van 'de vliegende Hollander'.

Fokker maakt in Nederland een nieuwe start na het einde van de Eerste Wereldoorlog, waarin hij in Duitsland militaire toestellen produceerde. Het Verdrag van Versailles had tot gevolg dat hij zijn Duitse fabrieken moest opgeven.

Het lukte hem om een groot aantal machines en vrijwel de hele inventaris van zijn fabrieken – die aan de geallieerden moesten worden overgedragen – per trein naar Nederland te smokkelen.

Hiermee begint Fokker in juli 1919 de N.V. Nederlandsche

Vliegtuigenfabriek, gevestigd in Amsterdam, aan de overkant van het IJ.

De vraag naar vliegtuigen was in die jaren echter niet groot. Bij de luchtvaartafdeling van het Nederlandse leger was het snel klaar. En de pas opgerichte KLM was erg terughoudend in het aanschaffen van 'Duitse' Fokker-vliegtuigen, omdat die in Frankrijk in beslag konden worden genomen.

De redding in die jaren kwam van de Sovjet-Unie. In 1924 exporteerde Fokker 176 vliegtuigen naar het communistische land, dat toen nog niet door Nederland was erkend.

De doorbraak voor Fokker als bouwer van verkeersvliegtuigen kwam van Albert Plesman, de grondlegger van KLM. Hij gaf opdracht een toestel te bouwen voor het vervoer van passagiers naar Londen, voor de eerste luchtlijn van KLM. Dit waren de F 2 en de F 3.

Het grote succes kwam met de aan acht personen plaats biedende F 7 A, een eenmotorig toestel en waaruit later de driemotorige F 7 B ontstond.

De toestellen vlogen jarenlang op alle luchtlijnen ter wereld en waren het toppunt van stabiliteit en veiligheid.

Na een studiereis in Amerika richtte Fokker hier een verkooporganisatie op. In 1922 verhuisde hij definitief naar de VS. De Atlantic Aircraft Corporation werd in 1927 de Fokker Aircraft Corp. of America. Zijn toestellen werden hier in licentie gebouwd en Fokker kreeg grote belangen in de Amerikaanse vliegtuigindustrie. Hij bleef een belangrijke figuur als constructeur van militaire vliegtuigen en had grote invloed op de ontwerpen.

Anthony Fokker publiceerde in 1931 zijn autobiografie getiteld *The flying Dutchman*. Acht jaar later overleed Anthony Herman Gerard Fokker op 23 december 1939 in New York, op 49-jarige leeftijd.



KLM

Meer dan twintig jaar heeft dit BMC dienstgedaan. Volgend jaar komt er een nieuw BMC. Rare, relatief ongezellige bankjes waar je meer op bekeken wordt dan waar jij anderen vanaf kunt bekijken. Het geeft wel een ruimtelijk gevoel als je door de snelle wandelgangen hier in deze poel terechtkomt. Rust, nadat je uit de Schiphol-bus of uit de trein komt. Rust voordat je naar de pieren loopt. Een trap staat onhandig in de weg, de trap naar 'Hubcontrol' of naar de kamertjes van 'Cabin Crew Management'.

Hadden we al die tijd genoeg in de gaten dat we onder de wereldberoemde kunst zaten van Guido Geelen? De koeien en de haan (of was het een kip?) gaven de tegenstellingen tussen licht en zwaar, tussen statisch en dynamiek, tussen rust en chaos, tussen kunst en industrieel, tussen simpel en complex en tussen kunst en kitsch. Het paste schitterend boven onze plek van hollen en stilstaan.

Foto: Jesper Visser, tekst: Francis van Haaff





Farewell



Fokker



Het torentje

Hoorzitting selectiviteits- beleid Schiphol

**Het was een ingelaste hoorzitting, een rondetafel-
gesprek in de Tweede Kamer om duidelijkheid te
krijgen over het selectiviteitsbeleid. Hoe verhelderend
bleek dit te zijn!**

Tekst: Francis van Haaff
Foto pag. 21 boven: ANP

In drie ronden kwamen eerst de vertegenwoordigers van de luchtvaartmaatschappijen aan het woord, zoals o.a. René de Groot voor KLM en William Vet voor easyJet. Daarna een ronde met de representanten van de vliegvelden en de omgeving, zoals Jos Nijhuis namens Schiphol en Cees van Ojik namens de Omgevingsraad Schiphol (ORS) en vooral Hans Alders zelf, ook namens ORS. Als laatste, en interessantste ronde, kwamen de specialisten: LVNL (Michiel van Dorst), VNV zelf (Arthur van den Hudding), Airport Coordination Nederland ACNL (Caroline Ditvoorst), DG MOVE EU (Filip Cornelis, specialist luchtvaart van de Europese Commissie) en professor Pablo Mendes de Leon, hoogleraar lucht-recht uit Leiden.

De maatschappijen

De wirwar van belangen kwam duidelijk aan het licht in de eerste ronde. KLM en Transavia (AF/KL-groep) willen zich conformeren aan het Aldersakkoord en willen met hun leisure-vluchten ook graag naar Lelystad. Als... ze de vrijgekomen

slots op Schiphol mogen krijgen.

TUI fly en Corendon vinden het Aldersakkoord oud en fout. easyJet wil op Schiphol blijven omdat ze een moderne vloot heeft.

Selectiviteit in de laatste jaren

Jos Nijhuis kreeg behoorlijk de wind van voren. De limiet van 500.000 vluchten is bijna bereikt, en Schiphol heeft geen selectie toegepast. Het excuus is dat Schiphol daar niet over gaat, maar dat dat aan slotcoördinator Caroline Ditvoorst is van ACNL. Ditvoorst verkondigde dat dat inderdaad zo is omdat het niet mag volgens de regels van de Europese Commissie.

Cees van Ojik (Omgevingsraad Schiphol) maakte gehakt van de cijfers van Jos Nijhuis' Schiphol. Er worden veel meer 'pretvluchten' gemaakt dan Schiphol doet voorkomen.

Toen vlogen de armen van Hans Alders omhoog bij zijn pleidooi dat stelde dat het echt de bedoeling is van het Aldersakkoord dat de vakantievluchten naar Lelystad en Eindhoven gaan. Er mag alleen tot



510.000 vluchten uitgebreid worden als er selectiviteit plaatsvindt. Het is een voorwaarde!

Schiphol blijkt zich niet aan de afspraken te hebben gehouden. Er heeft nog geen enkele selectie plaatsgevonden.

Hoe moet het dan?

Discrimineren mag niet, maar differentiëren mag heel misschien wel. De voorwaarden moeten voorzichtig en transparant worden opgesteld.

Ook de Leidse hoogleraar luchtrecht zegt dat selectiviteit de koninklijke weg is. Het is de enige methode om recht te doen aan het probleem van schaarste. De schaarste van vluchten die iedereen graag wil hebben. Je kunt 'de markt' wel zijn werk laten doen, maar dan heb je geen grip op de kostbare en kwetsbare infrastructuur van Nederland.

Regels over selectiviteit zijn wel te maken, zegt Filip Cornelis van het Europese Directoraat-Generaal

'Europe on the move'. Regels kunnen echt zelf bepaald worden, maar ze moeten zich wel sterk verhouden tot de Europese regels. Ze moeten juridisch kloppen, neutraal in hun formulering zijn en ook in hun uitwerking zullen ze transparant, neutraal en niet-discriminerend moeten zijn.

Er is werk aan de winkel voor de Kamer, en wel heel snel. Het is gewenst dat hier afspraken en notities over komen te staan in het coalitieakkoord.





Geen hand voor ogen

Tekst: Marcel Klaver

Met de komst van de herfst is ook het mistseizoen weer aangebroken. We krijgen vaker te maken met slecht(er) zicht bij de landing. Wat zijn ook weer de laagst bruikbare ILS-minima op Schiphol? Naderingslimieten en beslissingshoogtes blijken zowel bij vliegers als luchtverkeersleiders onderwerp van discussie. De commissie Vliegtechnische Zaken sprak uitgebreid met LVNL en het Gilde om alle mistige zaken op te helderen.

LVNL schreef in haar periodiek Safety@LVNL al eerder over mistcondities, waaruit wij voor dit artikel konden putten. Om deze tekst leesbaar te houden, is dit artikel zeker niet volledig. Er zijn voldoende uitzonderingen en bijzondere situaties te verzinnen die hier niet aan de orde komen. Ook de genoemde waarden zijn slechts illustratief, handboeken zijn leading. Tot zover de disclaimer.

Onze naderingskaartjes geven doorgaans verschillende beslissingshoogtes, ofwel 'minima'.

Dit is de laagste hoogte waarbij voldoende grondzicht en de bijbehorende criteria beschikbaar moeten zijn om de landing veilig af te kunnen

ronden. Als er bij het bereiken van de beslissingshoogte onvoldoende grondzicht is, zal een 'go-around' geïnitieerd moeten worden.

Meestal zijn Cat I-, II- en III-minima gepubliceerd, waarbij de laatste nog een onderscheid kent in Cat III A, B of C. Cat III C (Decision Height 0 ft) is praktisch meestal onbruikbaar omdat het zicht dan te slecht is om nog veilig te kunnen taxiën.

Welke naderingslimiet toegepast kan worden, hangt af van een aantal factoren. Zo dient de crew voor het gebruik van Cat II/III-minima aanvullende training te hebben gehad en moet ook het vliegtuig beschikken over de bijbehorende certificatie. Niet elk toestel beschikt bijvoorbeeld

Bij het schrijven van dit artikel is gebruik gemaakt van 'De mistigheden rondom BZO en LVP...' door Marcel Akker en Mariska Roerdink, Safety@LVNL, maart 2017.

Foto's zijn genomen op 28 december 2016 vanuit Schiphol Toren en gepubliceerd op [Facebook.com/luchtverkeersleider](https://www.facebook.com/luchtverkeersleider)

over 'auto-land' of 'auto-rollout'-mogelijkheid. Tijdelijke mankementen kunnen een toestel ook ongeschikt maken voor het aanvangen van een nadering in slecht zicht, waarbij uitwijken dus de enige mogelijkheid is. Verder moet ook de ILS-installatie op de grond voldoen aan aanvullende eisen en ten slotte moeten vóór het gebruik van Cat II/III-minima door de luchtverkeersleiding de 'Low Visibility Procedures' (LVP) geactiveerd zijn. Meestal wordt dit bekendgemaakt via de ATIS.

Zo lang mogelijk Cat I

Bij verslechterend zicht (of bij een lager bewolkingsplafond) zal de vlieger willen overstappen van Cat I naar Cat II- of Cat III-minima. Voor de verkeersleiding betekent dit echter ook dat de separatie tussen de opeenvolgende toestellen vergroot moet worden. Ter illustratie: waar we bij Cat I soms met 3 NM separatie kunnen volstaan tussen twee toestellen, hebben diezelfde toestellen bij Cat III-procedures een separatie tot 9 NM nodig volgens de huidige voorschriften. De capaciteit gaat dan snel door het putje, met alle gevolgen van dien voor de eigen operatie maar ook die van andere maatschappijen.

Om deze reden zal LVNL zo lang mogelijk Cat I-limieten willen blijven gebruiken en pas overstappen naar LVP wanneer de Runway Visual Range (RVR) onder de Cat I-grenswaarde zakt (550m/200'). Vanwege de bijbehorende lagere capaciteit verwachten overigens ook de luchtvaartmaatschappijen dat LVNL (als dienstverlener) zo lang

mogelijk Cat I blijft draaien, terwijl je als vlieger met focus op je eigen vlucht wellicht al ruim voor het bereiken van die ondergrens zou willen overstappen op een Cat III-nadering, om zo de kans op een go-around (hoewel voor sommigen een memorable experience) te verkleinen. Productie versus protectie, weet u nog? Zodra echter de RVR minder dan 550 meter wordt (of wolkenbasis <200 ft) moet LVP worden ingesteld.

Vorige winter bleek er ook, aan beide zijden van de microfoon, af en toe verwarring te zijn over het gebruik van Cat II als 'tussenstap'. Hierover kunnen we kort zijn: zodra op Schiphol LVP in gebruik is, kun je van Cat I direct overstappen naar de laagst gepubliceerde en bruikbare (meestal Cat III) minima. Er verandert bij overgang naar LVP ook niets aan het uitgezonden ILS-sigitaal: dat heeft bij alle zichtwaarden dezelfde nauwkeurigheid.

Bijzonder zicht

Tot nu toe is in dit artikel onderscheid gemaakt tussen verschillende naderingslimieten. De verkeersleider heeft echter een eigen terminologie en werkt met BZO-waarden. Dat staat voor 'Bijzonder Zicht Omstandigheden' en dat is inderdaad geen ICAO-terminologie.

BZO kent vier gradaties: A t/m D. BZO A is actief in 'Reduced Visibility Procedures' (RVP). Dit is een voorstadium van LVP, waarbij nog gesepareerd wordt volgens Cat I-limiet maar bijvoorbeeld al wel de stopbars op Schiphol geactiveerd worden.

Zodra LVP actief is, geldt BZO B, C

of D. Deze hebben oplopende separatie-eisen bij teruglopende zichtwaarden. Deze grotere separatie is vooral terug te voeren op de oplopende Runway Occupancy Time (ROT) bij slecht zicht. Na de landing in slecht zicht zal een toestel immers langzamer taxiën en mogelijk meer tijd nodig hebben om op veilige wijze de baan vrij te maken. Daarnaast is de bijbehorende 'protection area' groter en ook de groundcontroller zal meer tijd nodig hebben om een geland toestel te identificeren, wat de werkdruk verhoogt. Door grotere separatie te gebruiken kan de luchtverkeersleider voldoen aan de belangrijkste voorwaarden om tijdig een landingsklaring te kunnen geven, namelijk: protection area vrij én de klaring moet uiterlijk op 2 NM final gegeven zijn (anders geldt het als een 'late clearance'). Een zogenaamde anticipated klaring is niet toegestaan in LVP.

Aanpassen

De overgang van reduced naar low visibility (of omgekeerd) kan tot slot een interessante situatie opleveren. Bij teruglopend zicht (naar <550 m) moet extra ruimte worden gecreëerd door de verkeersleider in een treintje vliegtuigen dat eerder nog Cat I gesepareerd was. Dat kan betekenen dat in een onverwachte overgangssituatie enkele vliegtuigen de go-around in moeten om zo de vereiste separatie te garanderen voor ander verkeer. Het omgekeerde (oplopend zicht naar >550 m) kan daarentegen betekenen dat een toestel nog een Cat III-nadering vliegt, waarbij tijdens die nadering LVP wordt gecancelled. Dit dient uiteraard wel tijdig door de luchtverkeersleider aan de vliegers te worden gemeld, zodat zij de gebruikte minima nog kunnen aanpassen (dus: teruggaan naar Cat I-limieten), waarbij een autoland/autorollout nog steeds tot de mogelijkheden behoort. 



overtrokken

Canadian troops by excellent leadership. Their great mobile artillery and shortage of good leadership.

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

Joint Operation

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

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

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

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

Occupation of several places northwest of the Warsaw suburb of Praga by Red troops operating in conjunction with units of the First Polish Army also was reported in a Moscow communique.

News flashes

Ottawa announces total strength of Canadian armed forces 764,000 as of October 25—470,000 in army, 204,000 in air force and 90,000 in navy.

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

RAF transport command has brought 40,000 western front casualties safely back to Britain, air ministry says.

Eighth winning Savio battle

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

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

In the Apennines, American troops of the Fifth Army have gained possession of a by excellent leadership. Their greatest handicap, a great asset to the attacking Canadians, seems to be their lack of mobile artillery and shortage of good leadership.

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

Joint Operation

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

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

Eighth winning Savio battle

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

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

In the Apennines, American troops of the Fifth Army finally have gained possession of a long-disputed, massive feature overlooking Bologna, eight miles away.

On this front progress for some

time has been measured in terms of yards rather than miles. It is considered that the pressure the Fifth has imposed on the Germans in spite of bad weather and almost insurmountable obstacles is directly responsible for much of the Eighth Army's progress.

The entire action has been described as a hammer and anvil affair, with the Fifth the anvil and the Eighth the hammer. Kesselring soon may be posed a problem when he finds troops of the Fifth Army completely behind him.

Another bomber command group bombed a synthetic oil plant at Hamburg. Four RAF bombers are missing from these attacks.

The Eighth Air Force sent more than 1,200 Forts and Liberators to attack Hamm, railway and goods centre from which flow great quantities of supplies for the front.

Bomber command sent more than 1,000 planes to attack objectives in the Ruhr, including the great armament and railway centre of Essen, where fires were seen rising to a height of more than 10,000 feet.

clo...
Es...
of...
w...
a...

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to press at 0600 hours and is delivered...



Uitgefa(nta)seerd

Nu de laatste Fokkers uit dienst gaan bij KLM, wordt nog steeds driffig gezocht naar een nieuwe bestemming voor deze vliegtuigen. In het kader van 'Keeping the fleet together' gaan er stemmen op om de Fokkers om te bouwen tot bussen. Deze bussen zullen dan de huidige KLM-bussen, die al vanuit Arnhem, Nijmegen, Maastricht en Eindhoven rijden, vervangen. De vleugels en motoren zullen wel van de romp worden verwijderd. De Nederlandse wetgeving is zich net aan het warmen draaien voor vliegende auto's, maar is nog niet toe aan rijdende vliegtuigen op de openbare weg. De hoop is dat daar in de nabije toekomst meer duidelijkheid over gaat komen.

Verder wordt nog gekeken hoe invulling te geven aan het Journey of Inspiration-product. Er moet een plan worden gemaakt op welke manier de passagiers verteld gaat worden dat het een beleving is om met een vliegtuig op de snelweg in de file te staan. De beste kandidaten hiervoor zijn op dit moment het eigen cabinepersoneel van de maatschappij. Zij zijn immers getraind in het omzetten van teleurstellingen in een tevreden gevoel bij de klanten.

was...
while the United...
sold \$1,572,550 in bonds...
October 23. On the same day CMF...
sales were reported at \$2,544,950.

four million mark

Although First Canadian Army has already passed its quota of \$3,500,000 in the Seventh Canadian Victory Loan drive, interest is increasing as the campaign nears its closing stage.

Anxious to shoot high in their sales, 2 Div and 3 Div are staging a little competition of their own. Each of them is making an added effort to pass the \$1,000,000 mark by tonight, when the campaign officially closes. Last night 2 Div had sold \$908,300 and 3 Div \$746,900.

Grand total up to last night was over the \$4,000,000 mark, while the United Kingdom had sold \$1,572,550 in bonds up to October 23. On the same day CMF sales were reported at \$2,544,950.

Shoot to kill looters

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

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

Separate bundles are addressed to every unit and sufficient papers are sent to ensure a distribution of at least one per seven men.

If you are not receiving your Maple Leaf as outlined above, please have your orderly room check back on it immediately. The Maple Leaf is your own paper and you should receive it regularly.

In any case where distribution does not work regularly, and can't be traced please write direct to the Circulation Office, The Maple Leaf, Canadian Army Overseas.

From Holland last night it was reported that the hard-pressed Germans are losing their last grip on Hertogenbosch, important road and communications centre on the west side of the British salient.

Though the enemy is still in the southwest corner of the town its value to him is lost. He can no longer use it as a supply and communications centre to serve his troops south of the Maas river and down to the Scheldt.

Though Hertogenbosch is not yet completely taken, fighting in the town points to an early end. In any case a British thrust from St. Michels Gestel will probably knock

him out of the part he now holds when it arrives.

North of the town British armour has penetrated more than 3,000 yards over the railroad which runs from Hertogenbosch to Utrecht. In the course of yesterday's fighting the town of Bostel fell in this sector of the salient and Scottish troops drove to within four miles of Tilburg. Another column driving on Tilburg from the south-east reached a place called Brest, also about four miles from Tilburg.

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

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

The first Japanese force consisted of three or four battleships, ten cruisers and about 13 destroyers. It was attacked by carrier aircraft in the Sibuyan sea. All the battleships were damaged by bombs. One was hit by a torpedo and a cruiser was torpedoed. This is the force King said had turned back.

Meanwhile two enemy battleships, a cruiser and four destroyers were sighted in the Sulu sea between Palawan and Mindanao.

ships...
and...
traf...
A third...
the Phil...

light car...
alt of an...
craft, but...
es. About...
were shot...

al King...
le that the...
ought their...
the narrow...
are the man...
dicted. King...
e "don't like...
are going...
th them."

neutralized

he now holds

own British ar...
ated more than...
he railroad which...
ertogenbosch to...
course of yester...

fighting the town of Bostel...
this sector of the salient and...
troops drove to within four...
miles of Tilburg. Another column...
on Tilburg from the south-...
east reached a place called Brest,

also about four miles from Tilburg.

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

the Japanese force consisted of three or four battleships, ten cruisers and about 13 destroyers. It was attacked by carrier aircraft in the Sibuyan sea. All the battleships were damaged by bombs. One was hit by a torpedo and a cruiser was torpedoed. This is the force King said had turned back.

Meanwhile two enemy battleships, a cruiser and four destroyers were sighted in the Sulu sea between Palawan and Mindanao.

ships...
and...
traf...
A third...
the Phil...

light car...
alt of an...
craft, but...
es. About...
were shot...

al King...
le that the...
ought their...
the narrow...
are the man...
dicted. King...
e "don't like...
are going...
th them."

he now holds

own British ar...
ated more than...
he railroad which...
ertogenbosch to...
course of yester...

fighting the town of Bostel...
this sector of the salient and...
troops drove to within four...
miles of Tilburg. Another column...
on Tilburg from the south-...
east reached a place called Brest,

also about four miles from Tilburg.

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

the Japanese force consisted of three or four battleships, ten cruisers and about 13 destroyers. It was attacked by carrier aircraft in the Sibuyan sea. All the battleships were damaged by bombs. One was hit by a torpedo and a cruiser was torpedoed. This is the force King said had turned back.

Meanwhile two enemy battleships, a cruiser and four destroyers were sighted in the Sulu sea between Palawan and Mindanao.

ships...
and...
traf...
A third...
the Phil...



WONEN AAN DE POEL

amstelveen

start
verkoop
30 sept.
2017

wonenaaandepoel.nl Wonen aan het water, dicht bij de stad



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers