

December 2018

opdebolk

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**Middle East in
SkyTeam**

**Over de gren-
zen één zijn!**

**In de wolken
met een baby**



WERELDWIJD AL UW SPOEDEISENDE ZORG VERGOED

Met Wereldfit wordt spoedeisende zorg altijd en overal volledig vergoed tot lokaal marktconform tarief. Voor verkeersvliegers de ideale aanvulling op de basisverzekering. Maar ook voor alle andere globetrotters en vakantiegangers die zorgeloos op reis willen. De volledige voorwaarden en meer informatie vindt u op onvz.nl/vnv.

ONVZ
VERZEKERD VAN JEZELF



Arthur van den Hudding
@VNVPresident

Staken en gunfactor

Dat er in 2018 drie Actie Informatie Teams actief zouden zijn en het uiteindelijk tot drie stakingen en één mediation-traject zou leiden dat tenauwernood een staking voorkwam, maakt de verwachting uit de column van een jaar geleden meer dan waar. Helaas, zeg ik er meteen bij. Een giftige pen heeft deze voorspelling weliswaar als doel beschreven, maar staken blijft voor werknemers een drukmiddel en is zeker geen doel. Wie de moeite neemt de hele column nog eens door te lezen, kan niet tot een andere conclusie komen dan dat ik geen tovenaars ben. Hooguit een schaker die een paar zetten vooruit denkt.

Als we toch vooruit denkend ook het jaar 2019 weer in één woord willen vatten, kom ik uit op 'gunfactor'. Die is de luchtvaart het afgelopen jaar behoorlijk kwijtgeraakt. Daar zijn deels de sectorpartijen zelf schuldig aan, onder meer door elkaar de tent uit te vechten over groei. Of netter verwoord, naar Lelystad te duwen met verkeersverdelingsregels. Maar ook verantwoordelijk zijn de inhoudelijke specialisten met hun foutieve geluidsberekeningen in de Milieu Effect Rapportages over groei. En niet te vergeten het ministerie van I&W dat het maar niet lukt om de rol van bindende factor te zijn. Een minister staat tenslotte boven de partijen.

De sector doet echt wel haar best met diverse initiatieven. In mijn vorige column heb ik een van deze initiatieven beschreven, het Joint Sector ISMS, met als doel hoe kunnen we veilig groeien. En het actieplan 'Slim & Duurzaam', hoe kunnen we blijven groeien zonder toename van CO2-uitstoot. Daarnaast is Schiphol een charmeoffensief gestart bij de omwonenden met als insteek gematigde groei met minder geluidsoverlast. Allemaal supergoede initiatieven die toch niet goed landen in de BV Nederland als ik naar social media kijk. Zelfbenoemde luchtvaartspecialisten hameren lustig los op het tegengeluid van de linkse milieupopulisten met een kritische mening. Rechts tegen links, groei versus geluid en CO2. Groei is geen vanzelfsprekendheid, geluidsoverlast en broeikas effecten verminderen een common ground. Vechten tegen een common ground is een oneerlijk gevecht en luchtvaart heeft er zijn gunfactor mee verloren.

Hoe gaat luchtvaart weer de gunfactor uit het verleden terugkrijgen? Een vraag aan jullie allemaal. Lukt dat niet, dan zie ik een sombere toekomst voor de luchtvaart de komende jaren. Dat zien de werknemers op en rond Schiphol ondertussen ook en daarom is ook als initiatief gestart <https://ikwoonenwerkbijshiphol.nl/>. Mijn idee is dat die gunfactor terug te winnen is door een transpa-

rante samenwerking en niet door buiten te sluiten. Dat gaat van buitensluiten aan een (cao-)overlegtafel tot aan een veiligheidsplatform, maar ook eerlijk en transparant zijn over je insteek in plaats van verborgen agenda's te hebben. Het zou een mooi voornemen zijn voor 2019 om dat waar te maken.

Voornemens en terugkijken zijn ook de vaste thema's tijdens de VNV-nieuwjaarsreceptie. Ik kan u vast verklappen dat ik de speech niet zelf ga doen, maar daar een speciale gast voor heb uitgenodigd. Dit ook als aftrap voor het feestjaar 2019 waarin wij als VNV 90 jaar mogen worden en KLM als eerste maatschappij in de wereld het ivoren jubileum van 100 jaar mag vieren. Kom daarom op 10 januari vanaf 17.00 uur naar ons kantoor en laat dit een eerste stap in het nieuwe jaar zijn om de luchtvaart weer haar gunfactor terug te laten krijgen.

inhoud december 2018

- 01. arthwork
- 03. voorwoord
- 04. middle east in skyteam
- 07. portret
- 08. uit het nieuws geplukt
- 09. communicatie in 2019
- 10. over de grenzen één zijn
- 12. in de wolken met een baby
- 14. niet ryanair, maar wij
- 15. industrieus
- 16. grenzeloze hulp
- 18. infographic
- 20. samen voor een sterke toekomst
- 21. column
- 22. vergeten velden
- 24. overtrokken
- 25. het torentje
- 26. van het bestuur
- 32. hamerslag
- 33. van de ledenraad
- 36. publicaties



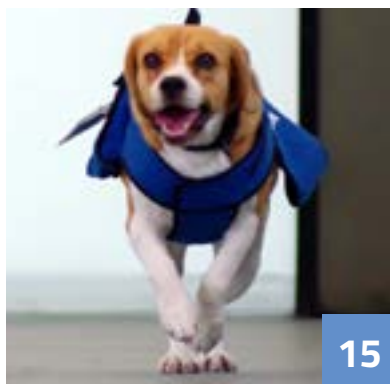
04

middle east in skyteam



10

over de grenzen één zijn



15

industrieus



20

samen voor een sterke toekomst

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)
Tim Berger (KLM)
Mark Duijker (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Gerben van Netten (KLM)
Marloes van Pieren (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag
Tim Stet en Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee
Bram Couteaux, Marc Dubbeldam en Lionel Wille

Bestuur
Arthur van den Hudding - president
Willem Schmid - vicepresident
Frank Nauta - secretaris
Martijn Loef - penningmeester
Ruud Stegers - Algemene Zaken/Expertise Platformen
Piet-Hein Eldering - Professionele Zaken
Wouter Houben - Internationale en Vlieg-technische Zaken
Camiel Verhagen - Arbeidsvoorwaardelijke Zaken
Erik van Gelder - Helikopterzaken
Coen George - Transavia
Pieter Daniëls - Martinair
Vincent Vink - KLM/KFA
Don Zonderhuis - TUI fly

Rudi Lousberg - easyJet
Kees-Jan Verachtert - Ryanair

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

Op de Bok verschijnt (sinds februari 1959) maximaal 12 keer per jaar.
Oplage: 5.250.
Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan.
ISSN: 1383-1178

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

De volgende kopijsluiting is
4 februari 2019



Foto: Tim Stet

De laatste maandelijkse editie

Francis van Haaff, hoofdredacteur

In de vorige edities heeft u kunnen zien dat we uw feedback grondig hebben bestudeerd. We hebben tot ons door laten dringen hoe Op de Bok gewaardeerd wordt en wat de verwachtingen zijn. Het is nu ook de tijd ons aan te passen aan de digitale omgeving en zijn mogelijkheden. De laatste twee vragen die u ziet op bladzijde 19 van deze Bok gaven ons duidelijk richting: dit is de laatste Op de Bok die in deze vorm zal verschijnen.

In het digitaler en sneller worden van de VNV-communicatie is besloten de bestuursmededelingen uit Op de Bok (de tweede helft van het blad) anders in te richten. Dit bestuursgedeelte wordt digitaal vanaf 2019. Hierdoor is vanaf volgend jaar alle bestuurscommunicatie makkelijk terug te vinden en te doorzoeken op de VNV-website. Door overzichten en dossiers zal het makkelijker zijn de zaken te vinden wanneer je die nodig hebt.

Wat overblijft is het redactionele gedeelte. Ongeveer de helft van wat Op de Bok tot nu toe was. Het wordt daarmee een magazine van vliegers voor vliegers. Peer-to-peer dus. Dat geeft Op de Bok een bijzondere positie in de professionele luchtvaart. Het is eigenlijk dezelfde als de VNV heeft: namelijk een van professionals die graag hun partij meeblazen in de wereld waarin zij opereren. Om Op de Bok enig fysiek te laten houden, gaan we daarom naar een

tweemaandelijks uitgave. Zo kan de redactie zich iets langer voorbereiden op meer redactionele inhoud per uitgave. Het blad gaan we qua inhoud maar ook qua vorm iets anders inrichten. We kijken daar erg naar uit. De eerste uitgave komt in februari uit om met kerst het zesde nummer te brengen.

Daarmee komt er een eind aan 60 jaar Op de Bok in de vorm waarin alle vliegers en alle VNV-leden deze gekend hebben. De eerste kwam uit in februari 1959: een tijd waarin nog zonder jets passagiers werden gevlogen. Schiphol lag nog 'aan de overkant' en kon via de Ringvaart bevoorradat worden. Mannen droegen hoeden en regenjassen. Dakota's werden aan hun staart versleept. En 'guide-in', op het grote platform zonder gates, werd gedaan met Volkswagenbusjes. Die tijd! Die Op de Bok!

Ruimschoots meer dan 700 Op de Bokken zijn er gemaakt. In het begin nog half in het Engels. De internationale vliegersbond IPA was niet lang ervoor samengegaan met de Hollandse KLM-vliegers. De leden werden nog met de hoofdletter U aangesproken.

Lionel Metz, toen de voorzitter van het bestuur van de Vereniging van KLM Vliegers schreef: "While the basic motivation is to keep you informed, on a continuous basis, Op de Bok obviously holds a far greater potential. As an aid to a new professio-

nalism and a force for developing morale, it is only limited by your interest and support." Daar is in al die tijd geen woord minder waar van geworden.

De VNV zal haar 90-jarig bestaan vieren. Wij zullen daar graag over vertellen. KLM bestaat een eeuw, en ook dat zullen wij op onze manier bezingen. En Op de Bok snijdt dan ook haar verjaarskaart aan. We raken volgend jaar niet uit de feeststemming. Wat een heerlijk vooruitzicht, in een tijd van pensioenen die steeds minder zekerheden geven, arbeidsvoorwaarden die onder druk blijven staan en rechtszaken die ontdoken worden.



De redactie wenst u een feestelijk nieuw jaar waarin alle bevliegingen met de mooiste realiteit landen.



Middle East in SkyTeam

We dragen allemaal een SkyTeam-speld, vliegen in zilveren vliegtuigen met SkyTeam-beschildering en onze cabine begroet SkyTeam-deelnemers elke vlucht. Maar hoe is het ons zo welbekende SkyTeam ontstaan? En kent u bijvoorbeeld de bijzondere achtergrond van SkyTeam-lid MEA?

Tekst: Mark Duijker

KLM en Nederland hebben een grote rol gespeeld bij het ontstaan van allianties in de luchtvaart. Het begon bij de samenwerking tussen Northwest Airlines en KLM. Northwest werd in 1989 gekocht door een investeringsgroep waarvan ook KLM deel uitmaakte en 19,3 procent van de aandelen aankocht. In 1991 werd de aandelenparticipatie gevolgd door een codeshare-overeenkomst tussen KLM en Northwest op de trans-Atlantische routes. Vervolgens werd door Nederland en de Verenigde Staten in 1992 het open skies-verdrag ondertekend, wat beide maatschappijen ongelimiteerde landingsrechten gaf op elkaars grondgebied.

Uiteindelijk sloten beide maatschappijen in 1997 een tienjarige joint venture die men zou kunnen zien als de eerste grote alliantie in de luchtvaart.

Oprichting van de grote drie

De officiële eerste grote luchtvaartalliantie StarAlliance is opgericht in 1997 door Air Canada, Lufthansa, SAS, Thai Airways International en United Airlines. Dit bracht een grote verandering teweeg in de luchtvaartwereld. Maatschappijen zagen in dat het een goede strategie was om netwerken op elkaar af te stemmen en routes te delen om zo meer winst te maken, zonder zelf grote investeringen te doen.

SkyTeam werd als derde opgericht in het jaar 2000

In 1999 volgde dan ook de oprichting van OneWorld door American Airlines, British Airways, Cathay Pacific en Qantas. Nummer drie

werd onder de naam SkyTeam opgericht in het jaar 2000 door Aeromexico, Air France, Delta Airlines en Korean Air.

Op dit moment is StarAlliance de grootste alliantie, gevolgd door respectievelijk SkyTeam en OneWorld.

Wings komt er niet

KLM werkte al nauw samen met Northwest Airlines, en deed dat sinds 1998 ook met zowel Continental Airlines als met Alitalia. Een nieuw te vormen alliantie met de werknaam Wings leek hiermee in de maak, maar kwam er uiteindelijk niet.

SkyTeam werd de grootste alliantie in de luchtvaart

Northwest Airlines had inmiddels een belang genomen in Continental Airlines, maar de Amerikaanse mededingingsautoriteit spande hiertegen een zaak aan omdat dit in strijd met de wet zou zijn, de service niet ten goede zou komen en oneerlijke concurrentie zou bevorderen. Ondertussen hadden ook KLM en Alitalia ruzie met elkaar. Na mislukte besprekingen van KLM met British Airways en Sabena leken KLM en Alitalia op het punt te staan te fuseren en de grootste luchtvaartmaatschappij van Europa te worden. KLM had 220 miljoen gulden geïnvesteerd in de ontwikkeling van Milaan

Malpensa als hub. Toen werd besloten dat binnenlandse vluchten moesten worden overgeheveld van Milaan Linate naar Milaan Malpensa waardoor het groeipotentieel van Malpensa als hub werd verkleind. Bovendien bleek door de slechte financiële positie van Alitalia de privatisering van de maatschappij niet volgens plan te gaan en niet haalbaar binnen de door KLM gestelde termijn. KLM besloot in april 2000 de fusie dan ook te stoppen. Alitalia besloot een jaar later toe te treden tot het nieuw gevormde SkyTeam in de hoop de productiviteit te vergroten en de verliezen te beperken. In 2003 begonnen de fusiegesprekken tussen KLM en Air France en het jaar daarop sloten KLM, Northwest Airlines en Continental Airlines zich aan bij SkyTeam, dat daarmee de grootste alliantie in de luchtvaart werd.

Groter groeien

Voor KLM was toetreding een logisch gevolg van de fusie met Air France, dat medeoprichter van SkyTeam was. Bijkomend voordeel voor KLM was dat het nu ook kon samenwerken met Delta Airlines. In

een keer kreeg KLM er vijftig bestemmingen in de Verenigde Staten bij.

In 2007 sloten Air Europa, Copa Airlines en Kenya Airways zich aan bij SkyTeam. Ook China Southern Airlines sloot als eerste Chinese airline aan bij een alliantie, waarmee SkyTeam zijn marktpositie aanzienlijk wist te versterken. SkyTeam breidde verder uit met belangrijke maatschappijen zoals Saudi Arabian Airlines en Middle East Airlines. Ook sloot Aerolíneas Argentinas zich aan, waarmee de zo gewilde uitbreiding in Zuid-Amerika een feit was.

Toekomst van de alliantie

Er kwamen niet alleen maatschappijen bij. In 2008 gingen United en Continental Airlines een intensieve samenwerking aan, waarbij Continental de wens had over te stappen naar StarAlliance. Samen met Copa Airlines verliet Continental tien jaar geleden de SkyTeam-alliantie.

Recent werd bekend dat China Southern Airlines volgend jaar SkyTeam gaat verlaten. Dit lijkt een grote aderlating voor de alliantie aangezien dit de grootste Chinese maatschappij is die lid is. Zij zullen naar alle waarschijnlijkheid gaan overstappen naar OneWorld om hun samenwerking met American Airlines te vergroten. KLM geeft aan nauw te zullen blijven samenwerken met China Southern, maar de toekomst zal leren hoe dit gaat lopen.

»





Middle East Airlines *een bijzonder SkyTeam-lid*

Een lid van het SkyTeam waar de meesten van ons niet heel bekend mee zullen zijn, is Middle East Airlines. Ze vliegt namelijk niet naar Amsterdam en dus zien we haar niet zo vaak. Het is een maatschappij met een bijzondere geschiedenis.

'The world's most resilient airline'

Middle East Airlines (MEA) werd op 31 mei 1945 opgericht en vloog op 1 januari 1946 haar eerste vlucht tussen Beiroet en Nicosia. In 1963 fuseerde ze met Air Liban, waarbij Air France een belang van 30 procent in de maatschappij kreeg als aandeelhouder van Air Liban. Vluchten tussen Irak, Egypte en Syrië volgden. In 1963 nam de maatschappij Lebanese International Airlines over en moderniseerde haar vloot.

Oorlog en terreur

Eind 1968 kreeg de maatschappij het zwaar te verduren. Op 26 december werd een El Al-vlucht in Athene aangevallen door twee terroristen uit Libië, die een minuut lang op het vliegtuig schoten en twee handgranaten gooiden waarbij een dode viel. Israël besloot een tegenactie uit te voeren. Vier gevechtsheli-

kopters vlogen naar de luchthaven van Beiroet en openden hier het vuur op Libanese vliegtuigen. Bij deze aanval verloor MEA in totaal acht toestellen.

De jaren erna bleven zwaar. Tijdens de burgeroorlog in Libanon (1975-1990) was de luchthaven van Beiroet zo goed als gesloten. Middle East heeft deze oorlog weten te doorstaan door haar vliegtuigen en personeel uit te lenen aan andere maatschappijen in Europa en chartervluchten uit te voeren vanaf Cyprus. Aan het begin van de oorlog in 1975 telde de vloot van MEA inmiddels weer 23 vliegtuigen. Gedurende de oorlog verloor ze er in totaal twaalf, waarvan zeven bij de inval door Israël in 1982. Toen de oorlog in 1990 eindigde, wist de luchtvaartmaatschappij snel haar netwerk binnen Europa, het Midden-Oosten en de Golfregio weer op te bouwen en te versterken. Omdat ze zich ondanks alle tegenslag al die jaren staande had weten te houden, kreeg ze van The New York Times de titel 'The world's most resilient airline'.

In juli 2006 brak er opnieuw oorlog uit tussen Israël en Libanon. Een van de eerste doelwitten was het vliegveld van Beiroet, de thuisbasis van MEA. Er kon niet meer gevlogen worden vanaf Beiroet, alleen nog vanaf Damascus dat al onderdeel was van het netwerk. Later werd via Amman, de hoofdstad van Jordanië,

gevlagen omdat Israël een luchtblokkade had ingesteld waarmee burgerluchtvaart boven Libanon onmogelijk was. Dit keer kwam de vloot er ongeschonden vanaf, en wist MEA zelfs een kleine winst te boeken.

Goede tijden

De maatschappij is sinds 2002 winstgevend en heeft zich ook goed door de financiële crisis heen weten te slaan. In 2009 behaalde ze zelfs de grootste winst sinds haar bestaan. In 2012 sloot MEA zich aan bij SkyTeam, wat de winstgevendheid van de maatschappij verder verhoogde. Inmiddels bestaat de vloot uit 18 vliegtuigen, die 32 bestemmingen aandoen en vervoert ze ongeveer drie miljoen passagiers per jaar.

In 2012 trad MEA toe tot SkyTeam

Mocht u een vliegtuig met de Libanon-ceder tegenkomen in Londen, Parijs, Accra of Lagos, zwaaai dan eens vriendelijk naar de vliegers en denk aan wat deze maatschappij allemaal heeft doorstaan.



Erica Elich (1960)

hier geportretteerd na haar pensioenvlucht, met copiloten Karine de Potter, Sander Velthuis en John Eisenburger. Oorspronkelijk is zij gediplomeerd BWK. Op het idee gebracht om te vliegen door haar moeder, ging ze haar vader achterna die ook BWK bij KLM is geweest. Een keuring na die opleiding bracht haar alsnog bij de RLS. Daarna volgde een 32-jarige carrière bij KLM. Eerst als coco op de B747-2/300, met het ICA-leven dat ze kende van haar vader. Vervolgens kwam het onbekende Europa en volgden twintig plezierige jaren op de B737. De laatste elf jaar waren op de triple-seven.

Het vak van piloot was toen ze begon nog maar net voor meisjes. Als vrouwelijke vlieger heeft ze ook haar deel van weerstand en onbegrip gehad. Zo waren arbeidsvoorwaarden voor vrouwen nog niet hetzelfde als voor mannen, en bijvoorbeeld het vrouwen-uniform bestond nog niet op de RLS. "Dat hebben we zelf moeten kopen!"

"Ik heb niet het idee dat ik bewust een voortrekker in het vak ben geweest voor vrouwen, maar achteraf gezien is dat misschien toch zo geweest. Nu ligt het vak er gelukkig een stuk beter bij voor vrouwen."

Foto: Maarten van Haaff



Zelf Vliegen bij Transavia

Om Transavia te voorzien van vliegers is een nieuwe vliegschool opgericht. Zelf Vliegen op Lelystad Airport verzorgt de praktijkopleiding van piloten die in dienst komen bij Transavia.

Ook diverse andere Nederlandse opleidingsorganisaties maken deel uit van de vliegopleiding. Dit zijn EPST in Utrecht, FSC Aviation Training op Schiphol en de Orbit Groundschool in Arnhem.

De vliegers voor Transavia worden opgeleid voor het MPL-brevet. Studenten worden al vóór aanvang van hun opleiding door Transavia aangenomen en kunnen direct na het afronden van de opleiding bij Transavia aan het werk.

Zelf Vliegen koopt speciaal voor deze opleiding twee Blackshape Gabriels, een Italiaans tweepersoons opleidingsvliegtuig waarbij de instructeur en de student achter elkaar zitten.

De vliegschool heeft daarnaast diverse andere vliegtuigen beschikbaar, waaronder drie tweepersoons Aero AT-3's, drie vierpersoons Cessna 172R's, een tweemotorige Tecnam P2006T voor de opleiding op meer-motorige vliegtuigen en een Fuji FA-200 voor de 'Upset Prevention and Recovery Training'. ➤



Foto's van B747 voor B747

Komend jaar komt een oude KLM Boeing 747 in de tuin te staan van het Corendon Village Hotel in Badhoevedorp. Het toestel gaat dienst doen als museum en bezienswaardigheid. Foto's van het toestel in actieve dienst moeten deel worden van de inrichting van het vliegtuig. Corendon vraagt luchtvaartliefhebbers dan ook hun mooiste beelden van de PH-BFB in te sturen.

De Jumbojet was 29 jaar lang in gebruik bij KLM en vloog vorige maand haar laatste commerciële vlucht.

Aan de foto's worden verder geen eisen gesteld, zolang de 747 er maar op voorkomt. Uit de inzendingen wordt uiteindelijk een selectie gemaakt die daadwerkelijk bij de inrichting gebruikt wordt.

Bron: *Luchtvaartnieuws.nl*



Compensatie voor stoppen Joon

Als Air France-KLM stopt met de pas een jaar geleden opgerichte prijsvechter Joon, eist SNPL compensatie. Volgens de Franse collega-vakbond komt een bedrag van veertig miljoen euro overeen met de door piloten gedane concessies om Joon van de grond te krijgen.

Joon was onder meer bedoeld om de concurrentie op lange vluchten aan te gaan met Emirates en Qatar Airways. Het vloog afgelopen jaar op tal van bestaande Air France-bestemmingen vanaf thuisbasis Charles de Gaulle. Hierbij zijn piloten, grondpersoneel en vliegtuigen van Air France, maar het cabinepersoneel vliegt onder een eigen cao.

De kostenbesparingen op de vliegers bedragen zo'n 15 procent, wat volgens SNPL onder meer is bereikt omdat de piloten die voor Joon vliegen bijvoorbeeld rustdagen hebben ingeleverd.

Bron: *Luchtvaartnieuws.nl*



Foto: *Bene Riobo*



**De redactie
wenst u
mooie
feestdagen
en een
bevlogen
2019**

Communicatie vanaf 2019

Communicatie is belangrijk. En dat geldt helemaal voor een vereniging waarbij de leden zo verspreid zijn en sporadisch bijeenkomen als de VNV. Vanaf 2019 gaat een nieuwe stap gezet worden in de continue verbetering van de communicatie.

De afgelopen jaren heeft de VNV op verschillende manieren de communicatie naar de leden verbeterd. De nieuwsbrief 'Airmail', het digitale stemmen en de app voor iPhone en Android zijn enkele voorbeelden.

Komend jaar zetten we een nieuwe stap.

Het bestuursgedeelte gaat uit Op de Bok en verschijnt vanaf 2019 digitaal als 'Bestuursberichten'. Op deze manier worden de berichten doorzoekbaar en kunnen toegevoegd worden aan de dossiers op de website.

Daarnaast wordt Op de Bok een tweemaandelijks tijdschrift. Zo kan het aantal pagina's per editie blijven zoals het was.

De hoeveelheid informatie verandert daarom niet, maar wel de manier waarop die informatie tot de leden komt.

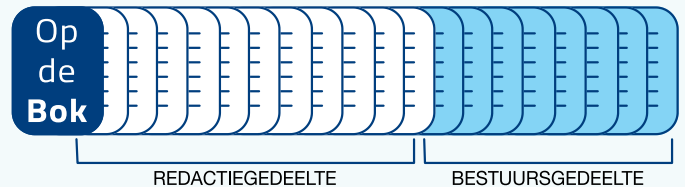
De Bestuursberichten zullen op de website komen te staan. Omdat een Bestuursbericht geen urgente informatie bevat zal dit niet per e-mail of pushbericht verstuurd worden, zoals dat wel het geval is bij een Nieuwsflits.

Nieuwe Bestuursberichten worden bekendgemaakt via Airmail en overzichten in Op de Bok.

Binnenkort krijgen leden ook de mogelijkheid om zich (vrijwillig) op te geven voor een dagelijkse of wekelijkse e-mail met een overzicht van alle communicatie van de VNV.

Ieder lid kan straks zelf kiezen hoeveel en hoe vaak hij of zij informatie wil ontvangen.

Bestuursgedeelte wordt digitaal



Op de Bok van elf naar zes





Over de grenzen één zijn!

De nieuwe manier om vliegers in verschillende landen op te kunnen laten komen voor hun belangen heet de Transnational Pilot Group (TNA-PG). Afgelopen maand, op 28 en 29 november, werd een seminar gehouden in Badhoevedorp om de verschillende TNA-PGs van onder meer Ryanair, easyJet en Norwegian met elkaar ideeën uit te laten wisselen.

Tekst en foto's: Francis van Haaff

Wat zijn TNA-PGs? "Transnational Pilot Groups zijn geen overbodige luxe, maar een broodnodig antwoord op de organisatie en de tactieken van luchtvaartmaatschappijen die vanuit meerdere landen opereren", zegt wetenschappelijk onderzoeker Lien Valcke aan de Universiteit van Gent.

Dirk Polloczek, de vorige president van European Cockpit Association (ECA) legt uit: "Vliegers, hun nationale vakbonden en ECA hebben steeds ideeën ontwikkeld over hoe

de TNA-PGs de vertegenwoordiging kunnen zijn in verschillende landen. Dit om ervoor te zorgen dat de landsgrenzen van de rechtspraak niet de beperking blijft van die vertegenwoordiging."

"De complexiteit van de dynamieken in een transnationale omgeving zijn tot nu toe aangewend om in het voordeel van de maatschappijen uitgelegd te worden: om op zo laag mogelijke kosten uit te komen. Het meest gunstige juridische systeem wordt dan gekozen, maar deze is nooit het gunstigst voor de vliegers.

Foto links:
Martin Duffy (l) en
Ignacio Plaza
Sevillano (r)
Foto rechts:
Martin Stork



De salarissen en werkomstandigheden staan steeds op gespannen voet met het gekozen model van de maatschappij”, vertelt Ignacio Plaza Sevillano, de juridisch adviseur van ECA.

Er zullen nieuwe wapens worden uitgevonden

“Geen twee transnationale vlieger-groeperingen zijn hetzelfde. Elke TNA-vliegergroep heeft een andere achtergrond, een ander verleden en een ander type management waarmee het moet omgaan. Eén element moet gezocht worden: dat van de eenheid. De doorbraken die gezien zijn op de momenten dat het management de vliegers, hun vakbonden of overheden probeert te bespelen, zijn mogelijk geweest door als één familie solidair te blijven”, schrijft Sarah Kamer, Industrial Policy Advisor van ECA.

Norwegian Pilot Group

Martin Stork, gezagvoerder bij Norwegian en president van de Norwegian Pilot Group, legt uit dat iedereen ervan doordrongen is dat nationale vakbonden gezien kunnen worden als koningen in een eigen kasteel. Ze hebben hun muren opgetrokken en een slotgracht vol laten lopen, maar je weet dat die bescherming uiteindelijk niet zal houden. Er zullen nieuwe wapens uitgevonden worden die over de muur komen. De steeds slimmer wordende aanval

weet toch de slotgracht over te steken. En jij zal er uiteindelijk ook uit moeten. Het is beter de slimigheden van de andere partij met elkaar te delen om je er met z'n allen op tijd op voor te kunnen bereiden.

De low cost-maatschappijen hebben de luchtvaartwereld al grotendeels weten over te nemen. Dat hadden we enkele jaren nog niet kunnen voorzien. Zij bepalen de markt. Zij bepalen op dit moment voor een groot deel de regels.

De TNA-PGs hebben het over de grote onderwerpen zoals de ‘flags of convenience’: het hanteren van regels en vooral belastingregels die het goedkoopst zijn. Martin Stork noemt dit het naar je land halen van een chirurg uit derdewereldlanden. Daar vroegen ze omgerekend dertig euro voor een hartoperatie? Dan kan dat hier ook! Gaat de consument daar wel mee akkoord? Vindt de overheid dát wel goed?

Wie denkt dat dit wel heel vergezocht is, begrijpt niet dat Martin Stork uitbetaald kan worden in Thailand omdat dat een van de bases is van Norwegian.

TNA-PG seminar bij de VNV

Dit seminar werd gehouden door een gezamenlijke organisatie van ECA, VNV en TNA-PG's. Voor de gelegenheid werd een speciale consultant gevraagd het seminar voor te zitten: Martin Duffy, voormalig gezagvoerder bij Ryanair en door directeur O'Leary zelf ontslagen. In de golf kritische vliegers is Martin er ook een geweest.

Na zijn ontslag is hij een doctoraal studie gaan doen in organisatiekunde. Martin komt voor dit seminar zelf als spelleider, namens zijn bedrijf ASA Consulting.

In de workshops in Badhoevedorp werd met elkaar uitgewisseld wat heeft gewerkt en wat niet. Er werden plannen en ideeën uitgewisseld. Wat is waar gebleken? Wie heeft gelijk gekregen?

Het belang van de PG's is om elkaar te inspireren

Op een bijzondere manier werden deze aan het licht gebracht: door zonder agenda ideeën te noteren op de momenten waar mensen het best vrijuit konden praten: bij de koffieautomaat. Wat komt er boven? Wat heeft iedereen te vertellen? In de ochtend van de eerste dag ontstond op deze manier de agenda. Uit de agenda volgden de workshops. Van tevoren werd gesteld dat het ene onderwerp interessanter zou zijn voor de ene maatschappij dan voor de andere. Maar doordat je in en uit kon lopen (hier genoemd: The Law of Two Feet, oftewel – is het voor jou niet interessant: wegwezen!) werden het sessies die ongedwongen waren en hun belang vanzelf lieten zien. De ene was veel drukker dan de andere. Bij de belangrijkste sessies werden de meeste ideeën en ervaringen uitgewisseld.

Leren en inspireren

Dit is eigenlijk ook het belang van de TNA-PG's om bij elkaar te komen: om van elkaar te leren, om elkaar te inspireren.

Deze TNA PG's zijn al ongeveer twee jaar bezig om een steeds sterker platform te creëren. Soms zelfs komen de gezamenlijke ideeën in conflict met de eigen nationale vakbond. Maar misschien is dat dan klaarbijkelijk waar de schoen wringt. De Transnational Pilot Groups zijn nodig om vooruit te komen en om steeds beter successen te boeken. 

In de wolken met een baby

De gevolgen voor de nationaliteit bij een geboorte aan boord

Midden in de nacht tijdens de lange vlucht probeert iedereen de slaap van zich af te houden in de cockpit. Dan komt er een belletje uit de cabine. 'Doe mij maar zwarte koffie' roept de andere vlieger tegen zijn collega die opneemt. Maar het verwachte routinegesprekje blijkt een heel andere reden te hebben. Een van de passagiers is aan het bevallen!

Tekst: Pim Lamers

De saaie nachtvlucht is in een keer over en in de cockpit zijn beide vliegers volop aan het nadenken wat nu de beste acties zijn. Achterin is al een arts omgeroepen, via de satelliet-telefoon wordt advies van een arts van het bedrijf gevraagd. Elke geboorte heeft risico's en de kans is groot dat een geboorte aan boord een vroeggeboorte is. Moeder en kind hebben zo snel mogelijk adequate medische zorg nodig. Welke vliegvelden liggen in de buurt en hebben goede medische voorzieningen? Na overleg wordt koers gezet naar de dichtstbijzijnde luchthaven.

Welke nationaliteit

Dan meldt de purser zich weer bij de cockpit. Er is een meisje geboren en ze wordt met dekens goed warm gehouden. Ondanks alle zorgen lijkt het meisje gezond en voldragen. De vraag is nu of de vlucht toch weer naar zijn bestemming kan. Is er nog genoeg brandstof? Is het misschien toch verstandiger om zo snel mogelijk medische zorg te zoeken om onvoorziene complicaties voor te zijn? Wat moet er gezegd worden als de

volgende verkeersleider om het aantal 'souls on board' vraagt? En een andere heel interessante vraag is welke nationaliteit dit kind krijgt?

Welke nationaliteit krijgt dit kind

Bij de meeste grotere luchtvaartmaatschappijen komt een geboorte tijdens de vlucht een of twee keer per jaar voor. Natuurlijk is de kans niet op elke vlucht gelijk. Kortere vluchten en vluchten boven Europa of een ander dichtbevolkt gebied zullen snel aan de grond staan als de eerste tekenen van een geboorte zich voordoen.

Bovendien is op bepaalde bestemmingen de kans groter dat er een geboorte plaatsvindt. In veel ontwikkelingslanden hebben vrouwen bijvoorbeeld niet de middelen of de kennis om te weten hoe lang ze zwanger zijn. Veel luchtvaartmaatschappijen hanteren ongeveer 36

weken zwangerschap als grens om zwangere passagiers te accepteren. Soms is dit slechts een advies of wordt de verklaring van een arts gevraagd. Het is moeilijk om helemaal te voorkomen dat vrouwen die echt op het punt staan te bevallen aan boord komen.

Recht van bloed of van bodem

Op sommige bestemmingen er is ook een andere reden waarom hoogzwangere vrouwen bewust het risico van een bevalling aan boord aan gaan. Het gaat hier om zogenaamd geboortetoerisme.

Dit is het gevolg van de verschillen in wetgeving die landen hebben op het gebied van nationaliteit.

In de meeste landen, waaronder Nederland, krijgen kinderen de nationaliteit van hun ouders, het zogenaamde 'ius sanguinis' ('recht van het bloed'). In veel conservatievere landen wordt zelfs alleen de nationaliteit van de vader in acht genomen. Voor deze landen maakt het niet uit waar een kind wordt geboren.

Sommige landen hanteren echter het zogenaamde 'ius solis' ('recht van de bodem'). Dit houdt in dat elk kind dat in dat land geboren wordt automatisch de nationaliteit van dat land krijgt. Het zijn vaak landen die van oudsher door immigratie zijn opgebouwd die dit recht kennen.

Hierdoor waren en zijn de kinderen van nieuwe immigranten verzekerd van de nationaliteit van het land waar ze op zullen groeien. Met name in Noord- en Zuid-Amerika is 'ius solis'

vaak van toepassing, zoals bijvoorbeeld in de Verenigde Staten en Canada. Vaak is er een beperkt 'ius sanguinis' in dit soort landen; zo is de Amerikaanse nationaliteit buiten de VS alleen via de ouders te verkrijgen als deze ooit langer dan een jaar in de VS hebben gewoond.

Bij een geboorte tijdens de vlucht is de exacte positie van het vliegtuig erg belangrijk. Een vliegtuig staat geregistreerd in een bepaald land. Voor het strafrecht is dit toestel als het vliegt onderdeel van dit land. Maar buiten het strafrecht gelden weer andere regels, wat veel uit kan maken voor de pasgeborene.

'Ius solis' vaak in Noord- en Zuid-Amerika

In veel gevallen zal het 'ius sanguinis' van toepassing zijn en zal een kind in ieder geval de nationaliteit van zijn ouders of vader krijgen. Maar als het vliegtuig boven een land met 'ius solis' vliegt, dan zijn daar ook rechten aan te ontfangen. Een kind dat in Amerikaans luchtruim wordt geboren, is automatisch Amerikaan. Al vloog het vliegtuig slechts over de VS en was het niet op weg naar het land.

Drie opties

Maar wat nu bij een geboorte in de

lucht als een vliegtuig boven internationale wateren vliegt? In veel gevallen is dan toch het 'ius sanguinis' dat de meeste landen kennen van toepassing.

Sommige landen met het 'ius solis' kennen in individuele gevallen het staatsburgerschap toe na een beoordeling van de omstandigheden. Bijvoorbeeld als het vliegtuig op weg was naar een land met dit recht.

In het extreme geval dat een kind stateloos zou raken, geldt vaak het verdrag van Chicago.

Dit verdrag is door veel, maar niet alle, landen getekend en zou stateloosheid tegen moeten gaan.

Als het verdrag van toepassing is, dan krijgt een kind de nationaliteit van het land van registratie van het vliegtuig. Dezelfde regelgeving geldt ook voor de geboorte aan boord van schepen, iets wat historisch gezien veel vaker voorkwam.

Invullen geboorteakte

Aan boord van elk vliegtuig zal zich een vorm van een voorlopige geboorteakte moeten bevinden, de exacte vorm is afhankelijk van de betreffende luchtvaartmaatschappij. Op deze akte moet in ieder geval de exacte geboorteplaats in coördinaten ingevuld worden, alsmede de lokale tijd en de tijd in UTC. De lokale tijd bepaalt de geboortedatum. Ook in welk luchtruim het vliegtuig zich bevond moet ingevuld worden. Tevens moet de vliegtuigregistratie vermeld worden. Omdat het een officieel document betreft moet dit met zwarte pen ingevuld worden. Doorhalingen of correcties zijn niet toegestaan.

Dan blijft de vraag natuurlijk wat iemand die in de lucht geboren is als geboorteplaats in zijn paspoort krijgt. Dit is behoorlijk ingewikkeld. De registratie van het vliegtuig, exacte positie in coördinaten en het luchtruim van geboorte zullen als geboorteplaats vermeld worden. Ook in normale identiteitsbewijzen als een paspoort zal dit altijd zo genoteerd worden. En zo blijft het een levenslange herinnering aan de bijzondere omstandigheden van iemands geboorte.



Niet Ryanair, maar wij

Tekst: Elie El-Hage

Eindhoven was net als basis gesloten. Professor Johan Graafland, gespecialiseerd in filosofie van de economie, gaf korte tijd later een lezing: 'Na de crisis terug naar Adam Smith: Over eigenbelang, marktwerking en... deugden.' Deze lezing raakte aan een hot topic waar menig vlieger een uitgesproken standpunt over durft in te nemen.

Op 25 oktober jl. verscheen in de Telegraaf het opinie-stuk 'Vliegpersoneel dupe van dubbele moraal' van onze voorzitter, Arthur van den Hudding. Hij beklaagt het morele sentiment: "Het is allemaal heel vervelend voor de luchtvaartwerknemers, maar de gemiddelde Nederlander schaamt zich er niet voor om lekker voor minder dan 100 euro op het strand in Zuid-Europa te zitten."

De goedkope optie

Maar wat is het probleem precies? Laten we beginnen met de volgende gedachten. Als we onszelf alleen maar schouderklopjes geven, zien we uiteindelijk de zwaktes van ons systeem niet meer. En waar mensen zijn, zijn ook menselijke zwaktes. Hebzucht (gierigheid) is een menselijke en natuurlijke neiging, het is logisch dat mensen voor het goedkoopste gaan. 'De Nederlander' heeft veel geld, maar alsnog gaan voor de goedkoopste optie gaat ten koste van iemand.

Een blik op ons verleden

Tijdens de verzuiling had iedereen zijn eigen bakker en groenteboer, men kocht 'binnen de zuil'. De zuilen, reden voor eenheid en verdeeldheid, brachten en bewaarden een zekere orde in de samenleving. Als de ene bakker het brood voor tien cent meer verkocht dan de andere,

liep men niet over. Men voelde zich wederzijds verantwoordelijk om de bestaande orde in stand te houden. Inmiddels is dat anders, 'cash is king'! We gaan voor de beste koopjes. Het is een effect wat hoort bij globalisatie, de traditionele markt verdwijnt.

Arthur beschrijft het zo: "De bewustwording lijkt compleet. Ik zeg lijkt, want dat is nog niet het geval. Luchtvaartcritici klagen over belachelijk lage prijzen, over luchtvaartmaatschappijen als Ryanair die één miljoen stoelen voor 9,99 euro in de 'mega sale' doen en dat dergelijke aanbiedingen de vraag naar nog meer vliegen aanwakkert."

Voelen wij ons in ons economisch klimaat nog ergens voor verantwoordelijk? Met andere woorden, hoe ordent onze samenleving zich?

Economische groei

Een mogelijkheid om een samenleving te ordenen kan door zich te richten op economische groei. Zo veel mogelijk voor zo min mogelijk. Arthur: "De kosten voor vliegtuigen en brandstof zijn voor de meeste maatschappijen ongeveer gelijk en dan zie je maar één grote besparingsmogelijkheid overblijven, namelijk de mens die vliegen mogelijk maakt."

Om jezelf vrij te spelen voor de markt, moet je andere verantwoordelijkheden stoppen. Bijvoorbeeld

door de zorg voor kinderen uit te besteden. Of door te verhuizen voor een baan. Hier wordt de vraag relevant: wat is menselijk? Is de mens niet meer dan een object om te gebruiken voor je eigen zelfzuchtige belangen?

Het nut van de rijken

De overheid heeft maar een beperkte macht en rol in het stimuleren van een persoonlijke economie. Daarvoor hoort iedereen zijn gepaste verantwoordelijkheid te nemen. Maar ja, wat trekt ons boven onze portemonnee uit? Hoe wordt men deugdzzaam? Nou, niet door naar de buurman te kijken, want dan wil je wat hij heeft. Wel door ons karakter te trainen. Misschien een onderwerp wat minder aantrekkelijk is, want dan moeten we zelf in de spiegel kijken. Beginnen bij onszelf kan pijnlijk zijn omdat de deugdzame mens steeds meer zijn tekortkomingen ziet. Maar net als in de sport, leidt de weg met weerstand ook in de moraal en de markt naar een mooier resultaat!

Geld uitgeven moet tot kunst worden verheven. Een kunst die moet rijpen, die verantwoordelijkheid insluit en goed verdienende piloten niet uitsluit. Het zou niet nodig moeten zijn om altijd het gevoel te hebben te weinig te hebben, het eigen glas groter te maken. Of zullen we de ondeugd bij de naam (hebzucht) noemen? Dat gevoel hoeft ook niet in de economie van het geven. Wie de deugd van gulheid ontwikkelt, vernietigt de hebzucht. Denk aan vrijgevigheid, edelmoedigheid en gevoel voor rechtvaardigheid. Durf te investeren in cultuur, geschiedenis, schoonheid en... een eerlijke ticketprijs.

Tja, eerlijke ticketprijzen? De vraag is niet langer Ryanair, maar wij.





Journey of decisions

Kennen jullie ze nog? De twee speciale stoelen die op Schiphol in de terminal stonden rond Kerstmis vorig jaar? Door gebruik te maken van Google Translate, konden passagiers realtime met elkaar praten. Gewoon in je eigen taal praten met iemand uit een compleet ander land en elkaar dan nog begrijpen ook! Het jaar daarvoor? De tafel met een compleet kerstdiner er op geserveerd, maar deze tafel stond vier meter hoog. Als er iemand op een van de twintig krukken ging zitten, kwam de tafel een klein stukje omlaag. Het doel was twintig volstrekte vreemden van elkaar aan één tafel te krijgen, die dan samen van een heerlijk kerstdiner genieten. Het achterliggende doel is natuurlijk mensen kennis te laten maken met KLM. En dat is gelukt. De video van het 'Bonding Buffet' werd een van de meest succesvolle Nederlandse online video's en kreeg meer dan 70 miljoen views. Hoe bereik je mensen met pakkende reclames en media, zodat ze zich vertrouwd gaan voelen met jouw luchtvaartmaatschappij?

Hier komt DDB & Tribal Amsterdam om de hoek kijken. Zij gebruiken 'relevante creativiteit' om mensen in beweging te krijgen. Een strategie waarbij de klant centraal staat. Het gaat erom de klant te beïnvloeden door een 'customer decision journey', waarbij het belangrijk is om de klant op precies het goede moment met precies de goede boodschap te raken. Dit gaat ook over het creëren van een onderscheidende strategie, tactiek en invulling van media en technologie. Als voorbeeld nemen we KLM. Als je een aantal jaar geleden had gevraagd naar reclames van KLM, dan had iedereen het over 'de zwaan'. Tegenwoordig zijn daar een paar nieuwe sterren bij gekomen.

Toen KLM het unieke Lost & Found team oprichtte, wat zorgt dat passagiers vergeten bezittingen terugkrijgen, moest het bestaan ervan aan de klanten kenbaar worden gemaakt. DDB & Tribal deed dit met een aandoenlijk 'Sherlock the Searchdog'-verhaal. Wie kijkt er nu niet graag naar lieve rondrennende hondjes? Een hond die speciaal jouw verloren bezit bij je terug komt brengen, dat blijft hangen. Een andere ster is Bluey. Het verhaal lijkt erg op dat van de film Planes, maar dan met KLM-toestellen in de hoofdrol. Zo werd weer een KLM-verhaal gecreëerd wat via YouTube de hele wereld over ging.

DDB & Tribal bedenkt niet alleen media-uitingen voor KLM. Om duidelijk te maken dat reizen met KLM niet alleen prettig is voor de zakenreiziger zelf maar ook voor de thuisblijvers, werd het KLM Nachtlampje ontwikkeld. De lampjes achter de raampjes van dit nachtlampje in de vorm van een vliegtuig, gaan één voor één uit. Op de dag dat papa of mama thuis komt, zijn alle lampjes gedoofd. Op deze manier wordt reizen met KLM voor iedereen een memorabele experience.

En ook andere grote merken als Volkswagen, Heineken, McDonald's, Adidas en Centraal Beheer werken met DDB & Tribal samen aan marketingcampagnes. Reclame nodig? 'Even Amsterdam bellen...'

Tekst: Michael van Baaren





Grenzeloze hulp

Tekst: Tim Berger, foto's: John de Kanter

Waar de meesten van ons de vakanties het liefst doorbrengen op een zonnig strand met een frisse cocktail, op wintersport gaan of rondtrekken door het Verre Oosten, gaan de vrijwilligers van Luchtvaart Zonder Grenzen (LZG) hulp bieden waar dit broodnodig is. Deze vliegers, technici en hulpverleners zijn in het dagelijks leven hoofdzakelijk vliegers en ander personeel van KLM/Transavia/Martinair die zich inzetten om hulpmiddelen en medisch personeel op moeilijk te bereiken plekken te krijgen. Het spreekt voor zich dat de infrastructuur op veel plekken in donker Afrika niet volstaat om over land tijdig hulp te kunnen verlenen. Kleine vliegveldjes, soms niet meer dan een breder stuk rechte weg dat ook door mensen, voertuigen en dieren wordt gebruikt, is vaak de enige verbinding met de buitenwereld die er is.

Afgelopen jaren waren de vliegers van LZG regelmatig actief in de Centraal-Afrikaanse Republiek, waar al jaren een bloedig conflict woedt. Ze hebben hun basis op de luchthaven van Bangui, die lange tijd dienst deed als geïmproviseerd vluchtelingenkamp.

Tijdens een van de meer memorabele vluchten werd na 25 jaar een verlaten strip opnieuw geopend bij Alindao, net in het grensgebied tussen de twee strijdende partijen en erg lastig te bereiken over land. De vraag naar hulpgoederen was logischerwijze zeer groot. De baan in kwestie was opnieuw vrijgemaakt nadat deze compleet overwoekerd was. De bush was echter maar net genoeg gekapt, waardoor de vleugeltippen van de Cessna net aan door het hoge gras gingen. Na de plechtige openingsceremonie is op vraag van de vlieger gelukkig iets meer gesnoeid.

Naast de vliegdiens houdt LZG zich ook bezig met het versturen van hulpgoederen en met het begeleiden van zieke kinderen. Bij KLM is het mogelijk overbagage mee te sturen, reizigers nemen dan een extra koffer met dringende hulpgoederen zoals medicijnen mee. Grotere zendingen worden met vrachttoestellen getransporteerd, op deze manier is bijvoorbeeld tweedehands materiaal voor een operatiekamer verstuurd. Kinderen die medische hulp nodig hebben die daar niet beschikbaar is, kunnen naar Nederland gevlogen worden dankzij frequent flyers die hun airmiles doneren. Na hun medische ingreep en herstel worden ze weer naar huis teruggebracht.

Hoewel de situatie op het terrein vaak de nodige improvisatie vereist, gaan niet-gouvernementele organisaties zoals LZG tegenwoordig professioneel te werk. LZG heeft meerdere zusterorganisaties met dezelfde

naam in tal van Europese landen en Canada. Ook met zo'n veertig andere NGO's wordt nauw samengewerkt. Het vliegen zelf gebeurt onder een Franse AOC, wat de nodige veiligheidsseisen met zich meebrengt. Als goed doel is ze erkend door het Nederlandse Centraal Bureau Fondsenwerving.

Zoals de meeste NGO's is LZG zeer afhankelijk van donaties. In de toekomst wil men graag een onderhoudshangar in gebruik nemen in Bangui om zo hun toestellen minder lang kwijt te zijn voor onderhoud. Momenteel gebeurt dit in Entebbe, waardoor het toestel een dag langer niet inzetbaar is.

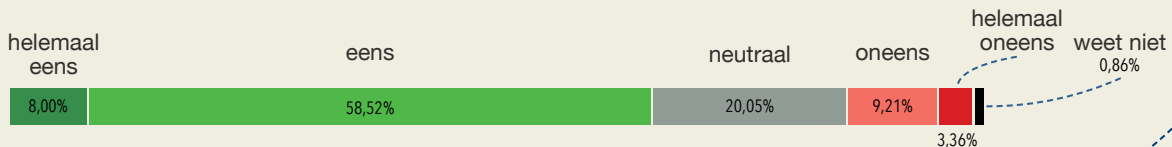
Ben je overtuigd en wil je graag je steentje bijdragen? Doneren kan via de website www.luchtvaartzondergrenzen.org en op rekeningnummer NL48 INGB 0000 0088 56.



Vereniging

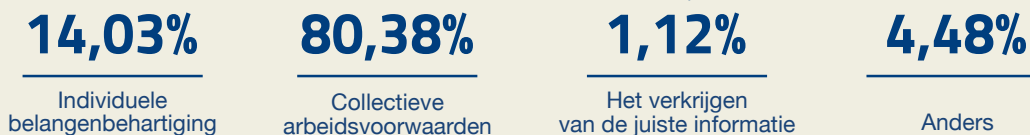
Vraag:

In het algemeen vertegenwoordigt de VNV mijn belangen goed.

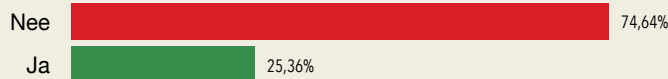


Vraag:

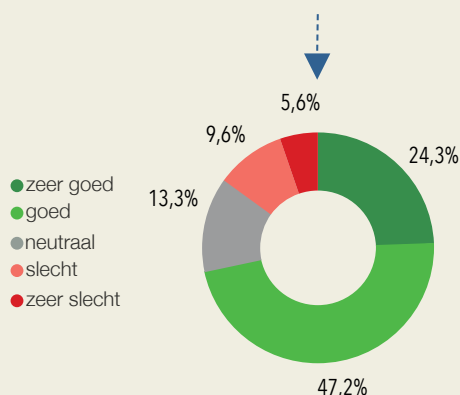
De primaire reden om lid te zijn van de VNV is?



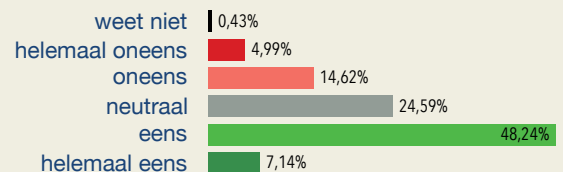
Bent u in uw carrière wel eens persoonlijk bijgestaan door de VNV- individuele belangenbehartigers (voorbeelden: juridisch, medisch of beoordelingszaken)?



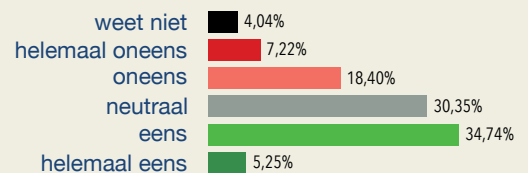
Zo ja, hoe beoordeelt u deze dienst?



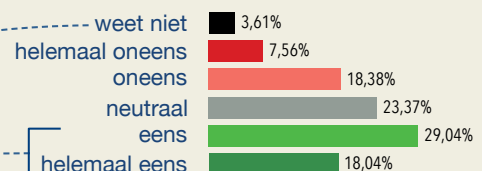
Rondom collectieve arbeidsvoorwaarden vertegenwoordigt de VNV mijn belangen goed.



De VNV is bij de cao-onderhandeling op de hoogte van wat er bij het betrokken vliegerkorps speelt en wat de wensen zijn.



De VNV is in onderhandelingen met de werkgevers qua toon en inzet niet hard genoeg.



9,68% van de Martinair-vliegers weet het niet.

41,34% van de Transavia-vliegers zijn het hiermee 'eens' of 'helemaal eens'.

Communicatie

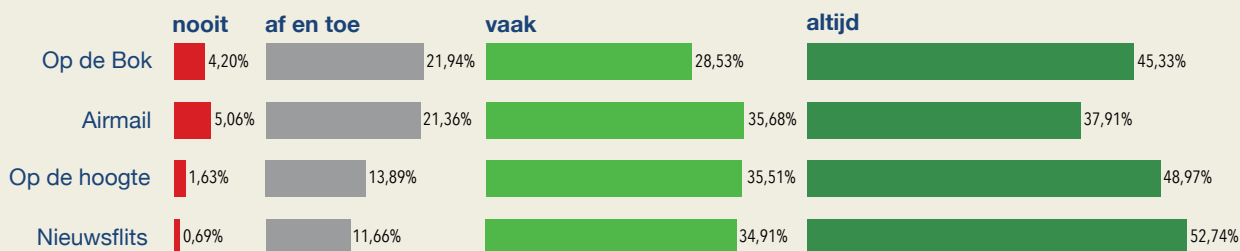
Vraag:

Hoe beoordeelt u VNV's communicatie naar haar leden toe?



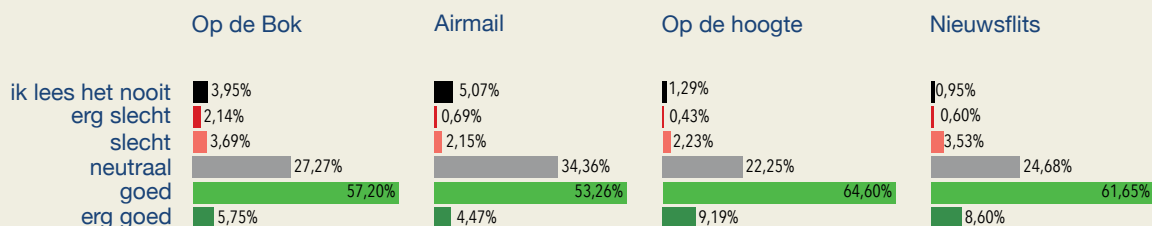
Vraag:

Hoe vaak leest u de volgende VNV media-uitingen?



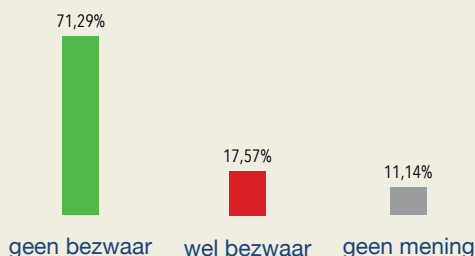
Vraag:

De inhoud van de VNV media-uitingen beoordeel ik als?



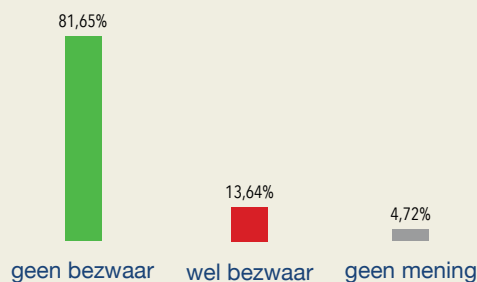
Vraag:

Heeft u er bezwaar tegen als de bestuurspagina's en de ledenraadspagina's niet meer in 'Op de Bok' verschijnen, maar voortaan digitaal beschikbaar worden gesteld?



Vraag:

Heeft u er bezwaar tegen als 'Op de Bok' van elf exemplaren naar zes exemplaren per jaar gaat? (De VNV zal andere communicatiekanalen gaan benutten om deze vermindering te compenseren).



Samen voor een sterke toekomst

Tekst: Marloes van Pareren

De crisis is voorbij. Vliegtuigmaatschappijen zien de toekomst weer rooskleurig in en de markt voor vliegers is groeiende. Zo is ook KLM hard op zoek naar nieuwe werknemers. Er doen zelfs al geruchten de ronde over 400+ aannames in 2019. Allereerst wordt hierbij naar de KLM luchtvaartschool (KLS), voorheen verantwoordelijk voor rond de honderd vliegers per jaar, gekeken. Maar na de magere jaren van de crisis heeft de KLS met te weinig instructeurs en geen eigen vliegtuigen niet meer de capaciteit om nieuwe vliegers in groten getale op te leiden.

De KLS heeft langere tijd gezocht naar plekken in het buitenland om de studenten het vliegtraject te laten volgen, maar door de groeiende vraag internationaal naar vliegers is er weinig capaciteit bij buitenlandse scholen. Bij de vliegschool van Lufthansa in Phoenix die in het verleden gebruikt werd door de KLS om studenten op te leiden, heeft Lufthansa bijvoorbeeld zelf de volledige capaciteit nodig voor haar eigen studenten.

MFA als reddende engel

Na een mislukte deal om studenten in Spanje op te leiden, heeft de KLS besloten om een plek binnen Nederland te zoeken. Hierbij kwam al vrij snel de Martinair Vliegschool (MFA) in beeld. Aangezien zowel de KLS als de MFA op dat moment verlieslatend zijn, wordt al vrij snel besloten tot een samenwerking. Door samen op te trekken sta je sterker en kun je een kwalitatief hoogstaand product leveren, is de insteek.

Samenwerken

De MFA heeft de beschikking over de vliegtuigen en instructeurs die de KLS mist en kan hiermee de KLS uit de brand helpen. De KLS levert de

andere helft van de opleiding en neemt hiermee een deel van de kosten voor de MFA weg. Dit heeft geresulteerd in een gestroomlijnde en stabiele samenwerking, waarbij de MFA een groot deel van het vliegtraject faciliteert voor de KLS. Zowel KLS- als MFA-instructeurs geven de studenten instructie en werken goed met elkaar samen. Hoewel op dit moment nog wel onder de kap van hun eigen werkgever.

Vliegtraject

Aangezien de KLS op dit moment niet beschikt over eigen vliegtuigen vindt het volledige praktijkgedeelte plaats in Lelystad. Er zijn echter voor de toekomst wel plannen voor uitbreiding van de vloot lesvliegtuigen. Op dit moment zijn er nog een vijftal MFA-studenten die gelijk optrekken met de KLS-studenten. MFA neemt echter zelf geen nieuwe studenten meer aan.

Zoals op de website van MFA vermeld staat, is de KLS op dit moment single supplier van studenten voor MFA.

De toekomst?

Het is lastig om in de toekomst te kijken, maar de samenwerking heeft potentie en wordt steeds gestroomlijnder gemaakt. Het resultaat hiervan is een hoog kwalitatieve vliegopleiding. Voor KLM is dit van belang aangezien de studenten voor hun opleiding een COVA (commissie van aanname)-gesprek hebben met KLM en dus als toekomstige vlieger voor KLM geselecteerd worden.

Groeien

Op dit moment worden er ongeveer 60 studenten per jaar opgeleid, met het idee om over niet al te lange tijd door te groeien naar 80. Aan de hoge vraag van KLM zullen de KLS en MFA niet kunnen voldoen, maar om de kwaliteit hoog te houden is het belangrijk niet te hard te groeien. Daarbij komt dat het zeer lastig is goede instructeurs te vinden in de huidige markt omdat deze er steeds vaker voor kiezen zelf een carrière te beginnen bij een luchtvaartmaatschappij.

Samen naar de toekomst

Met de nieuwe samenwerking tussen de KLS en MFA lijkt de wrok die er in het verleden tussen de werknemers van beide maatschappijen is ontstaan tot het verleden te behoren. Om sterk te staan moet je samen optrekken en de toekomstige vliegers van KLM zijn hier het beste voorbeeld van.



BOM de baas

Daar ging ik dan. Springvorm onder m'n arm, door de regen richting Schiphol-Oost. Nét iets te warm in een nét iets te strak pak, waar ik de avond ervoor nog nét even een vlek uit had gepoetst.

Tekst: Jochem Baas

Een 'life event' omschreef een van mijn klassenmaatjes het laconiek. Ik weet eerlijk gezegd niet of ik blij word van dit soort life events. Een aanloop van tegenstrijdige berichten van een afdeling die zich Planning & Rotation noemt. Wat er precies 'draait' bij deze afdeling Rotation is mij tot dusver een groot raadsel, want de rader-tjes lijken hier bijzonder stroef te gaan.

Uiteindelijk toch de verlossende brief; dresscode smart. En of je ook even een taart mee wil nemen. Een uur na mijn aankomst op Oost ploeg ik me zwetend in mijn pak door een briefingpakket terwijl de heren keuvelend door mijn zelfgemaakte 'key lime pie' zitten te ploegen. Zelfgemaakt is hier overigens een relatief ruim begrip.

Rond de lunch begin ik langzaam wat meer lucht te krijgen. 13:30 uur, het einde moet toch in zicht zijn? Na een uitputtende laatste leg ben ik nog nooit zo blij geweest om 'op de gang' gestuurd te worden.

Of de taart ze gesmaakt heeft? Geen idee eerlijk gezegd. De heren zaten zo in hun rol dat zelfs de taart een chronisch tekort aan bevestiging kreeg. Of misschien was hij wel gewoon totaal niet te vreten.

Ik schijn in ieder geval baas te mogen worden. Doe ik m'n naam toch nog eer aan. Dikke boeie van die taart.



Shannon Airport

Laatste stop voor de oceaan

Shannon Airport dankt zijn bestaan aan trans-Atlantische vluchten. De luchthaven heeft door de jaren heen succesvol ingespeeld op de ontwikkelingen van dit verkeer om relevant te blijven. Sommige innovaties hebben wereldwijd navolging gekregen. Toch is de luchthaven tegenwoordig nauwelijks nog van belang voor de intercontinentale luchtvaart.

Tekst: Pim Lamers



In de jaren 30 begonnen de eerste trans-Atlantische diensten met vliegboten. De 'Clippers' van Pan American vormden de pioniers op dit gebied, maar ook de Britten ontwikkelden dit soort vliegboten. De Ierse regering zag kansen voor de Ierse economie en wilde graag een soort trans-Atlantische hub ontwikkelen. Ook landvliegtuigen moesten hier kunnen aankomen, zodat de passagiers konden overstappen op vluchten binnen Europa. Na een grondige studie werd in de monding van de Shannon-rivier een dokplaats voor de vliegboten aangelegd. Een nabijgelegen moeras werd drooggelegd voor een aantal grasbanen.



Vanaf eind jaren 30 kwamen de 'Clippers' langs Shannon voor een tankstop voor ze de oceaan overgingen. Verschillende maatschappijen leverden overstappende passagiers aan.

Irish Coffee

Na de Tweede Wereldoorlog bleken landvliegtuigen de toekomst te hebben. Vanaf 1947 waren een nieuwe verharde baan en terminal beschikbaar om het snel groeiende vliegverkeer over de oceaan te faciliteren. De Ierse regering wilde Shannon maximaal stimuleren en maakte alle handel voor de luchtvaart belastingvrij. De slimme ondernemer Brandon O'Regan opende 's werelds eerste duty-free shop voor de reizigers die tijdens de tankstop in de terminal verbleven. Barman Joe Sheridan bedacht een soort koffie met Ierse whisky die wereldberoemd werd dankzij de vele VIP's die via Shannon reisden. Een hotel in San Francisco begon op basis van de verhalen de koffie na te maken en verkocht deze als 'Irish Coffee'. De rest is geschiedenis.

Dit waren de hoogtijdagen van Shannon. De meeste trans-Atlantische vluchten staken de oceaan over tussen Shannon en het Canadese Gander. De meeste vliegtuigen hadden zuigermotoren en hadden de tankstops nodig. Ook KLM gebruikte Shannon veelvuldig, al ging het in 1954 goed fout toen een Constellation na de start in de rivier stortte.

Aeroflot hub

Eind jaren 50 doemden er problemen op voor Shannon. Straalvliegtuigen leken in de toekomst zonder stops de oceaan over te kunnen vliegen. Met een nieuwe baan die in 1961 werd geopend probeerde Shannon

relevant te blijven. Dit lukte redelijk goed. In 1968 werd een nieuwe terminal geopend met het vooruitzicht dat het verkeer fors zou groeien door grote wide-body jets. Maar steeds vaker vlogen de nieuwe jets Shannon voorbij. Ze hadden de tankstop niet meer nodig. De Ierse regering dwong intercontinentale vluchten naar Dublin en andere Ierse bestemmingen om via Shannon te vliegen. Maar dit was niet genoeg om de terugloop tegen te gaan.

De vindingrijke Ieren vonden echter een nieuwe markt. De luchtvaartmaatschappij van de Sovjet-Unie, Aeroflot, werd overgehaald een hub te openen op Shannon. Het neutrale Ierland lag ideaal als tankstop op de route naar onder andere Cuba. Het vliegbereik van Sovjet-vliegtuigen was niet briljant, dus de tankstop was hard nodig. De Sovjets mochten hun eigen brandstof naar een aparte brandstofopslag in Shannon verschepen en van daaruit tanken in Aeroflot-vliegtuigen. Zo bespaarde Aeroflot voor de Sovjets schaarse harde valuta.

Vanaf 1980 groeide de Aeroflot hub flink, vanaf 1983 mochten de Ieren de Sovjet-brandstof ook goedkoop aan derden verkopen. Dit trok ook andere gebruikers aan voor een goedkope tankstop. Aeroflot handelde uiteindelijk tweeduizend vluchten per jaar via Shannon af, alle vluchten tussen de grote steden in de Sovjet-Unie en Noord- en Zuid-Amerikaanse bestemmingen. Er werd ook veel onderhoud uitgevoerd op Shannon in eigen hangaars.

Vanaf eind jaren 80 was er ook een Amerikaanse immigratiepost op Shannon, de eerste en toen nog enige in Europa. Passagiers konden tijdens een tankstop alvast de paspoortcontrole voor de VS afhandelen.

Verplichte tankstop

Na de val van de Sovjet-Unie zakte het vervoer van Aeroflot via Shannon in. De luchthaven begon snel zijn plek te verliezen als stop voor oceaananverkeer. Toch werd in 2000 nog een nieuwe grotere terminal geopend. Vluchten tussen de VS en Ierland moesten nog steeds verplicht stoppen op Shannon. De Amerikaanse immigratiepost trok ook nog een niche. British Airways had bijvoorbeeld een tijd vluchten vanaf London City Airport via Shannon naar New York. Vanaf de korte baan op London City kon de aangepaste A319 niet volgetankt weg. Op Shannon werd bijgetankt voor de oversteek naar New York, terwijl de passagiers vast de paspoortcontrole afhandelden. In New York konden ze meteen het land in, waardoor de vlucht toch een snelle verbinding vormde tussen de zaken centra van Londen en New York.

Vanaf 2008 ging het snel bergafwaarts. De economische crisis raakte Ierland hard. Het Open Skies-verdrag tussen de EU en de VS haalde een streep door de verplichte tankstop tussen de VS en Ierland. De Amerikaanse maatschappijen gingen massaal rechtstreeks op Dublin en Cork vliegen. Vanwege de crisis stopte British Airways de vluchten van London City naar New York. Het aantal passagiers op Shannon halveerde van 3,5 miljoen tot 1,7 miljoen in een paar jaar tijd.

Shannon maakt de laatste jaren weer groei door vanwege opkomende low cost-vluchten naar Europese bestemmingen. Het heeft weinig te maken met waar de luchthaven ooit voor bedoeld was, maar het past wel bij de vindingrijkheid waarmee de luchthaven het al zoveel jaren volhoudt.



overtrokken

Oorsprong van de Embraard

In tegenstelling tot het oude Griekenland waar mannen hun baard lieten staan, bestond in het oude Rome voor langere periodes de gewoonte dat mannen hun baard scheerden. Toen Cicero (uit het oude Rome) al op leeftijd was, deed hij zijn beklag over de jeugd die steeds vaker een stoppelbaard liet staan. Tevens klaagde hij over de gewoonte van de jeugd om naar Baiae te gaan in de zomer, waar ze gingen zuipen en feesten. Net als het Chersonissos van nu.

Of er veel is veranderd? Over de baard herkennen historici een terugkerend patroon, ze refereren hierbij aan het fenomeen van de Embraard. Veel piloten, met name captains, dragen bij KLM Cityhopper op de Embraer een baard. Deze captains zaten de afgelopen jaren veelal op relatief jonge leeftijd dragen ze de (stoppel)baard om natuurlijk overwicht en autoriteit uit te stralen,' zo luidt de hypothese van onze bekendste en oudste historicus S. Niklaas. Omdat S. Niklaas ook deze van onze bekendste en oudste een flinke baard heeft, stelden we hem de vraag of zijn eigen baard niet in strijd is met zijn hypothese. Zijn antwoord: 'Nee, deze wordt er zelfs door bevestigd, ik heb in deze tijden ook natuurlijk overwicht nodig om mijn feestje te vieren zoals ik wil.'

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The Maple Leaf goes to press at 9000 hours each morning and is delivered direct to your forward post office the same day.

It should be picked up there each day when your unit sends for its mail. In some cases, with widely scattered units, it may be the following day before it reaches you.

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.

Should be picked up there each day when your unit sends for its mail. In some cases, with widely scattered units, it may be the following day before it reaches you.

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.

Should be picked up there each day when your unit sends for its mail. In some cases, with widely scattered units, it may be the following day before it reaches you.

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.

Should be picked up there each day when your unit sends for its mail. In some cases, with widely scattered units, it may be the following day before it reaches you.

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.

Should be picked up there each day when your unit sends for its mail. In some cases, with widely scattered units, it may be the following day before it reaches you.

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

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

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

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

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

Admiral King said that the night air battle was a narrow one, but the result was a decisive victory. He said that the Japanese were going to be defeated.

lized
he now holds

a British air force, and more than 100 aircraft which were shot down.

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

In the Argentine, American troops of the Fifth Army have gained possession of a large area of land.

Their greatest handicap, great as it is, is the fact that there are no signs of enemy withdrawal in the Heratogebosch area, and in the area of Broek and Tilburg.

Another column of the Eighth is driving from the south-east towards the village of Broek, and is now within four miles of Tilburg.

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

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

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

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

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

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

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

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

In the Argentine, American troops of the Fifth Army have gained possession of a large area of land.

Their greatest handicap, great as it is, is the fact that there are no signs of enemy withdrawal in the Heratogebosch area, and in the area of Broek and Tilburg.

Another column of the Eighth is driving from the south-east towards the village of Broek, and is now within four miles of Tilburg.

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

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

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

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

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

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

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

News flashes--

Ottawa announces total strength of Canadian armed forces 761,000 as of Oct-25-478,000

Bond sales pass four million mark

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high

Canadian Air Force announced its quota for the Seventh Canadian Drive, interest in the campaign is high



Het torentje

Hoe ontwijk je moeilijke vragen?

Een slimme minister weet aan welke dossiers eer te behalen valt en welke dossiers valkuilen zijn. Bij die laatste categorie moet je laveren tussen de moeilijke vragen van Kamerleden. En het is dan zaak de vragen wel serieus te nemen, maar niet al te concreet antwoord te geven. Het lijkt erop dat minister Cora van Nieuwenhuizen van Infrastructuur en Waterstaat die eigenschap tot in de puntjes beheerst.

Luchtvaart is een lastig dossier en het siert de minister dat zij dat dossier zelf ter hand neemt en niet afschuift op een staatssecretaris. Maar het valt op dat zij bij de behandeling van het onderwerp 'arbeidsomstandigheden in de luchtvaartsector' behendig de vragen beantwoordt zonder concrete toezeggingen.

Tijdens de hoorzitting op 28 november en de daaropvolgende commissievergadering kwamen de arbeidsomstandigheden bij een bekende Ierse luchtvaartmaatschappij aan de orde. Die arbeidsomstandigheden zijn dermate slecht dat het de vliegveiligheid kan raken. De Kamerleden willen weten wat de minister aan de problemen gaat doen. Vooral omdat de vertegenwoordiger van ILEN T tijdens de hoorzitting heeft gezegd dat zij die Ierse maatschappij amper controleert.

In de praktijk controleert ILEN T de Nederlandse luchtvaartmaatschappijen en steekproefsgewijs de maatschappijen van buiten de EU. En dus niet andere Europese luchtvaartmaatschappijen. Omdat men ervan uitgaat dat alle lidstaten van de EU hun luchtvaartmaatschappijen op dezelfde manier controleren. Daar ligt dus geen prioriteit.

Maar een Ierse maatschappij mag wel van Eindhoven naar Malaga vliegen. Zowel de Nederlandse als Spaanse autoriteiten gaan ervan uit dat de Ieren de controle uitvoeren. Maar ondertussen controleert niemand iets en kan het dus zijn dat de bemanning bij een vertraging in de crewroom moet overnachten.

In Brussel is men ook bezig om iets te doen aan de arbeidsomstandigheden in de luchtvaart. Dus er gebeurt al veel en de minister kan wei-

nig betekenen op dit moment. En volgens de minister gaat zij niet over arbeidsomstandigheden. Dat is iets voor haar collega op Sociale Zaken.

Maar minister Koolmees van Sociale Zaken kent hetzelfde trucje. In zijn antwoord op Kamervragen over de ontslagen Ryanair-vliegers geeft hij als antwoord:

Dit betreft een civiel geding tussen private partijen, waarin geen taak is weggelegd voor de overheid.

En:

Wij zetten ons in Europees verband in om onduidelijkheid in regelgeving aan te pakken.

En zo ziet het er naar uit dat het kabinet geen handen vuil wil maken aan dit dossier. Heel slim, heel behendig, maar niet netjes.





VLIEGENDE HOLLANDERS

***Vliegende Hollanders* is een avontuurlijke dramaserie over de opkomst van onze burgerluchtvaart.**

Twee pioniers, Albert Plesman en Anthony Fokker, maakten Nederland tussen 1919 en 1939 tot een belangrijke speler op het wereldtoneel van de luchtvaart. Regisseur Joram Lürsen en schrijver Thomas van der Ree (succesvol met *Bankier van het Verzet*) vertellen in acht afleveringen het epische verhaal van een jongensdroom.

Vliegende Hollanders zal in 2020 worden uitgezonden bij AVROTROS op NPO1 en wordt gezien de historische setting Nederlands duurste dramaserie ooit. In de volgende uitgave van *Op de Bok* meer nieuws!

Maak deel uit van deze spectaculaire productie middels een preferent winstdelende participatie. Dan wordt u deze zomer ook uitgenodigd voor een kijkje achter de schermen op de set.

www.topkapifilms.nl

Meer info: arnold@topkapifilms.nl



Wil je dat je belangen na je pensionering net zo professioneel worden behartigd als daarvoor?

De VGV is vertegenwoordigd in bestuur en verantwoordingsorgaan van het KLM Pensioenfonds voor Vliegend Personeel en is zo betrokken bij beslissingen als de jaarlijkse indexering van de uitkering.

De VGV biedt ook een flink aantal sociale activiteiten en het verenigingsblad *Keep in Touch*.



Vereniging van Gepensioneerde Verkeersvliegers

Je kunt je vanaf een jaar vóór je pensionering aanmelden als lid via website vgv-ned.nl

Het lidmaatschap is het eerste jaar gratis.



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers