

Maart 2017

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**40 jaar na
Tenerife**

**Eindelijk een
cao**

Home sweet home

WENST U EEN HYPOTHEEK DIE PRECIES BIJ U PAST?



EEN LOGISCH ANTWOORD OP AL UW VRAGEN.

● Hypotheken ● Verzekeringen ● Makelaardij ● Pensioenen

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

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

020 645 05 52
amstelveen@vlieg.nl

VLIEG HYPOTHEKEN
Amsterdamseweg 490
1181 BW Amstelveen

www.vlieg.nl

Vaste prijs, geen provisie

VAN RENESSE Financiële Diensten



Op zoek naar een financieel adviseur, die klare taal spreekt en onafhankelijk opereert?

Frank van Renesse vindt de beste oplossingen voor uw financiële situatie. Betrouwbaar, helder en duidelijk.

Heeft u vragen? Bel vrijblijvend.



www.vanrenesse.nl | Tel. 06 54 64 2020



Onzekerheid

Steven Verhagen
@VNVPresident

Het VNV-verkiezingstraject is in mijn ogen een te lang proces. Een volgend team zal hier toch naar moeten kijken. Met bestuursperiodes van slechts twee jaar is een traject van om en nabij de vier maanden gewoon te lang. Zeker met de verkiezingen van nu die de vereniging in haar greep houden. Bestuurlijk is het in alle oprechtheid voor beide partijen nu erg lastig. Daarom hoop ik ook dat er vlot een einde aan de onzekerheid komt of al is gekomen bij het verschijnen van deze editie. Daarbij kan het zijn dat dit mijn (voor)laatste column voor u is als president van de vereniging. Laten we hopen dat welk bestuur er ook aan zal treden we een periode van eenvoud, harmonie en eensgezindheid tegemoet gaan na een tijd met veel moeilijke of moeilijke dossiers.

Het zeer geslaagde VNV-tussenfeest was hiervan een voorbeeld. Als bij een zeer uitgebreide crewborrel hebben velen elkaar weer kunnen spreken en heb ik geen onvertogen woord gehoord. We hadden de feestcommissie zo'n twee jaar geleden gevraagd om eens na te denken over een andere formule voor het tussenfeest, met een andere 'look and feel'. Ze hebben zich bijzonder goed van hun taak gekweten, waar-

voor een woord van dank op zijn plaats is, bij deze!

Rondom fair competition moeten we keihard blijven knokken. Laatst kreeg ik een vraag van een collega waarom we hier zo op drukken en dat het een 'fact of life' is.

Daar ben ik het pertinent niet mee eens. De beste bescherming van onze banen en arbeidsvoorwaarden is het uitbannen van oneerlijke concurrentie. We worden overspoeld door staatsgesponsorde capaciteit en als we dat in Europa maar laten gaan dan kunnen we daar, gezien de astronomische aantallen vliegtuigen die de markt gaan overspoelen, niet meer tegenop bezuinigen. Loonsverhoging via een cao binnenhalen zal dan een achterhoedegevecht blijken te zijn. We kunnen en moeten er alles aan doen en we kunnen het verschil betekenen. Vliegers zijn bij uitstek doorzetters en vechters om hun doel te bereiken. Daarom zou ik graag meer fighting spirit van ons collectief willen zien. Willen is kunnen!

Een coalitie van bedrijven en vakbonden in Europa die miljoenen werknemers vertegenwoordigt, Europeans for Fair Competition, weigert het hoofd in de schoot van het Midden-Oosten te leggen. Als de ge-

dachte mocht zijn dat het toch geen zin zou hebben dan zal dat misschien ooit blijken, maar baat het niet schaad het niet! We drukken heel hard op de Europese Commissie en zitten bovenop het onderhandelingsproces tussen EU en Qatar want die uitkomst is onzeker. De ceo's van AFKL en Lufthansa hebben onlangs in dit licht een scherpe brief aan EU Transport Commissaris Bulc gestuurd, tot woede van de ceo van Qatar Airways die zeer prominent in de staatsdelegatie van Qatar zit. Heel belangrijk deze brief want Qatar wil een Open Skies luchtvaartverdrag. Dat vinden we op zich geen probleem. Concurrentie is goed maar dan alleen met een hele sterke, scherpe, controleerbare en handhaafbare fair competition clause waardoor markttoegang beperkt of ontnomen wordt in geval van onrechtmatige staatssubsidies. Niet meer dan normaal. En laten we ons realiseren dat Europa qua luchtvaart veel meer te bieden heeft aan Qatar dan andersom. Het kan en zal niet zo zijn dat de luchtvaart in de uitverkoop gaat ten faveure van andere industrieën of sectoren! Dit zou onder WTO-regelgeving "the greatest trade violation in history" zijn. Daar moeten we met ons allen al het mogelijke aan doen.

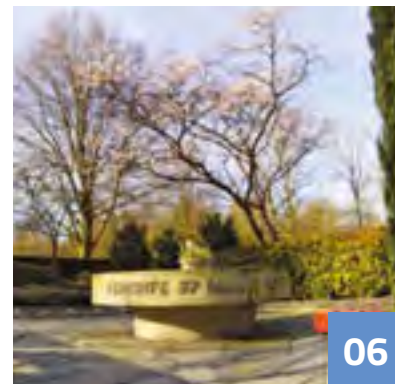
inhoud maart 2017

- 01. steenvast
- 03. voorwoord
- 04. woord en wederwoord
- 05. portret
- 06. 40 jaar na tenerife
- 10. eindelijk een cao
- 12. uit het nieuws geplukt
- 14. netflix van de lucht
- 15. mayday mayday
- 16. home sweet home
- 18. weemoed
- 19. van het bestuur
- 29. hamerslag
- 30. van de ledenraad
- 32. publicaties



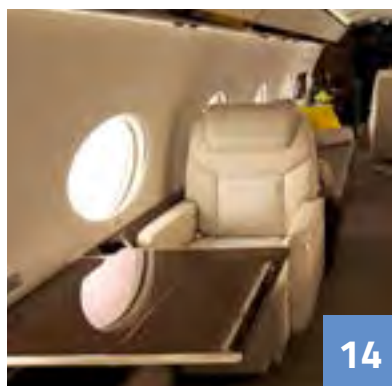
05

portret



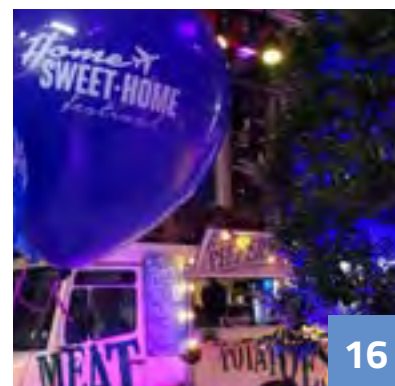
06

40 jaar na tenerife



14

netflix van de lucht



16

home sweet home festival

colofon

**Maandblad van de Vereniging
Nederlandse Verkeersvliegers**
Opgericht 1929
Medegrondlegger van IFALPA

Adres
Dellaertlaan 61
Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
telefoon +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
Marc Dubbeldam, Menno van Goor en Lionel
Wille

Dagelijks bestuur
Steven Verhagen (KLM) - president
Arthur van den Hudding (KLM) - vicepresident
Frank Nauta (KLM) - secretaris
Ruud Stegers (KLM) - penningmeester
Hille Went (Transavia) - algemene zaken

Overige bestuursleden
Willem Schmid (KLM) - KLM
Coen George (Transavia) - Transavia
Martijn Loef (KLM) - CHC HN/easyJet/KLM FA
Bart Benard (Martinair) - TUIfly
René Joziassie (KLM) - Internationale zaken
Otjan de Bruijn (KLM) - Professionele zaken
Piet-Hein Eldering (KLM) - Vliegtchnische zaken

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
3 april 2017



Foto: Tim Stet

And the winner is...

Francis van Haaff
hoofdredacteur

Dat leest u in de volgende Bok! Want bij het ter perse gaan van deze Op de Bok is de stemperiode zelfs nog open.

Deze editie brengt een herinnering aan het trauma van Tenerife '77 zonder dat we politiek op de wond willen drukken. Een opmerkelijk bericht over 'All you can fly' werd onder de loep genomen. Een traan valt bij de herinnering aan onze postvakken. Een verslag van het ongeval van Flybe is een veer in het achterste van de Accident Investigation Group en daarom ook de hele VNV. Een beeldverslag laat zien hoe ongelooflijk geweldig het Home Sweet Home feest was op 11 maart. Mijn oprechte dank aan de mensen die dit organiseerden. Wat een ontzettend goed geslaagde partij!

Als deze Bok bij u op de mat valt is de uitslag van het referendum bekend en de Algemene Vergadering is zelfs ook al achter de rug. Hoewel er toch nog een heel klein kansje is dat er nog een keer gestemd moet worden, denk ik dat de president en de vicepresident voor 2017-2019 bekend zijn. Gefeliciteerd beide heren!

Wat mij opviel bij deze verkiezing? Kijk, ineens waren er twee teams, dat was een verrassing. Het was daarna ook nog even een verrassing of zich nog een derde team zou melden. Als hoofdredacteur had ik dat prachtig gevonden. Deze verkiezing

vind ik overigens ook schitterend hoor. Dit is 'prime time' materiaal voor het VNV-jubileumboek wanneer wij honderd jaar bestaan.

Toch ging het, zoals dat meestal gaat bij verkiezingen, weer iets te weinig over de inhoud. Omdat de belangen groot zijn werden er hier en daar harde woorden gesproken. Ultimatums werden gesteld. Voorwaarden werden gesteld. Vriendengroepjes werden binnen de teams gemaakt. Het waren heuse groepsdynamieken van het normaalste soort. Het is een tijd geweest waarin pauwen hun veren opschudde en waarin apen hun tanden laten zien.

Wat mij betreft bleven de aanvallen die we de komende tijd op onze arbeidsvoorwaarden kunnen verwachten onderbelicht. Het de-risken van de pensioenen kan een herhaling van zetten worden. Boost in Frankrijk, is dat ook denkbaar bij ons? Hoe gaat een Presidentieel Team nou echt Pay-to-Fly aanpakken? Oneerlijke concurrentie, welke politieke stroming kan de publieke verontwaardiging nou echt aanwakkeren?

Het ging wat mij betreft veel te veel over de persoon. Moet je 'likeable' zijn? Moet je een bepaald soort vent zijn om een goed bestuurder te zijn? Het ging wat mij betreft veel te veel over de vorm. Over die ultimatum en voorwaarden. Die werden als

moddergooien bestempeld. En dat doen vliegers niet. Dat is niet ons niveau. Het behendig op de vorm overgaan op het forum kwam bij mij ontzettend truttig over. Waarschijnlijk kwam dat door de emoties en ook door de belangen die toch op het spel staan. Zijn emoties niet bijna altijd de doorslag bij verkiezingen?

Niets menselijks is piloten vreemd. En het artikel in ons jubileumboek schrijft zich vanzelf.



Ledenraad

Na 35 mooie KLM-jaren ga ik met vervroegd pensioen. Hiervan heb ik zo'n dertig jaar deel uitgemaakt van de KLM-ledenraad. Ooit begonnen als jonge tweebander achterin de zaal luisterend naar de 'oude' mannen over cao-onderwerpen waar ik eigenlijk nog geen kennis van had. Nu als nestor van de ledenraad voorin de zaal, waar ik het bestuur goed in de ogen kan kijken.

Door de jaren heen leer je de spelregels kennen van wat wel en niet mogelijk is binnen de VNV-organisatie. In de ledenraad zijn we het niet altijd met elkaar eens vanwege verschil van inzicht over het onderwerp of tegenstrijdige belangen gezien de positie op de senioriteitslijst.

Juist de discussies die hierdoor in de ledenraadszaal worden gehouden dwingen ons om alle facetten van het onderwerp te belichten. Ook ik ben tijdens een vergadering weleens compleet van mening veranderd omdat een collega met overtuigende redenen kwam om dit te doen. Het moeilijkst blijven de 'pakket'-moties, waarin meerdere onderwerpen gelijktijdig zijn opgenomen. Het zijn 'alles-of-niets'-moties waarin wij als ledenraad weinig speelruimte hebben voor amenderingen omdat de 'balans' tussen de wensen van werkgever en de VNV in evenwicht moet blijven.

Ik heb er nooit alleen voor 'mijn achterban' gezeten. De belangen van alle vliegers waren belangrijk voor mij. Juist deze solidariteit en eenheid hebben de arbeidsvoorwaarden mogelijk gemaakt waar we nu dagelijks de vruchten van plukken. Over je hele carrière zal je regelmatig meer of minder voordeel hebben van bepaalde gemaakte cao-afspraken.

Woord en wederwoord is een vrijplaats voor meningen van de leden en geassocieerden van de VNV. Bijdragen geven uitsluitend de opvattingen van de auteur weer. De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken in te korten tot maximaal 400 woorden en/of te redigeren op stijl, grammatica en structuur. Stukken die zich kenmerken door onbetamelijk of onnodig kwetsend taalgebruik, of waarvan de inhoud in de ogen van de redactie schadelijk is voor de Vereniging, worden geweigerd. Hiertegen is beroep mogelijk bij de president van de Vereniging (artikel 73 Huishoudelijk Reglement).

Aan de 'klagers' op de route heb ik maar één advies. Meld je aan voor de ledenraad en ga actief meediscussieren in de raadszaal in plaats van op het forum het bestuur en ledenraad af te branden. Het is jammer dat veel vliegers zich niet realiseren hoeveel werk er binnen de VNV wordt verzet om onze belangen wereldwijd te behartigen.

Hierbij mijn dank aan al die collega's die zich op een of andere manier inzetten om de kar van de VNV te trekken. Vergelijk onze cao maar eens met die van andere maatschappijen en zie dan hoe goed wij het hebben. Ik zeg het nogmaals, alleen eenheid en solidariteit maakt dit mogelijk.

Ik maak nu plaats voor een nieuw aan te nemen vlieger, zal hij/zij zich melden voor de ledenraad? Het gaat jullie allen goed.

Egbert Theune
Captain B737



Egbert Theune (1961)

wordt door iedereen erkend als de nestor van de ledenraad. Hij is van de RLS klas 80-1, met in de opleiding nog drie aerobatic vluchten op de Saab Safir. Na in zijn wachttijd twee jaar steward te zijn geweest op o.a. de DC-8, begon hij in 1984 als coco op de oude B747. Een jaar co op de DC-9 was de springplank voor de co-functie op de Classic 747 en de -400. Captain was hij op de Fokker 100 en twintig jaar op de Boeing 737.

"In de LR heb ik geleerd dat cao-onderhandelingen een delicaat proces zijn. De recente inlever-cao was een zware beproeving voor de ledenraad. Twee zeer lange dagen vergaderen waren nodig om het pakket aan maatregelen te bespreken. We zagen dat democratie in de ledenraad werkt, meerdere alternatieven zijn besproken maar hebben het niet gehaald als amendering."

"Ik hoorde vroeger een gezagvoerder zeggen dat hij zijn carrière zonder ongelukken had afgesloten. Het had toen geen lading voor me, maar nu begrijp ik het. Ook ik ben nu oprecht blij met pensioen te gaan zonder ongelukken."

"Dicht bij huis staat een korenmolen en ze zijn op zoek naar vrijwillige molenaars, dat lijkt me wel wat.."



40 jaar na Tenerife

Tekst: Pim Lamers

De ergste vliegcrash ooit voltrok zich op de luchthaven Los Rodeos op het Spaanse eiland Tenerife op 27 maart 1977. Het is dit jaar veertig jaar geleden dat 583 mensen omkwamen bij de botsing tussen twee Boeing 747's op de startbaan van de luchthaven. De crash heeft een enorme invloed gehad op de luchtvaartsector in het algemeen en de Nederlandse luchtvaart in het bijzonder. In veertig jaar is niet alleen veel veranderd in de luchtvaart, dat geldt ook voor het eiland Tenerife.



Wie tegenwoordig het Canarische eiland Tenerife bezoekt, kan zich wellicht niet goed

voorstellen dat zich juist hier de dodelijkste ramp uit de luchtvaart-geschiedenis heeft voltrokken. De meeste bezoekers komen tegenwoordig aan op de moderne luchthaven Reina Sofia, middenin het massatoerisme dat het zuidelijke deel van het eiland in beslag heeft genomen.

De machtige vulkaan Teide torent 3.700 meter hoog boven het eiland uit en beheerst zelfs het klimaat op het eiland. Het groene westen en noorden van het eiland ontvangen dankzij de Teide genoeg regenval voor landbouw, waar het zuiden en oosten meer op een rotswoestijn lijken.

De noordelijke luchthaven Los Rodeos ligt in het groene deel bij de hoofdstad van het eiland, Santa Cruz de Tenerife. Tegenwoordig handelt deze luchthaven voornamelijk verkeer tussen de andere Canarische eilanden en het Spaanse vasteland af. Op een heuvel naast de luchthaven staat in een park het monument dat bij de dertigjarige herdenking van de ramp is opgericht. Vanaf het monument kijkt men uit op de luchthaven waar het allemaal gebeurde. Het is

Stairway to Heaven

Op de berg Mesa Mota in de gemeente San Cristóbal de La Laguna staat een monumentaal kunstwerk ter nagedachtenis aan de 583 slachtoffers van de Tenerife-ramp. Het 18 meter hoge monument, dat is gemaakt door de Nederlandse kunstenaar Rudi van de Wint, heet 'Stairway to Heaven' en is een wenteltrap die een oneindige beweging naar boven lijkt te maken, maar plotseling stopt, zoals de levens van de slachtoffers. De trap maakt, zo hoog op de berg, ook contact met de lucht daarboven, met de oneindige sterrenhemel, die als het ware even wordt aangeraakt.

lastig zich een voorstelling te maken van de verschrikkelijke ramp die hier plaatsvond.

In de jaren zeventig is er nog nauwelijks sprake van massatoerisme op Tenerife. Er zijn nog nauwelijks resorts in de zuidelijke badplaatsen en de luchthaven Reina Sofia bestaat nog helemaal niet. Het grootste van de Canarische eilanden is een relatief arm en achtergebleven deel van Spanje, een overblijfsel uit de koloniale tijd. De kleine luchthaven Los Rodeos is een van de weinige verbindingen met de buitenwereld. De geografie en zelfs de geschiedenis van Tenerife hebben grote invloed op de gebeurtenissen en nasleep van de ramp gehad.

Een keten van gebeurtenissen leidde tot de ramp

Want alhoewel de ramp uiteindelijk werd veroorzaakt doordat de KLM 747 aan de start begon zonder daarvoor toestemming te hebben gekregen, waren er zeer vele factoren die stuk voor stuk ertoe bijdroegen dat deze ramp mogelijk werd en zo fataal was.

De ramp

Beide vliegtuigen waren immers nooit op Tenerife geweest als de eilanden geen onafhankelijkheidsbeweging hadden gehad. Deze 'Fuerzas Armadas Guanches' voerde een bomaanslag uit op een bloemist op de naburige luchthaven van Las Palmas de Gran Canaria. De terroristische organisatie wiens naam slaat op het oorspronkelijke

Berbersvolk dat de eilanden bewoonde, de Guanches, was een gewapende afsplitsing van de onafhankelijkheidsbeweging die nauwelijks twee jaar actief is geweest.

De aanslag zelf richtte amper schade aan, maar de luchthaven werd uit voorzorg gesloten en binnenkomende vluchten moesten massaal uitwijken naar de kleine luchthaven van Tenerife. Hiermee kwam een keten van gebeurtenissen op gang, die tot de uiteindelijke ramp zou leiden.

Op de luchthaven van Tenerife werden vliegtuigen op een taxibaan geparkeerd en moesten vertrekkende vliegtuigen taxiën over de startbaan. Ondertussen hadden de KLM-vliegers zorgen over de nieuwe ingewikkelde werk- en rusttijdenregeling, die druk op de vliegers legde om zo snel mogelijk weer richting Las Palmas en Amsterdam te vertrekken. De regels waren in 1976 ingevoerd en naast ingewikkeld ook zeer punitief. De hoge straffen bij overtreding legde druk op vliegers om op alle mogelijke manieren binnen de regels te blijven. Om niet te hoeven tanken op Las Palmas besloten ze extra brandstof te tanken op Los Rodeos. Zo hoopten ze tijd te besparen op Las Palmas. Ondertussen was de luchthaven van Las Palmas weer open. Het KLM-toestel kon niet weg omdat het nog aan het tanken was. De PanAm 747 kon het KLM-toestel niet passeren en werd zo gedwongen om te wachten.

Hierdoor vertrokken beide toestellen later, op het moment dat het bijzondere klimaat rond de Teide zich liet gelden. Bewolking dreef binnen over de kust en manifesteerde zich als mist op de 600 meter hoog gelegen luchthaven. Het zicht liep terug naar minder dan 300 meter. »



Beide vliegtuigen moesten door de dichte mist over de startbaan achter elkaar aan taxiën naar het begin van de baan om te kunnen starten. Tot overmaat van ramp was de centerline verlichting ook nog kapot die dag. Alle betrokken vliegers maakten zich zorgen dat de luchthaven zou sluiten vanwege de lage zichtwaarden en ze wilden geen tijd verliezen. De vliegers van beide 747's konden elkaar niet zien en ook de verkeersleider in de toren kon beide vliegtuigen niet zien vanwege de mist. Bovendien was de communicatie met de verkeersleiding soms verwarrend door niet-standaard uitdrukkingen en een taalbarrière. De meeste factoren die de grootste vlieg-ramp in de geschiedenis mogelijk zouden maken waren ondertussen aanwezig. Maar de cruciale fout die de ramp definitief zou maken moest nog komen.

De gezagvoerder was overtuigd dat hij toestemming had

De vliegers van de KLM 747 beginnen aan de start zonder daar toestemming voor te hebben van de verkeersleiding. Ook na deze fatale beslissing kon de ramp nog voorkomen worden. Helaas zorgen elkaar uitblokkende zenders en ongewone uitdrukkingen in de communicatie ervoor dat dit niet gebeurt. De boordwerktuigkundige van het KLM-toestel uit nog zijn twijfels aan de vliegers, maar de gezagvoerder maakt duidelijk geen bezwaren te zien. Het is ondanks veel speculatie nooit echt duidelijk geworden waarom de vliegers vertrokken zonder toestemming; duidelijk is dat in ieder geval de gezagvoerder overtuigd was van het feit dat hij wel toestemming had.

De KLM-vliegers merken het PanAm-toestel op het laatste moment op en proberen over het toestel heen te vliegen. De PanAm-vliegers geven gas in een wanhopige poging om uit de route van de KLM 747 weg te ko-



men. Het KLM-toestel raakt de bovenkant van het PanAm-vliegtuig. Als gevolg van de botsing stort het KLM-toestel neer waarbij alle 248 inzittenden omkomen. Het wrak brandt volledig uit in een enorme vuurzee. Het PanAm-toestel is zwaar beschadigd en staat in brand. Omdat de cockpit deels is weggeslagen kunnen de vliegers de motoren niet uitzetten. Omdat de motoren tot overmaat van ramp op hoog vermogen draaien verergert dit de situatie van de vluchtende overlevenden. Uiteindelijk overleven 61 inzittenden van het PanAm-toestel de ramp. Maar met 335 dodelijke slachtoffers vallen in dit toestel de meeste doden van de ramp.

Na de ramp

Ook na de ramp blijft de locatie van de luchthaven de slachtoffers achtervolgen. De luchthavenbrandweer heeft grote moeite om de vliegtuigen te vinden op de baan. Het KLM-toestel wordt het eerst gevonden. Het zal de brandweer uren kosten om de vuurzee te bedwingen. Pas later ontdekt de brandweer het PanAm toestel waar de overlevenden dringend hulp nodig hebben.

Al snel realiseren de luchthavenautoriteiten zich dat de hulpdiensten op het eiland een ramp van deze omvang niet aankunnen.

De hekken van de luchthaven worden opengegooid en iedereen op het eiland wordt opgeroepen om te komen helpen. De copiloot van het PanAm-toestel is dan ook stomver-

baasd als een taxi uit Santa Cruz opheens naast hem staat op de ramp-plek om gewonden naar het ziekenhuis af te voeren. De ziekenhuizen op het eiland kunnen de behoorlijke groep zwaargewonde overlevenden niet de zorg geven die ze nodig hebben, maar de enige luchthaven op het eiland is onbruikbaar geworden door de enorme ramp. Enkele overlevenden overlijden in de dagen na de ramp. Pas na twee dagen kan een C-130 van de Amerikaanse luchtmacht op een vrijgemaakte taxibaan landen en worden de gewonden geëvacueerd.

Pas na twee dagen worden gewonden geëvacueerd

Nieuws over de ramp dringt nu ook buiten het eiland door. Onderzoekers die de oorzaak van de ramp willen achterhalen reizen af naar Tenerife. Maar ook Nederlandse forensische onderzoekers die de identiteit van de slachtoffers moeten achterhalen. Onduidelijk is of zij van de Spaanse autoriteiten aan het werk mogen, maar ze besluiten zo snel mogelijk af te reizen.

De luchthaven van Tenerife is buiten gebruik door de ramp en dus vliegen de onderzoekers naar Gran Canaria. Vanaf hier vliegt een oude helikopter op en neer naar Tenerife om zoveel mogelijk betrokkenen over te zetten.



Herdenking van de slachtoffers op Schiphol-Oost

De luchtvaartonderzoekers kunnen volgens internationale verdragen aan de slag. Voor de forensische onderzoekers moeten de Spaanse autoriteiten ter plekke een mandaat afgeven, wat uiteindelijk gebeurt.

Identificatie met behulp van DNA is nog niet mogelijk

De werkzaamheden moeten volgens de Spaanse wet uitgevoerd worden. Dit betekent ook dat de overledenen binnen 48 uur gebalsemd in een doodskist moeten liggen. Vier onderzoekers hebben op dat moment nog 24 uur om 248 slachtoffers af te handelen. In die tijd zullen ze zoveel mogelijk gegevens van de slachtoffers moeten registreren om hun identificatie mogelijk te maken. De onderzoekers beginnen aan deze onmogelijke taak in een hangaar op Los Rodeos. De hele hangaar ligt vol met verkoolde lichamen.

Waar de meeste passagiers van het PanAm toestel reeds van gepensioneerde leeftijd waren, vormden de inzittenden van het KLM-toestel juist grotendeels gezinnen die op vakantie gingen. De vele jonge slachtoffers en de moeilijke werkomstandigheden maken het werk zeer zwaar voor de onderzoekers. Ze zullen ook nog eens nauwelijks aan slaap toekomen om zoveel mogelijk werk te kunnen verrichten voordat de slachtoffers in

afgesloten kisten moeten. Uiteindelijk mogen ze negen uur langer doorwerken dan de Spaanse wet voorschrijft. Er zijn simpelweg te weinig kisten beschikbaar na 48 uur zodat de onderzoekers door kunnen werken tot deze arriveren. Uniek is dat alle slachtoffers met een gezamenlijke overlijdensakte door de Spaanse autoriteiten worden overgedragen, omdat individuele akten het proces flink zouden hebben vertraagd. Dit is nooit eerder gebeurd en hierna ook nooit meer voorgekomen.

Er is ook een Amerikaans team aangekomen om de 335 Amerikaanse slachtoffers te helpen identificeren. Zij mogen echter van de Spaanse autoriteiten niet meer doen dan de Spaanse politie bijstaan in het balsemen van de lichamen. Hierdoor lopen de onderzoekers vitale informatie over de lichamen mis. Daarnaast zijn veel Amerikaanse slachtoffers meer dan 70 jaar oud, waardoor ze vaak kunstgebitten hebben en tandartsgegevens waardeloos zijn. In 1977 zijn gebitskenmerken de belangrijkste manier om een zwaar verminkt lichaam te identificeren. Identificatie met behulp van DNA is technisch nog niet mogelijk. Door deze tegenslagen worden uiteindelijk 218 Amerikaanse slachtoffers geïdentificeerd, slechts 65 procent van het totale aantal van 335 overledenen.

De Nederlandse slachtoffers worden uiteindelijk naar Nederland overgebracht en in een hangaar op

Schiphol-Oost verder onderzocht. Het eerste onderzoek op Tenerife is zeer belangrijk geweest; deze informatie wordt nu vergeleken met medische gegevens van de slachtoffers. Ook hier draaien forensische onderzoekers overuren om zoveel mogelijk slachtoffers te identificeren. Het werk is heftig, zeker als er foto's van kleine kinderen en baby's met de verkoolde resten vergeleken moeten worden om hun identiteit vast te stellen.

Uiteindelijk weten ze 204 slachtoffers te identificeren, 82 procent van het totaal, wat een uitzonderlijk goede prestatie is van de zwaar belaste onderzoekers.

Op 6 april vindt op Schiphol-Oost uiteindelijk de herdenking van de slachtoffers plaats. Een dag later worden de slachtoffers begraven op de Amsterdamse begraafplaats Westgaarde en wordt hier een monument voor hen opgericht. »



Op Westgaarde, de Amsterdamse begraafplaats die toen nog maar enkele jaren bestond, werd na de ramp door KLM een grafveld ingericht voor slachtoffers. Het is een eenvoudig monument van de kunstenaar A.Th. Molendijk, die uit één brok wit graniet een enorme ronde tafel maakte met aan de voorzijde 'Tenerife 27 maart 1977'. Rondom werd een vlak betegeld met flagstones en ingesloten met een lage granieten rand met daarop koperen naamstroken. Rondom is een hoge taxushaag geplant, en in de borders staat een gevarieerde beplanting.

Opvallend is dat de Nederlandse autoriteiten de ramp relatief zakelijk en koel afhandelen. Bij de aankomst van de slachtoffers op Schiphol worden nabestaanden en pers geweerd. Ook Koningin Juliana laat zich niet zien bij de herdenking.

Wellicht leerden de autoriteiten hier lessen die ze bij de recente ramp met de MH-17 hard nodig hadden. Na deze ramp waren de Koning en politici juist zeer aanwezig om de nabestaanden te steunen.

40 jaar later

Veertig jaar na Tenerife kan men concluderen dat uit de dodelijkste vlieg-ramp ooit vele lessen zijn geleerd. De luchtvaartwereld zelf heeft forse veranderingen ondergaan, met name op het gebied van radiocommunicatie en Crew Resource Management.

De Spaanse regering besluit mede door de ramp om de veel gunstiger gelegen luchthaven Reina Sofia aan te leggen, om het snel groeiende toerisme veilig te kunnen accommoderen.

De regering besluit tot oprichting van het Rampen Identificatie Team

De Nederlandse regering besluit door het positieve resultaat van het forensische team om het Rampen Identificatie Team op te richten. Dit team wordt voortaan naar grote rampen gestuurd om slachtoffers te identificeren en heeft door de jaren

heen veel kennis opgebouwd. Ook bij de ramp met de MH-17 levert dit team weer een grote bijdrage.

In 2007, dertig jaar na de ramp, was er een grote herdenking op Tenerife zelf. Voor het eerst herdenken nabestaanden en hulpverleners uit alle betrokken landen de ramp samen.

Ook is toen, vlakbij de luchthaven, het International Tenerife Memorial geplaatst.

De veertigste verjaardag van deze ramp is er geen herdenking van soortgelijke grootte gepland. Tenerife lijkt langzaam aan zijn plaats in de geschiedenis te vinden.



Eindelijk een cao

In Nederland heeft een redelijk nieuwe groep vliegers, vertegenwoordigd door de VNV, een cao bemachtigd. Ton de Zeeuw, captain bij easyJet, geeft ons een idee van wat er leeft onder de collega's en wat de toekomst ze nog brengen kan. Ton zat in de vliegeradviesgroep en vervult op dit moment de functie van secretaris van de ePG (easyJet Pilot Group), het Europese platform van easyJet-vliegers.

Tekst: Elie El-Hage

Wat vinden de easyJet-vliegers in het buitenland van de afgesloten cao?

De afgelopen drie jaar heeft easyJet zich in drie 'nieuwe landen' gevestigd met aanzienlijk minder goede arbeidsvoorwaarden dan in de 'andere landen'. De nieuwe landen zijn Portugal, Spanje en Nederland. De in Nederland afgesloten cao blijft slechter dan de cao's die in de andere landen zijn afgesloten, maar de algemene opinie is dat de vliegers in Nederland nu beter af zijn.

Er zijn diverse collega's in het buitenland die interesse hebben om vanuit Nederland te gaan vliegen. De ontwikkelingen worden dus ook vanuit het buitenland nauwlettend gevolgd.

Ondanks de cao zijn jullie salarissen lager dan in de andere landen. Hoe groot is het verschil?

Als we de salarissen van de collega's in Frankrijk, Italië, Engeland, Duitsland en Zwitserland vergelijken, vallen onze salarissen 20 tot 25 procent lager uit.

In het verleden heeft easyJet basissen gesloten. Wordt het nu moeilijker voor easyJet om Amsterdam te sluiten?

Er zijn geen restricties om een basis te sluiten. Als de opbrengst in Nederland te laag is, zal easyJet uiteraard haar best doen om dit te verbeteren. Maar als het onvoldoende blijft kan de basis zonder consequenties gesloten worden. Amsterdam zou eigenlijk de eerste buitenlandse basis worden van easyJet. Er wordt zelfs gezegd dat het de reden is dat easyJet haar kleur oranje heeft gekozen. Lange tijd heeft easyJet geprobeerd Amsterdam toe te voegen als basis. Nu het geopend is heeft de Chief Executive Officer van easyJet, Carolyn McCall, zich hier meerdere malen positief over uitgelaten en gesproken over uitbreiding. Sluiting is dus onwaarschijnlijk vanwege het strategisch belang.

Hoe bevalt de nieuwe cao?

De vliegers stonden vrijwel unaniem achter het cao resultaat. Daar mag je uit concluderen dat de meeste mensen blij zijn met wat er is bereikt. Over de hot items zijn afspraken gemaakt. In de cao is de belofte van easyJet om geen 5-2-5 meer in te roosteren een grote verbetering. De roosters waren afgelopen zomer erg zwaar en zo worden de roosters werkbaarder. En de mogelijkheid om parttime te werken biedt veel opluchting. Met name captains maken hier graag gebruik van.

Had het staken ondanks de eensgezindheid onder de vliegers ook een prijs?

Staken heeft altijd een prijs. Het bedrijf lijdt financieel schade, maar ook het imago heeft er onder te lijden. We hebben vier ochtenden gestaakt, die hebben het bedrijf meer gekost dan de kosten van het eisenpakket wat we hadden klaarliggen. Na wat rekenwerk bleek ons eisenpakket 133 keer in de bonus van CEO McCall te passen. Op privégebied is het ook niet leuk om vrienden en familie te moeten vertellen dat je gaat staken. Er zijn veel mensen die met easyJet vliegen en de kans is groot dat ook bekenden ermee te maken krijgen. Bij sociale gelegenheden heb je het er liever ook niet over dat de situatie bij easyJet zo slecht is dat je moet staken. Op persoonlijk vlak is het lastig om de baas te vertellen dat je gaat staken. De VNV ondervindt dit door de vliegers collectief af te melden. Ook speelde de vraag, vooral bij nieuwe vliegers, of staken wel verstandig was gezien hun carrière.

Wat zijn de wensen voor de toekomst?

Op het verlanglijstje staan: salarisverhoging en een loyalty bonus, meer invloed op de roosters. Er zijn geen salarisschalen voor captains waardoor je inkomen niet verandert. In andere landen hebben ze een loyalty bonus, wat kan oplopen tot 15 procent van het salaris. Pensioenopbouw is ook nog niet naar wens, men ging van vijf naar tien procent. Dat zou toch richting de twintig procent moeten gaan.



Ton de Zeeuw, captain easyJet Nederland

Zien jullie de toekomst met vrouwen tegemoet?

Ja. Dat heeft ook te maken met het management dat er nu zit. Initieel kregen we niet wat in andere landen wel gebruikelijk was. Onze basis werd geopend onder Chief Operating Officer W. Brady (ex Ryanair). Hij had de arbeidsvoorwaarden in de nieuwe landen naar beneden bijgesteld. Er wordt nu nog mee geworsteld om dit op een niveau te krijgen van wat men normaal kan verwachten. Chris Browne heeft nu de plaats van Brady ingenomen, en samen met Jacky Simmonds voeren ze de regie over de toezeggingen naar vliegers toe. Jacky Simmonds heeft ervoor gezorgd dat er iets werkbaars op tafel kwam te liggen. Het nieuwe management wil ook een gelijkere behandeling voor de roosterregels tussen de verschillende landen. De verschillen beslaan namelijk 132 pagina's, een nachtmerrie voor de indelers. Dat zou voor Nederland gunstig kunnen uitvallen.

Zijn jullie trots op het resultaat?

Ja, we hebben er hard voor gevochten. Dan is het fijn als het toch lukt om iets op tafel te krijgen waar je mee kunt leven. We hebben het in een relatief korte tijd voor elkaar gekregen. Weliswaar langer dan we initieel voor ogen hadden, maar korter dan de meeste andere landen, die er soms wel twee jaar over doen.



Op 2 november 2016 werd het akkoord tussen de VNV en easyJet beklonken. Ton de Zeeuw staat tweede van rechts.

TUIfly is TUI fly

Slechts een spatie maakt het verschil. Maar per 1 maart voert TUI Nederland als nieuwe naam voor haar luchtvaartdivisie TUI fly. De nieuwe naam is overigens alleen op papier zichtbaar; aan de toestellen van de TUI-vloot verandert niets.

Volgens het bedrijf wordt de naam TUI fly in alle landen ingevoerd waar het bedrijf met een eigen luchtvaartmaatschappij actief is.

De TUI-groep voerde de afgelopen jaren al eerder naamswijzigingen door. Namen als ArkeFly, Jetairfly, Hapag-Lloyd, Thomson Airways en TUIfly Nordic verdwenen en werden omgedoopt in TUIfly en nu dus TUI fly.

Enige uitzondering vormt het Franse Corsair, dat niet in TUI-blauw vliegt en onder eigen naam opereert.

Bron: *Luchtvaartnieuws.nl*

Zinloze procedure

De gemeente Lelystad gaat het bestemmingsplan Luchthavencontouren intrekken en opnieuw in procedure brengen. Nadat het plan ter visie is gelegd, kan binnen zes weken worden gereageerd. Volgens de gemeente is dit puur een procedurele kwestie die geen gevolgen heeft. De gemeente stelt zelfs dat reageren zinloos is want, mochten bezwaren weer bij de Raad van State belanden dan worden die inhoudelijk afgewezen omdat alle bezwaren tegen de uitbreiding inhoudelijk al eerder zijn behandeld en afgewezen.

Het bestemmingsplan, waarin milieu- en geluidsnormen, hoogtebeperkingen voor windmolens en grondgebruik rond de luchthaven Lelystad Airport geregeld zijn, is in december vastgesteld. De gemeente heeft het plan toen niet ter visie gelegd. Volgens de gemeente was dit niet nodig. Het bestemmingsplan is namelijk gebaseerd op het Luchthavenbesluit, dat het kabinet in maart 2015 vaststelde. Volgens het ministerie van Infrastructuur en Milieu, de gemeente en de luchthaven is tegen een Luchthavenbesluit geen bezwaar bij de rechter mogelijk.

Naar nu blijkt is de gang van zaken in de Luchtvaartwet niet goed omschreven. De Raad van State heeft zich in januari namelijk uitgesproken over de bezwaren van twee omwonenden en de Vogelbescherming. Hoewel de bezwaren inhoudelijk zijn afgewezen, oordeelde de Raad echter dat de bezwaarmakers wel in hun recht stonden om bezwaar aan te tekenen.

Het ministerie gaat de fout in de wet herstellen, zodat tegen plannen die voortvloeien uit een Luchthavenbesluit voortaan geen beroep meer mogelijk is.

Bron: *Omroep Flevoland*

Eenpersoonsdrone

De transportautoriteit van Dubai RTA, heeft een eerste vlucht uitgevoerd met een drone geschikt om een persoon te vervoeren.

Via een touchscreen kan de passagier zijn bestemming kiezen op een digitale kaart. Vervolgens vliegt de drone automatisch naar de aangegeven locatie, waarbij de vlucht vanaf de grond wordt gemonitord en aangestuurd.

Het luchtvaartuig telt acht propellers, kan maximaal dertig minuten vliegen en heeft een topsnelheid van 160 kilometer per uur. De maximale vlieghoogte is 3.000 voet. De Autonomous Aerial Vehicle (AAV) moet in juli operationeel zijn.

De ontwikkeling is onderdeel van de ambitie van RTA om van Dubai een 'smart city' te maken. Een kwart van het individuele verkeer moet in 2030 bestaan uit zelfrijdende voertuigen, dit is inclusief stedelijk luchtvervoer.

Bron: *Up in the Sky*



Vaakst gespot

Volgens Up in the Sky is dit de lijst van de tien vaakst geziene toestellen op Schiphol in 2016.



1. Boeing 737-800 – 99.821 keer
2. Embraer 190/195 – 72.180 keer
3. Airbus A320 – 51.676 keer
4. Boeing 737-700 – 42.010 keer
5. Airbus A319 – 34.209 keer
6. Fokker 70 – 29.306 keer
7. Airbus A330-300 – 12.160 keer
8. Airbus A321 – 11.975 keer
9. Embraer 170/175 – 11.097 keer
10. Boeing 747-400 – 10.246 keer

Bron: *Up in the Sky*

Geluidweerbericht Schiphol

Een geluidweerbericht voor bewoners in de wijde omgeving van Schiphol moet in de toekomst beschikbaar komen in een app. Het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR) werkt aan deze toepassing, waarmee bewoners kunnen zien tot hoe laat een bepaalde baan naar verwachting in gebruik is of juist open gaat. Ofwel, wanneer is er wel of geen herrie te verwachten.

De door staatssecretaris Dijksma toegezegde app voor omwonenden van de luchthaven moet de informatievoorziening aan de bewoners verbeteren. De bouw van de app start met de integratie – en het mobiel toegankelijk maken – van de websites 'vliegverkeer inzicht' en 'wonen bij Schiphol' in combinatie met de uitbreiding met een module voor een toelichting op het actuele baangebruik. Ook de Nomos-geluidmeetpunten worden in de toekomst in de app opgenomen.

Tevens moet het mogelijk worden om via de app een klacht in te dienen. Maar dan wel gekoppeld aan in hoeverre iets aan dat probleem kan worden gedaan. De luchthaven en de start- en landingsbanen zijn er nu eenmaal en het baangebruik hangt sterk af van het weer.

Bron: *Haarlems dagblad*

JetNetherlands royal

JetNetherlands dingt mee naar de operatie van het nieuwe regerings-toestel. Het bedrijf laat weten dat het wacht op de officiële aanbesteding van het ministerie, maar heeft wel al zijn belangstelling kenbaar gemaakt.

Eerder waren Martinair en KLM Cityhopper als Nederlandse operators verantwoordelijk voor de hele operatie, het onderhoud en de piloten van het regeringsvliegtuig.

Saillant detail is dat het bedrijf op Schiphol deel uitmaakt van de Belgische ASL-groep, gespecialiseerd in de exploitatie van privéjets.

De komst van het nieuwe regerings-toestel gaat gepaard met veel geheimzinnigheid.

Vorige maand werd bekend dat de zoektocht naar een opvolger van de huidige Fokker 70 via aanbesteding is mislukt. Desondanks wordt nog onderhandeld met één partij die in de buurt komt van de wensen voor het nieuwe toestel.

Bron: *telegraaf.nl*

Vluchtvertraging in China



Chinese vliegmaatschappijen en luchthavens kennen meer vertragingen dan waar ook ter wereld. Veel van het oponthoud komt doordat het militaire apparaat in China controle heeft over zeventig tot tachtig procent van het luchtruim.

Bron: *thatsmags.com*

Geld voor Monument MH17

Voordat Monument MH17 op 17 juli in Park Vijfhuizen wordt onthuld, moet er nog veel gebeuren. De 298 geschonken bomen zijn de afgelopen maand geplant. Stichting Nationaal Monument MH17 zoekt nog sponsors voor een bedrag van ongeveer 240.000 euro voor het onderhoud van het herdenkingsbos en het kunstwerk voor de komende twintig jaar.

Het monument is een troostplek voor de nabestaanden van de vliegcrash op 17 juli 2014 met het toestel van Malaysian Airways, waarbij 298 doden vielen. Onder hen waren 196 Nederlanders.

De aanleg van het park en het monument vinden plaats voor een vast budget. Het is geen project waar geld aan wordt verdiend. Dat de stichting nu geld tekort komt ligt eraan dat voor het kunstwerk een zwaardere betonnen fundering nodig is dan eerder werd gedacht.

Door tegenvallers als deze kan een van de zogenoemde 'extra's' nu niet worden gerealiseerd. Dit gaat om de verlichting. Elke boom zou één spot krijgen, wat het totaal op 298 lampen brengt.



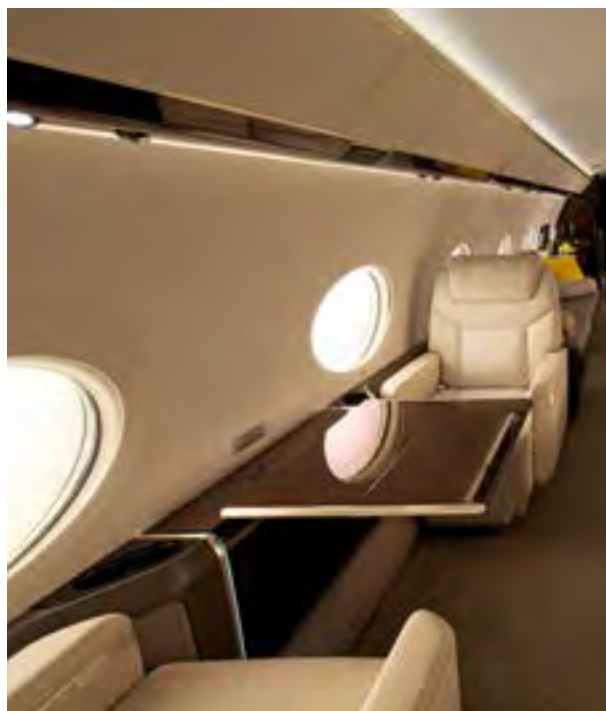
Kijk voor meer informatie op: www.monument-mh17.nl.

Bron: *Haarlems dagblad*

Netflix van de lucht

Tekst: Kevin Flikweert

In de culinaire wereld kennen we het verschijnsel 'all you can eat' al een poosje. Begon het bij wokken en mosselen of spareribs, tegenwoordig kun je je ook ongens eten aan tapas of sushi. Het fenomeen breidt zich echter ook buiten de keukensfeer uit. Zo krijgt de luchtvaart een nieuwe impuls met 'All you can fly'.



Voor 2.500 euro per maand kun je al 'onbeperkt vliegen'. De operatie gaat als bij een reguliere short-haul maatschappij, maar je vliegt een business jet. Geen lange wachtrijen, want JetEight gebruikt private terminals. Maximaal acht passagiers stappen in, en slechts een kwartier voor vertrek hoeft je aanwezig te zijn op de luchthaven. De droom van iedere zakenreiziger. Wel moet de gewenste vlucht binnen het vooraf opgezette schema vallen.

Halverwege dit jaar rolt JetEight een netwerk uit tussen Zürich, Frankfurt en Berlijn. Het concept klinkt natuurlijk veelbelovend, maar het netwerk is in eerste instantie nog beperkt. Geïnteresseerden kunnen zich op de wachtlijst laten zetten en suggesties doen voor verdere uitbreiding van het netwerk. Tussen de genoemde drie bestemmingen worden zestig vluchten per week uitgevoerd. Om dat te kunnen realiseren wordt gebruikgemaakt van verschillende operators, en dus ook verschillende vliegtuigtypes. Welke operators dit zijn is nog niet bekend. JetEight is druk in gesprek met deze partijen. Garantie tot de deur dat het ook een prachtig glimmende Gulfstream is. Het enige gegeven is dat het een

comfortabele ervaring wordt. De vliegtuigen kunnen variëren van een lawaaijige multi engine tot een tweemotorige jet.

Een lidmaatschap bij JetEight ga je eenvoudig aan door een 'Letter of Intent' te tekenen met een aanbetaling van duizend euro. Naast de maandelijkse 2.500 euro moet de klant ook een holding fee van 500 euro per maand betalen. Vervolgens krijg je toegang tot het online platform waar je als klant in een paar tellen maximaal drie vluchten tegelijk kunt boeken. Wil het geval dat je een vriend, kennis of familielid mee wilt nemen? Geen zorgen, voor nog eens 500 euro heb je een enkele reis makkelijk bijgeboekt. Deze JetPass biedt ook de mogelijkheid los van elkaar te reizen. Vliegen gebeurt van kleinere vliegvelden om de grote steden. Op deze manier kunnen passagiers bijvoorbeeld snel door de security heen, omdat hier geen wachtrijen zijn. Tegen de tijd dat jouw business jet al is geland, zou je bij de reguliere luchtvaartmaatschappij nog aan het instappen zijn. Althans, dit is het streven.

JetEight denkt te kunnen concurreren omdat, naar zij zegt, het aantal business class passagiers afneemt

als gevolg van het beleid van de werkgever of onderneming. Er moet op de kleintjes gelet worden, dus geen luxe trips meer. Door de afname van dit type klant vermindert ook de rol van het business class product bij de luchtvaartmaatschappijen. Zo wordt bij KLM op het Europa-product niet meer op hardware, maar op service onderscheid gemaakt tussen de M-class en C-class passagier. In de 737 en de KLC-vloot treffen we geen riante fauteuils aan, maar slechts een vrijgehouden stoel tussen twee passagiers.

De klanten die wel gebruik willen maken van een business class product, willen ook de comfortabele stoel, en stappen over op de diensten van JetEight, verwacht het bedrijf. Dat geeft ook aan dat het bedrijf is ontstaan door het verliezen van de focus op de waarde van de business class passagiers door de reguliere maatschappijen. Volgens JetEight proberen luchtvaartmaatschappijen te concurreren met de low cost carriers en focussen meer op kosten dan op de 'experience' van de klant, omdat passagiers liever zo goedkoop mogelijk vliegen.

Het gat in de markt dat daarmee ontstaat biedt JetEight zijn kans. 

Mayday Mayday Broken Landing Gear

Tekst: Nick Vording

Na een incident of accident komt er van alles op je af. Daarom heeft de VNV altijd een team klaarstaan dat meteen hulp kan bieden. Dat doet de VNV niet alleen voor haar eigen leden, maar ook voor buitenlandse collega's. Zoals toen Flybe op 23 februari door zijn landingsgestel heen zakte.

Om 16.53 uur wordt de landingsklaring gegeven door Schiphol. "Jersey Nine Golf November cleared to land runway 22. Wind 240/36 gust 48. After landing stay on this frequency."

Ondanks de storm wordt geantwoord op een rustige toon. Twee minuten later wordt met bijna dezelfde ontspannenheid een Mayday eruit gegooit. Een 'gentleman' heeft tenslotte nooit stress. "Jersey Nine Golf November, Mayday Mayday, broken landing gear."

Schiphol bevestigt de Mayday en stuurt andere vliegtuigen de go-around in. Tegelijkertijd worden de nooddiensten opgeroepen. Die zijn bijna ter plaatse wanneer even later door Flybe de evacuatie wordt aangekondigd. Wederom op een zeer rustige manier.

Coördinator van Dienst

Even later begint voor Martin Brussaard het werk. Hij is voorzitter



Landingsgestel ingeklapt tijdens landing, Bombardier Q400, 23 februari 2017

van de 'Accident Investigation Group' (AIG) en is die dag bij onze vereniging de Coördinator van Dienst (CvD).

Om 19.14 uur gaat de CvD-telefoon. Het is op dat moment iets meer dan twee uur na het ongeluk. De Britse collega's van BALPA vragen de VNV om de vliegers bij te staan. Gegevens worden uitgewisseld en Martin belt meteen de twee vliegers. Die blijken op dat moment in het gebouw van de luchtvaartpolitie te zijn op Schiphol-Oost.

De twee vliegers zijn niet bij elkaar. De gezagvoerder is in gesprek met de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV) en de copiloot met de politie. Na elk gesprek ruilen ze van gesprekspartner.

Martin wil eerst weten hoe het met de mannen gaat. Het antwoord is met recht een understatement te noemen. "I've had better days, obviously."

Verschil OVV en politie

Martin legt uit hoe het systeem in Nederland werkt. Dat er een verschil is tussen OVV en politie. De OVV heeft een andere status en zal ook nooit zomaar informatie delen met de politie. Aan beide instanties kan medewerking worden verleend, maar bij de politie gelden wat extra regels.

De politie moet bijvoorbeeld kenbaar maken of de mannen verhoord wor-

den als getuige of verdachte. Wanneer zij verdachte zijn, is het advies om het gesprek af te kappen en meteen juridische hulp in te schakelen. Iets waar de VNV dan natuurlijk bij zal helpen. Ook is het advies om feitelijk te blijven en niet te analyseren.

Dat gesprek voert Martin twee keer, omdat de mannen niet bij elkaar zitten. De Britse vliegers hebben zijn nummer voor als ze hulp nodig hebben. Hij laat ze verder praten met de onderzoekers. Daarna maakt hij contact met BALPA om de situatie terug te koppelen. Het is ondertussen 20.00 uur.

Hotel

Twee uur later vraagt Martin per sms hoe het gaat. De gezagvoerder antwoordt dat de gesprekken klaar zijn. Martin vraagt of de mannen al een hotel hebben en of ze willen dat hij even langs komt. Het hotel is geregeld en hoewel ze dankbaar zijn, hebben ze die dag al met genoeg mensen gesproken.

De volgende dag is er via sms weer contact met de vliegers. De autoriteiten hebben voldoende informatie en de mannen mogen naar huis. Om 14:21 uur krijgt Martin een sms dat iedereen terug is in Groot-Brittannië. Zijn werk zit er op. Anderen nemen het over. 

Letter from Brendan O'Neal, Chairman, BALPA

Last week we had the Schiphol incident involving a Flybe crew and BALPA would like to thank the VNV officer who helped us. His name is Martin Brussaard. John Stemberge-King, our Head of Organisation advised me that Martin responded to our call without delay and made contact with our pilots to provide them with local advice and guidance. John told me that after speaking to the Flybe pilots that they were very reassured to hear a local voice in the aftermath of their incident. This is a very good example of the benefit of co-operation between Associations. On behalf of BALPA, thank you to the VNV pilots.

11 maart 2017



Home Sweet Home

Thank you and goodbye!

Ik hoop dat je inmiddels
je draai hebt gevonden op
de Embraer, nu 2 maanden
los! Na heel wat jaren op de
Fokker hoop ik dat je terugkomt
op een mooie tijd, groeten
Jenna

Beste Wouter,

Ik wil je hartelijkst bedanken voor je
inzet bij ons op de Fokker.
Heel veel succes en plezier op
de Embraer.

Groeten,
Reinout

Hoi Wouter,
Welkom bij de
Koninklijke!
Je vader.

Weemoed

Tekst en foto: Wouter Brandt

De digitale vloedgolf vernietigt alles op zijn pad. Alles wat we gewend waren wordt meegesleurd in de vergetelheid. Met collega's ouwehoeren op de rode bankjes in het bemanningencentrum is vervangen door iPad en iPhone-gestaar. Klagen bij Pier over een printer die het niet doet. Een gezellig onderonsje aan boord met de teamleider. Langzaam verdwijnt het allemaal uit onze dagelijkse routine.

Inmiddels zijn we het alweer gewend dat onze mailboxen worden volgespamd met columns en andere kantoorgerelateerde zaken. Deze week kwam er zelfs een hoop verkiezingsgeleuter bij. Vaak hoor ik mijzelf tegen een collega zeggen: "Ik weet zeker dat ik het ergens gelezen heb", om het vervolgens nooit meer te kunnen terugvinden.

Maar toen kwam er een bericht waar ik wel heel erg van schrok. Via mijn KLM4u mail, NewsApp of Lido update (kan het niet meer terugvinden) werd ik gesommeerd om mijn postvak te legen daar deze zal verdwijnen! In totale verwarring las ik het bericht nog een keer. Waar moet mijn toekomstige routescharrel, als ik eindelijk na zestien trouwe dienstjaren een keer aan ICA mag proeven, haar liefdesbrieven achterlaten? Hoe vindt mijn zonnebril mij niet terug? Wie beschermt mij straks tegen de grote hoeveelheden overbodige info die toen er nog de moeite genomen moest worden om het te printen, niet en verspreiden, niet geschreven werden?

Een golf van emotie overviel mij toen ik voor de laatste keer naar mijn postvak liep. De toekomst ziet er

zwaar uit. Uren scannen van e-mails, updates, columns en nieuwsberichten liggen in het verschiets. Bij het opentrekken van het laatje zie ik een witte enveloppe waarop mijn naam met de hand geschreven is. Een warme rilling loopt over mijn rug. Toch nog een liefdesbrief! Aan de binnenkant zit een kaart met een foto van de cockpit van de Fokker erop. Een kaartje van de chef Fokker en zijn assistent met een dankwoord voor de vele jaren Fokker. Een passerende laatste bericht kan ik mij niet bedenken. Bij het weglopen moet ik meteen denken aan mijn eerste briefje. Mijn vader schreef: Welkom bij de Koninklijke!



Geld gaat over gevoel.

Wij creëren duidelijkheid zodat jij kunt doen waar je goed in bent: Vliegen

Zekerheid in onzekere tijden!!

- Pensioenaanpassing. Zijn onze lasten betaalbaar na pensioendatum?
- Is er voldoende financiële ruimte om de kinderen te laten studeren?
- Wat als mijn hypotheekrenteaftrek vervalt?
- Wellicht met huidige lage rente op zoek naar zekerheid?

Kom geheel vrijblijvend voor een kennismakingsgesprek.
We moeten tenslotte wel bij elkaar passen.

Reijn&partners

Het vermogen om te groeien

De Lairesestraat 119-1
1075 HH Amsterdam

Tel.: +31 (0) 20 460 92 00

info@reijn-partners.nl
www.reijn-partners.nl



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers