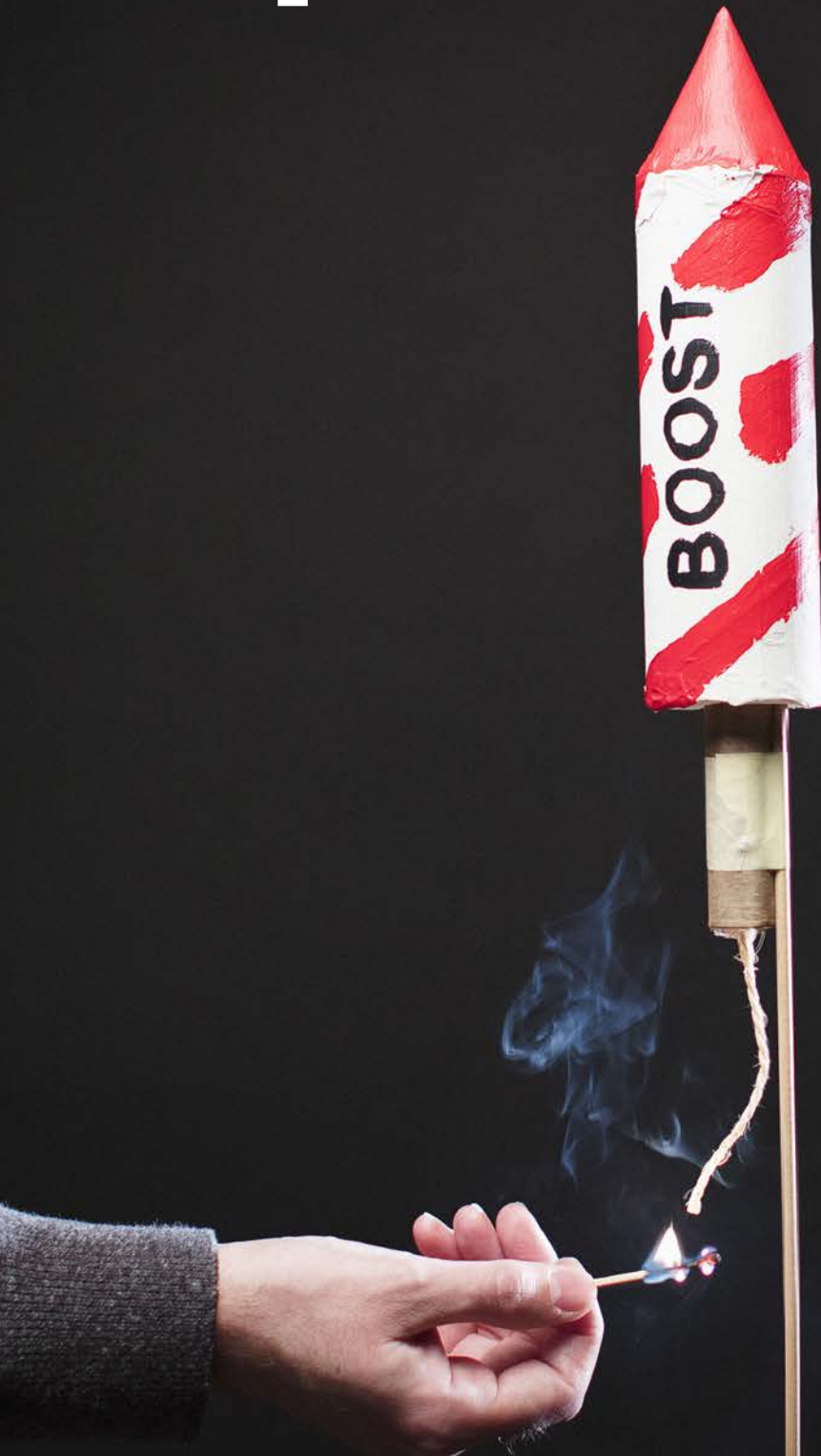


Mei 2017

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**Een boost
voor Air France**

Vlucht Delta 15

Gear it up

**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



Arthur van den Hudding
@VNVPresident

Teamwork

In de eerste column van de nieuwe president van de Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers verwacht je een blik op de toekomst, maar de afgelopen verkiezingsstrijd binnen de VNV verdient ook zeker een terugblik. Helemaal omdat ik de afgelopen drie maanden niet kan omschrijven als de periode waarin ik het meest productief ben geweest voor de leden. Natuurlijk ben ik bijzonder vereerd dat jullie als VNV-leden mij en Willem Schmid op 21 april het vertrouwen hebben gegeven om onze vereniging te gaan leiden, maar jullie weten ook dat de afgelopen drie maanden een periode was van verharding, profilering en ja, jammer genoeg ook polarisatie. Laten we het de keerzijde van democratie noemen, die deels voortkomt uit ouderwetse statuten.

Ik ben me samen met Willem ook bewust van het feit dat bepaalde groepen – en dan denk ik speciaal aan onze Transavia-collega's – in meerderheid en begrijpelijk niet voor ons team hebben gestemd. Deze roerige periode ligt echter achter ons. Teamwork, daar staat het nieuwe VNV-bestuur voor en met teamwork bedoel ik het verbeteren van de onderlinge samenwerking tussen alle verschillende groepen binnen de VNV. Iedere functionaliteit, zoals arbeidsvoorwaarden en vliegtech-

nische zaken, krijgt zijn eigen bestuurder, maar ook iedere maatschappijafdeling heeft uit eigen gelederen zijn eigen bestuurder. Hiernaast komen er expertiseplatforms, waar kennisdeling en samenwerking tussen de verschillende VNV-groepen centraal staat. We gaan dus samenwerken in plaats van verder verzuilen, van elkaar profiteren in plaats van polariseren. Dat is wat wij onder teamwork verstaan. Niet alleen voor het collectief, maar vooral als collectief.

De nieuwe opzet heeft vooral een groot effect op de bestuurders en de bestuursassistenten van de vereniging. Er wordt veel van ze verwacht. We zijn immers van top-down naar bottom-up gegaan, maar ze genieten van deze verantwoordelijkheid en er heerst een positief elan. Er wordt nu bijvoorbeeld hard gewerkt aan het opzetten van de expertiseplatforms die deze nieuwe aanpak moeten gaan faciliteren, waarover u later meer gaat horen. Daarnaast ben ik zo'n honderd kennismakingsgesprekken aan het voeren, van de voorzitters van SNPL en Vereniging Cockpit tot aan de Tweede Kamerleden van diverse politieke partijen.

De keerzijde van de democratie zijn we ook internationaal tegengeko-

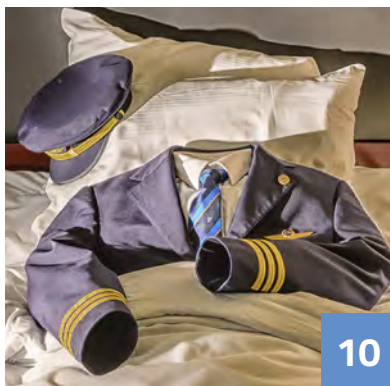
men bij het jaarlijkse IFALPA-congres in Montreal, waar pilotenverenigingen uit 69 lidstaten bijeen waren. Een politiek proces, waarbij allianties en een continentenstrijd de bovenaan voeren en waarbij het pilotenbelang zeker niet altijd gediend is. Uitdagingen omtrent schijnzelfstandigheid, transnationale luchtvaartmaatschappijen en het uitvlaggen van vliegtuigen naar landen met een gunstiger belastingklimaat stonden hier centraal. Op dit congres worden ook ieder jaar weer de nieuwe bestuurders van IFALPA verkozen. Wel is op dit congres bekend geworden dat de IFALPA-conferentie in 2019 niet in Amsterdam maar in Berlijn zal plaatsvinden.

Tijdens het IFALPA-congres kwam vanuit Washington het nieuws dat de VNV gezamenlijk met de TU Delft en OvV wel de bid had gewonnen om het congres van de International Society of Air Safety Investigators (ISASI) in 2019 in Den Haag te mogen organiseren. Wij zijn er trots op dat de luchtvaartonderzoekers vanuit de hele wereld samen met de specialisten in 2019 naar Den Haag komen in een poging de luchtvaart nog veiliger te maken.

Tot slot kijk ik ernaar uit om de komende twee jaar er samen met u iets van te maken!

inhoud mei 2017

- 01. arthwork
- 03. voorwoord
- 04. een boost voor air france
- 08. uit het nieuws geplukt
- 09. overtrokken
- 10. frms, vermoeidheid in enen en nullen
- 12. vlucht delta 15
- 15. portret
- 16. gear it up
- 18. bemanningcentra
- 19. van het bestuur
- 28. hamerslag
- 29. van de ledenraad
- 32. publicaties



10

vermoeidheid in enen en nullen



12

vlucht delta 15



15

portret



16

gear it up

colofon

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

Adres
Dellaertlaan 61, Postbus 192
1170 AD Badhoevedorp
+31(0)20 449 8585 www.vnv.nl

Redactie
odb@vnv.nl
Francis van Haaff (KLM) - hoofdredacteur
Herma Flipsen - eindredacteur en opmaak
Michael van Baaren (KLM)
Jochem Baas (KLM)
Wouter Brandt (KLM)
Elie El-Hage (KLM)
Kevin Flikweert (KLM)
Pim Lamers (KLM)
Gert-Jan Vegter (KLM)
Nick Vording (KLM)

Omslag
Tim Stet en Nick Vording

Aan dit nummer werkten mee
Jeffrey van der Groep en Jephthe Lafour

Hoofdbestuur
Arthur van den Hudding - president
Willem Schmid - vicepresident
Frank Nauta - secretaris
Martijn Loef - penningmeester
Ruud Stegers - Algemene Zaken/Expertise
Platformen
Bart Benard - Vliegtechische Zaken
Piet-Hein Eldering - Professionele Zaken
Wouter Houben - Internationale Zaken
Camiel Verhagen - Arbeidsvoorwaardelijke
Zaken

Afdelingsbestuur
Coen George - Transavia
Pieter Daniëls - Martinair
Vincent Vink - KLM/KFA
Don Zonderhuis - TUI fly
Rudi Lousberg - easyJet
Erik van Gelder- CHC HN

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

Op de Bok verschijnt (sinds februari 1959) maximaal 12 keer per jaar.
Oplage: 5.000.
Nadruk zonder toestemming is niet toegestaan.
ISSN: 1383-1178

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

De volgende kopijsluiting is
6 juni 2017



Foto: Tim Stet

Subtiel

Francis van Haaff
hoofdredacteur

U heeft nu de eerste Op de Bok in handen waarin president Van den Hudding zijn presidentscolumn schrijft.

Dat is geen eenvoudige opgave, een stuk schrijven waar je oprecht, geïnspireerd en open in bent en toch niet alles in kunt weggeven wat in de wandelgangen eventueel nog zou kunnen groeien tot een voorwaarde of afspraak. Elke nieuwe Bok moet je iets weggeven en ook iets van het achterste van de tong laten zien, anders pikken we het niet.

Toch, en dat dacht ik ook toen ik begon met het hoofdredacteurschap, vraagt hij zich misschien af wat in godsnaam hij elke maand moet schrijven. Dat is een gezonde gedachte, die begint met het idee dat niets interessant genoeg is. Maar er zijn steeds meer onderwerpen voorhanden. Veel meer dan tien of twintig jaar geleden. Er is ontzettend veel gaande in ons vak. Arthur zal geen moment verlegen zitten om stof voor zijn voorwoord.

Een teken van de diversiteit van onderwerpen is de agenda van de jaarlijkse IFALPA-conferentie. Arthur en zijn bestuur zitten daar in de zaal terwijl ik dit schrijf. Het nieuwe bestuur zit daar om zelfverklaard vrienden te maken en mee te werken met de andere vakbondsbroeders. Een onderwerp dat precies nu behandeld wordt is de 'flag of convenience' die gebruikt wordt door sommige maatschappijen. Wat vindt de wereldluchtvaart van het inschrijven van de

vloot, de bemanning en de zetel van het hoofdkantoor in het land dat het gemakkelijkst en goedkoopst uitkomt voor de maatschappij.

Wat vinden 'wij' daar nou allemaal echt van?

Dit jaar is de IFALPA-conferentie in Montreal, Canada. Als er een ei gelegd wordt over onderwerpen als deze, kan een tot algemene mening aangenomen 'position paper' meteen onder de deur geschoven worden van ICAO, dat een paar meter verderop zit.

In deze Bok alvast een artikel wat daar allemaal namens ons is bekostigd. Ondertussen bepleit ik meer openheid van IFALPA in deze moderne tijd, door bijvoorbeeld met webcams de laatste plenaire vergadering ook online door ons mee te laten kijken. Zou een logge, ietwat stoffige organisatie als IFALPA dat aandurven?

In dit nummer wordt een eerste blik gegeven door de Nederlandse bril op het idee van 'onze legerleiding' in Parijs over de oplossing om de kosten te bedwingen bij Air France en tegelijkertijd iedereen tevreden te houden. Klant en werknemer. Het is het idee van CEO Janailac en zal dit jaar van start gaan. Ik beveel u dit van harte aan omdat we uiteindelijk vast geconfronteerd worden met onze eigen mening als elementen van Boost ook in Nederland geprobeerd worden. De mening kan dan maar beter genuanceerd en gedegegen zijn.

Terwijl in de eReporting App de ASR, de melding van een verminderde veiligheidssituatie, een duidelijke Fatigue-rubriek heeft gekregen, moeten we snappen hoe onze melding in het systeem FRMS valt. Daarover leest u op pagina 11. Ook hier zal de Bok nog vaker over blijven melden.

In onze serie van een blik op de verschillende bemanningencentra (nu ze er nog zijn...) mocht redacteur Michael van Baaren kijken bij easyJet. We maken een ronde langs de verschillende plekken bij de diverse maatschappijen. Let u in dit nummer op het subtiel opgetilde beentje dat de foto van Michael voor mij een memorable experience maakt.





Een Boost voor Air France

Tekst: Elie el-Hage

Zou de Franse revolutie sporen hebben nagelaten voor de Franse stakingsmentaliteit? Terwijl de Air France-vliegers hun staking net achter de rug hadden, werd Jean Marc Janaillac op 4 juli 2016 aangesteld als nieuwe CEO voor AF-KLM. Het was de groep niet gelukt om van Transavia France een machtige prijsvechter te maken, de plannen om uit te breiden hadden Air France intern veel schade opgeleverd. Janaillac liet tijdens zijn aantreden weten aan herstel van vertrouwen te willen werken binnen de AF-KLM-groep om het bedrijf uiteindelijk weer gezond te maken. Onderdeel van zijn plan is het opstarten van een nieuwe, goedkopere dochtermaatschappij voor de lange afstanden onder de projectnaam Boost.

AIRFRANCE KLM

De eerste honderd dagen van Janaillac waren nog niet gepasseerd of het thema vertrouwen kwam terug in 'Trust Together'. Na overleg met verschillende partijen in Nederland en Frankrijk, werd dit door de nieuwe CEO gelanceerd. Perform 2020 werd niet geschrapt, er kwam alleen een nieuw programma bij. Waar verdeeldheid heerst kan immers geen koers gezet worden.

Gebrek aan vertrouwen heerste bij AF tussen management en vliegend personeel. Maar ook de relatie KLM en Air France heeft het te verduren gehad. Zo keek men KLM met scherven ogen aan vanuit Frankrijk, want KLM nam meer productie op zich dan in de 60/40-werkverdeling was afgesproken. Ook vanuit KLM hadden veel vliegers zorgen over de machtsverdeling binnen Air France en KLM (zie Op de hoogte 31 oktober 2016). Daarom dus de focus op het vernieuwen van vertrouwen.

Pieter Bootsma (EVP Commercial Strategy AF-KLM) zei over de druk op de productieverdeling: "In het kader daarvan kan het niet zo zijn dat

de een stilstaat en de ander alle groei pakt en omgekeerd.” Vandaar dat er door de directie gezocht werd naar een initiatief dat een rendabele groei vanuit Parijs mogelijk zou maken.

Vertrouwen teruggeven

Trust Together richt zich niet alleen op vertrouwen maar ook op een aantal strategische aspecten. De holding groeit al jaren minder hard dan gemiddeld in de luchtvaartsector. Om toch te gedijen vergroot de onderneming haar focus onder andere op de thuismarkt. Op het gebied van productiviteit wenst het management ook te kunnen besparen. Door de lagere kosten hoopt men meer ruimte over te houden om investeringen te doen voor de toekomst. En de beoogde groei zou aan zowel Franse als Nederlandse zijde het vertrouwen teruggeven aan de werknemers.

In Frankrijk moet Transavia concurreren met de TGV

Groei en besparingen in Nederland wil men bereiken door een nauwere samenwerking tussen KLM en Transavia, gezamenlijke investeringen in de vloot, commerciële initiatieven en ontwikkeling van het netwerk. En in Frankrijk zou Transavia zelfs moeten concurreren met de TGV.

Dit panorama van welvaart en een florerend bedrijf heeft uiteraard een



prijs. Betere productie, lagere kosten, het kan niet alleen ontstaan door de focus op de thuismarkt te vergroten. In Frankrijk is dan ook een extra plan opgezet omdat Air France niet wendbaar genoeg was.

Kind zonder naam

Een kindje van Trust Together is het project Boost, dat in november 2016 geïntroduceerd werd. Bij de presentatie zou het gaan om een nieuwe airline die focust op long haul. De nieuwe dochteronderneming van Air France heeft officieel nog geen naam, al wordt gerefereerd aan de werknaam Boost. Wat image building betreft gaat het niet de kant op die het management voor ogen had. De media lijken over het algemeen de nuance te missen en schrijven erover als ware het een nieuwe low cost-maatschappij. Air France benadrukt dat Boost dat juist niet is. Bij de introductie zou Boost over tien langeafstandsvliegtuigen moeten gaan beschikken. De tewerkstelling van de vliegers zou, vergeleken met die bij Air France, tegen versoberde

arbeidsvoorwaarden gebeuren. De compensatie had ongeveer vijftien procent lager moeten uitvallen.

Begin dit jaar was Air France-topman Frank Turner tien dagen lang volop in overleg met de Franse 'syndicats'. Korte tijd erna kwam een ander geluid over de arbeidsvoorwaarden voor piloten van Boost, waaruit duidelijk de autoriteit van de Franse vliegerbonden sprak. De vliegtuigen zullen door Air France-piloten gevlogen worden, met behoud van hun huidige arbeidsvoorwaarden.

Het nieuwe Boost focust op long haul

De kostenbesparing vindt plaats door inhuur van goedkoper cabinepersoneel. Ook mikt het management op 28 vliegtuigen, waarvan achttien voor middellange vluchten en tien voor de lange afstanden. Daarmee zou Boost twintig procent van de Europa- en tien procent van de long haul-vluchten voor Air France uitvoeren.

Protectionisme

De vliegers hadden al de garantie om onder gelijke arbeidsvoorwaarden als bij Air France te kunnen vliegen, maar het management had van de Franse vliegerbonden nog geen groen licht gekregen voor Boost. SNPL besloot om AF-vliegers via een referendum te laten stemmen over de plannen van de directie. In die plannen wordt onder meer benadrukt dat Boost nooit door het moederbedrijf mag worden verkocht. Ook mogen vluchten niet worden overgedragen aan een derde partij. Ondanks alle voorzichtigheid van het management tijdens het aanlooptraject en de vele compromissen met de bonden, bracht de uitslag op 20 februari aan het licht dat slechts een kleine meerderheid van 58 procent van de AF-vliegers positief was over het plan Boost.

SNPL was van nu af bereid om verder te praten over de ontwikkelingen van het plan. »



Op het menu stond meer overleg waarbij eind maart progressie gemeld werd (over dat overleg) tussen de AF-directie en SNPL. SNPL wilde namelijk eerst een voorafje achter de kiezen hebben: overeenstemming over de kwestie van ongelijke behandeling van de copiloten van Transavia ten opzichte van die van Air France, waarvoor ze in december nog drie dagen hadden gestaakt. Zo zijn de inkomens van ongeveer honderd Transavia copiloten meer in harmonie met die bij Air France. Een regeling die toestond om bepaalde Transavia-vliegers na drie à vier jaar over te laten stappen naar Air France is geschrapt. En SNPL staat toe dat Transavia-tickets in het online ticket-systeem van Air France aangeboden worden onder een AF-vluchtnummer. Overstappen op Transavia wordt zo makkelijker voor AF-passagiers.

Boost-vliegers houden gelijke arbeidsvoorwaarden

Aangezien de Boost-vliegers gelijke arbeidsvoorwaarden behouden, had de directie bedacht om de lasten dan maar over het hele Air France-vliegerkorps te verdelen, wat zou betekenen dat het inkomen 1,5 procent omlaag moet. Dit, terwijl alle werknemers, dus ook de piloten, juist eisen dat de lonen niet langer bevroren blijven. Voor de vliegers betekent dat alleen al een kostenpost van 132 miljoen euro.

Les Echos schreef eerder al dat het lastig wordt om een productiebalans in stand te houden tussen AF en KLM. Begin mei meldde de Franse zakenkrant Les Echos dat Air France er ook na vijf maanden praten niet in geslaagd is overeenstemming te bereiken met de pilotenbonden over de toekomstplannen van het bedrijf. De onderhandelingen zijn afgebroken, zonder dat een akkoord is bereikt. Air France legt nu een voorlopig akkoord voor en hoopt dat de pilotenbonden uiterlijk 31 mei akkoord gaan



met het voorstel, om uitstel van Boost te voorkomen.

Het AF-cabinepersoneel vormt weer een apart hoofdstuk. Zij staakten drie dagen in maart omdat de nieuwe dochteronderneming zal werken met aanzienlijk goedkoper cabinepersoneel. Er wordt gesproken over een salaris dat veertig procent lager ligt dan bij Air France. De cabine-medewerkers vrezen voor interne concurrentie. Hun bonden noemen het voorstel 'schandalig' en de angst bestaat dat hiermee een paard van Troje wordt binnengehaald, want als hun cao afloopt zitten ze samen met de goedkopere concurrentie in hetzelfde bedrijf.

Evolutie, niet revolutie

Het ontstaan van Boost kan niet losgekoppeld worden van de recente geschiedenis en ontwikkelingen rondom Transavia. Het idee was om Transavia uit te breiden, met nieuwe bases in Spanje, Portugal en Duitsland en zo direct te concurreren met de grote prijsvechters. Het management heeft zich vergaloppeerd en van al deze plannen wordt afgezien.

Volgens de heldere retoriek van Pieter Elbers is dit geen mislukking maar een bijstelling. "Of we het te kort de kans hebben gegeven? Nee, soms moet je ingrijpen als het niet naar verwachting loopt." "Of, zoals general MacArthur ooit zei: we are not retreating, we are advancing in another direction."

En welke richting dat is, blijkt uit de gekozen strategie. Met de strategie van Boost wil Air France de Franse markt beter benutten, nieuwe routes openen om markt te creëren, oude routes weer oppakken en de strijd aangaan op routes waar ze op dit moment zware concurrentie ondervindt. Onder andere de routes waar de Midden-Oosten carriers op opereren.

Van de routes die Air France vliegt is 35 procent niet winstgevend

Dat dit noodzakelijk is, blijkt ook uit de getallen. Van de routes die op dit moment aangevlogen worden door Air France is 35 procent niet winstgevend, waarvan tien procent 'zwaar' verliesgevend. Janailac wil met Boost de kosten tot twintig procent omlaag brengen.

Experts verwachten daar echter weinig van, gezien de zeer bescheiden slagkracht. Volgens deze is het een middel om de loonkosten te drukken. Iets wat de afgelopen jaren continu tot conflicten en stakingen leidde.

De wereld staat ondertussen ook niet stil. Vanuit Parijs zijn afgelopen jaar twee airlines (XL Airways en La Compagnie) gefuseerd die zich zullen bezighouden met longhaul low cost naar New York.

IAG wil dit jaar nog starten met goedkope vluchten tussen Barcelona en Amerika om tegenwicht te bieden aan Norwegian. Lufthansa gebruikt Eurowings om goedkope verre vluchten aan te bieden.

En Norwegian heeft zichzelf behoorlijk in de kijker gespeeld door haar meedogenloze bedrijfsvoering en de introductie en uitbreiding van long haul low cost-vluchten naar de VS.

Hop on Boost

Als het aan Janaillac ligt start Boost eind dit jaar nog met short en medium haul-operaties, long haul volgt dan eind 2018. Daarbij heeft de directie de piloten beloofd dat voor de middellange vluchten niet meer dan achttien vliegtuigen worden ingezet en voor de lange afstand een maximum van tien toestellen. Initieel zouden de lange afstanden gevlogen worden met een A340, in de planning ligt dat Boost in 2019 ook nieuwe A350's hiervoor kan inzetten.

Janaillac benadrukte in februari nogmaals dat het nieuwe dochterbedrijf geen typische prijsvechter is zoals bijvoorbeeld Norwegian. "We streven naar een maatschappij die past bij het serviceniveau van Air France, maar wel met een nieuwe, goedkopere organisatiestructuur."

Behalve de cabinebonden vormen ook de vliegerbonden nog grote obstakels om Boost doorgang te laten vinden.

Geen typische prijsvechter

Op 4 mei meldde Les Echos: "De toekomst van Boost ligt wederom in handen van de piloten zelf."

Het AF-bestuur was een dag daarvoor gestopt met onderhandelingen. Ze kwamen niet verder. SNPL-AF vond de gestelde termijn om de balans in productie van 58,6 naar 61 procent in 2026 te herstellen te lang. Andere problemen vormden het inleveren van twaalf vrije dagen per jaar voor de mediumhaul-vliegers en het herwaarderen van inkomens.

Als SNPL de ontwerpovereenkomst niet voor 31 mei ondertekent, zal Air France een referendum houden onder de vliegers. Men verwacht dat de SNPL-vertegenwoordigers geen knopen zullen doorhakken maar zich nogmaals zullen beroepen op een referendum onder de piloten.

Om de concurrentie met de Midden-Oosten carriers aan te gaan hoopt het management een besparing van 170 miljoen en groei van 15 procent te kunnen halen door Trust Together. Volgens critici zouden deze getallen in de praktijk weleens lager uit kunnen vallen.

Een protectionistische instelling is op zich goed noch slecht, het beschermt mensen enigszins om puur als spil voor economische groei behandeld te worden. Het risico is echter dat je uiteindelijk buitenspel staat.

Misschien zal de situatie rondom Alitalia het personeel aansporen hun houding te heroverwegen en misschien blijkt de koers (zelfs het omgekeerde van protectionisme te aangaan,) zoals Janaillac aandraagt wel de veiligste. Niet te ontkennen valt dat het plan wat er nu ligt vooral hard aankomt bij de AF cabine.

Maar als de nieuwe maatschappij van de grond komt, kunnen we van een ding zeker zijn: dat we ze op Schiphol zullen zien vliegen.

Bronnen:

Luchtvaartnieuws
bloomberg.com
lesechos.fr



Testen op drugs en alcohol

Piloten in Duitsland moeten voortaan verplicht meewerken aan drugs- en alcoholtesten. De Duitse regering nam vorig jaar het besluit om de testen uit te gaan voeren. Het besluit komt in reactie op de crash van de A320 van Germanwings op 24 maart 2015 door de copiloot, die achteraf psychische problemen bleek te hebben.

Na de crash werd aangedrongen op meer veiligheidsmaatregelen in de cockpit en ook een ander werkklimaat voor piloten. Ze moeten opener kunnen zijn over eventuele verslavingen. De maatregel wordt gefaseerd ingevoerd. Volgens een woordvoerder van pilotenvakbond VC is het niet mogelijk om in de cao afspraken te maken over de testen. Daarom worden de regels nu ingebed in werkafspraken die de maatschappijen met de piloten maken.

Om ervoor te zorgen dat de piloten niet op basis van een foutieve test geschorst worden, kunnen ze een zogeheten b-test aanvragen. Als die negatief blijkt, worden er geen maatregelen genomen. De tests worden uitgevoerd als er een verdenking is dat de piloot onder invloed van drugs of alcohol verkeert. Een piloot mag ook willekeurig getest worden.

Bron: *Up in the Sky*



Alleen in cockpit

De regel dat er altijd twee personen in de cockpit moeten zijn laat de Duitse luchtvaartautoriteit BDL juist weer vallen. Na onderzoek is de conclusie dat de maatregel geen extra veiligheid oplevert.

De regel werd twee jaar geleden ingesteld op advies van de Europese veiligheidsorganisatie EASA na de crash met de A320 van Germanwings.

Na evaluatie blijkt de regel niet het beoogde effect te hebben. De Duitse vakbonden van vliegend personeel waren eerder al sceptisch over de maatregel omdat de cockpitdeur vaker open moet en meer personen toegang tot de cockpit krijgen.

Bron: *Up in the Sky*



Made in China

Het eerste passagiersvliegtuig van compleet Chinees fabricaat heeft een succesvolle luchtdoop achter de rug. Na 80 minuten in de lucht landde de C919 probleemloos op de luchthaven van Sjanghai.

Het toestel, dat ontwikkeld en gebouwd is door het Chinese staatsbedrijf COMAC, biedt plaats aan ruim 150 passagiers. Het Chinese toestel moet concurreren met de Europese Airbus A320 en de Amerikaanse Boeing 737. Er zijn al 570 toestellen in bestelling, voornamelijk bij Chinese luchtvaartmaatschappijen.

Bron: *Nu.nl*



Het einde voor Alitalia



Alitalia vliegt nog, maar voor hoe lang? Aandeelhouders hebben unaniem ingestemd met het in gang zetten van de zogeheten extraordinary administration – een procedure die kan leiden tot het bankroet van de onderneming.

De Italiaanse overheid heeft voor het komende half jaar een krediet van 600 miljoen euro opgehoest om de vloot voorlopig in de lucht te houden. Bewindvoerders krijgen nu de leiding over Alitalia en zullen een nieuwe strategie moeten vinden. Dit kan een volledige verkoop van het bedrijf betekenen, maar ook een faillissement is niet uit te sluiten.

Een eerder reddingsplan, waarbij het personeel onder meer akkoord moest gaan met een lager salaris, werd door de werknemers in meerderheid weggestemd. Ook een banenreductie was onderdeel van dat plan.

Alitalia ging in 2008 al eens failliet, maar maakte toen een doorstart. Een consortium van Italiaanse ondernemingen kocht de levensvatbare onderdelen en voegde deze samen met de tweede Italiaanse luchtvaartmaatschappij Air One. Sinds 2014 is Etihad een van de aandeelhouders met een belang van 49 procent in het bedrijf. Het andere aandeel is van de Italiaanse luchtvaart-holding CAI.

Bron: *Up in the Sky* en *luchtvaartnieuws.nl*



by excellent paratroopers who are making the fighting very tough. Their greatest handicap, and a great asset to the attacking Canadians, seems to be their lack of mobile artillery and shortage of good leadership.

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

Joint Operation

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

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

Eighth winning

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

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

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

On this front progress for some

four fresh panzer divisions have been rushed into action. These included two crack SS divisions, the BBC said yesterday.

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

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

Occupation of several places northwest of the Warsaw suburb of Praga by Red troops in continued

than 3,000 planes over Germany. Two thirds of them were bombers the BBC said last night.

Not a single plane was seen by the Allied air armadas. The Reich depended entirely upon anti-aircraft fire to fend off the attackers.

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

Although it encountered heavy cloud en route to the target, over Essen this force found a low opening in the clouds which

bombed a syn- Hamburg. Four missing from the The Eighth At than 1,200 Forts attack Hamm, centre from quantities of sup-

overtrokken

Any complaints?

Are you getting your Maple Leaf regularly and on time each day? The goes

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

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

Monday afternoon a third force was sighted south of Formosa, north of the Philippines. SS Princeton, a light carrier, lost as the result of an shore based aircraft, but few casualties. About these aircraft were shot during the attacks.

Washington Admiral King said it was remarkable that the would have brought their through the narrow waters where the man- is restricted. King the Japanese "don't like landings and are going interfere with them."

Stratized

part he now holds

town British ar- trated more than over the railroad which runs from Hertogenbosch to Utrecht. In the course of yesterday's fighting the town of Boxtel fell in this sector of the salient and Scottish troops drove to within four miles of Tilburg. Another column driving on Tilburg from the south-east reached a place called Brest, also about four miles from Tilburg. Up to mid-afternoon yesterday TAF, generally so active in support of the ground troops, was itself grounded. Due to bad weather no sorties were flown.

KLC introduceert verplichte ruststop in Humberside

KLM Cityhopper gaat vliegers die oververmoeid dreigen te raken, dwingen om uit te rusten in Humberside, Verenigd Koninkrijk. Volgens Cityhopper is de ruststop onderdeel van implementatie van het nieuwe Fatigue Risk Management System. "We zien het als een plicht om de vliegers tegen zichzelf te beschermen", aldus het hoofd Vliegdiens van de dochtermaatschappij van KLM. Met de introductie van een nieuwe decision-tree, proberen we oververmoeidheid bij de vliegers tegen te gaan. Er zijn drie criteria die in dit systeem automatisch leiden tot een dag over in Humberside: de uitslap Cardiff, een Duitse stop in combinatie met de kerstmarkt en de in slaap Bologna. Volgend op deze duties wordt er straks verplicht gerust in Humberside. Volgens de vliegers erkent hiermee het management eindelijk de schrikbarende stijging van vermoeidheid tijdens de borrel. "Het begon langzaam echt onveilig te worden! Als ik nu die Humberside op mijn rooster zie, begint mijn hartslag meteen te vertragen", verklaart Sebastiaan, gezagvoerder op de Fokker bij KLM Cityhopper.

UNITED STRIPES RETROPICAL EDITION 2017

UNITED STRIPES

JUL 3RD

BLOOMINGDALE AAN ZEE

A photograph of a hotel room. A bed with white linens is in the foreground. On the bed lies a dark blue pilot's uniform jacket with yellow stripes on the sleeves, a blue and white striped tie, and a matching pilot's cap. To the right of the bed is a wooden nightstand. On the nightstand is a red, spherical lamp with a white shade, a telephone, and a small cup. The room has a patterned carpet and a dark headboard.

FRMS

vermoeidheid in enen en nullen

Tekst: Jochem Baas, Foto: Michael van Baaren

De nieuwe EASA Flight Time Limitation-regels die een jaar geleden ingevoerd zijn, worden volgens de European Cockpit Association (ECA) regelmatig verkeerd geïnterpreteerd en foutief toegepast. Met als resultaat dat vliegers lange *duties* vliegen, soms oplopend tot veertien uur. Om vermoeidheid proactief tegen te gaan, zijn maatschappijen nu verplicht een Fatigue Risk Management Systeem (FRMS) te implementeren. Een nieuwe stijl van omgaan met vermoeidheid binnen organisaties.

Nieuwe regels

Volgens ECA-president Dirk Polloczek zorgen hoofdzakelijk lange nachtdiensten (tien uur of meer) en stand-bydiensten waarbij vliegers meer dan achttien uur wakker zijn voor problemen. “Ondanks dat we nieuwe regels hebben, volhardt een oud probleem: dat van vele vermoeide vliegers in de cockpit.”

Met de invoering van de nieuwe EASA FTL in 2016 implementeert de Europese luchtvaart uniforme regelgeving met als doel de veiligheidsrisico's voortkomend uit vermoeidheid in de cockpit te beperken. Nu blijkt dat door slecht begrip van de nieuwe regels veel maatschappijen en overheden nog niet klaar waren voor de wissel.

Didier Moraine, voorzitter van de ECA FTL-werkgroep, beschrijft dat de complexiteit van de nieuwe regels een grote uitdaging is en zal blijven, ook voor de piloten zelf. “Als afzonderlijke invoering zullen de nieuwe FTL-regels niet alle risico's kunnen mitigeren.” De invoering van een Fatigue Risk Management Systeem is nu een wettelijk vereiste geworden voor maatschappijen. Gaat het FRMS dan al onze vermoeidheidsproblemen oplossen?

FRMS

Het gebruik van een FRMS is een alternatief voor het gebruik van een vaste set harde regels inzake vermoeidheid (*prescriptive rules*). ICAO definieert een FRMS als volgt: *A data-driven means of continuously monitoring and managing fatigue-related safety risks, based upon scientific principles and knowledge as well as*

operational experience that aims to ensure relevant personnel are performing at adequate levels of alertness.

Een FRMS is dus een set procedures, die op basis van wetenschappelijke input in een datasysteem kunnen helpen bij het managen van vermoeidheid. Er moet een constante cirkel worden ingericht van training, rapportage en analyse. Er bestaan echter wel belangrijke randvoorwaarden voor het implementeren van een goed systeem. Zo moeten er genoeg relevante én betrouwbare data beschikbaar zijn om valide conclusies te kunnen trekken. Ook moeten beslissingen gebaseerd op data uit het FRMS tegen hun operationele context gewogen worden. Simpel gezegd: het systeem is slechts zo goed als de persoon die het bedient.

Derde randvoorwaarde is dat het FRMS binnen een *just culture* ingericht wordt met voldoende draagkracht bij de bedrijfsleiding. Uit onderzoek van vakbond BALPA blijkt dat meer dan de helft (50.05 procent) van alle ondervraagde vliegers het gevoel heeft dat hun werkgever vermoeidheid niet voldoende serieus neemt. Met name bij low cost carriers hebben de vliegers weinig vertrouwen in de gedragenheid met betrekking tot vermoeidheidsklachten bij de bedrijfsleiding (score 2.38 uit max 5, 7.239 respondenten, onderzoek van The London School of Economics and Political Science (LSE) & Eurocontrol).

Risico's

IFALPA-president Martin Chalk geeft aan dat het FRMS-concept universeel nog niet erg goed begrepen wordt. Het is volgens hem belangrijk dat beleidsmakers en maatschappijen zowel de kosten als de baten van een FRMS realiseren. Een voorbeeld: bij implementatie van een goed FRMS zal naar alle waarschijnlijkheid het aantal ziekte-dagen tijdens het eerste jaar afnemen. Het management haalt op die manier meer productiviteit uit zijn vliegers, maar na een zekere periode vlakkt de afname van ziekte-dagen af.

Het draaiende FRMS zorgt voor een evenwicht, door constante analyse

en bijstelling van bijvoorbeeld te vliegen roosters. Vervolgens is het cruciaal dat de bedrijfsleiding blijft investeren in FRMS, ondanks het bereikte evenwicht. Risico van het wegvallen van de jaarlijkse winst in productiviteit is dat de bedrijfsleiding zijn focus naar andere factoren verlegt.

Andere risico's schuilen in het gebruikte model van een FRMS. Het veelgebruikte softwaresysteem 'SAFE' is bijvoorbeeld blind voor een aantal zeer relevante factoren als kwaliteit van de hotelaccommodatie, afstand van vliegveld naar hotel, de reistijd naar je werk en de mogelijk verhoogde werkdruk op bepaalde vluchten. Onderzoek naar achterliggende oorzaken van fatigue-rapportage uit 2012 (Houston et al) beschrijft dat ruim 23 procent van de rapportages een '*domestic cause*' hadden. Uit subanalyse van de resultaten blijkt dat hier de reistijd van huis naar werk voor aanvang van een dienst de bepalende factor was. Wanneer een systeem als SAFE gebruikt wordt, kan het zijn dat in de analyse volledig aan externe factoren voorbijgegaan wordt.

Vervolgonderzoek

Om de effectiviteit van de invoering van de nieuwe FTL-regels inclusief het FRMS te analyseren, heeft EASA een vervolgonderzoek gestart. De deadline van de survey was afgelopen maand en ook vele Nederlandse verkeersvliegers hebben het vragenformulier ingevuld.

Het doel van het onderzoek is als volgt omschreven: *the objective is to determine whether these rules provide sufficient protection from potential consequences of aircrew fatigue and, if necessary, to make recommendations for changes to the rules.*

Het onderzoeksteam bestaat uit het Netherlands Aerospace Centre NLR, de Stockholm University, het Duitse Aerospace Centre DLR en Jeppesen. Resultaten worden verwacht in 2018. Met een drukke zomer voor de deur kunnen we niet anders dan afwachten en misschien eens kritisch kijken wat een FRMS daadwerkelijk voor ons gaat betekenen. 



Vlucht Delta 15

Tekst: Wouter Brandt

De 11de september 2001 is een dag die we ons allemaal de rest van ons leven zullen herinneren. Tijdens de tragische gebeurtenissen in Amerika kwamen 2.996 mensen om en raakten er meer dan 6.000 zwaargewond. Veel is er geschreven over de tragische vluchten die getroffen werden die dag. Er gebeurde echter nog veel meer. Verhalen van heldendaden en compassie hebben het drama langzaamaan iets dragelijker gemaakt. Zoals dit prachtige verhaal van een purser aan boord van Delta-vlucht 15.

In de ochtend van dinsdag 11 september vlogen we over de Atlantische Oceaan ongeveer vijf uur bij Frankfurt vandaan. We waren druk bezig met de service tot ik naar de cockpit gesommeerd werd. Daar aangekomen zag ik bloedserieuze en bezorgde gezichten. De gezagvoerder overhandigde mij een boodschap. Het kwam van Delta's hoofdkantoor in Atlanta en er stond: "All airways over the Continental United States are closed to commercial air traffic. Land ASAP at the nearest airport. Advise your destination."

Samen besloten we te liegen tegen de passagiers

Niemand had enig idee wat de aanleiding voor deze boodschap was. We wisten alleen dat we het serieus moesten nemen en snel een uitwijkhaven moesten vinden. De gezagvoerder besloot dat de beste uitwijkhaven 800 kilometer bij ons vandaan Gander, Newfoundland was. Hij vroeg aan de Canadese luchtverkeersleiding toestemming om om te keren en kreeg die meteen. Terwijl we met zijn allen de landing aan het voorbereiden waren, kwam een bericht binnen over een terroristische aanslag in New York. Een paar minuten later kregen we bericht over de kapingen.

Samen besloten we te liegen tegen de passagiers terwijl we nog in de lucht waren. De gezagvoerder vertelde dat we een probleem met een van de instrumenten hadden en dat

we het in Gander moesten laten maken. We beloofden meer informatie te verstrekken zodra we geland waren. Nog geen veertig minuten later stonden we veilig aan de grond. Er stonden daar inmiddels al een stuk of twintig vliegtuigen die ook uitgeweken waren.

Nadat we parkeerden gaf de gezagvoerder de volgende speech: "Ladies and gentlemen, you must be wondering if all these planes around us have the same instrument problem we have. The reality is that we are here for another reason." Toen vertelde hij het kleine beetje informatie wat wij hadden over de situatie in Amerika. De passagiers waren geschokt. De gezagvoerder zei verder dat we niet van boord mochten op last van de Canadese overheid. Niemand op de grond mocht in de buurt komen van de vliegtuigen. Alleen de luchthavenpolitie kwam af en toe langs, keek even rond en ging vervolgens weer verder naar het volgende vliegtuig.

We mochten niet van boord op last van de overheid

In het volgende uur landden er nog meer vliegtuigen in Gander totdat de luchthaven volstond met 53 vliegtuigen. 27 daarvan waren Amerikaans geregistreerd. Over de radio kwam beetje bij beetje het nieuws binnen. Dat was ook het moment dat we voor het eerst hoorden dat er vliegtuigen het World Trade Center waren ingevlogen. Passagiers probeerden hun telefoons te gebruiken, echter tevergeefs vanwege een ander gsm-systeem in Canada. Bij sommigen lukte een verbinding wel, maar kregen dan een Canadese stem te horen die zei dat

alle lijnen naar Amerika geblokkeerd waren. We hoefden alleen maar uit het raam te kijken om te zien dat we niet als enige in deze situatie zaten.

De luchthaven stond vol met 53 vliegtuigen

Er werd ons verteld dat ze passagiers lieten uitstappen, één vliegtuig per keer. Om zes uur 's avonds kregen we te horen dat wij de volgende ochtend om elf uur aan de beurt waren. De passagiers waren daar niet blij mee, maar gezien de situatie gingen ze zonder gemor akkoord en begonnen zich klaar te maken voor de lange nacht aan boord. Van de luchthaven kregen we, indien nodig, medische hulp, water en de toiletten werden gelegeerd. Gelukkig bleek medische hulp tijdens de nacht niet nodig. We hadden namelijk een passagier die 33 weken zwanger was.

Om ongeveer half elf de volgende ochtend arriveerde er een konvooi schoolbussen bij ons vliegtuig. We mochten van boord en werden naar de terminal gebracht. Daar moesten we door de douane en ons vervolgens laten registreren bij het Rode Kruis. Daarna werden wij (de crew) afgezonderd van onze passagiers en in busjes naar een klein hotelletje gebracht. We hadden geen idee wat er met onze passagiers zou gebeuren. Het Rode Kruis vertelde dat het stadje Gander slechts 10.400 inwoners telt en dat ze nu ongeveer 10.500 passagiers moesten onderbrengen van alle vliegtuigen die uitgeweken waren.

We probeerden te ontspannen in ons hotel en zouden gebeld worden zodra luchthavens in Amerika weer open zouden gaan. Er werd wel gemeld dat dit wel even kon duren. Het totale beeld van de aanslagen kregen we pas toen we de televisie in het hotel aanzetten, vierentwintig uur nadat het was begonnen. Intussen hadden we genoeg tijd over om te ontspannen en te ontdekken dat de



inwoners van Gander enorm vriendelijk zijn. Ze noemden ons de 'vliegtuigmensen'. We genoten van hun gastvrijheid, bekeken de stad en hadden al met al best een goede tijd.

Twee dagen later kregen we een belletje dat we terug naar de luchthaven konden. Eenmaal aan boord werden we herenigd met onze passagiers en ontdekten wat zij de afgelopen dagen hadden gedaan. Over wat ze ons vertelden waren we totaal verbaasd. Gander en haar omliggende gemeentes in een straal van 75 kilometer hadden alle scholen, sporthallen, gemeentehuizen en andere grote gebouwen gesloten en verbouwd tot barakken. Alle scholieren waren nu 'verplicht' vrijwilliger om hun 'gasten' te verzorgen.

Ze noemden ons de vliegtuigmensen

Onze 218 passagiers waren naar een dorpje met de naam Lewisporte gebracht, ongeveer 45 kilometer van Gander, waar ze sliepen in een middelbare school. De vrouwelijke passagiers die een verblijf wensten met alleen maar vrouwen konden daarvoor kiezen. Families werden bij elkaar gehouden en ouderen werden naar huizen van inwoners gebracht. Onze zwangere passagiere sliep bij

een inwoner die tegenover de spoedeisende hulp woont. Er was een tandarts beschikbaar gesteld en vrouwelijke verpleegsters bleven de gehele tijd bij de passagiers.

Het was allemaal ongeloofelijk strak geregeld

Iedereen kreeg een keer per dag de mogelijkheid om te e-mailen of bellen met thuis. Inwoners van het dorp verzorgden excursies. Er konden cruises gemaakt worden en er werden wandeltochten door de bossen georganiseerd. De lokale bakkerijen bleven 24 uur per dag open om genoeg brood voor iedereen te kunnen bakken. Elke avond kwamen inwoners eten brengen of haalden passagiers op om ze naar een restaurant te brengen. Iedereen kreeg muntjes voor de wasserette om zijn kleren te wassen aangezien de koffers nog aan boord waren. Met andere woorden, ze werden van alle gemakken voorzien.

Toen de luchthavens weer open waren, werden alle passagiers keurig op tijd afgeleverd zonder dat er een miste. Het lokale Rode Kruis had bijgehouden waar iedereen was en op welk vliegtuig zij dienden terug te vliegen. Het was allemaal ongelooflijk strak geregeld. Passagiers moes-

ten huilen terwijl ze ons de verhalen vertelden van wat ze hadden ervaren. Het leek wel of ze met elkaar op cruise waren geweest. Iedereen kende elkaar bij de voornaam. Men wisselde verhalen uit over het verblijf, elkaar overtreffend over hoe goed ze het hadden gehad.

De vlucht naar Atlanta leek wel een gecharterde partyvlucht. Iedereen was met elkaar aan het kletsen en wisselde telefoonnummers en e-mailadressen uit. Tijdens de vlucht stapte er een passagier op me af met een ongewoon verzoek. Of hij een speech over de Public Adress mocht geven. Normaal gesproken mag dit natuurlijk nooit, maar voor deze keer maakten we graag een uitzondering. Hij begon zijn verhaal met iedereen eraan te herinneren wat ze de laatste dagen hadden meegeemaakt. De gastvrijheid die ze ervaren hadden van totale vreemden. Dat hij het nodig vond om wat terug te doen en dat hij wilde voorstellen een fonds op te richten voor studiebeurzen voor studenten uit de regio. Hij zou elk bedrag wat werd gegeven verdubbelen en beloofde Delta te zullen contacten om ook te storten.

Een fonds voor beurzen voor studenten uit de regio

Aan boord werd maar liefst 14.000 dollar opgehaald en inmiddels zit er anderhalf miljoen dollar in het fonds dat 134 studenten met een studiebeurs heeft geholpen.

Bron: the Washington post



Trevor Austin (1956)

Self-taught marketeer joins Bill Gates' Microsoft in 1983 as employer number 221. Within years he runs a department of 65 employees and stands at the base software as we know it today.

After a miraculous parachute-bailout from an uncontrollable glider plane on August 5th 1989, Trevor rethinks his life choices and decides to leave the software industry. Using savings from his previous job he puts himself through CPL training in Australia and via several jobs ranging from bush-flying to aerophotography ends up at Air UK. He flew the Fokker 27, Fokker 50, Fokker 70/100 and now flies the Embraer 175/190 for KLM Cityhopper. Aging 61, he is the second oldest airline pilot employed by KLM, but youthful eyes show this clever guy is nowhere near hanging up his hat.

Foto: Maarten van Haaff

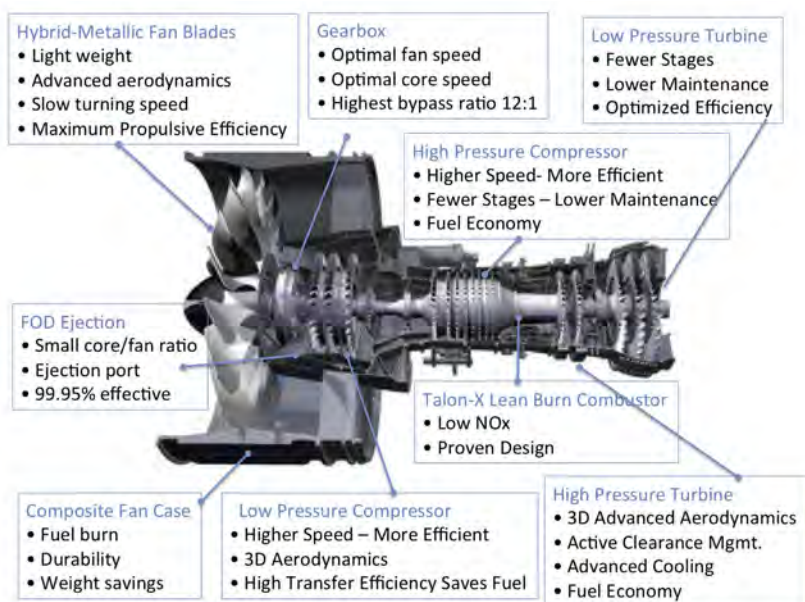




Foto: Airbus

Gear it up

Tekst: Wouter Brandt



Met de uitrol van de nieuwe Airbus A320NEO en de Embraer E190-2 is een nieuw tijdperk aangebroken. Deze vliegtuigtypes worden geleverd met zogeheten 'geared turbofan engines', motoren waarbij de voorste fan via een versnellingsbak aan de turbine verbonden is in plaats van via een directe as.

Al lange tijd realiseren motorontwikkelaars zich dat, om maximale efficiëntie uit een turbofan te halen, een grote langzaam draaiende fan en een snel draaiende turbine nodig zijn. Hierdoor kan een grotere hoeveelheid lucht verwerkt worden tegenover minder brandstofverbruik. Een grotere fan heeft echter drie nadelen: ten eerste veroorzaakt een grotere fan meer luchtweerstand, ten tweede brengt een grotere fan meer gewicht met zich mee en ten derde hebben, bij een grotere fan, de uiteinden van de bladen een grotere snelheid. Hierdoor komen ze sneller in het supersonische regime, wat de luchtweerstand significant verhoogt, luchtstromen veel gecompliceerder maakt en bovendien veel geluidsoverlast veroorzaakt. Door nu hetzelfde mechanisme te gebruiken als op een turbopropmotor, de zogenaamde reduction gearbox, wordt de fan in essentie via een derde as aan de turbine gekoppeld. Hierdoor hoeft deze niet meer hetzelfde aantal toeren te draaien als de turbine en kan het toerental omlaag. Fabrikanten kunnen daarmee de fan een stuk groter maken, wat een grotere bypass creëert die veel minder geluidsoverlast geeft.

Maar liefst achttien jaren ontwikkeling gingen vooraf aan de presentatie van de Pratt & Whitney Geared Turbofan (PW1000G). In 1998 al kon-

digde P&W de nieuwe motor aan, bijna elf jaar voordat Airbus de A320NEO ter sprake bracht. In 2008 vloog de motor voor het eerst op de Boeing 747SP Testbed. De motoren van de PW1000G-serie worden leverbaar op de Mitsubishi Regional jet, Bombardier C Series, Embraer E190-2, Airbus A320NEO en de Irkut's MC21-serie.

De PW1000G, die voor de A320NEO bedoeld is, heeft een fan met een diameter van net iets meer dan twee meter. Daarmee haalt hij een bypass ratio van een ongekende 12:1. Het maximale aantal toeren per minuut van de fan zal door de planetaire versnellingsbak niet meer zijn dan 3.500. De hogedrukcompressor zal daarentegen met 20.000 toeren draaien. Ter vergelijking: de 'oudere' CFM-motoren van de huidige A320-serie hebben een diameter van anderhalve meter en een bypass ratio van 1:5.

Het lijkt erop dat de motor van Pratt & Whitney de boel flink gaat opschudden. Door de grootste bypass ratio ooit voorspellen ze een brandstofbesparing tussen de 10 en 20 procent. De lage snelheid van de fan zal zorgen voor veel minder geluidsoverlast. Door het lage toerental van de fan zal hij bovendien veel sneller opspoelen, waardoor het vliegtuig sneller zal reageren bij bijvoorbeeld een terreinwaarschuwing.

Daarentegen zal de hogere weerstand van de fan een slechtere klim performance met zich meebrengen. Door de nieuwe techniek moet de betrouwbaarheid echter nog worden bewezen. Leveringen aan Lufthansa en Indigo zijn al meerdere keren uitgesteld.

De andere motoroptie op de A320NEO is de CFM LEAP-1A van GE Aviation. In tegenstelling tot Pratt & Whitney heeft GE niet gekozen voor een geared turbofan. Zij gebruiken de conventionele methode van twee assen, waarbij de fan direct verbonden is met de lagedrukcompressor en het turbinedeel. Om de motor toch te verbeteren en zuiniger te maken, hebben ze ervoor gezorgd dat de turbines hogere temperaturen kunnen verdragen. Hierdoor kan meer energie uit de verbranding gehaald worden. En hoewel geen versnellingsbak gebruikt wordt, is de fan van de nieuwe motor maar net iets minder dan twee meter in diameter. Deze haalt daarmee een indrukwekkende bypass ratio van 11:1. De CFM LEAP heeft minder weerstand en zou een zelfde brandstofbesparing kunnen opleveren als P&W met een mindere penalty op de performance en door de conventionele techniek een stuk betrouwbaarder kunnen blijven.

Bron: *The flying engineer*



easyJet

Tekst en foto's: Michael van Baaren

*"Well, I am driving in my car
To P40, it's not far
I've got a couple of flights on my mind
We're heading off to Barcelona
After that a little Roma
And be back when the sun still shines*

Take it easy, take it easy..."

Sinds maart 2015 is Schiphol een officiële thuisbasis van easyJet. De 26ste base die geopend werd. In het begin was de crew-room nog een portakabin onder H3, maar in september 2016 kregen ze hun eigen echte crewroom, inclusief twee vergaderruimtes. De ingang is tegenover H1 en vanuit de crewroom loop je zo de trap af naar het platform. Best easy, aangezien je voor aanmelden dus de paspoortcontrole en security check al gehad hebt.

De crewroom is gezellig en open, grote ramen van de vloer tot het plafond geven een mooi uitzicht op het platform. De vliegers en cabine crew briefen aan de ronde statafels, er hangt een professionele easy going sfeer. Deze briefings komen trouwens allemaal uit Luton, net als de roosters.

Hoewel Schiphol een basis is van easyJet, zijn hier alleen mensen op kantoor om de lokale zaken te regelen. Onder hen een base captain, een base first officer die vooral safety gerelateerde zaken afhandelt en een cabine crew base manager. Verder houden een aantal mensen op kantoor zich bezig met marketing en HR. Vragen over crew, flightplans en bijvoorbeeld maintenance moeten via Luton worden gecommuniceerd. De regie vanuit Luton is bijvoorbeeld ook te zien aan de afhandeling van ASR's. De low level reports worden op Schiphol afgehandeld, maar de hogere levels worden naar Luton gestuurd.

Met acht vliegtuigen in de winter en negen in de zomer is het een kleine hub en je merkt dat veel mensen elkaar kennen en gezellig met elkaar praten. Nederlands en Engels klinken easy door elkaar in de crewroom. En dan gaan de gele, nee geen oranje, veiligheidshesjes aan en loopt de crew over het platform naar hun vliegtuig. Take it easyJet!



Beste Golfers,

Het is bijna zo ver, op **maandag 3 juli 2017** zal het VLIEG Open plaatsvinden!
Na 3 mooie edities in het Limburgse land is de organisatie uitgeweken naar het noorden.
De Drentsche Golf en Country Club in Zeijerveen, nabij Assen, zal dit jaar het toneel vormen
voor ongetwijfeld weer een schitterend toernooi!

Het VLIEG Open staat open voor alle actieve en gepensioneerde KLM-vliegers. Met dank aan
onze sponsors VLIEG Hypotheken, Blue Sky Group, Fatco, de VNV, B&S Shop, Valk USA en
KLM Flight Operations zijn er weer mooie prijzen te winnen voor de beste golfers.
Er zal opnieuw gestreden worden om de Plesman Plate (hcp 0-15,0) en de Plesman Bokaal
(hcp 15,1>). De spelvorm in beide categorieën is Stableford met handicapverrekening.

Op **zondag 2 juli 2017** is er de mogelijkheid om voor te spelen en de local knowledge bij te
werken. Maar **let op!** Er is slechts plaats voor een beperkt aantal deelnemers op deze dag,
dus schrijf snel in op www.vliegopen.nl! De inschrijving is al geopend!

Kosten en overnachting

De kosten voor de maandag bedragen €65,- inclusief traditionele borrel en BBQ. Hierna kan
er overnacht worden op de club zelf, alwaar er 24 tweepersoons-kamers beschikbaar zijn à
€85,- voor 1 persoon, €100,- voor 2 personen, per kamer en inclusief ontbijt en btw.

Voor zondag 2 juli is er een speciaal voorspeelarrangement: 18 holes greenfee, inclusief
diner, overnachting en ontbijt voor slechts €122,50 per persoon inc. btw, op basis van 2
personen per kamer. Bij bezetting door 1 persoon geldt een toeslag van €35,-. Alleen een
ronde golf op deze dag kost slechts €40,-.

De inschrijving is reeds geopend en zoals elk jaar geldt hierbij: VOL IS VOL!! Dus wees er
snel bij om plaatsing op de wachtlijst en eventuele teleurstelling te voorkomen! Kijk voor
meer informatie over de baan, het hotel, de route en uiteraard de inschrijving op
www.vliegopen.nl.

We kijken uit naar een geslaagd toernooi!





Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers