

November 2016

opdeboek

Vereniging Nederlandse Verkeersvliegers



**Hoera voor
Transavia**

**Observaties uit
de rechtszaal**

**Heeft de A380
nog toekomst**

WENST U EEN HYPOTHEEK DIE PRECIJS 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 vak-kundig advies, twijfel dan niet en neem contact op met Jan Tijms, Hank Teljeur 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



Steven Verhagen, @VNVPresident

Mijlpalen (?)

Op 16 november 1966 begon de historie van Transavia. De mijlpaal van 50 jaar is bereikt en dat is een felicitatie waard! Transavia is niet meer weg te denken uit de Nederlandse luchtvaart. Met hun vrolijke en kwalitatieve uitstraling, en zich afzettend tegen de 'echte' low-cost gedachte, is het bedrijf succesvol. Goed voor personeel en klanten met een eenvoudig, herkenbaar en goed betaalbaar product.

Uiteraard is het ook voor Transavia moeilijk om zich voortdurend te moeten aanpassen aan de veranderende omgeving. Het traditionele chartervervoer staat op uitsterven en de concurrentie van maatschappijen die het niet zo nauw nemen met arbeidsnormen en -waarden is moordend. Maar het bedrijf heeft zich keurig gepositioneerd in een point-to-point marktsegment vanuit Nederland – en inmiddels ook München – naar allerhande bestemmingen binnen en net buiten Europa. De sterke aanwezigheid op Schiphol, Rotterdam en Eindhoven zijn logische posities voor deze maatschappij, omdat die luchthavens middenin drukke regio's liggen met veel behoefte aan snel vervoer. Daarom is het ook doodzonde dat er een groot slot op Rotterdam zit om te groeien en Transavia mogelijk 'verplicht' wordt naar Lelystad te gaan. Als het al van de grond komt, is het maar de vraag of je daar heen moet als

Transavia. Want die luchthaven wordt helemaal niet als 'overflow' van Schiphol aangelegd, maar zal uiteindelijk alleen maar extra low-budget vervoer aantrekken vanuit andere landen. Wat dat betreft zou uitbreiding van Rotterdam-The Hague Airport veel meer kans op succes opleveren.

Onlangs had ik het twijfelachtige genoegen om de CAPA-conferentie in Amsterdam bij te wonen. Een bijzondere club waarbij er maar één gedachte rondwaart, die van totale liberalisatie van de wereldluchtvaart. Het maakt niet uit wat er op het gebied van sociale regelgeving of staatssteun gebeurt. De markten moeten volledig open, no matter what. Qatar Airways CEO Al Baker openbaarde in zijn speech zijn visie op de Fair Competition-clausule die de EU stelt als voorwaarde voor een eventueel Open Skies-verdrag met Qatar. Deze clausule is in het onderhandelingsmandaat voor de Europese Commissie gekomen door een zware anti-staatssteun-lobby vanuit de Europese luchtvaartsector, waaronder de coalitie Europeans for Fair Competition (www.e4fc.eu). Al Baker vindt dat maar vervelend en zal erop toezien dat deze voorwaarden wel conform zijn visie op eerlijke concurrentie zullen worden ingevuld. Enorm belangrijk dus voor de Europese luchtvaartsector om volle druk op de Europese Commissie en

nationale overheden te houden, zodat deze clausule er glashelder inkomt waarbij er eerlijke regels zijn die controleerbaar en vooral afdwingbaar zijn. Al Baker zo horend is er voorlopig nog geen Open Skies-verdrag en dat is helemaal niet erg want Europa heeft op luchtvaartgebied Qatar veel meer te bieden dan andersom. Mocht het er wel komen, op goede en eerlijke voorwaarden, dan is dat zeker een mijlpaal, maar dit is nog allesbehalve zeker.

Rondom pensioenen is het natuurlijk ook nog steeds onrustig. Mogelijk is er een uitkomst bij KLM op het moment dat deze novembereditie bij u op de deurmat ploft. Vooralnog is er onzekerheid over de inrichting per 1 december. Feit is dat de bedrijven van onvoorspelbare regelingen af willen, zodra het erop lijkt dat die negatief in plaats van positief uitpakken. Niets menselijks is de bedrijven vreemd in die zin. En ook met de nieuwe verkiezingen in aantocht wordt het interessant te zien of en hoe een nieuw kabinet de pot met pensioengoud verder wil aanroeren. Verdere afkalving van de pensioenopbouw mogelijkheden ten faveure van overheidsfinanciën moeten we zeker niet uitsluiten. Het bereiken van een akkoord met KLM, dat ook nog een tijd kan blijven bestaan zonder door opportunistische wetgeving aangevreten te worden, zou ook zeker een mijlpaal zijn!

inhoud november 2016

- 01. steevast
- 03. voorwoord
- 04. woord en wederwoord
- 06. hoera voor Transavia
- 09. portret
- 10. uit het nieuws geplukt
- 12. "I am not a violent person"
- 15. het torentje
- 16. heeft de A380 nog toekomst?
- 19. brief uit buenos aires
- 20. van het bestuur
- 28. hamerslag
- 29. van de ledenraad
- 32. publicaties



06

hoera voor Transavia



10

uit het nieuws geplukt



09

portret maarten schepers



12

"I am not a violent person"



Foto: Tim Stet

Abraham

In deze Bok treft u drie artikelen die, hoewel niet direct, het kruispunt uittekenen van waar de luchtvaart staat.

Allereerst een artikel over de moeilijke dagen van het grootste passagiersvliegtuig dat er is. De marges in de luchtvaart zijn zo klein dat zelfs oneerlijke luchtvaartmaatschappijen er voorzichtig mee moeten zijn. Zijn dat de maatschappijen die als enige zo'n vliegtuig in de lucht kunnen houden?

Dan volgt een verhaal over Transavia dat deze maand november Abraham ziet. Hoewel officieel nog niet gesproken mag worden van een low-cost maatschappij, liggen de ambities wel in die hoek. En de ambities zijn groot. Kan er een realistische markt aangeboord worden. Passen de plannen in het dictaat dat eufemistisch 'Trust Together' genoemd kan worden?

Mij is uitgelegd dat Trust Together geen bezuinigingsronde is, maar slechts een aanvulling daarop. Dus dan valt het toch ook in die categorie? Strategische keuzes, daar zal de groei van Transavia van afhangen. En dat is Trust Together ook, zegt men in Parijs.

In Amstelveen wordt Trust Together een beetje gemeden, omdat het woord 'vertrouwen' nog niet gehanteerd wordt. Van vertrouwen komt helemaal niets terecht met de lopende rechtszaken. Je kunt niet vertrou-

wen winnen en tegelijkertijd sociale partners en de ondernemingsraad links laten liggen. Transavia is van de laatste berichten van de AFKL board niet veel wijzer geworden. Voor de volgende vijftig jaar is de merknaam sterk, dat staat in dit artikel, maar de huidige ingewanden zijn bijvoorbeeld in München wat in de war.

Hoe serieus vliegen wordt staat in het stuk over de unruly passengers. Dacht een mafkees van een passagier met een smoesje weg te komen met onredelijk gedrag, hieruit blijkt toch wel anders. Opgetekend uit eerste hand. Het schouwspel zou op een of andere manier eigenlijk in een vine of een clip te zien moeten zijn. Smullen. Dit zijn wensen voor een digitale Bok.

Als getuige van de nodige vergaderingen zie ik de laatste tijd jonge, kundige vliegers aan het woord. Dezelfde soort 'young & eager' tref ik bij de verschillende domeinen, maar de laatste maand vooral bij KLM (over het Pilots Protocol) en bij TUifly in de vliegervergadering. De VNV

Francis van Haaff
hoofdredacteur

moet nog een beetje aan deze groep wennen, lijkt het. Zijn deze relatief jonge vliegers nou typische millennials? Is dit de Y-generatie, die scherp voor zichzelf opkomt en principes belangrijker vindt dan geld? Ik denk dat duidelijke contouren van een generatie hier niet te zien zijn. Toch moeten deze mensen nog wel laten zien dat ze niet een aantal individuen zijn die alleen indienen, roepen of schrijven. Ze moeten nog laten zien een collectief te kunnen zijn, samen met alle andere leden.

Eveneens was ik getuige van het ondertekenen van de eerste collectieve arbeidsovereenkomst van easyJet NL. De leden stemmen omstreeks dit moment of deze cao akkoord is. Ik zag aan de ogen van de mensen aan tafel en hoorde aan het zuchten hoe veel inspanning de cao heeft gevergd. Over vijftig jaar zal easyJet inzien hoe historisch dit nu is. Abraham is toch maar een bevoorrecht man dat hij dit allemaal mag aanschouwen. Nu snap ik waarom je er zogenaamd wijs van wordt hem te zien.



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@vnn.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 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@vnn.nl

De volgende kopijsluiting is 5 december 2016

Fuel policy (2)

Beste Stephan,
Met belangstelling jouw reactie gelezen op de aangepaste Fuel Policy. Zonder nu op de details in te gaan (die mij uiteraard niet geheel bekend zijn) wil ik toch graag het volgende kwijt.

Zelf was ik als voorzitter van de route-inspecteurs van de B744 destijds betrokken bij een wijziging in de Fuel Policy. Ik kwam hierdoor in gesprek met de betreffende afdeling, die een zeer wiskundig betoog hield over de nauwkeurige metingen van de diverse vluchten met als resultaat een voorgestelde bijstelling in genoemde Policy. Met een lange geschiedenis in het achterhoofd van regelmatige wijzigingen (die uiteraard werden ingegeven door besparingen) heb ik in eerste instantie voorgesteld om deze vernieuwing allereerst in te plannen in de simulator-sessies (lees: instructeurs) om zodoende de betrokken vliegers te laten zien hoe e.e.a. in zijn werk ging en wat de achterliggende gedachte was. Dit voorafgaande aan een definitieve implementatie.

Hoofddlijn in de manier van denken is dat er in principe geen probleem ligt in de hoeveelheid brandstof die je als crew meeneemt; het verschil zit in het punt waar je een beslissing neemt inzake je uiteindelijke landing. Met andere woorden: of je nu na uren holding op de bestemming beslist om uit te wijken of ergens halverwege de vlucht een andere definitieve bestemming vastlegt maakt

niet uit. Je moet ooit een beslissing nemen. Hoofddoel is de crew bewust te laten zijn hoe men in het proces zit. En daar ligt dus ook het grootste vraagteken. Wanneer is een crew bereid om een keuze te maken?

Uiteindelijk is het doel om ergens te landen met voldoende reserve, en je moet je niet laten leiden door de gedachte dat een maatschappij heel graag wil dat je de bestemming bereikt die de passagiers voor ogen hebben en waar zij ook voor hebben betaald.

Mijn overweging in het geheel was dat als een maatschappij de crews laat vertrekken met te weinig brandstof (de angst die vele vliegers delen) dit in de praktijk zijn uitwerking zal hebben. Hiermee bedoel ik dat een veelvuldig uitwijken op een correct en vroegtijdig moment de maatschappij zal dwingen om haar beleid te herzien als dat nodig blijkt.

De veelvuldige verschuivingen in de Fuel Policy van in dit geval KLM hebben weliswaar vaak rumoer opgeleverd in vliegerskringen maar hebben in de praktijk altijd goed gewerkt.

Wat belangrijk is, is dat er goed wordt gecommuniceerd, dat de weg ernaartoe goed wordt voorbereid en dat elke vlieger het gevoel moet krijgen dat bij een beslissing om uit te wijken hij of zij wordt gesteund door deze maatschappij. En zo kun je samenwerken aan een zo goed mogelijke besparing in de kosten.

Mame Douma

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).

Foto omslag,
the making of...



Tuifly cao

Graag willen wij gebruikmaken van deze Woord & Wederwoord om te reageren op de recente artikelen met betrekking tot de Tuifly cao.

Wij kunnen het ons voorstellen dat het uitermate teleurstellend moet zijn voor de VNV en de VAG dat het akkoord volledig is weggestemd, echter mag de uitslag niet als een verrassing komen. Tijdens de vliegervergaderingen was de stemming nou niet bepaald positief te noemen. Vreemd dat het bestuur hier een andere kijk op heeft gehad, blijkbaar maakt het uit door welke bril je kijkt. Maar wat is nou de oorzaak van het wegstemmen van dit cao-akkoord?

In het artikel van de heer Verhagen worden wij weggezet als een makkelijk te manipuleren vliegergroep. Wij zouden ons in de WhatsApp-groep door een aantal personen de verkeerde kant op hebben laten leiden. Daar doet de heer Verhagen ons toch echt tekort. De Tuifly-vliegersgroep is een hechte groep die elkaar goed kent, en wij laten ons zeker niet manipuleren door een aantal individuen. Daar waar er ongefundeerde uitspraken worden gedaan, wordt er gevraagd naar onderbouwing. Deze groep heeft een prima zelfregulerend vermogen. Wij zijn uitstekend in staat om een gedegen individuele keuze te maken met de informatie die wij voorhanden hebben. De WhatsApp-groep is een prima medium om met elkaar van gedachten te kunnen wisselen. Niet iets om te schuwen, het is een teken van betrokkenheid.

De heer Verhagen stipt twee voordelen van het cao-akkoord aan, roosterstabiliteit en de beroepsongeschiktheidsverzekering. In de basis zeker een aanwinst. Echter daarna blijft het angstvallig stil. Want wat staat er eigenlijk nog meer in dit cao-akkoord? Wat te denken van de stationeringregeling, met de mogelijkheid van twee aangewezen periodes, van 56 en 28 dagen. 56 dagen van

huis weg en als compensatie hiervoor vier vrije dagen bij thuiskomst. Niet elke vlieger kan hier zomaar mee akkoord gaan omdat veel vliegers ook een gezin hebben. Vergeet niet dat het thuisfront ook een belangrijk aandeel heeft in het stemgedrag van de leden. Het verdwijnen van een gedeelte van de 'jasjes' doet zeker pijn voor de 737-divisie. In theorie kunnen wij onze werkperiode eindigen om 01:59 en twee dagen later weer aanmelden om 04:00. Wat blijft er dan voor quality time over? De eerste avond ben je nog moe van je werkperiode en de tweede avond moet je alweer om 19:00 in bed liggen voor je volgende vlucht. Ook niet echt bevorderlijk voor de sfeer thuis.

Uiteraard begrijpen wij dat het vaak een spel van geven en nemen is om bepaalde zaken geregeld te krijgen. Echter moet daar wel een gezonde balans in zitten. Wellicht was een ijkpunt halverwege de onderhandelingen verstandig geweest. De leden hadden dan inhoudelijk de koers nog kunnen wijzigen. De VNV mag op dat punt zeker de hand in eigen boezem steken. In het artikel van de heer Van Haaff geeft hij aan dat hij meeleeft met de VNV'ers die teruggaan naar de onderhandelingstafel met een boodschap die niet de eigen mening is. Wij vinden dat opmerkelijk. Want zou het niet zo moeten zijn dat de VNV de mening van het collectief overbrengt, ongeacht haar eigen mening? Met dit soort uitspraken staan wij al met 1-0 achter tijdens de nieuwe onderhandelingen.

Afsluiten doen wij met de volgende wijsheid. 'Wie wil, zoekt mogelijkheden. Wie niet wil, zoekt een reden.' Dus laten wij samen naar de mogelijkheden kijken om alsnog tot een mooi akkoord te komen.

75 bezorgde Tuifly-vliegers (namen bij redactie bekend)

Reactie bestuur

Beste Tuifly-collega's,

In een brief die verstuurd is via e-mail aan alle Tuifly-leden heb ik inmiddels op bovenstaande een uitgebreid antwoord gegeven. Hieronder nogmaals een verkorte versie van dit antwoord.

Het was inderdaad teleurstellend om de overeenkomst afgeblazen te zien worden. Het ware probleem van de afwijzing is echter in voorkomende gevallen zelden eenduidig.

Het gaat mij niet zozeer om de inhoud waarom het afgevoerd is, want daar zijn keuzes in te maken, maar meer om het proces hoe dat gebeurd is, want dat raakt de VNV

in veel bredere zin dan alleen de Tuifly-deelgroep. De eenvoudige verklaring voor het afstemmen is dat het akkoord dan niet goed genoeg is. Maar het bestuur moet dan weten wanneer het wel goed genoeg is. En dan komt daarbij dat de leden moeten begrijpen dat het geen spel zonder nieten is. Het bedrijf moet namelijk nog genegen zijn om het gevraagde te leveren.

Wij willen niets anders dan met jullie in harmonie tot een degelijke cao komen. Laten we daar inderdaad in gezamenlijkheid op inzetten, in redelijkheid en in balans.

Steven Verhagen, president



Hoera voor Transavia

Deze maand is het vijftig jaar geleden dat Transavia haar eerste passagiersvlucht maakte. Reden voor een feestje en een terugblik. Maar minstens zo belangrijk zijn de toekomstplannen voor deze vakantievlieger. Deze maand zijn de strategische plannen van de Air France-KLM Groep gepresenteerd en wordt ook duidelijk welke rol er voor Transavia is weggelegd. In een volgend nummer komt dat uitgebreid aan bod, nu een duik in de geschiedenis.

Tekst: Kevin Flikweert

Transavia begon als 'slapende' luchtvaartmaatschappij onder de naam Transavia Limburg N.V., gevestigd op Maastricht Aachen Airport. Bij het 'ontwaken' van de maatschappij komen twee namen van pioniers naar voren; Chalmers Goodlin en John Block. Goodlin zat als eigenaar van Boreas Corporation opgescheept met een drietal DC6-en. In 1965 werd Block benaderd om voor 9.000 gulden de slapende luchtvaartmaatschappij

Transavia te kopen. Hij greep deze kans, waarna op 3 januari 1966 Transavia vergunning kreeg om vanaf Maastricht en Rotterdam te vliegen. Dat voorjaar koopt Boreas Corporation de aandelen Transavia en wordt John Block directeur van het bedrijf. Later dit jaar komt ook de vergunning om vanaf Schiphol te vliegen. Dat gebeurt op 16 november 1966. Onder de nieuwe naam Transavia Holland vond de eerste commerciële vlucht van het bedrijf plaats.

Chalmers Goodlin

(2 januari 1923-20 oktober 2005) begon op zijn vijftiende met vliegen en belandde in zijn achttiende levensjaar bij de Canadese Luchtmacht.

In 1943 ging hij aan de slag bij Bell als testvlieger van de Bell X-1 supersonische raket. Later in zijn carrière begon hij een lease- en charterbedrijf. Hij was onder meer eigenaar van Boreas Corporation en Seychelles-Kilimanjaro Air Transport.



John Block (18 mei 1929-11 april 1994) maakte kennis met de luchtvaart in zijn diensttijd en haalde zijn groot militair brevet. In zijn vrije tijd behaalde hij later zijn brevet voor de burgerluchtvaart. Hiermee ging hij aan de slag bij het Nederlands

Lucht reclamebedrijf, eigendom van Martin Schröder. Later startten ze samen Martin's Air Charter en introduceerden ze de vliegvakanties. In 1975 verliet hij Transavia om zich negen jaar later bij Air Holland te voegen.

Vloot

De vloot bestond toen uit de drie DC6-en van Goodlin, omgedoopt tot 'T-Bird Maastricht' (PH-TRA), 'T-Bird Beek' (PH-TRB) en 'T-Bird Valkenburg' (PH-TRC). De DC6 werd gevlogen met zes bemanningsleden, drie in de cockpit en drie in de cabine. Dit toestel bood plaats aan 83 passagiers.

Een jaar na de oprichting werd een Boeing 707 toegevoegd aan de vloot en vanaf 1969 werden de eerste Caravelles verwelkomd. Omdat dit vliegtuigtype aan het eind van zijn productiecyclus was, konden deze toestellen goedkoop aangeschaft worden.

In 1970 waren alle DC6-en uitgefaseerd en bestond de vloot uit vijf Caravelles en een Boeing 707. In de vier jaren die volgden werden nog eens vijf Caravelles aan de vloot toegevoegd, waarmee het totaal van dit type toestel op tien kwam. Een van de toestellen werd omgebouwd tot VIP-kist, waarbij het aantal stoelen werd teruggebracht van 99 naar 66.

Vanwege de geluidsuitstoot en het brandstofverbruik kwam er een einde aan het Caravelle-tijdperk bij Transavia in '74. Sommige toestellen kregen een nieuwe eigenaar, sommige werden gesloopt (één cockpit bleef bewaard en is te zien bij het

Aviodrome) en één werd bij de brandweer gestald voor oefeningen. Als opvolger kwam de Boeing 737. De eerste (PH-TVC) kreeg Transavia geleverd in 1973. Het was het 2.500ste straalvliegtuig door Boeing gefabriceerd en bood toen plaats aan 130 passagiers.

Tot 1977 vloog Transavia op de intercontinentale routes nog met twee Boeings 707. Het ICA-netwerk bestond onder andere uit bestemmingen in Iran, India, Kenia, Brazilië, Australië en de stad New York.

Lijndiensten

Bij de naamswijziging in 1986 van Transavia Holland naar Transavia Airlines werd de focus verlegd naar lijndiensten binnen Europa. De eerste lijndienst werd die naar London Gatwick. In datzelfde jaar begon het standaardiseren van de vloot naar de Boeing 737. In 1987 werd de 737-300-vloot verdubbeld naar vier toestellen. Een groot deel van de -200's werd verhuurd. Tussen 1989 en 1990 vond weer een verdubbeling plaats van het aantal -300-toestellen naar acht stuks. In diezelfde periode werd een -200 verkocht en waren er daarvan nog negen.

In de periode van 1992 tot 2003 maakte ook de grotere Boeing 757 deel uit van de vloot van Transavia.

Halverwege de jaren '90 werd echter besloten over te gaan tot aanschaf van Next Generation 737's, de -800. De eerste arriveerde op 17 juni 1998 en bood plaats aan 184 passagiers. Vanaf 2001 moest de 737-300 plaatsmaken voor de 737-700. Dit type biedt plaats aan hetzelfde aantal van 149 passagiers.

Vandaag de dag telt de vloot 44 toestellen. Hiervan zijn er negen van de -700 serie. Negen kisten worden gehuurd van GOL, waarvan er vier in München zijn gestationeerd.

Eigenaren

Ook de eigenaren van Transavia wisselden door de jaren heen. In 1972 nam de KNSM (het latere Nedlloyd) een aantal aandelen over van de Boreas Corporation. KNSM zag Transavia als alternatief voor de stop te zetten passagierslijndiensten per schip. Langzamerhand groeide het belang van KNSM in Transavia en in 1977 had het 100 procent van de aandelen in handen. In 1988 verkocht Nedlloyd 40 procent van haar aandelen aan KLM en 20 procent aan de Heeswijkgroep. In 1991 besloot de Nedlloyd groep ook de laatste Transavia-aandelen aan KLM te verkopen. De Nederlandse Investeringsbank verkoopt in 2003 het overgebleven aandelenpakket van 20 procent en sindsdien is

DC-6	1966 – 1970	Boeing 737-300	1986 – 2002
Boeing 707	1967 – 1982	Boeing 757	1992 – 2003
Caravelle	1969 – 1974	Boeing 737-800	1998 – heden
Boeing 737-200	1973 – 1993	Boeing 737-700	2001 – heden

Transavia een 100 procent dochter van Air France-KLM.

Naam en beeld

Na de toevoegingen Limburg, Holland en Airlines kreeg Transavia in december 2004 .com achter haar naam. Bewust werd ook gekozen om de 't' als kleine letter te schrijven. De verschillende merknamen, zoals Basiq Air, verdwenen en gingen verder als transavia.com. In 2007 werd dit model ook geïntroduceerd in Frankrijk, als transavia.com France, in samenwerking met Air France. Een jaar later volgde ook een Deense versie, maar die was minder succesvol en werd in april 2011 opgeheven. Hopelijk wordt de uitbreiding die dit jaar vanuit Nederland naar München plaatsvindt succesvoller.



In de loop der jaren is ook het uiterlijk van Transavia verschillende keren onder handen genomen. De grootste metamorfose gebeurde in 2006 toen transavia.com een nieuwe huisstijl kreeg. De vliegtuigen kregen een opvallend nieuw uiterlijk en interieur, beide ontworpen door bureau Landor. Het cabinepersoneel kreeg nieuwe uniformen ontworpen door Broeckmans; het cockpitpersoneel nieuwe uniformen van Oger. Vorig jaar werd afstand gedaan van dat kenmerkende uiterlijk en een meer bescheiden huisstijl geïntroduceerd. De naam gaat van transavia.com naar Transavia en het logo en de livery veranderen.

'Het nieuwe Transavia' is dit jaar gelanceerd. Naast de genoemde veranderingen is ook de tariefstructuur aangepast naar drie serviceniveaus.

Met oog op gewichtsbesparing is het IFE verwijderd uit de vliegtuigen. In plaats hiervan is een App geïntroduceerd waarmee passagiers hun favoriete film kunnen kijken op tablet of telefoon.

Trust Together

Begin deze maand werden de nieuwe Air France-plannen gepresenteerd. Hieruit kan geconcludeerd worden dat het strategisch plan en de verdere groei in Nederland volledig overeind blijven staan. De Transavia-basis in München blijft, maar groei van deze basis kan alleen op eigen kracht plaatsvinden. Hiernaast gaan KLM en Transavia op Schiphol nauwer samenwerken om de positie op Schiphol te versterken. Ook na vijftig jaar blijft het vechten voor het voortbestaan. 🍀

Transavia Limburg
1965 – 1966

Transavia Holland
1966 – 1986

Transavia Airlines
1986 – 2004

transavia.com
2004 – 2015

Transavia
2015 – heden



Maarten Schepers (1984)

een opgewekte persoonlijkheid die samen met zijn echtgenote werkzaam is bij Transavia, heeft Rotterdam als thuisbasis. Met zijn vrouw deelt hij zijn passie voor verschillende vormen van watersport. Kort nadat kitesurfspullen werden ontwikkeld voor het grote publiek begon hij met kitesurfen. Niet voor niets woont het gezin dan ook in de haven van Scheveningen. Na de KLS was hij een tijdje projectplanner bij KLM maintenance en deed hij rondvluchten op Texel. In 2006 begon zijn carrière als piloot bij Transavia waar hij naast het vliegen ook Joint-CRM training geeft. En als uit de hand gelopen hobby slijpt en waxt hij ski's in de winter, wat ooit begon toen hij als skileraar in de Oostenrijkse Alpen werkte.

Foto: Maarten van Haaff



Thai A350 geweerd

Omdat er te weinig informatie over de A350 van Thai beschikbaar zou zijn, hebben de Australische luchtvaartautoriteiten vooralsnog geen toestemming gegeven voor de vlucht van Bangkok naar Melbourne. Opmerkelijk, omdat enkele concurrenten wel al met de A350 op Australië vliegen.

In de maand november zet de maatschappij de nieuwe Airbus nu maar op andere routes in, zoals naar Chiang Mai, Dubai en Singapore. Vanaf 1 december hoopt Thai alsnog naar Melbourne te kunnen vliegen met de A350. Tot dan wordt die vlucht uitgevoerd met een Boeing 777.

Bron: *Up in the Sky*

Trump gekozen tot president

Illustratief wellicht voor de verkiezingsoverwinning van Trump is het beeld van zijn Force One, die Hillary's campagnetoestel 'overschaduwde' als beiden voor het laatste verkiezingsdebat arriveren in Las Vegas.

Trump's Force One is een 24 jaar oude Boeing 757-200 die hij sinds 2011 in bezit heeft. Na een grote verbouwing is aan boord plaats voor 43 passagiers. Het toestel is onder meer voorzien van een master bedroom, een badkamer met douche en is afgewerkt met 24-karaats goud. Ook is er een eetkamer en kunnen de grote fauteuils tevens als bed worden gebruikt.

Clinton's verbouwde Boeing 737 werd vorig jaar nog door Corendon ingezet om Nederlandse vakantiegangers te vervoeren. Het toestel werd met veel poespas onthuld, met de campagneslogan van de Democraten 'Stronger Together' op de zijkant en de H van Hilary op de staart.



Bron: *DailyMail*

Onderzoek naar boarding

Hoe kunnen passagiers zo snel mogelijk het vliegtuig in? De TU Delft gaat hier onderzoek naar doen en ontving voor dat doel de romp van een Boeing 737-500.

In de vliegtuigromp zijn 122 stoelen aanwezig. Studenten zullen de cabine gebruiken voor het doen van proeven. Het boarden moet sneller kunnen en men wil onderzoeken hoe passagiers hun handbagage efficiënter kunnen opbergen. De boarding testen variëren van het aanpassen van stoelnummers tot het uitproberen van de volgorde waarin mensen het toestel instappen.



Het onderzoek maakt deel uit van EU-project Passme dat de TU Delft leidt: een samenwerking met twaalf partners, waaronder KLM en Schiphol.



In het toestel komt een werkruimte voor de onderzoekers, waarmee deze real time kunnen zien of de testen daadwerkelijk tijdswinst opleveren. Studenten doen onderzoek, maar worden tevens ingezet als proefpersoon. Ook krijgen studenten Industrieel Ontwerpen college in de romp.

Bron: *Luchtvaartnieuws.nl*

In de clinch

Netherlands Aircraft Company, het bedrijf dat al jaren van plan is om de productie van Fokker-vliegtuigen te hervatten, ligt al tijden overhoop met een klant. Het Nederlandse luchtvaartbedrijf Premion tekende in 2007 een intentieverklaring voor 25 F100NG's, maar de toestellen zijn nooit gebouwd omdat de financiering niet rond kwam.

In 2010 kreeg Premion te horen dat de overeenkomst niet doorging, waarop het bedrijf naar de rechter stapte om af te dwingen dat alsnog geleverd zou worden tegen de afgesproken prijs. Het hoger beroep is nu gewonnen door NAC. Premion kan wel nog in cassatie gaan bij de Hoge Raad.

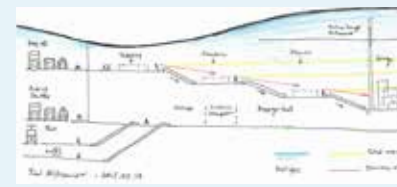
De plannen van NAC voor het ontwikkelen van een nieuw toestel zijn nog altijd niet opgegeven. Het bedrijf werkt nu aan de Fokker 130. Een iets langere Fokker 100 met nieuwe vleugels en zuinigere motoren en plek voor 130 passagiers.

Bron: *Luchtvaartnieuws.nl*

Nieuw terminal-model Schiphol

Paul Mijksenaar, die al jaren de bewegwijzering op Schiphol verzorgt, heeft nu bedacht hoe de ideale terminal en gate eruit zien. In het boek *De Adaptieve Luchthaven* schetst hij dit ontwerp, dat vooral het comfort van de reiziger beoogt, want "het grootste gevaar is wanneer men Schiphol oncomfortabel vindt en gaat mijden."

De ideale vertrekhal moet volgens Mijksenaar bestaan uit één langgestrekte ruimte. Men komt op een hoog punt het gebouw binnen en daalt per proces bijna ongemerkt een stukje. De gates zijn al van veraf te zien. Bij aankomst gaat men een etage lager in één stroom langs de paspoortcontrole, door de bagagehal, langs de douane en naar het treinstation.



Bron: *Haarlems Dagblad*

Trump Shuttle

De band met de luchtvaart van Amerika's toekomstige leider gaat overigens verder dan het eigenaarschap van een Boeing 757, de Trump Force One.

In het verleden is miljardair Trump ook nog actief geweest in de luchtvaartsector.

Van 1989 tot 1992 voerde Trump Shuttle met luxueus uitgeruste Boeing 727's binnenlandse vluchten uit. En eerder exploiteerde hij helikopterlijndiensten in de regio New York. Beide ondernemingen hebben het niet lang volgehouden. Trump Shuttle werd in 1992 overgenomen door US Airways.

Bron: *Luchtvaartnieuws.nl*

Ontsnapt aan vliegcrash

Vorige maand is de luchthaven Shanghai aan een ramp ontsnapt. Een startende Airbus A320 van China Eastern scheurde raketings over een A330 van dezelfde maatschappij die de startbaan kruiste.

De A320, met aan boord 147 passagiers, was bezig aan de take-off run voor een vlucht naar Tianjin. De A330-300, met 266 passagiers aan boord, was kort tevoren gearriveerd uit Beijing en kreeg toestemming om baan 36L te kruisen. Bij een snelheid van 110 KIAS (Knots-Indicated Air Speed) kreeg de A320-crew de A330 in het oog. De copiloot reageerde door kort te remmen, maar de gezagvoerder nam de controle over en zette de start door. Dit zorgde ervoor dat het toestel met een verschil van slechts 19 meter over de A330 heen vloog.



Het voorlopige onderzoek van de Chinese luchtvaartautoriteit CAAC wijst uit dat onoplettendheid van de luchtverkeersleider in de verkeerstoren de belangrijkste oorzaak was van het incident. Er werd toestemming gegeven aan de A320 om te vertrekken, terwijl kort ervoor de A330 groen licht kreeg om de baan te passeren. De crew aan boord van de A330 heeft op zijn beurt nagelaten hun instructies te 'cross-checken' en de status van de baan te controleren.

Inmiddels is de gezagvoerder geëerd met een groot feest en een beloning van 400.000 euro voor het redden van honderden levens. De flight attendants ontvingen een beloning van 80.000 euro voor het adequaat opvangen van de passagiers.

Bron: *Luchtvaartnieuws.nl*

Gevolgen verkiezing

De verkiezing van Donald Trump als president van de Verenigde Staten zal geen negatieve gevolgen hebben voor de luchtvaartindustrie, zo wordt algemeen verwacht.

Van Trump is bekend dat hij de vrije handel aan banden wil leggen. Hij zou handelsakkoorden met andere landen willen opzeggen of aanpassen om werkgelegenheid in eigen land te herstellen. Hij is een fervent tegenstander van TTIP, het Trans-Atlantisch vrijhandelsverdrag.

Meer protectionisme kan de groeimogelijkheden van buitenlandse luchtvaartmaatschappijen in de Verenigde Staten beperken. Dat is mogelijk slecht nieuws voor maatschappijen als Norwegian en de ME3, Emirates, Qatar Airways en Etihad, die ambitie hebben om uit te breiden in het land. Het is echter goed nieuws voor met name Delta, United en American, die sterk tegen de groei van de golfcarriers zijn.

"De wereld is wat ons betreft niet verslechterd", zegt Joost van Doesburg namens de VNV. Trump strijdt tegen oneerlijke concurrentie waarvan veel Amerikaanse bedrijven last hebben. We hopen daarin samen met hem op te trekken."

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



"I am not a violent person"

Observaties uit de rechtszaal

Het aantal agressieve passagiers zal dit jaar weer hoger liggen dan vorig jaar. Het is een groeiend probleem. Voor het Openbaar Ministerie reden om elke agressieve passagier ter verantwoording te roepen. Deze mensen brengen de vliegveiligheid in gevaar. Iedereen die agressief is geweest naar de bemanning moet zich voor de rechter verantwoorden. Die zittingen zijn openbaar en iedere burger is welkom. Zelfs een redacteur van Op de Bok.

Tekst: Nick Vording

Zaak 1: "I am probably not innocent"

Speciaal voor de rechtszaak is hij uit Luxemburg gekomen. Met de auto, want vliegen mag hij niet meer. Hij staat op de zwarte lijst. Naast hem zit een tolk en samen zitten ze vlak voor de rechter. Hij mag zijn versie eerst vertellen.

"I am not a violent person", is zijn openingszin. Met KLM vliegt hij vaker. Het is een fijne maatschappij.

Het ging mis toen hij, na een vakantie van drie maanden, vanuit Bangkok terug naar huis wilde vliegen. Zijn gereserveerde stoel (9A) was niet beschikbaar en zijn nieuwe stoel (10C) beviel hem absoluut niet. Hij was moe en wilde slapen. Aan het gangpad zou dat niet lukken. Toen viel hij in een zwart gat. Een steward die hem met een vinger aanraakte gaf hij een duwtje terug. En, als hij heel eerlijk is, was dat niet erg beleefd van hem.

De man zwijgt en de rechter kijkt hem vragend aan. Ze heeft het dossier voor haar liggen en weet dat er meer is. "Verder heeft u niets gedaan?"

Ja, eigenlijk wel. Een stewardess botste tegen hem aan, hoewel zij dat ontkent. Toen heeft hij van schrik een schopbeweging gemaakt. Plotseling kreeg hij een 'Notice of Violation' en werd hij na de landing gearresteerd.

"Verder heeft u niets gedaan?"

De rechter wil weten of hij alcohol had gedronken die vlucht. De man zegt dat hij geen zware drinker is. Anderhalf flesje wijn. Van die kleintjes. Daarna vroeg hij nog een wijntje en een cognac na het eten.

De officier van justitie vertelt het verhaal namens de bemanning. Behalve dat de man geduwd en geschopt heeft naar de bemanning, heeft hij ook een schoppende beweging gemaakt naar een andere passagier. Hoewel de man zegt dat alles per ongeluk ging, is de officier van justitie daar niet van overtuigd.

De man moet weten dat zijn gedrag een gevaar was voor de veiligheid. In een kleine ruimte met veel mensen geeft zijn gedrag een gevoel van onveiligheid en misschien zelfs paniek bij de andere passagiers. Daarnaast houdt hij de bemanning van hun werk. De eerste taak van de cabinebemanning is zorgen voor veiligheid. Wanneer hij mensen stoort in die taak, veroorzaakt hij een onveilige situatie. Het brengt de vlucht in gevaar. Het is een ernstig feit en daar staat een strenge straf op.

De officier van justitie eist twee maanden voorwaardelijke gevangenisstraf en 1.500 euro boete.

De man schrikt. Hij geeft schoorvoetend een heel klein beetje toe. "I am probably not innocent."

Maar hij wil geen crimineel zijn. Dit is te streng.

De rechter is het met de officier van justitie eens. Dit is ernstig. Zij gelooft ook niet dat de man steeds per ongeluk heeft geschopt of geduwd. Wat wel verzachtend werkt is de moeite die de man heeft gedaan om aanwezig te zijn in de rechtszaal. Zoals later die ochtend zal blijken komt niet iedereen opdagen. Al helemaal niet vanuit het buitenland. De rechter houdt rekening met de tijd en kosten die de man gemaakt heeft.

Ze geeft de man één maand voorwaardelijk en 1.000 euro boete.

Zaak 7: "Kankerlul, hou je bek."

Sommige mensen zijn gewoon meer dan gemiddeld geïnteresseerd in de medemens. De passagier uit Sneek heeft bijvoorbeeld veel waardering voor tatoeagekunst. En als in het vliegtuig de vrouw naast hem in slaap valt waardoor haar tatoeage op haar onderrug zichtbaar wordt... Tsja, dan moet je gewoon even kijken. Uit interesse. En als die tatoeage dan gedeeltelijk bedekt is door kleding, dan moet je die stof natuurlijk een beetje opzij schuiven.

Nee, daar was die mevrouw niet van gediend. Ze ging dan ook klagen bij de bemanning en ergens anders zitten. Maar uiteindelijk is daar geen klacht over ingediend. De rechter kan het niet meenemen in de beoordeling. Het is genoemd in de zijlijn van andere verklaringen. Want de meneer uit Sneek is druk geweest tijdens de vlucht van Cuba via Cancun naar Schiphol.

Ja, misschien was hij wel een beetje luidruchtig.

Hij had een mooie stoel gevonden bij vertrek vanuit Cuba. Maar tijdens de tussenlanding moest hij ergens anders gaan zitten. Dat beviel hem niet. Toch volgde hij keurig de opdracht op. Nou ja, keurig. Een paar opmer-

kingen zijn er waarschijnlijk wel gevallen. Maar "kankerlul, hou je bek. Ga een andere baan zoeken" niet. Dat weet hij zeker. Dat was waarschijnlijk de vrouw met de tatoeage geweest. Zij kwam uit Den Haag en daar gebruiken ze vaak het woord 'kanker'.

Hij had verwacht dat hij wel een paar gratis drankjes zou krijgen. Vanwege dat gedoe met die stoel. Maar niet dus. Hij moest gewoon 12 euro afrekenen.

Verder was hij rustig, vindt hij zelf. Hij heeft zelfs nog gezorgd dat een baby stopte met huilen. Hij ging een paar keer een biertje halen, maar kreeg dat op een gegeven moment niet meer. Koffie wel. Dat vond hij geen probleem. Zingen? Ja, misschien was hij wel een beetje luidruchtig. Het voelde ook als een soort schoolreisje voor hem.

Eigenlijk was er niets aan de hand.

Nee, nadat hij geen bier meer kreeg heeft hij geen alcohol gehad. Ja, hij had wel een fles rum in zijn tas zitten. Daar was de dop toevallig vanaf gegaan. Dat heb je met die Cubaanse doppen. In de bagagebak lag toen een laagje rum. Nee, daar heeft hij niet van gedronken. Ja, hij had een bekertje met rum in de hand. Maar alleen om het schoon te maken. Daar heeft hij niet uit gedronken.

Vanuit het niets kwam toen die steward. Dat hij rustig moest blijven. Dat snapte hij niet. Hij was misschien wel een beetje aanwezig, maar niet vervelend. Eigenlijk was er niets aan de hand.

De rechter zit met een probleem. De vrouw met de tatoeage heeft haar klacht ingetrokken. Daar kan ze dus niets over zeggen. En de verklaring van de purser is indirect. Zij vertelt alleen wat ze van andere bemanningsleden heeft gehoord. ➤

Uiteindelijk blijft er maar één getuigenverklaring over.

De man wordt alleen veroordeeld voor schelden tegen de steward en het drinken van de eigen rum. Twee keer 150 euro boete.

Zaak 10: "Ik wilde piloot zijn"

De verdachte is niet aanwezig. Maar hij weet dat hij er had moeten zijn. De oproep heeft hij ruim van tevoren in ontvangst genomen. Dan behandelen ze de zaak maar zonder hem.

De verklaringen in het dossier zijn duidelijk. Het ging niet goed met de man die in de rechtszaal had moeten zijn. Hij had al een paar dagen lopen zwerven door Bodrum in Turkije. Hij dronk drie of vier flessen whisky per dag en nam ook drugs. Hij kwam in een psychose terecht. Dacht dat hij achtervolgd werd. Hij verstopte zich op daken en dronk zijn eigen urine. Uiteindelijk werd hij door de politie opgepakt. Die belde zijn familie in Nederland.

Zijn vader en een vriend kwamen hem halen. De vlucht van Istanbul naar Amsterdam verliep zonder problemen. Het ging pas fout na de landing. Tijdens het taxiën sprong de man uit zijn stoel, rende naar de cockpit en begon tegen de deur te schoppen. Met veel moeite kon de cabine-bemanning de man in be-

dwang houden. Maar niet zonder een paar klappen te krijgen.

De herinneringen zijn vaag. De man heeft verklaard weinig te weten van het incident. Alleen de reden weet hij nog. Hij wilde heel graag piloot zijn. En daar reageerde hij blijkbaar op.

De officier van justitie vindt het een zeer ernstige zaak. Het maakt niet uit of het vliegtuig vliegt of aan het taxiën is. De man heeft voor een gevaarlijke situatie gezorgd. Maar het is ook een man met grote problemen. Die los je niet op met een gevangenisstraf. Daarom vraagt de officier een voorwaardelijk straf van drie maanden. Maar de man heeft wel meldplicht en moet zich laten behandelen.

De rechter is het hiermee eens.

Met vier man hebben ze hem tegen de grond gewerkt.

Zaak 12: Ontuchtige handelingen

De man is niet aanwezig. Meestal werkt dat niet in je voordeel, maar veel erger kan het toch niet worden. Na het voorlezen van de aanklacht is


Vorige maand kwam het ministerie van Infrastructuur en Milieu met een tussenstand over agressie aan boord. In de eerste negen maanden van 2016 zijn er evenveel gevallen van 'unruly passengers' geweest als in heel 2015. Met andere woorden: het totale aantal zal dit jaar veel hoger zijn dan de 723 gevallen van vorig jaar.

De 'unrulies' worden in drie categorieën onderverdeeld. Gemiddeld twee keer per dag hebben Nederlandse luchtvaartmaatschappijen last van overlast veroorzaakt door roken (38%), drank (27%) of een andere vorm van ongewenst gedrag (35%).

er weinig wat de man had kunnen zeggen als verzachtende omstandigheid.

De man zat aan boord van een Ryanair-vlucht die niet naar Nederland ging. Maar uiteindelijk is hij wel hier gearresteerd. Vanwege zijn gedrag besloot de gezagvoerder uit te wijken.

De man was vanaf het begin al luidruchtig. Hij had alcohol meegenomen en dronk daar flink van. Hij werd onrustig. Ging rondlopen. Kinderen die hij zag tilde hij op. Hij liep naar achteren om meer alcohol te vragen. Dat werd hem geweigerd en toen werd hij agressief. Hij betastte de stewardess. In juridische taal heten dat ontuchtige handelingen. Maar de officier van justitie wil geen verzachtende woorden gebruiken. Het moet duidelijk zijn wat de man heeft gedaan. Hij betastte haar borsten en heupen. Hij balde dreigend zijn vuisten. Met vier man hebben ze hem uiteindelijk tegen de grond gewerkt. De gezagvoerder besloot tot een tussenlanding in Eindhoven. Daar werd de man van boord gehaald.

Veel discussie is er niet nodig. De officier vraagt zes maanden gevangenisstraf aan de rechter. En de rechter is het daar hartgrondig mee eens. Onvoorwaardelijk. 



Het torentje



SAR-helikopters & Trust Together

Deze maand stond het onderwerp luchtvaart weer hoog op de agenda in Den Haag. Minister Schultz stuurde een brief naar de Tweede Kamer over een gesprek met de VNV. Staatssecretaris Dijksma en minister Dijsselbloem debatteerden met de Tweede Kamer over 'Trust Together'.

In het januari-nummer van Op de Bok stond uitgebreid omschreven waarom de VNV moeite heeft met de huidige SAR-helikopters. Ze voldoen niet aan wat gevraagd en nodig is. Kamerleden stelden kritische vragen en de minister beloofde een onderzoek.

NLR onderzoekt

Dat onderzoek werd uitgevoerd door het Nederlands Lucht- en Ruimtevaartcentrum (NLR). De conclusie was dat de helikopters inderdaad niet op alle vlakken voldoen aan de eisen (zie ook OdB maart 2016). Maar voor de praktijk zou dat geen belemmering moeten zijn.

Met dat rapport ging de minister terug naar de Kamer. Sommige Kamerleden bleven kritisch. De zorgen van de VNV konden niet zomaar opzij geschoven worden, vonden ze. De minister beloofde daarom een gesprek.

"Ik stel voor dat ik ervoor zorg dat er alsnog een vervolgesprek plaatsvindt tussen de VNV en het NLR zodat de zorgen die er nog leven, kunnen worden doorgesproken."

Dat gesprek heeft plaatsgevonden, maar de partijen zijn niet dichterbij elkaar gekomen. De VNV blijft bij haar oorspronkelijke standpunten. In de brief naar de Kamer schrijft de minister:

"Op een aantal punten blijven de meningen echter uiteenlopen en deel ik de zorgen van de VNV niet."

Maar dat gaat nou juist over de grootste zorgen van de VNV. De helikopters zijn te klein en te licht, hebben niet de juiste configuratie en mogen niet vliegen in 'icing conditions'.

Op 8 december is de volgende vergadering over dit onderwerp en zal blijken of men genoeg neemt met de uitleg van de minister.

Debat over Trust Together

Op 8 oktober werd in de Tweede Kamer gedebatteerd over 'Trust Together'. Kamerleden vroegen om duidelijkheid en meer controle.


De PVV en SP willen graag dat de overheid een groter belang neemt in Air France-KLM. Bijvoorbeeld door meer aandelen te kopen.

CDA, PvdA en D66 vragen niet om een groter belang, maar wel betere controle door de overheid. Zij vragen zich af of de afspraken uit 2015 nog steeds gelden. Welke garanties heeft de overheid dat Nederlandse banen niet naar Frankrijk verdwijnen?

De VVD deelt alle zorgen, maar is van mening dat de overheid zich niet moet bemoeien met de strategie van een beursgenoteerd bedrijf. Als de overheid überhaupt iets moet doen, dan is het zorgen dat er geen nadelige wetten worden gemaakt, zoals een vliegtaks.

Het kabinet wil niet op de directiestoel van een bedrijf zitten. De staatssecretaris en minister herbevestigen het standpunt zoals dat al sinds 2015 wordt uitgedragen. Het kabinet moet alleen het publieke belang in het oog houden. Een nationale luchtvaartmaatschappij en vliegveld hebben dat publieke belang, maar dat betekent niet dat de overheid zich moet bemoeien met bedrijfsstrategie.

Zijdelings had minister Dijsselbloem ook kritiek op de grote woorden van de oppositiepartijen tijdens het debat.

"Overigens volg ik met interesse de verkiezingsprogramma's. Ik heb nog in geen enkel programma het plan aangetroffen om aandelen van Air France-KLM aan te schaffen of om KLM terug te kopen of iets dergelijks, maar mogelijk komt dat nog." 

Heeft de A380 nog toekomst?

Iets meer dan tien jaar na de eerste vlucht dreigt het doek te vallen voor de vliegtuigreus van Airbus.

Tekst: Pim Lamers

De superjumbo Airbus A380 maakt op 27 april 2005 zijn eerste vlucht onder grote mediabelangstelling. Het is het grootste commerciële verkeersvliegtuig ooit en stoot daarmee na meer dan 25 jaar de iconische Boeing 747 van de troon. Het vliegtuig is dan ook een groot prestigeobject van de Europese vliegtuigbouwer Airbus, dat al begin jaren 90 begon aan het enorme project.

Speciaal voor het reusachtige vliegtuig zijn overal in Europa nieuwe fabrieken gebouwd met de modernste productietechnieken. Wegen en bruggen zijn aangepast om de onderdelen over weg en water (de zogenoemde *Itinéraire à Grand Gabarit*) naar de eindassemblage in het Zuid-Franse Toulouse te brengen. Het vliegtuig zelf is een technologisch hoogstandje waarin gebruik wordt gemaakt van vele nieuwe technieken. Het vliegtuig is verder gedigitaliseerd dan zijn voorgangers en maakt gebruik van allerlei nieuwe materialen, zoals het in Nederland ontwikkelde 'glare'.

Afzet

Airbus voorziet een grote afzetmarkt voor het grote vliegtuig. Vijftien van de twintig drukste luchtroutes in de wereld worden met slots gereguleerd. Luchthavens als Londen Heathrow kunnen niet meer groeien in aantal vliegbevingen. Door de grootte van het vliegtuig kunnen meer passagiers in minder vliegtuigen vervoerd worden waarmee het aantal vervoerde passagiers toch omhoog kan.

In Azië groeit het luchtverkeer explosief en zijn er grote vervoersstromen tussen de megasteden in de regio. Ook verwacht Airbus dat vanwege de schaalgrootte de gebruikskosten per passagier voor luchtvaartmaatschappijen lager zullen zijn dan bij andere vliegtuigen, wat de superjumbo commercieel zeer interessant maakt. Airbus verwacht binnen twintig jaar 1.200 A380's te kunnen verkopen wereldwijd. De productie moet binnen luttele jaren naar vier toestellen per maand gaan.

Airbus lijkt een marktsegment voor zichzelf te hebben, aangezien con-

current Boeing besloten heeft om af te zien van de ontwikkeling van een eigen superjumbo. In tegenstelling tot Airbus ziet Boeing niet genoeg potentiële markt om de verwachte ontwikkelingskosten van 15 miljard dollar terug te verdienen. Boeing richt zich op kleinere vliegtuigen met een gunstig brandstofverbruik voor zogenaamde point-to-point vluchten.

Crisis

Na de eerste vlucht van de A380 heeft Airbus al 14 miljard euro in het programma geïnvesteerd en lijkt het eindelijk de vruchten te kunnen plukken. Echter, problemen met de productie vertragen de ingebruikname van het reuzenvliegtuig met een jaar tot in 2007. Een geplande vrachtversie, de A380F, sneuvelt om de passagiersversie prioriteit te geven. Singapore Airlines begint als eerste luchtvaartmaatschappij te vliegen met het paradepaardje van Airbus. Passagiers houden meteen van de A380 en haar hoge niveau van comfort. Het vliegtuig is ongekend stil en ruim ingericht voor passagiers. Ongekend luxe voorzieningen als een bar, casino of zelfs een douche zijn optioneel in te bouwen.

Airbus voert de productie langzaam op van één naar twee toestellen per maand als in 2009 de grote economische crisis hard toeslaat in de luchtvaartwereld. Opeens stort de interesse van luchtvaartmaatschappijen voor grote vliegtuigen totaal in. De bestaande vliegtuigen vol krijgen is al moeilijk genoeg.

De eerste maatschappijen beginnen hun orders in te trekken. Het grote

ICAO 80 meter box

De afmetingen van de A380 worden beperkt door de zogeheten ICAO Aerodrome Reference Code. De A380 valt in categorie 4F. De 4 slaat op de benodigde lengte van de landingsbaan, de F op de afmetingen van het vliegtuig.

Alhoewel de lettercodes er op lijken, gaat het hier dus niet om de bekende approach categorieën die met de letters A t/m E op de naderingssnelheid gebaseerd zijn.

ICAO heeft deze classificatie van A t/m F ingesteld om het ontwerp van luchthavens en vliegtuigen op elkaar af te stemmen. In welke categorie een vliegtuig valt, bepaalt welke luchthavens en start/landings- en taxibanen benut kunnen worden.

De hoogste categorie is F en betreft vliegtuigen met een spanwijdte van 65 tot 79,9 meter. Het hoofdlandingsgestel mag maximaal tussen de 14 en 15,9 meter breed zijn.

Een vliegtuig groter dan deze afmetingen ontwerpen, geeft dus zeker problemen omdat bij het aanleggen van luchthavens maximaal rekening wordt gehouden met vliegtuigen van categorie F.

De A380 en de kleinere Boeing 747-8 zijn de enige categorie F-vliegtuigen. De ex-Sovjet Antonov AN-225 Mriya is met 88 meter spanwijdte letterlijk een buitencategorie, maar van dit speciaal voor het Sovjet-ruimteprogramma ontwikkelde vliegtuig vliegt maar een enkel exemplaar rond.

Ook Boeing heeft momenteel te maken met de harde grenzen van deze categorieën.

De huidige Boeing 777 heeft een spanwijdte van minder dan 65 meter en is dus categorie E. Maar de nieuwe 777X krijgt een spanwijdte van 71 meter om het vliegtuig efficiënter te maken. Om het nieuwe ontwerp op de grond binnen de 65 meter te houden, heeft Boeing opvouwbaar vleugeltips gepresenteerd. Zo blijft de 777X een categorie E-vliegtuig (4E) en kan het op veel meer luchthavens terecht dan met categorie F mogelijk is.

vliegtuig vullen blijkt voor veel maatschappijen een moeilijke opgave, die ook nog eens bemoeilijkt wordt door het feit dat veel luchthavens de A380 niet kunnen ontvangen omdat het simpelweg te groot is. In heel Brazilië kan bijvoorbeeld geen enkele luchthaven het vliegtuig aan.

Omdat het toestel binnen de zogenaamde '80 meter box' van ICAO moest blijven qua ontwerp is de vleugelspanwijdte beperkt tot 79,80 meter, wat minder is dan de ideale spanwijdte voor een dergelijk groot vliegtuig. Hierdoor is het brandstofverbruik aanzienlijk hoger, wat de



besparing door de schaalgrootte grotendeels teniet doet.

Het vliegtuig verbruikt zelfs iets meer brandstof per passagier dan de succesvolle kleinere Boeing 777-300ER, die luchtvaartmaatschappijen wel in grote aantallen kopen.

Ook heeft het vliegtuig nauwelijks capaciteit om extra vracht mee te nemen als het vol met passagiers zit. Slechts op enkele routes lijkt de A380 wel succesvol. Zo vervangt British Airways drie dagelijkse vluchten met een 747 naar Los Angeles door twee dagelijkse A380-vluchten. Dit maakt weer een slot vrij op Heathrow, dat sowieso de populairste luchthaven voor A380-gebruikers blijkt te zijn.

Tot overmaat van ramp worden er in 2012 haarscheurtjes in composietmaterialen in de vleugelconstructie van een aantal A380's aangetroffen. Een structurele en kostbare herziening van het ontwerp is noodzakelijk. Ook moeten alle reeds afgeleverde toestellen gemodificeerd worden.

Huidige status

De teller van het totale aantal bestelde A380's staat bij Airbus nu op 319, waarvan er circa 200 al rondvliegen. Al bijna drie jaar is er geen enkele verkoop meer geweest.

142 toestellen zijn verkocht aan een klant, staatsbedrijf Emirates Airlines uit Dubai. Andere kopers hebben niet meer dan twintig exemplaren besteld. Veel maatschappijen hebben hun bestellingen teruggebracht, zoals Air France en Lufthansa.

De eerste gebruiker, Singapore Airlines, retourneert zelfs haar oudste toestellen aan de leasemaatschappij na afloop van het contract. In Noord- en Zuid-Amerika, Afrika en grote afzetmarkten als Japan is geen enkel vliegtuig verkocht. En in de veelbelovende Chinese markt zijn er slechts enkele verkocht.

En dit allemaal terwijl Airbus ondertussen kortingen geeft tot wel 50 procent van de cataloguswaarde van de A380 om het project draaiende te kunnen houden. Het project heeft Airbus in totaal al meer dan 16 miljard euro gekost.

Ondanks enkele routes vanuit de VS waarop genoeg passagiersaanbod voor de A380 bestaat, heeft geen enkele Amerikaanse maatschappij het toestel aangeschaft.

Delta CEO Richard Anderson noemde het vliegtuig in 2012 "per definitie oneconomisch, tenzij je een staatsbedrijf met grote subsidies bent", een duidelijke sneer naar de subsidies die grootste gebruiker en staatsbedrijf Emirates ontvangt.

Tim Clark, CEO van Emirates begrijpt op zijn beurt niet waarom niet meer luchtvaartmaatschappijen de A380 kopen. Volgens Clark is de A380 juist een fantastisch vliegtuig en denken andere maatschappijen simpelweg niet groot genoeg om het potentieel van het vliegtuig te benutten. Hij grapt dat het wel lijkt dat hij meer doet om de A380 te verkopen dan Airbus zelf.

De productie van de A380 is niet hoger gekomen dan twee toestellen per maand. Recent kondigde Airbus aan de productie terug te willen schroeven tot één per maand in 2018. Wel kon het bedrijf sinds vorig jaar voor het eerst kostendekkend produceren. Bezuinigingen op het productieproces moeten zorgen dat dit ook het geval blijft bij de lagere productie, wat niet makkelijk zal zijn. Airbus hoopt op deze manier het A380-programma lang genoeg te kunnen rekken tot er nieuwe kopers zijn voor het huidige vliegtuig of een nieuwe versie ervan.

Is er nog hoop?

De huidige A380-800 is niet het verkoopsucces geworden waar Airbus op gehoopt had. Er lijkt zelfs minder animo voor het vliegtuig dan ooit, terwijl kleinere vliegtuigen zoals de eigen modernere A350 wel zeer goed verkopen.

Concurrent Boeing is zelfs bezig met een nieuwe versie van de succesvolle 777 die qua grootte in de buurt komt van de A380. Maar dan wel tegen aanzienlijk aantrekkelijker gebruikskosten dan de ondertussen alweer meer dan tien jaar oude A380. Airbus heeft aangekondigd verschil-

lende opties voor een nieuwe A380-versie te overwegen.

De nog grotere -900, die al in het originele ontwerp was voorzien, zou 50 tot 100 passagiers meer kunnen meenemen tegen nauwelijks hogere kosten. Dit is de makkelijkste optie.

Ook heeft Airbus plannen voor een A380 met nieuwe motoren, de A380neo (new engine option). Deze zou eventueel ook verlengd kunnen worden naar een soort A380-900neo.

Maar de vraag is welke nieuwe motoren dan gebruikt moeten worden. De motoren van bijvoorbeeld de A350 zijn weer een stap vooruit in vergelijking met de huidige motoren van de A380.

Dit en wat andere verbeteringen zouden het vliegtuig efficiënter maken, maar is het genoeg om het vliegtuig veel aantrekkelijker te maken? Op Emirates na lijken kopers nauwelijks geïnteresseerd in het idee.

En wat als Airbus het programma weet te rekken tot ongeveer 2020? De technologie ontwikkelt zich steeds verder en voor de 777X worden nieuwe motoren ontwikkeld die tegen die tijd beschikbaar zijn. Een A380neo, eventueel een verlengde versie, met die technologie kan wellicht het verkoopsucces komen waar Airbus ooit van droomde.

Maar dan moet het bedrijf eerst nog meer geld toeleggen op de enorme verliespost die de A380 al is. Dit zal het pas aandurven als het kopers heeft voor een nieuwe uitvoering van de A380.

Tim Clark heeft dan wel gezegd dat hij er "nog wel 140" wil voor Emirates, maar erg concreet lijken de toezeggingen niet. Andere geïnteresseerden lijken er simpelweg niet te zijn. Airbus staat voor de moeilijke keus om nog meer op het project af te schrijven met de hoop dat tegen 2020 de kansen voor het vliegtuig keren. Maar misschien is het verstandiger om gewoon het verlies op de A380 te nemen en alle energie en productiemiddelen op het wel succesvolle A350-programma te zetten.

Badhoevedorp, oktober 2016

Beste Julio,

In mijn vorige brief had ik nog het idee dat er eind dit jaar een uitspraak zou zijn. Maar op de website juliopoch.org las ik dat die hoop vervlogen is. Wederom is er vertragen opgetreden. Ik zei het al eerder, maar ik herhaal het graag. Door deze briefwisseling zie ik pas goed hoe langzaam en bureaucratisch het hele proces is.

Deze maand stond er een prachtig artikel over Argentinië in de krant. Het beschreef de pracht, praal en ongrijpbaarheid van het land. Vooral tijdens het interbellum leek alles mogelijk. Leven als een Argentijn is blijbaar ooit een spreekwoord geweest in Europa. In die tijd stond een Argentijn net een treetje hoger dan een god in Frankrijk.

Sindsdien is het er niet beter op geworden. De mooiste uitspraak uit dat artikel geeft de geschiedenis goed weer. "Je hebt landen die rijk worden, landen die arm blijven, landen die rijk blijven. En je hebt Argentinië."

Wat is tegenwoordig je relatie met Argentinië? Kun je het los zien van de politiek? Hou je nog van het land of wil je weg zodra het kan?

Weet je trouwens dat er een vriendelijke Nederlandse petitie is gestart om de duur van je proces aan Amnesty International kenbaar te maken? Ben je blij met deze petitie, of leidt het af van inhoud?

A bientôt,
Francis

Deze briefwisseling tussen de redactie van Op de Bok en Julio Poch is in Nederlands-Engels. Julio Poch spreekt dagelijks alleen nog Spaans. Hij leest en spreekt nog steeds goed Nederlands maar drukt zich inmiddels beter uit in het Engels.



Marcos Paz, Argentina, Sunday October 30th, 2016

Dear Francis,

Of course all requests to Human Rights organizations are helpful and welcome. However, we have already presented the injustice of my case to both Human Rights Watch and Amnesty International years ago. Both organizations replied that they seldom handle individual cases but instead are more dedicated to collective causes involving many persons.

Updating the ESMA trial's progress – or lack of it – the defense lawyers continue their statements. But we haven't even completed half of the defendants. We estimate my lawyer's turn will be around April of 2017. We continue regularly requesting my provisional freedom invoking the illegality of these seven years of incarceration, and we continue to be regularly turned down.

Regarding my country of birth, I have mixed feelings. I have always loved Argentina because of its natural beauty, its climate and its rich land. But I've always been wary of its politicians. Unfortunately, the time when Argentina was one of the most promising countries in the world is long gone, almost a century ago.

The Netherlands is my country of adoption since 1988. My family, consisting of my wife, three adult children plus their three partners and seven grandchildren, all have their residence and livelihood in Holland. My 22 years there were very satisfying and enjoyable. For certain I look forwards to the day when I can recover my freedom and return "thuis". I won't stay in this land full of hate, where people seeking revenge intentionally threw me in jail for crimes I didn't commit.

Like you, Francis, and everybody else, I hope to live in a country with justice and freedom.

Yours truly,
Julio

VAKANTIE VILLA **COSTA BLANCA - ALICANTE**

8 PERSONEN INCL. GASTENVERBLIJF
 4 SLPK / 3 BDK
 ZWEMBAD / AIRCO
 5 MIN GOLFBAAN
 10 MIN STRAND
 30 MIN AIRPORT



WWW.VILLANOVACOSTABLANCA.COM

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

SAVE THE DATE

Home ✈️
SWEET·HOME
festival

**ZATERDAG 11
MAART 2017**



Vereniging
Nederlandse
Verkeersvliegers

**KROMHOUTHAL FOODTRUCKS
AMSTERDAM ENTERTAINMENT
FOOD & DRINKS
LIVE COOKING FEEST**