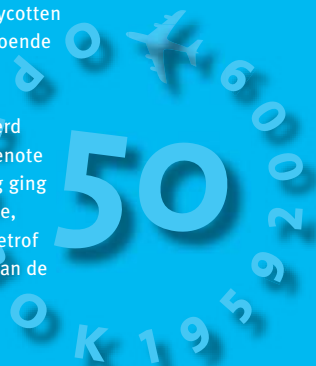


Een uitgebreid verslag van de 25e IFALPA-conferentie in Londen vormde de hoofdmoot van deze Op de Bok. Een van de zaken die werden besproken in Sub-Committee 'A' waren de regels ter voorkoming van kapingen en sabotage. Een belangrijk onderdeel was de mogelijkheid om vliegvelden te boycotten die de veiligheidsmaatregelen onvoldoende invoerden.

Naar aanleiding van de conferentie werd een verslag opgenomen van de echtgenote van een vlieger uit Canada. Dit verslag ging over de voorgaande IFALPA-conferentie, die in Nederland werd gehouden en betrof het programma voor de echtgenotes van de deelnemers.

En er was nog een verslag van een bijeenkomst opgenomen, wat ging over een symposium voor testvliegers. Als laatste werd een verslag gepubliceerd van een bijeenkomst van afgekeurde Nederlandse vliegers.



OP DE BOK





## Mei 2009

### Rubrieken

- 04 Woord en wederwoord
- 10 Uit de post geplukt
- 14 Bespreking

### Columns

- 03 Voorwoord
- 23 Evident
- 30 Hamerslag

### Raadsverslagen

- 31 Transavia-raadsverslag
- 32 KLM-raadsverslag
- 35 Martinair-raadsverslag

### 24 Op de hoogte

### 36 Mededelingen van de ledenraad

### 06 Flashing Harry

Vijftien vogelwachters zijn er op Schiphol actief in continudienst en één in dagdienst. Zij zorgen er voor dat het aantal vogelaanvaringen op Schiphol binnen de perken blijft. En dat doen ze op zeer creatieve wijze.

### 17 Boeing 737-200, part 4

With PH-TVG described last month, this article deals with PH-TVF which had only a brief period flying for Transavia, from September 31 1974 till May 8 1975.

# Flashing Harry

Toren, Kievit 1 vraagt toestemming baan 24 op te rijden via S7. Kievit 1, oprijden baan 24 toegestaan. Het 'call sign' voor de mannen van Birdcontrol op Schiphol is Kievit en op de zijkant van hun Toyota Landcruiser staat dan ook een grote K met nummer en op de motorkap een grote sticker van een kievit.



We hebben ze allemaal wel eens zien rijden, of hun knal- en lichtkogels af zien schieten om vogels te verjagen bij een start- of landingsbaan. Maar naast het schieten met vuurwerk wordt er nog veel meer gedaan om het aantal vogelaanvaringen op een acceptabel niveau te krijgen en te houden. En dit niveau ligt al jaren rond de vier vogelaanvaringen per 10.000 bewegingen.

## Hard gras

Walter Menkveld, de manager Birdcontrol van AAS (Amsterdam Airport Schiphol), vertelt dat het moeilijk vergelijken is met het gemiddelde aantal vogelaanvaringen van andere luchthavens. Niet alle luchthavens zijn namelijk even open en eerlijk over het aantal en ook is Schiphol toch wel een verhaal apart door de grootsheid en weidsheid van het terrein. Dit is dan ook een van de redenen waarom Schiphol niet, zoals sommige andere luchthavens, over kan stappen op kunstgras. Het gaat hier namelijk om meer dan 900 hectare gras. Wel is op bepaalde stukken speciaal gras gezaaid. Dit gras is onaantrekkelijk voor muizen, waardoor er weer minder roofvogels zullen komen om te jagen. Ook is het nieuwe gras hard en scherp, waardoor vogels er minder snel eieren zullen leggen. Dit is maar een van de vele bestrijdingsmethoden die ik deze middag leer kennen.

## Robird

Een van de interessantste dingen die ik bij dit bezoek aan de Kievit te zien krijg, is het nieuwe gadget, de elektronische vogel of 'robird'.



### *De elektronische vogel.*

Een vogel gemaakt van composietmateriaal, waardoor hij licht van gewicht is. Een slechtvalk heeft er model voor gestaan en het is inderdaad net een echte vogel. In zijn kop heeft hij een accu en hij wordt radiografisch bestuurd door Robert Muster. Hij is ook degene die de vogel ontworpen en gebouwd heeft. En als je nu denkt aan een radiografisch bestuurd vliegtuigje met propeller of straalmotor dan heb je het mis. Deze vogel is uniek. Uniek in de manier waarop hij vliegt. Geen propeller, geen motortje voor de voortstuwing. Net als een echte vogel beweegt hij zijn vleugels op en neer. En hij vliegt echt. Hij vliegt zelfs heel natuurgetrouw. Niet alleen de vleugelbewegingen, maar ook de manier van vliegen van deze robird is heel natuurgetrouw. Echte roofvogels hebben hem al eens aangevallen, omdat ze dachten dat het een concurrent was.

### *Vermomde vliegtuigjes*

Ook andere luchthavens hebben wel eens vliegende nepvogels gebruikt om echte vogels te verjagen, maar dit waren allemaal vermomde modelvliegtuigjes met motor en propeller. Voor zover men weet is dit de enige elektronische vogel die op deze manier vliegt. Het enige wat deze elektronische vogel onderscheidt van een echte is het geluid dat zijn vleugels maken als ze bewegen. Als mens begrijp je dan dat hij niet echt is, maar de vogels zien hem gewoon als roofvogel en slaan voor hem op de vlucht. Dit is ook het grote voordeel dat deze vogel heeft boven bijvoorbeeld knallen met knalmunitie. Als een patroon met grote knal wordt afgevuurd in de buurt van een zwerm vogels, vliegen deze vogels alle kanten op. Door de ervaring van de birdcontroller weet hij wel ongeveer waar hij de patroon heen moeten schieten om de vogels bij de landingsbaan weg te laten gaan. Maar met de robird kan een zwerm vogels heel exact worden weggejaagd van een bepaalde plek.

De vogels zien de robird namelijk als vijand. De natuurlijke reactie die daar op volgt is dat de vogels gaan samenklitten. Ze zullen dus niet allemaal een andere kant op vliegen, maar bij elkaar blijven. Op deze manier kan de zwerm vogels dan een bepaalde kant op verjaagd worden.

### *Bouw zeearend*

Het besturen van deze vogel is wel dusdanig specialistisch dat Birdcontrol Schiphol dit niet zelf doet maar Robert, de uitvinder, daarvoor inhuurt. Hij is van beroep constructeur en is daarnaast valkenier. Hij weet dus ook exact hoe roofvogels vliegen en bewegen en kan dit met de robird precies nabootsen. De eerste vogel die hij bouwde was een havik. Deze wordt vandaag gebruikt als oefenvogel om iemand anders mee te leren vliegen. De slechtvalk waar hij zelf mee vliegt en waar hij mij een demonstratie mee geeft is de tweede vogel. En hij werkt nu aan het bouwen van een zeearend. Deze is een stuk groter dan de valk en heeft dan ook een spanwijdte van twee meter.

Voordat de vogel de lucht in gaat wordt er eerst een test gedaan of er geen interferentie is, waardoor Robert de besturing over de vogel kwijt zou kunnen raken. Ook is ervoor gezorgd dat de vogel recht naar beneden valt mocht de accu bijvoorbeeld leeg zijn. Dit alles om te voorkomen dat de vogel op een plek terechtkomt waar je hem niet wilt hebben. Bij de ochtendbriefing wordt de verkeersleiding door de AOM (Airport Operations Manager) ingelicht over het gebruik van de vogel. De vogel heeft, net als een vliegtuig, bepaalde limieten. Het mag bijvoorbeeld niet harder waaien dan twintig knopen en het zicht moet uiteraard goed genoeg zijn. De snelheid die de vogel kan halen ligt tussen 50 en 70 km/uur, afhankelijk van wind tegen of wind mee.

### *Robert Mustert met zijn 'robird'.*



### **Moderne vogelverschrikker**

Naast het vuurwerk en de elektronische vogel gebruiken de birdcontrollers nog vele andere methoden om vogels te verjagen. Sommige met bijzonder grappige namen, zoals de flashing Harry's. Dit zijn draaimolentjes met een donkere en een lichte kant die ronddraaien en het licht van de zon weerkaatsen. Irri-tape, oftewel tape dat irriteert, zijn linten van glanzend zilverkleurig materiaal die bewegen in de wind. Een soort kerstboomversiering, maar dan groter. De scary man, een opblaaspop. Deze pop is aangesloten op een compressor die er om de zoveel tijd lucht inblaast zodat de pop overeind komt. De ouderwetse vogelverschrikker in een modern, oranje jasje.



*De 'scary man'.*

Groene laser is een zaklamp met een groen laserlicht. Ongevaarlijk voor mensen, maar vogels schrikken ervan en zullen weggaan als je naar ze schijnt met deze zaklamp. Dit werkt echter alleen als de zon niet fel schijnt, anders is het groene licht niet goed zichtbaar. Deze groene laser wil men ook in een vaste opstelling gaan plaatsen langs de Aalsmeerbaan. De straal van achttien centimeter doorsnee zal dan heel baan 18L/36R afscannen en elke vogel die het registreert beschijnen. Niet alle vogels zijn gevoelig voor deze groene laser. Een gans bijvoorbeeld trekt zich er niets van aan.

### **Detectiesysteem**

Een groot punt van zorg voor de birdcontrollers is het toenemende aantal ganzen op en rond Schiphol. U kent de NOTAM wel van de migrating geese. Men heeft nu toestemming gekregen hier een wetenschappelijk

onderzoek naar te doen. Waar komen al die ganzen vandaan, hoeveel zijn het er nu echt, waar houden ze zich vooral op en natuurlijk voor Birdcontrol de ultieme vraag: hoe houden we dit in de hand. Ganzen zijn geen kleine vogeltjes en dus een groot gevaar voor een vliegtuig. De Hudson ditching wordt tot nog toe ook toegeschreven aan een zwerm Canadese ganzen, al moet het onderzoek natuurlijk nog uitwijzen of dit correct is. Een ander groot project waar ze bij Birdcontrol mee bezig zijn is het invoeren van een vogelradar. Een systeem waarmee je zwermen vogels kan detecteren en in de gaten kan houden. Ook grote solitaire vogels kunnen door het systeem opgemerkt worden. Door dit systeem kan men onmiddellijk actie ondernemen als een zwerm vogels wordt waargenomen bij een startbaan of in een aanvliegroute. Op dit moment is men nog sterk afhankelijk van meldingen van vliegers.

### **Veel verschillende methoden**

Mijn begeleider vandaag is Ton Mens, adviseur bij Birdcontrol. Hij vertelt mij dat het verjagen van vogels vooral een kwestie is van creatief blijven. Je kan wel een opblaaspop neerzetten, maar als je die constant op dezelfde plek laat staan raken de vogels er aan gewend en is het schrikeffect weg. Dat is ook de reden dat er op Schiphol zoveel verschillende methoden naast elkaar gebruikt worden. Behalve de eerdergenoemde maatregelen en methoden hebben de vogelmannen ook nog de angstkreten van vogels tot hun beschikking. Uit een 40 watt installatie op het dak kunnen ze de angstkreten van vijf verschillende vogels laten komen, waaronder die van de spreeuw en de Kieviet.

Ook een nepvalk op een paal kunnen ze om de zoveel tijd met zijn vleugels laten bewegen en geluid laten maken. Eieren weghalen uit nesten zorgt er voor dat vogels volgend jaar ergens anders gaan nestelen.

*Michael Dekker, een van de zestien vogelwachters, met de groene laser zaklamp.*



Een niet succesvolle leg zal de vogel namelijk doen besluiten het volgend jaar ergens anders te proberen. Verder worden op borden en palen zogenaamde duivenpinnen geplaatst om te zorgen dat vogels daar niet op kunnen gaan zitten. “Duiven zijn ook de domste vogels die er rondvliegen”, aldus Walter Menkveld, de manager. “Duiven gaan gewoon voorlangs vliegen bij een vliegtuig dat aan zijn take-off roll bezig is. Een kraai kan heel lang op een startbaan zitten, maar zal vrijwel altijd op tijd wegvliegen als het vliegtuig er aan komt. Met deze kraaien komen dan ook de minste bird-hits voor. Met duiven echter de meeste.”

Ik kan, als complete leek op vogelgebied, hem niet anders dan gelijk geven. In de auto gebeurt het mij ook regelmatig dat zo'n 'suicide pigeon' nog even voorlangs wil vliegen.

---

## **De methoden**

### **Preventief**

- *onaantrekkelijk gras*
- *eieren weghalen*

### **Actueel**

- *angstkreten, spreeuw, Kieviet, reiger, meeuw en roofvogels*
- *knalmunitie, vier verschillende patronen.*
- *groene laser, effectief tot 1000 meter. Niet bij fel zonlicht.*
- *scary man*
- *irri-tape (aan de kop van de Polderbaan, 36L)*
- *flashing harry's (draaimolentjes)*
- *duivenpinnen*
- *random moving falcron*
- *robird (elektronische vogel)*
- *gaskanon*

### **In de toekomst**

- *radardetectiesysteem*
  - *permanente groene laser langs Aalsmeerbaan*
  - *onderzoek naar het toenemende aantal ganzen*
- 



*Verschillende patronen worden afgeschoten met een Heinkelman & Slegg.*

Een opleiding tot birdcontroller bestaat niet in Nederland, dus de eisen waar iemand aan moet voldoen om te kunnen solliciteren zijn van algemene aard. Je moet affiniteit hebben met vogels en er wat kennis over hebben. Vervolgens moet je een jachtcursus doen bij de KNJV – Koninklijke Nederlandse Jagersvereniging – en loop je drie maanden mee met een ervaren vogelwachter op Schiphol. De meeste vacatures die bij Birdcontrol ontstaan worden intern, dus binnen de AAS, opgevuld. Vijftien vogelwachters zijn er op Schiphol actief in continudienst en nog één in dagdienst. Deze mannen, nee geen vrouwen, zorgen er voor dat het aantal vogelaanvaringen op Schiphol binnen de perken blijft. En dat doen ze, zo kan ik concluderen na een middagje meelopen, op een zeer creatieve manier.

---

# Cabin air quality issues

Sinds enige jaren is het onderwerp Cabin air quality een bron van diepgaande discussies tussen vertegenwoordigers van cockpit- en cabinepersoneel, overheden, experts en luchtvaartmaatschappijen. Vooral in het Verenigd Koninkrijk en Australië is onder druk van zogenaamde 'pressure groups' een ware hetze gestart om "het enorme gevaar van toxische cabinelucht" aan het publiek en betrokkenen te tonen.

Voor in het begin van deze discussie werd er met niet zuiver wetenschappelijke argumenten en ongefundeerde meningen gestrooid. De publieke druk van deze discussie heeft er echter wel toe geleid dat in het Verenigd Koninkrijk een onderzoek is gestart, in samenwerking met de Britse vliegerbond BALPA en de overheid, om tot een eenduidige, wetenschappelijk aanvaarde conclusie te komen aangaande de mate en incidentie van vervuilde cabinelucht en de lichamelijke risico's hiervan.

Langzamerhand begint het beeld zich af te tekenen dat er in sommige gevallen inderdaad sprake is van vervuiling van de cabinelucht door sporen van neurotoxische stoffen, maar dat de mate van lichamelijke reactie hierop strikt individueel genetisch bepaald is.

De Aeromedische Commissie van de VNV, samen met de collega's van SNPL France ALPA, volgen de ontwikkelingen op dit gebied nauwgezet, maar steunen BALPA in de eis dat onderzoek absoluut wetenschappelijk verantwoord moet zijn.

De VNV en haar Franse collega's hebben vorig jaar IFALPA opgeroepen om met een publiek statement over dit onderwerp te komen en de discussie niet te negeren.

In dit licht is het onderstaande IFALPA SAFETY BULLETIN uitgegeven, dat hier in het Nederlands vertaald is. Gezien het feit dat het stuk van de hand van VNV/SNPL France ALPA is, kunnen we de conclusies van IFALPA volledig omarmen.



**IFALPA Safety Bulletin**  
The Global Voice of Pilots  
09SAB02 21 May 2008

## Cabin air quality issues

**Background**  
When jet airliners were introduced in the late 1950's, two methods to pressurise and condition the cabin air were designed: Pratt & Whitney fitted turbo compressors to the JT3 engine (now used on the B707 and DC-8) while Rolls Royce chose a bleed air system on the Avon engine (used on the Con-quest). The FAA had mandated the use of turbo compressors because of the risk of cabin air becoming polluted due to leaks in the compressor bearings.  
As engine design improved, oil entering the bleed air system from leaks in the bearings was sharply reduced and since the bleed air system was lighter and more fuel efficient than the turbo compressor system this system became standard on second generation jets for example the B727, DC9 and B737 were introduced.  
Arrival of high by-pass engines in the early 1970s led to new constraints on low-pressure surge bearings, and engine manufacturers concentrating on engine thrust underestimated this issue. This is a trend which has continued to today engine manufacturers remain focussed on improving thrust, fuel efficiency and engine emissions and reduction in consumption was. For example, in the latest version of one large engine oil consumption is half of that of the preceding models because bearing number 3 is pressurised. As this bearing is placed upstream of the air bleed supplying the air conditioning devices, oil fumes may enter the packs and so pollute cabin air. As air flowing through the bleeds is not filtered, cabin air can be contaminated by chemicals from the engine oil. This has been recognised by Regulation Authorities, scientists, airlines, occupational doctors, oil manufacturers and crew unions. However, consequences of such leaks are not unanimously accepted.

**Are crew members exposed to health risks?**  
According to a cabin air sampling study performed in BA's A380 and B737 cabins for the UK Department for Transport by Cranfield University and published January 2008, various hazardous chemicals have been found (e.g. toluene, tri-n-butyl-phosphate (TBP) and tri-cresyl-phosphate (TCP)). TBP and TCP are characteristic of hydraulic fluids and engine oils. The effects following inhalation of the heated products of synthetic jet engine oils and hydraulic fluids can be similar to those experienced following inhalation of any volatile chemical (e.g. new paint).

**Crew action**  
The first action in the event of smoke or fumes in the flight deck should be for the flight crew to don oxygen masks and establish communications. If during flight it appears that both pilots are suffering from some form of intoxication or that one pilot appears to be in any way incapacitated for no obvious reason, then the flight crew should don oxygen masks without delay.

# Kwaliteitsproblemen cabinelucht

## Achtergrond

Toen aan het eind 50-er jaren van de vorige eeuw de eerste straalvliegtuigen werden geïntroduceerd, zijn twee methodes ontwikkeld voor het regelen van de luchtdruk in de cabine en het verversen van de lucht. Pratt & Whitney installeerde turbocompressoren op de JT3-motor (gebruikt op de B707 en DC-8) terwijl Rolls Royce koos voor een 'bleed air'-systeem, waarbij hete lucht onder druk direct van de motor wordt afgetapt. Initieel verbood de FAA het gebruik van bleed air-systemen in verband met het risico dat cabinelucht werd vervuild door lekken in de compressorlagers. Naarmate het ontwerp van motoren verbeterde, werd de hoeveelheid olie die in het bleed air-systeem kwam als gevolg van olie lekkage via de lagers aanzienlijk verminderd. Omdat dit systeem lichter was en minder brandstof verbruikte dan het turbocompressorsysteem, werd het de standaard toen tweede generatie straalvliegtuigen zoals de B727, DC9 en B737 werden geïntroduceerd.

Bij de ontwikkeling van turbofanmotoren aan het begin van de jaren zeventig werd door motorproducenten primair gefocust op stuwkracht en het daarbij behorende ontwerp van de lagers in de lagedrukcompressortrap, daarbij het probleem van vervuiling van de bleed air onderschattend. Dit is een ontwikkeling die zich tot voor kort heeft voortgezet. Fabrikanten van motoren bleven zich richten op het verbeteren van de stuwkracht, brandstofrendement en motoremissies en het verlagen van het olie verbruik. In de allernieuwste versie van één grote motor bijvoorbeeld is het olie verbruik de helft van dat van de voorgaande modellen omdat lager nummer 3 onder druk staat. Omdat dit lager is geplaatst vóór de aftap van bleed air die lucht levert aan de airconditioningapparatuur, kunnen oliedampen in de packs terechtkomen en de cabinelucht vervuilen. Doordat deze lucht niet wordt gefilterd, kan de cabinelucht worden vervuild door chemische stoffen uit de motorolie. Dit wordt onderkend door de regelgevende instanties, wetenschappers, luchtvaartmaatschappijen, arbo-artsen, motorolieproducenten en vertegenwoordigers van vliegend personeel. De gevolgen van dergelijke lekken worden echter niet unaniem onderkend.

## Worden bemanningsleden blootgesteld aan gezondheidsrisico's?

Bij een onderzoek van luchtmonsters uit de cabines van BAE146 en B757-toestellen, uitgevoerd door de Universiteit van Cranfield voor het Britse ministerie voor Transport en gepubliceerd in januari 2008, werden in zeer lage concentraties verschillende gevaarlijke chemicaliën aangetroffen (zoals toluëen, tributylfosfaat en trichloroethylfosfaat). Deze organofosfaten zijn kenmerkend voor hydraulische vloeistoffen en motorolie. De effecten van het inademen van verhitte producten van synthetische straalmotorolie en hydraulische vloeistoffen kunnen dezelfde zijn als die worden ervaren na het inademen van een willekeurige vluchtige chemische stof (zoals verse verf).

## Actie bemanningsleden

De eerste actie die de cockpitbemanning moet ondernemen in geval van rook of dampen in de cockpit is het opzetten van zuurstofmaskers en het tot stand brengen van communicatie. Als tijdens de vlucht blijkt dat beide piloten op enige wijze onwel zijn of dat één piloot op enige wijze en zonder duidelijke reden onwel is, dan dient de cockpitbemanning onmiddellijk zuurstofmaskers op te zetten.

Handboeken dienen gedetailleerde procedures te bevatten voor de cockpitbemanning m.b.t. de noodzaak om 100% zuurstof te gebruiken en onderlinge communicatie te waarborgen wanneer er sprake of vermoeden is van verontreinigde lucht. Daarnaast dient het cabinepersoneel de cockpit regelmatig te controleren, maar dit mag natuurlijk niet ten koste gaan van andere noodprocedures zoals het optreden tegen rook of vuur in de cabine, vooral als er slechts één cabinebemanningslid aan boord is. Incapacitation procedures dienen regelmatig te worden geoefend tijdens de recurrent training en casusgebaseerde voorvallen dienen te worden besproken tijdens gezamenlijke veiligheidstrainingen voor cockpit- en cabinepersoneel. Daar moet ook aandacht worden besteed aan de mogelijkheid dat een rook/dampengebeurtenis een negatieve invloed heeft op de verdere (cognitieve) effectiviteit van de cockpit- of cabinebemanning.

**Cockpit- en cabinepersoneel wordt aangeraden het volgende te doen na een vlucht waarbij een rook/dampenincident plaatsvond:**

- ▶ Evalueren van het in-flight incident door de gezagvoerder in overleg met de cockpit- en cabinebemanning.
- ▶ Vaststellen of iemand van de bemanning zich onwel heeft gevoeld, of dat de prestaties op negatieve wijze zijn beïnvloed; en
- ▶ Verzoek aan ieder bemanningslid dat zich onwel voelde, of vond dat zijn/haar prestaties werden beïnvloed, niet te werken als bemanningslid totdat hij/zij door een arts gezond is verklaard en zichzelf in staat acht te werken.
- ▶ Rapporteren van de gebeurtenis via een Air Safety Report (ASR).

**De onderzoeksbehoefte**

De kwaliteit van cabinelucht is een zaak van grote zorg; een duurzame oplossing vereist echter dat de gehele bedrijfstak samenwerkt. De meeste alarmerende pers-

berichten over dit onderwerp verschenen in het Verenigd Koninkrijk en richtten zich op het mogelijke risico van organofosfaten in de cabinelucht. In het Verenigd Koninkrijk wordt op dit moment daarom ook op dit terrein veel werk verricht. De BALPA (British Airline Pilots Association) en de Werkgroep Luchtvaartgezondheid van de Britse overheid zijn het eens met de Commissie Toxiciteit dat het beter zou zijn ervan uit te gaan dat de oorzaak van slechte gezondheid niet bekend is en alle mogelijke verontreinigende stoffen te onderzoeken.

IFALPA staat erop dat dit onderzoek:

- 1) wetenschappelijk onweerlegbaar
- 2) reproduceerbaar
- 3) voor collega's controleerbaar

moet zijn.

Zodra de resultaten van dit wetenschappelijk verantwoord onderzoek beschikbaar zijn, zal de Federatie haar positie heroverwegen.

**Contactmogelijkheden met het Onafhankelijk Vertrouwensteam Burgerluchtvaart (OVB) \***

Marlies van Beek

telefoon 023 531 49 49  
KLM postvak 1079

Stijn Konings

telefoon 013 889 00 36  
ArkeFly postvak SKO

Thijs van Rooden

telefoon 023 527 22 10  
KLC postvak 726

Peter Zwager

telefoon 0514 56 92 35  
MPH postvak AH17

Willum Hummel

*coördinator*

telefoon 072 581 47 47  
TRA postvak 214

Onno Pohlman

telefoon 0228 52 17 77  
KLM postvak 1369

Martin de Wit

telefoon 0348 56 40 30  
KLM postvak 2435

*\*) ook bij de OVB-postbussen bij de verschillende maatschappijen*

Secretariaat OVB, Wagenweg 26, 2012 ND Haarlem  
[www.vertrouwensteam-burgerluchtvaart.com](http://www.vertrouwensteam-burgerluchtvaart.com)

**CIRP coördinatoren**

Peter Meiresonne

coördinator transavia.com  
telefoon +31 643 888 116

Mark van der Hum

coördinator KLM  
telefoon +31 651622018

Ronald Ates

coördinator Martinair  
telefoon +31 629432838

EVIDENT

## Effectief en relevant

Na een afwezigheid van vrijwel precies vier jaar ben ik weer terug in het VNV-bestuur. Veel bekende gezichten zie ik in Badhoevedorp maar ook veel nieuwe. Wat vooral opvalt, is dat ook de jongere vliegers goed vertegenwoordigd zijn in alle afdelingen van onze club. Logisch want het betreft natuurlijk ook hun toekomst waar wij dagelijks voor aan het werk zijn!

Is er eigenlijk veel veranderd de afgelopen vier jaar? Ja en nee. Wel als je kijkt naar de inhoud van de onderwerpen waar we nu mee bezig zijn. De overname van Martinair door KLM is inmiddels een feit terwijl in mijn vorige periode KLM zélf werd overgenomen door Air France. De vroegere joint venture met Northwest wordt eerdaags uitgebreid met zowel Delta als Air France, een totaalomzet van zo'n 12 miljard genererend. Weinigen zullen het zich misschien beseffen maar een dergelijke samenwerking staat voor de bedrijven bijna gelijk aan fuseren. Ontzettend belangrijk dus om goede en toekomstbestendige afspraken over te maken. Wat ook van een andere orde is dan tijdens mijn vorige bestuursperiode is de diepte van de huidige recessie en crisis in de luchtvaart. De SARS-periode en vooral ook de dip na 11 september 2001 verbleken bij de enorme teruggang in vervoer van dit moment. Gelukkig blijkt een aantal bedrijven waar wij de vliegers van vertegenwoordigen beter bestand tegen de tegenwind dan zij in een eerdere periode waren. Gezamenlijk met de bedrijven zullen wij proberen om die situatie te benutten en waar mogelijk verder uit te bouwen.

Natuurlijk zijn er ook veel zaken weinig of niet veranderd. De door Henk de Vries en mijzelf ingezette reorganisatie van de VNV werpt dagelijks haar vruchten af. De leden bij de verschillende maatschappijen hebben een vrij grote mate van eigen beschikkingsrecht gekregen en weten ook als het nodig is de dialoog met de andere afdelingen aan te gaan. De samenwerking met de ledenraden verloopt over het algemeen goed. De staf van de VNV werkt hard en goed samen met de bestuurders om te komen tot een zo goed mogelijke belangenbehartiging voor ons allemaal. En, zeer belangrijk, de

vliegers van alle door ons vertegenwoordigde bedrijven weten heel goed hun weg te vinden naar het lidmaatschap van de VNV. Want daar begint het natuurlijk allemaal mee; alleen als u massaal vindt dat de VNV belangrijk werk doet kunnen wij effectief en relevant blijven op alle terreinen. En reken maar dat wij die rol zullen spelen. De erkenning van onze positie door vele relevante tegenspelers is gewoon een feit. De VNV in haar huidige vorm is een organisatie om rekening mee te houden!

Steven Verhagen en ik genieten, samen met de rest van ons bestuur, nog even van onze wittebroodsweken in onze nieuwe rol. Dat moet u vooral figuurlijk zien want het werk stapelt zich al weer pijsnel op. Zeer binnenkort kunt u middels de vertrouwde informatiekanaalen inhoudelijke resultaten en voortgangsrapportages verwachten op allerlei dossiers. Een woord van dank aan René de Groot en Hans Tettero is zeker gepast. Samen met hun bestuur hebben zij het sterke fundament van de VNV nog verder uitgebouwd. Wij allemaal zijn ze daar veel dank voor verschuldigd.



Evert van Zwol  
president

MEDEDELINGEN VAN HET  
BESTUUR