

Ik heb de grap al vele keren gemaakt, over het intro waarin je zegt wat je gaat zeggen. Nu wilde ik dat maar eens echt doen. Ik zal een probleem van meerdere kanten bekijken, zespennentechniek, reframe, personificatie, ligne Claire, superhero.

Het rapport van de Onderzoeksraad is vorige week donderdag gepubliceerd. Het is te kort opgelijnd te zeggen, dat die piloot een kneus was -vuurdoop op Schiphol, 18<sup>e</sup> vlucht sinds rijbewijs: dan mocht ie trouwens een kneus zijn. Zeik niet vent! Dat verkeersvliegen is me nogal een complexe materie; helaas blijkt dat met elke ramp opnieuw). Het is te simpel om te zeggen, dat je aan de luchtverkeersleiding niets hebt, hoewel net als het vorige lustrumknalfeest (de Bijlmer) zij wél het overzicht hadden, maar geen rol speelden.

(hij klimt voor geen meter; *dat* was nu niet het probleem)

- Ik ga het verhaal beschrijven vanuit de jonge piloot, overgestapt uit het Turkse leger, vol goede moed, vol hoop op een blauw huis met een roze deur en een babystoel ken uw klassiekers lees dan de krant daar staat niks in.
- Ik ga het beschrijven met een nuchtere blik, zo wetenschappelijk als voor me is weggelegd.
- Met hier een grap en daar een grol, op de onderstroom van irritatie.
- En nog een keertje in een fanatieke, j'accuse stijl.

**Feit:** niets technisch was serieus stuk. Had de kist aan de grond gezet kunnen worden? Stuur lui aan wal, zoals Echte Macho Piloten, zeggen van wel. Ik zeg: nee.

Morgen gebeurt dit weer, als de omstandigheden dezelfde zijn. Of het bij 9 doden blijft ..

.. dat was *het enige onvoorspelbare*.

## 9 seconden van zijn 18<sup>e</sup> vlucht

<sup>1</sup>Vader wilde weg uit Shaikhaparu. Dit broeierige, altijd groene dorp in de Punjab, waar de bladeren door de bewoners bezongen werden als smaragden, de bloesem als parels en de dauwdroppels als hartstochten. Hier groeiden de zoetste muskumeloenen en de sappigste guaves. Hier steunde de meisjes ongesluierd en uierwarm tijdens de slaapverwekkende noen tegen lauwe boomstronken zuigend aan half opgeslokte sappige mango's. Hier hadden de vrouwen zulke buitensporig zwarte irissen dat ze die versluieren moesten met hun wimpers, geklit als

---

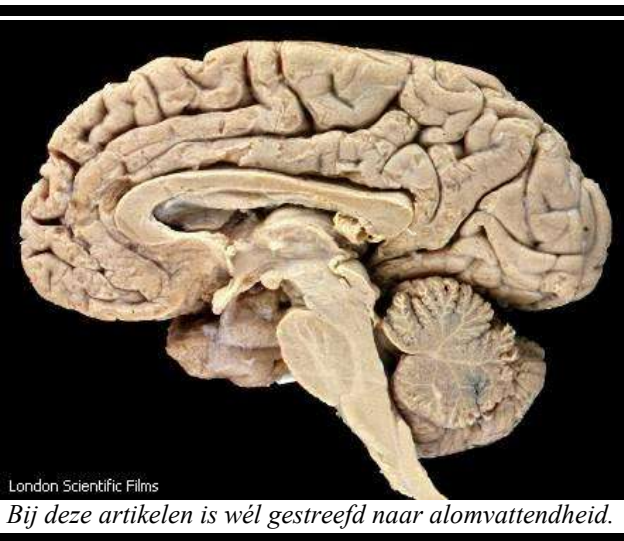
1

Uit: "Eenzaam heden," Naema Tahir. Bent u een beetje zuinig op dit stukje Hollands Welvaren, BV Nederland?

kalligrafie, weelderig dik als die van merries. Hier ging de lucht dankzij hun gunstig geparfumeerde decolletés gekruid met rozenolie en primula's.

En hier werd eens de lucht gruwelijk gekruid met bloed.

Nederland, daar wonen veel landgenoten, niet? Leuk. Misschien daar eens solliciteren. Maar, ik zit te dromen. Stap voor stap. Je zit nog op de rechterstoel, toch? Sterker, er is nog een veiligheidspiloot bezig: om jouw misrekeningen en -kleunen op te vangen is er een extra man aan boord. Maar nog twee vluchten en dan is dat over: dan wordt het de gezagvoerder en ik. Hij en ik.



ATIS-bericht? OK, doorstarthoogte 200 voet. Zicht was 4500, toch? Koersverlegging. 18R. FL 84, landing gear. Pomptiedom, beetje steiler dan gewoon, tismewat. Okee, de gezagvoerder waarschuwt de grondafhandeling. Ja, dat hoort erbij. Flaps, 195 knots. 210, over linkervleugel, flaps 15<sup>2</sup>. Best steile daling, maar het kan steiler<sup>3</sup>.

Steiler. Flaps 40, speed brake armed, not armed, armed. Een 131 Mirafiori remt beter<sup>4</sup>. Speed brake armed, not armed, armed. Crew in de gordels, had ik ook gezegd. Flaps 40, snelheid 144 knots. Luchtverkeersleiding geeft toestemming om te landen. Gezagvoerder bevestigt, alles rustig verder.

..

2 Globaal genomen is 1 knoop 2 km/uur. Het veelgehoorde getal 144 knots betekent 266 km/uur.

3 Toont de behulpzame grafiek op pagina 58 van het rapport.

4 Okee, een taxigrap. Ja maar de grapgrolmutant is met vrouwen, Taxi Istanbul mixed niet met Clueless (flashforward).

Lieve kijkbuiskindertjes, luister nou eens goed naar ome Robbert. Wat bedoelt hij met die twee puntjes? Dat onze vriend helemaal niks meer denkt.

- Zoals u gemerkt heeft, komt deze stall volkomen out of the blue. Het mag zo zijn dat de gezagvoerder een autopilot uit- en aangezet heeft; qua alarmfase is dat een kind dat pas na twee keer luistert. Dat is een heel ander naderend-onheilbesef dan een kist met een storing van levensbedreigende aard. Geen, namelijk.
- Drie piloten, onze vriend zelf de minst ervaren, geeft het gevoel in veilige handen te zijn. Dat er geen stabiele nadering was, dat de nadering erg steil was, dat wellicht iemand die kapotte hoogtemeter wel heeft opgemerkt, doet aan dit sfeerbeeld niets af. **Qua alertheid, moet er nu even flink geschakeld worden.** Van NS bij 45 kilometer met station in zicht, naar autocoureur, hartslag 200, adrenalinepeil onmetelijk hoog, flight or fight, the works. In theorie, verderop komen we erop terug, want met verkeersvliegen bestaan zulke heldendaden niet. We zijn nu op 500 voet. Zoals u zelf ook wel weet, ziet u dan het vlakke land, golfbaan, snelweg, koe.

Zeven Eleven

107 knots, 11 graden neus opgericht

Veiligheidspiloot roept iets over de teveel gedaalde snelheid.

Gezagvoerder reageert in 3 sec. Snel genoeg, vind ik.

Alles tegelijk: stick shaker, stall alarm, sink rate alarm, veiligheidspiloot roept, gezagvoerder overruled officier, grijpt gashendel. Throttle volgas, throttle spontaan naar nul, nietbegrijpende blik, throttle *ram!* koers vol vermogen, vliegtuig zakt steeds sneller, neushoek draait van 12 naar 22 graden, snel, te snel, in 12 seconden. Neemt u van mij aan, dat het FOUTE BOEL gevoel nu Totaal is met hoofdletters. Het punt is, helpt dat? Wat helpt, op zo'n moment? Dat is userinterfacekunde voor zeer vergevorderden. De 737 heeft nauwelijks een interface.

Het is eerder een blèrende baby, met al die toeterende toeters en die bellen die rinkelen, maar aangeven wat hij wil, wat te doen, nou dat maak ik er niet uit op, in deze *next generation*. Toeters, bellen, displays. In mijn beleving zelfs judo-achtig in de verf gezet; het technique-pour-technique gehalte is zeer hoog, if you catch my drift.

Ik heb de gebeurtenissen opgeschreven zonder tijdstippen (te vinden in het rapport). Is dat belangrijk, nee, *stel uzelf die vraag*. Dit alles (*en meer!*) speelt zich af in 0:00:09 minuten. Weinig.

Met de snelheid -traagheid- van 107 knots en op zo'n laat moment is plankgas wat eenieder zou doen. Maar .. wel eens een slipcursus gedaan? Wel eens omgeslagen met een zeilboot? Point of no return, niet meer te redden? het bestaat.

Dat de autopilot wel voor een stall waarschuwt maar niet weet wat het is (ja dit heb ik wél doordacht opgeschreven): dat is gekker dan raar. En als ik 144 knots instel verwacht ik toch dat een autopilot 144 knots vliegt.

(ligt dat niet voor de hand, dan?)

Omdat dit de menselijke versie was, enkele zalvende woorden voor de slachtoffers. De staart dreunde als eerste tegen de grond. Als te zien op de foto op pagina 30, is dit een situatie waar u het best in het midden van het vliegtuig had gezeten.

Bij een doorschieter, crash 'n burn, logischerwijs een te hoge snelheid. De doorschieter, de ram op electriciteitshuis of vrachtwagen .. dan is die vleugel met de brandstof een nadelige plek (landing hard and fast, to quote Arkansas Pine Bluff jetlink 2733 (290493)) met aqua- of hydroplane (wil ik vanaf zijn). Dus kies maar, zalft hij.

6 mensen waren ongedeerd, rest gewond. 9 dood. Allen getraumatiseerd, naar ik veronderstel.

# Even uitweiden

Chriet, bedrijfskunde, microburst, de lijst met fouten.

<sup>5</sup>De zon is een felle schitterende schijf aan de hemel. Die de sterren doet verbleken, de aardbewoners van licht en warmte voorziet en die in vele culturen als een God is aanbeden. Zo was in het oude Egypte de verering van de zonnegod Ra een regelrechte aanbidding. Men dacht dat de zon elke avond afstierf in het westen, om 's morgens weer opnieuw te worden geboren in het oosten.

De auteur maakte erg veel opnamen met een gewone kleinbeeldcamera op statief en gebruikte daarvoor een Pentax K2 camera. Voor de overige opnamen in dit hoofdstuk deed hij een beroep op amateur sterrenkundigen. Verschillende foto's werden gemaakt door Tony Vermeesch van de Volkssterrenwacht.

Het cruciale onderscheid dat verkeersluchtvaart typeert ten opzichte van de andere vormen die de vliegerij kent, zoals het intense zweefvliegen, het visueel georiënteerde sportvliegen of de militaire jetfighter is de z zorg voor passagiers en het continubedrijf. Wat het eerste betreft, zijn vele veiligheden zoals het dubbel uitvoeren van systemen tot stand gekomen in de loop der jaren. Als continubedrijf -het tijdschrift piloot wijdde er niet lang geleden nog een artikel aan- kan weinig anders worden gedaan dan de rusttijden bewaken, discipline onder piloten stimuleren en de geestelijke gesteldheid van het personeel monitoren. Dat er iemand is, die je om 0:24 vertelt dat you can't work on an empty stomach. Dat je je niet teveel laat beïnvloeden door een slecht humeur of een rottige ervaring. Stemming stuurt gedrag, is een nlp-waarheid.

De burgerluchtvaart ziet zich in toenemende mate geconfronteerd met een spanningsveld tussen commercie

## De theorie van de produktieve spanning

Eenzijds zijn functionarissen in eerste instantie bij een eenheid (afdeling) in dienst en identificeren ze zich met het eigen produkt. Dit werkt produktief, zeker als een afdeling zijn produkt ook met de prijs en kwaliteit van externe aanbieders van dat produkt vergelijkt.

Anderzijds moet er een groepsgevoel zijn met de rest van het bedrijf want er moet samengewerkt worden met andere afdelingen. Succesvolle bedrijven slagen erin deze twee zaken goed te combineren.

en veiligheid. Een bedrijfskundige waarheid is, dat spanningsvelden tot productieve situaties kunnen leiden. Partijen moeten dan wel aan elkaar gewaagd zijn, het spel netjes spelen, voldoende gelijkwaardig zijn. En: er zijn geen technische problemen, alleen organisatorische. Waarmee bedoeld wordt, dat met geld technische problemen altijd opgelost kunnen worden. Van organisatorische problemen is dat de vraag.

**Er bestaan geen technische problemen, alleen organisatorische.**

Die kostendruk kan zich op vele manieren manifesteren. Tekortschietende opleiding, zoals het niet toepassen van kostbare simulaties. Bijvoorbeeld wanneer de routine in de handelingen bij noodsituaties dat wel vereisen. Ook in andere bedrijfstakken wordt maar al te makkelijk aangenomen dat training on the job, grote hoeveelheden kennis kan overdragen. Ook komt het veel voor dat senioriteit in de uitoefening van het werk als een automatisme wordt beschouwd: alles draait om het aantal uren, maanden of jaren werkervaring.

Zeker als het gaat om beroepen waar een adequate reactie nodig is op noodsituaties, kunnen van jaren werkervaring in triviale situaties geen wonderen worden verwacht.

"If you think safety is expensive, try an accident," is een heel bekende Angelsaksische zegswijze. Het is de vraag of men daarvan in de luchtvaart doordrongen is, of men de hypothese zelfs maar onderschrijft. De bagage-aanpak en de conflicten waar het de arbeidscontracten betreft, doen het ergste vrezen. Men is zich op een calculerende manier van de kracht juridische steun bewust, in plaats van een ethische, de advocatuur als een roest in de branding, een last resort. Risico's koopt men snel af om erger te voorkomen, voor onde(n)kbare risico's knijpt men de ogen dicht. Ik neig ernaar, dat breder te doen, die eerdergenoemde senioriteitskwestie daarin te betrekken. Bestaat een

bedrijf al heel lang, dan sluipt er vaak een soort moeheid in -ik heb het niet over de fuselage of de pylon- alsof verbeteringen verwachten in feite niet realistisch is. Met recht en reden – veel is te begrijpen indien men er moeite voor doet – fusie hier, ontslagronde daar en uiteindelijk heb je als individu de problemen hier en de fusie daar. Het bijzondere verschijnsel kan zich dan voordoen, dat de kleinste en minst winstgevende aanbieders toch degene zijn waar de vernieuwingen vandaan komen.

Autobiografisch voorbeeld. Toen ik jong en mooi was, brachten mijn werkzaamheden me op een vliegveldje nabij Manchester, in Beckhamland. Een uiterst knus ding, tapijtje op de vloer, barretje, enzovoort. Bagage zal er niet vaak kwijtraken, weinig vliegbewegingen, dat heeft zo zijn voordelen. Niet dat ik denk dat we in Nederland meerdere kleine vliegveldjes moeten nastreven, maar de nadelen van een groot vliegveld als Schiphol dient men zich wel te realiseren.

**If you think safety is expensive, try an accident.**

Wanneer een systeem goed ontworpen is, maar de medewerkers de regels niet hanteren, is calculerend gedrag van toepassing. In het bedrijfsleven ontkomt men op directieniveau uiteraard niet aan een afweging tussen kosten en baten. Vaak, vooral wanneer het personeel betreft of als het om industriële risico's (fabrieksprocessen) gaat staan mensenlevens ook op het spel. Het stelt grote eisen aan het management. Het zijn sterke schouders die weelde kunnen dragen. Een goede werkgever houdt die afwegingen op een hoog niveau, via escalatie. Verantwoordelijkheid laag in de organisatie betekent dat mensen handelend op moeten kunnen treden. Bevoegdheden, niet alleen verantwoordelijkheden. Het betekent nadrukkelijk niet, dat ze besluiten moeten nemen waarvan ze de gevolgen niet kunnen overzien: dat zou door hogere echelons moeten worden gedaan - die ook de kosten in de afweging kunnen betrekken.

In de luchtvaart speelt dit ten eerste bij de problematiek van de carry-overs, mankementen waarmee toch doorgevlogen wordt. Meestal koppelt zich dit aan een verslechterde ethiek op de werkvloer. Bij de de Bijlmerramp was dit aan de orde omdat de uitgevallen motor een ruilcomponent was, de trillingsmonitoring werd afgeschakeld, en het olieverbruik van 2 pints per uur niet tot een escalatie bij de technici leidde. De piloot en Boeing kregen c.q. namen de schuld toen het vliegtuig crashte, terwijl slecht onderhoud en een overbeladen vliegtuig de evidente oorzaken waren. "Hij klimt voor geen meter," is een heel heldere uitspraak en een vliegtuig is uiterst transparant in zijn gedragingen wat dat betreft, zoals auto's, schepen of uw eigen lichaam dat ook zijn bij overbelasting.

Nederland is als luchtvaartnatie geen opvallende speler. Toch is Schiphol een erg drukke luchthaven, wat hij voornamelijk dankt aan de doorvoerfunctie, de hub. Een heel strakke planning maakt die ethiek moeilijker - voor twijfel is geen tijd.

Vlucht Delta Airlines 191 verging toen het in een Microburst terecht kwam, een kleine tornado. 2 Augustus 1985 is dit geweest. De approach is een situatie waarbij er weinig stuwkracht op de motoren is. Het is een structureel onderscheid tussen jettfighters en straalmotoren-en-aerodynamica, dat in het laatstgenoemde geval de werking in principe veroorzaakt wordt door de vorm van de vleugels. Het is zeer vergelijkbaar met een zeilboot die aan de wind vaart. Op intuïtie begrijpt ook de leek, dat turbulentie en weersgesteldheid een belangrijke rol spelen.

Bij Delta Airlines was er enkele minuten voordien nog een vliegtuig geland. Toch had de piloot (of de luchtverkeersleiding) de weersgesteldheid veel serieuzer moeten nemen. Het effect van een zeer grote, zeer onverwachte windstoot miste zijn uitwerking niet: de impact was op niet minder dan 6300 voet voor de landingsbaan (de aanvliegroute was normaal geweest). Zeer veel hoogte is dus verloren gegaan, ondanks dat de piloot wél voorbereid was op het laatste moment. Uit the black box:

“There's lightning coming out of that cloud.”

“Where?”

“Right ahead of us. We're too late.”

“You're gonna lose it all of a sudden. Push it way up [sound of engine, high rpm] That's it Hang on to the son of a bitch.”

“What's the V ref?”

[ proximity warning: *whoop whoop pull up pull up* ] en einde van de bandopname.

Vlucht Delta 191 kwam wel terecht op een snelweg en nam een auto mee, een watertank en kwam als een vuurbal tot staan. Toch waren er nog 3 crewleden en enkele tientallen passagiers die het overleefden, al zullen die juist in dit specifieke ongeluk een gegarandeerde klant zijn voor de posttraumatiek. Van een tornado en een vliegcrash maak je normaliter twee rolprenten, nietwaar?

Een vliegtuig heeft geen rem. De flaps en het landingsgestel uit; het gas los: dat is dalen. Maar je wil nog wel iets kunnen doen. Om een regenbui heen, een stuurfoutje corrigeren; een heel steile afdaling is er een waarbij niets fout mag gaan en dan is dat per definitie een kritische. Het moet niet zo zijn, dat op een gegeven moment alle afdalingen op een ochtend kritische zijn en als dat zo is, dient de luchtverkeersleiding een palet aan maatregelen te nemen: je bent dan een zeg maar test-de-piloot luchthaven. Okee, dit argument overtuigt niet, feit is. Dat is slecht, als er geen foutmarge is. Druk op de planning is overal, maar op een zo drukke luchthaven als Schiphol meer dan ergens anders. Spoorwegen hebben het als de facto monopolist makkelijker. Druk op de planning komt voort uit vertraging, simpel. Dan hoeven anderen niet ineens krappert te landen i.c. harder te rijden. Een trein valt gewoon uit. In de luchtvaart is dat een duizendvoudig keer zo complexe problematiek vanwege de concurrerende luchtvaartmaatschappijen. Parkeren, ofwel rondjes laten vliegen is een optie; erg prettig voor alle betrokkenen is het niet. Overigens kunnen vluchten natuurlijk wel degelijk gecancelled worden: het hele slot vervalt dan, dat betekent dat op de plaats van vertrek men te horen krijgt, dat de luchthaven waar het vliegtuig aankomt men niet welkom is door de drukte daar. Populair wordt je daar uiteraard niet van: bagage en passagiers die overgeboekt moeten worden, wachtende menigte, enzovoort. En het verlicht per definitie de druk pas na enkele uren; op een plek met veel lange vluchten schiet het zelfs helemaal niet op, als oplossing.

Ik neem deze lange aanloop om de volgende uitgangspunten voor de burgerluchtvaart te expliciteren:

1. een Boeing is geen wendbaar vliegtuig en dient een geplande route te volgen: voorschriften en procedures zijn daarom van belang, waaronder het voorgeschreven glijpad.
2. ook als een crew het onheil wel ziet aankomen, zoals in het Delta Airlines voorbeeld -met een lichtflits, op de meest visuele manier mogelijk- is men niet altijd bij machte iets te doen dat resultaat boekt. Redundantie van systemen, discipline in de uitvoering van voorschriften zijn dus reddend.

## **GEMAAKTE FOUTEN, GENOMEN VRIJHEDEN, GEVAARLIJKE SITUATIES OP BASIS VAN HET RAPPORT VAN DE ONGEVALLERAAD**

### **Personeel (van Turkish Airlines)**

Het trainen op overtrekwaarschuwingen c.q. het herstel ervan gebeurt 3 keer in de opleiding. Voor de gezagvoerder was dit 13 jaar geleden. Volgens JAR-OPS en JAR-FCL is training op die situatie niet vereist.

Turkish Airlines heeft een uitgebreid programma dat beoogt boven de industriestandaard uit te komen. Problemen met radiohoogtemeters van dit vliegtuig zijn geen onderwerp van onderzoek geweest.

Op basis van de gegevens gaat de raad uit van een onjuist mentaal model bij de de piloten mbt de werking van de autopiloot. Ondanks dat, bestaat er de (geautoriseerde) gewoonte te landen op de autopilot cq een totaal vertrouwen op hun feilloze werking en instelling.

Er zijn verschillende versies software, zodat verschillende versies van autopilot verschillend kunnen reageren.

De (gecertificeerde) Rockwell EDFCS maakt gebruik van non computed data en sluit foutieve waarden niet of onvoldoende uit. De hoogtemeter gaf enkele malen -6 en meldde met name -8 .

De officier die het vliegtuig bestuurde, was bezig met zijn 18e vlucht in de training on the job. Het leren kennen van de route en bijzonderheden daarbij zijn eveneens van belang.

Het systeem waarbij de derde piloot de veiligheid waarborgt in de trainingssituatie, heeft niet voldaan.

(en de officier/gezagvoerder/beide tegelijk/geen van beide hebben de auto/niet auto/soms auto throttle niet perfect bediend. Ten eerste geldt dat bij elke crash want elke fout kan worden voorkomen (door superrgrover) en te tweede is dat wel helder, achteraf pratend.

Boeing is op de hoogte van de problematiek met de hoogtemeter en meent dat een goede piloot dit dankzij training en vliegvaardigheid opvangt ("geen veiligheidsprobleem .. voldoende aanwijzingen om in te grijpen" p 9).

"Van de bemanning kon niet worden verwacht dat zij, met de hen ter beschikking staande kennis ( ) .. het werkelijke risico konden vaststellen." \*

Turkish Airlines bracht kapotte hoogtemeters (vanaf) 2001 bij Boeing onder de aandacht.

Vele van de genoemde stellingen zijn niet uniek voor de luchtvaartmaatschappij. Wel kan een bedrijf dat zijn sterke en zwakke punten (er)kent, beter scoren. Uitgebreide veiligheidsregels en systemen echter, zijn er juist voor de broeders die niet de sterksten zijn: *normen* zijn er per definitie voor degenen die het niet van de waarden moeten hebben.

### **Schiphol** (luchtverkeersleiding)

De korte indraai verkort en verlaat (in termen van aantal minuten tot landing) het oppakken van het glijpad. Het afwijken van de LVN van de gewenste werkwijze, dat een (onervaren) vlieger daarin niet de keuze wordt geboden is structureel. Het van bovenaf het glijpad aanvliegen van de bewuste landingsbaan is daarmee structureel. De afbeelding p 58 toont, dat er nog steilere dalingen uitgevoerd werden. De Raad acht het zorgelijk, dat de LVN niet de hand houdt aan haar eigen voorschriften.

"Geconcludeerd wordt, dat het van bovenaf onderscheppen van het glide scope signaal als gevolg van het op 5.5 NM onderscheppen van het localizersignaal op 2000 voet de verkeerde werking van de autothrottle voor de bemanning heeft gemaskeerd." (in iets makkelijker Nederlands: als je gas op nul staat merk je niet dat de autopilot denkt dat je veel lager vliegt en hem daarom op nul zet. Nul min nul is nul). \* Bij de Bijlmerramp werd daar ook zo genoeglijk over gekeuvel. Onderling, vooral. De verkeersleiding heeft in het geheel niets opgemerkt van de daalsnelheid en het risico op overtrek. Omdat dit geen gestabiliseerde nadering was, de daalsnelheid te fors, het een lesvlucht was, verbaast het (mij, niet de Raad) steeds weer hoe gering de betrokkenheid van de Lvis. De veiligheidssuggestie die uitgaat van de toren is, indachtig de glijpadproblematiek, een omgekeerde bijdrage. Nederland is in de Schipholregio erg dikbevolkt zonder aanzien des persoons met 3 golfbanen enerzijds en de Bijlmer anderzijds (letterlijk). Dat verbaast.

(of u even See ya, de allereerste single van Atomic Kitten op wil zetten, in de oude bezetting)

**Hiiiiiiiiiiiiiiiiiii, I'm Rockwell.** Rockwell Collins, hi, how ya doin'. I've been to Japan, like, five times and to Australia, well, once, but we're going there really soon. Who's phoning me on this ungodley hour in tha m' ing? 8:23 Yeah if we can be bothered we're gonna do a bit of flyin' Brrriiimmm, baby seee ya! Yeah (3x). Catchy, bubblegumpop, just couldn't stop laughnnnn'. I'd lov a croissant with butta smeaaar'd on it.

Blimey, it's this Amsterdam we're goin' to startin' in Istanbul. 8:24 gonna sing, gonna dance ay? Wha?

What's me name Collin stand for? Shut it!  
Right. Gonna do some flying. Swwwwoeshhh cool, right, I'd lovvvv that.

Okidoki. You know that Army of lovazzz did a flyin' song it's like this hear me out I'm flying high above the sky 🎵🎵 maybe we could cover them you know dorien rose from the billboards in bikini's don't you know is a bit like the girl singer not the poof I mean Army of lovazz is fun but about dorien is in real live she's like this small when I'm like this she's like this she's like soooo small. Nice smile off course lots of success with that campaign.  
( .... )

Oh dear, they're evil! Look what they've donnnn! New glidepath, approaching 210 what they callin' this? Schiphol, Yeah, Schiphol's one of the most beautiful cities in the world, we just loooovvv Schiphol. Ooooh goin' down really quickly, aren't we? Mister fancy pants



*Ja die Paris lijkt wel simpel, maar voor je het weet belt d'r advocaat. Dit is Broken Flowers' Lo. Kan ook leuk clueless kijken. Stone als mams, helpt ook.*

gets maximummm. I don't know whether to laugh or cry, it's just ova whelmin'.

Baby do it to me good, do it me slowly, be the one and only. Do it to me right now 🎵🎵 Look! We're now under 700 feet so we can actually see stuff .. through them clouds! There's a little treehouse! Spaarnwoude, they playin' golf, even though they can't play golf. How cute is that?

Do it to me slowly, could say that again! Trimmin' me tailfeathers more and more, hey baby easy on those speedbrakes, what's all the fuss about? (ook een Kitten citeert wel eens)(uit Notting Hill). What's with these data? Is it good people, bad people? Guess it doesn't matter, guess it all evens out at the end, don't it (yes love, it will, I'm sure. Who are you? Er, never mind me).

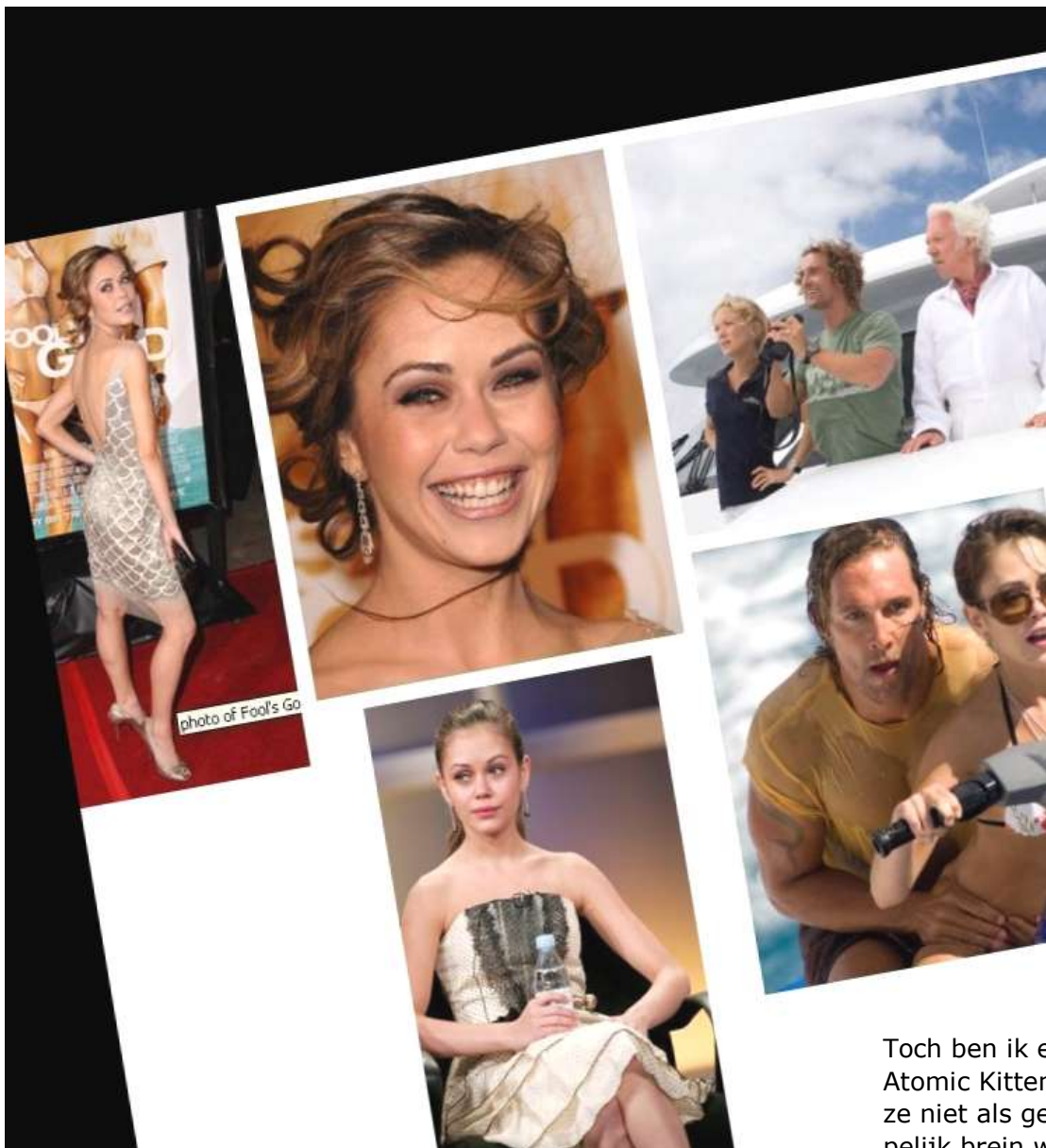
Lovv, you pushin' me left and now me right side, but let me make it clear, you're not the one for me. It's the other bloke actually, hey who's the big fellow here now. Got me curls all wound up! Two adults talkin' to me at thesame time, just like home. Go away nowww. Leave me alone, i'll be in my bedroom then.

I CAN'T HEARRRR YOU, let's play Lily Allen. 🎵🎵🎵🎵  
Can't knock 'm out, try desperately to think of the politest way to say. Just get out of my face, now leave me alone, no you can't have my number I've lost my phone.

## **IIIEKS**

A stall? You pig! You're, like, soooo grocing me out!

Oh, is not sexual? Then wha izzzz whateve



Toch ben ik erg gesteld op Atomic Kitten. Maar ik zou ze niet als gemeenschappelijk brein willen, begrijpt u wel? Ze hebben hun manager en niet voor niks, niet dan? Uh, wel dan?



“Vindt u het goed als de co-assistent ook even voelt?” D'r was eens zo'n schrijvende dokter in opleiding. Van vliegen zeggen ze dat het de veiligste manier van transport is, maar ook de medische wetenschap laat weinig gelegenheden onbenut om haar kunnen uit te venten. Tot op zekere hoogte hebben beide iets te verbergen, dat wil zeggen een imago hoog te houden.

Verschil is wel, dat ik mezelf geen open hartchirurgie zie doen. Of een paar hersenen aansnijden door eerst een gat te boren in zo'n schedel. De goedbetaalde pro zie ik dus als een getalenteerde vent m/v, die iets bijzonders doet.

Dat heb ik nou nooit bij een piloot.

Als je je aan de regels houdt, zet je dat ding gewoon neer. Als je niet zo'n berg jelly had waar een normaal mens een ruggegraat heeft, vloog je niet als er tornado's worden voorspeld. Of als de helft van die kist nog gerepareerd moest worden. En dat je hele middagen stewardessen ligt te D-checken, dat zal ook wel PR zijn want zo mondain komen ze op mij niet over.

*Alles* zal wel PR zijn, pose en gedoetjesmakerij.

Dat heb je d'r nou van. Dat is dus wel het beeld dat gecreëerd wordt. Ik hoop dat men zich dat realiseert. Al die monitoringssystemen zullen wel losgekoppeld zijn. Als ze al echt bestaan. Die man met die Engelse sleutel daar, op dat vliegveld, zal daar wel mooi staan te wezen.

## Dan zal alles wel een pose zijn.

Alhoewel een zeer overbodige opmerking, zeg ik het toch: voor de Nederlandse luchtvaartpassagier is het vertrouwen nu wel eventjes ver te zoeken, met zoveel ongelukken in zo weinig tijd. Temeer omdat er zoveel narigheid boven komt drijven, als een deskundige ernaar kijkt – de Ongevallenraad in dit geval.

25 februari 2009 ging de techniek er weer eens echt voor zitten. Een dubbel redundante hoogtemeter ziet kans alsnog geen waarde door te geven (1), de autopiloot weet van geen wijken (2), eigenlijk had die piloot nog maar een paar keer gevlogen (3) en oh ja, het was eigenlijk een trainingsvlucht -boven onze Bijlmer en golfbanen (4). Had ik al gezegd dat je dat die gast eigenlijk geeneens kwalijk kan nemen, want die 9 seconden die resteren als je in de shit zit, die ademteug om het klereding uit de stall te trekken die had zijn chef toch maar 13 jaar geleden nog geoefend (5). 13 jaar!

Er zijn mensen die vaker trio's hebben dan goedbetaalde piloten noodsituaties oefenen. Indachtig de kwestie stewardess: er zijn *piloten* .. Alle donders, wat doen die jongens in die industrie eigenlijk goed? Waar stoppen ze hun tijd in? Ondertussen verzint Airbus dat je dit wonder van wetenschappelijkheid en mannelijk vernuft ook wel met de dubbele hoeveelheid kerosine in de vleugels kan laten vliegen. Tevens de milieulobby tot het uiterste tergend. Wat zijn dat voor lui? De antichrist zelf? Of de duvel ermee speelt: die paar dingen waarvan nog niet bekend was dat fout kon gaan, zo weten we nu, deugen ook niet. De zo belangrijke computers in de cockpit hebben natuurlijk ook versieproblematiek, niets blijft ons bespaard. *Dubbel-redundante* systemen kunnen bij hun toch falen, until oblivion zelfs. Dat is toch ridikuul! De luchtverkeersleiding propt zoveel mogelijk vluchten met de raarste bochten die corridor in, terwijl ik geeneens weet dat er veel gevlogen wordt; ik ken niemand die recent abroad is geweest: laat ik nou gedacht hebben dat de autoverkoop top 10 uit Aygo's bestaat en dat dat in 2009 slechter was, niet beter. Schrijf dan over die 2009 piek in de vliegdrucke  $\text{صع}^{\text{صع}} \text{صع}^{\text{صع}}$  journalisten als jullie dan niet over het grootste spektakel dat in Nederland plaatsheeft willen schrijven want van en voor grachtengordel en houd de persen Connie Palmen heeft een nieuwe uitgeverij. En goedkope kutonderdeeltjes worden niet aangepakt wegens te klein probleem; de user interface en businessrules van de autopiloot worden niet aangepakt vanwege te groot probleem.

Jaja, lust u nog peultjes?

Zoals echte serieel onderneemventen weten: soms moet het gewoon over zijn. Weg met die zut, stekker d'r uit; dat personeel vindt wel weer wat.

Als ik politicus was, was inmiddels mijn drempelwaarde qua primary display daalhoek icao glide scope mode annunciatie drempelwaarde wel bereikt GLOEIENDE ALLEMACHTIG, hoeveel klappen kun je de techniek in zijn smoel geven zonder dat ie eens wat terugdoet? Snappen die koorknaapjes op die TU's en HTS'en nou nog niet dat ook hun branche zinkt als meer tot minder leidt? Kun je een zinkend schip nog adequater method-acten? Dat luchttuig wemelt van de *verstandige* uitvindingen en *doordachte* oplossingen, maar het is *paarlen voor de zwijnen* als dat niet tot veiligheid leidt.

## **Als ik Chriet erbij haal, is de nood hoog.** (dat snap jij toch ook wel)

Waarom kan de techniek niet gewoon eens de voet dwarsgezet worden? Er zijn legio kwesties geweest, waar die vraag toch al op tafel lag. Van Drionpil tot Basf-aardappel. Voor alles een eerste keer. Vrachtwagenfabrikanten gingen ook in Nederland ten onder, en kwamen er nog beter uit ook. Een discotheek wordt met een pennestreek dichtgegooid. Directeuren gaan wekelijks aan- en daarna op de fles. En daar is echt minder mis dan hier, want wat is hier *niet* mis, herhaal ik mezelf?

Gooi dat vliegveld twee maanden dicht. Die werkgelegenheid is toch lichtjaren overschat; van stewardess, bagage-afhandelaar of ticketteller tot miljonair? toch werkelijk geen cijfers van bekend. Het carriereperspectief valt reuze tegen, is mijn indruk. De beroepen hebben een even hoog bezigblijvengehalte als de mijnen of de haven; ook daar werd ooit de zeis in gezet. Die hebben ook hun momenten van pas op de plaats gehad en als het geen antwoord op een vraag was, stopte het. Luchtvaart is een ingewikkelde materie. 't Is geen receptje aloo gobi. Moet men zich beseffen. Groot, naar onheil als het foutgaat. Mislukkingen keer op keer en jaar na jaar, laat alle hoop varen dat inzicht binnentreedt en start all over.

P61: Normaliter resulteert het inschakelen van de tweede automatische piloot in in het automatisch overschakelen van de (in dit geval) actieve rechterpiloot naar de linker. Echter, de linker autopiloot had, als gevolg van de eerdere foutieve hoogteaanduidingen van -8 meter deze hoogte in het geheugen geregistreerd. Dit had tot gevolg dat de linker autopiloot niet werd geactiveerd. De consequentie was, dat toen het systeem van de rechter naar de linker automatische piloot overschakelde, de rechter werd uitgeschakeld maar de linker niet ingeschakeld, zodat geen van beide autopilots het vliegtuig bestuurde.

"Aan al die geboden heb ik mij gehouden, wat kan ik nog meer doen? Als u volmaakt wilt zijn, neem dan al uw bezittingen en geef ze aan de armen. Kom dan terug, en volg mij. Toen de jongeman dat hoorde, ging hij teneergeslagen weg, want hij had vele bezittingen." "Wie kan dan nog gered worden? Bij mensen is dat onmogelijk, bij God is alles mogelijk." "Wij hebben wél alles verlaten om u te volgen, wat zullen wij krijgen?" .. de eersten zullen de laatsten zijn.

ALS ER NIET IEMAND OPSTAAT en die indruk van het begin der tijden treft mij nog niet bepaald deze dagen, iemand die zich deze tragedies aantrekt en omwille van het waarom (bekend van het daarom) en gewoon omdat het moet aan de gang wil, zie ik het niet goedkomen met de luchtvaart.

Voet dwars en poot stijf. Kunnen de expediteurs eens twee maanden fulltime aan verkoop besteden. Kan geen kwaad. Kunnen de operationele medewerkers fijn in de zon zitten en twee maanden zingen ze best uit. Oriënteert de klant zich op de concurrerende vliegvelden. Moet ie doen, so what, wij volgen dat proces op de voet.

Twee maandjes retraite. Schiphol op slot. Bezinning, heisessie, kloosterorde. Lange termijn.

**.. accidents we tried (enough).**