

# Gaat u nog lang zo door?

Menusuggestie: biefstukje

Muzieksuggestie:

Sandra Nasic: Right lane

Piloot. Mooi werk. Te spreken van: onze eerste officier kwam uit het leger en werkte in de civiele vliegerij sinds juni 2008. Paar maandjes voor het einde van zijn jaarcontract (je kent dat wel). Met pakweg 1200 landingen geen groentje. Maar 737-vliegen is wél een complexe materie, en naar we nu geleerd hebben en sowieso statistisch is Schiphol evenmin erg gemiddeld (ja, denial will see us through, maar het trackrecord van Schiphol is nu wel heel beroerd en een zwartelijst notering beslist te rechtvaardigen (wat iets anders is dan dat een vergelijking met die veredelde jeux de boulesbaan in Khadaffiland terecht zou zijn. Jeetje, alles mag ook maar; duh-triple-duh, verplicht landen op zicht, met een burgerkist. Bespottelijk).

Ook human interestgewijs is de ramp met de Turkse kist op 25 februari 2009 tragisch. Man denkt zijn leven mooi op de rit te hebben, belegde bo-terham en mals biefstukje binnen handbereik. "I got myself back on the right lane to remind myself what is beautiful," zong de Duitse zangeres die hoopte op een doorstart na het uit elkaar vallen van Guano Apes. Onder de smalle schouders van de 155 korte Sacha de Boer mutant die Anne en Jacqueline Govaert tegelijk is (en nu heb ik u aan het staren in de verte .. met dromerige waterogen, als u uit mijn hout gesneden bent?) zit een stel stembanden die even makkelijk fluisterdwepen als metalblèren. Oh, met Anne en Jacqueline doel ik op de colofon die leert dat gitaar, toetsen, bas en de teksten door haar en haar alleen gedaan worden. Wow, die moet wel ontbreken in de top 40 en Lady Gaga niet. Logisch.

Een mooie aanloop (vind ik) om het even te hebben over leermeesters, opleiding en hoe de dingen werken. Europees Computer Rijbewijs. Om het niet onbeminde softwarepakket Access te doorgronden volgt men een gedefinieerde route. Dat rijbewijs is toch een pil van 190 pagina's. Daarmee gaat de junior toch nog echt niet billable op pad, en staan de flexifuels van Walther Verhaest (leasekarren, bedoel ik) nog bepaald niet opgelijnd in rotten van drie. Immers, men moet de klant ook horen en verstaan, de commerciële druk weerstaan écht door te werken en de kunst van het uitpezen onder de knie hebben (nou ja, daar is wel een netter



Id	Vluchtnummer	Bestemming	Vertrekdatum	Maatschappij	Vertrektijd
1	WW6090	London	19-12-1998	KLM	12:30

woord voor maar u begrijpt tenminste wat ik bedoel. Van features weggeven is nog nooit iemand rijk geworden. Van hard werken ook niet, volgens de companen van Jort Kelder). Met het foutloos doorstaan van oefening 9.6 die zo leuk in dit verhaal past, bent u er daarom nog lang niet.

Ik ben nu natuurlijk wel leuk aan het grapgrollen, maar er zijn inmiddels wel heel veel aanwijzingen, dat die Pilootviolen zich door hun opleiding heenrommelen op een manier die -zoals alles- veel te veel op kostenbeheersing gefocust is -en ik denk dat ik me nog voorzichtig uitdruk. Een familiarisatievlucht is een fraai scrabblewoord en een veiligheidspiloot een mooie goedkeuring van de vereniging van huisvrouwen .. graag zag ik dat het ook allemaal inhoud had. Meekijken, training on the job, wat koop ik daar nou voor? "Kennelijk," waarschuwingslamp de oplettende hersenpan aangekomen op pagina 77 van het Rapport, is overtrek (stall) niet iets dat gedaan werd c.q. verplicht is in de JAR-OPS om regelmatig te oefenen. Volgens mij is het de enige te herstellen plofmanier; elke andere variatie op uitval van besturing is nog veel slechter op te vangen. Zal ik mijn geliefde rampenbijbel erbij pakken, of gelooft u me zo ook?

In een ander activistisch vlugschrift over dit onderwerp heb ik het al genoemd: je krijgt de schijn in niet geringe mate tegen als er een woud aan wetten, checks, stamps of approvals en certificaten is, maar het nergens toe leidt. Wat heeft de klant, de piloot of welke betrokkene nu aan een club die dat JAR-OPS wereldwijd uitrolt, maar waar kennelijk baselere dingen in staan dan een stall. Trainen op verrassingseffecten doet men bij TA ook niet. Windowdressing noemt men dat in de bedrijfskunde, die hogere certificeerkunde.

De autopilot maskeerde de storing van de hoogtemeter. Terwijl dit instrument dubbel redundant uitgevoerd is. Klopt iets niet. Foute implementatie. Dat is de reden van het ongeluk. Maar dat er met drie piloten, waarvan een instructeur, geen besef was van wat er misging: da's sneu. Tenzij -kan ook- men toch met een stall oefende boven onze golfbanen, maar een manier had gevonden dat nonverbaal te doen vanwege de datarecorder. In dat geval spreken we over verval, decadentie, imploderen of geef het een naam: verval van de norm en de waard zoals hij vertrouwt zijn gasten. En dan weet ik het eerlijk gezegd ook even niet meer.

Menusuggestie: cupcakeje

Muzieksuggestie:

Elize: Mr. know it all

Laten we daarvan niet uitgaan. Wel vertrouwde men dus fors op training on the job. Helaas is het Rapport op dat punt evenmin positief. Volgens het rapport heet iedereen daar Hocam (Sahib? Manitou? Squaw?), ging de aandacht niet uit naar de niet-gestabiliseerde aanvliegeroute derhalve doorstart op 1000 voet en serveert Pieter van V. de toch zwaar op de maag liggende conclusie dat "bovenstaand patroon van non-communicatie niet valt te rijmen met de principes van crew resource management en cockpit management." De gezagvoerder die ook instructeur was op deze vlucht, wordt hier een ernstig verwijt gemaakt. En dan is het de vraag of society the crime prepared, in dit geval de airline. Om nog even toe te lichten wat er nu echt aan de hand was, zou men studentikoos kunnen stellen dat het hier een a-relaxede baasjesboel was. Toegegeven, mijn rampenbijbel herbergt ook een fraai ongeluk in het boek Arkansas Pine Bluff (what's in a name) 2733 in een Brazilian propje, met twee joligerds. De Embraer raakt in een overspeed na een wat al te stoere stijging, die ijsafzetting op de vleugels veroorzaakte wat dodelijk is voor hun draagvermogen<sup>1</sup>. De overtrek: er zijn vele wegen die leiden naar de val van Rome. Wel wisten de cowboys uit Little Rock zich uit een vrije val te lullen van 12.000 voet en ze zetten het gehavende ding aan de grond, de uitdrukking kunst en vliegwerk nieuw leven inblazend.

Menusuggestie: eenpansgerecht

Muzieksuggestie:

Sandra Nasic: The signal/strange

### **Strange, Sonderbar, Spaesata, Weird.**

Die aanmerking die ik als zwaar op de maag liggend kwalificeerde, is niet de ergste. En zo maken we nog even een tussenstop bij de automatisering: het niet weten hoe het apparaat zal reageren, komt veel voor. Een onjuist mentaal model heet dat. In slogantaal gaat het dan om weten waar je mee bezig bent. Te veel piloten weten dat dus niet; behulpzaam levert pagina 62, voetnoten 45-47 u nog enkele honderden pagina's opruiende tekst aan in de vorm van rapportages over verslechterde opleiding en pi

1

---

Als een gat in je grootzeil: het draagvermogen van een vliegtuig resulteert uit de hogere snelheid van de lucht over de bovenzijde van de vleugel. Net als bij zeilen (aan de wind). De wat minder nationalistisch ingestelde lezer herinnert zich de problemen van Fokker op dat punt. Onder andere daarom dient een piloot het vliegtuig te inspecteren voor vertrek: aërodynamica is key. Een eventueel roestende hoogtemeter is dan ook op te merken. (Een Embraer is een zakenvliegtuig, vergelijkbaar met bijvoorbeeld een Learjet of een Cessna Citation). Thrust/gewicht ratio is gunstig. Moeilijk? Voorbeeld. Learjet 35A: 6400/8300 77%; Boeing 757: 37720/122470: 30%. Airbus 380 (de kerosineopslagplaats met vleugels) 135780/590000 (een 380 weegt dus evenveel als 71 Learjets) 23%. Ik ben maar een leek, dus deze deling is onderling vergelijkenderwijs bedoeld. Niemand wil met een Airbus 380 doen, wat een Learjet kan. Gti versus dubbeldeks Touringcar, ziet u wel? Waarom draaide de Bijlmerbom een rondje? Kerosine kwijttraken, gewicht lossen omdat landen anders per definitie vallen is. Omdat ik een leek ben, hoef ik Godzijdank niet te vinden dat dat allemaal wél kan en mag ik gewoon zeggen dat de laatste Europese bijdrage aan innovatie niet kan bestaan zonder alle wendbaarheidsnormen te laten varen. Dat is dan wel weer lekker.

loten in noodsituaties. Het is toch werkelijk niet te hopen dat het mentale model van Airlinedirecties omvat, dat investeringen in autopilots en opleidingen uitwisselbaar zijn zoals arbeid en kapitaal dat zijn. Ik ben, kijkend naar mijn eigen financiën, niet verbaasd als de winstgevendheid van Airlines onder de crisis lijdt. Het is dan aan overheid én bedrijfsleven om de handschoen op te pakken, de verantwoordelijkheid te nemen. Zoals ik niet de officier achter de knuppel van alles de schuld zou durven geven, kan bij een commercieel bedrijf niet altijd vermeden worden, dat verkeerd bezuinigd wordt of, is. De luchtvaart bevaart al langer woelige baren en het driegangendiner, onderweg, is ook niet meer wat het ooit was.

Veel, heel veel keren lees ik in het rapport over problemen die al langer bekend waren. Intelligente stuurliedie aan wal om aandacht riepen. Dan is de overheid op enig moment ook aan zet.

Dat er tegelijk zoveel problemen opduiken in dit ongeluk, in dit rapport opgetekend, dat is toch vreemd.

Menusuggestie: water en brood

Muzieksuggestie:

Krystal Meyers: S.O.S.

### **Turnaround, en dan bedoel ik geen A-check**

Wat doen al die zingende meisjes hier? Een turnaround manager zal vaak een klein driftig typje zijn met een stem als een orkaan. Die met de vuist op tafel slaat, urgentie losmaakt. Als de werkgroepjes dan zoet aan het werk gaan, kan een stilettogezoolde ongrijpbare, via management bij impression de boel een tijdje aankijken.

Tot perfectie geëpileerde wenkbrauw fronsend, oogspiedend alleswetend, onderwijl thermometer tussen kadetten stekend.

Baat het allemaal niet en murmelt eenieder "en toch heb ik het niet gedaan" .. dan moet de stekker eruit. Is het tijd voor S.O.S.

“Wordt hier ook nog gewerkt?,” stampt het overvalcommando je kantoor-  
tuin binnen (Robbert droomt zijn consultancy bij elkaar).

Elize heeft geen manager nodig, ze zou het moeten worden, grapt hij half-  
hardop.



**Dat gekloot, dat moet af-ge lo-pen zijn! Spierballentaal van Hare Decibel Nasic.**



[www.RHP-producties.nl](http://www.RHP-producties.nl)

## **Songtekstflarden**

Here comes mister Know It All. Does your ego get bigger when you make me small. Listen to the man who's always right. Wrapped up, locked up tight, yeah you're always right. Trying to change your mind, I don't like your kind.

I'm not your girl and I'm not your little baby  
I learn to fly and I'm waiting for the signal  
Learn to fly at dawn and show you where I am from  
You're so strange, strange, strange

I am in distress  
Come and save my life  
This is my SOS  
Screaming up to the sky  
Holy father make us whole  
Cause you alone can save our souls

Precious time is ticking away  
And all I can do is pray  
Cause this is sink or swim (enz)

Okee, d'r bestaan ook foto's met wat minder Ausdauerige uitstraling.



(ook leuk. vraag me niet naar het waarom of het hoe. en nu een sponsor-deal met een laarzenleverancier (dus laten ze het maar niet horen))  
Deze foto zegt snoepie (logisch), terwijl een hondje het leven laat. De vrouw en haar tegenstrijdigheden – dat zal het zijn. Ik kan daar ontroerd



van raken. Da's van de Maximreportage, da's wel al lang geleden (22 was ze). Later, als ze al dik naar LA geemigreerd is om daar tycoon of magnaat te worden (ik hou die nooit uit elkaar), als Nina Brink met sigaar en lakei poseert en allang niet meer wordt neergezet als sexkiten, nou dan kunt u, hier, op deze site, nog eens terugkijken hoe schattig de zangeres was op haar 22<sup>e</sup> en dan verzucht u wat fijn, toch goed dat het er is, zo'n rhp-producties.nl van moi.

And very well said too.















# IN THE HEAT OF THE NIGHT

(MUSIC: CRETU/KEMMLER; LYRICS:  
HIRSCHBURGER/LÖHR)

TALK TO ME  
WANT MY LOVE  
TALK TO ME  
BUT NOT THAT STUFF

YOU AIN'T ENOUGH  
USING MY LOVE  
YOU CALL FOR ME  
AGAIN I'LL SEE

IN THE HEAT OF THE NIGHT

YOU LOSE YOUR HEART  
AND SELL YOUR SOUL

I LOSE CONTROL  
IN THE HEAT OF THE NIGHT

IT'S MUCH TOO LATE  
TO LEAVE THE TRADE

BUT I CAN'T STAND IT ANYMORE

YOU LOSE YOUR HEART  
AND SELL YOUR SOUL

I LOSE CONTROL  
IN THE HEAT OF THE NIGHT

IN THE HEAT OF THE NIGHT

## INNOCENT LOVE

(MUSIC: KEMMLER, HERTER; LYRICS: MÜLLER,  
HIRSCHBURGER)

THIS INFORMATION IS FOR EVERYONE  
I'VE NEVER HAD MY CHANCE FOR MUCH TOO LONG  
I'M SICK OF BUYIN' LOT OF JEWELLERY  
NO MATTER IF IT'S ROME OR TENNESSEE

CAUSE I WANNA GET IN TOUCH  
WITH THE MAN I MISS SO MUCH  
AN' YOU SHOULD GUARANTEE DAY BY DAY

INNOCENT LOVE  
YOU NEED MY INNOCENT LOVE  
MY INNOCENT LOVE TONIGHT  
YOU CAN'T GET ENOUGH  
YOU CAN STAY BY MY SIDE  
AN' GIVE ME EVERYTHING  
INNOCENT BOY  
YOU NEED ME, INNOCENT BOY  
MY INNOCENT BOY TONIGHT  
YOU CAN'T GET ENOUGH  
YOU CAN STAY BY MY SIDE  
AN' SHOW ME EVERYTHING

THIS INFORMATION'S FOR THE BORIN' MAN  
HE'S NOT IN LOVE, HE'S PLAYIN' JUST A GAME  
I WON'T GIVE MYSELF UP IN LUXURY  
DON'T WANNA LET HIM DROWN MY ECSTASY

CAUSE I WANNA GET IN TOUCH  
WITH THE MAN I MISS SO MUCH  
AN' YOU SHOULD GUARANTEE DAY BY DAY

INNOCENT LOVE  
YOU NEED MY INNOCENT LOVE  
MY INNOCENT LOVE TONIGHT  
YOU CAN'T GET ENOUGH  
YOU CAN STAY BY MY SIDE  
AN' GIVE ME EVERYTHING  
INNOCENT BOY  
YOU NEED ME, INNOCENT BOY  
MY INNOCENT BOY TONIGHT  
YOU CAN'T GET ENOUGH  
YOU CAN STAY BY MY SIDE  
AN' SHOW ME EVERYTHING

(Nasic componeert haar lyrics in het vermaarde PruisenEngels, bekend van popdi-  
va Sandra). Ich versteh 't wohl, nur ontgeht het me manchmal een beetje. When  
in Rome, do as the Romans .. en in Tennessee? .. garantie, elke dag? Show me  
everything (innocent?) Ik geef me niet op in weelde, misgaders wensch ik hem  
niet in extase te laten verdrinken. Sandra, dus niet-Nasic maar zij van Cretu heeft  
een meisjestweeling. Ik ben niet per sé voor erfopvolging maar Brard, Fluitsma

van Tijn, Kate, Elzelf, Stock Aitkin Waterman, Martin O'Shae whoever be there or  
be square produceer dat ga voor de deur liggen op dat eiland waar ze woont. Ja  
welk eiland ..

## **HI! HI! HI!**

(MUSIC: CRETU, KEMMLER; LYRICS: CRETU,  
HIRSCHBURGER)

YOU  
CAN'T RUN  
CAN'T HIDE  
I  
CAN'T LEAVE  
YOUR SIDE

WHEN YOUR HEART IS BURNIN'  
TURN ME INSIDE OUT IF YOU CAN  
LOVE IS JUST THE YEARNIN'  
SEARCHIN' FOR A CARESSIN' HAND

HI! HI! HI!  
WE NEED EMOTION  
LOVE IS INCURABLE  
I SAY HI! HI! HI!  
GIMME A SIGN  
WE MIGHT APOLOGISE  
AN' WE MIGHT REALISE  
HI! HI! HI!  
WE NEED EMOTION  
LOVE IS INCURABLE  
I SAY HI! HI! HI!  
GIMME A SIGN

I CAN'T LIE  
CAN'T FLY  
WHILE  
WE SHARE  
THIS STYLE

THIS MIGHT BE THE ANSWER  
TO THE LATEST QUESTION WE HAD  
RUNNIN' ROUND MY MIND  
IT DOESN'T CEASE DRIVIN' ME MAD

HI! HI! HI!  
WE NEED EMOTION  
LOVE IS INCURABLE  
I SAY HI! HI! HI!  
GIMME A SIGN