

# BIJLMERkerst

## Hart voor de zaak? Hebben we dat?

Stilistisch, qua spanningsboog niet zo sterk, dat u meteen ziet waarover dit gaat. Bijlmerramp, rampcoördinatie, veiliger of nieuwer vliegspul. Maar ik zal me revancheren met een literairder invalshoek. Christine, de film met de auto die een eigen willetje heeft, is een film waarvan je je afvraagt of die vandaag de dag nog gemaakt zou kunnen worden want hij is in feite erg dapper:

- Slechte gewoontes tijdens mobiliteit worden buitengewoon indringend in beeld gebracht.
  - geagiteerd wegrijden wegens kijdende figuur, in dit geval -moeder
  - vechtgesprekken achter het stuur
  - frustratie afreageren op gaspedaal, sowieso kijkt die Cunningham niet helemaal coherent uit die holle ogen
  - wedstrijdje met andere stoere vent
- Een staalkaart aan manieren waarop je een auto tot een balletje kunt kneden. Dat de grote Plymouth verkreukelt komt zelfs zo vaak voor, dat ik het voor me kan zien.
- Vandalisme en schade aan elkaars waardevolle, duizenden dollars gekoste bezit toebrengen. En de politie komt er dan ook aan te pas.

Tegelijk is het ook een film waarbij je kwartieren lang naar de fraaiste auto's kijkt en naar knapperige meisjes met hoogliedhaar op troostgrage momenten (Leigh is vaak troostbehoefstig in beeld. Zoals met de grijze pyjama in bed, of in de regen voor de voordeur, met nat haar).

## straatrace

Uh, waar was ik

Muscle. Macho wagens, ontstaan uit Chevilles of Impala's; gaandeweg steeds meer pk's en fraaier koetswerk. In de tijd waarin de film speelt werd er ook straatgeraced met deze bakken; de film lijkt als het ware te laat op de markt gebracht om de opvoedkundige rol te vervullen die hij heeft. In 1978 speelt hij, de muscle cars hebben hun finest hours tussen 65 en 1975. Roadrunner Superbee van hetzelfde concern als Christine, Plymouth, is een van de bekendste (toeval?). Maar de Trans Ams, Fairlanes of El Caminio's zijn andere originele

**glijvlucht**, de vliegtoestand waarbij een vliegtuig of vogel het voor vliegen benodigde vermogen ontleent aan zijn potentiële energie (**gewicht** × hoogte). In stilstaande lucht moet het vliegtuig of de vogel in glijvlucht dus hoogte verliezen. Uit het krachtenevenwicht in de rechte lijn, eenparige glijvlucht kan worden afgeleid dat de tangens van de glijhoek (d.i. de hoek tussen de baan van het vliegtuig en de horizontaal) gelijk is aan de omgekeerde waarde van de verhouding van draagkracht tot weerstand (het glijgetal). Voor zweefvliegtuigen is het maximale glijgetal 25 à 50, waarbij een minimale glijhoek behoort van 1,1 à 2,5°.

**lading**, of een vliegtuig overbeladen is moet uiteraard gewoon snel vast te stellen zijn. Dat dat niet blijkt te kunnen, daarvoor is geen excuus.

Bovendien is de gewichtsverdeling van groot belang. En bijzonder naar ongeluk gebeurde in 2003, 9 januari, Charlotte, North Carolina. 21 mensen ploften van slechts 350 meter hoogte (laagte) tegen de landingsbaan nadat het vliegtuig meteen na de start overtrokken raakte. Omdat er teveel gewicht aan de staartkant zat, kreeg de pilote de neus niet meer horizontaal. Overigens een combinatiefout met een van 's werelds fataalste onderhoudsfouten: het rolroel werkte niet goed meer als gevolg van een onderhoudsbeurt. Die fout op zijn beurt, werd gemaakt door twee technici die er tegelijk van overtuigd waren een en ander juist te hebben uitgevoerd. Geen stomme fout. Wél een vermijdbare fout, dus, alleen dat geldt voor *alle* fouten.

Kate Leslie, de pilote had 1800 uur vliegervaring. Zij werd 25 jaar.

uitwerkingen van hetzelfde concept<sup>1</sup>. Steeds grotere motoren dus, maar de techniek draaide al een tijdje mee en doorgaans gewoon een 3-traps automaat erin. Wat niet principieel theoretisch, maar vaak wel dagelijks praktisch in tegenspraak blijkt met het juiste vermogen en het juiste toerental op elk gewenst moment. Dat alles in één film, regel dat maar eens.

De scene waar Christine de oude baas van de scrapyard *plet*, herbergt zelfs kennis van psychologie. In deze scene worden alle elementen van je laatste snik in een crash verbeeld. Maar dan stap voor stap. Eerst is de auto verkoold, dan schuift de stoel tegen het stuur en tot slot springt de deur dicht, zodat ontsnappen ook een onmogelijkheid is. Het maakt duidelijk, zeer terecht overigens, dat de bijna-dood ervaring wat een serieuze auto-crash is ook nog traumatisch kan uitwerken. Het psychologische aspect in het verhaal is ook heel mooi uitgewerkt. Feit is natuurlijk dat zowel voor als na de periode met Christine de hoofdrolspeler ongelukkig was en in zwaar weer zat en deze Christine een verslavingssituatie metafoort. Waarop de betrokkenen voornamelijk reageren door te *zeggen* dat dat werkelijk heel erg is, die auto weg moet, er geprangd of zelf beangstigd bij kijken of met de foei-nou-toch wijsvinger zwaaien.

## verslaving

In een opvoedtijdschrift uit onverdachte hoek lees ik over de manipulerende gangmaker, in dit geval van de vrouwelijke kunne.

In zo'n geval heet ze queenbie in plaats van bully. Maar daar waar de pijn zit, zwijgt de spreker stil. Praat met uw hofdame (meeloper, voeder van de positie van de queenbie). Maar met die queenbie gelooft men niet in de kracht van communicatie (via de oren). Wat ik wil zeggen, en wat de zo verschillende onderwerpen in mijn verhaal samenbindt is: bij echt lastige problemen met onvoorspelbare marsroutes is het zinloos alles geheel door te denken, actoren en rollen en doelen vast te stellen ... *Juist* als het flink misgaat, zoals de verslaafde Arnie Cunningham is *iets doen* en dat *blijven* doen van belang.

Elk onderzoek wijst uit dat kinderen die ineffectieve aandacht of negatieve aandacht krijgen van hun ouders *vele malen beter* af zijn dan kinderen die géén aandacht krijgen. De andere hoofdrol dan Christine ging naar de klote en iedereen stond erbij en keek ernaar, zoals dat heet.

Had die uitspraak van informatie onder de pet houden, waar de politici in dichte drommen over vielen, niet een grote voorspellende waarde? Terug naar het tijdschrift.

Een cursus empathie – sowieso mag het een leerstuk heten of empathie nu iets is dat je op een cursus leert of in de praktijk – is in elk geval alweer de beleidsmakerreflex (in Robbert Heijm-jargon). Er is iemand die dit voor ons kan regelen en is dat niet mooi, dan verdient die er ook nog een fijne boterham mee.

**stuwkracht**, de hoeveelheid lucht die wordt verplaatst vermenigvuldigd met het snelheidsverschil.  $F_{\text{stuw}} = M_{\text{lucht}}(V_{\text{uitlaat}} - V_{\text{vlieg}})$ . Veel kubieke meters erdoor zuigen of de lucht sterk versnellen. Eigenlijk heel simpel en algemeen geldend voor verbrandingsmotoren. De supergekietelde 1.4 turbo van VW die een gewone 2.0 bijhoudt, hapt vermoedelijk ongeveer evenveel lucht. Hoe? Het ding heeft twee turbo's en die forceren de lucht naar binnen. Hap! Slik!

Een straalmotor kan dus een grotere diameter krijgen of sneller draaien. Ook alweer zo simpel. De GE90-94B heeft zo'n forsere diameter en dat is aan de buitenkant ook te zien; KLM heeft er twee 777's mee vliegen en je ziet het aan de buitenkant ook als leek: knotsen van dingen daar onder die vleugel (4,18m diameter).

U begrijpt intussen al: ik wil erg graag dat er iets *g e b e u r t* vanwege de, uh, *interessantste* Europese vliegkamp. Immers, het Bijlmerrapport bevat op zowat op elke pagina iets waarmee een stafmedewerker kwaliteit en proces zo een maand aan de gang kan. Iets waar zowel vliegtuig leverancier als omwonende blij mee kan zijn, is een eis om sterkere motoren. Reserve kan uit de lengte of de breedte komen, immers. Hou het simpel: reserve, *surplus*, kan met meer kracht, meer uitwijkmogelijkheid, minder vracht of passagiers. Ik zie geen reden een overzichtelijke oplossing zoals vernieuwing van motoren op cargo-kisten uit de weg te gaan. Twee grote belanghebbenden: de bewoners en de vliegtuigfabriek: al 'n goed begin.

"94000 pounds thrust!," Piloot en vliegtuig, november 2004.

<sup>1</sup> Muscle: True power must be worshipped, Karen Lomax, Kasper Hazlewood.

Pijlsnel van school afhaken en overnieuw beginnen is al beter, maar toch nog erg hassle-free. Ik, Robbert Heijm, weet dus hoe het wel moet, maar ik weet het zelfs nog beter, want ik haal het uit een (verrekte oud) boekje<sup>2</sup>: u kan dat dus zelf ook weten.

Maak kennis met Anneke. Anneke oefent haar stemvolume met haar moeder thuis (zeg maar) en krijgt door haar opruiende gedrag regelmatig klappen. Op school, bijzonder genoeg, definieert men het als dat ze niet met conflicten kan omgaan, wat gek is als je ontdekt dat ze met haar harde stem en manipulatief gedrag direct de leidersfiguur wordt van haar klasgenoten. Ze neemt initiatief, heeft oren en ogen overal en wat in haar hoofd zit heeft ze niet (of hoe zeg je dat ook weer).

Individualiseren in de groep. Ieder kind wordt aangesproken op een manier die bij hem past en kinderen hebben dan mogelijkheden, maar ook beperkingen. Het betekent dat in de groep we streven naar het beste, dat iedereen zoveel mogelijk tot zijn recht komt. Als je dus heel snel iemand overplaatst die al ervaringen heeft opgedaan als zondebok, is dat toch een bevestiging van een patroon. Daarentegen is de teamleiding, de docent, de chef of hoe de groep ook gestuurd wordt, niet veranderd. Individualiseren is juist *zo weinig mogelijk* voor iedereen geldende regels en gelijke kappen, maar dus wel regels.

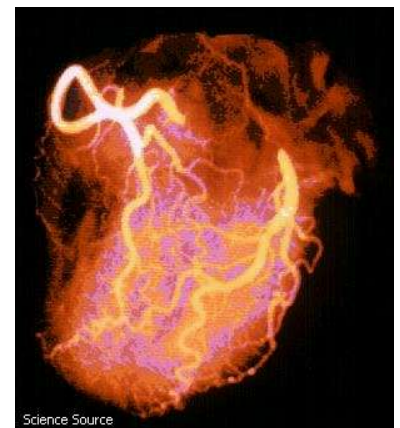
Als de Anneke te krachtig is in haar optreden en de rest teveel een Nederlandse man om met hoofdredacteur van een bekend mannenblad te spreken, dan moet dat simpelweg evenrediger worden. Als Anneke daar al haar hele jeugd op oefent, kan dat tekort bij de anderen nimmer met een cursusje op te lossen zijn .. en in het algemeen bestaan er voor echte problemen geen oplossingen van 4-keer-een-middagje.

**Veel,  
lang,  
diepgaand**

De tragiek van de Bijlmerramp is daarmee niet alleen, dat er niets lijkt te gebeuren, al zou het best kunnen dat er aan dat vigerende luchtverdrag uit 23 oktober 1950<sup>3</sup> inmiddels iets is veranderd, of dat die Europese ongevalleeraad inmiddels benoemd is, de tragiek is *dat er niet over gepraat wordt*, veel lang en diepgaand. Dat we erover blijven schrijven, vragen en dat het ons blijft bezighouden. EEN VLIEGTUIG IN EEN FLATGEBOUW. EN, EEN ERG GROOT VLIEGTUIG.

Want de Bijlmerramp legde echt wel wat meer bloot dan dat de brandweerauto's van Amsterdam zijn en de aanvoerder in Haarlemmermeer hoort. En als wij het transportland zijn dat we zeggen te zijn, zou ons dit na aan het hart moeten gaan.

Hopelijk hebben we dat, een hart.



<sup>2</sup> En nu de praktijk, oefenboek voor groepsleiding, F. de Jong en P. Visser.

<sup>3</sup> Dat zich op passagiersvervoer richt, terwijl de colli in de EI AI de defensie minister als verzendadres hebben. Het is er een belangrijke oorzaak van, dat de documenten zo moeizaam boven water komen. Internationale luchtvaartverdragen: ook zonder kun je afspraken met elkaar nakomen en achteraf nazoeken, alleen het kost zoveel meer (advocaten-)tijd.

#### LADING

HIJ WAS NIET OVERBELADEN, MAAR UITLEGGEN AAN ENKELE POLITICI VAN TOCH BOVENGEMIDDELTE INTELLIGENTIE HOE DAT NOU WERKT MET DIE CHARGEABLE EN ANDERE WEIGHTS KOST DAGEN. VOORTS IS VASTGESTELD DAT HET AVM TRILLINGSBEWAKINGSSYSTEEM (AVM SYSTEEM) UITEGSCHAKELD IS GEWEEST. DE DOSIS PAPIER VOOR 1 VLUCHT. KROONVLUCHT. EEN PALLET VOOR BRANDBARE STOFFEN WEEGT.. EEN NORMAAL PALLET WEEGT.. BRUTO GEWICHT, NETTO GEWICHT. OP 17 MAART 1999 VINDT HET GESPREK PLAATS TUSSEN LEDEN VAN DE STAF EN DE DESKUNDIGE OP HET GEBIED VAN VRACHTDOCUMENTATIE.. DAT HET ALLEMAAL KLOPT. "HIJ KLIMT VOOR GEEN METER"

#### TECHNIEK

MOTOREN 3 en 4 ZIJN VERVANGEN. 18 RESP. 17 JUNI. DE ANDERE KLACHT BETREFT EEN PROBLEEM AAN DE GENERATOR VAN MOTOR 3. EVENMIN ZIJN DE MONTEURS OP DE HOOGTE VAN HET TOENEMENDE OLIEVERBRUIK VAN MOTOR 4. HET VERBRUIK VAN MOTOR IS OP EEN VOORGAANDE VLUCHT RUIM 2 LITER PER UUR, TERWIJL EEN VERBRUIK VAN MEER DAN 2 PINTS (ONGEVEER 1 LITER) EXTRA AANDACHT VRAAGT IN VERBAND MET HET BIJVULLEN VAN OLIE. "HIJ KLIMT VOOR GEEN METER"  
VOORTS IS VASTGESTELD DAT HET AVM TRILLINGSBEWAKINGSSYSTEEM (AVM SYSTEEM) UITEGSCHAKELD IS GEWEEST.

#### VLUCHT

OOK IS VASTGESTELD DAT DE FDR EN DE RADAR MET ELKAAR IN OVEREENSTEMMING ZIJN. DEZE CONSTATERING WORDT GESTAAFD ( ) TU DELFT (Nee, of ie 3 meter links of rechts van Pumpus vloog, da's lekker boeiend. Wie had dat ding hoe en waar nog goed neer kunnen krijgen, hij vloog nog een hele tijd. Of was het hopeloos, dan toch het Ijsselmeer in. Noordzee mag ook, boot in nood weet niet beter. Meeste cargo nog altijd per boot, niet?)