NVLT MAGAZINE

JAARGANG 1, NR 3, DECEMBER 2005

PAN, PAN, . . .

CAO INFO

V.A.V.

PENZJOEN DOEN

NIEUW FORUM

NVLT
Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici

Ronald Woudstra

van de voorzitter

Met het jubileumjaar 2005 achter de rug richten we ons vizier op de toekomst van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici. Op de toekomst van de Nederlandse luchtvaart en de toekomst van de Technici die daarin werkzaam zijn. Want het is wel duidelijk dat er een hoop werk klaar ligt om opgepakt te worden.

Allereerst zijn het nog steeds zware tijden voor alle luchtvaartmaatschappijen. Iedereen, groot en klein, nationaal of internationaal, zal de kosten proberen terug te dringen. Een nobel streven voor iedere onderneming maar in de luchtvaart moeten we deze ontwikkeling met argusogen blijven volgen. Bezuinigen mag nooit ten koste gaan van goed onderhoud. Goed onderhoud is niet alleen van levensbelang voor de vliegveiligheid maar verhoogt de betrouwbaarheid van vliegtuigen, dus de punctualiteit van de operatie en verdient zichzelf op die manier terug.

Luchtvaart technici in het algemeen en Certifying Staff in het bijzonder worden nogal eens bestempeld als hobbyisten (of vakidioten) in de positieve betekenis van het woord. Zelf noem ik het liever beroepstrots, maar als wij iets doen, doen we het goed! Daarom staat het onderhoud in ons land op zo'n hoog peil. Helaas is goed werk leveren alleen tegenwoordig niet meer voldoende. Goed werk is het halve werk! In de streng gereguleerde wereld van de luchtvaart is het van cruciaal belang dat alle werkzaamheden geadministreerd worden. Wie heeft wat, wanneer gedaan en waarom? Volgens welke procedures en met welk resultaat? Goed dus om weer even de aandacht te vestigen op het papierwerk.

Nu de NVLT steeds meer leden krijgt van verschillende onderhoudsbedrijven wordt ons vermoeden bevestigd dat de EASA-PART 66 regelgeving door iedereen op een verschillende manier geïnterpreteerd wordt. De werkverdeling tussen een B1 AMT en een B2 AMT is vaak net even anders. Met sommige interpretaties zijn wij het gewoon niet eens. Daar heeft de NVLT ook al met de IVW-DL en de betrokken werkgevers over gesproken en dit zou op korte termijn rechtgezet worden, maar de invulling daarvan laat vooralsnog op zich wachten. In het algemeen vinden wij dat er helemaal geen verschil mag zijn tussen de interpretaties van de AML bij verschillende EASA-PART 145 erkende onderhoudsbedrijven. De NVLT blijft werken aan een uniforme regeling voor alle Nederlandse Certifying Staff ■

Ronald Woudstra, Voorzitter

algemene Informatie NVLT
Bezoekadres Thermiekstraat 161
Gebouw 70-5 (tegenover DDA hangar)
1117 BB Schiphol Oost
Telefoon 020-348.349.2 Fax 020-348.349.6
Postadres: Postbus 75668 1118 ZS Schiphol
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie: leden@nvlt.org

Redactie NVLT magazine:
Albert Hagen
met medewerking van: Theo Duindam, Anita Hagen, Ferry Laplooi, Marc Veen, Astrid van Abswoude en Bestuursleden.
Drukwerk: MultiCopy Lelystad
E-mail:redactie@nvlt.org

Rene Vagevuur

PAN, PAN, . . .

Een code met een vliegersverantwoordelijkheid . . . toch?

Om te beginnen, eerst een kleine uitleg over deze ‚call' die een vlieger kan doen als daar aanleiding voor is. **Deze ‚emergency–call' komt voor het bekende ‚MAY DAY'**

Op de bewuste zaterdagavond naderde een Boeing 737 Schiphol. Tijdens de nadering bleek de brandstof indicatie van maintank 1 unreliable, en de vlieger besloot op dat moment een ‚pan, pan' te callen. Hierop kwamen alle betrokken instanties in actie omdat een ‚pan, pan' een emergency–situatie aangeeft. Speciaal voor deze situatie is er een baan opengesteld die op dat moment gesloten was wegens het bereiken van de toegelaten geluidsnormen, om de Boeing zo snel mogelijk te laten landen. De Boeing landde vervolgens keurig en taxiede naar zijn gate. Op de gate aangekomen gingen de passagiers van boord en de bemanning vertrok. De GWK stapte aan boord, deed zijn inspectie en verantwoordde de klacht in het ATL, door deze op de DDL lijst te zetten, met verwijzing naar het MEL zodat het vliegtuig weer inzetbaar was. Toen de GWK het vliegtuig wilden verlaten, werd hij opgewacht door een aantal mensen die uitleg wilde hebben over deze ‚emergency–situatie' waar dit vliegtuig in had verkeerd. De GWK begreep hier niet zoveel van en meldde dat dit vliegtuig inzetbaar was, en dat de klacht was afgehandeld comform de MEL procedure. De Airport Autority Schiphol (AAS) P1 die was gestuurd door de luchtverkeersleiding Nederland (LVLN) wilde een verklaring voor dit gebeuren, want hoe kon het zijn dat er een ‚pan pan' situatie was gecreëerd om een ‚minor defect'. De GWK gaf hiervoor uiteraard geen verklaring, omdat hier de verantwoordelijkheid bij de vlieger ligt. Hiermee nam de AAS P1 geen genoegen en veranderde terstond zijn autoriteit. De pet van vertegenwoordiger van de LVLN, veranderde in AAS functionaris en vroeg om de schipholpas van de GWK. „Hieraan MOET gehoor gegeven worden anders vervolg je in een traject van pas inname." De AAS functionaris noteerde de pasgegevens van de GWK, en waarschijnlijk zal deze GWK gehoord gaan worden om zijn technische beslissing te verdedigen ten opzichten van de ‚emergency–call' die de vlieger heeft gedaan. Bij het ter perse gaan van dit „wederom prachtige nummer van ons NVLT magazine" is de uitkomst van deze zaak nog niet bekend, maar u kunt er vanuit gaan dat we zaken als deze op de voet volgen.

Uit dit verhaal blijkt hoe wij buiten ons medeweten in zeer vervelende situaties terecht kunnen komen, omdat wij een zeer verantwoordelijke functie bekleden. Daarom wil ik er bij iedereen op aandringen om hun rechtsbijstandverzekering goed onder de loep te nemen en echt alle uitsluitingen en kleine lettertjes door te nemen. Vele verzekeringsmaatschappijen dekken maar tot een maximum of beginnen niet aan een zaak wanneer de expertise ontbreekt. „U kunt als NVLT lid altijd terecht voor juridisch advies als je ook lid bent van het juridische steunfonds (Het tientjes fonds) en u verzekeren van expertise en alle hulp die u nodig heeft." ■

BEDENK: VOLGEND KEER STAAT U IN ZO'N SITUATIE.

Rene Vagevuur.

Hans, Ron, Ferry

CAO INFO

Acht maanden CAO overleg bij de KLM.

Een marathon die ons naar diverse locaties in het land voerde. Soestduinen, Badhoevedorp, Amstelveen, Garderen en Hoevelaken. Vroeg in de ochtend stapte de NVLT delegatie, strak in het pak, in mijn Daihatsu (de BMW staat gedurende dit CAO rondje met een kapotte computer in de garage) om de reis naar één van deze bestemmingen aan te vangen. Joep en Ferry, beiden van formidabele omvang, ondergetekende aan het stuur en zware tassen met dossiers in de kofferbak vertrekken we uit de Haarlemmermeer om ons in het drukke verkeer richting de Veluwe te begeven. Regelmatig gezucht en veel commentaar over de te kleine beenruimte doen niet af aan de goede stemming. Als Hans meeging was het commentaar veel minder, maar dat komt omdat Hans minder beenruimte nodig heeft dan de andere twee. De keuze, Daihatsu of BMW (die nu weer rijdt) zal ook tijdens toekomstige CAO onderhandelingen afhangen van het eisenpakket. Zolang het pakket niet volledig is gerealiseerd zal de keuze blijven vallen op de Daihatsu. Immers, wie in een BMW rijdt heeft niets meer te wensen.

Op 23 juni om 6 uur in de ochtend is na 20 uur onderhandelen bij de KLM het CAO overleg eindelijk afgerond. Na te zijn gestart in oktober 2004 werd al snel duidelijk dat het moeilijke onderhandelingen gingen worden. Het ingrediënt; ‚het gaat moeilijk in de luchtvaart', geldt eigenlijk al jaren en kon dus niet de oorzaak zijn van de langzame voortgang. Waar het om ging was de, gedurende deze periode, veranderende sociale wetgeving. De WAO WW maar ook de pensioenwetten waren en zijn nog in beweging zodat we geen vast uitgangspunt konden innemen en er voortdurend discussie was over hoe de wereld er in 2006 dan wel uit zou kunnen komen te zien. Lastig maar boeiend zullen we maar zeggen. Na lang onderhandelen en veel praten met de achterban zijn we er dan toch uit gekomen en kunnen we stellen dat we de schade aan allerlei CAO regelingen tot een minimum hebben weten te beperken. Hier en daar zit er zelfs verbetering in doordat regelingen verbreed zijn naar een grotere groep personeel of omdat regelingen ruimer zijn gemaakt.

In 2002 heeft de NVLT haar eerste CAO afgesloten. Deze onderhandelingen zijn tumultueus verlopen waarbij aan beide kanten slachtoffers zijn gevallen. De tweede CAO - een kleintje deze keer - werd in 2004 afgesloten en de derde dus in juni van dit jaar. Met dank aan de wisselende delegatieleden Joep ,Ferry en Hans maar ook aan de vele kaderleden die gefungeerd hebben als klankbord en adviescollege, hebben we samen een spannende en drukke tijd achter de rug. We zijn wel eens boos geweest maar hebben toch ook wel gelachen. Tussen de onderhandelingsronden door werd tijdens boswandelingen of gewoon op een terrasje, waarbij overigens alleen koffie en soft–drankjes genoten werden, de voortgang besproken. Soms ontspannen achterover leunend als het onderwerp niet voor ons van belang was maar andere keren op het puntje van onze stoel als ons ledenbelang op tafel kwam. Of deze CAO geheel naar tevredenheid is afgerond zal blijken als de lopende projecten als vernieuwing van het loongebouw en modernisering van de roosterregeling geheel zijn afgehandeld. Op het moment dat dit magazine op de deurmat valt zal het nieuwe pensioenreglement klaar zijn en weten we ook of op dat onderwerp alles op die plaats terecht is gekomen die we in de CAO afspraken hebben bedoeld.

Omdat we niet alleen leden hebben bij de Koninklijke maar ook bij **Stella Aviation Technics** en **Transavia.com**, is het nu tijd om de ogen te richten op de arbeidsvoorwaarden bij die bedrijven. Bij **Stella Aviation Technics** hebben we voldoende leden om een vuist te kunnen maken en te komen tot betere contracten. Veel is hier niet, of niet goed genoeg, geregeld. Dus moeten we samen met onze leden daar de handen uit de mouwen gaan steken om de huidige contracten onder de loep te nemen en waar gewenst in overleg met **Stella Aviation Technics** te wijzigen. Overleg met de leden moet op korte termijn opgestart en ook afgerond worden. Bij **Transavia.com** hebben wij nu nog niet echt voldoende leden om aan de CAO tafel aan te schuiven. Toch hebben we, na overleg met de kaderleden, besloten erkenning als CAO partij aan te vragen bij de directie van **Transavia.com**. Dit is ondertussen gedaan en we wachten op dit moment op een antwoord van de directie. De problemen voor met name de technici zijn daar niet wezenlijk anders dan bij de KLM en zouden dus langs dezelfde lijnen kunnen worden opgelost zoals we dat deels bij de moedermaatschappij hebben gedaan. Ervan uit gaande dat regelmatig contact met de **Transavia.com** technici en het samenstellen van een goed arbeidsvoorwaarden pakket zal leiden tot meer vertrouwen, hopen we bij de volgende CAO te kunnen aanschuiven om onze voorstellen te kunnen verdedigen en mogelijk te realiseren. Dat zal niet in één keer kunnen gebeuren ,zoveel hebben we wel geleerd' maar we hopen in de komende jaren toch ook hier de technici meer op de voorgrond te kunnen krijgen. Daartoe willen we dan ook de kaderleden meer betrekken bij de NVLT zodat zij in de toekomst de leden binnen hun eigen bedrijf ook aan de CAO tafel kunnen vertegenwoordigen. We zijn er in de afgelopen vijf jaar wel achtergekomen dat er onder de technici veel verborgen talent zit. Dat is waar de NVLT op bouwt en waarmee we de toekomst van de NVLT zeker kunnen stellen. Ik heb er dan ook alle vertrouwen in dat het gaat lukken als we dat met z'n allen ook echt willen

Ron Scherft

Joep bleef gelukkig lachen

Beste leden,

Hier een officiële aankondiging van mij, Peter de Moor, bij de NVLT. Ik heb al velen van jullie verteld dat ik een functie bij de NVLT ga bekleden, maar voor de mensen die mij nog niet kennen hier een korte kennismaking. Mijn loopbaan is bij defensie bij het correctief onderhoud aan de F16's in Leeuwarden begonnen, daarna heb ik zo'n zes jaar voor de KLM gewerkt in H11/H14 bij het grootonderhoud aan de B747 en nu ben ik alweer 6 jaar bij **Transavia.com** als GWK, proefdraaier& borescoper.

Ik ben een maand of zes geleden overgestapt naar de NVLT, dit uit ongenoegen over mijn vorige bond. Ik werd eigenlijk gelijk na een paar dagen al benaderd of ik wat extra werk wilde doen voor de NVLT. Na wat heen en weer gepraat te hebben met wat personen binnen de NVLT hebben ze mij het verzoek gedaan mij naar voren te schuiven als aspirant bestuurslid binnen de NVLT voor **Transavia.com** Het onderhandelen met **Transavia.com** zal ik in het begin samen gaan doen met Ron Scherft die werkzaam is bij KLM en die daar ook de onderhandelingen namens de NVLT doet.

Ik ben bij de NVLT gegaan omdat ik bij de andere bonden, naast de landelijke problematiek, te weinig terugzie over de technische dienst, voornamelijk de problemen met betrekking tot de AML's en onze verantwoordelijkheden. Het lijkt mij zeer interessant bij o.a. CAO onderhandelingen een stem te kunnen laten horen over de TD en met de NVLT ,specifieke TD problemen naar voren te kunnen schuiven.

We zijn nu gestart met de aanvraag bij onze president-directeur Onno van den Brink voor erkenning van de NVLT door **Transavia.com** om zo de volgende CAO onderhandelingen mee te mogen onderhandelen. Ook zijn we begonnen met het inlezen van de huidige CAO en dan eigenlijk de grote verschillen kenbaar te maken met de andere Technische Diensten om ons heen in de luchtvaart wereld.

Er is al veel onrust om ons heen over de verschillen in inkomsten bij verschillende bedrijven voor het zelfde werk als o.a. GWK. Wij zijn nu bezig om deze verschillen in kaart te brengen om zo daarop te kunnen inspelen. Ook het punt dat het openbaar ministerie een KLM GWK persoonlijk heeft gedagvaard met betrekking tot de crash van de 737 op Barcelona is een hot item op dit moment. Wie wordt er nu daadwerkelijk verantwoordelijk gehouden?

Nou, ik hoop dat ik in de toekomst mijn steentje kan bijdragen namens de TD'ers van de NVLT. Ik zeg maar zo, **we klagen altijd allemaal maar we moeten er ook eens wat aan proberen te doen**. ■

Peter de Moor.

Peter de Moor

Ik denk dat **Transavia.com** moet inzien wat een goed werkende machine ze hebben met hun Technische Dienst. Daar mogen ze best eens extra naar kijken, waarderen en vooral wat extra aan doen en niet alleen aan de hogere loonschalen dat in de huidige CAO onderhandelingen het geval is.

V.A.V.

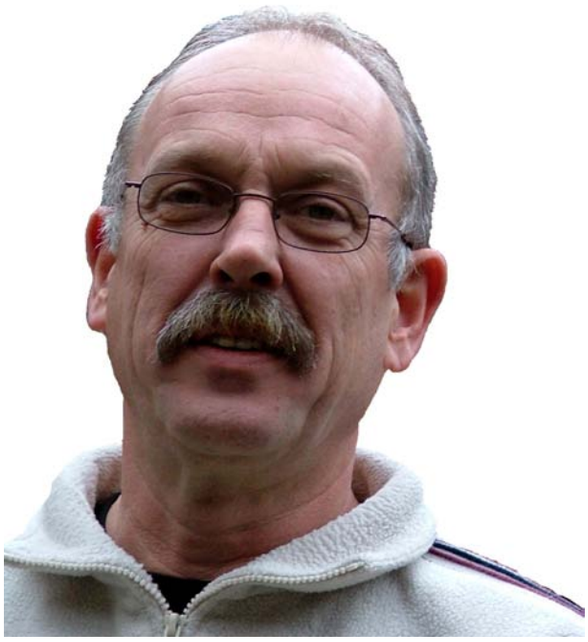
Verantwoordelijkheid - Aansprakelijkheid - Veiligheid

Op 28 november 2004 vertrekt een KLM Boeing 737-400 van Schiphol met bestemming Barcelona. Vlak na de take off, nog voor het onderstel is ingetrokken, komt de B737 in aanraking met een vogel die het vliegtuig schijnbaar onder de neus raakt. Het intrekken van het onderstel verloopt zonder problemen en de vlucht wordt voortgezet. Tijdens de landing op Barcelona airport trekt het vliegtuig naar één kant en verlaat de run way. Er vallen geen slachtoffers maar het vliegtuig is total loss.

Op 14 augustus 2005 crasht een B737–300 van Helios, een Cypriotische airline, in de bergen NO van Athene. Tijdens eerder contact van de vlieger met de verkeersleiding werd melding gemaakt van een defect aan het airconditioning systeem. 121 inzittenden komen om het leven. Er zijn geen overlevenden.

Op 25 juli 2000 vat een Aerospatiale Concorde van Airfrance vlam tijdens de take off en crasht op een hotel even buiten de airport Charles de Gaule bij Parijs. Alle 113 inzittenden komen om het leven.

Een Alaska Air MD80 komt, met 88 inzittenden aan boord in een dodelijke duikvlucht terecht en crasht in zee voor de kust bij San Fransisco Californië. Al tijdens contact met de verkeersleiding werd duidelijk dat de crew problemen had met de pitch trim van het vliegtuig hetgeen resulteerde in een uncontrolled flight.



Ron Scherft

Waarom deze greep uit een reeks van incidenten en rampen?

Wat hebben deze ongelukken gemeen?

Deze ongelukken hebben één ding gemeen. Het betreft incidenten waarbij een technisch defect aan het eigen, of in geval van de Concorde, een ander betrokken vliegtuig een zeer grote rol heeft gespeeld in de oorzaak van het ongeval of incident. De oorzaken van deze incidenten en regelrechte rampen zijn allen terug herleid naar menselijk falen. Het betrof steeds weer tekortkomingen in het uitgevoerde onderhoud waarbij de schuld, of bij de technicus, of bij de processen en overhead beslissingen van het onderhoudsbedrijf werden neergelegd.

Druk vanuit de leiding van het bedrijf en commercieel belang heeft in meerdere, zoniet vele, gevallen geleid tot rampen van formaat. De crash van de Alaska Air MD80 is een formidabel voorbeeld van hoe zaken onder commerciële druk én met instemming van de fabrikant en FAA tot een catastrofe leidden.

Onvoldoende training en het onvoldoende bewust zijn van het belang van de technici is een direct gevaar dat ten grondslag ligt aan toekomstige incidenten en ongelukken als er op

dit terrein niet wordt ingegrepen. Organisaties hebben de verantwoordelijkheden van de technicus vanuit andere belangen altijd genegeerd. Technici werden wel een belangrijke schakel in de operationele kettingen gevonden maar dan alleen omdat zij de enigen zijn die vliegtuigen kunnen en mogen repareren. De onderliggende verantwoordelijkheid werd en wordt nog steeds onder het tapijt geveegd met de mededeling **'het bedrijf is verantwoordelijk voor wat jij doet'.**

Om te kunnen overleven in het oerwoud aan wetten, internationale en nationale luchtvaart–regelgeving, bedrijfsregels en de druk van de commercie vanuit de operatie van de luchtvaartmaatschappijen, moet je uit stevig hout gesneden zijn. Iedere technicus, of hij nu behoort tot de certifying staff of niet, hoort zich aan de regels te houden en onderhoud en reparaties uit te voeren volgens de hoogste kwaliteitsstandaard.

Na het incident met de KLM B737 in Barcelona is uiteraard een grondig technisch onderzoek uitgevoerd door de Spaanse autoriteiten. Het eindrapport is nu openbaar en komt tot de conclusie dat foutief onderhoud de primaire oorzaak is geweest waardoor dit vliegtuig naast de landingsbaan terecht is gekomen. In vervolg hierop is het Nederlands Openbaar Ministerie (OM) een justitieel onderzoek gestart naar de schuldvraag en heeft een aantal betrokken personen op de korrel. De vliegers zijn inmiddels verhoord. De Grondwerktuigkundige die de laatste Pre Flight Inspectie heeft uitgevoerd voordat het vliegtuig vertrok op zijn ongelukkige vlucht, is opgeroepen als verdachte en zal, op het moment dat dit artikel wordt geschreven, aan verhoor onderworpen worden. Dit roept de vraag op ,waar zijn de bedrijfsmanagers die altijd beweerden dat het bedrijf verantwoordelijk is'? Voorlopig beperkt het OM zich tot het uitvoerend personeel. Dit is niet vreemd. De NVLT heeft immers altijd al de persoonlijke verantwoordelijkheid van de individuele technicus verdedigd. De Certifying Staff neemt die verantwoordelijkheid die hem/haar is opgelegd door wet- en regelgeving serieus maar ondervindt daarin nog altijd hinder van de neerbuigende houding van de leiding van onderhoudsorganisaties die toch vooral maar niet willen erkennen dat er mannen en vrouwen in overalls rondlopen die wel eens een grotere verantwoordelijkheid zouden kunnen dragen dan hun leidinggevenden en managers.

In toenemende mate worden de Nederlandse technici zich bewust van het belang van hun beroep voor de internationale luchtvaart. Zij dragen in belangrijke mate bij aan de veiligheid, maar ook aan het imago van de luchtvaartmaatschappij, als hun vliegtuigen punctueel en probleemloos opereren doordat het technisch product dat wordt aangeboden aan de hoogste standaard van kwaliteit voldoet. Het is te betreuren dat het belang van, goed op de taak toegeruste, technici pas aan het licht komt als fouten tot incidenten of ongelukken leiden. Tot nu toe is de verantwoordelijkheids- en aansprakelijkheidsdiscussie een hypothetische geweest. Het is goed dat de discussie nu gevoerd wordt vanuit een realistisch scenario.

Ik ben er van overtuigd dat deze zaak de technicus nog meer bewust maakt van het belang dat hij dient van de veiligheid in de luchtvaart ■

Ron Scherft

European Aviation Safety Agency

Melden van voorvallen in de burgerluchtvaart.

Het melden van voorvallen in de burgerluchtvaart is reeds geregeld in de implementing rules van de EU Verordening nr.1592/2002, namelijk Part 145.A.60 ‚Occurrence reporting' van de Europees Agentschap voor Luchtvaartveiligheid(EASA). Los van de implementing rules staat Jar Ops 1.420. Hierin wordt de ‚Occurrence reporting' geregeld voor de flight crew, en de Wet Luchtvaart waarin ook het melden van voorvallen omschreven gaat worden in Artikel 1.1.

In Part 145.A.60 wordt aangegeven dat een vliegtuigonderhoudbedrijf eventuele ontstane voorvallen die een gevaar hebben opgeleverd of kunnen gaan opleveren voor de vliegveiligheid aan de luchtvaart autoriteiten moet melden.

Het doel van Part 145.A.60 is de fouten en oorzaken te identificeren die tot een voorval hebben geleid, en met deze lering het onderhoudssysteem zodoende bestand te maken tegen vergelijkbare fouten. De voorvallen kunnen in het vliegtuigonderhoudbedrijf vrijwillig door iedereen gemeld worden volgens de procedures omschreven in het Maintenance Organisation Exposition(MOE) De melding van het voorval gebeurt intern, de melding wordt afhankelijk van de criteria in het MOE. naar de Nationale luchtvaart autoriteit gestuurd.

Om de vliegveiligheid van de luchtvaart te verbeteren zijn de afgelopen jaren door de luchtvaartindustrie, overheden en veiligheidsinstanties (nationaal en internationaal) nieuwe processen en procedures ontwikkelt. Deze hebben ertoe geleid dat de ‚Europese Richtlijn' inzake de melding van voorvallen in de ‚burgerluchtvaart' is ontstaan. Deze richtlijn behoort vanaf juli 2005 in alle EU lidstaten geïmplementeerd te zijn, De Nederlandse Staat kan veroordeeld worden tot betaling van een hoge dwangsom bij een te late invoering.

Het doel van de EU richtlijn is bij te dragen aan verhoging van de vliegveiligheid door ervoor te zorgen dat voor de veiligheid relevante informatie wordt gemeld, verzameld, opgeslagen, beschermd en verspreid. Het enige doel dat met de melding van voorvallen wordt beoogd, is ongevallen en incidenten te voorkomen en inzicht te krijgen in de veiligheidsaspecten van de luchtvaart en daardoor te zorgen voor continue verbetering van de vliegveiligheid. Deze EU richtlijn heeft betrekking op voorvallen die een luchtvaartuig, de inzittenden of andere personen in gevaar brengen, of in gevaar zouden kunnen brengen, indien er niet corrigerend wordt opgetreden. De richtlijn bevat een bijlage met een opsomming van de te melden voorvallen. De meldplicht is van toepassing op rechtspersonen en natuurlijke personen o.a. waar onder ‚certifying staff'. Definities **Voorval:** ‚een operationele onderbreking, defect, fout of andere onregelmatigheid, waardoor de vliegveiligheid wordt of kan worden beïnvloed, zonder dat sprake is van een ongeval of ernstig incident.' **Ongeval:** ‚een structurele schade aan het vliegtuig, vermissing van het vliegtuig of het gewond raken of overlijden van passagiers of bemanningsleden die het vliegtuig hebben betreden met de intentie om een vlucht te maken.' **Ernstig incident:** ‚een incident dat zich voordoet onder omstandigheden die erop wijzen dat bijna een ongeval heeft plaatsgevonden.'

De EU richtlijn geeft aan dat de voorvallen aan een onafhankelijke bevoegde instantie gemeld moet worden voornamelijk, de Nationale luchtvaart autoriteit.(of een door haar aan te wijzen andere onafhankelijke instantie)

Het is wel mogelijk dat de melder bij het doorgeven van de melding gebruik maakt van de in-

frastructuur van het bedrijf waar hij werkzaam is. Daarbij fungeert het bedrijf als postbus voor het doorgeven van de melding. De NVLT staat achter het advies van de Raad van State aan de Tweede Kamer.

Het melden van voorvallen aan de luchtvaartautoriteit via het vliegtuigonderhoudbedrijf is door de Raad van State aan de tweede kamer afgeraden. De reden hiervoor is dat de melding zuiver gehouden moet worden: „De raad geeft aan dat een inhoudelijke bemoeienis van de bedrijven niet wenselijk is, en kan bovendien voor de werknemer onduidelijkheid creëren omtrent zijn verplichtingen en verantwoordelijkheden. Uiteindelijk kan hij immers worden aangesproken op het voldoen aan de meldingsplicht aan de minister, waarbij hem eventueel een boete kan worden opgelegd". De Raad van State benadrukt terecht dat de richtlijn de verantwoordelijkheid voor het doen van een melding bij de in artikel 4, eerste lid, van de richtlijn opgesomde personen o.a. de ‚certifying staff' legt en dat inhoudelijke bemoeienis van bedrijven bij het doorgeven van de melding niet geoorloofd is.

Het is niet de bedoeling van de EU richtlijn, enige schuld of aansprakelijkheid vast te stellen! Mede daardoor is het belangrijk dat de melder van, en de betrokkenen uit het voorval worden geanonimiseerd. Het anonimiseren is niet van toepassing indien sprake is van opzet of grove nalatigheid. Wanneer de gemelde overtreding onopzettelijk of uit onachtzaamheid is veroorzaakt zal het Openbaar Ministerie zich moeten onthouden van het instellen van een rechtsvordering.

Anonimiseren: het verwijderen uit ingediende meldingen van alle persoonlijke bijzonderheden met betrekking tot de melder en van technische bijzonderheden die ertoe kunnen leiden dat de identiteit van de melder, of derden, uit de informatie wordt opgemaakt. Het anonimiseren zal niet van toepassing zijn als de melding niet via de reguliere weg is gedaan maar rechtstreeks aan het OM.

Rob Swankhuizen

Men (de Tweede kamer, kamerstuk 29977, Justitie, IVW) is nu in vergevorderd stadium met de wetswijziging art 1.1/7.1/7.2 van de Wet Luchtvaart. Het huidige wetsvoorstel voorziet in een uitbreiding van de wettelijke bescherming door het beschermen van melders en gemelde informatie inzake voorvallen tegen bestuursrechtelijke en bepaalde civiele procedures. De richtlijn schrijft echter geen strafrechtelijke bescherming voor. Het Openbaar Ministerie heeft onlangs een ‚aanwijzing opsporing en vervolging bij melding van voorvallen in de burgerluchtvaart' opgesteld, de Minister van Justitie heeft hiervoor instemming gegeven.

Deze aanwijzing van het OM komt er kort gezegd op neer dat geen vervolging zal worden ingesteld tegen natuurlijke personen, o.a. de ‚certifying staff' met betrekking tot overtredingen die onopzettelijk of uit onachtzaamheid zijn begaan en waarvan het OM op de hoogte is alleen maar omdat er krachtens de Wet Luchtvaart verplicht melding van is gedaan. Wel zal strafrechtelijk kunnen worden opgetreden indien sprake is van opzet of grove nalatigheid of wanneer dit na een beklag op de voet van artikel 12 Wetboek van Strafvordering(WvSv) is bevolen.

Artikel 12 Wetboek van Strafvordering

1. Wordt een strafbaar feit niet vervolgd of de vervolging niet voortgezet, dan kan de rechtstreeks belanghebbende daarover schriftelijk beklag doen bij het gerechtshof, binnen het rechtsgebied waarvan de beslissing tot niet vervolging of niet verdere vervolging is genomen. Indien de beslissing tot niet vervolging is genomen door de officier van justitie bij het landelijk parket, is bevoegd het gerechtshof te 's-Gravenhage.
2. Onder rechtstreeks belanghebbende wordt mede verstaan een rechtspersoon die krachtens zijn doelstelling en blijkens zijn feitelijke werkzaamheden een belang behartigt dat door de beslissing tot niet vervolging of niet verdere vervolging rechtstreeks wordt getroffen.

Het OM vaart zijn eigen koers in een eventuele strafvervolging voor een strafbaar feit aangaande een voorval, zij verkrijgt de informatie van het IVW, de betrokken ambtenaren hebben als gevolg van art 162 WvSv een aangifteplicht m.b.t. opzet of grove nalatigheid in een voorval, men heeft ook informatieplicht tegenover het OM met betrekking tot algemene strafbare feiten.

Het zal voor iedereen die binnenkort met de EU richtlijn te maken gaat krijgen en vernoemd is in artikel 7.1 van de Wet Luchtvaart duidelijk zijn dat het melden van voorvallen een essentiële rol gaat spelen in het uitoefenen van hun beroep. Met name de ‚certifying staff' category A/B1/B2/C die als last line of defence optreden in het veiligheidssysteem en die door hun kennis en formele status veel te maken zullen krijgen met het rapporteren van voorvallen. Maar ook zal het meer gaan voorkomen dat de ‚certifying staff' te maken gaan krijgen met gemelde voorvallen die door hun werkzaamheden zijn ontstaan. De eventuele vervolging van strafbare feiten zoals opzet of grove nalatigheid naar aanleiding van de melding van een voorval in de burgerluchtvaart zouden dus kunnen toenemen.

De geheimhoudingsplicht voor informatie in sommige CAO's is ondergeschikt aan deze EU richtlijn. (zie ook de toevoeging onder dit artikel)

De NVLT pleit ervoor dat er duidelijkheid komt over wat het OM verstaat onder de termen ‚opzet of grove nalatigheid dan wel onopzettelijk en onachtzaamheid' Het moet voor alle partijen duidelijk zijn wat hiermee bedoeld wordt. Wanneer deze criteria bekend zijn zal het er toe bijdragen dat een ieder weet waaraan hij/zij zich moet houden en wat de eventuele consequenties kunnen zijn ingeval van een strafbaar feit. Natuurlijk ingeval van een rechtzaak is het aan de rechter om deze criteria te toetsen. De vliegveiligheid in de luchtvaart zal hierdoor worden verhoogd. De NVLT vindt het op z'n zachts gezegd merkwaardig dat er verschillende instanties zijn die apart het melden van voorvallen voorschrijven. De EASA heeft aangeduid dat Part 145.A.60 niets te maken heeft met de EU richtlijn 2003/42/EG en dat zij zich formeel niet kan committeren aan de EU richtlijn. Dit zal de duidelijkheid in de regelgeving niet ten goede komen

Tijdens het CAO overleg met de KLM dit jaar is EU richtlijn 2003/42/EG besproken. In verband met de geheimhoudingsplicht zoals die in de KLM CAO staat maar ook in andere CAO's is geconcludeerd dat wet boven CAO gaat en de meldingsplichtige, mits het afgesproken proces wordt gevolgd, niets ten laste gelegd kan worden. ■

Rob Swankhuizen

PENZJOEN DOEN

De manier waarop ik in de titel pensioen spel is geen tikfout. Deze schrijfwijze komt uit een campagne van de Stichting Pensioenkijker.nl. Het idee achter Penzjoen is het verbinden van het woord pensioen met zoen. Het Doen geeft aan dat je zelf op je pensioen moet letten. De combinatie met Penzjoen Doen geeft ook iets actiefs aan. Je moet zelf in actie komen om te zorgen dat je weet wanneer je met pensioen kunt en hoeveel pensioen je dan krijgt uitbetaald.
Iets of iemand die je een zoen geeft, is dichtbij en vind je blijkbaar belangrijk. Zo zou het ook moeten zijn met je pensioen. Voor de meeste werknemers is pensioen ver weg en niet iets waarover wordt nagedacht. De nieuwe pensioenregeling is een goede aanleiding om wel over pensioen te gaan nadenken. KLM heeft evenals vele andere bedrijven recent de pensioenregeling gewijzigd. De wijzigen gaan in per 1 januari aanstaande. Deze wijzigingen van de pensioenregeling voor het grondpersoneel was voor het bestuur van de NVLT aanleiding mij te vragen een en ander over de nieuwe pensioenregeling uit te leggen. Veel zaken die bij de nieuwe pensioenregeling voor KLM grondmedewerkers spelen, doen zich ook bij andere pensioenregelingen voor.

Wat is pensioen?

Tijdens bijeenkomsten van de NVLT heb ik al eens aangegeven dat pensioen eigenlijk niets anders dan een soort collectieve spaarpot is. Elke maand maakt de werkgever een gedeelte van je salaris, en een extra bijdrage vanuit de werkgever zelf, over aan het pensioenfonds. Het pensioenfonds beheert dat geld. Als je met pensioen gaat betaalt het pensioenfonds je maandelijks weer een bedrag uit. Hoeveel pensioen je ontvangt is afhankelijk van de afspraken die met de werkgever zijn gemaakt over de opbouw van pensioen.

Henriette de Lange

Eindloon en middelloon

In de oude pensioenregelingen is de hoogte van je pensioen afgeleid van het salaris dat je direct voorafgaand aan de pensioendatum verdient. Bij iedere salarisverhoging wordt het pensioen dat je al hebt opgebouwd opgetrokken naar het nieuwe salarisniveau. Dat systeem noemen we een eindloonregeling. De nieuwe pensioenregeling zoals die van kracht is vanaf 1 januari 2006 is een middelloonregeling. In een middelloonregeling wordt het pensioen berekend op basis van het gemiddelde salaris dat je tijdens je loopbaan hebt verdiend. Je in eerdere jaren opgebouwd pensioen wordt niet opgehoogd tot het niveau van het laatste salaris. Je eenmaal opgebouwde rechten worden bij een middelloonregeling vaak wel geïndexeerd. Het is de bedoeling van de KLM om de opgebouwde pensioenen te indexeren als er voldoende geld is om dat te kunnen doen. Met indexeren wordt bedoeld het verhogen van het pensioen naar aanleiding van prijsstijging of loonontwikkeling.

Opbouwpercentage en pensioengrondslag

Of een pensioenregeling een eindloonsysteem of een middelloonsysteem kent is eigenlijk niet zo erg belangrijk voor de hoogte van het pen-

sioen. Belangrijker is hoe hoog het opbouwpercentage is voor de pensioenopbouw en over welk deel van je salaris dat opbouwpercentage wordt berekend.

> In de oude eindloonregeling bouwde je 1,75% per jaar op. In de nieuwe middelloonregeling wordt dat 2,25 % per jaar. Een hoger percentage dus. Maar een hoog percentage over weinig salaris levert niet veel op, dus het is ook van belang te kijken welk gedeelte van je salaris als uitgangspunt wordt genomen voor het berekenen van je pensioenopbouw.

Het is in Nederland zo dat de meeste pensioenregeling geen pensioen opbouwen over het hele salaris maar alleen over een gedeelte van het salaris. Het idee daarbij is dat je straks AOW (Algemene Ouderdomswet) krijgt en het dus een beetje dubbelop is als je een volledig salaris aan pensioen bij elkaar spaart en dan ook nog eens AOW ontvangt.

Het bedrag dat afgetrokken wordt van je jaarsalaris noemen we franchise. Het bedrag dat overblijft nadat de franchise van je jaarsalaris is afgetrokken noemen we pensioengrondslag. Die pensioengrondslag is dus het salaris waarover je pensioen opbouwt. Die pensioengrondslag is lager dan het jaarsalaris dat je van je werkgever ontvangt. Om het effect van het opbouwpercentage en de franchise te zien, even een rekenvoorbeeld.

Stel je maandsalaris is €2.200 per maand en je eindejaarsuitkering bedraagt €2.000. Onder de oude regeling wordt je salaris voor pensioenopbouw vastgesteld op 12 maal je maandsalaris en de vakantietoeslag en daar gaat vervolgens de franchise van €15.425 vanaf. Dan houd je een pensioengrondslag over van ruim €13.000. Onder de nieuwe regeling wordt je salaris voor pensioenopbouw vastgesteld op 12 maal je maandsalaris en de vakantietoeslag en je eindejaarsuitkering daar gaat vervolgens de franchise van €11.400 vanaf. Dan houd je een pensioengrondslag over van ruim €19.000.

Voor de oude regeling werd het pensioen berekend door je maandsalaris te vermenigvuldigen met 12 en vervolgens daar nog de vakantie toeslag bij op te tellen. In de nieuwe regeling gebeurt dat ook en komt daar nog de eindejaarsuitkering bij. In de oude regeling was de franchise over het jaar 2004 €15.425. In de nieuwe regeling wordt de franchise voor 2006 ongeveer €11.400. De franchise in de nieuwe regeling is dus lager. De jaarlijkse pensioenopbouw in de nieuwe regeling vindt dus plaats over een hogere pensioengrondslag. Daardoor kun je meer pensioen opbouwen. Daar komt nog bij dat het opbouwpercentage in de nieuwe regeling ook hoger is (was 1,75% wordt 2,25%).

Maakt dat de nieuwe regeling ook veel beter? Het antwoord op die vraag hangt af van je carrièreverloop en je leeftijd. In elk geval moet je goed in de gaten houden dat het bovenstaande voorbeeld een vergelijking in een willekeurig jaar is. Bij een middelloonregeling bouw je pensioen op over je gemiddelde salaris over je gehele carrière bij de KLM. Bij een eindloonregeling bouw je pensioen op alsof je altijd je laatste verdiende salaris voor pensionering hebt ontvangen. Daarnaast heeft de nieuwe regeling een hogere pensioenleeftijd.

Een middelloonregeling met een goede indexatie hoeft zeker geen slechter pensioenresultaat te geven dan een eindloonregeling. Een eindloonregeling geeft wel een veel beter resultaat als je op latere leeftijd nog flinke salarissprongen maakt. Voor de werktuigbouwkundigen bij KLM geldt dat zij te maken hebben met een salarisgebouw waarbij je relatief jong al op het einde van de schaal zit. Hierdoor zijn de nadelige effecten van de overgang van eindloon naar middelloon voor hen veel minder dan bij sommige andere groepen binnen het KLM grondpersoneel. Voor de jongere werktuigbouwkundigen pakt de nieuwe regeling veel beter uit dan de oude eindloonregeling.

Pensioenleeftijd

De oude pensioenregeling van KLM grondpersoneel had een pensioenleeftijd van 63 jaar. Sinds 1 januari 2005 is de hoofdregel in Nederland dat de pensioenleeftijd in elke pensioen-

regeling leeftijd 65 jaar moet zijn. Je mag wel eerder met pensioen, maar dan krijg je minder pensioen. Alleen als je met pensioen gaat op leeftijd 65 jaar mag je een volledig pensioen ontvangen. Dit is de hoofdregel. Daar zijn vervolgens wel allerlei uitzonderingen op mogelijk maar de ruimte om uitzonderingen te maken is wel beperkt. De eerste uitzondering is dat voor bestaande pensioenregelingen, die pensioenleeftijd van 65 pas hoeft te gelden vanaf 1 januari 2006. Vandaar dat de nieuwe pensioenregeling ingaat per 1 januari 2006 en niet al is ingevoerd per 1 januari 2005. Het verhogen van de pensioenleeftijd is dus niet een idee geweest van de KLM zelf maar een gevolg van nieuwe wetgeving in Nederland.

Omdat het uitgangspunt van de regels in Nederland pensioenleeftijd 65 jaar is, mag je geen overbruggingspensioen meer opbouwen met behulp van fiscale voordelen. Dat overbruggingspensioen was bedoeld om ongeveer hetzelfde inkomen te krijgen voor en na leeftijd 65 jaar. Vanaf leeftijd 65 krijg je AOW, voor leeftijd 65 niet. Maar zoals hierboven uitgelegd, wordt er bij de pensioenopbouw wel vanuit gegaan dat je AOW krijgt. Je komt dus nogal wat tekort als voor leeftijd 65 met pensioen gaat, als je geen compensatie krijgt voor het feit dat de AOW nog niet wordt uitgekeerd.

Overgangsregeling

Hoewel de pensioenleeftijd van de oude pensioenregeling 63 jaar was, gingen veel KLM-ers ervan uit dat zij eerder met pensioen zouden gaan door een beroep te doen op de prepensioenregeling. Hierdoor kon je eigenlijk al op met 61,5 met pensioen of zelfs al op je 60ste. Voor veel werknemers die ouder zijn dan 55 was het idee ineens niet meer rond je 61 ste verjaardag met pensioen te kunnen gaan, bijzonder onaantrekkelijk. De KLM evenals vele andere werkgevers, begreep dat ook en daarom is er een overgangsregeling afgesproken. Voor werknemers, die geboren zijn vóór 1 januari 1950, blijft het Pensioenreglement 2002 - m.u.v. de indexeringsclausule - volledig van kracht. Behoor je tot deze groep dan verandert er dus voor jou eigenlijk niets. Voor de groep geboren tussen 1-1-1950 en 1-1-1955 geldt een overgangsregeling die verschillende varianten kent, afhankelijk van je leeftijd en of je wel of niet deelneemt aan de vrijwillige 1%, 2% of 3% regeling. Het

gaat veel te ver om in dit artikel dat allemaal uit te leggen. De KLM heeft toegezegd iedereen goed te informeren over de keuzes die deze werknemers kunnen maken. Het is van groot belang dat het pensioenfonds en de werkgever zich ook houden aan een dergelijke toezegging.

Je eigen pensioenleeftijd kiezen

Ik heb in het voorbeeld laten zien dat veel grondwerktuigbouwkundigen meer ouderdomspensioen gaan opbouwen in de nieuwe regeling dan dat zij deden onder de oude regeling. Daar staat tegenover dat de pensioenleeftijd is verschoven van 61,5 / 63 jaar naar 65 jaar en je geen overbruggingspensioen meer opbouwt. De bijdrage die men onder de oude regeling betaalde aan de pensioenregeling verandert niet met de introductie van de nieuwe regeling. Als iemand toch eerder wil stoppen met werken zou je kunnen overwegen om mee te gaan doen aan de levensloopregeling. Dat kost natuurlijk wel geld maar maakt ook dat men straks eerder kan stoppen met werken.

Onder de oude KLM pensioenregeling ging men min of meer vanzelf met pensioen op leeftijd 61,5 jaar. Onder de nieuwe regeling kan dat nog steeds, maar zal de werknemer zelf moeten bijsparen. Daar zal je als werknemer binnenkort een keer goed over moeten nadenken. Het KLM pensioenfonds heeft aangeven dat zij elke keuze die gemaakt moet worden, goed uit zal leggen. Door alle informatie goed te lezen weet de werknemer welk pensioen er straks gaat komen en op welke leeftijd pensioen mogelijk is, door die kennis kan je een weloverwogen keuze maken. In de aanhef van dit artikel verwees ik al naar de combinatie pensioen en doen. Dat geldt voor ons allemaal. Het maakt niet uit waar je werkt voor iedereen geldt dat het handig is om te weten wat de financiële toekomst gaat brengen. Alleen als je weet hoe het zit, kan je plannen of er juist voor kiezen het op zijn beloop te laten. Je kunt beslissen: ik vind mijn werk leuk dus ik blijf lekker aan de slag tot mijn 65ste en ontvang dan een net pensioen, zonder dat ik er verder iets extra's voor behoef te doen. Of je beslist, ik betaal nu liever elke maand wat extra's zodat ik een paar jaar eerder met pensioen kan gaan. Die keuze zal elke pensioenbewuste werknemer een keer moeten maken. Hoe eerder je er over gaat nadenken, hoe meer je te kiezen hebt ■

Henriette de Lange

EAP-145, EASA & AML Part 145 Toeslag voor Certifying Staff E & M (v.m. Biett)

Deze maand krijgt eindelijk ook de Cat. A en Cat. C groep, hun eerste EAP-145 betaling. De EAP-145 vergoeding voor deze groep, is in de afgelopen twee KLM CAO's door de NVLT verzilverd. Het is geen makkelijke weg geweest, vele uren van overleg en veel protocol concepten zijn de revue gepasseerd. Daarmee is de voormalige BIETT nu omgezet in een toeslagregeling voor de hele certifying staff als tegemoetkoming voor in studie geïnvesteerde tijd. De certifying staff is nu zelf verantwoordelijk voor het geldig houden van de bevoegdheden. Daarmee is ook de naam van de regeling veranderd van Bijleren In Eigen Tijd (Toeslag) naar EASA & AML Part-145 Toeslag voor Certifying Staff E & M (EAP-145 toeslag) Bij het ontstaan van de vakbond NVLT bestond er een verschil van interpretatie over welke groep de NVLT vertegenwoordigt. De werkgever sprak over GWK's en bestuurders van de NVLT spraken over Certifying Staff. Het verschil dat hierdoor is ontstaan is nu recht getrokken. De winst van „EAP-145 voor iedereen" is niet alleen de betaling maar ligt vooral in het feit dat Cat A,B en C nu als een eenheid gezien worden. In de toekomst zal dit in grotere mate een rol gaan spelen. De daadkracht van de NVLT zal altijd afhangen van de mate van vertegenwoordiging binnen het overleg bestel. Iedereen die nog geen lid van de NVLT is, en wel jaarlijks zijn/haar EAP-145 toeslag ontvangt, moet maar eens bij zichzelf te rade gaan en zich afvragen of EAP-145 zonder NVLT wel had bestaan ■

Het Bestuur

16

Ben Erkens

NIEUW FORUM

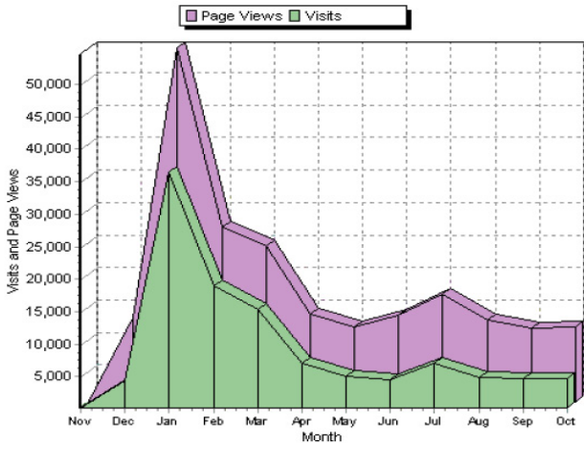
http://www.forum.nvlt.org

Tegelijk met de oprichting van de NVLT is in het jaar 2000 een eigen website opgezet. (http://www.nvlt.org). Op de website vindt u informatie over alle zaken die betrekking hebben op onze vakbond. Deze website wordt steeds bekender en scoort hoog in de Google Internet zoekmachine (http://www.google.nl). Iedereen die zoekt op informatie over vliegtuigonderhoud, wet- & regelgeving, vliegtuigtechniek en arbeidsvoorwaarden komt vaak terecht op de website van de NVLT. In de afgelopen 5 jaar zijn er al 196.348 bezoekers geweest die 455.214 maal een webpagina hebben geraadpleegd. Gemiddeld wordt de website nu 154 maal per dag bezocht. Hieronder bevinden zich: kamerleden, journalisten, wetgevende instanties en natuurlijk de werkgevers. Een positieve uitschieter in het aantal bezoeken was de fotocollage van de B747 PH-BUK die naar het Aviodrome werd getransporteerd. In de maand januari 2005 waren er 35.000 bezoekers die 55.000 pagina's bekeken. Op websites overal ter wereld stonden links naar het opmerkelijke transport waaraan ook NVLT leden met raad en daad aan hebben meegewerkt.

Naast de website draait ook een besloten email discussie platform, speciaal opgezet voor leden van onze vakbond. Op dit platform worden vragen aan elkaar gesteld, nieuwtjes uit de vliegtuigonderhoudwereld geplaatst en met elkaar gediscussieerd over alles met men op de werkvloer meemaakt. Op 24 november jl. mochten we het 10.000e bericht noteren.

De website zal in de toekomst verder veranderen. Inmiddels is de website uitgebreid met een openbaar discussie forum. Door middel van het forum willen we een groter publiek bereiken en mee laten spreken over vliegtuigonderhoud gerelateerde onderwerpen. In diverse categorieën kan men discussiëren over uiteenlopende onderwerpen zoals techniek, binnenlands- en buitenlands nieuws, opleidingen en wet - regelgeving en dat alles in de ruimste zin van woord. Het forum geeft aan iedereen de kans een discussie te starten, met als voordeel dat iedereen je onderwerp kan lezen en erop kan reageren. Als je een discussie start of wil reageren dan moet je je laten registreren. Het registreren is eenvoudig door middel van het beantwoorden van enkele vragen en enkele gegevens in te voeren.**(allemaal doen dus)** Ook aan de volgende stap wordt momenteel hard gewerkt en die zal moeten leiden tot een duidelijk en overzichtelijk uiterlijk van de website. Via ons magazine houden we u uiteraard op de hoogte. De moderator heeft de afgelopen jaren hard gewerkt om het succes van de website en news-group te continueren, dat is goed gelukt en daar zijn we Ben Erkens heel dankbaar voor ■

Het Bestuur.



16
16

De grote boze wolf

Er was eens, heel lang geleden, in een land hier ver vandaan….. een grote boze wolf

De grote boze wolf woonde op een eiland. Hij was zelfs de baas op het eiland. Tenminste, dat vond hij zelf. Alle dieren waren dan ook een beetje bang voor hem. Hij schreeuwde en snauwde en als je niet deed wat de grote boze wolf zei dan vrat hij je op met huid en haar. Niet alle dieren waren bang voor de wolf. De vogels bijvoorbeeld. Voor de vogels was de arend de werkelijke baas over het eiland. De arend woonde boven op de hoge berg en draaide schijnbaar moeiteloos zijn rondjes boven het hele eiland.

De grote boze wolf kon dit maar niet verkroppen en bedacht hoe hij die vogels in zijn macht kon krijgen. Hij moest en zou vliegen! Maar hoe? Hij realiseerde zich al snel dat hij daar alleen niet uit zou komen en zocht naar dieren die hem konden helpen. Hij besloot om naar de drie biggetjes te gaan. Dat waren heel slimme biggetjes. En ze waren zo bang voor hem dat ze wel mee zouden moeten werken. De wolf nam de drie biggetjes gevangen en nam ze mee naar zijn enorme grote, donkere hol. Daar vertelde hij ze wat ze voor hem moesten doen: „laat mij vliegen."

Het eerste biggetje bibberde van angst. Hij had geen idee hoe hij dat moest aanpakken en viel voor de wolf op zijn knieën en vroeg: „hoe wilt u dat ik u laat vliegen grote boze wolf?" „Weet ik veel!" brulde de wolf „Verzamel veren, maak een paar vleugels en laat mij vliegen!" Met een ferme trap schopte hij het biggetje zijn hol uit. Niet dat het nu helemaal duidelijk was voor het biggetje maar hij zou eerst wel op zoek gaan naar veren en daarna nog eens aan de wolf vragen hoe het verder moest.

Het tweede biggetje had wel eens een boek gelezen over vliegen. Hij wist dat de wolf nooit op eigen kracht zou kunnen vliegen en besloot een vliegtuig voor hem te bouwen. Hoe, dat wist hij zelf ook nog niet helemaal, maar als hij de plaatjes uit zijn boek er bij zou halen moest hij er toch wel uit komen dacht hij. Het belangrijkste was nu om planken, spijkers, touw en doek bij elkaar te zoeken. Het biggetje ging op pad, zonder met de wolf te overleggen hoor, want hij had geen trek in zo'n trap voor z'n kont.

Het derde biggetje vond het idee om te vliegen maar gevaarlijk. Daarmee kon van alles mis gaan. Dat moesten ze maar aan de vogels overlaten. „Wolf" zei hij: „als je wilt vliegen, moet je aan de arend vragen hoe dat moet. Hij heeft daar het meeste verstand van. Anders gebeuren er nog ongelukken." De grote boze wolf voelde natuurlijk helemaal niets voor deze aanpak. De arend vragen, hoe kom je d'r bij. „Zeur niet" brulde hij„en doe wat ik zeg. Ga je broertjes helpen met mijn vliegtuig!"

Het eerste biggetje was druk bezig veren te verzamelen. Hij had al twee manden vol. Er zaten zelfs veren van de arend bij dus dat moest helemaal goed komen. Nu nog twee stokken om de veren aan vast te plakken. Het tweede biggetje had bijna al het materiaal voor een vliegtuig bij elkaar. Nu was hij nog op zoek naar dat boek waar die plaatjes in moesten staan. Het derde biggetje was eigenwijs. Hij hielp zijn broertjes niet mee maar beklom de hoge berg. Hij ging naar de arend toe om te vragen hoe hij een vliegtuig moest bouwen.

„Een vliegtuig bouwen?" vroeg de arend „Dat is niet zo eenvoudig biggetje. Vliegen, daar komt nogal wat bij kijken weet je. De wetten van de natuur, de regels van het vliegen, je moet ze allemaal kennen. Het ziet er misschien wel zo

gemakkelijk uit als ik boven jullie zweef, maar zelfs voor mij gaat dat niet vanzelf. Ook ik moet voortdurend zorgen dat ik alle regels in de gaten houd. Het weer bijvoorbeeld. Wat doen de wolken, hoe is de wind? Ik moet zorgen dat ik mijn veren goed onderhoud. Negeer je één regel, dan gebeuren er ongelukken."

Het biggetje was diep onder de indruk van wat arend hem geleerd had. Hij ging dat meteen aan zijn broertjes vertellen en ze besloten met ze drieën naar de grote boze wolf te gaan. Woest werd de wolf „Hoe durven jullie. Zeuren over regels en wetten. Ik moet vliegen!" Hij gaf het eerste biggetje een schop en riep hem na dat hij weer aan het werk moest gaan. Het tweede biggetje snelde met de staart tussen de benen het hol van de wolf uit en ging verder met zijn vliegtuig. Met tegenzin hoor, het zat hem niet lekker. Het derde biggetje trotseerde de woede uitbarsting van de wolf en herhaalde nog eens: „hier komen ongelukken van."

Toen het eerste biggetje alle veren aan de stokken geplakt had ging hij vol trots naar de wolf. Ook de grote boze wolf was tevreden en kon een glimlach niet onderdrukken. „Heb je ze al geprobeerd?" vroeg hij. „Nee wolf, ik durf ze zelf niet te proberen" jammerde het biggetje. Daar wist de wolf wel een oplossing voor. Hij haalde zeven geitjes uit het bos en bond ze onder de vleugels vast. Toen nam hij ze mee de berg op. De drie biggetjes probeerde de wolf nog tegen te houden en de arend sprak hem aan toen hij boven kwam. „Dit zal niet werken wolf, hier komen ongelukken van." De wolf luisterde niet en duwde de geitjes van de berg. Holderdebolder stuiterden de geitjes al vallend en rollend de hele berg af tot onder in het bos.

De grote boze wolf ging direct naar de familie van de geitjes om zijn spijt te betuigen. Hij vertelde hoe verschrikkelijk hij het vond dat dit ongeluk is gebeurd en hij beloofde dat hij het biggetje zou bestraffen omdat hij slechte vleugels gemaakt had. Terug in zijn hol schold hij de drie biggetjes de huid vol en dwong ze samen verder te werken aan het vliegtuig. „Maar wolf" zei het derde biggetje „laten we de arend vragen ons te helpen. Hij heeft daar het meeste verstand van. Anders gebeuren er nog meer ongelukken." De wolf luisterde niet. De arend was zijn vijand. Die was er alleen maar op uit om de macht van de wolf te ondermijnen. „Ik heb niets te maken met die wetten en regels van de arend" zei de wolf „Doen jullie nou maar wat ik je zeg."

De drie biggetjes bouwden een vliegtuig volgens de tekeningen in het boek. Het zag er echt heel mooi uit. Toen de arend op één van zijn rondes het vliegtuig zag kwam hij naar beneden „Mooi vliegtuig biggetjes" zei hij „Hebben jullie op de wetten van de natuur gelet? En op de regels van het vliegen?" De biggetjes hadden hun best gedaan. Zo goed als zij ze konden herinneren. De arend liep al keurend rond het vliegtuig en had zo hier en daar nog wel wat aanmerkingen. Als de biggetjes een paar dingen zouden veranderen en op sommige plaatsen wat kleine aanpassingen zouden maken, dan zou het vliegtuig best eens kunnen vliegen. Het derde biggetje zou naar de wolf gaan om te zeggen dat ze nog wat meer tijd nodig hadden om het vliegtuig aan te passen.

„Meer tijd?" brulde de wolf, Jullie hebben genoeg tijd gehad. Het vliegtuig is af. Ik moet vliegen! Het biggetje probeerde uit alle macht de wolf te overtuigen van de opmerkingen van de arend. „We moeten ons aan de wetten en regels houden wolf, anders gebeuren er nog meer ongelukken." De grote boze wolf liep weg, zonder het biggetje aan te kijken of antwoord te geven. Hij nam het vliegtuig mee de berg op. Daar zat

de arend op hem te wachten en zei: „wolf, ik zeg het niet om je tegen te werken, maar om er voor te zorgen dat jouw vliegtuig veilig kan vliegen. Houd je aan de wetten en regels, anders gebeuren er ongelukken". De wolf luisterde niet, stapte in het vliegtuig en sprong van de berg „Nu ben ik de machtigste van het hele eiland!" riep hij uit. Toen stortte hij met duizelingwekkende vaart de diepte in.

Nooit meer is er iets van de grote boze wolf vernomen. Niet dat de bewoners van het eiland naar hem gezocht hebben hoor. Iedereen was blij dat hij niet langer zijn eigen wil aan de anderen zou opleggen. Alle dieren besloten dat de arend voortaan de wetten en regels van het eiland zou bewaken. Als er ergens iets niet volgens de regels gebeurde zouden ze dat direct aan de arend moeten melden. Hij zou dan kijken hoe het wel zou moeten en samen zouden ze naar een oplossing zoeken. Niet om elkaar tegen te werken of elkaar het werken onmogelijk te maken, maar om er voor te zorgen dat iedereen veilig op het eiland kon leven. En de drie biggetjes? De drie biggetjes bouwden een vliegtuig. Met de hulp van de arend. En ze vlogen nog lang en veilig ■

Ronald Woudstra

Voor onze toekomstige collega's

Voor studenten aan luchtvaart colleges kent de NVLT sinds kort een speciaal tarief. Omdat de materie van de wetgeving en license–voorwaarden ingewikkeld is, en aan veranderingen onderhevig zijn, is het belangrijk om ook deze groep aan onze vereniging te binden. Als NVLT organisatie hebben we voordeel van jullie ervaringen tijdens jullie studie. Daartegenover staat dat aangemelde studenten op ondersteuning kunnen rekenen als het een en ander niet gestroomlijnd verloopt. De NVLT zorgt dat jullie alle informatie ontvangen, die voor jullie noodzakelijk en belangrijk is. Via toegang op het email platform bouwen jullie kennis op over het reilen en zeilen in de vliegtuigonderhoud wereld. Door de aanwezigheid van rijke kennis en ervaring binnen de NVLT organisatie over wet- en regelgeving, maar ook op het gebied van vliegtuigtechniek, hebben jullie een bron waarop je kan terugvallen voor advies. Reden dus om je aan te melden en daarmee een goede basis te leggen voor je toekomst. De kosten voor het studenten lidmaatschap zijn symbolisch 5 euro per jaar. Inschrijven kan via onze internetsite ■

IN MEMORIAM, Aan het einde van 2005 kijken wij terug op het grote verlies in dit jaar van 2 dierbare leden. Geheel onverwachts en veel te vroeg zijn ze van ons heengegaan:

Fritz Berg & Jan Zuurbier

Beiden vielen op door hun sociale bewogenheid en het waren levensgenieters. Dat maakt het verlies des te groter. Fritz was laatst werkzaam als proefdraaier, GWK-mechanisch (CAT-B1) voor de B767 & MD-11 in het TD-team H11 te Schiphol Oost. Jan was laatst werkzaam als GWK-avionics (CAT-B2) voor de DC-10, A330, A340 & B747-200-/300 op Schiphol Centrum. Wij wensen de familie, vrienden en collega's veel sterkte bij het verwerken van dit grote verlies.
Het Bestuur

20

column

We - Draaien - Door (1)

We willen allemaal dat het veiliger wordt in onze wereld, maar zijn al die interventies wel de oplossing. We willen dat aanslagen voorkomen worden, maar moeten we daarom iedere dag worden betast door zo'n sub- agentje. Uzie's in de kantine, wantrouwen op het platform, en dat in toenemende mate, ik vraag me af waar houdt het op, wanneer is de grens van waanzin bereikt. Via mijn baas kreeg ik een geplastificeerd kaartje uitgereikt, met daarop het verzoek tijdens je werkzaamheden op te letten of iedereen zijn pasje wel goed zichtbaar draagt. Sinds die tijd kom ik niet meer aan mijn werk toe, ik ben eigenlijk wel druk met die nieuwe belangrijke taak en wacht met smart op het volgende kaartje, zodat ik ook iedereen mag gaan betasten, ondervragen en dat zonder enige duidelijke richtlijn.(heerlijk)

Techneuten gaan dagelijks om met wetten en richtlijnen, maar de meeste beveiligers vermoedelijk niet, blijkt het volgende voorbeeld.

Laatst had ik mijn fototoestel mee naar het werk, bij de ingangscontrole werd ik ondervraagt en dat ging ongeveer zo: meneer wat gaat u met die camera doen? - ik ga met dit fototoestel foto's maken - waarvan? - van mensen - waarom? - nou, ik maak een magazine en moet daarvoor een persoon op de foto zetten - kunt u mij het blad laten zien? - nee, het is nog niet gemaakt - heeft u een pasje of zo, dat ik kan zien wie u bent? - ja, natuurlijk (en liet ten tweeden male mijn schipholpas aan hem zien) - nee, van dat blad? - nee, zo'n pasje heb ik nog nooit voor mezelf gemaakt, maar mag ik u er op wijzen dat nagenoeg in iedere mobieletelefoon een camera zit en dat ik het erg overdreven vind dat u hier over valt, u kunt mijn pas innemen, uw meerdere er bij halen of mij nu laten doorlopen! Hierop keerde de beste man terug op aarde en mocht ik doorlopen.

Je kunt er op wachten, maar het gaat een keer echt mis en dan moet er waarschijnlijk een rechter aan te pas komen. En dat alleen omdat we met z'n allen doordraaien, op gebied van beveiliging, maar ook met zoveel andere zaken.

De democratie faalt keer op keer omdat respect voor elkaar's mening niet meer zo gewoon is, wat gisteren normaal was, is morgen asociaal. Alles wat vandaag gebeurd, is morgen oud nieuws en elke ramp wordt overschaduwd door opvolgende gebeurtenissen. Vroeger hadden we hippies, werd het maagdenhuis bezet en werden massale demonstraties georganiseerd. Maar waarschijnlijk zitten die mensen nu gevangen in een reclame blok van Talpa.

En daarom is mijn wens voor het nieuwe jaar: Dat we stoppen met het overspannen gedrag en dat desoriëntatie plaats maakt voor concentratie, wantrouwen verandert naar vertrouwen in de grote wereld, maar vooral ook in onze kleine wereld.

Albert Hagen

20