

NVLT MAGAZINE

5^e JAARGANG DECEMBER 2009



In dit nummer o.a.

- Crash Turkish Airlines
- Rondje Suriname
- Procedures SRA
- Zin of onzin ervaringslogboek

Van de voorzitter

Een wereldwijde economische crisis houdt de wereld in zijn greep. De luchtvaart wordt hard getroffen door de recessie. De effecten daarvan gaan niet voorbij aan luchtvaarttechnici, die hun dagelijks brood in de luchtvaart verdienen. Vliegtuigen staan langer aan de grond of zijn voorlopig aan de kant gezet. Geplande inspecties worden doorgeschoven omdat het aantal vliegers nog niet gehaald is. Anderzijds is de druk enigszins van de ketel, omdat er altijd wel een reservevliegtuig klaar staat. Gelukkig heeft de crisis nog niet geleid tot ontslagen. Wel hebben we afscheid moeten nemen van jonge collega's die met een tijdelijk contract bij de onderhoudsbedrijven aan een carrière in de luchtvaart waren begonnen. Vaak veelbelovende talenten. We hopen dat zij toch voor de luchtvaart behouden blijven en weer terug willen komen als het volume aan onderhoudsactiviteiten weer aantrekt.

Het is onder deze omstandigheden dat ik formeel op 10 april het voorzitterschap van Ronald Woudstra heb overgenomen. Negen jaar lang hield ik me bezig met arbeidsvoorwaarden. Zeven jaar voerde ik de delegaties aan bij zes CAO-onderhandelingen. Nu geef ik het stokje over aan Dirk Jan van den Heuvel. Ik wens hem veel succes. Ik heb de taak op mij genomen om de NVLT samen met het bestuur verder te professionaliseren en het ledental uit te breiden.

In 2010 bestaat de NVLT alweer 10 jaar. De voorbereidingen voor een uitbundige viering zijn inmiddels gestart. Ik kijk ernaar uit de vereniging het tienerschap in te leiden. In 2010 zullen ook veel leden hun tienjarig lidmaatschap bereiken. Ik wil deze leden-van-het-eerste-uur enorm bedanken voor hun loyaliteit in roerige tijden. Zij waren erbij in de periode dat we onze wilde haren verloren en ons voegden in de polderpolitiek die zo kenmerkend voor Nederland is. Dat betekent echter niet dat onze aanwezigheid in de bedrijven waar we actief zijn ongemerkt voorbij gaat. We zullen ons voortdurend actief blijven inzetten voor meer erkenning van de beroepsgroep, goede arbeidsvoorwaarden en individuele belangenbehartiging.

Inmiddels gaat de ledengroei gestaag door. Veel jonge technici schrijven zich in bij de NVLT. Dat sterkt ons in de overtuiging dat we

bestaansrecht hebben. De belangstelling voor onze vereniging bewijst dat er een toekomst is en blijft voor categorale vertegenwoordiging van luchtvaarttechnici.

Ondanks de dreigende economische omstandigheden wens ik een ieder prettige kerstdagen en een voorspoedig 2010 toe. Een 2010 waarin wij hopelijk allemaal ons werk kunnen behouden en ons beroep met plezier kunnen blijven uitoefenen.

Met vriendelijke groeten,

Ron Scherft
Voorzitter NVLT

Algemene Informatie NVLT
Bezoekadres Stationsplein 326
Gebouw 144, kamer 225
1117CK Schiphol Oost
Telefoon 020-348.349.2
Fax 020-348.349.6
Postadres: Stationsplein 326
1117CK Schiphol Oost
NVLT algemeen:
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie:
E-mail: leden@nvlt.org

Redactie NVLT magazine:
Bestuursleden
Opmaak: J van Braam
Drukwerk:
de Lepper - Noord Scharwoude
E-mail: redactie@nvlt.org
Correctie: Tekstbureau Opus1
www.tekstbureauopus1.nl

Rene Vagevuur

Mijn naam is Rene Vagevuur. Ik ben getrouwd en heb 4 kinderen in de leeftijden 2, 6, 10 en 14 jaar. Mijn vrouw is werkzaam in de gezins- en gehandicaptenbegeleiding. Ik ben werkzaam bij KLM - SPL/TF als luchtvaarttechnicus B1 op de B737 PG, B737 NG en de Airbus A320-familie.

Ik zit inmiddels 7 jaar in het bestuur van onze vereniging, de NVLT. In deze 7 jaar heb ik al heel wat zaken zien passeren. Ik ben op het moment de langstzittende bestuurder en ik doe dit werk met heel veel plezier en inzet. In 2002 ben ik begonnen als penningmeester, waarbij ik het stokje overnam van Martin van Dekken. Na 4 jaar werd deze functie van mij overgenomen door Alfons Meijboom en ben ik bestuurslid Algemene Zaken geworden.

Individuele belangenbehartiging

Vaak staan we als bestuur voor moeilijke opgaven, die veel tijd vergen. Elke dag zijn bestuursleden wel ergens in de weer om de belangen van de leden te dienen. Ik hoor vaak om me heen dat er weinig gebeurt. Dit is zeker niet waar. Als bestuurslid Algemene Zaken doe ik ook de individuele belangenbehartiging van leden. Vaak gaat het dan om disciplinaire zaken. Hierbij komt het regelmatig tot pittige discussies, maar na afloop ligt er altijd een uitkomst waar alle partijen zich in kunnen vinden. Een aantal van onze leden heb ik in deze zaken inmiddels bijgestaan.

In het Algemene-Zakenbeleid heb ik me de laatste tijd beziggehouden met het plannen en organiseren van cursussen voor de bestuursleden en commissieleden. Zij volgen bijvoorbeeld cursussen vergadertechnieken of een mediatraining. Voor onze CAO-onderhandelaars is een cursus onderhandelen nuttig.

Jubileum

Inmiddels ben ik begonnen met de plannen voor onze gezamenlijke mijlpaal: het 10-jarig bestaan van de NVLT, volgend jaar. We gaan dit groots vieren, en de plannen hiervoor zijn al in een vergevorderd stadium. Dus houd het goed in de gaten en reserveer op 22 mei 2010 alvast als een 'familiedag NVLT' in uw agenda. Het belooft weer een fantastische dag te worden voor het hele gezin. Degenen die ons 5-jarig bestaan hebben meegevierd in het Aviodrome, weten nog hoe

leuk dit was. Dit tweede jubileum zullen wij echter niet in het Aviodrome vieren, maar op een zeer interessante, uitdagende en spannende locatie die nu nog geheim is...

Bergen verzetten

Dat de NVLT een goede toekomst voor zich heeft, blijkt uit het feit dat we steeds vaker gevraagd worden door allerlei instanties en voor werkgroepen. Met elkaar kunnen we bergen verzetten. Maar we moeten wel in alle situaties, hoe moeilijk dit soms ook is, de kalmte proberen te bewaren.

Ik ga voorlopig met veel plezier door als bestuurder van onze mooie vereniging. Tegelijkertijd hoop ik dat er mensen zijn die zich vroeg of laat melden als bestuurslid. Zij helpen ons de continuïteit van onze vereniging ook in de toekomst te waarborgen. Voor vragen en problemen kunt u ons natuurlijk altijd benaderen.

Wij staan aan het einde van alweer een spannend en bewogen jaar. In dat jaar hebben we bergen werk verzet, hebben we met de NVLT nieuwe wegen verkend en vele belangrijke beslissingen genomen. Rest mij nog u en uw familie hele fijne feestdagen te wensen.



Rene Vagevuur (eigen foto)

Crash Turkish Airlines

NVLT assisteert bij onderzoek

In februari werd Nederland opgeschrikt door de crash van een vliegtuig in een weiland vlakbij Schiphol. Het was de 737-800 van Turkish Airlines. We kennen allemaal de verschrikkelijke beelden die we toen te zien kregen. De media zaten er boven op; het was wereldnieuws. Allerlei zogenaamde deskundigen werden geïnterviewd voor het Journaal en actualiteitenprogramma's. Ondanks het feit dat het onderzoek nog in volle gang was, trok iedereen al conclusies en werden er allerlei meningen verkondigd over de oorzaak van het ongeluk. Sommige deskundigen gingen zelfs zó ver al schuldigen aan te wijzen op de radio of in de krant. Ook werd de crash gebruikt om andere zaken uit te vergroten. Wij vinden het schandalig dat mensen dit over de rug van de slachtoffers en nabestaanden doen.

Twee onderzoeken

Er liepen verschillende onderzoeken tegelijkertijd. De Onderzoeksraad voor de Veiligheid (OVV) ging op zoek naar de oorzaak van het ongeluk. Ook onderzoekt de raad wat voor lering we uit dit ongeluk kunnen trekken. De Luchtvaartpolitie was, in opdracht van het OM, met een strafrechtelijk onderzoek bezig. Beide onderzoeken zijn gericht op waarheidsvinding, maar er is wel een verschil: mocht er verwijtbaarheid van personen of organisaties aangetoond worden, dan zal het OM deze strafrechtelijk vervolgen.

Assistentie gevraagd

De OVV heeft de NVLT gevraagd te assisteren bij het onderzoek. De NVLT had al enige tijd contact met de raad. Dirk-Jan van den Heuvel en ik zijn twee dagen op de crashsite geweest en hebben geassisteerd bij het onderzoek. Voordat wij aan deze klus begonnen, hebben we ons mentaal goed voorbereid op de dingen die we op de plaats van de crash tegen zouden kunnen komen. Er waren

immers veel slachtoffers gevallen.

Verwongen stukjes metaal

Op de plaats van de crash aangekomen, werden wij direct met onze neus op de feiten gedrukt. De impact van de crash op het vliegtuig was enorm. De ravage was zo groot, dat het moeilijk voor te stellen was dat er nog overlevenden waren. Wij zijn beide luchtvaarttechnici op de 737. Het is op z'n zachtst gezegd vreemd om een type vliegtuig waaraan we vele jaren hebben gewerkt in deze toestand te zien. Onderdelen die we regelmatig hebben verwisseld, waren veranderd in verwongen stukjes metaal. De cockpit die we zo goed kenden, was nu een stille getuige van de laatste handelingen van vliegers. Over de andere verwijzingen naar het verschrikkelijke menselijke leed zullen we het maar niet hebben. We hebben er slecht van kunnen slapen.

Positieve bijdrage

Wij zijn blij dat wij met onze expertise een positieve bijdrage hebben kunnen leveren aan het onderzoek, zodat de Onderzoeksraad een zo

goed mogelijk beeld over de oorzaak van de crash kan vormen. De slachtoffers en nabestaanden hebben hier het volste recht op. Het rapport van de OVV wordt omstreeks februari 2010 verwacht.

Advies aan anderen

Onze expertise ter plekke bleef niet onopgemerkt. Wij hebben diverse

instanties zoals bergers, de Luchtvaartpolitie en de brandweer geadviseerd over veiligheidsaspecten. Denk daarbij aan radioactieve elementen, brandstof, hydraulica, batterijspanning en brandblusbottles. Bij ieder verzoek om advies maakt de NVLT de afweging om al of niet expertise te leveren.

Ontnuchterend

Wat hebben wij er nog meer van geleerd? Als luchtvaarttechnicus pretendeerde ik natuurlijk de vliegveiligheid hoog in het vaandel te hebben. Na de plaats van de crash van dichtbij te hebben gezien, kijk ik strikter tegen deze pretentie aan. Ik ben me in mijn dagelijks handelen meer



bewust geworden van veiligheidsaspecten. Onzorgvuldig werken als luchtvaarttechnicus kan desastreuze gevolgen hebben. Als ik een verkeerde inschatting maak, kan dat zelfs leiden tot een crash zoals die van Turkish Airlines. Op deze manier zijn we met onze neus op de feiten gedrukt. Dat had een ontvullend effect en het zet ons op scherp in ons werk. Ik ben van mening dat iedere luchtvaarttechnicus op deze harde en confronterende manier zou moeten kunnen inzien wat het woord 'vliegveiligheid' inhoudt.

Rob Swankhuizen

LET OP!

Bij werkzaamheden op de
"secured restricted area" in het
buitenland

Waar moet je op letten?

Als luchtvaarttechnici naar het buitenland wordt uitgezonden voor technische werkzaamheden aan vliegtuigen op de 'secured restricted area' (SRA) van een buitenlandse luchthaven gelden er speciale regels. Bij de leden van de NVLT is hier nog onduidelijkheid over. Om problemen te voorkomen, is het echter belangrijk om goed op te hoogte te zijn van zaken waarop je in dit geval moet letten.

Autorisatie

Voordat je werkzaamheden op de SRA mag uitvoeren moet je door de lokale autoriteiten van de betreffende luchthaven gerechtigd zijn om dit te doen. Het maakt daarbij niet uit het gaat om werkzaamheden van korte duur - bijvoorbeeld voor een 'pre flight inspection' (PFI) - of van langere duur. Ben je niet geautoriseerd en wordt je door een overijverige autoriteit van de luchthaven gecontroleerd, dan kun je worden aangehouden vanwege strafbaar handelen.

De NVLT is van mening dat men hier uiterst voorzichtig mee om moet gaan, ook vanwege de huidige problematiek met terroristen. Concrete consequenties voor NVLT-leden zijn afhankelijk van de lokale autoriteiten waar je mee te maken hebt.

De NVLT heeft grondig onderzocht wat formeel de mogelijkheden zijn in een dergelijke situatie. Hieruit blijkt dat er niets formeel is geregeld. Geen enkele instantie heeft hier een oplossing voor. Zelfs na lobbyen van de NVLT bij ICAO en de EU is een oplossing niet in zicht.

Crew Identification Card

Voor de Nederlandse vliegers is het beter geregeld, er komt voor hen een Europese 'Crew Identification Card'. Deze card geeft hen het recht om op elke Europese luchthaven een pre flight inspection of andere veiligheidscheck uit te voeren. Buiten Europa geldt deze card niet. De vliegers vallen onder de definitie van crew, waardoor zij gemakkelijker aan de lokale autoriteit kunnen aantonen dat zij bij het betreffende vliegtuig horen. Luchtvaarttechnici hebben dit voordeel niet. Bij het uitvoeren van een PFI buiten Europa is ook voor vliegers overigens niets formeel geregeld. Dat betekent dat ook zij in de problemen kunnen raken bij controles.

Wirwar van regels

In de landen buiten Europa stellen de autoriteiten elk voor zich eisen op voor het betreden van de SRA. Dit leidt tot een onoverzichtelijke wirwar van regels en voorschriften. Er moeten dan ook duidelijke afspraken gemaakt worden met de vliegtuigonderhoudorganisaties die de luchtvaarttechnici naar het buitenland uitzendt. De NVLT heeft de KLM ervan kunnen overtuigen dat het uitzenden van luchtvaarttechnici naar het buitenland mogelijk problemen geeft voor de betrokken luchtvaarttechnici. De KLM wilde dit voorkomen en heeft samen met de NVLT naar oplossingen gezocht. Dit heeft geleid tot de volgende afspraken:

Voordat de luchtvaarttechnicus begint met de werkzaamheden op de SRA van een buitenlandse luchthaven, moet de lokale vertegenwoordiger voor de benodigde papieren zorgen. Deze KLM-representative of lokale afhandelaar is ook verantwoordelijk voor het opvolgen van de procedures en het verzamelen van informatie over de regelgeving die geldt voor de betreffende luchthaven. De afspraak is, dat de lokale vertegenwoordiger de luchtvaarttechnicus een geldige toegangspas overhandigt, voordat deze de SRA betreedt. Als dit niet mogelijk is, moet de lokale vertegenwoordiger een document van de lokale autoriteit aan de luchtvaarttechnicus overhandigen, waaruit blijkt dat hij de SRA mag betreden. Zonder een toegangspas of een geldig

document is het onverstandig om de SRA te betreden. Wij gaan er overigens vanuit dat elke buitenlandse luchthaven een KLM-representative of lokale afhandelaar heeft.

De NVLT meent dat soortgelijke afspraken ook bij andere vliegtuigonderhoudorganisaties moeten worden gemaakt. Wij hopen dat de leden die hier werken dit bij hen aankaarten.

Let op!

Het komt voor dat de luchtvaarttechnicus onder de noemer 'deadheading crew' op de General declaration 'GEN DEC' worden bijgeschreven. De operator, maar ook de vliegtuigonderhoudorganisatie, meent dan soms dat de luchtvaarttechnicus op deze manier formeel gerechtigd zijn voor werkzaamheden op de SRA. Dit is niet juist. Omdat de luchtvaarttechnicus formeel geen crew is kan hij of zij niet op de GEN DEC worden bijgeschreven. Bovendien geeft de GEN DEC geen formeel recht voor het uitvoeren van werkzaamheden op de 'secured restricted area' in het buitenland.

Meer informatie? De nieuwsbrief van 5-3-2009 bevat uitgebreide instructies voor werkzaamheden op SRA's. Kijk op de website van de NVLT voor het nieuwsbrievenarchief.

Rob Swankhuizen

De NVLT heeft de ICAO opheldering gevraagd, hieronder de antwoorden.

NVLT 1: "Is it formally possible for Aviation Technicians to be considered as crew or not?"

ICAO Reply to 1: In light of the definitions of "crew member" and "flight crew member" found in Annex 9 (and, for your information, in some other ICAO Annexes, as well), my opinion is that aviation technicians cannot be considered as crew.

NVLT 2: "Is it formally possible for Aviation Technicians to be added to the "general declaration" or crew-list or not?"

ICAO Reply to 2: The Crew Manifest portion of the General Declaration is intended to describe and detail those individuals employed by the operating carrier and assigned duties on the aircraft during a flight duty period for which the General Declaration has been issued. In most cases, national legislation and implementing regulations in States limit the list to only working crew. However, in some States, the list may also include repositioning (deadheading) crew (i.e. those who are arriving as non-working but who

will operate the return flight or other flight leaving that State). Many States require that a General Declaration be prepared well in advance of a flight's departure, and submitted to the authorities for review and approval prior to departure (12 to 24 hours in most cases). If aviation technicians are only assigned to a flight until last moment, they would likely not be reflected on a General Declaration in accordance with existing advance submission requirements. This could cause problems for aircraft operators. However, it is up to the aircraft operator how to handle the transport of these technicians. If the operator decides to include technicians in the Gen Dec, the operator takes full responsibility, in case there are problems at the destination State. Therefore, I would suggest that you seek more details from your local airlines to determine how, and in what manner, they deal with this issue.

NVLT 3: "If yes, does the General Declaration give Aviation Technicians the formal right to fulfil their work in the Secure Restricted Areas of airports?"

ICAO Reply to 3: The purpose of the General Declaration is limited to providing information to the relevant (immigration, health, quarantine, customs) authorities of the destination State as to the entry and departure of an aircraft and its crew. It does not go beyond that, so your query above is moot. Who has a right to work in SRAs is a matter to be decided by the authorities of the State concerned.

NVLT 4: "Is it formally possible for Aviation Technicians to be considered deadheading crew or not?"

ICAO Reply to 4: As aviation technicians are not "crew" as per Annex 9 definitions, this question is irrelevant.

NVLT 5 and 6: "How can our members verify that ICAO Contracting States have implemented Annex 9's para. 3.72 in their legislation?" "How can our members obtain the measures from ICAO Contracting States for temporary entry into their territories?"

ICAO Reply to 5 and 6: ICAO has received information from only one State (the UK) that its national legislation differs from the provisions of 3.72. The best course for your members to follow would be to check with each State individually regarding its regulations on the matter.

NVLT 7: "Is paragraph 3.72 of Annex 9 adopted in EU regulation No. 300/2008 that requires our members to have an airport identification card for entering all SRAs in European airports?"

ICAO Reply to 7: I do not know if 3.72 has been adopted in this regulation.

NVLT 8: "If paragraph 3.72 of Annex 9 is not adopted in this EU regulation, will there be a mutual recognition about this article 3.72 between the European Commission and the ICAO (similar to the 17 September 2008 Memorandum of Cooperation between the European Community and ICAO on aviation security

audits/inspections and related matters)?”

ICAO Reply to 8: Presently, Annex 9 is not being audited by ICAO (expect for 15 “security-related” provisions, of which 3.72 is not part), so the above issue is not relevant.

NVLT 9: “Is article 3.72 of Annex 9 also valid if only a mandatory pre-flight inspection (PFI) has to be performed by the aviation technician even if there is no urgent purpose for it?”

ICAO Reply to 9: PFIs have nothing to do with para. 3.72, as far as I know, so I do not see how the two issues are linked! PFIs, if I am not mistaken, are to do with safety, and not facilitation (Annex 9).

De zin of onzin van een ervaringslogboek

Ik werk voor het vliegtuigonderhoudbedrijf CHC uit Den Helder. Tijdens een audit van de IVW kon het bedrijf niet aantonen dat haar luchtvaarttechnici gedurende zes maanden in een periode van twee jaar haar autorisatieprivileges voor de betreffende vliegtuigtypes had uitgevoerd. Hoe zit het nu met dat bijhouden van de ervaringseisen?

Bij de audit ging er ergens in mijn hoofd een belletje rinkelen... In mijn KLM-tijd had ik namelijk ook al eens gehoord van het bijhouden van de ervaringseisen. Nu wilde ik het echt weten. Ik belde met Rob Swankhuizen en had al snel de informatie verzameld die ik nodig had om te begrijpen wat de ervaringseis eigenlijk betekent. In dit artikel zet ik deze informatie op een rij.

Alle informatie rond het aantonen van ervaring staat in de EASA Decision no. 2007/018/R van 18 december 2007. Deze Decision is het amendement op de ‘Acceptable Means of Compliance and Guidance Material to Commission Regulation (EC), No. 2042/2003’.

Wat geeft de Decision aan?

Je mag de privileges die behoren bij het Part-66 AML uitoefenen als je twee zaken kunt aantonen.

1. De tijdsduur

In een periode van twee jaar heb je zes maanden aaneengesloten gewerkt bij een en hetzelfde vliegtuigonderhoudbedrijf (het

moet een erkend bedrijf zijn). Ook als je zes maanden hebt gewerkt bij verschillende erkende vliegtuigonderhoudbedrijven heb je voldoende ervaring, of als je binnen twee jaar zes maanden bij hetzelfde bedrijf hebt gewerkt, maar niet als een aaneengesloten periode. Zes maanden staat gelijk aan honderd dagen werkervaring bij een erkend onderhoudsbedrijf, mits je in die periode Part-66 AML-privileges uitoefent. Deze regel vormt voor de meesten van ons geen probleem.

2. Het soort ervaring

In de Decision wordt onderscheid gemaakt in vier ervaringscategorieën: A, B₁, B₂ en C. De omschrijving van de categorieën is als volgt: “servicing, inspection, operational or functional testing, trouble-shooting, repairing, modifying, changing components, supervising these activities, releasing aircraft to service”.

Hoe ga je nu aantonen dat je daadwerkelijk een deel van de hier boven genoemde activiteiten hebt uitgevoerd?

De Decision zegt daarover het volgende:

The experience should be documented in a individual log book or in any other recording system (which may be a automated one).

Zelf een logboek bijhouden

Zolang je dus de beschikking hebt over een systeem waarmee je kunt aantonen dat je ervaring hebt opgedaan voor het type op je Part-66 AML hoeft je verder niets bij te houden. Hanteert het vliegtuigonderhoudbedrijf waar je voor werkt een dergelijk systeem echter niet of houdt het niet volledig je ervaring bij, dan moet je zelf een logboek bijhouden.

Welke informatie in het logboek?

De volgende gegevens moeten volgens de Decision bijgehouden worden:

Date, A/C type, Reg A/C, ATA (niet verplicht), Definition of work, base or line maintenance, category (A, B₁, B₂, C), work performed/supervised/ released.

Hieronder een voorbeeld.

Date	A/C Type	Reg. A/C	ATA
Definition	Of work	Base	Line
		A - B1 - B2 - C	
		Preformed/Supervised/Released	

Door de ontbrekende gegevens in te vullen of te omcirkelen, is het eenvoudig om je ervaring van die dag vast te leggen. Wel is het van belang om de relevante data binnen twee jaar vast te leggen.

Audits en controles

Wat gebeurt er als je niet kunt aantonen dat je voldoende ervaring hebt? Wordt je Part-66 AML dan niet meer verlengd? De IVW voert geen pro-active controle uit. Wel kan deze instantie bij een aanvraag voor vernieuwing of verlenging vragen hoe het met de 'experience requirements' gesteld is. Het IVW is gerechtigd om onderzoek te doen als je je Part-66 AML voor een bijschrijving of vijfjaarlijkse verlening opstuurt. Ook bij een eventuele audit bij het bedrijf waar je werkt kan het ICW vragen voor bewijsmateriaal voor de ervaring.

Eigen verantwoordelijkheid

Het onderhoudsbedrijf behoort te kunnen aantonen welke medewerkers geautoriseerd zijn. Kan het bedrijf dit niet aantonen, dan mag je de privileges die bij je Part-66 AML horen niet uitoefenen. Op dat moment is het ook niet toegestaan om de CRS af te geven. Ga dus goed na of het bedrijf waar je voor werkt deze ervaringgegevens wel goed bijhoudt. Is het antwoord 'nee', dan moet je een eigen logboek bijhouden. Het is jouw Part-66 AML, dus jouw verantwoording om je ervaring aan te tonen. Misschien vraag je je af: 'Wat gebeurt er als ik meerdere types op mijn Part-66 AML heb staan? Moet ik dan voor ieder type afzonderlijk zes maanden ervaring kunnen aantonen?' Nee, dat hoeft niet. Als de vliegtuigen op elkaar lijken, is je ervaring met vliegtuigtype A ook geldig op type B.

Niels van Roon, CHC

Het standpunt van de NVLT

De NVLT is van mening dat de Decision is geïntroduceerd zodat luchtvaartautoriteiten meer mogelijkheden hebben om te controleren of de Part-66 AML-houders voldoen aan de voorgeschreven Part-66/145 experience voorwaarden. De Decision geeft aan dat het de verantwoordelijkheid

is van de Part-66 AML-houder om ervoor te zorgen dat zijn/haar experience voldoet aan de gestelde eisen. Volgens de NVLT heeft het 145-bedrijf hierin geen verantwoordelijkheid, maar moet het de Part-66 AML-houder wel in de gelegenheid stellen om via de bedrijfssystemen inzage te krijgen in de door hem uitgevoerde werkzaamheden (experience).

Met de introductie van de Decision worden de kwalificatie-eisen aan de luchtvaarttechnici stringenter word. De NVLT beschouwt deze gang van zaken als een positieve ontwikkeling in aircraft maintenance en verwacht dat hierdoor de vliegveiligheid verbetert. De NVLT meent dat het een goede zaak is als het IVW strikter gaat controleren. Het kan en mag dan niet meer voorkomen dat leden luchtvaarttechnici privileges uitvoeren, terwijl ze niet voldoen aan de nieuwe experience eisen.

De NVLT is van mening dat het wenselijk is dat de luchtvaarttechnici voldoet aan zoveel mogelijke experience eisen. Alleen dan kan het niveau van ervaring en kennis worden gewaarborgd. Om aan zoveel mogelijke experience eisen te kunnen voldoen meent de NVLT dat de Part-66 AML-houder door het 145-bedrijf in de gelegenheid moet worden gesteld om aan de nieuwe eisen te kunnen voldoen.

De Decision geeft aan dat:

"For category B1 and B2, for every aircraft included in the authorization the experience should be on that particular aircraft or on a similar aircraft within the same license subcategory. Two aircraft can be considered as similar when they have similar technology, construction and comparable systems."

De NVLT heeft grote problemen met deze uitspraak en meent dat het een onveilige situatie creëert als de luchtvaarttechnici bijvoorbeeld wel experience heeft op een bepaald type, maar niet op een ander type,

waar men bijvoorbeeld bijna nooit aan werkt. Als de Decision zegt dat het een 'similar' type is, en men blijft zijn privileges uitoefenen op een relatief onbekend type, ontstaat er een ongewenste situatie.

De NVLT heeft bij de hoofdinspecteur Luchtvaart Technische Bedrijven van het IVW haar bezorgdheid geuit en om uitleg gevraagd.

NVLT Vragen aan de hoofdinspecteur van het IVW;

1. *Wordt het Part-66 AML wel of niet vernieuwd als de AML-houder zijn experience niet kan aantonen, of blijft zijn AML geldig, maar heeft de AML-houder niet het formele recht om zijn certification privileges te mogen uitvoeren?*
Antwoord IVW: Part-66 AML blijft geldig (mits verlengd); privileges mogen niet worden uitgeoefend als niet aan de ervaringseisen word voldaan.
2. *Op wat voor een manier meent de IWW controle te gaan uitoefenen of de AML-houder daadwerkelijk voldoet aan zijn experience eisen?*
Antwoord: IWW voert audits uit, bij erkende bedrijven en op zelfstandig werkende GWK's.
3. *Wat verstaat de IWW onder 'on the spot checks'?*
Antwoord IVW: Ter plaatse uitgevoerde controles, tijdens audit of ongepland werkplekbezoek.
4. *Hoe en op wat voor manier wil de IVW omgaan met de verschillende activiteiten in de 'Nature of the experience'?*
Antwoord IVW: De ervaring moet bestaan uit genoemde activiteiten; andere activiteiten zijn in principe (m.u.v. gespecificeerde 20%) niet relevant.
5. *Moet men experience kunnen aantonen in alle benoemde activiteiten en zo ja wat is dan de rato hiervan?*
Antwoord IVW: Nee, niet alle benoemde activiteiten zijn noodzakelijk.
6. *Moet men daadwerkelijk bij alle experience activiteiten fysiek aan het vliegtuig werkzaam zijn geweest, m.a.w. moet men "actual hands on the aircraft" hebben gehad om te voldoen aan de experience eisen?*
Antwoord IVW: Nee.
7. *De eisen in de decision gelden primair voor Part 66-AML houder om zijn AML licentie geldig te houden voor de aanwezige vliegtuigtype(s) op het Part 66-AML. Zijn deze eisen direct reflecteerbaar op een Part-145 certification autorisatie of zijn hierbij andere criteria van toepassing. [ref 145.A.35 (c)]?*
Antwoord IVW: De geldigheid van een bestaande AML wordt niet beïnvloed door ervaring, slechts de mogelijkheid privileges uit te oefenen. Bedrijfsautorisaties dienen hier rekening mee te houden. Part-145 organisaties zijn verantwoordelijk voor het zorgen voor voldoende ervaring. Het is de dagelijkse verantwoordelijkheid van de houder de ervaring te bewaken.
8. *De NVLT is van mening dat de experience voorwaarden uit de decision niet in het MOE verwerkt kunnen en mogen worden omdat deze niet bij Part-145 behoren. Deelt u de mening van de NVLT?*
Antwoord IVW: Nee, zowel het Part-145 bedrijf als de AML-houder hebben een eigen verantwoordelijkheid met betrekking tot het verkrijgen en behouden van voldoende recente ervaring. Eisen voor de Part-66 AML-houder hoeven niet in het MOE te worden opgenomen, het part-145 bedrijf is hier vrij in.
9. *De NVLT heeft grote problemen met deze te ruime uitleg (similar aircraft), in relatie tot het afgeven van een CRS op een vliegtuigtype, om de beoogde experience eis in stand te willen houden.*
Antwoord IVW: Waarvan akte.
10. *Kunt u aangeven hoe de clusters van similar aircraft zijn ingedeeld?*
Antwoord: Zoals de Decision stelt: vergelijkbare vliegtuigen hebben vergelijkbare technologie, vergelijkbare systemen en vergelijkbare constructie.

Rondje Suriname

Het is vier uur op zaterdagochtend als thuis de telefoon gaat. Ik negeer de bel en draai me nog eens om. Slapen kan ik niet meer, want ik denk direct aan mijn oude moedertje en vraag me af wat er aan de hand is. De telefoon gaat een tweede keer, en ik neem toch maar op. De dienstdoende LMO van Hangar 11 vraagt of ik beschikbaar ben voor een klusje buitenland. Ze vertellen je nooit wat het 'klusje' is en waar dat klusje staat. Snel mijn agenda voor de week erbij gepakt. Verrassend genoeg stond er de hele week niets gepland. "Ja o.k., ik kan."

"De PZ-TCM, een oude 747 van de Surinaamse Luchtvaart Maatschappij, staat stuk in Paramaribo. Motor 3 heeft het begeven. We weten nog niet wat we gaan doen." Nou, dat is dan lekker, dacht ik nog. "Waarschijnlijk gaan we de kist naar een bestemming ferriën om de motor te verwisselen. Welke bestemming dat wordt, is nog niet duidelijk. Misschien gaan we wel een motor verwisselen op Paramaribo, maar misschien ook niet." Dat past dus precies in mijn straatje. Veel onduidelijkheid en veel improviseren.

"Gaan jij en Nick maar vast naar Paramaribo. Mocht het nodig zijn, dan komen er nog wel een paar man achteraan." Ik kijk nog even op de lijst welke mannen dan zijn en kom tot de conclusie dat het met die personen een zware klus gaat worden. Niet dat het onervaren mannen zijn. Integendeel. Meer vanwege de vrolijke instelling die zij hebben en de drukte die zij doorgaans uitstralen. Top dus. Nick en ik gaan er dan maar van uit dat we gaan ferriën. Snel rapen we wat gereedschap bij elkaar en pakken de ferry kit in. Na onze tassen, koffers en het gereedschap te hebben ingecheckt, kunnen we redelijk snel vertrekken. Aan boord lekker gegeten en een power-nap gedaan. We wisten toen nog niet dat er nog vele zouden volgen. Met nog een paar uur te gaan tot de landing kwam de purser melden dat er telefoon voor me was. Op naar het kantoor dan maar. De DMM'er wist te melden dat we naar Amsterdam gaan ferriën. Hij vroeg of wij bereid waren op zondagochtend om 6 uur met de TCM te vertrekken. Ja, wat moet je dan? De SLM heeft twee vliegtuigen. De halve vloot staat aan de grond. We hebben maar besloten om akkoord te gaan.

De bomen in het tropisch regenwoud worden

steeds groter. Kokosnoten laten zich nu onderscheiden van het groene loof. De nieuwe bult van KLM strijkt zachtjes neer op het Surinaamse asfalt en we komen tot stilstand voor een bouwput. Dit blijkt de nieuwe terminal te zijn, die nog niet afgebouwd is. We worden begeleid naar de oude terminal, een korte wandeling tussen de regenbuien door. Al snel komt de koffer van Nick op de band aangeschoven en snel daarna volgt de koffer met de ferry kit. De koffer met overall's, werkschoenen en het bij elkaar gesprokkelde gereedschap dook pas vier maanden later in Amsterdam weer op... Een doos met oliefilters en O-ringen is al door SLM-monteurs uit het bulkruiem gehaald, waar het op Schiphol op het laatste moment in was gezet. Daar kwamen we dus goed mee weg.

Op naar de kist dan maar. De lokale luchtvaarttechnicus van de KLM heeft samen met de SLM-monteurs al een groot deel van de ferrychecklist afgewerkt. We kunnen direct beginnen met het fixeren van de draaiende delen van de motor. De uitlaat en turbine van de motor zien er erg troosteloos uit. Gloeiend turbine materiaal is vastgesmolten in de uitlaat. Ja, een verwisseling is niet overdreven, maar het is onmogelijk om in Paramaribo een nieuwe motor uit te laden. Daarom gebeurt dat niet hier. Nadat de ferrychecklist is afgewerkt besluiten we nog even de motoren te starten voor een leak check. Gelukkig! Ze doen het alledrie. Dat is maar goed ook, want we zullen ze morgen hard nodig hebben. De vereiste take off power run doen we morgen wel, want daar moeten we de baan voor op. Anders blazen we de hele infrastructuur van Zanderij weg.

Op naar het Torarika hotel. Een uurtje rijden langs wegen die mij sterk doen denken aan Indonesië, waar ik ooit nog eens vijf jaar heb gewoond en gewerkt. Een warung, een toko en mensen langs de weg. Het lijkt erop dat ze allemaal buiten leven en buiten eten. Gezellig.

Half één. We checken in bij de receptie van Torarica en lopen daarna langs de bar naar onze kamers. "Wat gaan we doen, Nick?" "Even m'n koffer wegzetten en dan zie ik je in de bar. We hoeven pas om half vier op, toch?"

In deze bar ontdekte ik even later het Parbo biertje. Verrukkelijk! Ik heb voldoende reden om hier terug te komen voor nader onderzoek. Welterusten, tijd voor onze tweede power-nap.

Half vier, het mobieltje rinkelt. Om zes uur vertrekken gaat niet lukken. We mogen nergens een tussenlanding maken. Eerst moeten we onderzoeken wat we nu gaan doen. Terug naar bed dan maar voor de derde power-nap.

Na veel heen en weer bellen gaan we ons 'vertrekwijs' richten op de maandagmorgen. We besluiten de take off power run vandaag toch maar te doen, zodat we maandag niet voor verrassingen komen te staan. Op tijd naar het veld dan maar, want we zijn 's avonds uitgenodigd voor een hapje en een drankje bij de KLM-station manager en zijn vrouw.

Samen met enkele bemanningsleden van de SLM taxiën we de kist naar de baan om de drie goede motoren op take off power te testen. Alles verloopt soepeltjes. Om negen uur zijn we in het restaurant waar we met Alfred hebben afgesproken. Heerlijk gegeten en weer een Parbo genuttigd. Inmiddels ben ik klaar voor mijn vierde power-nap, want het is nu wel duidelijk dat we maandagmorgen om zes uur gaan vertrekken om via Tennerife South naar Amsterdam vliegen om daar de motor te laten verwisselen.

Nou, naar bed dan maar. Om drie uur volgt de wake up call. Maar je moet toch eerst nog langs de bar, hé?

Het lijkt wel of ze die bar expres vlak bij de gang naar de kamers hebben neergezet. Er is geen ontkomen aan. "Eén Parbootje dan maar, Nick?" "Is goed, Ron." Nick vindt alles best.

Power-nap nummer vier. Om half vier vertrekken we met het busje naar Zanderij. Daar ontmoeten we de bemanningsleden die de kist naar Amsterdam moeten ferriën. Een gezellig stel, constateer ik. We begeven ons naar de kist. Zullen we de oude catering er ook maar afhalen, voordat het vanzelf wegloopt? Goed plan. Alleen het zilverwerk en de plastic bakken en zakken blijven aan boord. We zouden het nog nodig hebben.

Zes uur, we taxiën naar de baan en lijnen de kist op. Captain Frans zet motor 1 en 4 op take off power en wacht. Wat is dat, Frans? Geen vertrouwen in de techniek? Dan toch: de remmen gaan los en langzaam, het rudder naar links uitgetrapt, wordt motor 2 bijgeschoven. We komen op gang. Ik weet niet hoe lang deze baan is, maar we hebben hem helemaal nodig. Als we los komen, zie ik de

kokosnoten langs de raampjes voorbij komen. Langzaam worden ze kleiner om tenslotte in het loof verdwijnen. We hangen.

Na een uurtje of zes zetten we de landing in voor Tennerife South. Herinneringen aan 1977 zet ik maar snel uit mijn hoofd. Dat was een andere luchthaven en dit is een ander vliegtuig. "Wat nou, Frans? Een blinkend thrust reverser lampje?" Tot nu toe ging het zo goed.

Weer de ferrychecklist afgewerkt en de transit check gelopen. Motor twee stond inderdaad nog in reverse, dus het lampje blinkte niet voor niets. Daar sta je dan, zonder gereedschap. Dat was immers nog onderweg naar Paramaribo veronderstelde ik. Maar daar hadden we nu niets aan. Ik kon ergens een dopje 3/8^e lenen, maar dat was het dan wel. Dan maar op zoek naar iets wat we konden gebruiken om de reverser terug te draaien. De catering bracht een oplossing. Een kurkentrekker, mits een beetje gemodificeerd, kan ook dienen als een spline adapter. Probleem opgelost en de reverser gedeactiveerd. "We zijn er klaar voor", meldde ik aan de crew. "Ja, wij ook maar we hebben een probleem met het flight plan naar Amsterdam. We hebben het niet gered." Maandagavond in Amsterdam gaat niet meer lukken. Daglicht operatie only. Je begrijpt het wel. Dus op naar een hotel. Captain Frans trakteert nog even op een biertje en daarna een lange power-nap.

Na een uitstekend ontbijt brengt het hotelbusje ons naar het veld, waar wij om negen uur weer het luchtruim kiezen. Er is toegezegd dat we na de landing direct naar hangar 12 kunnen taxiën, waar een ploeg klaar staat om de motor te verwisselen. Helaas is de toren een andere mening toegedaan. We worden onverbiddelijk naar de G-buffer gedirigeerd. Pech. Dan maar even bellen met Jaap. "Jaap, waar ben je. Heb je een trekker bij je?" "Ja ik rij op de Bravo en kom er aan." Snel de pennen in de poten en daar is Jaap. Op naar hangar 12.

"Frans, ga jij maar even achter zitten. Ik doe het laatste stukje wel." Om vijf uur komen we dan eindelijk aan in hangar 12. De douane en marechaussee staan al klaar voor een 100 procent controle. De collega's staan ook al klaar en ze gaan direct aan de slag. Aan het eind van de avonddienst is de motor klaar voor het proefdraaien.

Woensdagochtend is de PZ-TCM volgens schema

weer op tijd vertrokken en hebben wij eindelijk een behoorlijke nachtrust gehad. Een raar reisje, maar wel zo'n gebeurtenis waardoor je zegt: "Ja, dit is een leuk beroep".

Ron Scherft

voor power-nap zie:

<http://www.gezondlevenblog.nl/powernap-productiviteit-slapen>

De driehoek

Op 1 januari 2009 is Martinair een honderd procent dochter van de KLM geworden. Daarmee wordt Martinair onderdeel van de Air France - KLM group. Transavia.com was al langer een honderd procent dochter, die volledig onafhankelijk opereert in de Low Cost-markt. Op dit moment wordt er serieus onderzocht in hoeverre deze drie entiteiten synergie kunnen opleveren en daarmee de kosten van de hele groep omlaag kunnen brengen.

Terwijl de cargo divisies van Air France en KLM al enige tijd volledig in elkaar zijn opgegaan, is Martinair nog een onafhankelijke vrachtvervoerder. Transavia.com opereert in een markt die vreemd is voor de grote twee en is aandeelhouder in Transavia-France. Deze maatschappij is onlangs opgericht met de expertise van Transavia.com. Voor zover het de KLM-groep betreft, hebben alle drie bedrijven een eigen onderhoudsfaciliteit, terwijl ze ook met vliegtuigtypen opereren die niet vreemd zijn binnen KLM Engineering & Maintenance.

Er zijn nog geen besluiten genomen om ook op technisch gebied synergie te bereiken. Desondanks kijken we met argusogen naar de actuele ontwikkelingen. Het ligt voor de hand om de onderhoudsfaciliteiten in elkaar te schuiven. Zonder een oordeel uit te spreken, zien wij wel duidelijke cultuurverschillen tussen de verschillende maatschappijen. Ook de processen in de drie bedrijven verschillen van elkaar. Waarschijnlijk zullen deze verschillen behoorlijke problemen opleveren als de onderhoudsfaciliteiten in elkaar geschoven worden. Wordt het dan één divisie? Wat

doen we dan met de drie verschillende CAO's en de daarin vastgelegde arbeidsvoorwaarden? Wie levert er in, wie gaat er op vooruit? Behouden we allemaal onze baan?

Dit zijn belangrijke zaken om nu al goed over na te denken en ons op voor te bereiden.

We wachten dan ook met spanning op de besluiten die in de toekomst genomen gaan worden.

In deze situatie is het van belang dat onze vereniging ook bij Martinair gaat groeien, zodat we in de toekomst ook hier de erkenning kunnen aanvragen!

Ron Scherft

Tien jaar NVLT

Volgend jaar in mei is het zover: de NVLT bestaat dan tien jaar.

Wat hebben we allemaal bereikt in die periode? Die vraag hoor ik nog wel eens van leden. Voor ik die vraag beantwoord, moet ik altijd goed nadenken. Maar dan komen er altijd wel enkele belangrijke zaken naar boven.

We hebben erkenning gekregen voor de onafhankelijkheid van ons beroep. De wetgeving is zodanig veranderd dat de positie van de luchtvaarttechnici binnen de onderhoudsbedrijven nu wel duidelijk op de kaart staat.

Verworvenheden

Heeft dat nu geleid tot een structurele

verbetering van de arbeidsvoorwaarden?

Nee, nog niet. Natuurlijk, bij de KLM hebben

we een vergoeding voor onze bevoegdheden

gekregen, een betere regeling voor meevliegende grondwerktuigkundigen en verder wat kleine

verbeteringen. Bij Transavia waren de resultaten

van ons eerste CAO-overleg voor de technici goed

te noemen. Langer doorlopende loonschalen,

toeslagen voor diverse neventaken, verbetering van

de vergoedingen voor nachtdiensten en een veel

royalere regeling voor bedrijfsongevallen.

Bewustwording

Verder loopt er nog een traject dat moet leiden tot herwaardering van een aantal technische functies.

Dit traject wordt in de loop van de komende maanden afgerond.

Belangrijk is dat de beslissing van de luchtvaarttechnici, of er gevlogen gaat worden of niet, nu gerespecteerd wordt. De druk die er was voor het ontstaan van de NVLT is er nu niet of nauwelijks meer. Er is bij de technici een stuk bewustwording over hun verantwoordelijkheden ontstaan die er voorheen niet was. Dat is een groot goed.

Groei

De vereniging is groeiende. We gaan uitbreiden naar andere bedrijven dan de KLM en Transavia. Bij CHC Netherlands in Den Helder is inmiddels voor de tweede maal de erkenning aangevraagd. Daar gaan begin 2010 de CAO-onderhandelingen weer van start. Ons doel is om daarbij aanwezig te zijn als CAO-partij. Het grote ledental bij CHC rechtvaardigt ons inziens een categorale vertegenwoordiging van de technici.

Beloning

Bij de KLM gaan we een drukke periode tegemoet. In de komende tijd gaan we daar een werk- & rusttijdenregeling ontwerpen, waarin de belangen van de technici en de eigenaardigheden van het beroep beter tot hun recht kunnen komen dan in de huidige regeling. Daarbij hoort dan ook een andere wijze van belonen van onregelmatigheid. Die beloning staat dan ook ter discussie in dit traject.

Ron Scherft

	5						7	
2	6			8			1	4
			9		4			
		4	2		8	9		
	7						8	
		2	4		1	6		
			6		9			
3	2			4			9	5
	8						4	



Lid worden van de Nederlandse Vereniging Luchtvaarttechnici

Door dit formulier in te vullen geeft u aan dat u een lidmaatschap van de NVLT wenst. De NVLT kent twee soorten van lidmaatschap welke zijn:

- Standaardlidmaatschap voor 15 euro.
- Uitgebreid Lidmaatschap voor 25 euro per maand.

De beide vormen van het lidmaatschap staan omschreven in het huishoudelijke reglement dat openbaar te vinden is op onze website: <http://www.nvlt.org>

De vakbondsbijdrage zit bij KLM en Transavia.com in het cafetaria systeem. Als u dit formulier opstuurt ontvangt u ook een hardkopie van het huishoudelijke reglement. Ook ontvangt u naast het uitgebreide aanmelding formulier het NVLT welkomst pakket. Bent u lid van een andere vakbond, dan is de opzegtermijn meestal 3 maanden. Tijdens deze overbruggingsperiode bent u geen contributie aan de NVLT verschuldigd.

Waarom lid te worden van de NVLT ?

- De NVLT als organisatie biedt u alle informatie en praktische hulp gerelateerd aan uw werk.
- De NVLT staat voor solide arbeidsvoorwaardelijke onderhandelingen met uw werkgever.
- De NVLT heeft als doel de positie van CS te verbeteren.

Voornaam/Achternaam (mw,hr) _____

Adres _____

Postcode _____ Woonplaats _____

Telefoonnummer/GSM _____

E mail adres _____

Werkgever _____

Functie _____

Autorisatie(s) _____

Dit formulier kunt u sturen naar:

De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici

Stationsplein 326

1117CK Schiphol

