

Het blad van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Technici

# ***NVLT*** magazine

Juni 2001

Jaargang 1 uitgave 2



Verslag A.L.V.

Meer JAR perikelen

## INFO



### NVLT Magazine Jaargang 1 Nummer 2

#### Colofoon

Het NVLT magazine verschijnt 6 keer per jaar en wordt aan alle leden van de NVLT toegestuurd

#### Uitgever

NVLT  
Postbus 75668  
1118 ZS Luchthaven Schiphol

#### Oplage

500 stuks

#### Redactie

Alex Molin (hoofdredacteur)  
Ferry Laplooi  
Max Vet

#### Ontwerp

Max Vet

#### Adres

NVLT magazine  
Postbus 75668  
1118 ZS Luchthaven Schiphol  
E-mail: [redactie@nvl.nl](mailto:redactie@nvl.nl)

#### Advertenties

NVLT Magazine  
Postbus 75668  
1118 ZS Luchthaven Schiphol

Advertentie tarieven op aanvraag  
[advertentie@nvl.nl](mailto:advertentie@nvl.nl)

#### Druk en afwerking

Recad BV Hoofddorp

#### Voorpagina

Vracht-Zuid  
© M. Vet

Volgende nummer: 27 aug 2001  
Kopy insturen voor 5 aug 2001

<http://www.nvl.nl>

© 2001 Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart  
Technici

niets uit deze uitgave mag worden veelevoudigd en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie, microfilm, elektronisch, of op welke andere manier ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het bestuur.

hoewel dit blad met zeer veel zorg is samengesteld aanvaarden auteur(s) noch het bestuur enige aansprakelijkheid voor schade ontstaan door eventuele fouten en/of onvolkomenheden in dit blad

Alle afbeelding, foto's en illustraties zijn eigendom van de NVLT, tenzij anders vermeld. Voorafgaande aan de plaatsing van foto's, afbeeldingen en illustraties van derden is vooraf contact opgenomen met de oorspronkelijke eigenaar en is de bron hiervan vermeld.

#### Bestuur

Voorzitter:	R. van der Hout
Plv. voorzitter:	G. Zentveldt
Secretaris:	W. Huisman
Plv. secretaris:	F. Laplooi
Penningmeester:	M. van Dekken
Bestuursleden:	R. Saleh R. Woudstra

#### Commissies

##### Arbeidsomstandigheden/Heram

Voorzitter:  
Secretaris:

##### Arbeidsvoorwaarden/CAO

Voorzitter: R. Scherft  
Secretaris: R. de Bats

##### In/Externe Communicatie/PR

Voorzitter:  
Secretaris:

##### Luchtvaartwetgeving (JAR)

Voorzitter:  
Secretaris:

##### Techniek

Voorzitter:  
Secretaris:

### Belangrijke telefoonnummers

#### RLD

*Publieksvoorlichting/algemeen*

070-3517086

#### Loket Luchtvaartveiligheid

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
Loket Luchtvaartveiligheid  
Postbus 75788  
1118 ZX Schiphol-Centrum

0900-1987

(fax) 023-5663010

#### DutchBird

*Quality Control* 020-xxxxxxx

#### KLM

*Quality Control* 020-6492049

#### Martinair

*Quality Control* 020-xxxxxxx

#### Schreiner

*Quality Control* 020-xxxxxxx

#### Transavia

*Quality Control* 020-xxxxxxx

Het afgelopen jaar hebben we een nogal bewogen periode meegemaakt die mede werd veroorzaakt door de veranderingsprocessen in de wereldluchtvaart en de vliegtuigonderhoudsmarkt (MRO-'s) in het bijzonder. Tijdens de NVLT oprichtingsvergadering werd reeds de aandacht gevestigd op de mogelijke consequenties van strategische beslissingen met grote organisatorische gevolgen, zoals fusies en allianties tussen luchtvaartmaatschappijen of het aangaan van joint ventures met fabrikanten (OEM-'s), maar ook over het verzelfstandigen of verkopen van bedrijfsonderdelen.

Organisatorische veranderingen stuiten vaak op weerstand bij werknemers, mede als gevolg van gebrek aan transparante communicatie m.b.t. de toekomst en onzekerheden omtrent de arbeidsvoorwaardelijke gevolgen. Bovendien is voor acceptatie en implementatie van beleid, naast visie ook overtuigingskracht en vertrouwen in de organisatie van essentieel belang. Een moderne professionele bedrijfsvoering en het delen van kennis en informatie zou veel emotionele reacties en onrust kunnen voorkomen. De verwachting is dat deze ontwikkelingen de komende jaren

blijven doorgaan, waarbij het voor onze vakgroep noodzakelijk is deze niet alleen passief te volgen (reactief), maar hierin kritisch en (pro-) actief te participeren. Een zakelijke benadering en wederzijds respect voor de verschillende inzichten en standpunten zijn voorwaarden om tot verantwoorde en zorgvuldige afwegingen te komen.

In onze dagelijkse beroepsuitoefening nemen wij regelmatig professionele beslissingen die van grote invloed kunnen zijn op de operationele integriteit van luchtvaartmaatschappijen, waarbij onze afwegingen gebaseerd dienen te zijn op 'approved data' en niet op emotionele overwegingen. Hierbij speelt kennis, ervaring en onze specifieke functie in de borging van de (technische) vliegveiligheid, de belangrijkste rol in de uiteindelijke beslissing. Overige aspecten, zoals het commercieel belang, de kleur van een maatschappij, het aantal passagiers of 'ondeskundige' adviezen, hebben hierop geen invloed. Het nemen van deze beslissingen en verantwoordelijkheden, die medebepalend zijn voor onze maatschappelijke en professionele 'erkenning', vormen uiteindelijk de basis van ons beroep.

Ook internationaal is de erkenning van ons beroep volop in beweging, zoals onlangs duidelijk werd uit de salarisonderhandelingen in de V.S., tussen de AMFA en Northwest Airlines. Luchtvaarttechnici zullen zich in de toekomst steeds nadrukkelijker gaan profileren als een specifieke beroepsgroep, vergelijkbaar met die van de piloten. De Europese luchtvaart zal ongetwijfeld met deze ontwikkelingen te maken gaan krijgen, waarbij de huidige inzichten inzake de positie van onze beroepsgroep, de nieuwe JAR-regelgeving en de krapte op de arbeidsmarkt voor goed opgeleide technici, van invloed zullen zijn op de arbeidsvoorwaarden.

Erkenning kent echter diverse aspecten, zo kan niet alleen een beroepsgroep maar ook een beroepsvereniging zoals de NVLT 'erkenning' krijgen. Momenteel is hiertoe een aanvraag ingediend bij de KLM. Over het verloop van de besprekingen kunnen wij helaas nog geen mededelingen doen, maar uiteindelijk zal dit onderwerp en de relatie met de bestaande erkende vakverenigingen (bonden) met de leden besproken worden.

Vriendelijke groet namens het bestuur,

Ronald J. van der Hout



### Inhoudsopgave

Colofon	2
Voorwoord	3
Inschrijfformulier	4
Verslag van de A.L.V.	5
Zwitsers in een vreemd land	7
Ingezonden	10
Aanvraag JAR-66 AML	11
I've always done it this way	12
"Grease Monkey"	13
Hot new	15

### INHOUD

**Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici  
INSCHRIJFFORMULIER TOT HET WORDEN VAN LID**

Naam+voorletters : \*Man/Vrouw

Geboortedatum : Plaats :

Adres : Woonplaats :

Telefoon : Fax:

E-mail :

Werkgever : Psn: In dienst sinds:

Tel.nr : E – Mail :

Postvak : SPL\,.....

Functie : Aantal bevoegdheden :

Werkplek : Type vliegtuigen:

Bankrek./Girorek. : naam Bank :

De contributie voor een **AML houder** (GWK) bedraagt Fl 25,- per maand. Een **aspirant lid** betaalt Fl 20,- per maand. **Let op!!** ; er wordt van U verwacht het betreffende bedrag elke begin van de maand over te maken op de girorekening van de Vereniging. U kunt ook zelf Uw bank/giro opdracht geven dit elke maand automatisch te laten geschieden. We hopen op Uw medewerking. Overmaking ten name van ; **NVLT Postbank : 8365072 Luchthaven Schiphol.**

We raden U aan van dit ingevulde formulier een copie te maken t.b.v UW eigen administratie.

**Beschikbaarheid Bestuursfunctie** \*wel / niet

-Voorzitter \*wel / niet

-Vice Voorzitter \*wel / niet

-Secretaris \*wel / niet

-Penningmeester/Thesaurier \*wel / niet

-Bestuursfunctie op de werkplek \*wel / niet

**Beschikbaarheid voor een Commissie Functie** \*wel / niet

-Kas dus financiële zaken \*wel / niet

-Techniek vliegtuigtype ..... \*wel / niet

-JAR Regelgeving / Wetgeving \*wel / niet

-C.A.O & Rooster specialisatie \*wel / niet

-Redactie Verenigingskrant \*wel / niet

Andere specialiteiten :

**Handtekening :**

**inschrijfgeld fl 25,- voldaan \*wel / niet**

*Om dit blad heel te houden, raden wij u aan deze pagina te kopiëren en in te sturen*

Let op!! Sturen naar **NVLT Postbus 75668 1118 ZS Luchthaven Schiphol**  
Of geef het formulier aan de betreffende NVLT medewerker in Uw afdeling.

\* Doorhalen wat niet van toepassing is.

Inlichtingen : **leden@nvlt.nl**

# ALGEMENE LEDENVERGADERING VAN 2 MEI 2001

ALV



Op 2 mei jongstleden is de Algemene Ledenvergadering (ALV) gehouden van de NVLT.

Omdat de statuten gewijzigd zouden moeten worden was de aanwezigheid van 3/4 van de leden vereist. Hiervan zou 2/3 voor moeten stemmen om de statuten zodanig te wijzigen dat het invoeren van een huishoudelijk reglement mogelijk zou worden. Helaas werd het minimaal vereiste aantal aanwezigen niet gehaald. De stemming over de statutenwijziging, inhoud huishoudelijk reglement en lijst van vakgroep die lid kunnen zijn was hierdoor niet legitiem.

Het bestuur was daarom genoodzaakt binnen 6 weken een nieuwe vergadering uit te schrijven. Deze is inmiddels op 12 juni gehouden. Hierin zijn bovengenoemde drie punten opnieuw aan de orde gekomen. Voor het aannemen van de in stemming gebrachte moties was hier slechts een meerderheid van stemmen voldoende om deze aan te nemen. Hieronder het verslag van de ledenvergadering van 2 mei.

## De financiën

De penningmeester, Martin van Dekken, geeft een toelichting over het afgelopen jaar en over de begroting van het lopend jaar. Over 1999, het jaar van de oprichting, waren er vrijwel geen uitgaven, enkel inkomsten. Het jaar 2000 kon worden afgesloten met een klein positief saldo. Er waren met name hoge juridische kosten. Ook dit jaar verwacht de vereniging met een licht positief saldo af te kunnen sluiten.

De kascommissie bracht haar verslag uit aan de ledenvergadering. Zij waren met name positief over het feit dat het jaar 2000 toch met een positief saldo werd afgesloten. Wel hadden zij een kritische opmerking over het innen van de contributie. Het betalingsgedrag van sommige leden is wel erg vrijblijvend. Een aantal maakt de contributie zo nu en dan eens over. Hierop kan de vereniging uiteraard niet draaien. Een van de aanwezigen verwoordde het gevoel van het bestuur door te zeggen: "LIDMAATSCHAP VAN EEN VERENIGING IS VRIJWILLIG MAAR NIET VRIJBLIJVEND".

De contributie werd wederom vastgesteld op 25 gulden. De kascommissie (Michael Methorst, Peter Rimmelzwaan en Peter de Ridder) werd unaniem herkozen.

Hierna werd het bestuur door de vergadering unaniem gedechargeerd.

## Statutenwijziging

Het afgelopen jaar is door de structuurcommissie, onder leiding van Frans Koek, een huishoudelijk reglement in elkaar gezet.

Dit is gedaan om ook in de toekomst de vereniging te kunnen blijven bestu- ren. Bovendien is het heel moeilijk om statuten te wijzigen in verband met het aanwezig moeten zijn van 3/4 leden, waarvan weer

2/3 voor moet stemmen.

In het HR staat o.a. hoe de vereniging intern werkt, hoe hoog de contributie is en wie er lid kunnen worden. Ook wordt er in vermeld wie welke rechten en plichten heeft en worden de verschillende organen binnen de NVLT beschreven. Om dit in te voeren moet echter in de statuten worden verwezen naar een huishoudelijk reglement.

Een huishoudelijk reglement kan met meerderheid van stemmen op een algemene ledenvergadering worden gewijzigd. Hierdoor is de vereniging in de toekomst flexibeler. Dit wordt bijvoorbeeld belangrijk als we de NVLT zouden willen gaan omvormen naar een vakbond of de ledenlijst zouden willen wijzigen. Een statutenwijziging is dan niet nodig. Dit scheelt een hoop werk en er wordt veel geld uitgespaard.

Het bestuur stelde voor in de statuten de ledenomschrijving te wijzigen naar: Leden van de vereniging kunnen zijn: een ieder die in het bezit is van een release autorisatie zoals aangegeven in de JAR145 en /of JAR66 AML en genoemd wordt in de lijst met specifieke functies zoals opgenomen in de bijlagen van het huishoudelijk reglement. Een ruime meerderheid kon zich vinden in de voorgestelde wijziging van de statuten en over het huishoudelijk reglement, exclusief de vakgroepen die lid kunnen zijn van de vereniging.

## Lidmaatschap

De ALV stemde unaniem voor het lidmaatschap van de GWK-mechanisch, GWK-avionisch en de Line Maintenance Mechanic met respectievelijk een Cat B1, B2 en A autorisatie. Ook de technisch specialisten, van bijvoorbeeld een Maintenance Support Center (MSC), met een B1 of B2 autorisatie leverde weinig discussie op. Een ruime meerderheid vond dat zij ook lid mogen worden

De leraren/instructeurs werkzaam aan een JAR147 instituut en die mensen opleiden tot het behalen van een cat A, B1 of B2 autorisatie gaf meer discussie. De achterliggende gedachte is dat deze personen onze toekomstige collega's opleiden en hen in die hoedanigheid de NVLT gedachte al mee kunnen geven. Een meerderheid kon zich hierin vinden.

LMO/BMO met cat C autorisatie gaf een heftige discussie. Er is veel wantrouwen, omdat binnen de KLM organisatie, een LMO/BMO behoort tot het management. Dit ondanks het feit dat een iemand met een cat C autorisatie gewoon Certifying Staff is en geen manager hoeft te zijn. Uiteindelijk werd de motie verworpen. Slechts een kleine groep vond het lidmaatschap voor hen weggelegd.

Volwaardig lidmaatschap voor de monteurs kon ook niet alle handen op elkaar krijgen. Er kwam een duidelijke boodschap uit de zaal dat er misschien een betere omschrijving moet komen. Het bestuur



heeft zich hierover beraden en in de vergadering van 12 juni is dit anders omschreven.

Wil een andere vakgroep lid worden van de NVLT dan kunnen vertegenwoordigers hiervan aankloppen bij het bestuur. Het bestuur kan beslissen om het lidmaatschap van deze vakgroep wel of niet voor te leggen aan de ALV. De vakgroep kan dan aspirant lid worden. Men heeft dan spreekrecht, maar geen stemrecht. Men betaald dan een aangepaste contributie. De algemene ledenvergadering kan besluiten de vakgroep toe te voegen aan de lijst met functies die lid van de vereniging kunnen zijn. Zij worden dan volwaardig lid en hebben dan ook stemrecht. Een ruime meerderheid van de aanwezigen kon zich hierin vinden.

### Bestuur verkiezing

Er werd voorgesteld het bestuur met twee personen uit te breiden. Dit omdat de taken van het bestuur steeds complexer worden en kandidaten van andere werkplekken direct input te kunnen laten geven. Rob Saleh (737 unit KLM) en Ronald Woudstra (H11 LM KLM) werden gekozen. Het zittende bestuur werd unaniem herkozen.

### Erkenning NVLT

Er zijn met de KLM gesprekken gevoerd over een vorm van erkenning. Dit maakt het mogelijk om direct over bepaalde zaken mee te praten. Er zijn de volgende keuzes:

- Beroepsvereniging zonder erkenning. Je hebt geen directe invloed in een bedrijf. Je zit niet aan tafel bij een overleg. Professionalisering door het uitgeven van bijvoorbeeld een blad en het uitwisselen van informatie is de focus van de vereniging.
- Beroepsvereniging met erkenning. Je praat binnen een organisatie mee over beroepsgebonden zaken. In principe geen arbeidsvoorwaardelijke.
- Vakvereniging. Hier praat je met een organisatie over zowel beroepsgebonden- als arbeidsvoorwaardelijke zaken (CAO-partner).

Het bestuur ziet voor de komende jaren de vereniging nog niet uitgroeien naar een vakvereniging. Hierdoor ontbreekt het ons voornamelijk nog aan de nodige expertise. Wel heeft het bestuur te kennen gegeven dat zij erkenning als vakvereniging zal aanvragen zodra de KLM TD op enig moment verzelfstandigt zal worden. De NVLT heeft dan zo'n ledenaantal binnen de nieuwe organisatie en vertegenwoordigt zoveel personen van de vakgroep Certifying Staff dat dit, naar de mening van het bestuur, niet zonder meer geweigerd zal kunnen worden. Het bestuur stelt voor te kiezen voor een beroepsvereniging met erkenning. Met erkenning kun je met een werkgever praten over zaken die jouw leden aangaan. Normaliter worden hier echter geen arbeidsvoorwaardelijke zaken bij betrokken. Het bestuur heeft echter bij de KLM aangegeven over bepaalde arbeidsvoorwaardelijke zaken te willen meepraten. Zij vindt dat de arbeidsvoorwaardelijke vertegenwoordiging van de Certifying Staff de afgelopen jaren nogal tekort heeft geschoten. De vergadering geeft ten slotte het bestuur unaniem toestemming te streven naar een beroepsvereniging

met erkenning door de KLM.

Het komend jaar wil het bestuur verder gebruiken voor het uitbouwen van de vereniging buiten de KLM. Op deze vergadering waren reeds mensen van de Koninklijke Luchtmacht en de Marine Luchtvaartdienst als observers aanwezig.

Ook van andere maatschappijen is er een brede belangstelling.

### Salarisonderzoek

De NVLT laat op dit moment een salarisonderzoek uitvoeren. Ron Scherft heeft hierover de leiding en geeft hierop nog een kleine toelichting.

Er is een nieuwe functieomschrijving van de GWK gemaakt geënt op de situatie die ontstaat na het invoeren van de JAR66 AML.

De Universiteit van Utrecht is gevraagd om te onderzoeken wat nu precies onze verantwoordelijkheden zijn en waar het functieniveau van de Certifying Staff mee vergeleken kan worden. De uitslag hiervan zal nog enige tijd op zich laten wachten.

Ook vakbond de Unie is bezig met een loononderzoek waar de NVLT als observers bijzitten. Ook hier is op dit moment nog geen uitslag te verwachten voor eind augustus.

### Vergadering van 12 juni

Op deze vergadering is de statutenwijziging, het huishoudelijk reglement en de lijst met vakgroepen die lid kunnen worden van de NVLT opnieuw in stemming gebracht. Een meerderheid van stemmen van de aanwezigen was genoeg om een motie aan te nemen.

De statutenwijziging is aangenomen. Het bestuur merkte op dat er misschien nog wat verandert in de uiteindelijke tekst. Deze moet door de notaris worden gemaakt en kan tekstueel daarom iets afwijken. Het bestuur stelt voor geassocieerde leden te creëren. Dit worden de leden die door bijvoorbeeld een functiewijziging geen lid meer zouden kunnen zijn van de vereniging. Het bestuur zou het zonde vinden om hun expertise op dat moment overboord te gooien. Ook kan op deze wijze het gedachtegoed van de vereniging binnen een organisatie breder worden uitgedragen. De vergadering gaat ook hiermee accoord.

Het huishoudelijk reglement wordt ook vrijwel unaniem aanvaard.

De vergadering besluit dat de volgende vakgroepen lid kunnen worden van de NVLT:

- Certifying Staff met autorisatie Cat B1, B2 en of Cat A
- Technisch specialist (bijvoorbeeld van een MSC) met een Cat B1 of B2 autorisatie.
- Vliegtuigmonteurs die aan alle vliegtuigsystemen werken (nose to tail) en minimaal 4 jaar relevante ervaring hebben.
- Instructeur/leraar aan een luchtvaart gerelateerd opleidingsinstituut (JAR147). Deze categorie leden dienen personen op te leiden tot het behalen van een Cat A, B1 of B2 autorisatie.

De Cat C is door het bestuur niet meer in stemming gebracht.

## ZWITSERS IN EEN VREEMD LAND: SR TECHNICS AMERICA

UIT DE MEDIA



Een van Europa's grootste MRO's zoekt werkvoor-derden in het verre westen.

Al tot de grootste MRO's behorende, SR Technics, probeert een graantje mee te pikken van de zwaar bevochten markt voor airframe maintenance & modifications door haar Zwitserse efficiency in de strijd te gooien. Als hulpmiddel voor SR's wens maakt men gebruik van het onlangs gecertificeerde repair-station in Palmdale, Calif., naast het befaamde Skunk Works van Lockheed Martin (bekend van o.a. de Black Bird). Gelegen aan de rand van de woestijn, ong. 50 miles van zowel Los Angeles en Edwards Airforce Base (AFB) is het terrein van Palmdale, met 1 miljoen square feet, een van de grootste vliegtuigonderhoudsbedrijven in Amerika. Vroeger werd het gebruikt door Rockwell, fabrikant van de B-1B lange-afstands bommenwerper waarvan er hier 100 exemplaren zijn gebouwd.

SR Technics, een dochter van de SAirGroup en de onderhoudsdivisie van Swissair streek in '99 neer op Palmdale en ontving in augustus 2000 haar FAA repair-station certificaat. Momenteel werken er 280 medewerkers bij SR Technics America, waarvan 130 onderhoudstechnici zijn. Plan is om eind '01 500 en in 5 jaar tijd 5.000 employees te hebben. De SAirGroup heeft in geheel Amerika 17.000 medewerkers en op dit moment heeft SR Technics America 2 klanten: Boeing en FedEx waarvan beide vlaggen voor de deur wapperen.

Voor Boeing heeft SR Technics America een contract voor de ombouw van 35 DC-10'en tot MD-10'en middels de installatie van het Advanced Common Flightdeck (ACF), een zeer geavanceerd avionics systeem zoals dat ook in de MD-11 zit. De layout van de MD-10 instrumentenpanelen is identiek aan dat van de MD-11, zodat vliegers na certificatie op beide kisten uitwisselbaar zijn. FedEx heeft momenteel 29 MD-11's en SR heeft de optie op nog eens 22 conversies.

De totale waarde van opdrachten en opties bedraagt ca. \$1 miljoen. Boeing levert alle draden, kabels en elektronische rekken. SR voert de werkzaamheden uit en levert de verbruiksartikelen zoals bouten en moeren.

Boeing heeft als ondersteuning een engineering team van 10-12 man op Palmdale. Tegelijkertijd met de flightdeck-upgrade voert SR voor FedEx een C-check uit. Daarvoor zijn 6 FedEx mensen bij SR gestationeerd.

Hoewel de voor de 1<sup>e</sup> conversie geplande DC-10 pas halverwege 2000 in Palmdale arriveerde, is SR al sedert 1997 bezig met de voorbereidingen voor het Advanced Common Flightdeck (ACF). Als een van de grootste heavy-maintenance organisaties voor de DC-10/MD-11 was SR door de toenmalige Douglas ingehuurd. SR wilde altijd al DC-10'en ombouwen in Zurich, maar verhuisde daarvoor toch naar Amerika toen het beslag kon leggen op Palmdale.

SR Technics America eerste DC-10 -> MD-10 conversie zou halverwege februari 2001 gereed moeten zijn. De 2<sup>e</sup> DC-10 zou in februari/maart komen en de 3<sup>e</sup> arriveert halverwege 2001. Eind 2001 moeten er 3 parallelle onderhoudslijnen draaien, maar dat is pas de helft van de geplande capaciteit.

Productie-lijnen en winst

"We moeten met 1.000 medewerkers 1 miljoen man-uren per jaar leveren om quite te spelen," zegt Alex Kugler, SR Technics America's president en CEO. "We moeten 6 tot 8 onderhoudslijnen draaien zoals bijv. de MD-80 & B757 HMV of een passagiers- naar vracht-conversie van de DC-10 en de MD-11 om winst te maken." Een andere zeer waarschijnlijke lijn zou een DC-10 HMV kunnen zijn, gebaseerd op de ervaringen met de DC-10 -> MD-10 conversie en de historische achtergrond van de Zwitserse SR Technics met het DC-10/MD-11 HMV. Kugler ziet geen werk van Swissair zelf naar Amerika komen. Swissair vliegt met DC-10'en, maar is dat aan het afbouwen. Swissair heeft ook A320's, maar Kugler zegt: "er is geen markt om ze hier te brengen." De luchtvaartmaatschappij opereert ook met A330's & A340's, maar daar is de specialisatie van SR Technics in Kloten (Zurich) en er is haast geen markt voor in Amerika.

Swissair is lid van de Qualiflyer groep, een alliantie van Europese luchtvaartmaatschappijen waaronder Sabena, TAP & LTU en enkele kleinere operators zoals Balair, Air Europe en Volare, maar Kugler ziet daar geen werk vandaan komen richting Amerika. Noord-Amerika is de plek waar Kugler het meeste werk uit verwacht, naast dat van Boeing en FedEx. "Misschien vliegt er ooit nog eens een grote carrier naar Palmdale."

De reden dat SR Technics een nevenbedrijf in Amerika opende is simpel: de thuismarkt Zwitserland is veel te klein om een onderhoudsbedrijf met wereld-ambities te huisvesten. Swissair's totale vloot bestaat uit ong. 75 toestellen, veelal jonge kisten uit de A320 familie die voorlopig geen groot-onderhoud nodig

Bron:  
*Aviation Week's,  
Overhaul & Maintenance,  
april 2001*

## UIT DE MEDIA



hebben. Als vergelijking: SR's grootste Europese concurrenten, Lufthansa & Air France hebben respectievelijk een vloot van 240 & 165 toestellen. En vergeet Amerika niet, waar onderhoudsgiganten als United en American Airlines vliegen met resp. 580 & 670 kisten. Alleen door verder dan de thuismarkt te gaan, kan SR Technics groeien. Kugler zegt: "Je kunt geen speler van wereldformaat zijn, als je niet op de Amerikaanse markt actief bent."

Kugler geeft 4 redenen waarop SR Technics America zich in Palmdale vestigde:

- 1) Nabij Boeing (Douglas) in Long Beach, daar waar vroeger de DC-10 en de MD-11 werden gebouwd en nu nog steeds kennis en ervaring aanwezig is.
- 2) Nabij het vliegveld van Los Angeles (LAX) en andere velden nabij LAX.
- 3) Continue technisch personeel aanwezig dankzij de boom in de luchtvaartindustrie in de jaren 80.
- 4) Goede steun en subsidies van de staat, provincie en stad.

"Ik heb 2 opdrachten van de directie meegekregen", zegt Kugler. "Behoud de naam SR Technics

en maak binnen 2 jaar winst." Om de Palmdale staf doordrongen te laten zijn van de SR Technics reputatie en filosofie, verzekerde SR Technics America zich van 18 technici (mechanisch, avionisch en plaatwerk) uit Zurich. Hun taak is het instrueren van de crew-chiefs in de werkmethoden van Swissair. De helft keert terug naar Zurich zodra de 1<sup>e</sup> MD-10 gereed is. De 2<sup>e</sup> groep blijft voor de 2<sup>e</sup> conversie en gaan dan waarschijnlijk terug. 3 leidinggevendenden van Swissair zullen permanent blijven: hoofd planning, hoofd equipment & tools en dhr. Kugler (CEO).

"De merknaam die Swissair heeft opgebouwd maakt indruk op veel voormalige klanten," merkt Brain Hermansader, SR Technics America's divisie-manager voor operations modifications, op. "Als zij met ons praten, dan willen ze dezelfde kwaliteit en omdraaitijd als ze gewend waren in Zwitserland, maar dat bouw je niet in 1 nacht op."

En voor de 2<sup>e</sup> eis van het hoofdkantoor, binnen 2 jaar winst, moeten de al eerder genoemde 6-8 onderhoudslijnen draaien. Het belangrijkste punt: de MD-10 conversie moet sneller, ook als bewijs dat SR Technics America even efficiënt is als de Zwitserse tegenhanger.

De 1<sup>e</sup> MD-10 conversie nam ca. 25 weken in beslag, een goede 25% langer dan de maatschappij hoopte, geeft Kugler toe. De belangrijkste reden: voorzieningen. De 1<sup>e</sup> DC-10 arriveerde voordat SR alle benodigde gereedschappen kon kopen. Hetzelfde gebeurde met de verbruiksartikelen: SR had niet genoeg draad, bouten, moeren, brackets en pennetjes op voorraad toen de modificatie begon. Beide tekortkomingen zijn opgelost, de magazijnen liggen vol onderdelen en iedere technicus heeft van SR een nieuwe set Snap-On tools in bruikleen. Met alle voorzieningen en voldoende opgeleid personeel hoopt Kugler dat de 2<sup>e</sup> conversie ca. 20 weken zal duren. Bij de 3<sup>e</sup> en 4<sup>e</sup> conversie zal de tijd geslonken zijn tot ca. 18 weken.

Een ander schijnbaar onnodig probleem dat opgelost is, was het verkrijgen van de FAA certificatie. SR kon niet alle opleidingspapieren van de technici tonen, hetgeen de certificatie vertraagde totdat de gevraagde informatie geleverd kon worden.

### Faciliteiten

SR Technics wilde de overige MRO's een voorbeeld stellen toen het neerstreek in Palmdale. Gebouwd in '80 heeft het terrein een oppervlak van ongeveer 1 miljoen sq. feet, de grote hangar is 422.000 sq.ft., groot genoeg om 5 wide-bodies te herbergen, de 2<sup>e</sup> hangar is 126.000 sq.ft.. De helft van de kleinere hangar is verhuurd aan Lockheed Martin voor de bouw van een 2:3

- advertentie -

DE WINKEL BIJ U THUIS,  
BEL VRIJBLIJVEND VOOR EEN AFSPRAAK  
(ook 's avonds)

**WELL-SUN**  
ZONWERING

**15 % KORTING**

**OP ALLE**

**LAMELLEN, JALOUZIEËN**

**EN ROLGORDIJNEN.**

**HOOFDDORP 023-5629348**

Lamellen, jalouzieën, rol- en vouwgordijnen, plissé's, gordijnen, horren, schuifdeuren, kastinterieurs, buitenzonwering en rolluiken.





schaalmodel van de X-33. Hoe lang Lockheed Martin daar nog blijft zitten hangt af van de belangrijke beslissing of er subsidies komen om de X-33 Venture Star (single-stage-to-orbit ruimtevaartuig) te bouwen.

SR Technics America is eigenaar van de gebouwen. De grond wordt geleased van Los Angeles World Airport, die ook het vliegveld van Los Angeles beheert. Het Palmdale vliegveld is 25 jaar geleden gebouwd als overloop voor LAX en heeft een baan die lang genoeg is om ook vliegtuigen van het formaat 747 te ontvangen.

Hoewel de grote hangar groot genoeg is, zijn er een aantal belangrijke aanpassingen noodzakelijk om het geschikt te maken voor onderhoud en modificaties i.p.v. nieuwbouw van vliegtuigen. Ten eerste: als fabriek van de B-1B had de hangar aan de ene kant een kleine toegangsdeur voor de aanvoer van goederen en aan de andere kant een grote deur om de afgebouwde bommenwerper naar buiten te rijden. Om omdraaitijden te verkorten is SR voornemens om de kleine deur door een grotere te vervangen zodat vliegtuigen van de ene kant binnen kunnen en opschuiven naar de andere deur aan de overzijde. Ten

tweede: als een B-1B gereed was, bleef het nooit lang op Palmdale. Er is dus weinig platformruimte rond de hangars. MRO's hebben echter meer ruimte nodig om vliegtuigen te parkeren en SR heeft plannen om het platform uit te breiden.

Een andere belangrijke modificatie wordt door de FAA geëist: er dient een Deluge brandblusinstallatie aangelegd te worden om aan vliegtuigen met gevulde brandstoftanks te mogen werken. De installatie- en testwerkzaamheden zijn in de eindfase zodat de 1<sup>e</sup> DC-10 gedefueled naar binnen moest.

SR Technics America heeft ook dokken nodig, voldoende en groot genoeg voor minimaal een C-check van een wide-body. SR kocht daarvoor een compleet dok van United Airlines uit Oakland, Calif.. De dokken werden ter plaatse afgebroken en in 150 vrachtwagenladingen naar Palmdale gereden. Als extra komt er een dok voor de neus van de DC-10, daar waar al het werk voor de ombouw tot MD-10 plaats vindt. En er zijn geen schildersfaciliteiten in Palmdale, "iets dat we misschien nodig hebben", zegt Hermansader. □

---

- advertentie -



**JAN DE WIT BOUWBEDRIJF B.V.**  
Nieuwbouw/Verbouw/Renovatie/Onderhoud

Kwaliteit, is de fundering waarop wij **nu** bouwen,  
voor **uw** zekerheid morgen

Izaäk Enschedéweg 22 - 2031 CR Haarlem  
Tel. 023-526 30 31 - Fax 023 - 527 40 94  
E-mail [info@jandewitbouwbedrijf.nl](mailto:info@jandewitbouwbedrijf.nl)  
[www.jandewitbouwbedrijf.nl](http://www.jandewitbouwbedrijf.nl)

## INGEZONDEN



Naar aanleiding van een artikel met een gefingeerde gebeurtenis kwam de volgende brief binnen. Het artikel ging over een deurseal van een vliegtuig die kapot was en het vliegtuig had tevens een korte omdraaitijd van 2 uur. Er was geen voorraad van de seal. De seal kon eventueel van een ander vliegtuig gehaald worden. De betreffende GWK zette de klacht als uitgesteld werk in het maintenance logboek. Hierbij werd ondermeer de vraag gesteld of de juiste beslissing genomen werd en of de factor tijd meespeelde in deze beslissing. Tevens werd de vraag gesteld of "het niet op voorraad hebben van onderdelen" leidt tot een werkdrukverhoging voor de vliegtuigtechnici.

De Redactie

Het antwoord is simpel, nee.

Het niet op voorraad zijn van onderdelen is geen excuus om een reparatie niet uittevoeren.

Het niet op voorraad hebben van onderdelen is vervelend en kan leiden tot een verkeerde beslissing maar verhoogd niet de werkdruk. En ja, beslissingen m.b.t. de vliegveilig liggen altijd bij de G.W.K. . Het pushen van medewerkers van eigen of andere afdelingen is een slechte zaak en personen die dit doen moeten hierop aangesproken worden.

In dit voorbeeld wordt geproken over ervaren GWK, dus als de ervaring ontbreekt haal er een ervaren man bij, je bent op schiphol niet in je eentje, waarom zou je dan een moeilijke beslissing in je eentje nemen.

Raadpleeg altijd het maintenance manual, ervaring is leuk maar kan ook gevaarlijk zijn.

Marc Schrijver  
Transavia airlines

- advertentie -

# Europa's grootste speciaalzaak voor de luchtvaarthobbyist



- Luchtvaartboeken
- Vliegtuigbouwmodellen en accessoires
- Vliegtuigschaalmodellen ( desktop )
- Flightsimulators op PC ( software en hardware )
- Scanners ( burger- en militaire Luchtvaart )
- Pilot Supplies (privé en beroeps)
- Video's
- Meer dan 25.000 artikelen in voorraad



Openingstijden:  
maandag t/m vrijdag:  
10.00 - 18.00 uur,  
zaterdag:  
10.00- 17.00 uur



Molenweg 249  
1436 BV Aalsmeerderbrug  
Tel. 020 - 446 0611  
Fax 071 - 501 2930  
E-mail: info@lhsop.nl  
<http://www.lhsop.nl>



De KLM heeft enkele weken terug de aanvraag formulieren voor een JAR-66 AML naar de volgens hun in aanmerking komende medewerkers toegestuurd. Er zijn ruim 1000 aanvraag formulieren verstuurd waarvan er midden mei ca. 800 retour zijn gezonden. De ingevulde formulieren zullen daarna richting NLA verzonden worden zodat zij met het uitgeven van het AML kunnen beginnen. De Nederlandse Luchtvaart Autoriteit (NLA) is druk doende met de implementatie van JAR-66 in Nederland. Als gevolg van de afwijkende situatie in Nederland vraagt de implementatie meer tijd dan oorspronkelijk was verwacht. Het voor medio mei geplande bezoek van de JAA Review Board, die de situatie in Nederland komt beoordelen om afhankelijk van de resultaten groen licht te geven voor het afgeven van JAR-66 Aircraft Maintenance Licences (AML), is om die reden uitgesteld tot de tweede week van juni. Dit heeft tot gevolg dat er per 1 juni nog geen JAR-66-AML kunnen worden afgegeven. JAR-145 Amendment 145/99/1 stelt met ingang van 1 juni 2001 dat JAR-66 van toepassing is voor certifying staff. JAA-Headquarters heeft de NLA verzocht kenbaar te maken op welke wijze wordt zeker gesteld, dat met ingang van 1 juni 2001 de kwalificatie van certifying staff op de juiste wijze plaatsvindt. Wanneer de NLA hierop geen afdoende antwoord kan geven, zal dit consequenties hebben voor de algemene acceptatie in het buitenland van alle Nederlandse JAR-145 erkenningen; immers de door de NLA afgegeven erkenningen voldoen niet meer aan de JAR-145 eisen. Om te blijven voldoen aan de JAR-145/JAR-66 eisen is het van belang dat de "oude" situatie per 1 juni wordt bevroren. Dit houdt in dat deze situatie moet worden vastgelegd, teneinde de traceability van de bedrijfsautorisaties die na 1 juni worden afgegeven, te garanderen, alsook het vertalen van deze autorisaties naar de JAR-66 eisen mogelijk te maken vanaf het moment dat er in Nederland JAR-66 AML's mogen worden afgegeven.

Dat je AML niet op of voor 1 juni aanwezig is heeft geen consequenties om een legale CRS af te geven. Je kan met je nu in het bezit hebbende autorisatie in feite doorgaan tot 1 juni 2011. Voor degene die voor 1 juni 2001 een type-cursus volgen en na deze datum hun autorisatie verkrijgen heeft dit geen enkel nadelig gevolg. Deze type-cursus zal later alsnog op je JAR-66 AML bijgeschreven worden.

Hoe de aanvraag en conversie bij onze collega's van andere luchtvaart-maatschappijen wordt geregeld is bij ons niet bekend.

Een veel gehoorde klacht is:

Ik had in 1996 nog een bevoegdheid voor de A310 en nu staat deze niet op het aanvraag formulier wat nu?

Het is natuurlijk aardig om te zien al die aantekeningen op je AML maar als ze zo oud zijn heeft het eigenlijk weinig te betekenen. De emotionele waarde is hoog maar praktisch heeft het weinig tot niets te betekenen. Er zal geen enkele luchtvaartmaatschappij zijn die je, zonder complete type cursus, een 145 autorisatie verleend daarvoor is deze al te lang verlopen. Je zal dus alsnog een complete nieuwe cursus moeten volgen zodat deze daarna alsnog weer op je AML bij geschreven wordt.

Voor de collega's die bezwaar hebben aangetekend, zij hebben inmiddels een brief ontvangen van de afdeling QA met daarop vermeld of hun aanvraag al dan niet gehonoreerd wordt. Indien de correctie juist is zal deze alsnog op het JAR-66 AML bijgeschreven worden. Waarom wordt er voor de oud medewerkers van b.v. KLM Helicopters (hetzelfde geldt voor SAAB-F27 e.d) geen B1/B2 autorisatie aangevraagd?

- ⊙ Deze types staan niet op de huidige JAR-145 erkenning van de KLM, dus aanvragen is niet mogelijk.
- ⊙ KLM kan bewijsvoering voor de aanvraag niet leveren, bewijsvoering ligt bij Schreiner.
- ⊙ Aanvraag is individueel mogelijk na conversie periode.
- ⊙ KLM heeft er geen belang bij om betreffende autorisaties te hebben, we onderhouden geen helikopters.

Voor de Avio-collega's is het traject nog niet geheel afgesloten. We zijn nog bezig om de omschrijving en aanvulling op je gelimiteerde B1 en/of B2 AML uit te breiden of een betere omschrijving te vinden die beter voldoet aan de autorisaties die je nu hebt volgens het ATM chapter 2. Het gaat met name om die ATA hoofdstukken waarvoor je nu als zogenaamde *sub-contractor LvL3* acteert. Indien we hierin de juiste formulering kunnen vinden en als de NLA zich kan vinden in deze aanpassing dan zal dit later alsnog gecorrigeerd worden.



geschreven door:  
J. v. Braam



## I'VE ALWAYS DONE IT THIS WAY!

This is an example of what happens when we do not pay attention to detail, and do not follow instructions and checklists!

A KC-135 Aircraft was being pressurized at ground level. The outflow valves which are used to regulate the pressure of the aircraft were capped off during a 5 year overhaul and never opened back up. The post-investigation revealed: that a civilian depot technician who, "had always done it that way," was using a homemade gauge, and no procedure.

The technician's gauge didn't even have a max "peg" for the needle and so it was no surprise he missed it when the needle went around the gauge the first time. As the technician continued to pressurize the aircraft, and as the needle was on its second trip around the gauge the aircraft went "boom" - the rear hatch was blown over 70 yards away, behind a blast fence!

An incident like this is never funny and is further regrettable when we consider that this mistake is one that we (the taxpayers) will end up paying for. Fortunately, no one was reported as being injured.

This was a good "Lessons Learned" for making sure we have trained people, who have the right tools, and who are following detailed procedures. And it should serve as a reminder that just because you've always done it that way, it does not make it the "right" way!



## "GREASE MONKEY"

Het was een maandagmorgen tegen het einde van november - en het was bitter koud. De wind kwam uit het zuidwesten met zo'n 30 tot 40 km per uur. De zon was maar net een uurtje op, maar meer dan wat vaag roodachtig licht had hij niet te bieden, laat staan warmte. Iedereen wist dan ook dat met vandaag de tijd was aangebroken dat de zon zijn kracht had verloren om het platform van Dulles Airport te verwarmen... om het verder aan de winterse kou over te laten.

De Beech 1900 Commuter stond helemaal aan de andere kant van het platform geparkeerd met de linker motor deur geopend. Bovenop een metalen dok stond een verlaten en eenzaam figuur met een gekromde rug, kennelijk om zichzelf en zijn handen tegen de kou te beschermen, terwijl hij bezig was met het verwisselen van de PT-6 ontstekingsbox.

Het verwisselen van de ontstekingsbox is doorgaans een reparatie van niks, een fluitje van een cent en waar de aircraft mechanic nu mee bezig was, was dus niets bijzonders. Maar vandaag was het een loodzware klus, moeilijk en tijdrovend door de ijskoude wind die tussen zijn verstijfde vingers blies. Vingers die vaak pijnlijk kleefden aan de door kou getergde metaal.

Ik stond binnen en keek door het raam van de commuter airline's operations en maintenance office en ik zag hoe de mechanic aan het werk was. Intussen nam ik een koffie uit de automaat en koesterde het warme kopje in mijn handen, waarbij - turend in de weerschijs van de koffie - mijn gedachten naar vroeger afdwaalden...

Plots herinnerde ik me hoe ik, staande op een metalen dok en op een ander vliegveld, in precies dezelfde omstandigheden verkeerde. Ik zag het opnieuw voor me hoe ik tegen dezelfde weersomstandigheden vocht terwijl ik met soortgelijke toestellen en dito problemen te maken had. En vooral: hoe ik met dezelfde soort werkdruk kampte, ook al om steeds weer de deadline te halen. Gelukkig schoten me ook prettige dingen te binnen, die de dag weer helemaal goed maakten, zoals voldoening gevende momenten van erkenning, maar helaas ook - om niet te vergeten - hoe ik totaal in zak en as kon zitten als mijn meerderen mij weer eens over mijn tekorten onderhielden, waarbij hun afkeurende woorden nog lang in mij nagalmden. Maar het meest dat mij is bijgebleven is de last van verantwoordelijkheid die op mijn schouders rustte, een verantwoordelijkheid die elke mechanic elke dag met zich meedraagt. Om het maar eens eenvoudig maar kernachtig uit te drukken: iedereen die aan boord van een vliegtuig stapt is geheel afhankelijk van de vaardigheid van de mechanic, van zijn beoordelingsvermogen en vakkennis om elke

reparatie tot een goed einde te brengen. Geen wonder dat een mechanic het voor 99.9% bij het rechte eind moet hebben, altijd. Voor hem (of haar) bestaan geen marges waarbinnen hij fouten mag maken, voor hem geen "second chances", laat staan enigerlei excuses voor welk in gebreke blijven dan ook - zelfs niet bij 5 of 10 graden onder nul met ongeduldige passagiers in de vertrekhal.

"Waarom doet-ie er zo lang over potverdorie" mompelde de co-piloot ietwat geërgerd voor zich uit. Hij liep nogal geagiteerd bij de balie heen en weer; hij was nog jong, zeg 25, en toch had hij er al bijna 3200 uur met een turbine powered aircraft opzitten. Eigenlijk was hij het prototype van de professionele piloot: slank en zelfverzekerd, met een tikkeltje arrogantie dat door de combinatie van jeugdigheid met een donkere zonnebril het beste wordt getypeerd.

Anderhalf uur geleden had ik mij bij de captain en de co-piloot gemeld en hen mijn *FAA ID* getoond. Zoals gebruikelijk klonk hun "welkom aan boord" enigszins koel en afstandelijk, op een toon die FAA Aviation Safety Inspectors altijd te horen krijgen als toestemming wordt gegeven voor een FAA inspectie onderweg.

Mochten ze aanvankelijk wat minder gelukkig zijn met het feit dat ik aan boord was, hun humeur werd er zeker niet beter op toen ze bemerkten dat de linker motor niet wilde starten en de passagiers voor Albany het toestel weer konden verlaten.

Naarmate het langer duurde begon de co-piloot bij het ijsberen steeds vaker op zijn horloge te kijken. Het was duidelijk dat hij graag wilde opstijgen om meer uren aan zijn logboek te kunnen toevoegen en meer airmiles aan zijn carrière. (Het mag bekend zijn dat carrière makers altijd haast hebben en nogal egocentrisch zijn). Ik was dan ook niet verbaasd dat de man van operations mij al eerder had verteld dat onze co-piloot met drie vooraanstaande maatschappijen afspraken had lopen. Niets kon hem een briljante carrière en een veelbelovende toekomst nog in de weg staan... En nu dit: weer een oponthoud, nog wel veroorzaakt door een man met een gewoon winter-jack aan, een *mechanic*...

De gezagvoerder, ex-militair en voorheen C-141 bestuurder, die overigens meer grijze dan zwarte haren rijk was, zat intussen geheel ontspannen zijn Washington Post te lezen. Af en toe zag ik hem glimlachen als hij over zijn leesbril naar de co-piloot keek die steeds minder consideratie begon te tonen. Ik vroeg me af of hij, bij de aanblik van zijn jonge ongeduldige collega, iets uit zijn eigen verleden bespeurde wat dit soort

## UIT DE MEDIA



*Dit artikel wordt opgedragen aan all mechanics all over the world - en speciaal aan hun kinderen van wie maar al te vaak verwacht wordt dat ze zich verontschuldigen dat hun vader "slechts een mechanic" is.*

*door Bill O'Brien,  
Aviation Safety  
Inspector,  
Airworthiness*



gevoelens betreft, de eerezucht en de pressie - kortom het verlangen naar de linker stoel in de cockpit en de glinsterende vier banden op de mouwen.

Door het raam kijkend zag ik dat de *mechanic* inmiddels klaar was met de ontstekingsbox en bezig was de cowling te vergrendelen. Direct daarop bevestigde ander platform- personeel de tow bar (trekstang voor trekker) aan het toestel en werd het naar de gate gesleept.

Nu snelde de *mechanic* naderbij en in een rappe beweging, waaraan je een jarenlange routine kon aflezen, opende hij de deur, stapte binnen en sloot weer af om het verlies aan warme lucht in het kantoor tot een minimum te beperken. Zijn entree was bijna net zo snel als de twee seconden die zijn bril nodig had om te beslaan.

Onze co-piloot - nog altijd zichtbaar geërgerd door het oponthoud - greep nu zijn kaartentas en overjas en snelde richting deur. Maar hij bedacht zich en keerde om naar het bureau van de operations man waar de *mechanic* stond bij te komen. Niet bepaald vriendelijk keek hij hem aan en zei: "Uw doen en laten kostte ons 25 minuten waardoor we onze slot time misten". De mechanic die niets vermoedend zijn brilleglazen met een tissue stond op te poetsen, schatte nauwkeurig de aanval van de co-piloot in en zei op uiterst bedaarde toon: "Ik dacht dat we 33 minuten te laat zijn, maar u bent nu aan zet om niet voor een nieuw oponthoud te zorgen" (door nog lang met mij te praten, dacht hij). De co-piloot stond op het punt nog iets terug te zeggen, wat hem later zou kunnen spijten, als niet de gezagvoerder diplomatiek en precies op tijd tussen beiden kwam om de *mechanic* te vragen het maintenance log af te tekenen. Hieraan voldeed de *mechanic* graag met zijn handtekening en certificate number, waarmee het vliegtuig weer in dienst kwam.

De gezagvoerder bedankte de *mechanic* met een welgemeende glimlach en voegde er aan toe dat hij het waardeerde dat de klus snel was gedaan en toen wendde hij zich tot mij en vroeg of ik klaar was om in te stappen.. "Een minuutje captain, ik wil graag even kijken of de entry al getekend is. "Die neem ik wel mee", zei de *mechanic* en hij liet het me zien zodat ik me ervan kon overtuigen dat het inderdaad was afgetekend. Natuurlijk kon de co-piloot, die inmiddels door de captain uitgeleide werd gedaan, het niet nalaten nog een afscheidskadootje aan onze *mechanic* te geven. "U kunt maar beter meteen met ons meekomen Mr. Inspector, want het zal de 'Grease Monkey' nog wel 'ns 33 minuten kosten om erachter te komen hoe hij een handtekening moet zetten".

In die kamer van de operations/maintenance afdeling zaten de twee mechanics honderd uit te praten, ikzelf en de man in het winterjack - en ik

moet bekennen dat die opmerking van de co-piloot hard aankwam. Het deed pijn, alhoewel het nog niet eens tot mij was gericht. Oud zeer, of het was eerder een woede die in mij opsteeg. Het deed mijn wangen gloeien, maar gelukkig zakte het weer snel bij de gedachte dat de co-piloot helaas niet beter wist. Met andere woorden, hij had er kennelijk nog steeds geen idee van wat het inhoudt om een *mechanic* te worden en te zijn.

Ik controleerde het maintenance log, bedankte de *mechanic*, schudde hem de hand en nam de maintenance records mee. Daarna ging ik aan boord met een zee van tijd voordat de passagiers aan boord zouden komen.

De vlucht naar Albany verliep zonder bijzonderheden en dankzij een goede staartwind, de ATC direct routing en een extra schepje bovenop het motorvermogen, kwamen we slechts 7 minuten te laat in Albany aan. De rest van de ochtend en een deel van de middag besteedde ik aan een inspectie van de commuter's maintenance facility. In verband met een verandering van het vluchtschema bevond ik mezelf in hetzelfde toestel voor de retourvlucht naar Dulles Airport - alweer een vlucht waar ik het meest op gesteld ben, zonder bijzonderheden derhalve.

Nadat de passagiers waren uitgestapt en de wielblokken waren geplaatst, liep de crew en ik naar de parkeerplaats toen opeens de co-piloot mij vroeg "Wat is eigenlijk een FAA Aviation Safety Inspector for Airworthiness - en wat doet zo iemand?" Tijdens de 10 minuten lopen legde ik uit dat hij de mechanics controleert (zoals net in Albany, 2 uur geleden), luchtvaartmaatschappijen certificeert - en bovendien dat hij ook nog onderhoudsbedrijven en trainingscentra onder zijn hoede heeft. Daarnaast houdt hij zich ook bezig met het geven van seminars wat de veiligheid betreft. En om een lang verhaal kort te maken, wordt hij ook nog gevraagd bij het onderzoek naar incidenten, mochten die zich voordoen. "Een veelomvattende taak" had ik er aan toegevoegd, maar dat sprak wel voor zichzelf.

Op de parkeerplaats schudde ik zowel de gezagvoerder als de co-piloot de hand, waarbij het me opviel hoe zacht de handen van piloten zijn vergeleken bij de handen van *mechanics*, waarop het beroeps-eelt niet weg te denken valt. Toen het vliegveldbusje met mij en wat anderen wilde wegrijden, kwam de co-piloot met z'n rode Firebird nog even langs; hij draaide z'n raampje open en zei met spottende ondertoon "Ga zo door Mr. Airworthiness Inspector en hou een oogje op die "Grease Monkeys" voor ons". Voordat ik kon antwoorden gaf hij al gas en weg was-ie. Nooit heb ik hem weer op Dulles Airport gezien. Later hoorde ik dat hij inmiddels met de grote kisten vloog. Dit alles speelde zich zes jaar geleden af, maar zijn opmerking zal ik niet licht

vergeten. Eigenlijk zou ik hem graag weer ontmoeten om eens goed uit te leggen wat het is om een *mechanic* te zijn, wie wij zijn, wat wij precies doen, de verantwoordelijkheden die wij dragen en last but not least hoeveel wij van ons vak houden....

Mochten jullie ooit piloten tegenkomen die het over "Grease Monkey's" hebben wanneer ze niemand anders dan jou bedoelen, dan beschouw ik het als een persoonlijke eer als je ze voor mij drie dingen over de *mechanic* wilt vertellen:

1. Vertel ze dat *mechanics* net zoveel van hun luchtvaartberoep houden als piloten. Maar er is een verschil. Piloten zijn straalverliefd op de magie van het vliegen, zich vrij te voelen als een vogel in de lucht. *Mechanics* daarentegen kennen een meer technische liefdesverhouding met het toestel als zodanig. Deze amoureuze band heeft vele facetten, zoals het aanhouden van minieme toleranties en zo mogelijk een totale uitsluiting van fouten. Juist door deze nauwe interactie - noem het een huwelijk - tussen menselijke gevoelens en techniek pur sang, is het niet eenvoudig om iemand uit te leggen wat er in ons omgaat als we een kreupel vliegtuig weer de lucht in krijgen. Vandaar ook dat er geen lofzangen klinken of

poëzie geschreven wordt rondom de *mechanics* en hun beroep.

2. We hebben hard gewerkt om een *mechanic* te worden en we behoren tot het enige onderhoudsberoep dat door de overheid wordt erkend. Om in aanmerking te komen voor de drie schriftelijke, drie mondelinge en drie praktijk examens van de FAA voor de *Mechanics Airframe* en *Powerplant* normen, dient de sollicitant allereerst de Aviation Maintenance Technician School te hebben doorlopen, waar 43 onderwerpen op het lesrooster staan, goed voor 1900 uur onderwijs. Om een beter beeld van deze getallen te krijgen, kan men ze vergelijken met de 1500 uur voor een ATP of de vereiste 1680 klassikale uren voor een BS-graad. Maar behalve de investering in tijd en studie, investeert de *mechanic* ook nog 'ns 3 tot 4 duizend dollar in zijn tool box... Je kunt dus wel zeggen dat hij het letterlijk en figuurlijk heeft verdiend om met vliegtuigen te werken!

3. *Mechanics* zijn de ruggegraat van de luchtvaart. Zij zijn de stille professionals die het klokje rond werken om de veiligheid van duizenden passagiers en evenveel vliegtuigen te garanderen. In die zin dragen zij, bewust of onbewust, de verantwoordelijkheid voor mensenlevens.

(vervolg blz 16)

---

## UIT DE MEDIA



---

## JAR66 AML'S EN JAR147

De NVLT is door de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit (NLA) per brief ingelicht over het invoeren van de JAR66 en de JAR147. Het is de NLA niet gelukt om de JAR66 en de JAR147 per 1 juni in te voeren. Er zijn problemen gerezen tijdens de recent gehouden sessie van de Review Board in Brussel.

Er waren drie probleemgebieden:

- ♦ Het opleidingsniveau van de Certifying Staff in vergelijking met de JAR66 eisen inzake basiskennis
- ♦ De nationale JAR66 standaard
- ♦ De privileges van Certifying Staff in vergelijking met de JAR66 categorieën en sub-categorieën

Hoewel de JAA review board heeft gesteld dat het implementatieproces voldoende onder controle is, is de bewijsvoering die is aangeleverd als niet volledig beoordeeld. De JAA review board heeft de NLA dan ook verzocht zorg te dragen voor een aanvullende onderbouwing. De bevindingen van de JAA review board hebben tot gevolg dat JAR-66 licenties en JAR-147 erkenningen nog niet door de NLA kunnen worden afgegeven. Omdat deze situatie voor zowel de NLA als de sector ongewenst is, is besloten voor 1 oktober 2001 de additionele vereiste documentatie aan de review board aan te leveren. In een bericht in de Staatscourant van 29 juni geeft minister Netelenbos aan dat de invoering van de JAR147 (opleidingsinstituten) is vertraagd tot

zeker 1 oktober van dit jaar. Bij het verkrijgen van de erkenning zal deze worden afgegeven met terugwerkende kracht tot 1 juni 2001. Aangezien de JAR66 en JAR147 aanvraag simultaan verlopen rekenen wij erop dat bovenstaande ook voor onze AML's zal gelden. Hierdoor zullen dan ook type erkenningen die gehaald zijn na 1 juni ook op het AML worden bijgeschreven. Omdat door het uitstellen van de uitgifte van de Aircraft Maintenance Licenses leden van de NVLT worden gedupeerd (bijvoorbeeld het overstappen naar een andere werkgever) beraadt het bestuur zich op dit moment over te nemen stappen.

## Erkenning

Op dit moment vinden er gesprekken plaats met de KLM om te komen tot erkenning als beroepsvereniging van de NVLT. Dit zoals afgesproken met de leden op de laatste ledenvergadering. Ondanks dat er al veel vooruitgang is geboekt zijn er problemen gerezen over het feit dat het NVLT bestuur ook over enkele arbeidsvoorwaardelijke zaken mee wil praten. Dit ligt voor de KLM erg moeilijk. De NVLT heeft namelijk geen erkenning als vakvereniging en alleen met erkende vakverenigingen kunnen akkoorden worden gesloten over arbeidsvoorwaardelijke zaken. Er wordt hier verder op gestudeerd en wij zullen u van nieuwe ontwikkelingen op de hoogte blijven houden.



---

## HOT NEWS

## Grease Monkeys

Vervolg van pagina 15

“Waarom dan”, zou je kunnen vragen, “waarom zou u ons dan ‘Grease Monkeys’ noemen? Kunt u zich de luchtvaart soms zonder mechanics voorstellen? En.... mag ik u bedanken voor dit gesprek?”

Mijn vader, die een winkel ronde, vertelde zijn ongeduldige klanten altijd dat zij twee keuzes hadden. Iets kan *vlug* gerepareerd worden, of... iets kan *goed* gerepareerd worden! Voor de minzame klanten herinnerde hij eraan dat hij iets moest weten wat zij niet wisten, anders zouden ze het zelf wel gerepareerd hebben!



*Korean B747-200F, in de landing op het oude vliegveld van Hong Kong*

---

## GEZOCHT

De redactie van het NVLT magazine kan nog een aantal mensen gebruiken bij de tot standkoming van dit blad.

### Wij zijn op zoek naar :

redacteuren  
journalisten  
schrijvers  
copy-readers  
vertalers

Heb je hiervoor interesse ??  
Geef je op bij de redactie of meld je bij het bestuur.

---

**PTT Post**

Port betaald  
Port payé  
Pays-Bas

