NVLT MAGAZINE

Nederlandse Vereninging van Luchtvaart Technici

7e JAARGANG maart 2011

In dit nummer o.a.

- Stand van zaken transavia.com
- Claim druk
- Samenwerking luchtvaartnieuws.nl
- Op zoek naar "het lek"
- Nieuws van het bestuur
- Déclaration de solidarité
- Het Sturgeon arrest
- Fietskleding met NVLT-logo
- Muscae volitantes vigilans numerus
- Dutch Dakota Association

Van de voorzitter,

Kerst en de jaarwisseling zijn weer voorbij. Na een heftige winter neemt het dagelijks leven weer zijn gewone loop en kunnen we bijkomen van het sneeuwschuiven en ijskrabben. De winterbanden kunnen weer in de opslag. Dat betekent niet dat wij als bestuur nu rustig op de zomersloffen voort kunnen kruizen naar de volgende winter. Er moet nog veel gebeuren. Bij de luchtvaartmaatschappijen waar wij onze leden vertegenwoordigen, staan grote veranderingen voor de deur. Het gaat onze volle aandacht vragen ervoor te zorgen we er allemaal aan het eind van dat traject ongeschonden uitkomen. Ik ben van mening dat de veranderingen die op ons afkomen onontkoombaar zijn. Ook denk ik dat we hiermee de kans krijgen om oude problemen op te lossen.

In het artikel over het Sturgeon arrest heb ik het over 'snijden in het vet en het vlees'. Die omstandigheden vormen de kaders waarbinnen we proberen de problemen van de Certifying Staff op te lossen. Dat is niet leuk, het wordt een moeilijk proces. Dit proces kunnen we alleen tot een goed einde brengen met de steun van onze leden. Ook moeten we kunnen rekenen op het begrip en de steun van andere partijen die erbij betrokken zijn. Laat het duidelijk zijn: de NVLT is een groot tegenstander van de claimcultuur in de luchtvaart, die nu door Europa wordt opgelegd aan de maatschappijen. Als een luchtvervoerder onverantwoorde risico's neemt in zijn operatie, waardoor vertrektijden in het geding komen en de passagiers daarvan schade ondervinden, kunnen wij wel begrip opbrengen voor de maatregel. Als het gaat om onvoorziene technische vertragingen, dan is dat begrip bij ons ver te zoeken. De Certifying Staff kan en mag niet geconfronteerd met nog meer commerciële druk. Wij vinden dat de klanten van de luchtvaartmaatschappijen het recht hebben om te weten wat de gevolgen van deze maatregel voor de vliegveiligheid kunnen zijn. Die informatie is hen tot nu toe onthouden.

2011 wordt een interessant jaar. Een hele reeks vragen worden gesteld. Kunnen we de problemen bij de KLM nu eindelijk oplossen? Houden we bij transavia.com alle mensen aan boord? Krijgen we bij Martinair voldoende leden om erkenning te kunnen aanvragen? Kunnen we bij CHC onze leden wel vertegenwoordigen op de manier die zij van ons verwachten? Zet de expansie naar andere bedrijven door? Ik hoop op al die vragen in 2011 antwoord te kunnen geven. Het bestuur gaat er in ieder geval met optimisme en volle moed tegen aan om die antwoorden te kunnen geven.

Ik hoop in ieder geval nauw betrokken te blijven bij dat proces. In maart, op de algemene ledenvergadering, sluit ik mijn derde statutaire termijn als bestuurder van de vereniging af. Ik ben nog niet aan pensioen toe en stel mijzelf dan ook kandidaat om aan een vierde termijn te beginnen. Dit wordt dan waarschijnlijk de laatste termijn. Als dit magazine uitkomt, zal bekend zijn of de leden mij daartoe de gelegenheid geven.

In januari is de NVLT hoofdpartner geworden van het luchtvaartmedium Luchtvaartnieuws. Onze leden hebben inmiddels allemaal een login code ontvangen, waarmee zij op het besloten gedeelte van de website van Luchtvaartnieuws kunnen komen. Zo blijven ze van dag tot dag op de hoogte van de ontwikkelingen in de luchtvaart. Op deze manier kan de vereniging zelf ook snel nieuws naar buiten brengen, waarmee een groot publiek bereikt wordt.

Ik wens jullie veel leesplezier.

Ron Scherft
Voorzitter NVLT

"KC-10 Extender refuels an F/A-22 Raptor"
A KC-10 Extender from Travis Air Force Base, Calif., refuels an F/A-22 Raptor. The Raptor is the replacement for the F-15 Eagle. It is the most advanced fighter aircraft in the world, combining a revolutionary leap in technology and capability with reduced support requirements and maintenance costs. The F/A-22's integrated avionics gives it first-look, first-shot, first-kill capability that guarantees U.S. air dominance for decades. (U.S. Air Force photo by Judson Brohmer)

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
Web-site: www.nvlt.org
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie:
E-mail: leden@nvlt.org

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

De stand van zaken bij transavia.com

Na een winter met veel onzekerheden over de financiële situatie van transavia.com, komen er vanaf nu meer feiten naar buiten. Achter de schermen heeft de NVLT al diverse gesprekken gevoerd met de nieuwe CEO van transavia, de heer Graber. Wij hebben bovendien regelmatig overleg met de afdeling Arbeidszaken van transavia.com over diverse kwesties, zoals de re-mobiliteit en het efficiënter inzetten van het grondpersoneel. De heer Graber en de NVLT hebben uitgebreid gesproken over zijn visie op transavia.com en hoe hij transavia.com weer als een gezonde low-cost carrier in de markt wil zetten. Zijn visie is duidelijk. Het komende boekjaar wil hij er alles aan doen om weer 'groene' cijfers te schrijven. Het beleid dat hij aan de NVLT heeft gepresenteerd is duidelijk en heeft zeker de potentie om te slagen. De heer Graber is er geen voorstander van om haakse bochten te gaan maken, al zal er wel het een en ander gaan veranderen bij transavia.com. Dit alles met behoud van de eigen identiteit: transavia-groen en met een eigen technische dienst. Wel zal de samenwerking met de KLM Groep worden uitgebouwd. De heer Graber is van mening dat het mogelijk is de negatieve cash flow om te buigen door over vier assen te gaan bewegen.

Kosten omlaag
Het eerste as, en de eerste uitdaging, is het aanzienlijk verlagen van de kosten per stoel. Dit kan door het compacter maken van de grondorganisatie. Er wordt een splitsing gemaakt tussen het operationele grondpersoneel en de rest van het grondpersoneel. Bij het operationele grondpersoneel - waar ook de monteurs en grondwerktuigkundigen van vliegtuigonderhoud onder vallen - is geen directe verandering noodzakelijk. Wel zal dit personeel efficiënter ingezet worden. Transavia kan monteurs en GWK's met een tijdelijk contract geen garantie geven voor hun aanstelling in de toekomst. Wel heeft men te kennen gegeven dat dit een speciale groep is, die vanwege de speciale bevoegdheden niet door ander personeel van transavia.com vervangen kan worden. Voor de andere tijdelijke contracten geldt dat alleen onmisbare functies blijven bestaan. Eerst wordt daarbij gekeken of deze functie ingevuld kan worden door een medewerker van transavia.com met een vast contract van wie de functie opgeheven wordt.

Markt
De tweede as is de basispositie van transavia.com beter in de markt te gaan zetten. Zo zal er uitbreiding komen op de vliegvelden Eindhoven en Rotterdam en zal transavia.com het gevecht aangaan met de RYAN-AIR's en de Easy-Jet's op de Nederlandse vliegvelden.
Deze strategie wordt volledig gesteund door de KLM Groep.

Management
De derde as, waar inmiddels al voortgang is geboekt, is het inkrimpen van het management. De directiesamenstelling van transavia.com verandert en er wordt ingenieuzer samengewerkt.

Balans in samenwerking
De vierde en laatste as is het verbeteren van de relatie tussen de sociale partners (werknemersorganisaties) en de relatie tussen de KLM, Martinair en transavia.com. Tot op heden stond transavia.com bekend als de rebel binnen de KLM Groep. Op zich geen probleem, volgens de heer Graber, maar er moet wel een gezonde balans ontstaan.

De NVLT is de grootste vertegenwoordiger van de monteurs en grondwerktuigkundigen binnen de technische dienst van transavia.com. De NVLT ziet veel veranderingen op zich afkomen, maar is zeker niet pessimistisch. Dat komt ook omdat de heer Graber heeft aangegeven dat alle veranderingen die hij wil doorvoeren zoveel mogelijk zijn binnen de huidige CAO worden gerealiseerd. Als er eventueel een 'teveel' aan personeel is, kan dit door natuurlijk verloop worden afgebouwd. Wel is er een mobiliteitsbureau opgezet als stimulans om personeelsleden te laten bewegen naar een andere functie binnen de KLM Groep. Dit gebeurt alleen op vrijwillige basis: niemand moet, iedereen mag.

Heeft u vragen? Mail dan gerust. Neem contact op met de NVLT of spreek een van de kaderleden aan. Bent u nog geen lid? Schroom dan niet om een aanmeldingsformulier in te vullen en lid te worden van de Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici (NVLT).

Peter de Moor

Claim druk

Staat de Certifying Staff onder druk van commerciële belangen? Deze vraag kan met 'ja' beantwoord worden. Daarbij wil ik opmerken dat de vliegveiligheid nooit ofte nimmer ondergeschikt mag worden aan de commerciële belangen.

Punctualiteit is voor luchtvaartmaatschappijen essentieel. De passagier wil graag op tijd vertrekken en tijdig op zijn bestemming aankomen. Vertragingen kunnen ertoe leiden dat passagiers naar andere maatschappijen overstappen. Uiteraard is dit een groot nadeel voor de betreffende maatschappij. Bovendien is elke vertraging een dure aangelegenheid. Sinds kort moeten de passagiers financieel gecompenseerd worden bij onder andere vertragingen door een technische oorzaak.

Noodzakelijk onderhoud

Technische defecten komen regelmatig voor. Dit is inherent aan het vliegen en de techniek. De defecten worden door de bemanning gedurende de vlucht, of op de grond door de Certifying Staff tijdens een inspectie geconstateerd. Deze defecten moeten altijd direct in het technisch logboek vermeld te worden. Het is van belang dat ze voorafgaand aan de volgende vlucht worden verholpen of volgens de voorschriften uitgesteld worden. De Certifying Staff is verantwoordelijk voor het verhelpen van de technische defecten die de vertragingen veroorzaken. Zij hebben grote invloed op de duur van de vertraging, want zij bepalen of het vliegtuig wel of niet mag vliegen. Door hun expertise en ervaring kan de vertragingstijd geminimaliseerd worden.

Prioriteiten stellen

Het wel of niet vrijgeven van het vliegtuig na onderhoud, door middel van het afgeven van de 'certificate of release to service', heeft directe invloed op de kwaliteit van de dienstuitvoering. De Certifying Staff bepaalt, met inachtneming van alle voorwaarden gesteld aan de vliegveiligheid, welke defecten eerst verholpen moet worden en welke uitgesteld kunnen worden. Hij maakt hierbij een commerciële afweging. Prioriteiten stellen is van belang voor de duur van reparaties en dus essentieel voor de punctualiteit van de dienstuitvoering. Als een defect niet in de geplande grondtijd kan worden uitgevoerd en het vliegtuig mag niet met dat defect vertrekken, kan dat leiden tot verhoogde druk vanuit de organisatie van de luchtvaartmaatschappij. De NVLT vreest dat het in werking roepen van een Europees claimrecht ten aanzien van vertragingen die druk nog eens extra zal verhogen.

Veiligheid voorop

De Certifying Staff wordt nu al blootgesteld aan dit commerciële spanningsveld. De toenemende druk die voortvloeit uit de financiële gevolgen van passagiersclaims bij vertragingen, kan tot onveilige situaties leiden. De NVLT informeert haar leden hierover, zodat zij zich bewust zijn van de gevaren van commerciële druk. Ons motto: zwicht hier niet voor en houd altijd de veiligheid in het oog.

Rob Swankhuizen

Samenwerking met Luchtvaartnieuws.nl

De NVLT is altijd op zoek naar vernieuwing en meer naamsbekendheid. Dit hoort bij de toenemende professionalisering van de NVLT. In december 2010 hebben we in dit kader contact gezocht met Luchtvaartnieuws.nl, de website met nieuws uit de luchtvaartbranche. Uit ons overleg kwam een afspraak tot stand, die een vervolg zou krijgen in januari 2011.

Partners
We hebben uiteen gezet wat de wensen van de NVLT zijn. Van hun kant hebben ook onze gesprekspartners van Reismedia.nl, waar Luchtvaartnieuws.nl een onderdeel van is, hun wensen kenbaar gemaakt. Al snel kwamen we tot de conclusie dat wij elkaar heel goed kunnen aanvullen. We hebben dan ook besloten om een partnership aan te gaan.

Member
Zoals velen van jullie weten staat onze NVLT-banner op de homepage van Luchtvaartnieuws.nl. Ook hebben we al ons eerste nieuwsfeit gepubliceerd op de site.

Tot 28 februari konden de leden van de NVLT member worden van de website via een code.

Op die manier krijgen de leden toegang tot delen van de website die alleen voor members toegankelijk zijn en kunnen ze artikelen lezen. Deze code is gepubliceerd via een nieuwsbrief op de NVLT-site en is onder de aandacht van onze leden gebracht door middel van een SMS alert.

Veel leden hebben hiervan gebruik gemaakt. We zijn dan ook blij met deze service van luchtvaartnieuws.nl.

Korte schets van Reismedia
Reismedia BV is een internetuitgever die verantwoordelijk is voor een tiental websites. Naast Luchtvaartnieuws.nl zijn dat ondermeer Zakennieuws.nl, Aviabanen.nl en Reisindustriejobs.net. Sinds april 2002 schrijven zij over de luchtvaart- en zakenreisindustrie. Ze bedienen daarmee ruim 150.000 unieke bezoekers per maand. In totaal worden de pagina's van Luchtvaartnieuws.nl en Zakenreisindustrie.nl samen zo'n 3.800.000 maal per maand bekeken. Zes maal ontvangen 7.200 mailadressen een nieuwsbrief met actueel luchtvaart- en zakennieuws.

Wij zijn als NVLT zeer verheugd met het partnership. Ook Luchtvaartnieuws.nl heeft aangegeven verheugd te zijn met de samenwerking met de NVLT. Zij zien onze bijdragen als een welkome aanvulling op hun toch al boeiende artikelen.

Uw bijdrage?
Beschikt u over interessante luchtvaartgerelateerde en actuele artikelen en/of foto's die mogelijk geschikt zijn voor Luchtvaartnieuws.nl? Neem dan contact op met de NVLT. Wij bieden het materiaal dan aan bij de redactie van Luchtvaartnieuws.nl.

Rene Vagevuur

KLM Security op zoek naar 'Het Lek'

ZEMBLA

Een gwk van Martin Air werd uitgenodigd voor een informeel gesprek met KLM Security. Dit gebeurde naar aanleiding van een TV-uitzending van Zembla over toxic fumes in de cockpit.

Tijdens dit gesprek bleek dat de redactie van Zembla onderhoudspapieren in bezit heeft gekregen. Deze papieren zijn voor deze uitzending gebruikt. Enkele maanden voor de betreffende uitzending zijn alle Martinair gwk's benaderd via de interne mail. De redactie van Zembla vroeg in deze mail of zij informatie over dit onderwerp wilden delen met de redactie van Zembla. Aangezien vliegtuigen van het type Fokker 70/100 veel last hebben van een oliestank in de cockpit en/of cabine, zijn er al veel onderhoudacties geweest.

Wat is er gebeurd?
Het centrale onderhoudsregistratiesysteem Amos maakt print-outs die gebruikt worden voor bijvoorbeeld klachtonderzoek. Ditzelfde systeem werd nu tegen betreffende gwk gebruikt omdat men vermoedde dat hij moedwillig bedrijfsinformatie gelekt zou hebben gezien het grote aantal opgevraagde print-out's op 1 dag.

Ik heb namens de NVLT deelgenomen aan dit gesprek. Het vreemde was dat, als je normaal je werk doet, dit ineens tegen je gebruikt kan worden. Dan moet je dus onverwacht jezelf gaan verdedigen tegen allerlei beschuldigingen. Het traject voorafgaand aan de uitnodiging van het 'informatiegeprek' verdient ook geen schoonheidsprijs.

Inmiddels is de kwestie opgelost. We hebben in ieder geval vernomen van KLM security dat betreffende gwk verder niet meer in beeld is. Wat kunnen we hieruit leren? Ga nooit alleen een gesprek aan, ook al is het informatief. Geef geen verklaring af over een situatie of ongeval. Onderteken zeker nooit iets onder druk, zonder dat NVLT hierin gekend is. Je hoeft niet mee te werken aan je eigen veroordeling. Neem bij een dergelijk verzoek altijd contact op met NVLT.

Willem de Smit
Secretaris NVLT Stichting

Nieuws van het bestuur

Binnen het bestuur van de NVLT en het bestuur van de stichting is een discussie gaande hoe in de toekomst om te gaan met de contributie van NVLT. De situatie nu is dat er € 15,00 voor een standaard lidmaatschap wordt gevraagd en € 25,00 voor een uitgebreid lidmaatschap. In de praktijk merken wij dat het wenselijk is dat iedereen een uitgebreid lidmaatschap heeft. In de loop der jaren is namelijk gebleken dat rechtsbijstandverzekeringen niet de expertise hebben om aan de vaak specifieke hulpvraag van NVLT-leden te kunnen voldoen.

Rechtshulp

Veel leden denken dat een rechtsbijstandsverzekering hen in alle gevallen dekt. Sommigen menen dat met een standaard lidmaatschap ook rechtshulp door de NVLT gegarandeerd is. Juridische hulp wordt altijd door het bestuur beoordeeld. Het huishoudelijk reglement van de NVLT bepaalt dat hiervoor een maximum geldt van € 3500,-. Er zijn uitzonderingen, bijvoorbeeld als het algehele belang van de beroepsgroep in het geding is of het bestaansrecht van de NVLT. We zouden graag het juridische maximum van € 3500,- op willen trekken. In de praktijk blijkt namelijk dat dit bedrag al snel wordt overschreden bij een rechtszaak. In dat geval moet de rest voor de kosten door het betreffende lid worden bijbetaald.

Vormen van lidmaatschap

Bij het verhogen van de limiet willen we uiteraard onze financiële buffer niet uit het oog verliezen. De leden die vanaf het begin lid zijn van de NVLT hebben, samen met de leden die later zijn ingestapt, deze financiële buffer helpen opbouwen. Daarnaast zijn er luchtvaarttechnici die geen lid zijn, maar in algemene zaken wel meeprofiteren van het werk van de NVLT. We willen proberen die twee stromingen naar elkaar toe te laten buigen zonder iemand tekort te doen.Binnen het bestuur bestaan wel ideeën over hoe we dit kunnen doen. Ik nodig u uit om hier met ons over na te denken en eventuele ideeën met ons te delen.

Willem de Smit
Secretaris NVLT Stichting

SNMSAC en NVLT tekenen solidariteitsverklaring

Déclaration de solidarité

Eind februari 2011 hebben delegaties van de NVLT en het 'Syndicat National des Mécaniciens au Sol de l'Aviation Civile' (SNMSAC) de intentie uitgesproken om een solidariteitsverklaring of déclaration de solidarité op te stellen. Deze solidariteitsverklaring vormt een verdere bijdrage aan de onderlinge samenwerking van de Franse en de Nederlandse bond voor luchtvaarttechnici.

De SNMSAC en de NVLT zijn al enkele jaren gelieerd aan elkaar. De samenwerking begon nadat Air France de KLM Groep overnam. De SNMSAC is de grootste belangenbehartiger van luchtvaarttechnici bij Air France. Samenwerking tussen de vakbonden aan beide zijden is daarom ook zeer belangrijk.

De SNMSAC en de NVLT vinden het belangrijk dat er goede afspraken gemaakt worden over solidariteit. Dit wordt actueel wanneer één van de partijen in een arbeidsvoorwaardelijk conflict terecht komt met een werkgever. In de verklaring is opgenomen hoe wij omgaan met 'besmet werk' wanneer er aan één van beide zijden een conflict ontstaat.

De SNMSAC en NVLT zijn zeer verheugd dat deze solidariteitsverklaring binnenkort ondertekend wordt. Ze vinden dat de bundeling van krachten een positief effect heeft op de kracht van beide bonden. Door deze verdergaande samenwerking menen wij de leden van zowel de SNMSAC en de NVLT nog beter te kunnen vertegenwoordigen.

De solidariteitsverklaring wordt naar verwachting eind mei door beide voorzitters ondertekend.

Jean-Luc Jeangeorges (l)
President SNMSAC

Robert Swankhuizen (r)
NVLT-bestuurder

Het Sturgeon-arrest

Ook in Europa slaat de claimkoorts toe. De Amerikanen maken er een gewoonte van om uit ieder ongemak een slaatje te slaan. Nu volgt ook de Europese politiek dit voorbeeld. Of dit een goede of slechte zaak is, is niet in zijn algemeenheid te beoordelen. Maar als het schade toebrengt aan de luchtvaart kan het niet anders of de betrokken organisaties moeten daar iets van vinden.

Het Sturgeon-arrest, waarin is geoordeeld dat luchtvaartmaatschappijen de schade door vertraging of annulering van vluchten moeten vergoeden, is een zaak voor alle bij de luchtvaart betrokken partijen.
Natuurlijk moet moedwillig toegebrachte schade worden vergoed. De vraag is echter; wat is moedwillig en wat is dan de schade? Schade die voortkomt uit vertraging of annulering van een vlucht kan in onze optiek niet eenduidig worden vastgesteld. Ieder individu reist immers met een ander doel en ander belang, zodat de schade per individu sterk kan verschillen.
Een zakenman die een belangrijke onderhandeling misloopt en daardoor een miljoenenorder misloopt is niet te vergelijken met een toerist die 4 of 5 uur te laat op zijn vakantiebestemming aankomt.
Toch bepaalt het Sturgeon-arrest dat er een gestandaardiseerd schadebedrag moet worden betaald en dat de luchtvaartmaatschappijen daar volledig aan mee moeten werken.

Kosten van vertragingen
Het is onvoorstelbaar dat luchtvaartmaatschappijen op basis van vermeende en gestandaardiseerde schadevaststelling deze ongetwijfeld zeer hoge kosten gepresenteerd krijgen. Goed, wanneer luchtvaartmaatschappijen moedwillig hun dienstregeling wijzigen om extra inkomsten te kunnen genereren als de kans zich voordoet, behoort dat tot het risico van die luchtvaartmaatschappij.
Wanneer echter het weer, ATC of technische problemen de oorzaak zijn van een vertraging of annulering ligt de zaak gevoeliger. Je komt dan op het terrein van de veiligheid van de luchtvaart.
De Europese luchtvaartwetgeving is bij instigatie van de EASA steeds strenger geworden. Maatregelen die het luchtverkeer veiliger moeten maken, zorgen op zich al voor hoge kosten voor de maatschappijen. Hoge kosten die zich tot op heden niet hebben vertaald in hogere ticketprijzen. Die zijn - in tegenstelling tot wat je zou vermoeden - alleen maar gedaald.

Tegenslagen voor de luchtvaart
Door grote tegenvallers in het recente verleden is het vet er bij de meeste luchtvaartmaatschappijen wel een beetje af. De economische crises in het jaar 2003 en nog eens een keer in 2009 en 2010 hebben kaalslag gepleegd op de kasposities van de maatschappijen. Terroristische aanslagen, SARS en Irak deden ook een duit in het zakje. De brandstofprijzen lopen daardoor snel op. Zeer slechte weersomstandigheden in Europa en Amerika veroorzaken grote problemen op de luchthavens, waardoor veel vluchten geannuleerd en vertraagd worden. En dan was er ook nog een vulkaanuitbarsting op IJsland die er toe leidde dat het hele luchtverkeer in, van en naar Europa, krakend tot stilstand komt. Oorzaak: falend beleid van de Europese politiek en flagrante overschatting van het gevaar!
Al deze gebeurtenissen hebben de Europese luchtvaartmaatschappijen alleen al vele tientallen miljarden euro's gekost. Toch blijft de reiziger vragen om goedkopere tickets. Bovendien wil hij op tijd, veilig en comfortabel over de wereld reizen.

Het belang van de luchtvaart
Het vervoer van passagiers door de lucht was altijd al een marginale onderneming. De pioniersgeest in de luchtvaart van de vroege 20ste eeuw heeft geleid tot structureel veilig luchtvervoer. Dit heeft een cruciale bijdrage geleverd aan de ontwikkeling van de economieën in de wereld. Luchtvaarttechnologie en regelgeving hebben ons een vorm van vervoer gebracht die als de veiligste in de wereld mag worden beschouwd. Maatregelen als vliegtaks, CO_2-handel en het Sturgeon-arrest dragen niet bij aan een veilig luchtvervoer.

Onderhoudsbudgetten onder druk
Het onderhoud van vliegtuigen is een zeer dure aangelegenheid. Luchtvaartmaatschappijen hebben daar veel geld voor gereserveerd. Keer op keer zorgen maatregelen, die op zich niets met de veiligheid van het luchtvervoer te maken hebben, ervoor dat de pot geld voor het onderhoud van vliegtuigen kleiner wordt. Tot nu toe staat veiligheid hoog in het vaandel. De vraag is echter: hoe lang kunnen de maatschappijen dit nog volhouden als nationale en Europese maatregelen op de luchtvaartmaatschappijen worden afgevuurd?

Gevolgen voor de veiligheid
Met grote zorg kijkt de NVLT naar de toekomst. Hoe lang houden de luchtvaartmaatschappijen de kaalslag nog vol zonder in hun eigen vlees te moeten snijden? Het vet is er immers al af.
Hoe lang duurt het nog voordat er gekeken gaat worden naar de dure investeringen die nu op het gebied van de veiligheid worden gedaan? Kunnen de maatschappijen nog wel met geleend geld investeren in nieuwe vliegtuigen? Of moeten we doorvliegen met de oude vliegtuigen? Hoe gaan we deze oude toestellen dan onderhouden, en wie gaat dat uitvoeren zodat aan de eisen van de passagier (comfortabel, op tijd en veilig) voldaan kan worden? Wie willen er in de toekomst nog in deze financieel marginale industrie werken? Aan technici, en met name aan Certifying Staff, is nu al een tekort.
Ik ben bang dat aan de inventiviteit en creativiteit van de besturen van de luchtvaartmaatschappijen eens een keer een eind komt. Het antwoord moet nu uit de politiek komen. Ook de klant moet beseffen dat hij niet tegen of onder de kostprijs vervoerd kan worden zonder dat dit ten koste gaat van de nog altijd zo geprezen veiligheid. De veiligheid waar directies, vliegers, technici en luchtverkeersleiders al jaren garant voor staan.

Europa, pas op je tellen!
Door de claimcultuur die nu ook in Europa lijkt te zijn gevestigd, komt er grote commerciële druk te staan op

de operatie. Luchtvaarttechnici vormen de spil van de operatie. Zij zijn er verantwoordelijk voor dat een vliegtuig veilig wordt overgedragen aan de operator, zodat een vlucht op tijd en veilig kan worden uitgevoerd. De druk die Europa nu legt op deze vakbroeders achten wij onaanvaardbaar. Wij roepen de politiek dan ook op om nog eens goed te onderzoeken wat de effecten van deze ongewenste claimcultuur zijn.

Ron Scherft

Fietskleding met NVLT-logo

Al drie jaar gaat een groepje sportieve NVLT-leden in de zomer een week fietsen in Italië of Frankrijk.
Dit jaar gaan we weer naar Frankrijk. Onder deze fietsers is het idee van een eigen wielershirt ontstaan. En wat is er mooier dan onze vereniging meer naamsbekendheid te verschaffen door shirtreclame?
Ik heb het bestuur benaderd met een voorstel. Zij hebben ingestemd met het idee en een kleine sponsorbijdrage verstrekt voor ons fietsteam. Inmiddels is er een mooi ontwerp gemaakt. Hiernaast ziet u een afbeelding van het wielershirt en de wielerbroek. Wie wil kan ook deze kwaliteits-fietskleding met het NVLT-logo bestellen. Ook is er de mogelijkheid om een windstopper te bestellen.
We zullen op korte termijn pasavonden organiseren, waarbij de correcte kledingmaat kan worden uitgezocht. U kunt de kleding bestellen tegen kontante betaling op de pasavonden.
Interesse in fietskleding met NVLT-logo? Stuur mij dan een mail en ik houd u op de hoogte.

Siebren Aldeshof

E-mail adres: ligtiets@xs4all.nl.

BIBSHORT FRONTSIDE

Prijs per set
ca. € 60,00

BIBSHORT BACKSIDE

Muscae volitantes vigilans numerus

Ieders zicht wordt vertroebeld

Digitale informatie speelt een cruciale rol in de samenleving. Er ontstaat echter een grote hoeveelheid informatie die niet volgens het Principe van Kerckhoff [1] algemeen bekend wordt gemaakt.
Mensen die erin slagen om uit de stortvloed aan gegevens informatie te destilleren als basis voor acties waar zij of hun opdrachtgevers beter van worden, worden tegenwoordig 'numerati'[2] genoemd.

'Numerati' klagen dat mensen moeilijk in cijfers zijn te vatten, zodat zij ze niet kunnen analyseren. Het is dus blijkbaar niet mogelijk om elk individu te doorgronden en navenant actie te ondernemen.
Zelfs als de numerati dat zouden willen, dan nog zouden ze dat niet kunnen.
Nederland is altijd een toonbeeld geweest van administreren. Het vastleggen van gegevens is historisch niet altijd verantwoord gebleken. De volgzame medewerking van Nederlandse ambtenaren bij het vastleggen van persoonlijke gegevens leidde in de Tweede Wereldoorlog tot een ongekend misbruik van deze gegevens door de bezetter in Nederland. Het is een bezetenheid waarmee de taakstelling wordt vervuld en niet meer wordt losgelaten.

Van werknemers wordt niet alleen verwacht dat ze volgzaam zijn. Er wordt steeds meer van hen geëist. Soms zijn mensen zo betrokken bij hun werk, dat ze zichzelf volledig opbranden. Maar denkwerk, creativiteit en enthousiasme kan echter niet van werknemers geëist worden. De hersenen kunnen niet continu alle beschikbare informatie verwerken. Mensen hebben rust en concentratie nodig. Als complex werk moet worden uitgevoerd, blijkt iedere verstoring tijdrovend.
Veel werkomgevingen lijken op een 'menshouderij', waar alles ten dienste staat van de efficiëntie en het verhogen van de productiviteit. In een dergelijke omgeving worden werknemers reactief, contraproductief en ze stoppen met zelf nadenken. Multitasken levert uiteindelijk onvoldoende resultaat op. Niet ieder mens kan namelijk op meerdere fronten optimaal presteren.

Iedereen lijkt onafgebroken bezig om zo gezond mogelijk te leven. Tegelijkertijd wordt in de samenleving door werkgevers, overheid en organisaties ook druk uitgeoefend omdat de prestaties, de omzet en het rendement omhoog moeten. De werknemer wordt weggecijferd. De werkdruk wordt in veel gevallen onhoudbaar, tot boven het menselijke vermogen verhoogd en daarmee onleefbaar.

Ouderen zijn meestal flexibel, jongeren meer idealistisch. Daar moeten we mee leren omgaan. Hoe mensen willen werken is niet van tevoren vast te leggen. Een verbetering ontstaat als medewerkers het idee krijgen deel uit te maken van een groter geheel. Ieder persoon is tenslotte deel van dat geheel en kan geen vigilante[3] zijn. De 'numerati' kan dan slechts dyscalculie[4] worden toegewenst.
Een gezonde werknemer levert tenslotte de beste arbeidsproductiviteit. Door medewerkers gezond te houden kan de arbeidsproductiviteit in Nederland hoog blijven.

Rob van Leeuwen
NVLT-medezeggenschap

1. *Volgens het principe van Kerckhoff is een systeem veilig als alles erover bekend is en het toch niet kan worden gekraakt. Als toegang door buitenstaanders mogelijk is, is dat systeem onbetrouwbaar, aldus het principe. Als er een mogelijkheid is om het te hacken, kun je ervan uitgaan dat die wordt gevonden. Dus doen of je beveiligingssysteem absoluut veilig is heeft geen enkele zin.*
2. *Zie The Numerati van Stephen Baker.*
3. *Een 'vigilante' is iemand die het recht in eigen hand neemt.*
4. *Dyscalculie is een rekenstoornis.*

SMS BEL TREE

De NVLT heeft een SMS dienst ten behoeve van een snelle informatie voorziening voor de leden. Bij het uitkomen van nieuwsbrieven, belangrijke informatie of bijvoorbeeld ter herinnering aan een (leden)vergadering kunnen wij SMS berichten versturen. Ieder lid kan zich aanmelden om deze SMS berichten te ontvangen. Stuur een mail naar nvlt@nvlt.org met daarin je naam en 06-nummer. We zullen je dan toevoegen aan de SMS lijst.

DDA CLASSIC AIRLINES

Dutch Dakota Association

De DDA is opgericht in 1982. De doelstelling van deze organisatie is om vliegende historische vliegtuigen operationeel te houden. Op dit moment wordt er met 2 DC-3enOKrland (bijv. Texel, Maastricht, Schiphol, Rotterdam), maar ook regelmatig naar bestemmingen in Europa, zoals Duitsland, Luxemburg, Frankrijk, België, Engeland en afgelopen jaar ook naar Zweden.

Onze vliegtuigen worden gevlogen conform de zelfde EASA regelgeving zoals die ook geldt voor bijvoorbeeld de KLM, Transavia en Martinair. Het werk wordt in zeer belangrijke mate gedaan door vrijwilligers (piloten, cabine en technici). Een team van enthousiaste mensen, die er steeds weer in slagen om deze juweeltjes uit het verleden te laten vliegen. Een uitdaging, maar ook een geweldig plezier als de DC-3 weer vliegt met passagiers. Deze passagiers ervaren de vlucht vaak als een geweldige belevenis.
Eind 2010 zijn we begonnen aan de E inspectie van de PH-DDZ. Drie dagen per week wordt er tijdens deze langlopende inspectie gewerkt. Om ons team van vrijwillige technici te versterken, zoeken we technici met ervaring in de luchtvaart. Voor de diverse inspecties en pre-flights, maar ook voor de afhandeling zoeken we altijd enthousiaste mensen!

Meer info over de DDA kan je vinden op de website van de DDA (www.dutchdakota.nl). Is je interesse gewekt, neem gerust contact op, dan kunnen we afspreken in de nieuwe hangaar op Lelystad om de mogelijkheden te bespreken. Ron Korver, mobiel 06-5229 3507 of e-mail: ron_korver@hotmail.com

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

11

NVLT
Bezoekadres: Stationsplein 326
Gebouw 144 kamer 225
1117CK Schiphol Oost
Telefoon 020-3483492 Fax 020-3483496
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie: leden@nvlt.org