

Het blad van de Nederlandse Vereniging voor Luchtvaart Technici

# **NVLT** *magazine*

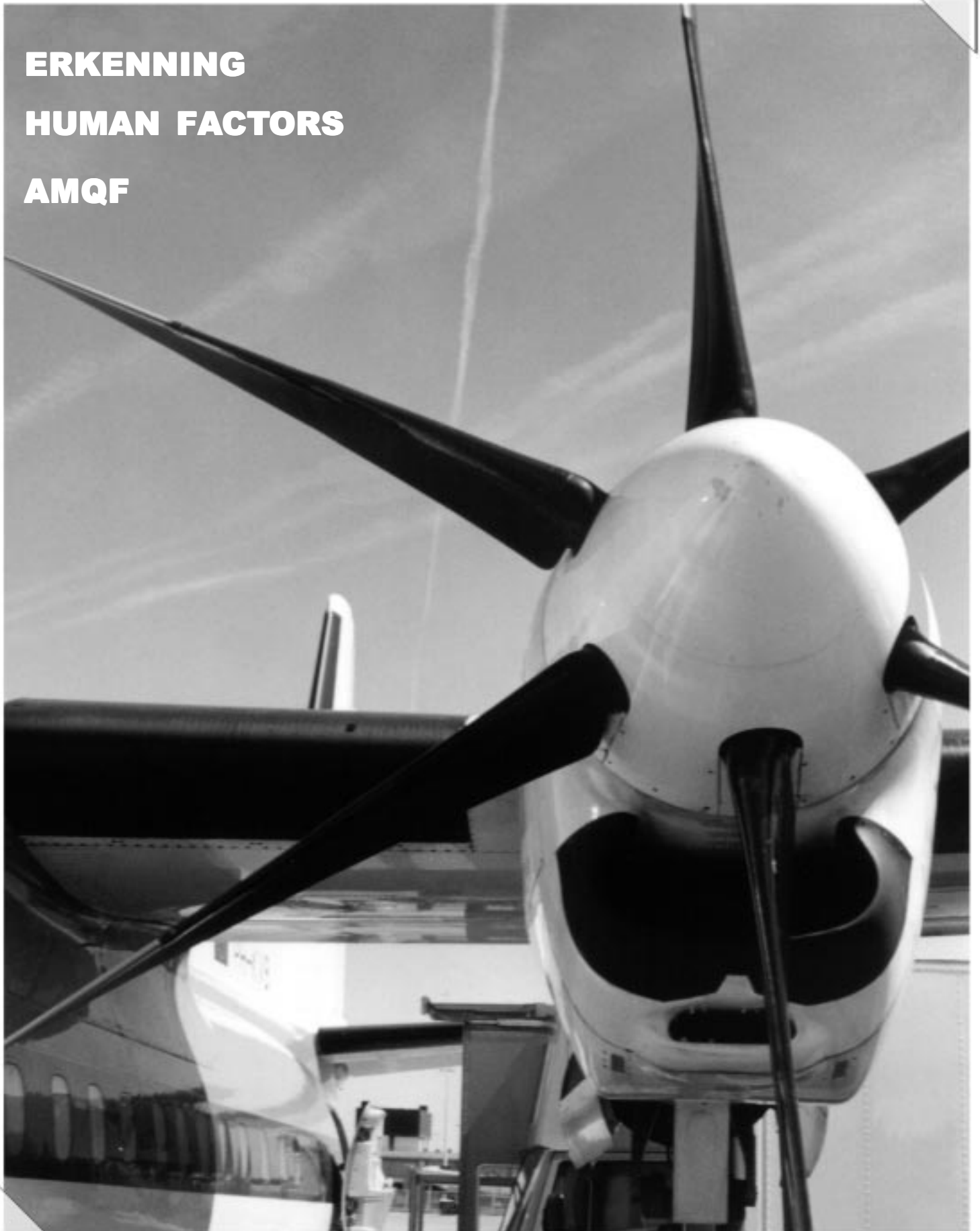
Mei 2002

Jaargang 1 uitgave 4

**ERKENNING**

**HUMAN FACTORS**

**AMQF**



## INFO



### NVLT Magazine Jaargang 1 Nummer 4

#### Colofon

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

600 stuks

#### Redactie

Alex Molin (hoofdredacteur)  
Ronald Woudstra  
Max Vet

#### Ontwerp

Max Vet

#### Adres

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

#### Advertenties

NVLT Magazine  
Postbus 75668  
1118 ZS Luchthaven Schiphol

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

#### Druk en afwerking

Recad BV Hoofddorp

#### Voorpagina

Fkker 50  
©M. Vet

Volgende nummer: 27 juni 2002  
Kopie insturen voor 15 juni 2002

<http://www.nvt.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

##### Arbo-human factors commissie

Voorzitter:	R. Kröschell
Arbo:	BWM v. Abswoude
Heram:	I. Smit

##### 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

## ERKEND

De traditionele viering van “De dag van de arbeid” op 1 mei 2002, krijgt dit jaar een speciale betekenis voor de luchtvaarttechnici in Nederland, door de erkenning van de NVLT als vakvereniging bij de KLM. Op 10 april, 2 jaar na de oprichting van de NVLT, is het contract getekend waarmee de KLM, de NVLT officieel erkend als partij in het arbeidsvoorwaardelijk overleg bij de KLM.

Het erkenningstraject is voor beide partijen duidelijk niet eenvoudig verlopen, waarbij de ontwikkelingen in de wereldluchtvaart een belangrijke rol hebben gespeeld.

Historisch gezien is dit niet de eerste keer dat de luchtvaarttechnici hebben gepoogd zich te verenigen. Ruim 25 jaar geleden heeft een groep grondwerktuigkundigen van de KLM, mede uit onvrede betreffende de arbeidsvoorwaardelijke belangenbehartiging door de bestaande vakbonden, het initiatief genomen om een GWK-vereniging op te zetten. Deze poging stuitte op onverwachte problemen, waardoor de erkenning werd afgewezen. Uiteindelijk werd besloten, De Unie (BLHP) te vragen deze rol op zich te nemen,

middels de nieuw op te richten sectie Burgerluchtvaart.

In de hierop volgende jaren zijn er positieve veranderingen bereikt, er trad echter ook ‘verwatering’ op t.a.v. de specifieke belangenbehartiging van deze beroepsgroepering in combinatie met sterke veranderingen in de luchtvaartbranche. De deregulering in de V.S. en de hierop volgende veranderingsprocessen voor de nationale luchtvaartmaatschappijen in Europa, de opkomst van de Europese concurrentie in de vliegtuigbouw en het faillissement van Fokker. Ook de sterk toegenomen aandacht van de media voor de luchtvaart in het algemeen en de veiligheid en milieu in het bijzonder, heeft mede bijgedragen tot een bewustwordingsproces onder de luchtvaarttechnici ten aanzien van de bijzondere rol die zij vervullen in de luchtvaart.

Anno 2000 werd echter steeds meer duidelijk dat de luchtvaarttechnici van vandaag niet meer tevreden waren met de belangenbehartiging van de bonden. De vaak stevige conflicten over management en personeelsbeleid, organisatorische beslissingen, veiligheidsaspecten, wet en regelgeving, bevoegdheden, verantwoordelijkheden, beloning en erkenning etc., namen steeds ernstiger vormen aan en leidde zelf tot diverse werkonderbrekingen. Ook de arbeidsverhoudingen en de positie van de beroepsgroep binnen de organisatie zette veel kwaad bloed.

Met de oprichting van een eigen vertegenwoordiging voor de luchtvaarttechnici, die nu zelf hun specifieke belangen kunnen behartigen, hun mening en verantwoordelijkheden kunnen uitdragen, hopen wij een bijdrage te kunnen leveren aan een constructieve samenwerking met de KLM directie en de overheid.

Nu de NVLT erkend is is het aan de leden om hier verdere invulling aan te geven, alleen dan kunnen we de resultaten continueren die we tot nu toe hebben behaald. Het bestuur verwacht daarom van alle leden participatie om de doelstellingen van de NVLT in de komende jaren te blijven uitdragen.

Ter afsluiting wil ik nog van de gelegenheid gebruik maken om mijn medebestuurders, commissieleden en de vele overige actieve leden, dank zeggen voor hun toewijding, vertrouwen en persoonlijke inzet van de afgelopen jaren. Door blijvende gezamenlijke inspanningen kunnen de luchtvaarttechnici niet alleen een interessant beroep blijven uitoefenen maar ook een te rechte markconforme waardering tegemoet zien.



## INHOUD

Inhoudsopgave	
Colofon	2
Voorwoord	3
Inschrijfformulier	4
Erkenning, benchmark en de positie van de certifying staff	5
Arbo - Hepatitis B	7
AMQF	11
Airworthiness	13
Human Factors	15
Forgotten Mechanic	16

**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 • 11,50 per maand. Een **aspirant lid** betaalt • 9,00 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 €11,50 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@nvt.nl**

## ERKENNING, BENCHMARK EN DE POSITIE VAN DE CERTIFYING STAFF

### ERKENNING



*R. vd Hout en W. Kooyman met het contract*

Zoals iedereen nu wel zal weten heeft het bestuur van de NVLT op 10 april een contract met de KLM getekend waarin zij wordt erkend als vakvereniging. Dit houdt in dat met ingang van 1 mei 2002 de NVLT een volwaardige partner in in het arbeidsvoorwaardelijke overleg zal zijn dat de KLM met nog 7 andere partijen voert.

De ondertekening geschiedt onder voorbehoud van de instemming van de leden. Hierover kan door u op 1 mei gestemd worden op de dan gehouden ledenvergadering.

De erkenning geldt alleen voor de KLM en is niet van toepassing op andere luchtvaartmaatschappijen.

Het bestuur is van mening dat de erkenning een historisch feit is voor alle Certifying Staff (CS) in Nederland. Middels de NVLT krijgt de CS binnen de KLM een directere toegang tot het arbeidsvoorwaardelijke overleg en een betere mogelijkheid hun wensen en unieke plek in de keten van luchtwaardigheid voor het voetlicht te brengen.

Dit is iets wat eigenlijk zo'n 25 jaar geleden reeds in gang was gezet middels de toen opgericht "GWK vereniging".

De komende tijd zal een hectische tijd zijn voor de NVLT.

Een eerste prioriteit zal zijn het meer structuur brengen in het functioneren van de vereniging waardoor wij mogelijk nog efficiënter en slagvaardiger kunnen opereren.

Doordat wij als erkende vakvereniging recht hebben op bepaalde faciliteiten, die door de KLM beschikbaar worden gesteld (met name tijd), zal dit hopelijk eenvoudiger worden dan dit nu is.

Het bestuur wil wel echter iedereen op het hart drukken dat ook de inbreng van alle leden van essentieel belang is en blijft. Het runnen van de vereniging is niet alleen de verantwoordelijkheid van het bestuur maar ook van alle individuele leden.

Om de komende jaren de NVLT te kunnen continueren moeten wij ons allerlei specialismen op arbeidsvoorwaardelijk gebied eigen maken. Om maar een paar voorbeelden te noemen:

- \* pensioenen, hoe bouw je dit op, wat zijn je rechten, etc.
- \* sociale verzekeringen, denk dan met name aan de thans actuele discussie over de arbeidsongeschiktheid naar aanleiding van de wet Verbetering Poortwachter en de wet Pemba
- \* arbeidsvoorwaarden, dit wordt momenteel opgepakt door de commissie arbeidsvoorwaarden onder leiding van Ron Scherft

Wij hopen dat iedereen inziet dat al deze specialismen onmogelijk alleen door het bestuur kunnen worden opgepakt. Meer leden moeten zich aanmelden om zich op deze onderwerpen te storten en de materie onder de knie te krijgen. Het ligt in de bedoeling zo een vraagbaak te creëren waar het bestuur maar ook individuele leden terecht kunnen voor advies. Uiteraard hoeft u dit niet alleen te doen maar zal dit worden gecoördineerd door het bestuur via verschillende (nog op te richten) commissies. Hiervoor kunnen allerhande faciliteiten beschikbaar worden gesteld. Het reeds hebben van de kennis of ervaring met de materie is niet perse nodig.

Op dit moment bezint het bestuur zich op de mogelijkheid tot het huren van een kantoor. Wij willen dat dit een thuishonk wordt waar vergaderingen kunnen worden belegd, alle informatie centraal aanwezig is, waar leden kunnen aankloppen voor een gesprek, etc. Op dit moment gaat onze voorkeur uit naar een

*geschreven door:  
Ferry Laplooi*

## ERKENNING



plek op Schiphol-Oost. Dit is voor iedereen bekend terrein, ook per openbaar vervoer goed bereikbaar, voldoende parkeermogelijkheden en centraal gelegen.



*R. vd Hout en W. Kooyman feliciteren elkaar na de ondertekening*

### BELONINGSONDERZOEK

Op maandag 8 april is de “benchmark inzake de beloning van de grondwerktuigkundigen” afgerond. Alle partijen (KLM, bonden en NVLT) hebben verklaard dat het onderzoek in zoverre gereed is dat naar de volgende fase kan worden doorgegaan.

De volgende fase houdt in het trekken van conclusies uit de benchmarkgegevens. Dit doet iedere partij zelf waarna de uitkomsten met elkaar gedeeld gaan worden. In de derde en laatste fase moeten de benchmarkgegevens via arbeidsvoorwaardelijke onderhandelingen worden geïmplementeerd.

Helaas kunnen wij niet exact over de uitkomsten van de benchmark met u communiceren. Alle deelnemers aan de benchmark hebben een geheimhoudingsverklaring moeten tekenen om niet met de cijfers naar buiten te treden. Dit is gedaan omdat diverse luchtvaartmaatschappijen hebben meegewerkt aan het onderzoek. Zij zouden het niet op prijs stellen indien de door hun verstrekte gegevens op straat kwamen te liggen en mogelijk in de toekomst hun medewerking aan andere onderzoeken kunnen weigeren.

*Foto's:  
© Max Vet*

Wat wij u wel kunnen mededelen is dat wij voldoende aanknopingspunten zien om tijdens de komende arbeidsvoorwaardelijke onderhandelingen een positieve wending te geven aan de wensen van de CS.

Op dit moment is het bestuur tevens met de KLM in gesprek hoe wij de positie van de CS zien en hoe we dit in de organisatie kunnen inbedden. In deze gesprekken benadrukken wij dat er differentiatie moet komen.

Dit houdt in dat niet alle CS op hetzelfde niveau opereert binnen de categorie waar hij/zij bevoegd voor is.

Wij hameren erop dat de doorstroming binnen het CS-vak niet alleen moet stoelen op ervaring en senioriteit maar dat met name ook het eigen initiatief van een ieder een rol van betekenis zou moeten spelen.

Het bestuur vindt dat de toekomstige Certifying Staff die op een hoog niveau wil opereren en de daarbij horende betaling ontvangt een bredere ontwikkeling moet hebben. Dit houdt in dat niet alleen de technische kennis up to date is maar dat er ook een algemene ontwikkeling moet zijn zodat de betreffende persoon op een breed vlak kan meepraten.

Denk hierbij bijvoorbeeld aan een GWK+ die leiding geeft aan een groep CS en monteurs, die betrokken is bij het implementeren van wetgeving, meehelpt beleid te ontwikkelen, gekoppeld is aan engineering, projecten leidt, in het buitenland opereert en de verantwoordelijkheid heeft over één of meer stations, budgetten beheert, en noem maar op. Dit zou uiteindelijk de mogelijkheid moeten bieden boven het benchmarkresultaat uit te stijgen. Ook blijft er een continue uitdaging in het werk als CS bestaan.

Wij benadrukken tijdens deze gesprekken wel dat vanaf een bepaald niveau de selectie om door te stromen naar een hogere positie gestoeld moet zijn op heldere, verifieerbare criteria waardoor het voor iedereen duidelijk moet zijn waarom de ene CS kan doorstromen en de ander op een bepaald niveau blijft staan. Met name eigen initiatief tot bijvoorbeeld het volgen van een cursus of het aantonen van bepaalde kwaliteiten die ook buiten het technische vak liggen kunnen hierbij dus een rol gaan spelen.

Wij hopen u voorlopig voldoende te hebben bijgepraat. Mocht u vragen hebben dan kunt u zich altijd tot het bestuur wenden.



# ARBO: EEN NIEUWE RUBRIEK MET NUTTIGE INFORMATIE UIT HET VELD

ARBO



## Werken aan toiletsystemen en Hepatitis B

### Inleiding

Afgelopen jaar werd ik als ondernemingsraadbestel lid aangesproken over Hepatitis B. Een ziekte die, als deze verborgen blijft, na 20 jaar kan leiden tot de dood. Volgens de persoon die mij erover aansprak is een grondwerktuigkundige in het verre oosten ook werkelijk aan de gevolgen van deze ziekte overleden. Normaal gesproken bouwt het lichaam na besmet te zijn geraakt aan deze ziekte een weerstand op en maakt het lichaam antistoffen die het virus onschadelijk maken. Echter in 10% van de gevallen gebeurt dit niet en zijn de symptomen van de ziekte zo vaag dat de lever na 20 jaar zo beschadigd is dat ernstige complicaties optreden. Personen met een zwakke lichamelijke conditie zijn extra bevattelijk.

De persoon in kwestie heeft een verzwakte lichamelijke gesteldheid door een ander ziekte en wenste zich te laten inenten en probeerde daarna deze kosten bij zijn werkgever te claimen.

Wat gaat mij dit aan? Hoor ik jullie denken.

Wij werken met grootte regelmaat aan toiletsystemen.

En dit is één van de plekken waar je besmet kan raken aan Hepatitis en zeker ook andere ziektes.

Besmetting van hepatitis treedt op wanneer virus-bevattend bloed, bloedproducten, speeksel, mannelijk zaad of afscheidingsproducten van de vrouwelijke schede de bloedbaan van het slachtoffer binnendringen. Dit kan gebeuren door contact van besmet materiaal met de niet-intacte huid of slijmvliezen (mond, ogen), of door het prikken aan een gebruikte naald of een ander scherp voorwerp, dat contact heeft gehad met een besmettelijke persoon.

De grootste risicogroep zijn de medewerkers die met bloed in contact komen, en een niet te verwaarlozen risico loop je met contact van lichaamsvloeistoffen vermengd met bloed of lichaamsafscheiding. In mijn beleving is dit het geval bij werkzaamheden aan een open toiletsysteem zonder desinfecterende middelen. Een telefoontje naar het landelijk informatie centrum voor hepatitis gaf bevestiging. (Een publicatie over onderzoek naar besmetting in de rioolzuiverings wereld was overigens negatief, geen aantoonbaar hoger risico.) En wat ik ook constateer is dat heel veel mensen zich niet realiseren een besmettelijke ziekte op te kunnen lopen. Dit risico is, door beschermende middelen te dragen, te verkleinen. En dit is ook oorgescreven.

Tot voorkort stond ik gewoon mee te helpen de

pijpen van verstopte toiletsystemen te ontstoppen zonder goede handschoenen en andere beschermende middelen zoals een niet vochtdoorlatend pak.

Deze zijn wel beschikbaar maar door onwetendheid gebruikte ik ze niet. Nu weet ik beter en zul je mij dus niet meer aan een toiletsysteem zien werken zonder de beschermende middelen.

### Beschermende middelen

Via verschillende kanalen in de organisatie waar ik werk is deze zaak aangekaart. Er wordt een onderzoek gestart of er besmettingsgevaaren zijn en voor wie.

Vanaf eind januari 2000 is een hepatitis B-beleidsregel bij de arbo-omstandigheden wetgeving van kracht. Hierdoor is de werkgever verplicht werknemers hepatitis B vaccinatie aan te bieden wanneer die in contact komen met bloed of ander mogelijk besmette lichaamsvloeistoffen.

Nog niet zolang geleden zag ik een collega helemaal onder de drab omdat hij even niet oplette. Wat doen we dan in deze gevallen? Ik raad aan een injectie te halen bij de medische dienst en misschien kan de medische dienst je direct adviseren welke injecties er nog meer zinvol zijn.

Inmiddels zijn we al een half jaar verder en is geconstateerd dat er zonder de juiste beschermende kleding en handschoenen gewerkt wordt.

De vraag of het werken aan toiletsystemen enig risico met zich meebrengt met betrekking tot hepatitis B is met een telefoontje naar het hepatitis centrum beantwoord en luid ja. Er is een kans via deze toiletsystemen besmet te raken. En niet alleen met hepatitis B. Recentelijk werd een van onze collega's ziek. Eerst stevige buik griep en vervolgens een paar weken zeer moe. Bloedarmoede was de constatering die veroorzaakt werd door een bacterie in de darmen. Een niet alledaagse ziekte die alleen te herleiden was naar een keer werken aan een toilet systeem. Niet goed handen wassen na het werk was naar alle waarschijnlijkheid de oorzaak.

Dat de regels overschreden worden door de medewerker, vaak uit onwetendheid, is een feit. Doe die handschoenen aan. Voorkomen is beter dan genezen.

*geschreven door:  
Alex Molin*



Per 25 januari 2000 is de wijziging van de Arbobeleids-regelarbeidsomstandigheden in werking getreden.

Artikel 4.91 van deze beleidsregel stelt dat werkgevers verplicht zijn om werknemers die in contact kunnen komen met bloed, in de gelegenheid te stellen om zich te laten inenten tegen Hepatitis B.

Hieronder volgt een informatief verhaal die verspreid wordt in de gezondheidszorg.

Hoe belangrijk is een gezonde lever?

De lever speelt een centrale rol bij de energiehuishouding, de stofwisseling en de zuivering van het bloed. Soms raakt de lever ontstoken. Het woord hepatitis komt van “hepar”, het Griekse woord voor lever. Het achtervoegsel “-itis” betekent ontsteking. Een ontsteking aan de lever is erg gevaarlijk omdat de lever zeer veel functies heeft.

Naast andere factoren spelen virussen hierbij een belangrijke rol. Virale hepatitis is wereldwijd de meest voorkomende leverziekte, die soms een dodelijke afloop tot gevolg kan hebben. Er zijn momenteel zes verschillende Hepatitis virussen bekend waarvan het Hepatitis B-virus en het Hepatitis C-virus de meest belangrijke zijn en ernstige ziekteverschijnselen kunnen veroorzaken. Een hepatitis kan onder andere ontstaan door een virusinfectie, blootstelling aan bepaalde chemische stoffen, gebruik van bepaalde soorten medicijnen (toxische hepatitis) of overmatig alcoholgebruik (alcoholhepatitis).

Als de leverontsteking ontstaat door een virusinfectie, wordt dit virale hepatitis genoemd. Een virale hepatitis is besmettelijk. Onderzoekers in de hele wereld proberen steeds meer te weten te komen over de verschillende vormen van hepatitis: Momenteel is 1 op de 200 Nederlanders drager van dit virus. En 1 op de 20 Nederlanders loopt in zijn leven een besmetting met het virus op. Er is in ieder geval sprake van een grote onderrapportage. Dit komt omdat de symptomen van leverontsteking sterk lijken op bijvoorbeeld die van de griep.

Voor Hepatitis B is een vaccinatie voorhanden, voor Hepatitis C niet. Werknemers in de gezondheidszorg, die tijdens het uitvoeren van werkzaamheden in contact komen met bloed, lopen een beroepsrisico op een besmetting met het hepatitis B-virus.

De besmetting met het Hepatitis B-virus is te voorkomen met een vaccinatie tegen Hepatitis B.

### **Wat is HEPATITIS B?**

Hepatitis B is een ernstige vorm van leverontsteking die ontstaat door besmetting met

het Hepatitis B-virus.

Bij circa 1 % van de mensen met een acute Hepatitis B verloopt de ziekte dodelijk. Tussen het moment van besmetting en het optreden van ziekteverschijnselen zitten gemiddeld 90 dagen (de incubatietijd).

De ontsteking kan klachten geven van algemene aard zoals moeheid, koorts (griepig gevoel), slechte eetlust, spier- en gewrichtspijnen, misselijkheid en braken.

Soms gaat Hepatitis B gepaard met geelzucht: een gele verkleuring van oogwit en huid, donkere urine en lichte ontlasting. Maar meestal geeft een Hepatitis B infectie geen verschijnselen.

Bij 90 % van de besmette mensen met een Hepatitis B infectie wordt het afweersysteem het virus de baas en is men binnen een half jaar genezen en niet meer besmettelijk. Bij de overige 10 % is het afweersysteem niet in staat het virus te overwinnen. Dit kan leiden tot dragerschap zonder enige ziekteverschijnselen. (asymptomatisch dragerschap) of tot een chronische hepatitis B. In beide gevallen is er sprake van besmettelijkheid, dat wil zeggen dat het virus op anderen kan worden overgedragen. Een chronische Hepatitis B kan leiden tot cirrose (verschrompeling van de lever door littekenvorming) en leverkanker. Het virus kan lange tijd buiten het lichaam overleven en is zeer besmettelijk. Er is slechts een klein beetje besmet materiaal nodig om het virus over te dragen. U kunt besmet raken met het Hepatitis B-virus door bloedcontact.

Het Hepatitis B-virus is bij bloedcontact 100 maal zo besmettelijk als het HIV virus, het virus dat de ziekte AIDS veroorzaakt. Besmetting via bloedcontact is een 'beroepsrisico' voor werkers in de gezondheidszorg.

In Nederland is ongeveer 0,5% van de bevolking drager van het virus en vormt zodoende een besmettingsbron voor hun omgeving.

### **ZIEKTEBEELD**

#### *Besmetting*

Besmetting treedt op wanneer virus-bevattend bloed, bloedproducten, speeksel, mannelijk zaad of afscheidingsproducten van de vrouwelijke schede de bloedbaan van het slachtoffer binnendringen. Dit kan gebeuren door contact van besmet materiaal met de niet-intacte huid of slijmvliezen (mond, ogen), of door het prikken aan een gebruikte naald of een ander scherp voorwerp, dat contact heeft gehad met een besmettelijke persoon. Ook kan het virus overgebracht worden bij geslachtsverkeer. Zowel





heteroseksuelen als homoseksuelen met wisselende contacten lopen een verhoogd risico om besmet te raken met het virus.

Ook personen, behorend tot beroepssectoren waarbij beroepsmatig contact met bloed of andere besmettingsbronnen plaats vindt, lopen een groter risico om besmet te raken.

Het betreft:

- beroepen in de gezondheidszorg, openbare orde en veiligheid (politie, brandweer, gevangenispersoneel),
- beroepen in de cosmetische lichaamsverzorging (kappers, voetverzorgers, schoonheidsspecialisten, tatoeëerders),
- acupuncturisten.

#### *Klachten*

De kans op infectie na contact met virus-bevattend materiaal is 6 tot 30%. Niet iedereen krijgt de ziekte na besmetting. Dit is met name afhankelijk van de hoeveelheid virus, dat de bloedbaan is binnengedrongen, de kwaadaardigheid van het virus en de weerbaarheid van het slachtoffer. Na een overbruggingstijd (incubatietijd) van 4 tot 26 weken kan evenwel een ontsteking van de lever optreden. In 70% van de gevallen verloopt de infectie met atypische "griep"-achtige klachten of "buikpijn" en vermoeidheid. Men voelt zich niet lekker, er ontstaat wat koorts, hoofdpijn en voorbijgaande huid- en gewrichtsklachten. In 50% van de gevallen ontstaat geelzucht, de huid en het oogwit worden geel en de urine bruin. In 90 tot 95% van de gevallen verloopt de infectie goedaardig. In 5 tot 10% ontstaat een chronische aandoening. Geneest men voorspoedig, dan is men voor het verdere leven gevrijwaard voor een herhaling van de infectie.

#### *Diagnose*

De diagnose hepatitis B wordt voornamelijk gesteld door bloedonderzoek. In de beginfase kunnen in het bloed deeltjes van het virus worden aangetroffen (HBsAg 4 en HBeAg). Later worden antistoffen tegen het virus gemaakt, die ook door bepaalde testen kunnen worden aangetoond (anti-HBc, anti-HBe en anti-HBs).

#### *Behandeling*

Hepatitis B kent geen specifieke behandeling. Het is een ziekte, die bij de meeste patiënten vanzelf overgaat. Omdat de lever is aangetast, wordt geadviseerd niet te veel vet eten te gebruiken en geen alcohol te drinken. Strikte bedrust is niet nodig, doch zware lichamelijke inspanning wordt afgeraden.

### **GEVOLGEN VAN DE ZIEKTE**

Zoals reeds aangegeven, verdwijnt bij 5 tot 10% van de patiënten de ziekte niet vanzelf, maar ontstaat er een chronische leverontsteking en kunnen ernstige complicaties optreden in de vorm van verbindweefseling van de lever met uitval van de functie. Ook levercelkanker is een ongeneeslijke complicatie van een chronische leverontsteking, die uiteindelijk dodelijk verloopt. Wanneer de hepatitis B niet spontaan geneest en overgaat in een slepende ziekte, wordt de patiënt verwezen naar een internist of hepatoloog voor behandeling met het medicament Interferon. Bij 10% van de patiënten, die een hepatitis B doormaken, blijven virusdeeltjes in het bloed aanwezig.

Deze zogenaamde dragers merken er zelf meestal niets van, maar zij kunnen wel hun omgeving besmetten.

### **PREVENTIE**

In de opleiding van beroepen met een verhoogd risico op besmetting met het hepatitis B-virus wordt verteld, dat er voorzorgsmaatregelen zijn om bijvoorbeeld bloedcontact te vermijden.

Wanneer iedereen zich aan de maatregelen houdt, is de kans klein om besmet te raken.

De belangrijkste maatregelen worden nog eens op een rijtje gezet:

- Wees heel voorzichtig met bloed, serum en producten met zichtbare bijmenging van bloed.
- Is contact niet te vermijden of verricht U handelingen, waarbij bloedcontact te verwachten is, draag dan handschoenen.
- Draag een bril en een mond-neusmasker als te verwachten is dat met bloed gespat wordt.
- Vermijd contact met bloed besmette materialen en wees voorzichtig met het aanreiken hiervan.
- Wees voorzichtig met het aanreiken van scherp materiaal en deponeer besmet materiaal in daarvoor bestemde containers.
- Is er gemorst met bloed, neem dan het gemorste bloed op met een gehandschoende hand en absorberend materiaal. Desinfecteer nu de plaats, waar gemorst is, met alcohol 70% of 80% of met chloor 0,1%.
- Een goede maatregel tegen hepatitis B is vaccinatie. Echter ook dan gelden bovenstaande regels vanwege andere, via het bloed overdraagbare aandoeningen.

Wat te doen na contact met bloed en/of mogelijk besmet materiaal ?

Ondanks alle voorzorgen kan het voorkomen dat men zich verwondt aan materiaal, dat gebruikt is bij een patiënt (b.v. aan een injectienaald). Ook anderszins kunt u in contact komen met bloed op wondjes of slijmvliesen, b.v. door spatten.



- a. Bij bloedcontact op een intacte huid, het bloed goed afwassen met ruim water. Twijfelt U of de huid intact is, dan kunt U dat testen door de huid te behandelen met alcohol 70% of 80%. Als het "prik" is de huid niet intact en handelt U zoals aangegeven onder punt b.
- b. Bij verwondingen met voorwerpen, waaraan zich bloed of bloedbevattende producten van patiënten bevinden, het wondje goed door laten bloeden, zo mogelijk onder lauwwarm stromend water en niet uitzuigen! Daarna de huid drogen en behandelen met
  - Betadine, jodium of 6
  - Spiritus ketonatus 80-90% of
  - Chloorhexidine 0,5% in alcohol 70% of
  - 2% jodium in 80% ethanol
- c. Zijn ogen of mond in contact geweest met bloed of bloedbevattende lichaamsvloten, dan moet de getroffen plaats gespoeld worden met veel water (geen desinfectans gebruiken).
- d. Meld het ongelukje altijd zo spoedig mogelijk aan Uw direct leidinggevende en aan de instantie die verantwoordelijk is voor het infectie preventiebeleid in deze.

### *Hepatitis B vaccinatie*

Tegenwoordig beschikt men over de mogelijkheid om medewerkers die een verhoogd risico lopen ten aanzien van besmetting met het hepatitis B virus, hiertegen bescherming aan te bieden door middel van vaccinatie.

De basisvaccinatie bestaat uit een drietal injecties, welke in de bovenarmspier worden toegediend: de eerste injectie op tijdstip 0, de tweede na 1 maand en de derde 6 maanden na de eerste injectie.

Een maand na de laatste prik wordt in het bloed de mate van immuniteit bepaald.

- Indien de titer van het anti-HBs groter is dan 100 eenheden per liter, mag worden aangenomen dat U langere tijd beschermd bent tegen infectie door het Hepatitis B virus, vermoedelijk 10 jaar of langer.

Vaccinatie wordt afgeraden:

- Bij een ernstige actieve infectie,
- bij een ernstige aandoening van hart of longen,
- indien een eventuele koortsreactie een ernstig risico betekent,
- indien men borstvoeding geeft,
- indien men wordt behandeld met immunodepressiva,
- indien men een immunodeficiëntieziekte heeft.
- na een miltoperatie (verwijdering).

Bij personen, die Hepatitis B hebben doorgemaakt, is vaccinatie overbodig. Indien men werkzaam is geweest in een gebied,

waar Hepatitis B endemisch voorkomt, kan men overleggen of antistof-bepaling in het bloed vooraf zinvol is.

Vaccinatie is toegestaan bij:

- Gebruik van medicamenten, behalve immunodepressiva,
- Diabetes mellitus, lichte bronchitis, steenpuisten, diarree zonder koorts, verkoudheid zonder koorts, gebruik van een dieet, doorgemaakte Hepatitis infectiosa (Hepatitis A),
- Behandeling in het verleden met HBIG (anti-Hepatitis B immunoglobuline),
- Bloeddonorschap.

Na de primovaccinatie ontvangt U een inentingsboekje. Dit boekje moet U zo nodig binnen 24 uur na een ongeval met bloed kunnen raadplegen.

### **NUTTIGE ADRESSEN**

De meeste informatie is te vinden op <http://www.hepatitis.nl/>

Voor verdere vragen over leverziekten en hepatitis kunt U zich wenden tot:  
Landelijk Informatiecentrum Hepatitis (LIH)  
te Utrecht, tel/fax 030-2502372,  
folder 'Hepatitis A B C D E F G' .



---

- 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.

# KLM: AIRCRAFT MAINTENANCE QUALITY FORUM

## Wat is het Aircraft Maintenance Quality Forum?

In de KLM technische dienst is sinds november 2000 een nieuw overleg van start gegaan, het Aircraft Maintenance Quality Forum. Kort genoemd AMQF. Dit overleg is in 2001 zeven keer bij elkaar geweest, waarvan 6 keer op 2 maandelijks basis en een keer naar aanleiding van de constatering van een legionella besmetting in een vliegtuig. In 2002 zal dit forum 4 keer bij elkaar komen met de mogelijkheid dat, indien een situatie ontstaat die een extra bijeenkomst rechtvaardigt, er een extra bijeenkomst ingelast kan worden.

Het AMQF is ontstaan vanuit het zogenoemde Flight Safety Forum. Dit Flight Safety Forum was een gevolg van berichten in de media in de zomer van 2000. Deze berichten gaven aan dat er een ontwikkeling gaande was betreffende vermeende tekortkomingen in het onderhoud van vliegtuigen. Hieruit volgde een onderzoek, geleid door Lt. Gen.b.d dhr. B. Droste, die in zijn conclusies omschrijft dat de vliegveiligheid niet in het gevaar is geweest, maar dat een aantal zaken voor verbetering vatbaar zijn en dat het wenselijk is dat de eindverantwoordelijken in de keten van het luchtwaardigheidsproces (o.a. GWK's) een direct overleg dienen te hebben met het beleidsbepalende management. Naar aanleiding van dit rapport werd door de directie KLM een overleg ingesteld dat van start ging onder de naam van Flight Safety Forum. (FSF). Doel van dit overleg was de communicatieproblemen te bespreken.

In dit Flight Safety Forum zaten onder leiding van P. Hartman, AOC-holder (Air Operator Certificate), de postholders van de KLM-TD (JAR145) en de KLM-vliegdiens (JAR-OPS), de Accountable Managers en afgevaardigden van de vliegers, boordwerktuigkundigen en grondwerktuigkundigen. In iets meer dan een jaar tijd werden de belangrijkste geschilpunten, die geïnventariseerd waren, behandeld en geïmplementeerd. (o.a. terugkoppeling T.I.R., onderscheid Line-station - Base-station, zorgvuldiger administratie afhandeling VD/TD). De aanwezigheid van de KLM-vliegdiens en afgevaardigden van vliegers en BWK's in dit forum waren daarna niet direct meer nodig daar de overige onderwerpen van toepassing waren binnen de technische dienst.

Besloten werd het Flight Safety Forum in de kast te zetten en een ander overleg op te starten onder leiding van de Hfd. TD. Hiermee werd tevens gehoor gegeven aan een van de aanbevelingen van het rapport Droste, de borging van het

kwaliteitssysteem m.b.t. de GWK. (aanbeveling 3: De loyale inbreng van, en onbevangen communicatie met de categorie GWK te borgen in een structuur overeenkomstig het Flight Safety & Quality Assurance-platform van de vliegdiens).

Dit werd het AMQF. Aanwezig in dit overleg zijn naast het Hfd TD, de Accountable managers, Hoofd QA en GWK's.

Zoals ook in het FSF het geval was zit er in het AMQF een vertegenwoordiging van de GWK's, mechanisch en avionics uit alle productie units. Niet via een gekozen weg zoals in de GC, de DR of de OR het geval is, maar op verzoek van de al aanwezige GWK's die ook zitting hadden in het FSF. Op dit moment zitten hier nu 14 GWK's in die iedere eerste maandag van de maand bij elkaar komen ter voorbereiding van de 3 maandelijks bijeenkomsten met het management.

### Wat doet het AMQF:

Het AMQF brengt onderwerpen, die aangebracht zijn door GWK's van verschillende afdelingen, onder de aandacht van het management van de technische dienst. Onderwerpen die aan de orde komen hebben hoofdzakelijk betrekking op de vliegveiligheid en wet- en regelgeving. Voorbeelden op dit moment zijn o.a.: Is er Policy en Procedure training nodig bij vliegtuigonderhoud of technische afhandeling van klanten. Wanneer wel en wanneer niet. Problematiek Cabin Service Mechanic, RII inspecties, verhouding monteurs / GWK's; levels <1, 1, 2 en 3. Fraudegevoeligheid Proper-administratie, behouden licence conform JAR145, JAR66 AML.

Doelstelling is de onderwerpen die betrekking hebben op de vliegveiligheid en wet- en regelgeving, en waarmee specifiek de GWK's worden geconfronteerd bij de uitvoering van zijn werkzaamheden, afdoende opgelost worden.

Wordt er een probleem geconstateerd, onvolkomenheid in uitvoering van werkzaamheden of interpretatieverschil, dan zal de eerste stap altijd zijn dat het probleem wordt aangekaart bij de eerst leidinggevende. Hierbij moet in overweging worden genomen of het niet bij de Groeps Commissie, de Divisie Raad of de Ondernemings Raad van de KLM ingebracht kan worden.

AMQF



*geschreven door:  
Evert Ekker*

---

## AMQF



Indien er in voldoende mate een escalatie traject heeft plaatsgevonden en er onvoldoende resultaat behaald wordt, kan het als onderwerp worden aangemeld bij het AMQF. In de AMQF bijeenkomst wordt het probleem opnieuw verwoord en geadresseerd voor een oplossing. De GWK's spelen hierbij ook een actieve rol.

### Hoe zichtbaar is het AMQF?

Na de 3 maandelijks bijeenkomst wordt er samen met de communicatieafdeling van de TD een verslag opgesteld van de gehouden bespreking en de behandelde onderwerpen. Dit

verslag wordt gepubliceerd in de verschillende nieuwsbrieven in de verschillende KLM-TD afdelingen.

### Waar is het AMQF?

Elke afdeling, Line Maintenance (VOC en H11), Base Maintenance (H12 en H14) en 737-unit (VOC en H10) heeft een vertegenwoordiging in het AMQF. Ook is het mogelijk om ruggespraak te houden met de GWK's die in het AMQF zitten. Ze kunnen adviseren hoe te handelen om een onderwerp aan te brengen, of (indien mogelijk) al een antwoord geven.



---

## LAATSTE NIEUWS

De uitgifte van de JAR-66 licenses laat nog heel even op zich wachten. Wel heeft de JAA gezegd in te stemmen met de randvoorwaarden die zij stelt aan de nationale luchtvaartautoriteiten. Omdat de KLM en Martinair door de CAA-NL zijn gebruikt als "pilot" project zal de Certifying Staff bij deze twee maatschappijen als eerste aan de beurt komen voor de uitgifte van de licenses zodra de JAA hiermee instemt.

De verwachting is dat de eerste licenses per 1 juni 2002 zullen worden uitgereikt. Binnen 6 weken moeten dan alle uitgiftes zijn verwerkt.

Een uitzondering hierop vormen die licenses waar nog discussie over bestaat (bijvoorbeeld doordat de aanvrager protest heeft aangetekend tegen de op het aanvraagformulier vermelde bevoegdheden). Deze aanvragen komen op z'n vroegst medio juli 2002 in aanmerking voor uitgifte.

Gelijktijdig wordt nog gewerkt aan een structurele oplossing en aan voorbereidingen voor erkenning of registratie van de opleidingsinstellingen (JAR-147) en het instellen van de examencommissie



---

- 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)

# AIRWORTHINESS

## What makes an aircraft airworthy?

ONCE AN AIRCRAFT HAS BEEN DESIGNED, BUILT, CERTIFICATED AND RELEASED AS AN AIRWORTHY PRODUCT, IT MUST BE KEPT IN AN AIRWORTHY CONDITION. AN OVERVIEW OF WHO IS RESPONSIBLE FOR WHAT.

Where does the concept of airworthiness all begin? It starts when an aircraft manufacturer designs and builds an aircraft for a specific purpose. By international agreement, the aircraft design must meet very searching design standards as specified by the design rules, for example US federal aviation regulations (FAR) 23 or FAR 25.

These standards ensure the aircraft is fit for the purpose and has safety features and performance equal to a standard considered normal for a well designed and built aircraft.

So now we have an aircraft which has been designed, built, certificated and released as an airworthy product.

However, before you can legally use an aircraft for commercial purposes it requires:

- \* a current certificate of registration.
- \* a current certificate of airworthiness.
- \* a current maintenance release or other approved document for the purpose.
- \* operation under the control of the holder of an air operator's certificate.

So what is this business of continuing airworthiness all about?

The International Civil Aviation Organization describes it as: "Covering all of the processes ensuring that, at any time in their operating life, all aircraft comply with the airworthiness requirements in force and are in a condition for safe operation."

Who then is responsible for continuing airworthiness?

The answer is anyone who has an involvement with the aircraft - be they the holder of the certificate of registration, the owner, the operator, the chief pilot, the chief flying instructor, the pilot in command, the holder of a certificate of approval, the licensed aircraft maintenance engineers (LAMEs) and the aircraft maintenance engineers (AMEs). And, of course, the Civil Aviation Safety Authority (CASA) has a role to play in setting and enforcing standards.

The crux of any discussion on this subject is the acceptance by of all parties that despite the best endeavours of the designer and manufacturer, an aircraft will degrade to a state of being

unairworthy through ageing, through lack of maintenance, failure to repair damage or defects or failure to correctly operate the aircraft within its design or flight envelope.

It is a fact of life that "prevention is better than cure" and that we shouldn't be waiting for a defect to cause a failure or malfunction in flight. Rather, action through adequate inspections and preventative maintenance should be the norm.

Regrettably, there remains a notion in the aviation industry that the continuing airworthiness of an aircraft is the sole responsibility of LAMEs and maintenance organisations.

Certainly, while an aircraft is undergoing maintenance, it is the responsibility of the holder of the certificate of approval/LAME who is covering the maintenance to ensure all required maintenance is performed in a professional manner, by experienced and qualified personnel, using only current and approved data, approved parts, and test equipment which meets recognised calibration requirements. Similarly, a pilot who carries out maintenance covered by Schedule 8 should also adhere to the above.

It is the responsibility of the holder of the certificate of registration to ensure information he or she receives (for example, airworthiness directives) is actioned by the maintenance organisation.

It is also the responsibility of the holder of the certificate of registration to review (or arrange a competent person to do so on their behalf) service bulletins, service letters and other information published from time to time by the manufacturer.

If you, as a certificate of registration holder, arrange for a person to review this data on your behalf, you still have some statutory obligations.

Note that whether the holder of the certificate of registration elects to incorporate a service bulletin or not is their decision. However, this decision needs to be documented.

The fact that a manufacturer identifies a service bulletin as mandatory is not a regulatory requirement in Australia, unless CASA mandates that service bulletin via an airworthiness directive.

So, having established we all have a responsibility for continuing airworthiness let us look at what and where some of those responsibilities are.

## AIRWORTHINESS



## AIRWORTHINESS



Continuing airworthiness is a complex subject but it involves simple philosophies with each player carrying the responsibility to ensure the correct actions are taken.

It is important that everyone appreciates where they fit in the chain of events necessary to ensure that an aircraft continues to meet the design standard and therefore the airworthy state of the aircraft.

It is also important for everyone to appreciate their individual and/or collective responsibilities to ensure the chain is not broken due to their lack of required action, whether that action be physical or information transfer to the next link.

**Maintenance releases:** This document or its approved alternative is the prime document which establishes the status of the aircraft and it is frequently misunderstood. When used correctly it provides the following:

- \* the period of its validity in hours to run or calendar time or both.
- \* along with the log book statement, identifies the daily inspection requirements by identifying the correct inspection schedule to be used.
- \* certification for completion of the daily inspection.
- \* maintenance which is required to be carried out during its validity.
- \* a section for the recording of defects which occur or are found during operations. (Not necessarily grounding an aircraft but providing an important interface between the pilot and the LAME.)
- \* the facility to record the hours flown on completion of each day's flying.
- \* provision for clearing/certifying for required maintenance or defects by a LAME or an approved maintenance organisation. This includes maintenance which may be performed by a pilot under schedule 8.
- \* The operational category of the aircraft: private, aerial work, charter or regular public transport (RPT). The operational category is essential information for an air operator's certificate holder as well as the holder of a certificate of approval.

*Bob Hoy is a former acting regional manager and district airworthiness manager for CASA.*

*Flight Safety Australia, May-June 2000*

For example, an AOC holder cannot legally use an aircraft for charter operations with a current maintenance release identified as aerial work.

Equally, if the certificate of registration holder has identified via a log book statement (LBS) which identifies CASA schedule 5 or a system of maintenance and the operational category is identified on the LBS as charter, the maintenance organisation is required to ensure compliance with the requirements of AD/general/65 (fire extinguisher). In aerial work this requirement is not mandatory.

Further, if the log book statement specifies an operational category of private and requires only an annual inspection, then the maintenance organisation issuing the maintenance release is more likely to endorse several items on part 1 of the maintenance release even though those requirements are not due to be carried out within 100 hours time in service. The reason being the maintenance organisation does not know how many hours will be flown during the calendar period.

The definition of private in this case is found in schedule 5 of the Civil Aviation Regulations: An aircraft is a class B aircraft and has a maximum take-off weight of 5,700kg or less and is used in private operations by the owner of the aircraft or a person to whom the owner has provided the aircraft without receiving any remuneration from the person.

**The aircraft flight manual:** This document contains the approved limitations within which the aircraft is considered to be airworthy, and instructions and information necessary to the flight crew members for the safe operation of the aircraft. The aircraft must, by law, be flown in accordance with the AFM.

In summary, the most important and effective way of ensuring continued airworthiness of an aircraft is by:

- \* operating the aircraft in accordance with the aircraft flight manual.
- \* maintaining it in accordance with the correct, current and appropriate maintenance data.
- \* correctly recording all relevant details of all flights, including flight time, weight and balance information and, where necessary, height/pressure differentials.
- \* recording and reporting any defects.
- \* establishing open and honest communications with not only your maintenance organisation but your local CASA office.
- \* having maintenance performed as and when required, including proper daily inspections,
- \* by competent and appropriately trained personnel.
- \* not relying on your memory when carrying out checks.
- \* ensuring decals and printed instructions are legible and in place at all times.

Remember, continuing airworthiness takes an effort by everyone concerned. It is not possible for one party to leave the responsibility to others. It is unwise to leave all maintenance decisions to the LAME. It certainly is not an excuse in law to claim you relied on the LAME to tell you about the requirements.



# COMMISSIE ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN/ HUMAN FACTORS

ARBO/HERAM



Deze commissie heeft zich inmiddels geformeerd en bestaat uit:

R. Krösschell	Voorzitter en communicatie
B.W.M. van Abswoude	Arbo
I. Smit	Human Factors
M. van der Struis	lid Arbo
Vacature	lid Human Factors

Na het formeren van de commissie zal onze volgende taak zijn het inventariseren en in kaart brengen van de arbo- en Human Factors-structuren binnen de verschillende Nederlandse luchtvaartmaatschappijen.

- \* Het weten wat het beleid is ten aanzien van de arbo- en human Factors-structuren
- \* Het weten op welke wijze de luchtvaarttechnici gezond en veilig kunnen werken
- \* Het weten bij wie de luchtvaarttechnici terecht kunnen of welke procedure ze moeten volgen in allerlei situaties die verband houden met de arbeidsomstandigheden en human Factors

*ARBO: Waar staat ARBO voor en wat is het doel?*

Arbo oftewel "ARBEIDSOMSTANDIGHEDEN" staat voor:

- \* Veiligheid
- \* Gezondheid
- \* Welzijn

De arbeidsomstandighedenwet (Arbo-wet) heeft ten doel de veiligheid en gezondheid van de werknemers zoveel mogelijk te beschermen en het welzijn zoveel mogelijk te bevorderen. Uitgangspunt is daarbij dat de zorg voor veiligheid, gezondheid en welzijn een gezamenlijke verantwoordelijkheid van werknemers en werkgevers is.

De arbo-coördinatoren van vliegtuigonderhoud binnen de KLM zijn:

Wide body base maintenance:

L. Hajema (lm.hajema@td.klm.com)

B737 unit:

C. Beerthuizen (cj.beerthuizen@td.klm.com)

Line Maintenance:

T. Loerakker (acmt.loerakker@td.klm.com)

Human Factors: Waar staat Human Factors voor en wat is het doel ?

Dit project onderzoekt de menselijke aspecten en daarbij HERAM (human error reduction in

aircraft maintenance) met name het menselijk falen in de commerciële luchtvaart.

De "Human Factors" worden onderverdeeld in 3 hoofdgroepen:

- \* Vliegtuigbemanning
- \* Luchtverkeersleiders
- \* Onderhoudspersoneel
- \* Ontwerpers

De menselijke factor en met name het menselijk falen draagt jammer genoeg bij in een gemiddelde van 70% van alle ongelukken en incidenten.

Veel aspecten van deze menselijke factoren dragen weer bij aan de operationele veiligheid van de commerciële luchtvaart en bestaat onder meer uit:

- \* Ontwerp factoren met betrekking tot Aircraft controls - Aircraft system controls - Warning systems - Air traffic control systems - Flight deck - passenger seating etc.
- \* Operationele factoren met betrekking tot de selectie en training van bemanningen - indelingschema rekeninghoudend met ervaring - fysieke en mentale conditiecontroles bemanningen - procedures over het aangeboden infopakket bij een pre-flight etc
- \* Onderhoudsfactoren met betrekking tot de trainingen van het onderhoudspersoneel - de duidelijkheid van de procedures - equipment en gereedschappen om onderhoud te kunnen uitvoeren, het voorkomen van fouten en opsporen van abnormale condities van het vliegtuig
- \* Nationale en internationale regelgeving met betrekking tot standaardisaties luchtwaardigheid - gescheiden regelgeving - standaardisatie in communicatie.

Human Factors (Heram) coördinatoren van vliegtuigonderhoud binnen de KLM zijn:

Wide body base maintenance:

J. Molenaar (j.molenaar@td.klm.com)

B 737 unit:

W. Kunz (wn.kunz@td.klm.com)

Line Maintenance:

A. Wies (a.wies@td.klm.com)

Reacties naar arbo-humanfactors@nvl.nl of schriftelijk naar het secretariaat.

*geschreven door:  
Rob Krösschell*



---

NVLT



## REMEMBERING THE FORGOTTEN MECHANIC

Through the history of the world aviation  
Many names have come to the fore.  
Great deeds of the past in our memory will last,  
As they're joined by more and more.  
When man first started his labor in his quest to  
conquer the sky  
He was designer, mechanic and pilot,  
And he built a machine that would fly.  
But somehow the order got twisted,  
And then in the public's eye  
The only man that could be seen  
Was the man who knew how to fly.  
The pilot was was everyone's hero,  
He was brave, he was bold, he was grand,  
As he stood by his battered old bi-plane  
With his goggles and helmet in hand.  
To be sure, these pilots all earned it,  
To fly you have to have guts.  
And they blazed their names in the Hall of Fame  
On wings with bailing wire struts.  
But for each of these flying heroes

There were thousands of little reknown,  
And these were the men who worked on the  
planes  
But kept their feet on the ground.  
We all know the name of Lindbergh,  
And we've read of his flight into fame.  
But think, if you can, of his maintenance man,  
Can you remember his name?  
And think of our wartime heroes, Gabreski,  
Jabara and Scott.  
Can you tell me the names of their crew chiefs?  
A thousand to one you cannot.  
Now pilots are highly trained people,  
And wings are not easily won.  
But without the work of the maintenance man  
Our pilots would march with a gun.  
So when you see mighty jet aircraft  
As they mark their way through the air,  
The grease stained man with the wrench in his  
hand  
Is the man who put them there.

---

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 :**

redakteuren  
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

---

