NVLT MAGAZINE

JAARGANG 2, NR 1, MEI 2006

T - gen

Vooraankondiging

Permanente Luchtwaardigheid

Historische Luchtvaart

Communicatie Commissie

NVLT

Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici

Ronald Woudstra

van de voorzitter

Het lijkt stil aan het NVLT - front. Maar, schijn bedriegt. O.K er zijn op dit moment misschien geen directe onderhandelingen op CAO gebied, maar er zijn nog veel onderwerpen waarover een stevige discussie gaande is. Bij de KLM wordt onder andere gesproken over de ploegendienstroosters, bij Transavia over het aanschuiven aan de CAO - tafel en bij Stella Aviation over het totstandkomen van arbeidsvoorwaardelijke afspraken.

Ook is de NVLT direct betrokken bij het Veiligheidsonderzoek Luchtvaart Nederland dat in opdracht van het ministerie van verkeer en waterstaat wordt uitgevoerd. Een onafhankelijk bureau onderzoekt in de gehele Nederlandse luchtvaartsector hoe het staat met het beheersen van de luchtvaart veiligheid. Voldoen de regels, worden ze nageleefd en wordt dat voldoende gecontroleerd? Hebben alle spelers in de luchtvaart een zogenaamd Veilgheids Management Systeen (VMS)? En hoe is de communicatie en samenwerking tussen deze spelers onderling? Allemaal vragen waarover dit onderzoeksbureau zich buigt en waar wij ook een mening over hebben.

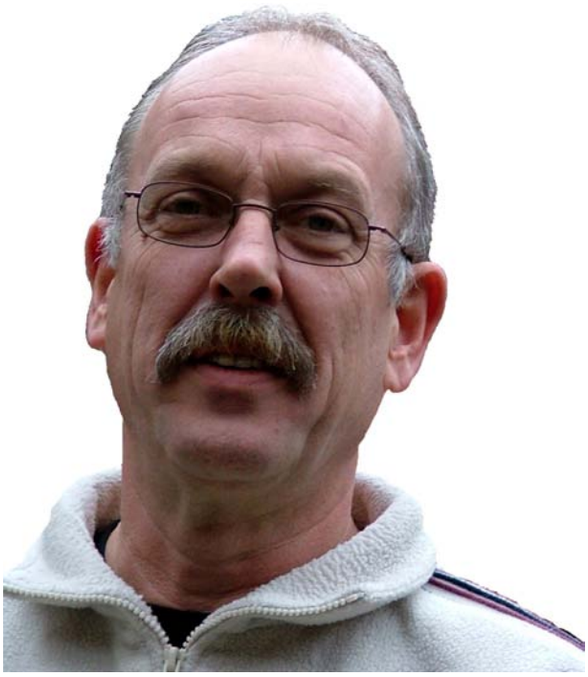
We hebben inmiddels onze algemene ledenvergadering achter de rug. Zoals gewoonlijk hielden we deze vergadering weer in twee etappes. De ochtendsessie werd echter zeer matig bezocht. Het bestuur zal zich in de toekomst buigen over de vraag of deze opzet eventueel veranderd moet worden. Het is natuurlijk wel een nobel streven om iedereen, ongeacht de ploegendienst, in de gelegenheid te stellen de vergadering bij te wonen. Maar als daar in de praktijk onvoldoende gebruik van gemaakt wordt, is het een beetje zonde van de zaalhuur en van onze tijd. De avondsessie was wel goed bezocht en leverde enkele kritische vragen en discussies op.

Ook de komende maanden zal er op vele gebieden werk aan de winkel blijven. Alle reden voor het bestuur en de kaderleden een eindsprint naar de zomervakantie te trekken, om na de verdiende rust met hernieuwde motivatie de draad weer op te pakken ■

Ronald Woudstra, Voorzitter

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

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



Ron Scherft

T - gen

Jongen, ga in de luchtvaart werken want dat heeft de toekomst. Een baan voor het leven

Dat is wat ik van mijn vader meekreeg aan het eind van de jaren zestig. De tijd dat vliegen was voorbehouden aan de happy few met de dikke beurs kwam ten einde. Vliegen werd betaalbaar en dat vertaalde zich in toenemende aantallen passagiers en vliegtuigen die gelijkertijd groter, sneller en comfortabeler werden.

Daardoor trok natuurlijk ook het onderhoud aan vliegtuigen sterk aan en was er grote behoefte aan gekwalificeerd personeel. Dat waren ook de jaren dat de keuze, kantoor of techniek niet zo moeilijk was. Als je als jonge vent behept was met het **T - GEN** kwam je al gauw in de mechanische of elektrische techniek en dan waren vliegtuigen al gauw een aantrekkelijk object om je lusten op bot te vieren.

Waarom is het dan anno 2006 zo moeilijk om goed opgeleid personeel te vinden om die nog immer groeiende vloot van technische hoogstandjes in de lucht te houden?

Ik denk dat techniek van de zwarte handjes niet sexy meer is. Als jonge man is het vaak lucratiever een carrière te zoeken in de schone techniek of iets te zoeken in een heel andere sector. Dat bewustzijn is er vaak al op jonge leeftijd zodat ook de schoolkeuze op dat carrièreperspectief wordt afgestemd.

Een andere factor is de kwetsbaarheid van de luchtvaart. De luchtvaart is erg gevoelig voor gebeurtenissen in de wereld. In 2001 hebben we daar goed inzicht in gekregen door 9-11, SARS, een dalende economie en de oorlog in Irak. Veel luchtvaartmaatschappijen zijn die schok nooit meer te boven gekomen en enkele zijn zelfs failliet gegaan, mede door de sinds die tijd al maar stijgende brandstofprijzen.

Deze bedreigende factoren en de breed uitgemeten gevolgen voor de luchtvaart zet de jeugd wel aan het denken of ze een dure opleiding gaan doen die aan het eind van de rit een jaarcontract oplevert zonder zekerheid een carrière te kunnen starten.

Ook moet die carrière ook nog voldoende opleveren om het privé een beetje leuk te hebben. En dat ontbreekt er nu aan bij een carrière in de vliegtuigtechniek.

De MRO's doen er nog niet veel aan om het voor de jongeren aantrekkelijk te maken een carrière in de luchtvaart te ambiëren. De secundaire arbeidsvoorwaarden maken het nog een beetje aantrekkelijk in de luchtvaart te gaan werken. Ik zeg expres een 'beetje' omdat ook dat beetje extra al jaren lang aan erosie onderhevig is. De salarissen zijn veelal niet hoger dan in het garage bedrijf terwijl er toch echt veel meer – wettelijke - eisen aan een grondwerktuigkundige worden gesteld dan aan een automonteur. De commerciële druk om het product toch maar vooral op tijd op de lijn te hebben neemt nog steeds toe. Het belang van de rol van de technici in het onderhoud wordt door de Maintenance Repair and Operations (MRO) wel onderkend. Dat leidt er tot op heden echter nog niet toe dat er serieus naar de beloning wordt gekeken met het doel ook in de toekomst verzekerd te zijn

van voldoende gekwalificeerd personeel om de vloot in de lucht te houden.

Voorlopig staat er nog wel een generatie monteurs klaar om opgeleid te worden tot certifying staff. Daarna is er voorlopig niets meer. Opleidingsinstituten leveren onvoldoende kandidaten af aan de MRO 's waardoor men terugvalt op , handjes' waarvan het niet zeker is of die voldoende ondergrond hebben om de gekwalificeerden van vandaag af te lossen.

De vraag is dus of de aanstaande uitstroom van ouderen uit de grotere MRO 's voldoende gecompenseerd gaat worden door jong gekwalificeerd personeel voordat de maatschappijen het onderhoud daadwerkelijk moeten gaan uitbesteden aan landen waar dat goedkoper is maar bovenal naar landen waar techniek nog wel sexy is.

Al met al heeft mijn vader gelijk gekregen. Als ik mijn laatste tien jaar nog vol mag maken heb ik mijn hele werkzame leven als monteur / Grondwerktuigkundige voor één baas gewerkt. Zonder spijt overigens omdat het een heel afwisselend beroep is met vele aspecten.

Het voortdurend jongleren met commercie, veiligheid, techniek en operatie wordt een kunst die ervaring van jaren vereist.**Het is juist deze ervaring die (nog) niet beloond wordt maar toch heel belangrijk is voor de luchtvaartmaatschappijen en** MRO 's ■

Ron Scherft

Peter Kuntz

Ons heeft het droevige bericht bereikt dat ons ex bestuurslid Peter Kuntz is overleden. Als we terug in de tijd kijken heeft Peter Kuntz een belangrijke rol gespeeld nadat de NVLT in conflict was gekomen met de KLM . Peter Kuntz stond voor duidelijkheid en wist dat op heldere manier aan mede bestuurders over te dragen. Peter Kuntz stond aan de basis van de oprichting van de belangenvereniging van de NVLT Het doel van de belangenvereniging om leden ook de mogelijkheid te geven zich te verzekeren van juridische steun was voor Peter Kuntz niet de enige doelstelling. Vooral de leden ook op sociaal vlak begeleiden en daadwerkelijk helpen was voor Peter Kuntz erg belangrijk. Het is mede daarom een eervolle taak voor het nieuwe bestuur van de belangenvereniging om dit verder te ontwikkelen. Tot het laatste moment heeft Peter Kuntz zich nog actief ingezet door een expositie te houden van zijn foto werk en de opbrengsten te schenken aan de Nederlandse federatie van Kankerpatiëntenorganisaties(NFK) Wij zullen Peter Kuntz missen als een zeer betrokken adviseur en bestuurder. Wij wensen zijn vrouw, kinderen en familie sterkte toe om dit verlies te dragen in de toekomst en het missen van Peter Kuntz een plaats te geven in dit leven.

het bestuur

Vooraankondiging

INFORMATIE BIJEENKOMST OP DONDERDAG 15 JUNI A.S. MET ALS ONDERWERP: JURIDISCHE POSITIE VAN HET CERTIFICERINGSPERSONEEL DE ZGN. CERTIFYING STAFF.

Op donderdag 15 juni a.s. zal de Nederlandse Vereniging Van Luchtvaart Technici NVLT een informatie bijeenkomst organiseren met als thema; de juridische positie van Certifying Staff en de risico's die zij loopt strafrechtelijk vervolgd te worden indien een toestel verongelukt.

WAARVOOR BENT U VERANTWOORDELIJK, WANNEER BENT U STRAFBAAR EN HOE KUNT U EEN VEROORDELING VOORKOMEN.

Het afgelopen jaar heeft onze NVLT advocaat mr.Jos Smits ëën van onze leden in een strafzaak bijgestaan. Onze collega was gedagvaard als verdachte in een Nederlands strafrechtelijk onderzoek na een ongeval dat, in Barcelona was gebeurd. De persoon in kwestie is door de rechter - commissaris verhoord, maar het strafrechtelijk onderzoek naar de oorzaak van het ongeval in Barcelona gaat nog steeds door.

Programma: in het kort de onderwerpen die de avond ter sprake komen:

- **Belangrijkste taak van de Certifying Staff: afgeven van de Aircraft Release To Service.**
- **Aansprakelijkheid en verantwoordelijkheid.**
- **Voorvallen, incidenten, ongevallen, en de mogelijke nalatigheid, roekeloosheid, schuld, onachtzaamheid en onopzettelijkheid.**
- **Justitie, Openbaar Ministerie, Gerechtelijk Vooronderzoek, de Rechter- Commissaris, uitlevering aan het buitenland.**
- **Rechtsbijstand, advocaat, kennis van wet- en regelgeving, kosten.**
- **Voorkomen van het verzeild raken in juridisch touwtrekken.**
- **Financiële consequenties. (proceskosten, smartengeld)**
- **Wet Luchtvaart art 5.3 wetboek van strafrecht.**

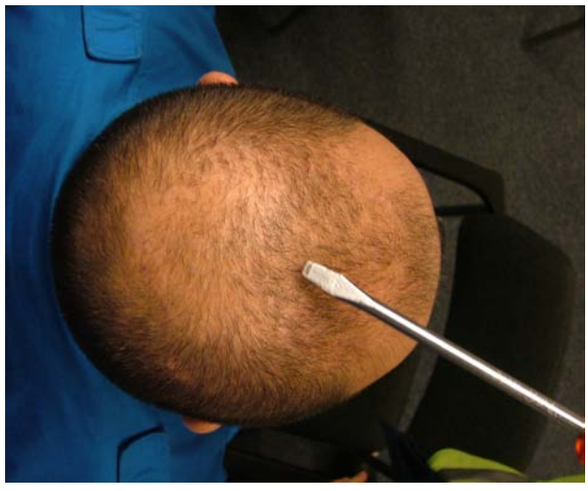
Op deze bijeenkomst zal ook onze advocaat mr. Smits aanwezig zijn om u hier over te informeren en zo mogelijk vragen uit de zaal te beantwoorden. Omdat we vermoeden dat er een grote behoefte onder onze leden is om exact te weten hoe hier de vork in de steel zit, willen we graag weten voor hoeveel personen we een zaal moeten bespreken. Deze informatie avond is ook toegankelijk voor niet - leden, omdat ook deze groep zich niet bewust is van het risico.

HET BESTUUR VRAAGT DAAROM OF U ZICH WILT REGISTREREN:

Doe dit door een email te sturen naar de NVLT t.a.v. `infosessie@nvlt.org` onder vermelding van uw naam en aantal personen dat komt.

Zomaar een dag uit het leven van een Avio GWK .

Kom je in de avonddienst op, krijg je te horen dat je ingedeeld bent bij een klant. Op zich vind ik dat heel leuk. Hoe meer klanten hoe beter voor het onderhoudsbedrijf en dus voor mijn werkgelegenheid. Weer eens wat anders dan het standaard pakket. Krijg ik te horen dat het om een Boeing 747-300 Air Atlanta Icelandic (AAI) gaat. Ook hier is niets mis mee. Kom ik op het planhok zie ik dat het om een ander motortype gaat. Het gaat hier om de GE CF6-80 met MEC. Helaas heb ik niet dit motortype in combinatie met het airframe op mijn AML . Ik meld dit bij de dienstdoende Line Maintenance Officer (LMO). Hij vertelt mij dat het geen probleem is want er is een brief van Quality Assurance (QA) en die moest ik maar even lezen. Het document gelezen waarin stond dat het om de CF6-80 gaat. Maar dit motortype is niet te vergelijken met het motortype onder een KLM vliegtuig. Die van de KLM heeft een FADEC en geen MEC.



nieuwste lid (8-5-2006)

2 weken eerder kwam er een klant binnen met een Boeing 747 - 400 met PW - 4000 motoren. Helaas ook niet in getraind. Toen kwam er een kist van Cargolux binnen met RB - 211 motoren. Het schijnt niet door te dringen bij de mensen die al het werk binnen halen dat het wel degelijk uitmaakt welke motoren er onder een vliegtuig hangen. Een jaar eerder kwam de Pulmantur binnen met CF6 - 80 met MEC motoren. Toen heb ik het probleem al aangekaart bij mijn Productie Maintenancent Manager (PMM) - er, dat wij als avionics opgeleid dienen te worden voor de verschillende motorentypes. Tot op de dag van vandaag heb ik nog geen enkele cursus mogen ontvangen. In tegenstelling tot mijn mechanische collegae, waarvoor wel diverse A/C – motor trainingen gedraaid worden. Wij, avionics, zijn zeker minder belangrijk.

Na een discussie met een LMO waar we niet uitkwamen, ben ik naar de PMM - er gegaan om verhaal te halen. Vroeg of het niet mogelijk was om een cursus te krijgen voor dit motortype. Ik wist natuurlijk ook wel dat dit niet op korte termijn geregeld kon worden. Hij wist nog dat ik dit een jaar geleden ook al eens gevraagd had. Ik gaf weer aan dat de mechanische collegae wel de verschillende motoren, PW - 4000, RB - 211, CF6 - 80, kregen maar geen enkele avionics. Daar had ik het fout, zei hij mij. Er waren 4 avionische mensen opgeleid, liet hij mij zien op zijn computer. Deze 4 waren allemaal ex - H12 GWK 's en waren destijds al opgeleid in H12. Niemand van Line - Maintenance, worden we soms niet serieus genomen? Daarop liet hij mij een mail lezen van QA . Hierin stond dat de motor heel veel leek op de ex- KLM 300 motoren en daarom mochten we ook aan deze werken. Dan vindt de QA medewerker dat je met het AMM, je ervaring, opleidingsniveau en evt. wat extra tijd best in staat bent om een klacht op te lossen. Dat is het probleem ook niet. Maar dan ben ik nog steeds niet bevoegd om het af te stempelen, volgens het MAM. Heb nog een verzoek gedaan om mij dan maar van de kist te halen maar dat wilden ze niet doen.

Ik wil hiermee aangeven dat je niet zomaar op een airframe met alle motoren kunt tekenen. Het staat niet op je AML dus dan mag je het gewoonweg niet doen. Helaas word je dan als recalcitrant gezien en dat is jammer. Want het is een stukje eigen bescherming. Als er wat fout gaat ben ik wel degene die voor de rechtbank staat en niet mijn managers. Kijk maar wat er met die man van Barcelona is gebeurd. En dat vergeten de managers. Er moet eerst iets gebeuren voordat de ogen open gaan. ■

redactie

Permanente Luchtwaardigheid

Grondwerktuigkundigen spelen een essentiële rol bij het in stand houden van de ‚permanente luchtwaardigheid' van een vliegtuig.

Om de ‚permanente luchtwaardigheid' van een vliegtuig te behouden, zal zeker gesteld moeten worden dat het juiste onderhoud op het juiste moment wordt uitgevoerd. Daarvoor is het nodig dat er voor elk vliegtuig een geschikt onderhoudsprogramma wordt opgesteld.

De ‚permanente luchtwaardigheid', in de Engelse taal ‚Continuing Airworthiness' genoemd, vormt de basis voor een veilige vluchtuitvoering.

De ‚permanente Luchtwaardigheid' is opgebouwd uit een stelsel van voorschriften en onderhoudprocedures. Deze processen moeten voldoen aan de eisen van de vliegtuigfabrikant van het vliegtuig, de luchtvaartmaatschappij, en de Nederlandse Luchtvaart Autoriteit. Aan het eind van deze keten van verantwoordelijkheden staat de Grondwerktuigkundige, zoals in dit verhaal wordt verduidelijkt.

Deze processen waarborgen dat het vliegtuig gedurende zijn gehele operationele levensduur voldoet aan de geldende normen voor luchtwaardigheid. Grondwerktuigkundigen worden ook wel certificeringpersoneel en in de Engelse taal certifying staff genoemd.

De Luchtvaartmaatschappij, huurder ofwel operator dan wel eigenaar van een vliegtuig is verantwoordelijk voor de permanente luchtwaardigheid van het betreffende luchtvaartuig. De uitvoering van het onderhoudproces van de luchtvaartmaatschappijen in Nederland is onderhevig aan een serie in - en externe inspecties, evaluaties en audits. Deze leiden in beginsel tot verbetering van het product ‚permanente luchtwaardigheid' en dus de vliegveiligheid.

Bij de regels voor het opstellen van een onderhoudsprogramma wordt in principe, onderhoud volgens de aanbeveling van de houder van het goedgekeurde ontwerp, het zgn. type certificaat, dit is veelal de v Een vliegtuig dat voor de commerciële luchtvaart gebruikt wordt, verliest zijn ‚permanente luchtwaardigheid' als:

- De operationele uitrusting en nooduitrusting incorrect zijn geïnstalleerd en/of onbruikbaar zijn.
- Het bewijs van luchtwaardigheid BvL niet aan boord van het vliegtuig is, ofwel ongeldig is.
- De direct aan de vlucht voorafgaande verplichte inspectie niet is uitgevoerd.
- Het luchtvaartuig in een niet luchtwaardige conditie wordt gehouden.
- De door de Grondwerktuigkundige behandelde technische administratie van het onderhoud onvolledig is of niet juist is gecertificeerd.
- Het vliegtuig niet wordt onderhouden conform het goedgekeurde onderhoudsprogramma.
- Het onderhoud van het vliegtuig en/of de onderdelen niet is uitgevoerd door een erkende onderhoudsorganisatie, zoals bepaald in EASA Part-145.

- Een defect of schade aan het vliegtuig niet is hersteld of gerepareerd conform de voorschriften zodat het veilige gebruik van het vliegtuig aangetast wordt.

De ‚regeling onderhoud luchtvaartuigen' geeft aan dat wanneer een technisch defect of schade aan een vliegtuig of vliegtuigonderdeel niet op de juiste wijze wordt gerepareerd, dit een grote nadelige invloed kan hebben op de luchtwaardigheid van het vliegtuig of vliegtuigonderdeel.

De Grondwerktuigkundige die een certificaat van vrijgave voor gebruik voor het vliegtuig afgeeft na het verhelpen van een technisch defect of schade, of na het uitvoeren van een inspectie aan het vliegtuig, continueert officieel hiermee mede de ‚permanente Luchtwaardigheid' van het vliegtuig.

Certificaat van vrijgave voor gebruik ofwel ‚a certificate of release to service CRS'

De beroepsgroep ‚Grondwerktuigkundigen' zorgt ervoor dat door haar expertise er tijdens inspecties of storingzoeken eventueel defecten gevonden worden die de ‚permanente Luchtwaardigheid' kunnen beïnvloeden.

PART - 145 en PART - 66s en eventueel de Federal Aviation Administration(FAA) geven aan dat de Grondwerktuigkundigen getraind moeten zijn in de regelgeving betreffende Luchtwaardigheid.

Wanneer de Grondwerktuigkundige de technische administratie van een defect en / of inspectie aan een vliegtuig onvolledig of niet juist heeft gecertificeerd, dan is de consequentie hiervan dat het vliegtuig in een niet-luchtwaardige toestand verkeert. Omdat de Grondwerktuigkundige veelal als laatste voor vertrek van het vliegtuig aanwezig is, geeft dit aan dat de ‚permanente luchtwaardigheid' vlak voor vertrek wordt gecontinueerd. Als een vliegtuig in een niet-luchtwaardige toestand verkeert, wil dit niet zeggen dat, afhankelijk van het probleem, het vliegtuig niet in staat is om te vliegen, maar dat een veilige vluchtuitvoering niet gewaarborgd is.

Rob Swankhuizen

Volgens JAR–OPS moet de gezagvoerder voordat hij wil vertrekken met een vliegtuig, controleren of het vliegtuig Luchtwaardig is. Wanneer het vliegtuig vertrekt in een niet - luchtwaardige toestand, dan is de verantwoordelijke hiervoor eventueel verwijtbaar volgens de Wet luchtvaart, artikel 3.8. De Wet luchtvaart, artikel 3.8, stelt dat het verboden is een vlucht uit te voeren met een luchtvaartuig, dat niet luchtwaardig is, of niet is voorzien van een geldig bewijs van luchtwaardigheid.

De conclusie uit bovenstaand verhaal is dat de Grondwerktuigkundige en de ‚permanente Luchtwaardigheid' altijd samen gaan, het is daarom van groot belang dat de Grondwerktuigkundige zijn werkzaamheden correct en conform de procedures, instructies, en de relevante wet en regelgeving uitvoert ■

Rob Swankhuizen

Bronnen:
Rapport Droste
Verordening (EG) nr. 2042/2003
Verordening (EG) Nr. 1702/2003
Regeling onderhoud luchtvaartuigen
Regeling Toezicht Luchtvaart
Part-M/ Part-145/ JAR-OPS 1

Voorstellen

Graag stel ik mij voor aan de leden van de NVLT

Mijn naam is *J.M.A.Smits, advocaat te Huizen* Nadat ik eerst een algemene praktijk had in een maatschap te Utrecht, heb ik mij gespecialiseerd in het arbeidsrecht en mijn kantoor gevestigd te Huizen. Tot mijn clientèle behoren, naast de NVLT een aantal grote en kleine bedrijven en een overheidsorganisatie, voor welke organisaties ik eigenlijk alles doe wat op het juridische vlak ligt. Daarnaast sta ik particulieren bij in hun arbeidsgeschillen en strafzaken, indien deze met aan het werk gerelateerd zijn. Voordat ik advocaat werd heb ik een carrière gemaakt in het bedrijfsleven. De laatste jaren was ik directeur bij 's werelds grootste farmaceut / geneesmiddelenproducent. Door deze achtergrond ben ik als advocaat minder conflict- en meer oplossingsgericht dan mijn beroepsgenoten. De afgelopen periode heb ik met veel plezier en succes de NVLT en enkele leden bijgestaan. Ik voorzie een vruchtbare samenwerking, waarbij het mijn doelstelling is problemen voor de leden te voorkomen door duidelijkheid te verkrijgen in zaken die nu niet duidelijk zijn en het bestuur bij te staan in hun inspanningen om zo goed mogelijke arbeidsvoorwaarden voor de leden te bedingen.Bij problemen of conflicten kunt u op bijstand van ons kantoor rekenen ■

J.M.A. Smits

J.M.A.Smits

Aad Bedankt

Aad Voorting

Aad Voorting heeft nu definitief zijn bestuursfunctie van de NVLT **neergelegd. Wij hebben hier natuurlijk alle begrip voor maar zullen hem zeker gaan missen.** Vele jaren heeft Aad zich ingespannen voor de leden die persoonlijke bijstand nodig hadden, deelgenomen aan vele praatgroepjes als bestuurder van een vakvereniging maar ook op persoonlijke titel in projectgroepen deelgenomen binnen de KLM waar hij grondwerktuigkundige is. Kritisch, stipt en actief binnen en buiten de vereniging maar altijd met een lach. Het bestuur wenst hem dan ook veel rust toe maar beseffen ook wel dat Aad geen stilzitter is en voorlopig nog wel doorgaat met zijn privé ontwikkelingshulp waarvoor hij de wereld als zijn werkgebied ziet **Aad, bedankt** ■

Het bestuur

(V)erkenning !

Op 23 januari heeft een delegatie van de NVLT een gesprek gehad met Transavia.com over erkenning als gesprekspartner i.v.m. arbeidszaken en CAO

Hoofd arbeidszaken **Transavia.com** heeft in het gesprek aangegeven dat hij nog geen noodzaak ziet dat **Transavia.com** GWK 's door een aparte vereniging vertegenwoordigd moeten worden en hij zette vraagtekens bij het ledenaantal. Na het gesprek heerste er een stemming van ‚we mogen niet ontevreden zijn, de deur is niet in ons gezicht dicht gegooid!' In het gesprek is wel toestemming gegeven om de leden in individuele gevallen te vertegenwoordigen.

Toen het bestuur van de NVLT de afspraken bevestigd wilde zien per brief begon het spel van niet reageren en ontkennen. Antwoord heeft ongeveer twee maanden op zich laten wachten waarbij **Transavia.com** zich heeft verscholen achter het feit dat zij eigenlijk de reguliere bonden niet voor het hoofd wil stoten en wij geen erkende partij zijn. Tevens begon het erop te lijken dat er censuur gepleegd werd en de NVLT verzocht werd om geen gebruik van de publicatieborden te maken. (lees verboden)

Nu speelt er meer in de wereld die vliegtuigonderhoud heet, namelijk: de markt schijnt aan te trekken, de drukste zomer ooit (2006) staat voor de deur en de vacatures zijn niet in te vullen. De nood wordt zo hoog dat **Transavia.com** zelfs schoorvoetend en fluisterend de woorden ‚marktwaarde toeslag' af en toe laat vallen. Mocht dit ooit onderhandelbaar worden dan is er natuurlijk een rol weggelegd voor de diverse vakverenigingen. Als je dan in het verleden gaat spitten kun je je ook voorstellen dat **Transavia.com** het liefst met vakorganisaties praat die de marktwaarde van de vliegtuig monteur niet kennen of willen erkennen!

Ergo, de NVLT vertegenwoordigt meer dan 40% van de vliegtuigmonteurs en GWK 's bij **Transavia.com** , iets wat al boven het landelijk gemiddelde ligt. **Transavia.com** kan en moet zich op dit moment dus afvragen, of de reguliere bonden nog wel een achterban hebben bij de technische dienst van **Transavia.com**

Hopende op een betere wereld qua arbeidsvoorwaarden verblijven wij nog steeds in blijde verwachting. Misschien komt de onderhuidse onvrede toch op wat voor manier dan ook naar boven, volgens ons staan de tijd en het seizoen aan onze kant ■

Het Bestuur.

Historische Luchtvaart

Historische luchtvaart zoekt technische vrijwilligers

Mannen in leren jassen, met een vliegkap en vliegbril op het besmeurde gelaat, in hun open tweedekker van linnen en hout. Zo zien we vaak foto's van aviateurs uit vroeger tijden. Tijden die lang vervlogen zijn.Of toch niet?

In Lelystad leeft de historische luchtvaart nog volop. Op korte afstand van het bekende Aviodrome huist de STICHTING VROEGE VOGELS in haar eigen hangaar aan de flightline.

De stichting wordt bevolkt door een dertigtal enorm enthousiaste en vakkundige medewerkers en heeft tot doel de historische luchtvaart in Nederland levend te houden, te bewaren voor het nageslacht en haar activiteiten te tonen aan een breed publiek.

De activiteiten bestaan voornamelijk uit het zorgvuldig restaureren van echt vliegende historische vliegtuigen en bijbehorende motoren. Ook bouwen de Vroege Vogels reconstructies van historisch belangrijke vliegtuigen en nemen deel aan luchtvaartevenementen in binnen en buitenland.

Sinds de beginjaren van de stichting, nu alweer zo'n drie decennia geleden, waarin een Tiger Moth en een Bücker Jungmann werden verworven, heeft de stichting een collectie opgebouwd van drieëntwintig vliegtuigen. De collectie omvat naast de al genoemde toestellen, een authentieke De Havilland Gipsy Moth en een tamelijk

unieke Fleet 7, beide gebouwd in 1929 en in vliegende staat. Van een aantal reconstructies mag de Fokker DR1 "Dreidecker" en de bijna afgebouwde Fokker D-VII in het bijzonder worden genoemd. Unieke exemplaren die met veel zorg voor originaliteit zijn gebouwd. Verder is er ook nog een originele Mustang P-51 in aanbouw.

Informatie over de Stichting Vroege Vogels is te vinden op de website: http://www.vroegevogels.org

Hoewel de stichting volop leeft, vereist de productiecapaciteit voortdurend aandacht. Niet alleen is de hangaar in Lelystad te klein, ook man en vrouwkracht is er veelal te weinig. Vooral gekwalificeerde technici met een luchtvaartachtergrond zijn bijzonder welkom maar ook mensen die verstand hebben van andere taken welke in iedere vereniging voorkomen. Denk daarbij aan organisatie, aan publiciteit en aan huishoudelijke zaken. En niet te vergeten mensen die de historische luchtvaart een dermate warm hart toedragen dat zij de stichting in financiële zin willen steunen.

Lezers die zich aangesproken voelen en bij wie het enthousiasme begint te borrelen, kunnen contact met de Vroege Vogels opnemen. De stichting biedt verassende technische uitdagingen in een fijne sfeer. Natuurlijk staat de deur ook open voor belangstellende bezoekers of groepen die gewoon eens willen zien wat de Stichting Vroege Vogels doet ■

Harry Haas

Bestuurslid Officieel voor Transavia.com binnen de NVLT

Beste Leden,

Op 19 april j.l. hebben we een ledenvergadering gehad van de NVLT . Eén van de doelstellingen is het uitbreiden van de activiteiten van de NVLT naar andere luchtvaartmaatschappijen. Zoals aangegeven op de ledenvergadering heeft het ledenaantal bij **Transavia.com** zich bijna verdubbeld ten opzichte van vorig jaar, vandaar dat de voorzitter heeft aangegeven ook een bestuurslid in het bestuur te willen hebben, dedicated voor **Transavia.com** leden. Op deze manier hebben **Transavia.com** leden gelijk een aanspreekpunt bij de NVLT op het hoogste niveau en het bestuur van de NVLT blijft zo op de hoogte van de laatste ontwikkelingen bij **Transavia.com** Aangezien ik al een tijd op de achtergrond als aspirant bestuurslid aanwezig ben binnen de NVLT , is op de ledenvergadering besloten om mij te benoemen als bestuurslid van de NVLT ,mijn dank hiervoor.

Het grote probleem is echter dat **Transavia.com** de NVLT tot op heden (nog) niet wil erkennen. Om toch onze leden te kunnen bijstaan bij conflicten met de werkgever is het toegestaan, binnen de huidige CAO , om collega's te laten ondersteunen door collega's binnen **Transavia.com**. Op deze manier mag ik dus altijd een collega helpen als collega. We hebben echter op de achtergrond alle faciliteiten en kennis van de NVLT tot onze beschikking. Zo heb je dus eigenlijk geen erkenning nodig. Echter voor vele andere zaken zoals CAO onderhandelingen, vakbond contributieregeling van bruto loon etc. hebben we wel erkenning nodig en daarom zullen we blijven pleiten bij **Transavia.com** voor erkenning.

We hebben tenslotte binnen **Transavia.com** ook al een vakbond voor vliegers en cabinepersoneel dus waarom geen vakbond voor Luchtvaart Technici. Tot nu toe is zo'n 40 procent van alle Certifying Staff binnen **Transavia.com** aangesloten bij de NVLT . We willen dit jaar echter nog verder groeien. Met nog meer leden binnen **Transavia.com** komen we nog sterker te staan.

Ik weet dat velen van jullie wachten om lid te worden van de NVLT totdat de NVLT erkend wordt door **Transavia.com** maar ik zou willen vragen om te overwegen om je nu aan te sluiten bij de NVLT . Op die manier krijgen we zo'n groot aandeel binnen de **Transavia.com** Technische Dienst dat **Transavia.com** niets anders meer kan doen dan ons erkennen. Er is tenslotte toch niets mooiers dan een vakbond op je eigen vakgebied ■

Peter de Moor.

De OR verkiezingen bij transavia.com zijn beslecht in het voordeel van de NVLT leden.
We hebben een lid in de OR, **Axel Weijs**
Axel heeft 37 van de 50 uitgebrachte stemmen binnegehaald, dit geeft werderom aan de de NVLT niet weg te denken is bij **Transavia.com's** technische dienst. Wij als bestuur en kader wensen Axel veel sucses en wijsheid de komende 4 jaar!

Peter de Moor

Communicatie Commissie

Tijdens de afgelopen ledenvergadering hebben de aanwezige leden een korte presentatie gekregen over wat de doelstellingen van de nieuw te vormen communicatiecommissie zijn.

> Omdat we door middel van de algemene ledenvergadering helaas niet iedereen hebben kunnen bereiken zal ik uitleggen wat het bestuur met de oprichting van deze commissie voor ogen heeft

- Het bestuur streeft er naar dat de commissie moet bestaan uit ongeveer acht leden.
- Het doel van de commissie is de NVLT als organisatie te presenteren aan de leden, potentiële leden, neven- organisaties, werkgevers, overheid en de landelijke pers.

De eerste taken van de commissie zullen bestaan uit:

- NVLT magazine 3 á 4 maal per jaar uitgeven.
- Website onderhouden en verder ontwikkelen.
- Communicatie netwerken in kaart brengen en voeden.
- Ledenwerving continueren.

NVLT magazine 3 á 4 maal per jaar uitgeven.

- Service voor de bestaande leden verder ontwikkelen door gericht in te gaan op vragen van de leden.
- Professioneel naar buiten treden als vereniging door het uitdragen van aanwezige kennis en ervaring.
- Het ontwikkelen van meer betrokkenheid van leden door de leden aan het woord te laten.
- Interviews van mensen, binnen en buiten onze organisatie, om daardoor de scope te verbreden.

Web site onderhouden, verder ontwikkelen.

- Mogelijk maken dat er via Internet gestemd kan worden, zodat we snel weten of voorstellen gedragen worden door de leden.
- Mogelijk maken dat er enquêtes gehouden kunnen worden onder de leden waardoor het bestuur de juiste koers kan bepalen.
- Het verder ontwikkelen van een NVLT layout, om nog duidelijker herkend te worden tijdens publicaties en presentaties.
- Forum verder ontwikkelen, het forum is bij uitstek het middel openbare discussies te voeren en vragen van derden te beantwoorden.

Communicatie netwerken in kaart brengen en voeden.

- Contact leggen en onderhouden met nevenorganisaties.(collega-vakorganisaties) omdat er collega beroepsorganisatie in landen om ons heen ontstaan.
- De NVLT promoten bij evenementen gerelateerd aan onze branche, om onze naamsbekendheid te vergroten.

- NVLT persdienst opzetten, zodat de media gevoed wordt met juiste informatie en zichtbaar is waar zij de informatie vandaan kunnen halen.

- Profiel voor politieke lobby opzetten en vormgeven. Omdat ons beroep een belangrijke schakel is in wetgeving waar de politiek over waakt.

Leden werving continueren.

- Acties ontwikkelen om binnen de huidige potentiële groep, de mensen te motiveren om zich bij de NVLT aan te sluiten. Hoe sterker de groep, hoe krachtiger onze stem klinkt, dat spreekt voor zich.

- Promotiemateriaal ontwikkelen, gerichte presentaties ontwikkelen

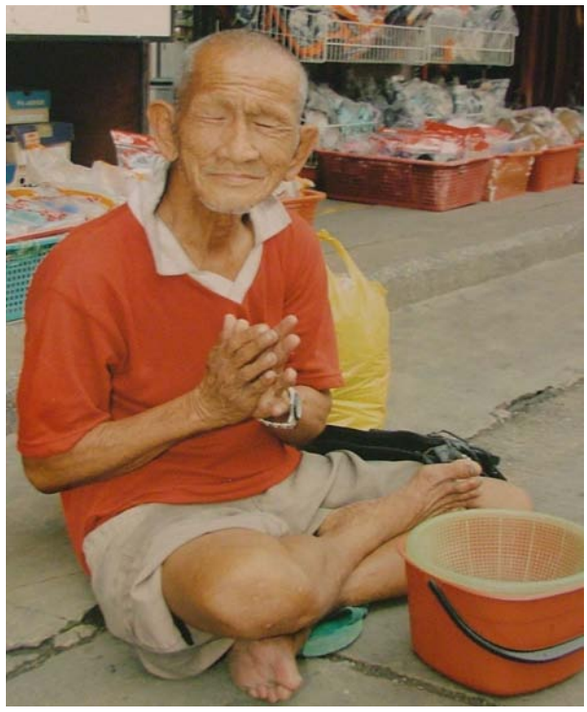
- Campagnes richting o.a. Martinair. Onder Stella, Transavia en KLM bevinden zich onze leden, maar het zou mooier zijn als ook personeel van andere onderhoudsbedrijven zich bij de NVLT zou aansluiten

- Aankomend C.S. benaderen: ondanks dat het animo voor ons vak erg laag is, zullen we voor deze groep de deur open zetten.

De communicatiegroep zal de overige commissies en het bestuur adviseren, onderzoek doen naar nieuwe communicatiemiddelen en binnengekomen informatie monitoren en distribueren. Naar aanleiding van de presentatie op de ledenvergadering kan ik melden dat zich drie nieuwe commissieleden hebben aangemeld. Maar we zijn nog opzoek naar enkele mensen die enthousiast zijn en bereid enkele uurtjes per maand hieraan te besteden. De communicatiecommissie is een uitdaging voor mensen die ervaring hebben of willen opdoen op het gebied van communicatie ■

Albert Hagen

Aanmelden via:
redactie@nvlt.org



Peter Kuntz heeft in zijn leven veel mooie foto gemaakt. Vlak voor zijn sterven is een delegatie van het bestuur naar een tentoonstelling van een gedeelte van zijn fotowerk geweest. Tijdens deze tentoonstelling waren werken van Peter Kuntz te koop, waarvan de opbrengst bestemd was voor NKF Nederland. Het bestuur, heeft voor op kantoor, twee van Peter Kuntz werken aangeschaft.

15

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:

- Standaard lidmaatschap voor 15 euro
- Uitgebreid Lidmaatschap voor 25 euro per maand (incl. Lidmaatschap van Stichting Belangenbehartiging NVLT)

De beide vormen van het lidmaatschap staan omschreven in het huishoudelijke reglement dat openbaar te vinden is op onze website: http://www.nvlt.org In het aankomende jaar valt de vakbondsbijdrage onder 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 kunnen wij dit lidmaat voor u opzeggen, tijdens deze overbruggingsperiode bent u geen contributie aan de NVLT verschuldigd.

Waarom lid te worden van de NVLT

- De nvlt als organisatie bied 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 en woonplaats _____

Telefoonnummer/GSM _____

E mail adres _____

Bedrijf _____

Functie _____

Bevoegdheden _____

Dit formulier kunt u sturen naar:
De Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici
Postbus 75668
1118ZS Luchthaven Schiphol

15
15

16

column

GEDULD

Als kind is mij ooit geleerd dat geduld een schone zaak is, alleen weet ik niet waar die uitspraak vandaan komt en met welk tijdsbesef de uitspraak rekening houd.

Tijd is al snel subjectief.

Op het werk heeft de praktijk van alledag mij geleerd dat het gezegde: „je kunt wachten tot je een ons weegt" meer de waarheid van elke dag benadert. Het kan echt eenvoudiger..... Het kan veel vlotter..... Het kan veel eerlijker..... dit roep ik zo vaak, en ik ben niet de enige! Elke keer als ik iets aangeef, opmerk of voorstel krijg ik het zelfde antwoord:„ We gaan er mee aan de slag, We gaan dit snel en goed regelen, We nemen het mee!" Mooi... Super... Top...: denk ik dan, heb ik eindelijk de juiste persoon gevonden, dit is een vent met daadkracht, deze laat zich tenminste niet om-l..en. En dan begint het enthousiast afwachten... eerst enkele dagen... dan enkele weken... ach, een maandje... och, een jaartje... de spanning stijgt... Hallo... Gebeurt er nog wat!!

Maar, het helpt niets..... Het wordt niet eenvoudiger..... Het gaat niet vlotter..... Het wordt niet eerlijker.....Het is niet mee genomen.

Of het nu om een paar werkschoenen gaat, of een groots opgezet project als„ de TD knapt het op" ik blijf maar wachten... wachten tot er wat gebeurt.

Hoe gaat het gezegde ook al weer: **Wachten tot je een ons weegt**

Of met de Franse slag: **Attendre jusqu' á la saint-glinglin.**

Albert Hagen

16