

NVLT MAGAZINE

Nederlandse Vereniging van Luchtvaarttechnici

6e JAARGANG december 2010

In dit nummer o.a.

- MartinAir stopt definitief met passagiers vervoer
- Transavia in zwaar weer
- Prinsengracht 436
- Kort
- Werken volgens de handboeken
- KLM en de weg omhoog en samenwerking Max aerospace
- Boeing 787

Van de voorzitter,

Met de kerstdagen in het verschiets kijk ik terug op het afgelopen jaar. Het was een druk jaar voor bestuur, kaderleden en onderhandelingsdelegaties. We hebben twee CAO's af kunnen sluiten, beide waren 'crisis CAO's' bij de KLM en transavia.com. Het zijn roerige tijden binnen transavia.com en Martinair, bedrijven die deel uitmaken van de KLM Groep. We hebben gezien hoe onze technici werden gedetacheerd en uitgeleend. Een beweging die in de drie bedrijven steeds meer structureel lijkt te worden. Het gezamenlijk onderhoud aan de MD11-vloot van KLM en Martinair is daar een voorbeeld van. We zullen elkaar dus veel gaan zien in de komende jaren.

Bij KLM en transavia.com is nog veel werk te doen op het gebied van werk en rusttijden, beoordelen, functiewaardering en andere afspraken vanuit de CAO's. Dit zal nog de nodige nazorg vragen.

In de loop van het jaar zagen we dat de KLM weer uit het crisisdal kruipt. Tegelijkertijd constateren we dat transavia.com en Martinair dat niet doen. Bij beide bedrijven zijn grote veranderingen op komst. Het gaat slecht met transavia.com. Dat moet omgekeerd worden en dat vraagt ook de nodige aandacht van de bonden en medezeggenschap. Martinair stopt met de passagiersoperatie. De vier B767-vliegtuigen gaan uit de vloot en Martinair richt zich volledig op de vrachtoperatie. Dat heeft gevolgen, in het bijzonder voor de vliegende collega's. Het lijkt er op dat zij allen toch een plaats kunnen krijgen binnen de KLM Groep. Ik wens hen én onze collegabonden die de belangen van deze collega's behartigen veel sterkte en succes.

Naast het arbeidsvoorwaardelijk overleg hebben we dit jaar de nodige rechtszaken gehad. De arbitrage, waar we al eerder over berichten, is afgerond. Er is een individuele zaak geweest en daarnaast een zaak om erkenning te krijgen bij CHC. Die hebben we gewonnen, maar in hoger beroep werd diezelfde erkenning weer ongedaan gemaakt. Die laatste zaak werd gevolgd door het in werking zetten van cassatie. Voor alle inspanningen die onze bestuurders, kaderleden, medezeggenschappers, commissie- en delegatieleden zich hebben getroost, wil ik graag mijn dank uiten. Ik hoop dat we in 2011 weer op jullie kunnen rekenen. Ook 2011 zal een interessant jaar worden, want we zijn nog lang niet klaar!

Ik wens een ieder hele fijne kerstdagen en een voorspoedig en gelukkig 2011.

Met vriendelijke groet,

Ron Scherft
Voorzitter NVLT

Foto voorblad - Cockpit MD11
© Ferry Laplooi

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

Martinair stopt definitief met passagiersvervoer

23 september 2010. In hangar 32 Op Schiphol Oost komen Martinair collega's van alle afdelingen samen om te horen wat het 'vonnis' nu precies zal zijn over het al of niet doorzetten van de passagierstak van Martinair. Het vonnis is: de passagiers operatie stopt! Hadden we dit eigenlijk al niet beetje zien aankomen? En wat houdt dat in voor de technische dienst van Martinair?

Wel, het onderhoud gaat door, ook aan de passagiersvliegtuigen. Maar in november 2011 zal het doek definitief vallen voor deze operatie. In januari 2011 wordt al gestopt met een aantal bestemmingen. Dit betekent dat dan al één vliegtuig overbodig is.

Lopende zaken

Collega's van KLM en transavia.com zijn inmiddels bekend met onze verschijning binnen de technische diensten op verschillende locaties. Die samenwerking gaat dan de komende jaren door.

Ook bij Nayak is nog een detacheringsproject gaande. Daarnaast zullen de nu uitbestede FC-inspecties aan de MD11-vloot van zowel KLM als Martinair na jarenlange uitbesteding weer door de eigen luchtvaarttechnici worden uitgevoerd. De FC-inspecties van de MD11-vloot van zowel KLM als Martinair zullen door KLM- en Martinairtechnici gezamenlijk worden uitgevoerd.

Eind februari 2011 staat de eerste FC-check aan de Embraer 190 van KLM Cityhopper gepland. Deze check zal zes tot acht dagen in beslag nemen. Daarna volgen nog zes machines gedurende de rest van het jaar. Het lijnonderhoud en A-checks van de MD11 zullen voorlopig nog uitgevoerd worden door Martinair.

Het is nog onduidelijk of onze ondersteuning in de zomer van 2011 weer bij Transavia.com wordt gevraagd. Ook weten we niet of we bij de KLM het lijnonderhoud van twee klanten (Kenya Airways en Lufthansa Cargo) blijven uitvoeren. Er zijn dus veel onduidelijkheden. Buiten het uitfaseer werk van de B767-passagiers vloot en bovengenoemde activiteiten is voorlopig de koek op voor de ruim 170 collega's van de uitvoerende technische dienst. Persoonlijk denk ik dat we een lastige periode tegemoet gaan.

Ledenwerving bij Martinair

Hoe staat het met de NVLT binnen Martinair? Het ledenaantal staat al enige tijd stil. Begin deze maand heeft de NVLT een brief gestuurd naar alle collega's van Martinair. Daarin zet de NVLT haar visie uiteen en gaat in op de mogelijkheden voor de drie technische diensten op Schiphol. Tot op heden heeft dit enkele nieuwe leden opgeleverd. Het leeft ook niet echt om je te organiseren en 'de neuzen allemaal dezelfde kant op te krijgen'. Bij velen bestaat nog steeds het beeld van hoe de NVLT

ruim 10 jaar geleden begon. Er is geen oog voor de veranderingen, waardoor de NVLT de organisatie is geworden die zij nu is.

Ongelijkheid in arbeidsvoorwaarden

De CAO-onderhandelingen met de huidige bonden zijn weer van gestart gegaan. Helaas moeten wij ook dit jaar weer vanaf de zijlijn toekijken. Ik had graag gezien dat wij ook aan die tafel hadden kunnen zitten om de ongelijkheid in arbeidsvoorwaarden tussen de drie technische diensten gelijk te trekken. Zaken die bij KLM of Transavia.com al actueel en onderzocht zijn, zouden wij graag meennemen naar Martinair. Te denken valt o.a. aan 'license fee', meer erkenning en waardering voor de unieke verantwoordelijkheid van het technisch personeel, en aandacht voor andere regelingen die alleen op technisch personeel van toepassing zijn.

Samenwerking technische diensten

Binnen alle lagen van de organisaties zien wij samenwerkingsvormen, uitwisselingen en gezamenlijke activiteiten. Echter, op CAO-vlak en bij de gezamenlijke organisatie van alle medewerkers zien we dit nog niet. Althans niet bij Martinair!

Ik en het bestuur van de NVLT blijven optimistisch. Wij zijn er zeker van dat we ook binnen Martinair een grote rol zouden kunnen spelen op het arbeidsvoorwaardelijke vlak. Maar ook als klankbord en adviesgroep voor onze leden en directie kunnen wij een positieve bijdrage leveren.

Eén blok vormen

Kijkend naar de toekomst, voorzien we dat er een vermenging van technisch personeel gaat komen. De drie organisaties werken steeds intensiever samen. Wij vinden het van groot belang om op één lijn te zitten en de lijnen met leden en directies kort en open te houden. Dit is belangrijk voor een goede samenwerking tussen de verschillende technische diensten. We richten onze pijlen op de toekomst en zullen met een goed plan moeten komen om meer leden aan te trekken. We willen hen enthousiasmeren om betrokken te raken bij de zaken die ons echt aan gaan. Resultaten kunnen alleen bereikt worden als we één blok vormen. Alleen dan kunnen we de dreigingen zoals we die nu voelen het hoofd bieden!

*Peter Hagen
NVLT-sectie Martinair*

Het lijnonderhoud en A-checks van de MD11 zullen voorlopig nog uitgevoerd worden door Martinair

Transavia in zwaar weer

Als je naar de kwartaalcijfers van diverse luchtvaartbedrijven kijkt, kun je constateren dat de luchtvaartindustrie weer langzaam uit de crisis komt. Ook zie je dat de vliegtuigleasemarkt weer aantrekt. Zo heeft transavia deze winter acht vliegtuigen weten te verhuren. Er vliegen momenteel drie vliegtuigen voor Aeromexico in Mexico, twee bij Caribbean Airlines in Trinidad en drie bij Sun country in de Verenigde Staten. Bij al deze projecten zijn NVLT-leden betrokken. In het volgende NVLT-magazine gaan we proberen van een aantal betrokken luchtvaarttechnici aldaar een artikel te laten schrijven over hun ervaringen buiten Amsterdam.

Rode 3-9-10-6-5-17-18

Ook al zal de opbrengst van deze leases het verlies van transavia beperken, toch denkt transavia dit jaar niet uit de rode cijfers te blijven. Vandaar dat transavia druk bezig is grip te krijgen op de portefeuille. Zo is men in Denemarken gestopt en is men nu aan het kijken hoe men de productiviteit van de medewerkers kan verhogen. De directie van transavia heeft al haar afdelingen de opdracht meegeven kostenbesparingen te realiseren van maar liefst 40 procent. De NVLT voert momenteel gesprekken met transavia over wat de gedachten van transavia zijn op dit punt. Wellicht zal transavia het verzoek neerleggen om sommige punten in de huidige CAO aan te passen. Als het zover komt, kunnen wij - net als bij normale CAO-onderhandelingen - hier alleen mee akkoord gaan als de leden hiermee instemmen.

Ondanks deze trieste berichten gaat transavia.com gewoon door met haar vlootvernieuwing. Iets wat uit bedrijfsoogpunt ook wel te begrijpen is. Zo is men bezig met het uitfasen van de oudste twee Boeings 737-800. In het voorjaar van 2011 rollen er twee nieuwe B737-vliegtuigen van de lopende band in Seattle. Ook al gaat het dus wat minder met het bedrijfsresultaat, toch zien we dat men de vlootvernieuwing net als vorig jaar blijft continueren.

Collegiale uitleen

We moeten eerlijk zeggen dat we door transavia matig op de hoogte worden gehouden over de ontwikkelingen in het bedrijf. Toch krijgen wij regelmatig feiten te horen via onze interne contacten binnen Air France-KLM en Martinair over het synergieonderzoek tussen de drie bedrijven. Tot nu toe is verteld dat er alleen samengewerkt gaat worden als alle partijen er beter van worden. Zo hebben we in de afgelopen zomer gezien dat grondwerktuigkundigen van Martinair bijgesprongen bij transavia tijdens de nachtpiek, waardoor er minder contracters ingehuurd hoefden te worden. Wellicht dat de bedrijven in de toekomst meer gaan samenwerken. De NVLT vindt dat collegiale uitleen op de korte termijn mogelijk moet zijn. Als het een structureel karakter gaat krijgen moet de Air France-KLM Groep echter bedenken of het wenselijk is om rond één vliegtuig een drietal soorten grondwerktuigkundigen te hebben rondlopen, met drie soorten arbeidsvoorwaardenpakketten.

Roerige tijden

Donkere wolken boven transavia, dat betekent meer drukte bij de NVLT. Wij houden alles in deze roerige tijden strak in de gaten bij zowel Air France-KLM, transavia als Martinair. Hebben we jullie advies nodig, dan zullen wij zeker contact opnemen. Andersom geldt dat natuurlijk ook. Zien jullie ontwikkelingen waar jullie vraagtekens bij hebben? Schroom dan niet om contact op te nemen met de NVLT.

Lid worden?

De niet-leden willen wij dringend adviseren; sluit u bij ons aan! Ten slotte is de NVLT de grootste vertegenwoordiger voor personeel in het vliegtuigonderhoud, dus een partij die transavia zeer serieus dient te nemen. De NVLT vertegenwoordigt ongeveer 70 procent van alle luchtvaarttechnici van transavia. Als u advies of hulp nodig heeft in deze roerige tijden op bijvoorbeeld het arbeidsvoorwaardelijke vlak, kunt u gebruikmaken van de ervaring die de NVLT heeft op dit gebied. Om lid te worden vult u gewoon het aanmeldingsformulier in. U vindt het op onze website www.nvlt.org. Het lidmaatschap is de eerste drie maanden gratis en kunt u de contributie elk jaar verrekenen met uw eindejaarsuitkering. Ondanks het sombere karakter van dit artikel wenst de NVLT transavia kadergroep, bestaande uit Peter de Moor, Erik Kramer, Martijn van Wijk en Jeroen Peiffer, al haar leden en toekomstige leden de

Beste wensen en een



gezond 2011

Peter de Moor

Prinsengracht 436

Rechtszaak CHC - NVLT over de erkenning

In hartje Amsterdam, op vrijdag 15 oktober, ontmoet ik de CHC-kaderleden bij de halte van lijn 1 in de Leidsestraat op de brug over de Prinsengracht. Klaar voor de rechtszaak die CHC Helicopters Nederland tegen de NVLT heeft aangespannen.

In februari van dit jaar heeft de Alkmaarse kantonrechter ons de erkenning toegewezen, zodat de NVLT CAO-partij werd bij CHC. Snel daarna kregen wij te horen dat CHC in hoger beroep ging tegen het vonnis. Daarmee laat het bedrijf nogmaals zien niet met de NVLT in zee te willen gaan. Dat is de reden dat we op 15 oktober mochten verschijnen bij de rechtbank aan de Prinsengracht. Onze advocaat mr. Jos Smits verscheen gelukkig net op tijd ten tonele. Je kent het wel, het kan lastig zijn om te parkeren in Amsterdam!

De zitting van het hof

Om half tien ging het proces van start. Wij mochten als eerste ons pleidooi houden, waarna de discussie van start ging. Daags voor het proces had de NVLT van beide zijden groen licht gekregen om vakbond De Unie tijdens de CAO-onderhandelingen bij CHC te gaan vertegenwoordigen. We waren hier al een tijd over in gesprek, maar donderdagmiddag was de kogel door de kerk. Ondanks dat CHC hiervan op de hoogte was, hing er in de rechtszaal toch een sfeer van verbazing. Deze strategische samenwerking, die al lang onderwerp van gesprek was, werd ineens gezien als een poging om CHC voor het blok te zetten. Dat was absoluut niet de bedoeling, het was eerder een samenloop van omstandigheden. De CAO-onderhandelingen bij CHC zouden immers al op 28 oktober van start gaan. Daarom was haast geboden.

Door deze strategische samenwerking zou de NVLT het overgrote deel van het grondpersoneel bij CHC gaan vertegenwoordigen. Daarmee werd de NVLT bijna twee keer zo groot als de FNV.

Na lange pleidooien van beide zijden over representativiteit en de noodzaak om de luchtvaarttechnici door een categorale bond te laten vertegenwoordigen, werd de zitting gesloten. We konden de uitspraak op 26 oktober verwachten. Dat was slechts twee dagen voor aanvang van de CAO-onderhandelingen!

De uitspraak

Intussen gingen de voorbereidingen voor de CAO-onderhandelingen gewoon door. Voorstellen van De Unie en de NVLT werden in elkaar geschoven, de delegatie werd samengesteld en de agenda's vrijgemaakt. Kort na het laatste kaderoverleg in Den Helder (de thuisbasis van CHC) kregen we te horen dat CHC de zaak had gewonnen. Het arrest, de motivatie dus, zou spoedig volgen. Groot was de verslagenheid onder onze kaderleden. Niemand kon dit begrijpen. Het eerdere vonnis van de rechter in Alkmaar kon de prullenbak in. Waarom...?

Op 27 oktober was het arrest al binnen: ongebruikelijk snel. Toen ik het arrest las werd mijn verbazing al-



leen maar groter en werd ik zelfs een beetje boos. Dat overkomt mij niet snel. In het arrest werd gegoocheld met ledenaantallen. De NVLT werd omschreven als de kleinste partij, zou niet representatief genoeg zijn en andere bonden konden de luchtvaarttechnici net zo goed vertegenwoordigen. Kortom: alle argumenten die CHC had aangedragen zijn overgenomen. De samenwerking met De Unie werd als volgt afgedaan:

'omdat over de mogelijke samenwerking met De Unie onvoldoende bekend is, laat het hof deze buiten beschouwing'. Onbegrijpelijk. De samenwerking was op dat moment immers al een feit en onze advocaat had dit ook in het pleidooi vermeld. Er was op de zitting voldoende bekend over deze samenwerking. Ook de aantallen te vertegenwoordigen leden zijn genoemd

En nu...?

Met nog slechts één dag de tijd om op een alternatief plan terug te vallen, is besloten dat De Unie haar eigen onderhandelingen zal voeren. Daarbij zijn geen NVLT-kaderleden aanwezig. De Unie heeft de samengevoegde voorstellen van Unie en NVLT ongewijzigd meegenomen naar het overleg.

Een mooi stukje samenwerking tussen twee vakbonden die beide onder de paraplu van de MHP en UOV vallen, is door de rechter als niet ter zake doende afgedaan. Categorale vertegenwoordiging is eveneens als niet ter zake doende afgedaan en zelfs tot 'onnodig' bestempeld.

Met alle respect voor de rechterlijke macht in Nederland: dit gaat ons te ver. Wij beschouwen deze uitspraak als een bedreiging van de Nederlandse categorale vakverenigingen. Het gaat immers niet meer om een geschil tussen een vakbond en een werkgever maar om het bestaansrecht van categorale organisaties.

Ron Scherft
Voorzitter NVLT



CAO onderhandelingen bij CHC onverwacht snel afgerond

Kwam het doordat een dag eerder de erkenning van de NVLT door de rechter was ingetrokken? Wij weten het niet, maar na slechts één dag onderhandelen is er een CAO afgesloten voor het grondpersoneel bij CHC. Hierin is ook de door ons gevraagde license pay voor de luchtvaarttechnici afgesproken. De arbeidsmarktwaardetoeslag, die al enkele jaren werd betaald aan geselecteerde categorieën personeel, is flink verlaagd maar wel pensioengevend gemaakt. Deze AMT wordt verder geïndexeerd met volgende loonronden en is nu een vaste functietoeslag geworden. In eerste instantie bleek het dus een prima CAO-resultaat. Totdat wij en onze kaderleden aan het rekenen sloegen. Doordat de volledige pensioenpremie over de AMT door de luchtvaarttechnici zelf moet worden betaald en daarbij de hoogte van de AMT flink naar beneden is bijgesteld, bleek dat men er de komende jaren minder op vooruit gaat dan personeel zonder AMT. Personeel met een AMT maar zonder AML gaat er zelfs op achteruit ten opzichte van de huidige situatie!

Na stemming door de Unie en FNV-leden zal de NVLT een referendum houden onder haar leden. De uitkomst van dit referendum zullen wij bij CHC neerleggen. Daarbij zullen we ook wijzen op dit onevenwichtige resultaat.



CHC-erkenning NVLT ingetrokken

In hoger beroep heeft het gerechtshof in Amsterdam geoordeeld dat de erkenning van de NVLT als arbeidsvoorwaardelijke partij bij CHC helikopters in Den Helder geen hoger belang diende. Om die reden heeft het hof een eerder vonnis van de kantonrechter in Alkmaar vernietigd. In het arrest van het gerechtshof wordt vermeld dat de NVLT geen toegevoegde waarde heeft aan het overleg.

Natuurlijk zijn wij het hier niet mee eens. Wij vertegenwoordigen maar liefst 28 van de 35 technici bij CHC met een (grond)personeelsbestand van 110 man. Een complicatie is dat de Unie ons gevraagd had het arbeidsvoorwaardelijk overleg voor hen te gaan voeren. Hierover was vlak voor het proces overeenstemming bereikt. De rechter oordeelde dat deze overeenkomst onvoldoende duidelijk was en heeft deze daarom in zijn overweging niet meegenomen.

Het zal geen verrassing zijn dat het NVLT-bestuur het met deze visie niet eens is. Omdat het arrest een veroordeling van alle categorale vakbonden kan betekenen, hebben wij om een cassatieadvies gevraagd. Als dit advies positief is, zullen we in cassatie gaan tegen de uitspraak van de rechter.

Principeakkoord bereikt bij CHC Helicopters

In de nacht van 28 op 29 oktober is door de bonden FNV en De Unie een principeakkoord voor de CAO 2010 van het grondpersoneel overeengekomen. De eerder door ons voorbereide voorstellen zijn door De Unie in de onderhandelingen meegenomen. Een deel van die voorstellen is ook met CHC overeengekomen.

Naast een mooie, structurele loonsverbetering van 3,5 procent, 3,0 procent en 2,75 procent over een periode van drie jaar is ook de arbeidsmarktwaardetoeslag nu een vaste toeslag geworden. Deze telt ook mee voor de pensioenopbouw en wordt geïndexeerd met de toekomstige loonsverhogingen. Verder is er een vergoeding overeengekomen voor het hebben van een Aircraft Maintenance License (AML).

De NVLT zal een referendum houden om te peilen hoe de leden over dit principeakkoord denken.

Wat ons betreft ligt er een onevenwichtig resultaat. Niet iedereen gaat er evenveel op vooruit, en de door CHC verstrekte gegevens op basis waarvan de nieuwe AMT wordt berekend, zijn onvoldoende duidelijk. We zijn dus nog niet klaar bij CHC. Afhankelijk van de uitkomst van het referendum zullen we bepalen of, en zo ja welke, vervolgstappen we zullen ondernemen.

Part 66 AML-aanvragen

Sinds kort is een ander instantie verantwoordelijk voor de afgifte van de Part 66 AML. Tot kort geleden moest u bij het IVW zijn. De overheid heeft besloten dat vanaf 1 juni 2010 alle licenties en licentiewijzigingen in de luchtvaart voortaan door de KIWA worden uitgegeven. Waarom komt die naam KIWA u toch zo bekend voor? Inderdaad: tot voor kort ging deze instantie over de kwaliteit van de waterleidingen, maar zij hebben hun werkterrein blijkbaar verbreed. Omdat - in tegenstelling tot de IVW - de KIWA wél BTW moet berekenen zouden de kosten van de licenties stijgen. Hiertegen was veel protest. Daarom zijn de prijzen die worden berekend voor een eerste afgifte of een vernieuwing van onze Part 66-licentie iets naar beneden bijgesteld. Op dit moment kost dit € 103,53 inclusief 19% BTW. Meer informatie is te vinden op:

<http://www.kiwaregister.nl/register>



Overleg EASA Part 66-toeslag bij KLM van start

Het arbeidsvoorwaardelijk overleg dat bij de KLM moet leiden tot de invoering van een EASA Part 66-toeslag is midden november van start gegaan. De invoering van deze toeslag is een gevolg van afspraken die gemaakt zijn in de eerder dit jaar afgesloten CAO. Per 1 januari 2011 moet de Part 66- toeslag van kracht worden. Deze geldt voor Part 66-luchtvaarttechnici die hun licentie actief uitoefenen.



De NVLT-onderhandelingsdelegatie heeft haar voorstellen inmiddels aan de KLM gepresenteerd. Hierop heeft de KLM haar voorstellen in het extern overleg op tafel gelegd. Zodra er meer informatie is, laten we dit aan onze leden weten.

Lidmaatschap UOV geëvalueerd

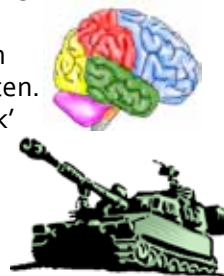
Bij het aangaan van het lidmaatschap van bij de UOV hebben we afgesproken gedurende de proefperiode iedere drie maanden de samenwerking te zullen evalueren. Inmiddels hebben we de eerste periode geëvalueerd en zijn daarbij tot de conclusie gekomen dat de samenwerking goed is verlopen. Niet alleen de samenwerking tussen de NVLT ende UOV, maar ook de samenwerking tussen de NVLT en De Unie is goed verlopen. Voor ons is er dus voldoende reden om de samenwerking voort te zetten.

NVLT nieuwsinformatie per SMS groot succes.

Het is gebleken dat de leden die zich hebben opgegeven om snel via SMS geïnformeerd te worden over NVLT nieuwsfeiten dit erg op prijs stellen. Er hebben zich inmiddels 180 leden opgegeven. Leden kunnen hun o6 nummer opgeven bij info@nvlt.org, uiteraard wordt er vertrouwelijk met deze o6 nummers omgegaan.

In oprichting: denktank NVLT

Nieuwe regelgeving nationaal of internationaal, EASA NPA's, procedures of andere vraagstukken: met dergelijke zaken hebben wij als NVLT geregeld te maken. Deze nieuwe zaken kunnen grote gevolgen hebben voor de luchtvaarttechnici. De belangen voor vliegers, Operators of 145-vliegtuigonderhoudsbedrijven kunnen verschillend zijn. Het is daarom van groot belang dat deze zaken goed voorbereid behandeld worden. Daar gaat een hoop kennis, tijd en energie in zitten. Wij willen daarom opzetten, waaraan leden deelnemen. Het beleid en de zienswijze van de NVLT is uiteraard het uitgangspunt. Wij richten ons op het verhogen van de veiligheid en het professionaliseren van de luchtvaarttechnici. Volgens ons is het simpel: hoe meer ogen de vraagstukken interpreteren en zien, des te meer opmerkingen en commentaar er op komen. Uiteraard gaan wij ervanuit dat het eindresultaat verbeterd gaat worden. Wij kunnen daardoor gerichter en exacter te werk gaan. Interesse? U kunt zich opgeven bij;



info@nvlt.org of bij,

r.swankhuizen@nvlt.org.

Rob Swankhuizen



Martinair stopt met passagiersoperatie

Onlangs is aangekondigd dat Martinair per november 2011 zal stoppen met de pax operaties. Het komende jaar zal de passagiersdivisie geleidelijk worden afgebouwd. De vier Boeing 767's zullen buiten dienst worden gesteld. Martinair gaat dan verder als vrachtvervoerder met een gemengde MD11/Boeing 747-vloot. Moederbedrijf Air France-KLM zal de bestaande passagiersoperatie van Martinair voor zover mogelijk overnemen. Toegezegd is dat gedwongen ontslagen ten gevolge van deze ingreep zoveel mogelijk zullen worden voorkomen. Het NVLT bestuur stelt dat al het overtollig geworden personeel binnen de KLM Groep zal moeten worden herplaatst. Voor de technici zien wij op dit moment voldoende kansen. De komende jaren voorzien wij voldoende groei in de vraag naar personeel. Het 18 maanden durende MD11 C-onderhoud wordt al jaren uitbesteed. Deze werkzaamheden zullen binnenkort weer 'in-house' uitgevoerd worden. Deze C-checks zullen in een samenwerkingsverband tussen KLM Engineering & Maintenance en de Technische Dienst van Martinair worden uitgevoerd. Het gaat hier om de MD11-toestellen van KLM (10 toestellen) en Martinair (7 toestellen).

Werken volgens de handboeken van de fabrikant

Moet ik als luchtvaarttechnicus nu wel of niet werken volgens de handboeken van de fabrikant? Deze vraag krijgt de NVLT regelmatig. De Europese regelgeving is hierover duidelijk. "Ja, u bent verplicht uw werkzaamheden uit te voeren volgens de handboeken, oftewel de onderhoudsdocumentatie, van de fabrikant.

Actuele informatie

De operator is volgens de Europese Verordening (EG) Nr. 2042/2003 verplicht haar vliegtuigen te laten onderhouden, zodat de permanente luchtwaardigheid van deze vliegtuigen gecontinueerd en gewaarborgd wordt. De operator dient ervoor te zorgen dat alle toepasselijke onderhoudsgegevens die bij een bepaald type vliegtuigen horen actueel en gebruiksklaar zijn. Uiteraard dient de operator ervoor te zorgen dat de vliegtuigonderhoudorganisatie die de vliegtuigen voor de operator onderhoudt in het bezit is van juiste onderhoudsdocumentatie voor het specifieke vliegtuig.

Onderhoudsdocumentatie

Luchtvaarttechnici mogen bij het onderhoud uitsluitend gebruik maken van goedgekeurde onderhoudsdocumentatie. De fabrikant van het vliegtuig levert deze documentatie meestal. Daarnaast is er documentatie nodig over de regelgeving van EASA. Hiervoor geldt een 'haalplicht' voor de operator. Onderhoudsdocumenten van fabrikanten zijn o.a.: 'aircraft maintenance manuals' (A.M.M.), 'maintenance planning data', 'wiring diagrams' (W.D.M.), 'illustrated parts catalogues' (I.P.C), Structural Repair Manuals (S.R.M.) enzovoort. Maar ook 'Service Bulletins' (SB), 'Safety Information Bulletins' (SIB), 'service letters' en modificaties.

Met betrekking tot Europese regelgeving zijn er de Part-voorschriften (2042/2003), de Nederlandse Luchtvaartvoorschriften, 'Airworthiness Directives' (AD-notes) en 'Aeronautical Information Circular Series B' (AIC-B). En last but not least de 'EASA Acceptable Means of Compliance' (AMC). Als al deze voorschriften gevolgd worden wordt aan de eisen voldaan.

Wanneer kun je afwijken?

In specifieke gevallen staat de Nederlandse luchtvaartautoriteit toe om af te wijken van de onderhoudsprocedures van de fabrikant. Afwijken van onderhoudsdocumentatie of -instructies is onder voorwaarden en binnen bepaalde grenzen toegestaan. Criteria en de handelwijze moeten duidelijk beschreven zijn in het 'Continuing Airworthiness Management Exposition' (C.A.M.E) van de operator en in het 'Maintenance Organisation Exposition' (M.O.E) van de vliegtuigonderhoudorganisatie.

Vrijgave van het vliegtuig

Het uitgevoerde onderhoud aan een vliegtuig wordt gecertificeerd door het 'Bewijs van vrijgave voor gebruik voor luchtvaartuigen'. In het Engels is dit het

'Aircraft certificate of release to service' (CRS). De voorwaarden voor afgifte zijn dat de CRS door geschikt certificeringpersoneel (Certifying Staff), werkzaam bij een erkende Part 145-vliegtuigonderhoudorganisatie, wordt uitgereikt vóór de vlucht en na voltooiing van alle opgedragen onderhoudsactiviteiten. Uiteraard kan dit certificaat pas worden uitgegeven nadat al het vereiste onderhoud correct en volgens de procedures en instructies is uitgevoerd.

Een CRS

Een CRS dient de basisgegevens van het uitgevoerde onderhoud te bevatten, de datum van afgifte, het erkennings- of vergunningsnummer van de onderhoudsorganisatie en de naam en het licentienummer van het certificeringpersoneel dat het certificaat heeft uitgereikt. De EASA AMC geeft duidelijk aan dat het CRS moet verwijzen naar de onderhoudsdocumentatie van de fabrikant en/of de instructies van de operator.



AMC145.A.50(b) Certification of maintenance

1. The certificate of release to service should contain the following

statement:

'Certifies that the work specified except as otherwise specified was carried out in accordance with Part-145 and in respect to that work the aircraft/aircraft component is considered ready for release to service'.

2. The certificate of release to service should relate to the task specified in the manufacturer's or operator's instruction or the aircraft maintenance program which itself may cross-refer to a manufacturer's/operator's instruction in a maintenance manual, service bulletin etc

Randvoorwaarden

Werken volgens instructies en manuals is dus verplicht. Het niet werken volgens instructies en manuals kan ertoe leiden dat men verwijtbaar gevonden wordt, met alle gevolgen van dien. Als het blijkt dat de instructies en/of manuals niet correct of volledig zijn voor het uitvoeren van de werkzaamheden, informeer dan direct de verantwoordelijke afdeling van de organisatie. Dit kan bijvoorbeeld de Kwaliteitsafdeling zijn, Q.A. of Engineering. Volgens de procedures behoren zij hierop te acteren en luchtvaarttechnici van de juiste informatie te voorzien.

De NVLT adviseert de luchtvaarttechnici om geen CRS af te geven totdat de juiste documentatie beschikbaar is.

Rob Swankhuizen

Bron: VERORDENING (EG) Nr. 2042/2003 VAN DE COMMISSIE van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen.

Acceptable Means of Compliance AMC145.A.50(b)

Toelichting van het IVW op het Maintenance Organisation Exposition Part-145 Uitgave 3 dd. 01-06-2010

Air France-KLM vindt de weg omhoog terug

Na twee moeilijke jaren lijkt Air France-KLM de weg omhoog weer te hebben gevonden. Op 17 november werden de tweede kwartaalcijfers over het boekjaar 2010-2011 gepresenteerd die een sterk verbeterd resultaat lieten zien. Over het eerste halfjaar sloeg het resultaat om van een verlies 543 miljoen Euro naar een plus van 444 miljoen. De omzet en vervoerscijfers zitten duidelijk in de lift. Voor het hele boekjaar 2010-2011 voorspelt Air France-KLM een winst van ruim 300 miljoen Euro.

Dat het weer beter gaat blijkt ook uit de bestelling van drie Airbus A330-300 en vijf Embraer 190's. De aflevering van deze vliegtuigen staat gepland voor 2011 en 2012.

Air France-KLM neemt belang in Max Aerospace

De vliegtuigonderhoudafdelingen van Air France-KLM hebben een belang van 26% genomen in het Indiase bedrijf Max Aerospace & Aviation. Max Aerospace is gevestigd in Mumbai en is gespecialiseerd in vliegtuigonderhoud en overhaul van componenten. Een eerste blik op de website www.maxaerospace.com laat een klein bedrijf zien met een grote ambitie. In het verleden hebben de onderhoudsbedrijven van Air France-KLM aangegeven een onderhoudsbedrijf in India te willen gaan opzetten voor het groot onderhoud van met name de Boeing 747. Misschien dat dit belang daartoe een eerste aanzet is.

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

Level: 6



Op 5 november landde er voor de eerste keer een Boeing 787 op Schiphol. Dit hypermoderne toestel, uitgerust met de modernste systemen en voor een groot deel gemaakt van kunststof, wordt door Boeing gebruikt voor flight tests.

De B787 bezocht verschillende luchthavens voor het op Schiphol de wielen aan de grond zette.

Het vliegtuig heeft de nacht doorgebracht in hangaar 11 van de KLM. Hoogwaardigheidsbekleders en personeel hebben daar een indruk kunnen krijgen van de vooruitgang op technisch gebied.

Of de nationale luchtvervoerder KLM met dit type gaat opereren is nog niet bekend. KLM is geïnteresseerd maar door de vele problemen tijdens de bouw en testfase van dit toestel schuift een mogelijk eerste leveringsdatum steeds verder naar achteren.

Veel luchtvaartmaatschappijen waaronder de KLM, zijn nu toe aan modernisering en uitbreiding van de vloot. De herhaaldelijke vertragingen in de oplevering van de B787 leiden er nu al toe dat bestellingen worden geannuleerd. KLM heeft nog geen toestellen van dit type besteld.



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



militaireluchtvaartmuseum
soesterberg



WAAR DE TIJD VLIEGT

educatieve programma's
exposities | evenementen
theatervoorstellingen

TOEGANG GRATIS

Militaire Luchtvaart Museum
Kampweg 120
3769 DJ Soesterberg
tel. 0346 35 60 00
info@militaireluchtvaartmuseum.nl
www.militaireluchtvaartmuseum.nl