

NVLT MAGAZINE

JAARGANG 4, NR 1, JULI 2008

Stamkroeg

Safety & Security 2008

CHC Helikopters

Transavia.com erkent de NVLT

E-ATL

SMS Aktie

NVLT

Nederlandse Vereniging van Luchtvaart Technici





Ronald Woudstra

Van de Voorzitter

Met de zomer voor de deur en een prachtig voorjaar achter de rug dwalen mijn gedachten regelmatig af naar palmbomen, zwembaden en een longdrink. Niet direct naar ellenlange vergaderingen in het nette pak. Toch mogen we niet vergeten dat sommigen van ons al heel lang in het CAO-proces bij **Transavia.com** zitten. 16 onderhandelingsrondes hebben ze al achter de rug. Er worden vorderingen gemaakt, en we zijn nu zo ver dat we met een resultaat naar de leden toe kunnen gaan.

Voor onze leden in Den Helder, bij **CHC** helikopters zijn we nog niet zo ver dat we mee kunnen praten over hun CAO. Wel hebben we een kennismakingsgesprek gehad met de directie en de bedrijfsleiding van **CHC**. Dit gesprek verliep in een hele open en gemoedelijke sfeer. Wij hebben een goede indruk gekregen van de directe lijnen tussen het personeel en de bedrijfsleiding. De **CHC** directie was zeer positief over de vakkennis en de professionele uitstraling van de NVLT. De start van de CAO onderhandelingen was echter al op zeer korte termijn zodat erkenning van de NVLT als CAO partner nu

nog niet gerealiseerd kon worden.

Ook bij **Martinair** hebben we een kennismakingsgesprek gehad met de bedrijfsleiding van de technische dienst. Het aantal NVLT leden bij **Martinair** is nog niet zodanig dat gesprekken over erkenning als CAO partner hier aan de orde zijn. Wat wij echter wel graag wilden is de bedrijfsleiding van de technische dienst en het hoofd vliegtuigonderhoud een duidelijk beeld geven van de NVLT en eventuele vooroordelen uit ons tumultueuze verleden weg nemen. Ik heb de indruk gekregen dat we daar in geslaagd zijn en dat de NVLT ook binnen de TD van **Martinair** als volwassen vakbond gezien wordt.

Een half jaar na onze verhuizing zijn we al helemaal thuis in ons nieuwe kantoor. Veel leden hebben ons hier ook al bezocht. Het blijkt dan soms nog wel eens lastig te zijn om de auto te parkeren. Bij het oude kantoor was altijd voldoende plaats, hier is dat wat moeilijker. Iedereen is wel op de hoogte van de blauwe zone die hier geldt, maar er blijkt in de praktijk wat verwarring over waar je wel mag parkeren en waar niet. De NVLT zou de NVLT niet zijn als we ons ook niet in deze regelgeving zouden verdiepen. In een Parkeerzone mag alleen geparkeerd worden op plekken die zijn gemarkeerd met een blauwe lijn. Op de weg achter gebouw 144, zonder blauwe lijn, mag je dus niet staan. We kunnen uit ervaring melden dat daarop gecontroleerd wordt. Bij de blauwe lijn mag je met een parkeerschijf 1,5 uur staan. Lang genoeg voor een kop koffie lijkt me ■

Ronald Woudstra, Voorzitter

Redactie NVLT magazine:

Albert Hagen met medewerking van: Theo Duindam, Ferry Laplooi en Bestuursleden.

Foto's en opmaak: Albert Hagen.

Met dank aan PRAGMA Advanced Document Engineering.

Drukwerk: MultiCopy Lelystad

E-mail: redactie@nvlt.org

Stamkroeg

Even bij praten

Het is alweer even geleden dat er nieuws was op het arbeidsvoorwaardelijk front van de NVLT. Op een aantal fronten heeft het bestuur het druk gehad met zaken die moeten leiden tot uitbreiding van onze activiteiten naar andere bedrijven. Daarin bleken we niet honderd procent succesvol maar toch hadden we voldoende succes om het er erg druk mee te hebben.

In december 2007 hebben we de erkenning gekregen bij **Transavia.com** waarna we op 24 januari zijn begonnen met het CAO overleg voor de nieuwe CAO. Nadat er bij **Transavia.com** een onderzoek is gedaan naar de marktpositie van de technici daar, hebben we op basis van de resultaten van dat onderzoek onze voorstellen geformuleerd en ingediend.

Na elkaar veel gesproken te hebben is er op het moment van schrijven een resultaat bereikt. Dit principevoorstel zullen we aan onze leden van **Transavia.com** presenteren en in stemming brengen.

Bij **CHC** Netherlands in Den Helder heeft ons contact niet tot een erkenning geleid. Als voornaamste reden zien we toch het grote aantal dubbele lidmaatschappen waarbij de werkgever niet wilde inzien dat de uitgesproken voorkeur van de leden om door de NVLT vertegenwoordigd te worden op termijn ook in haar belang is. Inmiddels zijn de onderhandelingen over een nieuwe CAO bij **CHC** Netherlands dan ook in volle gang zonder de NVLT. We kunnen niet altijd succesvol zijn maar wanneer de situatie zich voordoet zullen wij opnieuw bij **CHC** Netherlands aan de bel trekken.

Bij de **KLM** wordt regelmatig gesproken over een groot aantal onderwerpen. Zo zijn daar inmiddels alle CAO onderwerpen uit 2007 afgerond en overeengekomen. Op dit moment wordt er nog hard gewerkt aan afronding van de vernieuwing van het loongebouw voor alle medewerkers in de Administratieve en Technische salarisschalen.



Ron Scherft

Helaas heeft dit proces flinke vertraging opgelopen en valt er voor 2009 geen nieuw functie- en loongebouw te verwachten. De meeste activiteiten voltrekken zich op de achtergrond maar ook daar zijn we vertegenwoordigd door onze functiedeskundige zodat we toch een behoorlijk beeld hebben van de ontwikkelingen. Volgens de planning zullen we in augustus 2008 de gesprekken aan de overlegtafel voortzetten met de **KLM** en zullen we snel duidelijkheid krijgen over de positie van de technici in het nieuwe functie- en loongebouw.

Bij **Martinair** heeft een vertegenwoordiging van de NVLT op 27 mei gesproken met de hoofden van de TD en Vliegtuig Onderhoud. Het betrof een informeel gesprek waarin we een beetje hebben afgetast hoe wij over elkaar denken en of wij in de toekomst een rol kunnen spelen als vakorganisatie binnen **Martinair**. Op dit moment hebben wij nog te weinig leden om die rol te kunnen spelen maar voor de toekomst hebben wij wel de hoop meer leden te kunnen vertegenwoordigen.

Bij **Martinair** is de situatie niet rooskleurig gezien de resultaten over het boekjaar 2007 / 2008.

Toch is er geen reden tot paniek gezien de cijfers. Uittfasering van de Europavloot (A320) en de Boeing 747 classic vrachtvloot, ingebruikname van de nieuwe vrachtvloot (B747-400) en reorganisatiekosten hebben **Martinair** in de rode cijfers doen belanden maar dit zijn eenmalige kosten waardoor de werkelijke resultaten voor het oog verborgen blijven. Daarom gaat **Martinair** de toekomst toch met vertrouwen tegemoet. Deze toekomst zal dan waarschijnlijk in de **KLM** groep zijn die, als Brussel daar zijn fiat aan geeft, de aandelen van Mearsk in **Martinair** overneemt.

De overname door **KLM** van de aandelen Mearsk zal naar verwachting geen grote veranderingen in de **Martinair** organisatie en wijze van opereren opleveren maar toch blijven we wel de vinger aan de pols houden. Wij wensen **Martinair** in ieder geval een voorspoedige toekomst toe.

Om de Nederlandse Luchtvaartbedrijven ook in de toekomst in de lucht te kunnen houden zullen er nu en in de toekomst meer en meer vliegtuigtechnici moeten komen. Op dit moment is het nog steeds zo dat er te weinig schoolverlaters de luchtvaarttechniek instromen en zullen de bedrijven het voortouw moeten nemen deze tendens om te buigen.

Natuurlijk kun je zeggen dat krapte op de markt goed is maar het heeft ook een negatief effect. CAO afspraken die wij maken in het kader van het leeftijdsbewust personeelsbeleid- en dan m.n. ouderenbeleid- kunnen niet altijd eenvoudig worden uitgevoerd. Deeltijdpensioen, maatregelen om ouderen uit de nachtdienst te krijgen en invullen van de vakantiewensen komen niet meer lekker uit de verf vanwege een chronisch tekort aan bevoegd en niet-bevoegd personeel.

Dat is een zorgelijke ontwikkeling waar op korte termijn een oplossing voor gevonden moet worden. Om dit probleem op te lossen is meer nodig dan goede salarissen. Goede salarissen kunnen ook in andere beroepen die meer be-

kendheid genieten bij het algemene publiek gevonden worden. Het gaat ook om carrière mogelijkheden, opleidingen en sfeer op het werk. Om e.e.a. te verwezenlijken zullen opleidingbeleid en functie-invulling en doorstroommogelijkheden duidelijk moeten zijn op het moment van sollicitatie. Hoe snel kom je op je maximum salaris en hoelang blijf je daar dan staan. Is dat niveau voldoende om het beroep van vliegtuigtechnicus tot aan je pensionering vol te houden of is er aansluiting met andere functies in het bedrijf. Als je eenmaal grondwerktuigkunde bent geworden kun je dan na 20 jaar in dat vak bevrediging vinden of is er een mogelijkheid om in de techniek een bredere invulling van je vak te vinden.

Veelal is dat onduidelijk en het vereist een goede uitwerking van processen en een consequente uitvoering daarvan om personeel aan het bedrijf te binden.

Daarnaast zal er meer bekendheid gegeven moeten worden aan de rol van de vliegtuigtechnicus in de luchtvaart. Deze is bij het grote publiek niet bekend en jongeren die een beroepskeuze moeten maken zullen dan ook niet snel aan de luchtvaart denken. Het is aan de luchtvaartbedrijven om initiatieven te ontplooiën om jongeren vroegtijdig van alle informatie te voorzien die kan bijdragen aan de besluitvorming en beroepskeuze.



Hoe het ook zij, voor de onmiddellijke toekomst is het probleem van het tekort aan technici nog niet opgelost. Er zit voor de huidige technici niet veel meer op dan er het beste van te maken.

Daar moet een ieder dan maar zijn bijdrage aan leveren en de NVLT zal proberen in overleg met de luchtvaartbedrijven een oplossing te vinden voor het probleem.

Ik ben in januari na ruim vier jaar weer eens met mijn vrouw in Indonesië op vakantie geweest. Ik heb daar in de jaren 90 vijf jaar voor de **KLM** geacteerd als maintenance manager Jakarta, Soerabaja en Denpasar, daardoor is Indonesië een beetje mijn tweede thuisland geworden. Op deze laatste trip ben ik ook weer eens naar mijn oude stamkroeg geweest waar ik al zes jaar mijn gezicht niet had laten zien. Het was verrassend te ervaren dat het personeel van toen er nog steeds werkte, mij nog steeds herkende en dat de barkeeper nog wist wat ik dronk. Na de vriendelijke uitwisseling van beleefdheden maakte de barkeeper het gebaar (twee handen met de palmen naar elkaar toe op een 20 centimeter boven elkaar houdend) trok een vragende grimas en op mijn instemmend knikje zette hij een pul met Anker (bier) op de toog.



Alsof ik nooit weg was geweest.

Wat ik hiermee wil zeggen; naast familie en vrienden is het belangrijk je prettig te voelen in je werkomgeving. Vertrouwen in collega's en de sfeer op het werk zijn voor ons allemaal heel belangrijk en zijn mede bepalend voor het welzijnsgevoel. Collega's worden vaak een tweede familie waar je vijf dagen per week dag en nacht mee doorbrengt, waar je zeker beroepshalve op moet kunnen vertrouwen en waar je mee kunt lachen als de druk even van de ketel is. Je moet er ook wel zelf wat van maken.

Ik wens een ieder die er deze zomer even tussenuit gaat een hele fijne vakantie toe en voor diegenen die blijven werken; sterkte met de hectische zomeroperatie. ■

Ron Scherft, bestuurder arbeidsvoorwaarden

JE BENT NOOIT TE OUD OM TE LEREN.....

Maar om nu 50 (vakantie) dagen in te leveren voor een cursus die vroeger als vanzelfsprekend door de werkgever werd betaald, dat is nu de harde werkelijkheid.

Je wordt gevraagd om het tekort binnen het bedrijf aan bevoegde vliegtuigtechnici op te lossen door naar een cursus Vliegtuig Onderhouds Technicus te gaan. Het mes snijdt aan twee kanten: jij maakt carrière en het bedrijf krijgt daar een hoger opgeleide, gemotiveerde en ervaren technicus voor terug.

Het terugbetalen van 50 vakantie-dagen duurt echter heeeeeeel lang: stel dat je 25 vakantie-dagen per jaar hebt, er daarvan 20 stuks de wettelijk verplichte vakantie-dagen zijn die je dient te genieten, dan heb je met 5 overige daarvoor beschikbare vakantie-dagen, jaar 10 jaar nodig om je 'studie-schuld' terug te betalen.

Studenten komen nu na 5 dagen studie in het weekend werken, om zo extra dagen op te bouwen. Tijdens die studie zijn ze 7 dagen per week in touw. Voor zichzelf en voor de werkgever. Dat kan niet gezond zijn. Zo werkt deze studieregeling van 50 dagen inleveren averechts.

Bijkomende ongelijkheid ontstaat als op andere afdelingen mensen niet gevraagd worden om naar dezelfde cursus te gaan, maar gestuurd worden en daarvoor geen 50 dagen hoeven in te leveren.

Iedereen die de afgelopen tijd voor het examen Vliegtuig Onderhouds Technicus(VOT) is geslaagd en een basis AML hebben ontvangen, van harte gefeliciteerd !!!

Ben Erkens, GWK en bestuurslid

Safety & Security 2008

GWK krijgt waarschuwing!

Grondwerktuigkundige krijgt na overtreding van het 'Algemeen Luchthavenreglement' een sanctie van de Luchthaven Schiphol.

Afgelopen december 2007 heeft een Grondwerktuigkundige een zgn. 'Sanctie 1' van de Luchthaven Schiphol opgelegd gekregen. De met toezicht belaste medewerker op Schiphol ook wel de 'Airport Authority Officer' genoemd, had de schriftelijke waarschuwing uitgeschreven, omdat de GWK in overtreding zou zijn geweest van de Safety-regels. Hij zou een gevaarlijke situatie hebben veroorzaakt omdat hij tijdens het tanken van een vliegtuig „elektrische schakelingen en het ontsteken van de strobe- en anti collision lights” op dat betreffende vliegtuig had uitgevoerd.

De Luchthaven Schiphol geeft aan dat iedere werknemer op Schiphol airside op de hoogte moet zijn van de regels vermeld in het zakboek van Schiphol: 'Safety & Security 2008'. Elke Schiphol pashouder wordt volgens de luchthaven geacht zich aan de regels van het zakboek te houden. Het zakboek zou een populaire versie zijn van het 'Reglement goede orde en veiligheid Luchthavengebied Schiphol' waarin de belangrijkste beveiligings- en veiligheidsregels op Amsterdam Airport Schiphol(AAS) op een rij worden gezet.



Het 'Reglement goede orde en veiligheid Luchthavengebied Schiphol' verwijst naar de Regeling Toezicht Luchtvaart(RTL). De RTL geeft aan dat een luchthaven verplicht is maatregelen te nemen voor een behoorlijk toezicht op de veiligheid en de goede orde op de luchthaven. De RTL geeft bovendien aan dat op grond van artikel 3 van het Algemeen Luchthaven Reglement(ALR), dat werknemers op de luchthaven verplicht zijn te voldoen aan de eisen die door de luchthaven zijn gesteld ten aanzien van orde en veiligheid op alsmede het veilig gebruik van het luchtvaartterrein. De RTL is een algemene maatregel van bestuur(AMvB) en is het uitvoeringsbesluit welke bij de Wet Luchtvaart hoort. De RTL en ALR zijn van toepassing op alle luchthavens in Nederland, elke luchthaven in Nederland heeft een specifiek eigen 'Aanvullend Luchthavenreglement'.

De NVLT meent dat door al deze verwijzingen in wet en regelgeving het voor de 'Certifying staff' erg onduidelijk is geworden waaraan zij zich moeten houden. Echter voor de collega in kwestie is duidelijk geworden dat hij het artikel 18 in het Algemeen Luchthavenreglement heeft overtreden. Zijn overtreding heeft ertoe geleid dat het ALR door de NVLT stevig onder de loep is genomen. Het bleek al gauw dat menig 'Certifying staff' niet op de hoogte was van het reglement en dat de Part 145-onderhoudsorganisaties verzuimd hadden om hun werknemers hierover in te lichten.

De overtreding van de GWK kwam voort uit artikel 18, lid 2i, welke vermeldt dat:

- tijdens het tanken van vliegtuigen het niet is toegestaan elektrische schakelaars in een andere positie te zetten welke niet noodzakelijk zijn voor het tanken, laden en lossen.
- Het is volgens de NVLT evident dat artikel 18 van kracht is om het veiligheidsrisico voor personeel en materiaal tijdens het tanken van het vliegtuig zo klein mogelijk te houden.



De Part 145-onderhoudsorganisatie waar de GWK werkzaam, was begreep dat hierop actie genomen moest worden, immers het was niet de bedoeling dat haar werknemers iedere dag onderhevig zouden zijn aan eventuele sancties. Bovendien begreep de 145-onderhoudsorganisatie maar al te goed dat door deze ontwikkelingen de ‚Certifying staff’ zich strikt aan het reglement zouden gaan houden om sancties te voorkomen. De Part 145-onderhoudsorganisatie meende dat de afhandeling van vliegtuigen tijdens het tanken zou kunnen stagneren, de continuïteit van de operatie liep dus gevaar. Art.18 gaf aan dat men tijdens het tanken geen andere werkzaamheden behalve de tankhandelingen aan het vliegtuig mocht verrichten, dit zou betekenen dat er meer tijd moest worden vrijgemaakt voor het omdraaien van het vliegtuig. (tijd tussen aankomst en vertrek).

Dit heeft ertoe geleid dat een Part 145-onderhoudsorganisatie met het IVW is gaan praten, uit dit gesprek bleek dat het IVW het voornemen heeft om het ALR voor het eind van dit jaar formeel te laten aanpassen. Om toch aan de 145-onderhoudsorganisatie tegemoet te komen betreffende hun afhandelingsprobleem, heeft het IVW een gedoogbrief geschreven die er voor zou moeten zorgen dat de bovenstaande proble-

men voor de ‚Certifying staff’ en de Part 145-onderhoudsorganisatie geminimaliseerd worden. De gedoogbrief is naar de belanghebbende partijen op Schiphol gestuurd en een soortgelijke brief is op de IVW website als nieuwsbrief geplaatst.

De NVLT heeft de gedoogbrief woord voor woord juridisch doorgenomen, en al gauw bleek dat de brief feitelijk incorrect en zeer onduidelijk is, het implementeren van de brief zou bij uitvoering ervan, ervoor kunnen zorgen dat er zeer gevaarlijke situaties zouden kunnen ontstaan. Bovendien zouden de Airport Authority Officers door deze onduidelijkheden over kunnen gaan tot meer sancties.

Enkele voorbeelden van gevaarlijke situaties die n.a.v. de gedoogbrief kunnen ontstaan:

- Het is volgens de brief tijdens het tanken in de tankzone niet toegestaan om de ‚anti collision lights’ te testen.
- De oude situatie verbood om flitslampjes of elektronenflitsers tijdens het tanken in de tankzone te gebruiken, het zal voor de ‚Certifying staff’ duidelijk zijn dat in de brief de nieuw gekozen Engelse term ‚anti collision lights’ afhankelijk is van het vliegtuigty-

pe. Andere benamingen zijn ,high intensity lights, beacon lights en strobe lights'. Het komt ook voor dat vliegtuigtypes een combinatie hebben van deze lights, het kan dus voorkomen dat het volgens de brief verboden is om ,anti collision lights' aan te zetten maar dat het niet verboden is om de ,high intensity lights, beacon lights en strobe lights' aan te zetten tijdens het tanken. Deze lights komen ook in de tankzone van het vliegtuig voor, het aanzetten van deze lights kan catastrofaal zijn, immers de hoge ontlaadspanning zal ervoor kunnen zorgen dat eventuele brandstofdampen exploderen. Juridisch gezien is testen niet hetzelfde als het gebruiken van ,anti collision lights'.

De brief geeft aan dat tijdens het tanken in de tankzone het nu is toegestaan om elektrische apparatuur van het vliegtuig te testen of te gebruiken, indien dit door ,Certifying staff' categorie A/B1/B2 op basis van de relevante actuele onderhouds- en gebruiksdokumentatie behorend bij het betreffende vliegtuig word uitgevoerd.

De NVLT is van mening dat de ,Certifying staff' deze nieuwe verantwoordelijkheid niet kan en mag verwezenlijken, dit om het feit dat de onderhouds- en gebruiksdokumentatie afhankelijk van het vliegtuigtype vaak niet voorziet in veiligheidsinstructies welke zijn gerelateerd aan andere werkzaamheden tijdens het tanken.

Een goed voorbeeld is dat bij een ignition (motor ontstekings) klacht het nu kan zijn toegestaan om de ignition te testen tijdens het tanken in de tankzone, immers het Aircraft Maintenance Manual(AMM) voorziet niet in de benodigde veiligheids instructies.

De ,Certifying staff' moet nu dus de afweging maken of het AMM voldoende veiligheid instructies waarborgt om onveilige situaties te doen voorkomen, in de oude situatie was deze afweging niet nodig omdat tijdens het tanken geen werkzaamheden behalve het tanken waren toegestaan!

De gedoogbrief geeft bij 18e aan:

- indien elektrische apparatuur wordt getest of gebruikt, als bedoeld in onderdeel c, wordt de functionaris verantwoordelijk voor het omdraaien en de tankdienstmedewerker hierover geïnformeerd.

NVLT opmerking: Het komt vrijwel dagelijks vele malen per dag voor dat het certificeringpersoneel ,Certifying staff' al is begonnen met hun werkzaamheden (test of gebruiken van elektrische apparatuur) en dat gedurende deze werkzaamheden er getankt gaat worden. De functionaris verantwoordelijk voor het omdraaien en of de tankdienstmedewerker informeren het certificeringpersoneel in de huidige situatie niet, er is dus altijd een onveilige situatie aanwezig!

De NVLT is van mening dat de ,Certifying staff' voor de aanvang van het tanken geïnformeerd moet worden door de tankdienstmedewerker en vliegtuigomdraai functionaris. N.a.v. de voorbeelden (er zijn er meer) zal het voor iedereen duidelijk zijn dat de gedoogbrief gevaarzettend is.

Een ander belangrijk aspect van een overtreding van het ALR zijn de sancties van de Luchthaven Schiphol en de eventuele strafbepalingen van het IVW en Openbaar Ministerie. Meerdere sancties van de Luchthaven Schiphol kunnen ertoe leiden dat de Schipholpas tijdelijk ingetrokken wordt. De ,Certifying staff', maar eigenlijk alle werknemers op luchthavens, moeten er terdege mee rekening houden dat overtredingen van het ALR grote consequenties met zich mee kunnen brengen.

Het Algemeen Luchthaven Reglement(ALR) geeft in hoofdstuk 7a, Artikel 26a aan dat een overtreding van artikelen 16, 18, etc. wordt aangemerkt als een ,strafbaar feit.' De strafbaarstelling vanuit het luchthavenreglement is opgelegd in de Regeling Toezicht Luchtvaart(RTL) Art.166 lid e. De RTL verwijst voor de strafbepalingen naar de Luchtvaartwet.

Luchtvaartwet Artikel 62: Overtreding van een voorschrift gegeven bij of krachtens algemene maatregel van bestuur ingevolge deze wet, wordt, voor zover die overtreding uitdrukkelijk als strafbaar feit is aangemerkt, gestraft hetzij met hechtenis van ten hoogste zes maanden en geldboete van de derde categorie, hetzij met één van deze straffen. Een geldboete van de 3e categorie is op dit moment maximaal 7.400 euro.

De NVLT heeft n.a.v. bovenstaande feiten en onduidelijkheden de Minister van Verkeer en Waterstaat een brief gestuurd en hem verzocht om de gedoogbrief van het IVW te doen intrekken.

De NVLT adviseert haar leden om zelf de verantwoordelijkheid te nemen om de ‚gedoogbrief‘ te negeren en te blijven handelen conform art.18 van het ‚Algemeen luchthavenreglement.‘

Mocht echter er zich een onveilige situatie, gerelateerd aan de gedoogbrief voordoen, dan is de NVLT of haar leden hier niet voor verantwoordelijk aangezien de gedoogbrief nog geldend is.

Het Algemeen Luchthavenreglement is te vinden op: <http://www.overheid.nl>

De IVW gedoogbrief is te vinden op: <http://www.ivw.nl>

Het bestuur



IKKE, IKKE, IKKE en de rest...(ingezonden)

Ik ging tot voor kort uit van teamwork tijdens de dagelijkse arbeidstherapie. Helemaal fout, het gaat alleen maar om MIJ !! Ik heb een klein boekje (ja ja..pleonasme...) gekregen van de baas, waar heb ik het ook alweer; nou ja, straks even aan de kat vragen.

Toch moeten we dat boekje niet onderschatten; een gratis waterflesje met je EIGEN NAAM EROP is toch iets waar ik al jaren reikhalzend naar uitkijk...ik bedoel; wie heeft dat nou...

Niks teamwork dus, als ik het goed gelezen (zou) heb(ben), ben ik de belangrijkste persoon als het gaat om het succes van de KLM. Mijn ideeën, mijn creativiteit, mijn gedachtegoed is waar de KLM op steunt. Eindelijk hebben ze het door dat ik het beste weet waar het om draait.

Als het management daar maar niet achterkomt...

p.s. Laat ik nou niet merken dat IEDEREEN dat boekje heeft gehad...

CHC Helikopters

Kennismaking CHC-Helikopters

Onlangs zijn we met een delegatie van de NVLT op bezoek geweest bij **CHC** helikopters in Den Helder. Het doel van ons bezoek was tweeledig. Ten eerste wilden wij de NVLT presenteren aan de bedrijfsleiding. We hebben een gesprek gehad met de directrice van **CHC** Nederland, de PZ manager en de Maintenance manager. Voor hen waren wij tot op dat moment een nog onbekende partij. Het afgelopen jaar zijn ze geconfronteerd met een toenemend aantal technici dat de overstap gemaakt heeft naar de NVLT als vakbond. Zowel voor de bedrijfsleiding als voor ons is het dan wel prettig als je ook weet met wie je spreekt of schrijft.

Typerend voor een in onze ogen kleine organisatie als **CHC** zijn de korte lijnen tussen de medewerkers en het management. De kreet „mijn deur staat altijd voor jullie open” wordt hier ook werkelijk waar gemaakt. Van de medewerkers hoorden we dat zij inderdaad met ideeën, vragen of klachten direct bij de verantwoordelijk manager terecht kunnen. Wij hebben de NVLT kunnen presenteren als een professionele organisatie die zowel arbeidsvoorwaardelijk als vakinhoudelijk voor de belangen van de leden op-



Niels van Roon (Sectie **CHC**)

komt. Hoewel vanzelfsprekend ook de roerige beginperiode van de NVLT ter sprake gekomen is heb ik niet de indruk dat men zich daar bij **CHC** nu nog bezorgd om maakt.

Ook is er gesproken over de erkenning van de NVLT als onderhandelingspartner bij het CAO overleg. Het verzoek voor deze erkenning was eerder al schriftelijk gedaan. De bedrijfsleiding van **CHC** zag wel de beweging van de technici richting NVLT, maar tot nu toe hebben zij niet het gevoel dat de werknemers onvoldoende vertegenwoordigd worden door de andere vakbonden. Inmiddels heeft de bedrijfsleiding ons dan ook schriftelijk laten weten nog geen reden te zien om ons bij de CAO onderhandelingen te betrekken.

De tweede reden voor ons bezoek aan Den Helder was dat wij de leden, en de leden ons, wel een keer wilden zien. Ook hier geldt dat het prettig is als je een idee hebt wie de mensen achter de namen zijn. In de kantine van **CHC** hebben we met de technici, leden en niet leden, om de tafel gezeten om ons zelf voor te stel-



len en iets over de NVLT te vertellen. Niet alle gezichten kwamen ons onbekend voor. Dat de wortels van het huidige **CHC** Nederland liggen bij de KLM is nog duidelijk te zien. Enkele leden zaten al bij KLM Noordzee helikopters, en sommige zijn later vanuit de KLM technische dienst naar Den Helder gegaan. Overigens is de KLM historie ook binnen het gebouw en in de kantine duidelijk aanwezig. De aanwezige technici die geen binding met de KLM hadden, en dus ook het ontstaan van de NVLT minder gevolgd hebben, konden we in een korte presentatie bijpraten.

Uiteindelijk ging het natuurlijk over de status van de NVLT binnen **CHC** en in hoeverre wij de leden kunnen begeleiden en voor hun belangen opkomen. Het is voor iedereen duidelijk dat het traject wat moet leiden tot erkenning niet van de ene op de andere dag gelopen is. Vooral omdat het CAO overleg nu al voor de deur stond was het moeilijk om daar zo in te stappen. We hebben de leden duidelijk aangegeven dat zij in de gaten moeten blijven houden of de andere vakbonden werkelijk hun standpunt verwoorden. Als dat niet zo is zullen zij dit aan de bedrijfsleiding moeten aangeven. Voor dit moment volgen wij de ontwikkelingen bij **CHC** vanaf de zijlijn. Aan ons de taak om ons te blij-

ven profileren binnen **CHC**. Misschien dat we dan de volgende keer wel van de partij kunnen zijn ■

Ronald Woudstra, voorzitter.



Transavia.com erkent de NVLT

Eindelijk hebben we het voor elkaar.

Afgelopen december 2007 zijn we uitgenodigd als NVLT bij de president directeur van **Transavia.com**, Onno van den Brink om daar in het bijzijn van het hoofd Technische Dienst, hoofd Vliegtuigonderhoud en hoofd Arbeidszaken de erkenning te ondertekenen van onze categorale vakbond. Na een strijd van een kleine drietal jaren is het dan toch gelukt om ons op de kaart te zetten bij **Transavia.com**. Door de erkenning kunnen wij nu als volwaardige vakbond opereren binnen **Transavia.com** en kunnen we onze leden maximaal bijstaan in raad en daad. Schroom dus niet om je alsnog bij ons aan te sluiten, zodat we een mooi collectief kunnen vormen en we binnen de Technische Dienst van **Transavia.com** een belangrijke positie kunnen innemen.

Door de erkenning is de CAO tafel binnen bereik gekomen en hebben wij als zevende vakbond binnen **Transavia.com** aan tafel gezeten bij de CAO onderhandelingen 2008. De CAO onderhandelingen worden geleid door de heer Ron Scherft, die ook de CAO onderhandelingen bij de KLM voor zijn rekening neemt. Hij wordt geassisteerd door de **Transavia.com** GWK's en NVLT kaderlid Patrick Touw en NVLT bestuurslid Peter de Moor.

Zoals jullie hebben kunnen lezen op Transnet en in de CAO krant van **Transavia.com**, zijn de CAO onderhandelingen eind januari 2008 van start gegaan. De onderhandelingen vonden plaats in multilateraal verband wat inhoudt dat we met alle bonden van zowel grond, cabine als vliegdiens tegelijk een nieuw CAO afspreken voor de desbetreffende doelgroep.

Zoals we jullie toentertijd hebben verteld in een nieuwsbrief, heeft de NVLT zich ingezet voor een tiental punten. **Transavia.com** op haar beurt heeft ook een aantal punten ingebracht en dat gaat met name over het invoeren van zelfroosteren gekoppeld aan de nieuwe Arbeidstijdenwet(ATW) en het invoeren van belonings-



Peter de Moor

differentiatie.

Specifieke punten waar we met **Transavia.com** en de andere grondbonden lang over hebben gepraat zijn het invoeren van de maatregelen voortvloeiende uit het u wel bekende Berenschot onderzoek. Deze maatregelen moeten ingevoerd gaan worden in het huidige CAO, echter hiervoor is goedkeuring van de grondbonden vereist. We moeten zeggen dat de onderhandelingen zeer moeizaam zijn verlopen, maar zoals jullie hebben kunnen lezen zijn we er toch in geslaagd om op 6 juni, na een record van zestien CAO overleggen een principe akkoord af te sluiten.

Wij als NVLT vinden dat we een mooi principe akkoord hebben afgesloten voor een CAO voor 2 jaar. Met een structurele loonsverhoging van 3,5 % per 1 juli 2008, 3,5% per 1 april 2009 en nog eens een eenmalige uitkering bij het loon van juli 2008 van 1%, hebben we een mooie loonsverhoging te pakken. Daarbij gaat **Transavia.com** in overleg met de bonden een start maken met beloningsdifferentiatie wat met zich meebrengt dat de loonschalen ook nog eens gemiddeld met 10% worden opgetrokken.

De voorstellen van de NVLT als herwaarderen

van technische functies, invoeren van nevenfunctie toeslagen, uitkering bij overlijden en invaliditeit tijdens de uitvoering van werk, jubilaris regeling aanpassing, aanpassing van nachtdienst bonus en reiskosten verbetering heeft **Transavia.com** allemaal min of meer gehonoreerd.

Aangezien zo'n 40% van de GWK's op hun salaris maximum staan, gaat ook deze groep de komende jaren weer eens doorgroeien. Door deze maatregelen komen we aardig in de buurt van het Berenschot niveau. Naast al deze maatregelen om het loon wat op te schroeven, blijft ook de GWK functietoeslag bestaan en wordt geformaliseerd in het CAO. Iets waar we wel tot het einde van de CAO onderhandelingen aan hebben vast gehouden, is een toeslag proberen te bemachtigen voor de Cat A monteurs, welke tot op heden geen toeslag krijgen en volgens het Berenschot onderzoek wel zo'n 8% onder het marktgemiddelde betaald krijgen. **Transavia.com** is van mening dat dit een doorgroei functie is en men zeer snel in de GWK salarisschalen terecht komt en men dan wel recht heeft op een GWK functie toeslag. Ook geeft **Transavia.com** aan dat in deze groep geen markt probleem zit en men genoeg personeel kan krijgen. Wij als NVLT staan op dit punt absoluut niet naast **Transavia.com**. Een ander punt waar wij met **Transavia.com** niet mee door de bocht konden, was dat we geen extra vergoeding kregen voor een proefdraaiër & boroscooper. Gelukkig heeft **Transavia.com** wel aangegeven de functies waar de proefdraaiër in staat als nevenfunctie opnieuw te gaan wegen en daar zijn wij als NVLT ook weer bij.

De zomer is weer begonnen en zo ook het vakantieseizoen bij **Transavia.com**, wat inhoudt dat weer maximaal zal worden gevlogen, wat bij de Technische Dienst ook weer de nodige druk met zich meebrengt. Met de start van het nieuwe zomerseizoen zal ook de Technische Dienst en dan met name vliegtuigonderhoud van start gaan in een nieuwe organisatiestructuur. Gegeven het feit dat alle teams weer op sterkte zijn gebracht door alle bevoegdheden tegen het licht te houden, wat gepaard gaat met de jaarlijkse verschuivingen en de nodige irritaties, hebben we dit jaar ook nog te maken met de reorgani-



Onno van den Brink

satie van de teamcoördinatoren.

De twee teamcoördinatoren per team zijn komen te vervallen en worden vervangen door slechts 1 operationeel coördinator, welke op zijn beurt aangestuurd gaat worden door een team leider. Deze nieuwe OC'er wordt terzijde gestaan door twee ervaren GWK's met een nevenfunctie stand-in, welke samen de verantwoording hebben over een VO team.

Wij als NVLT zijn zeer benieuwd hoe deze nieuwe organisatie zijn functionaliteit en doeltreffendheid gaat bewijzen in de komende zomer.

Een zomer waarin **Transavia.com** wederom met meer vliegtuigen gaat vliegen met nagenoeg hetzelfde aantal mensen als vorig jaar. Deze zomer belooft dus wederom een succes te worden gezien het aantal vliegtuigen waarmee we gaan opereren. Echter het personeelsbestand en dan vooral de ervaring van de nieuwe technici binnen **Transavia.com** baart ons meer zorgen. Aangezien er een groot aantal nieuwe medewerkers aangenomen is vergt dat voor de ervaren GWK's meer energie om hen te begeleiden en daarnaast nog hun eigen functie te blijven uitoefenen. Elke nacht krijgen de technici zo'n 60 vliegbewegingen te verwerken met elk

zijn standaard inspecties en de daarbij behorende klachten. Aangezien er 's nachts slechts 17 vaste **Transavia.com** technici op dienst zijn, wat niet voldoende is om de vloot in zijn geheel te onderhouden, heeft **Transavia.com** dit jaar wederom de hulp ingeroepen van bureaus als Certifying Staff.com en besteden ze 's nachts een aantal vliegtuigen uit aan Stella Aviation. Stella gaat dit jaar tot maximaal 7 'staarten' voor haar rekening nemen tijdens de nachtelijke uren. We zien dit aantal 'staarten' ieder jaar toenemen hetgeen onze aandacht heeft. Deze aantallen moeten niet teveel groeien om zo het werk-aanbod in eigen handen te houden en de arbeidsplaatsen binnen **Transavia.com** te behouden. We zien dat de vliegers zelfs een regeling hebben opgenomen in hun CAO om maximaal een x procent aan inhuur toe te staan. Misschien ook een onderwerp voor de NVLT om daar eens over na te denken om zo onze banen en werk-aanbod in stand te houden.

Kortom weer genoeg onderwerpen om over na te denken in de aankomende zeer drukke zomer.

Jullie weten dat bij vragen over alles wat te maken heeft met je functie binnen **Transavia.com** de deur van de NVLT altijd open staat. Jullie vragen kunnen jullie het beste stellen per e-mail omdat je dan het snelste antwoord krijgt op je vraag! Jullie krijgen dan altijd een professioneel



antwoord want de NVLT heeft diverse mensen die op alle facetten binnen luchtvaartland hun connecties hebben. De NVLT heeft zelfs de beschikking heeft over een eigen 'huis' advocaat die als een van de weinige advocaten gespecialiseerd is in luchtvaart regelgeving. Kortom schroom niet om informatie bij ons in te winnen ■

Peter de Moor

Historische weetjes

- In 1947 brak in Den Haag een staking uit bij de bouw van het nieuwe KLM kantoor. Directeur Plesman drong bij de bouwondernemers tevergeefs aan op toegeven, want zijn gebouw moest af. Na afloop van de staking schonk hij de stakers zelfs duizend gulden ter leniging van de nood. Dit leverde Plesman een conflict op met de minister, want hij doorkruiste met zijn actie het algemeen aanvaarde beleid, dat de lonen moesten worden gematigd.

QUALITAIR Vacature-beschrijving, o.a.

- Wij zijn op zoek naar VMBO ers die opgeleid willen worden.
- Indien je aan het juiste profiel voldoet begin je in september met het opleidingstraject op het ROC in Hoofddorp.
- Nadat je het opleidingstraject met goed gevolg hebt afgerond krijg je een jaarcontract en ga je je droom waarmaken: sleutelen aan vliegtuigen.
- QUALITAIR betaalt de opleiding(en). Het is voor jou geheel kosteloos.
- Ook (reeds werkende) MONTEURS die omgeschoold willen worden zijn van harte welkom.
- **Zij krijgen een (betaalde) omscholing bij KLM Engineering & Maintenance.**

E-ATL

E-ATL of Electronisch Aircraft Technical Logbook

Met de introductie van de B777-300ER in april van dit jaar is er door de KLM een nieuwe stap gezet in het veranderen van een papieren Technical Logbook naar een elektronische versie, het Electronic Aircraft Technical Logbook(E-ATL). De KLM is de eerste maatschappij ter wereld die een geheel autonoom werkend technisch logboek hanteert aan boord van een vliegtuig. De toekomstverwachting is dat E-ATL ook op andere vliegtuigtypes zal worden uitgerold en dat luchtvaartmaatschappijen wereldwijd zullen overstappen op soortgelijke systemen.

Nu al worden nieuwe vliegtuigtypes zoals de A380 en B787 standaard door de fabrikant voorzien van een vorm van EATL. Dit betekent dat de 'Certifying Staff' van een hoop papierwerk af zal zijn en het hele afhandelingproces vanuit de cockpit kan worden uitgevoerd. Tevens is men onafhankelijk geworden van PC's of computerterminals op de grond. Het concept sluit aan op de 'paperless cockpit filosofie' die bij de KLM drie jaar geleden werd geïntroduceerd op de B777-200ER. Via een de Electronic Flight Bag(EFB) werden de handboeken zoals Minimum Equipment List(MEL), Flight Crew Operations Manual maar ook vlieg- en airport kaarten alleen nog maar ter beschikking gesteld via aanraak beeldschermen.

De reden om E-ATL te introduceren was de wens om een accurate, eenduidige administratie te voeren die real time te bekijken is.

Het komt, in het papieren ATL, nogal eens voor dat klachten door de flight crew onduidelijk worden omschreven of niet worden gemeld aan de grond. Zo worden soms posities niet vermeld of klachten warrig omschreven. Dit geeft bij de 'Certifying Staff' die het vliegtuig moest



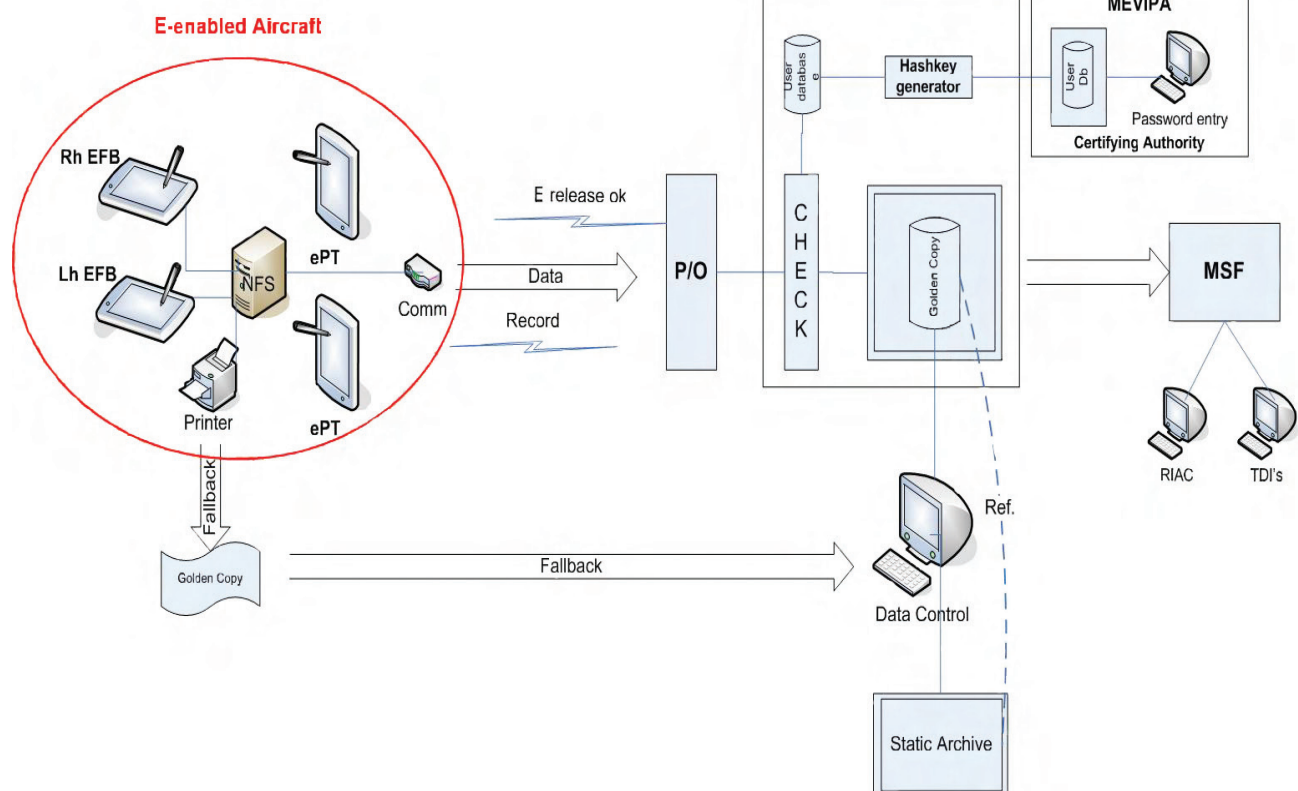
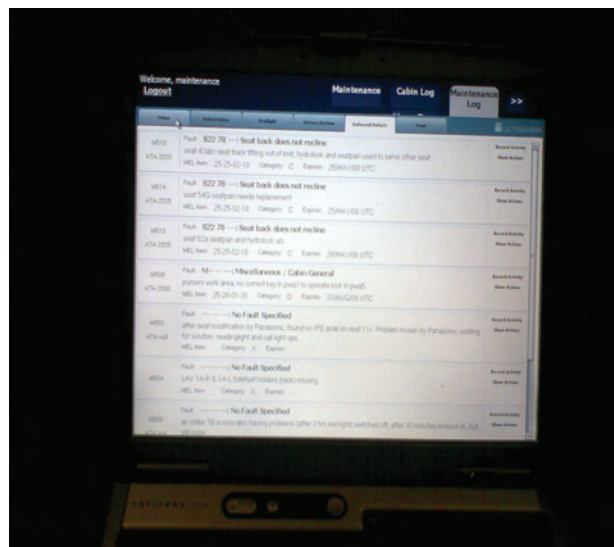
Ferry Laplooi

afhandelen verwarring en blijkt de verwachte status van het vliegtuig incorrect. Hierdoor neemt de kans op vertragingen toe omdat het vliegtuig minder snel inzetbaar is dan men oorspronkelijk dacht. In het E-ATL vindt de klachtomschrijving door vliegers en purser met vast omlijnde teksten plaats en dient er, daar waar nodig, in verplichte velden bijvoorbeeld een locatie te worden vermeld. De klacht wordt pas door het systeem, aan boord van het vliegtuig, geaccepteerd als alle logboek velden zijn ingevuld. Daarna wordt de logboek entry naar het grondstation gestuurd. Het grondstation laat na ontvangst van een klacht of logboek entree direct aan het vliegtuig weten of de entry in goede orde is ontvangen. Hierdoor is de status van het vliegtuig onmiddellijk voor iedereen inzichtelijk.

Om het systeem, E-ATL te kunnen gebruiken waren enige aanpassingen noodzakelijk. Het vliegtuig moest zogenaamd e-Enabled worden gemaakt.

Dit hield onder andere in dat een fileserver aan boord werd gebracht die als een spin in het web alle devices met elkaar verbindt. Tevens fungeert deze fileserver als backup en slaat alle

boordboek entries op. De fileserver is in staat wereldwijd, zowel op de grond als in de lucht, te communiceren met de grond via ACARS (VHF-radio), Satcom of een gatelink. Op de grond is een centrale database gebouwd waarin alle boordboek entries worden bewaard die dan als de 'Golden Copy' 5 jaar opgeslagen blijven. Als laatste moest alle 'Certifying Staff' in staat worden gesteld om door middel van een password een elektronische handtekening (electronic sign-off) te zetten.



Het E-ATL heeft dezelfde functies als zijn papieren tegenhanger. Klachten worden gerapporteerd en er wordt in vastgelegd wat de Grondwerktuigkundige heeft gedaan aan deze klachten. Klachten en onderhoud (zoals gepland werk, Pre-flight inspecties en Daily/weekly's) worden middels een electronic signoff (password) afgetekend. Dit neemt de plaats in van de handtekening die nu wordt gebruikt voor de Release to Service. Tevens wordt in het E-ATL bijgehouden hoeveel motor- en hydraulische olie wordt bijgevuld.

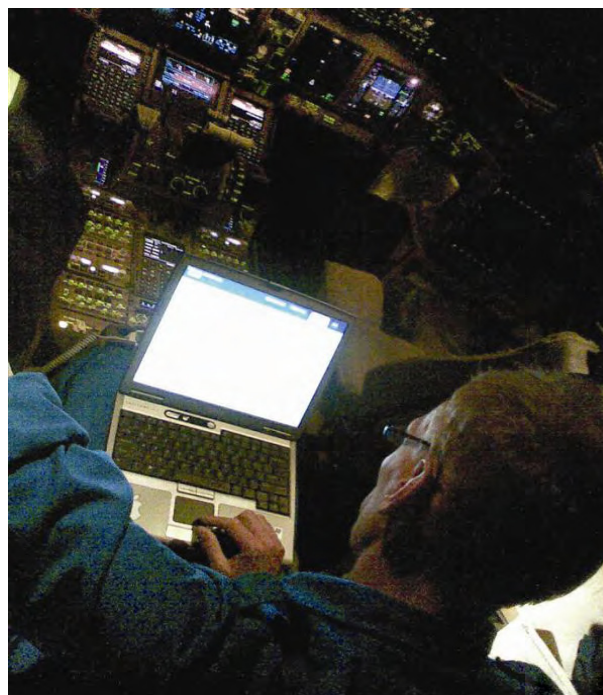
Globaal werkt het systeem als volgt. Iedere ingevoerde entry in het E-ATL wordt doorgegeven aan het grondstation. Het aankomststation kan hierdoor van tevoren anticiperen op de klachten die door de flight crew zijn gemeld. Bij aankomst van het vliegtuig zal de 'Certifying Staff' de klachten gaan bewerken en inspecties uitvoeren. Acties en inspecties worden in het E-ATL ingevoerd. Na zijn elektronische sign-off wordt de text dubbel encrypted doorgestuurd naar de gronddatabase. Een aparte module controleert of het signoff correct is en het bericht van het juiste vliegtuig is verzonden. Indien alles klopt krijgt men in de cockpit een terugkop-

peling dat alles correct is ingevuld en wordt de logboek entry gesloten. Alle informatie wordt tevens opgeslagen in de centrale grond database. De centrale database slaat alle informatie op die in het logboek staat. Hierdoor hoeven er op het grondstation geen papieren copies van de logboek entries meer te worden bewaard.

Mocht het vliegtuig zijn grondcommunicatie kwijtraken dan treedt er een 'fallback procedure' in werking. Alle entries die worden gemaakt moeten twee keer worden geprint en afgewerkt. De prints worden dan voorzien van een normale handtekening zoals nu ook in het papieren ATL gebeurt. De eerste kopie blijft achter in het vliegtuig en de tweede blijft achter op het station. Tijdens de vlucht tot aankomst op Schiphol probeert het systeem opnieuw te synchroniseren zodra er een nieuwe entry gemaakt en verstuurd is. Het mechanisme is simpel; als het grond station entry M187 ontvangt maar M186 nog niet is ontvangen wordt er een bericht verstuurd naar het vliegtuig met het verzoek om M186 nogmaals op te sturen. Dit gebeurt geheel automatisch.

Ingevoerde entries in de grond database kunnen niet worden veranderd. Additio-
nele informatie kan alleen worden toegevoegd op nieuwe entries welke wel een wijziging krijgen naar het origineel. De enige uitzondering hierop is de status van een klacht. Deze kan worden gewijzigd van bijvoorbeeld troubleshoot naar materiaal bestellen of indien dit voorhanden is dat het kan worden ingepland.

Bij het ontwikkelen van E-ATL heeft KLM gekozen voor de zwaarte vorm van beveiliging van dergelijke systemen en werkt min of meer zoals bij internet bankieren. Zo wordt alle communicatie tussen vliegtuig en de grond met behulp van een dubbele encryptie verstuurd. De signoff van de 'Certifying Staff' gaat nog een stap verder. Bij het verkrijgen van een password dient iedereen zich met een legitimatiebewijs te identificeren. Dit om te voorkomen dat iemand een signoff autorisatie zou kunnen krijgen onder een andere naam. Het password komt in het



systeem en wordt 'gehashed'. Dit is een zware vorm van encryptie. Het password is uniek en alleen bekend bij de desbetreffende persoon. Ook systeemoperators kunnen niet terughalen wat iemand zijn password is. Het systeem valt of staat daarom bij het niet uitlekken van dit password om de integriteit van het E-ATL systeem te kunnen garanderen. Dit is een nieuwe en belangrijke verantwoordelijkheid voor de 'Certifying Staff'.

Op dit moment is het E-ATL nog niet gecertificeerd door de Inspectie Verkeer en Waterstaat-Dienst Luchtvaart. Hieraan wordt hard gewerkt. Tot die tijd worden E-ATL en de papieren logboeken simultaan gebruikt.

Als het certificeringsproces is doorlopen kan worden gewerkt aan het uitbreiden van het systeem. Er wordt gedacht aan de mogelijkheid om aan klachten informatie te koppelen. Dit kunnen bevoorbeeld pagina's zijn uit het Fault Isolation Manual(FIM), Maintenance Tips of Continuation Training Bulletins(CTB). Hierdoor heeft de 'Certifying Staff' alle relevante informatie voorhanden en kunnen klachten sneller worden opgelost.

Ook de infrastructuur moet verder worden uitgebreid. Middels een zogenaamde 'gate-

link' (draadloze internetverbinding die zodra het vliegtuig aan een gate staat geparkeerd verbinding maakt) moet informatie zoals bijvoorbeeld software updates direct in de fileserver kunnen worden geladen. Buiten updates van boordboeken wil men in de toekomst ook het Flight Entertainment Systeem op deze manier updaten. Hierbij moet men denken aan het laden van nieuwe films en het laatste nieuws maar ook aan internetpagina's. Passagiers kunnen deze raadplegen zonder dat een internetverbinding nodig is ■

Op dit moment zijn slechts twee gates op Schiphol voorzien van deze gatelink maar zal waarschijnlijk in de toekomst worden uitgebreid naar de rest van Schiphol en van daaruit naar andere luchthavens op de wereld.

Al met al een nieuwe ontwikkeling waar in de toekomst waarschijnlijk een groot aantal van de 'Certifying Staff' populatie mee te maken zal krijgen.

Ferry Laplooi

M.m.v.: Donald van Tongeren, KLME & M Project-manager E-ATL KLM Engineering & Maintenance

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

NVLT algemeen:
E-mail: info@nvlt.org
Ledenadministratie:
E-mail: leden@nvlt.org
Redactie
E-mail: redactie@nvlt.org

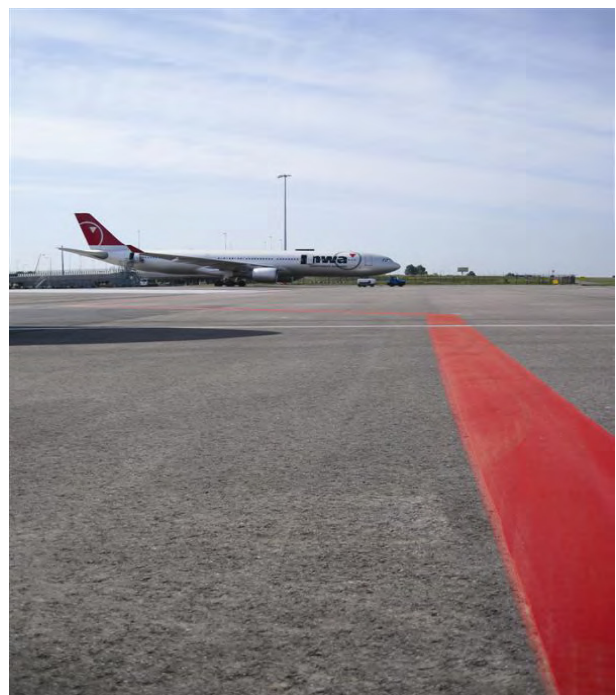
SMS Aktie

Op dit moment vindt er een actie plaats met de bedoeling om zoveel mogelijk 06 nummers van de leden te verzamelen. Op dit moment hebben ongeveer 200 leden hun 06 doorgegeven via de NVLT mail, nadat we een oproep op de nvlt mailinglist hadden geplaatst. Ook hebben enkele leden zich ingezet door 06 nummers te verzamelen. Het bestuur verzoekt (dit is uiteraard niet verplicht) alle leden die hun 06 nummer nog niet hebben doorgegeven dit als nog te doen.

Dit kunt u doen door een mail te sturen naar: E-mail: info@nvlt.org

Het bestuur zal de 06 nummers in een database zetten, zodat we zoveel mogelijk leden kunnen bereiken als dat nodig is. Het bestuur verzekert u dat de 06 nummers alleen voor nvlt doeleinden zullen worden gebruikt. Urgente informatie kunnen we dan verzenden via een groeps sms, dit kost relatief weinig en is razend snel. NVLT sms service is een toegevoegd communicatiemiddel en dient niet gezien te worden als een vervanger voor de bestaande middelen ■

NVLT Communicatie commissie



Opleidingen

Ook de afgelopen tijd lag het onderwijssysteem dat aan de basis ligt van goed opgeleid technische personeel voor de luchtvaart weer onder vuur. Het Regionaal Opleidingen Centrum (ROC) voldoet niet aan de eisen van de wet en komt zijn belofte niet na aan de leerlingen die enthousiast voor een studie in de luchtvaart hebben gekozen.

Dit is voor de NVLT een waar schrikbeeld, en zij begrijpt de houding van bedrijven en instanties niet, die hiermee te maken hebben. De demotivatie voor de (laatste) techneuten die nog willen kiezen voor het mooie vak als vliegtuigtechnicus, is weer een stap dichterbij.

Het is een warboel, niemand lijkt te weten hoe het moet, leerlingen krijgen verkeerde informatie en er zijn reparatie cursussen nodig om fouten recht te trekken.

Quick win: bedrijfsscholen wegbezuinigd.

Maar waar is het nu fout gegaan, en gaat men het in het vervolg beter doen?

Toen je vroeger van school kwam als LTS 'er, waren de keuzes die je kon maken vrij duidelijk. Of je ging verder leren, dus naar de MTS, of je kreeg te maken met het leerlingwezen. De MTS genereerde een hoger instap niveau bij bedrijven en het leerlingwezen bediende de meer praktijk gerichte onderwijs behoeftes. De grote bedrijven hadden veelal een bedrijfsschool, met dag- en avondopleidingen, en er kon op deze wijze eenvoudig worden ingespeeld op de behoefte van technische personeel op alle niveaus. Personeel had een betere binding met het bedrijf en bedrijven konden een solide basis garanderen aan het personeel. In deze tijd zou je het systeem betitelen als een 'win win' situatie.

Maar het moest tijdens de 'paarse' jaren 90 van Nederland allemaal anders en het onderwijssysteem moest daarom veranderd worden. En zo ging de LTS op in het VMBO. De theoretische leerweg, basisberoepsgerichte leerweg, kaderberoepsgerichte leerweg en gemengde leerweg moesten de motor worden van praktijk gericht

onderwijs. Omdat de meeste onderwijsdeskundigen het er nu over eens zijn dat de verwachtingen niet gehaald worden en er al gesproken wordt over het afvalputje van het onderwijs, zal een grote bezemactie nodig zijn om de fouten in dit systeem grondig te corrigeren.

Maar op dit moment hebben we daar niets aan en moeten oa. ROC's borg staan voor de vervolg opleidingen na het VMBO. ROC's zijn halverwege de jaren negentig ontstaan als gevolg van (verplichte) fusies van diverse MBO-opleidingen. Ook veel bedrijven stootten toen hun interne opleiding af, en lieten dit over aan de ROC's. De opleidingen tot luchtvaarttechnicus, resulteerden in opleidingsmisstanden. Niet correct afgenomen examens en meerdere opleidingsperikelen voor een AML houder Cat A en Cat B, haalden zelfs de rechtszaal.

Het gevolg van de veranderingen, ingezet in de jaren 90 was een verminderd enthousiasme van leerlingen om te kiezen voor een technisch vak in de luchtvaart.

De NVLT staat dan ook voor een degelijk opleidingsniveau voor het certificerend personeel in Nederland en roept alle betrokkenen op, hier gezamenlijk aan te werken. Daarom, geen reparatiecursussen meer, geen verkapte examentrainingen, maar goed inhoudelijk onderwijs dat voldoet aan de wettelijke eisen ■

Albert Hagen



overleg met kaderleden

Column

Mode, Rages, Trends

„DATZO” is een naam voor een verzekering, dat **IK.** daar niet aan dacht toen **IK.** dat voor het eerst hoorde.

Kijk **IK.** laatst tv, laat „**ALICE**” haar jurk wapperen, blijkt iets met internet te zijn.

IK. begin mij de laatste tijd steeds vaker af te vragen of wat **IK.** allemaal zie, wel klopt met wat **IK.** denk.

Valt er een cadeautje van mijn werkgever op de deurmat, dat mij moet attenderen op mijn **IK.** kwaliteiten, **IK.** moet mijn **IK.** gaan activeren en één of andere Amsterdamse school en Corporate Communications van de KLM gaat mij daarbij helpen.

IK. moet in actie komen, mijn **IK.** inzet is onmisbaar geworden voor mijn werkgever.

En **IK.** maar denken dat **IK.** dat al 20 jaar deed, maar het is schijnbaar nog niet genoeg, **IK.** kan nog veel beter.

Vermoedelijk wil Datzo mijn **IK.** vast wel verzekeren zodat **IK.** mijn **IK.** voor mij zelf kan houden.

Het zal wel weer een van de nieuwe trends worden in ondernemersland, want elke ondernemer wil wel een rage ontketen voor het personeel om de betrokkenheid te versterken.

Daarom geef IK. geheel vrijblijvend het volgende IK. advies:

- Stimuleer financieel
- Wees duidelijk over verwachtingen
- Maak taken breder
- Bevorder groei

Met deze vier IK.(punten) Creëer je succesvolle mensen, denk IK.

*Ps. Vermoedelijk snap **IK.** er niets van, maar mijn **IK.** vindt dat best wel begrijpelijk, dat mijn **IK.** steeds maar aan „**INTERNET**” moet denken.*

Albert Hagen