

MEDLEMSBLAD FOR NFO.

ORGANISASJONEN FOR DEN AUTORISERTE FLYTEKNIKER

NR 4 -86



SENTRALSTYRET NFO 1986.

Sekretariat.	FORMANN	ERIK THRONDSSEN SAS OSLTS-E2 Einar Aasvei 8, 3000 Drammen	arb 02 596888 prv 03 812010	
	NESTFORMANN	HELGE HANSEN FOF OSLTA-R Nygårdskogen 19, 3408 Tranby	arb 02 530900 prv 03 851572	155
	ORG. SEKR.	ARVID ROSENBERG SAFE OSL Brynsveien 112, 1352 Kolsås	arb 02 534656 prv 02 590658	
	TEKN. SEKR.	SVEIN HANSEN SAS EVEOM Bjelland, 8534 Liland	arb 082 82294 prv 082 84101	
	INFO REDAKTØR	ROLF DYBWAD SAFE TRD Ugleveien 23, 7500 Stjørdal	arb 07 825450 prv 07 825427	
	STYREMEDLEM	MORTEN ARNESEN SAS OSLTS-E3 Bjørkeallen 24, 2742 Grua	arb 02 596888 prv 060 25333	
	"	EGIL FØRRISDAL SAS OSLTS-E4 Sørumlia 72, 3400 Lier	arb 02 596888 prv 03 840972	
	"	EGIL HØSTAKER FOF OSL N.Linneslia 17, 3400 Lier	arb 02 530900 prv 03 840918	53
	"	MAGNE JOHANNESSEN SAS BGOTS Holtastølen 7, 5046 Rådalen	arb 05 130705 prv 05 226307	
	"	JAN LANGE BRO SAFE SVG Sandemyra 1, 4050 Sola	arb 04 651011 prv 04 651586	
	"	KONRAD LANGØY WF BOO Skiviklia 65, 8061 Løpsmarka	arb 081 27100 prv 081 10527	21
	"	KJELL NAAS SAFE SVG Sande terr. 30A, 4050 Sola	arb 04 651011 prv 04 652868	
	"	BJØRN NORDLI STERL. GEN Beverv. 9. 2030 Nannestad	arb 06 978586 prv 06 997706	
	"	SIGBJØRN NYSTAD WF BOO Langåkeren 3, 8050 Tverlandet	arb 081 27100 prv 081 32591	
	KASSERER	DAG LANGELAND FOF OSL Juterudåsen 5B, 1312 Slependsen	arb 02 530900 prv 02 544248	

Norsk Flyteknikerorganisasjon
Postboks 60,
N-1330 OSLO LUFTHAVN

Telefon NFO-kontor FBU (1230-1500) 02 596688

FORMANNEN HAR ORDET

Året -86 er på hell og vil bli historie. Ja, vil det være noe å bemerke hva som hendte i 1986 i forhold til vår brokete vei fra 1938....

De fleste vil vel si at; jo, det var da vi gjorde inngrep i "go-slow" paragrafen i Flyteknikeroverenskomsten.

Det er riktig og etter min mening var fremgangsmåten genial, vi fikk prosentuelle tillegg igjen som virker på lang sikt.

Den igjenstående del av anledningen til lovlig å gå sakte ble i henhold til hele intensjonen med virkemiddelet overlatt til lokalavdelingene.

Når det gjelder tarifforhandlingene og meklingen vil jeg si at ihvertfall sistnevnte var "ladet" med nyanser og prinsipper i forhold til NAF og dagsingsbestemmelsene.

Jeg kan heller ikke unngå å gi uttrykk for forhandlingsutvalgets ønske om en mer kreativ meklingsinstans.

Det var spesielt hyggelig å besøke Avd. Widerøe i Bodø og presentere det anbefalte forslag. Dialogen mellom de fremmøtte, som var mange, og undertegnede ble god og opplegget frister absolutt til gjenntagelse.

Mitt hovedinntrykk av året er at NFO i 1986 nok engang har manøvrert seg frem til karakteren, Bestått.

Med dette ønsker jeg alle medlemmer og forøvrig bladets lesere en riktig God Jul og Godt Nytt År.

Erik Throndsen

LEDER.

Vinmonopolstreiken har preget nyhets-
bildet i disse dager.
Aviser og diskusjoner på arbeidsplassen
har vært fylt av meninger for og imot
oppsigelsen av lederen av fagforeningen.

En ulovlig streik har foreningen vært
igjennom, og resultatet av den er jo
kjent for de fleste. En del av de
tillitsvalgte som deltok i streiken
måtte slutte som tillitsmenn, og for-
eningen må velge nye.

La oss håpe at våre arbeidsgivere og
NFO kan forsatt ha et så godt forhold
til hverandre at ulovlige streiker er
unødvendige våpen.

Redaktøren har vært på F-27 kurs siden
slutten av september, og har med det
hatt en del praktiske problemer med
å få gjort det som skal gjøres med INFO.
Heldigvis har B.Starholm OSLTSE stått
på til tusen, slik at det har vært mulig
å få til også dette nr. av INFO.
En bred skriftlig oppslutning om INFO
fra medlemmenes side savnes fortsatt.

red.

NFO SEMINAR

I

HAUGESUND

Undertegnede hadde den store glede å bli plukket ut til å være med på et seminar om arbeidsrett, forhandlingsteknikk, lokalforhandlinger og NFO's oppbygning og historie på Park hotell i Haugesund.

Med blandede følelser leste jeg timeplanen og syntes dette høstes tungt og kjedelig ut. Men foredragsholderene var flinke og klarte å holde oss våkne med mye matnyttig og interessant stoff. Fremmøte var senest kl. 18.00 onsdag den 22 oktober på hotellet i HAU. Det var to mann fra Sterling, fire fra Widerøe, 5 fra Braathen og O.Lind, S.Isaksen, K.M.Ertzgaard, S.Holmen, S.Bye og M.Fosse fra SAS. Fred Olsen representantene glimret med sitt fravær.

Kurskoordinator J.K.Langebro ønsket oss velkommen og orienterte om timeplanen og diverse praktiske opplysninger. Middag kl. 22.30 og deretter en tur i baren for sosialt samvær.

Torsdag og fredag holdt adv. J.E.Nilsen foredrag om arbeidsrett og forhandlingsteknikk. Han hadde noe kort tid avsatt til dette men vi kom greit gjennom stoffet. Det ble ryddet opp i en del spørsmål og vi diskuterte frem og tilbake om ansettelsesforhold, arbeidstid, overtid, retts tvister og interessedvister og forskjellen på dette. Hva er en protokoll? Hovedavtale og tariffavtale, forskjellen på disse og hva de inneholder. Videre gikk vi gjennom arbeidervern og arbeidsmiljøloven.

Nilsen var en dyktig foredragsholder og han kunne svare greit på spørsmål fra salen. Oppstod det tvil, ringte han til arbeidstilsynet og fikk svar der. Han informerte også om forhandlingsteknikk og organisasjonsoppbygning. Før jeg møtte opp på seminaret var jeg helt grønn når det ble snakket om disse ting. Det var deilig og få ryddet opp i tvil og lære mer.

Lørdag holdt E.Thronsdens foredrag om NFO's historie. Det var artig å se at folk som var med å dra foreningen i gang sitter i dag i høyere stillinger i de forskjellige selskaper. Etter en trang fødsel og elendig oppvekst var det bra at Giæver dukket opp og tok babyen i sine armer og bar den frem til det vi er i dag. Og det er ikke lite. Lørdag ettermiddag informerte S.Hansen om Chicago konvensjonen og ICAO samt flymekanikeropplæringen i Norge. Søndag var det en kort oppsummering før utsjekk, lunsj og avreise.

Desverre måtte seks mann reise hjem på lørdag men de resterende klarte å avslutte seminaret med flott stil. Hotellet var bra, maten etanes og fin underholdning på kveldstid. Steder å anbefale for senere seminardeltakere er: Discoen i kjelleren på hotellet, Saga dancing, Betzy, Maritim og Teatercaféen som var åpen døgnet rundt.

Til slutt vil jeg på vegne av alle deltakerne takke for et suverent flott seminar. ANBEFALES PÅ DET VARMESTE!

M.Fosse

TARMAC TJENESTE
LINE SERVICE
SOLA

på
norske
vinger

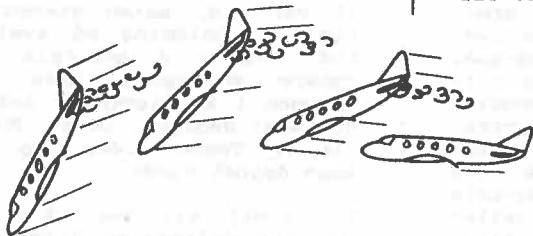
BR.SAFE Trafikk Avd. mener de kan og bør utføre alle funksjoner på tarmac. Det være seg push-back, tauting generellt, tilkobling av luft og strøm, de-icing, fueling etc. Arbeid som i dag utføres av mekaniker ved Line Service.

Bakgrunnen skal være pålegg fra oven om at autoriserte flyteknikere er mangelvare og for høyt kvalifisert for disse jobbene. Etter en tid med mye innleie og vanskelige forhold er dette nå snart over.

Omfanget av en slik omorganisering av line tjenesten er meget betenkelig. At selskapet ser det som hensiktsmessig at ufaglært arbeidskraft overtar endel funksjoner er vel og bra, hold bare fingerne unna ting som går på flysikkerheten. Vi mener at fueling, de-icing og opstart hører til aut.flytekniker sine oppgaver. DETTE ER SIKKERHET.

Den såkalte pre-departure check eller walk around check som i dag gjøres av pilotene skal også på teknisk Main Base utføres av pilot. Her skal ingen aut.flytekniker blandes inn. Betenkelig. Alle innen Line Service vet hva pilot sjekk er og spesielt i dårlig vær. HUFF!

Det finnes også andre like betenkelige sider ved saken og det er at selskapets ledelse setter igang et slikt arbeid som berører oss så vesentlig uten å følge "Hovedavtalen" som de er forpliktet til. Man spør seg stadig hvorfor det er mistillit til ledelsen? Svaret det er enkelt. Foreningene blir ikke koblet inn før arbeidet med "pakka" er ferdig. Da er det prestisje og for sent å gjøre annet enn å spikke fliser. Noen vil kanskje si at foreningen har vært med men det at ledelsen plukker ut tilfeldig personer er ikke det samme som at foreningens valgte styre er med. Helst blir disse ikke informert før en eller annen begynner å snakke. Så mistillit vær velkommen.



Mitt personlige syn er at pre-dep check skulle vært signert for i LMR og da helst av autorisert flytekniker. Minstekravet fra LV burde være minst annenhver sjekk. Svarene blir at flyene pr. i dag er så sikre at dette ikke er nødvendig. Overlat slikt mindreverdig arbeid til pilotene. Uansett bruker flyene ennå hjul og bremses, hydrauliske komponenter etc. som kan svikte.



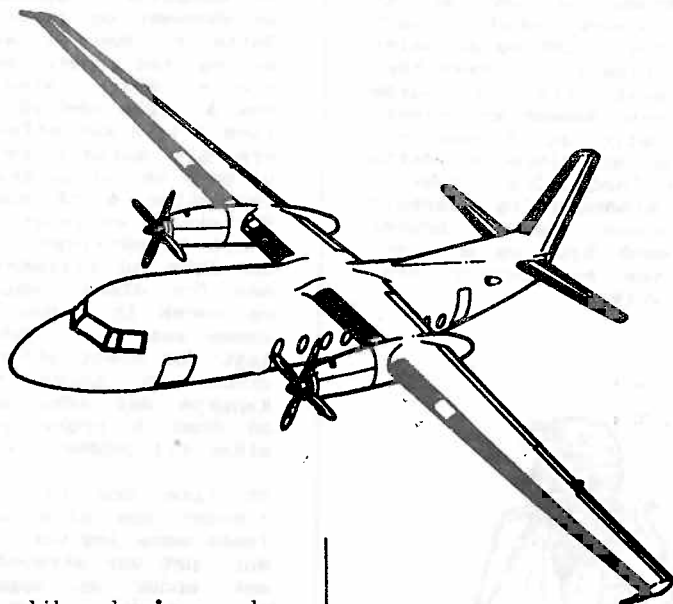
De bakenfor liggende årsaker er økonomi og atter økonomi. Dette er noe vi alle lever av og kan gjøre noe med i større eller mindre grad. Ved å kutte ned på det tekniske tilsyn kan effekten snarere bli motsatt rettet. Når vi også vet at selskapet streber etter å få godkjenning for økning av gangtiden mellom hvert hovedtilsyn (C-checken) bør ikke aut.flytekniker fjernes fra disse jobbene. Tenk om norsk LV hadde gjort det samme som FAA i USA og bøtelagt for slett utført pre-dep check og andre overtramp. Kanskje det ikke hadde vært så dumt å bruke aut.flytekniker til jobben likevel.

Et lite ord til slutt som gjelder oss alle og som jeg leste mens jeg var i El Salvador. Det var skrevet med blyant under et oppslag hvor et amerikansk selskap var blitt ilagt en kjempebot for dårlig teknisk tilsyn; "Det er nok at andre forsøker å knekke oss, la oss holde et så høyt nivå at vi ikke gjør det sjøl".

J.Kr.L.



DU GODE GAMLE FRIENDSHIPEN MIN



"PIP-PIP"

Så ung men likevel så gammel. Tatt med tang i 1984 og dødsdømt før det første åndedrag var fullført. Sparket brutalt ut av kuvøsen og inn i en stygg verden full av hån og spydigheter. Usmakelige bemerkninger som "pip-pip", "sagakrakk", og "kråke" har satt dype spor og er årsaken til varige psykiske men hos denne gjenfødte pensjonisten.

GAMMEL STAKKAR

Fast plass på spor syv med en sarkastisk DC-nier på hver vingetipp, som ikke lar det gå upåaktet hen hver gang en fiis lirker seg forbi en slitt O-ring. Den gamle stakkaren feller en usynlig krokodilletåre, det er nemlig ikke så lett å holde på luften i en slik alder. En DC-nier med like mange år på nakken ville etter all sannsynlighet brukt bleie og jernkorsett. Så det så.

ANSTRENGT MARKED

På tross av fjøslukt i cockpit og dasslukt lenger bak har denne sliteren maktet å etablere seg på et anstrengt marked. Til sine tider har det riktignok vært behov for kunstig åndedrett men hva mer kan man vente, desidert laveste prioritet og kronisk mangel på deler er årsaken til de fleste rekreasjonsopphold på spor syv. Takket være sine kjære og omsorgsfulle teknikere kommer den alltid på vingene igjen. Hvis noen på tekn. avd. FBU i denne forbindelse føler seg uteglemt, er ordet fritt.

FRIENDSHIPENS SJEL

Det tar tid for en tekniker å bli begunstiget med en Friendship's tillit. På grunn av skepsis og dårlig erfaring vil ikke en Friendship blottlegge sin sjel for hvem som helst. Man må være beredt til å la en steril og "feilfri" DC-nier være det den er og ta tidsmaskinen tilbake til etterkrigsårene. Som belønning forteller Friendship sine dypeste hemligheter og man lærer den å kjenne. Barnesykdommene går over og flyene går bedre og bedre. Tilliten er gjensidig.

DEN MÅ DØ

Hva leser man så; konkurransen innen luftfart i EF har øket raskere enn mange hadde trodd. Deregulering av luftfartsreglene innen EF. Penger, konkurranse, nye ruter. Omstendigheter som fremskynder fullbyrdelsen av den fastsatte dødsdommen. Friendship er for tørst og må dø----og nå som vi var blitt så gode venner, på tross av generasjonskløften.



FLIPP-FLOPP

Som ertstatnig er det nevnt hypermoderne skift-en-boks innretninger som ATR 42/72, F-50(i det minste en etterkommer), Dash 8/300 og British Aerospace ATP. Det oser flipp-flopp, carbonfiber, fiber-optikk og forvridde propellerblader lang vei.

GAMMEL OG KLOK

Sånn er livet. Den enes død, den andres brød. Den koslige gamle flymaskinen må selvfølgelig ikke stå i veien for nye og yngre krefter. Noe den sikkert har akseptert, gammel og klok som den er. Teknikerlivet på FBU blir imidlertid ikke det samme uten ITH, RNZ, KAC og alle disse kjære doninger. En bris fra fortiden er sannsynligvis snart forbi. Håper COD beholder et par stykker for kuriositetens skyld.

Dette er ikke ment som en for tidlig nekrolog men som en hyllest til denne tekniske overlevning som i skrivende stund lever i beste velgående. HIPP-HIPP.

BST.

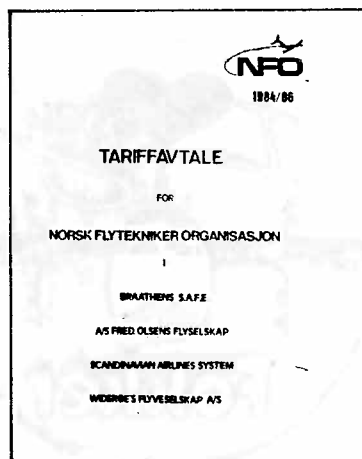
1986

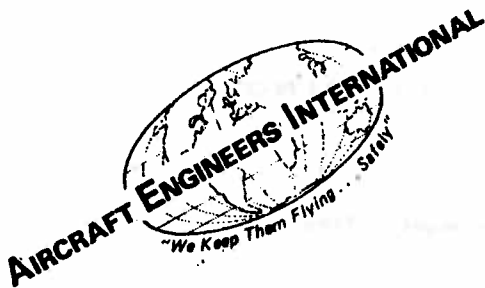
Kurs i "Arbeidsrett og NFO's organisasjon" ble avholdt på Park Hotel i Haugesund i tiden 22-26 okt.d.å. I alt 17 deltagere ble med på dette kurset som var beregnet på 20 mann. Dessverre meldte 3 mann forfall og 2 mann i aller siste øyeblikk. Dette skaper endel problemer for oss. Så håpet er at de som melder seg er noenlunde sikre i sin sak. Det er i allefall kurslederens ønskedrøm.

På dette kurset stilte SAS med 6 mann, BU med 5 mann, WF med 4 mann og Sterling med 2 mann. FOF uteble denne gangen. I alt var vi 19 mann med foredragsholder og kursleder de 2 første dagene og 20 mann fra lørdag. Alle deltagere ble innkvartert på enmannsrom og fikk full forpleining. Maten på hotellet er førsteklases. Så rammen om det hele skulle være i orden.

Foredragsholder i emnet "Arbeidsrett" var vår advokat Jan E. Nilsen. Etter kurslederens oppfatning er hans forelesning såpass lettfattelig at det ikke blir kjedelig. Hans foredrag strakte seg over 2 intense dager men inntrykket er at elevene likevel fikk det meste med seg. Dette kapittelet tar for seg en tillitsmanns plikter og rettigheter i henhold til Hovedavtalen som er første del av vår Overenskomst og er meget omfattende.

Lørdagsmorgen ankom NFO's formann Erik Throndsen og han tok for seg NFO's historie fra 1938 og frem til idag. Veien dit vi står idag har vært lang og kronglete. Det ble fremhevet at pr. idag har vi vår egen Overenskomst med del 1 Hovedavtalen og del 2 Tariffavtalen og at alle avdelingene lokalt har sine Særavtaler. Det har kostet mye kamp å komme dit vi er nå. Derfor håper og tror vi som idag stiller med dette at disse kursene skal skape grobunn for nye kandidater til styre og stell i fremtiden.





Det er også tydelig at emnet tariff krever noe mer tid enn hva vi hadde lagt opp til denne gang, så her har studiekomiteen litt å tenke på de også.

Annen halvdel av lørdag ble viet teknisk sekretær Svein Hansen fra SAS og Evenes. Han talte over emnene AEI, ICAO og generelt komiteens arbeidsområde. Hvor mange av våre medlemmer som vet hva dette er, er ikke godt å vite men i et nøtteskall dreier det seg om våre flytekniske sertifikater og deres fremtid. Noe tungt stoff kanskje men det er likevel viktig for oss.

Søndagen ble så en spørsmålsrunde avviklet hvor deltagerne var fordelt i tre grupper. Det hele ble så avsluttet med at gruppene fikk svare for sine tildelte arbeider. Inntrykket var at deltagerne hadde fått med seg en god del på disse dagene.

Det hele ble avsluttet med en god lunsj kl. 12.30 hvoretter de forskjellige returnerte hjem. Endel av deltagerne fra WF måtte reise hjem allerede lørdag fordi deres hjemreise falt sammen med cupfinalen i forball. Dit hadde visst de nordpå reist mann av huse, så det var trangt om plasser. Det er alltid noe å være oppmerksom på når en vil reise billig.

Et annet viktig punkt med disse kursene er at vi lærer å kjenne folk fra de andre selskapene og derved forstår deres særtrekk og egenskaper. Det er lærerikt og forhåpentlig styrker samholdet i NFO.

Sentralstyret og studiekomiteen håper at disse to kurser er vel anvendte penger. Det koster nemlig en god del penger av OP&UTV fondet og satse så stort som vi har gjort. Vi skal tross alt dekke tapte arbeidsfortjeneste og reiseutgifter utenom hotelloppholdet.



Kurslederen sittet igjen med det inntrykket at alle var stort sett fornøyd med oppholdet både kursmessig og sosialt og sier derfor vel blåst for denne gang.

Med hilsen studiekomiteen
J.Kr.L.

Jeg har valgt å dele opp dette innlegget i fire deler:

1. Nå situasjonen
2. Behov
3. Hvordan gjennomføre
4. Konklusjon

1. NÅ SITUASJONEN

I dag brukes ca. 7% av produktiv tid innenfor SAS Teknisk Divisjon til opplæring. Produktiv tid er et relativt begrep som sikkert kan diskuteres men det gir oss i allefall en viss referanse. Nedenforstående tabell er utarbeidet for Teknisk Divisjonsråd eller DT-rådet.

NYCKELTAL TEKNISK ÅRSUTBILDNING

	<u>CPH</u>	<u>ARN/LTA</u>	<u>OSL</u>
INSTRUKTØRER	30	13	9
KURSER	437	225	--
UNDERVISNINGSTIMER	25.231	7.200	4.000
ELEVER	3.593	2.230	600
UTDANNELSESTIMER	197.936	82.500	40.000

Tallenes tale er tydelig. Selv om vi må ta med i betraktningen at de forskjellige regionene har ulikt antall ansatte, så kommer vi i teknisk region Norge på en klar jumboplass. Av "poten" undervisning, tilfaller bare 12,5% av all teknisk opplæring region Norge.

Vi vet at for skoleåret 86-87 greier skoleavdelingen OSL-TH kun å produsere snaue 25% av basens anmeldte behov. Det diskuteres allerede hvilke oppsatte kurser våren -87 som må kanselleres. Enten et DC-9 typekurs med 13 elever eller noen MD-80 og brush-up kurser.

2. BEHOV

Om vi er på "hæla" i dag, så er ikke fremtidsutsiktene mye lysere. P.g.a. SAS sitt problem med å få ansatt kvalifisert arbeidskraft, har man blidt nødt til å ta inn ufaglærte til å utføre flyvedlikehold. Dette vil i fremtiden sette ekstra store krav til vår skoleavdeling. Belastningen på denne avdelingen vil også øke da bedriften plikter å gi opplæring etter den såkalte §20-loven.

Flyselskapene i Norge har selv laget følgende behovsanalyse for flyfagarbeidere 1987 - 1991:

<u>ÅR</u>	<u>BEHOV</u>	<u>TILGANG</u>
-87	69	51
-88	71	51
-89	66	51
-90	74	51
-91	<u>79</u>	<u>51</u>
	359	255

Dette gir oss et underskudd på 104, frem til 1991. I tillegg kommer det underskuddet vi har akkumulert opp i dag. Når det gjelder tilgangen på 51 stk. hvert år, så regner man med en fast tilgang på 22 stk. pr. år fra Luftforsvaret. Det vil i fremtiden være usikkert om denne tilgangen vil være så stor da Luftforsvaret p.g.a. sin akutte underbemanning vurderer andre avansement og lønnsordninger for sitt tekniske personell.

COD og ny flytype er et annet moment som vil belaste skoleavdelingen sterkt i årene fremover. Dette er en merkesak som vi i NFO avd. SAS vil prioritere særdeles høyt.

Det snakkes my on ny teknologi, prop-fan motorer etc. Hva vet vi om dette i dag? Utenom det en plukker opp i utenlandske flytidskrifter vet vi svært lite. SAS snakker om å investere i nytt flight-deck med den "nye generasjons" instrumentering. Er vi kapable til å kunne ta imot dette i dag, eller i morgen? Igjen er vi tilbake til opplæring.

Alt tyder på at behovet for undervisning/opplæring vil øke kraftig i årene fremover.

3. HVORDAN GJENNOMFØRE?

Egentlig er ikke svaret så vanskelig, rent bortsett fra at det koster penger. I ett firma som går med et overskudd før avskrivninger på 1.515.000 000 svenske kroner burde se seg i stand til å investere noen kroner i opplæring. En kraftig opprustning av skoleavdelingen må være første step. En utøkning med 3 nye instruktører som det nå har vært snakk om i over et halvt år, ser jeg på som en dråpe i havet i denne sammenheng.

Intensiveringen av Supplementary Production Training (SPT) er aktuelt. For å få større effektivisering og volum i SPT, må avdelingene settes bemanningsmessig istand til å kunne påta seg dette.

C.A.I. eller Computer Aided Instruction vil kunne komme inn som et effektiviserende middel på sikt.

Fortsetter neste side.

NORDENS
eget flyselskap 

4. KONKLUSJON

Vi er i ferd med å miste den fleksibiliteten som tidligere var vår styrke. I produksjonen gjør det utslag i at jobber

ikke blir gjort da man mangler folk med ITCAN-kurs, kompass svinge-kurs, pitot static osv., osv. Teknisk Divisjons målsetting er klar:

TEKNISKA DIVISIONENS STRATEGI FÖR TEKNISK UTBILDNING

1. DEN TEKNISKA UTBILDNINGEN SKAL SKAPA DE RÄTTA FÖRUTSÄTTNINGARNA FÖR EXCELLENS OCH EFFEKTIVITET I VÅRT ARBETE
2. EN FÖRSTEKLASSIG UTBILDNING ÄR EN VIKTIG FÖRUTSÄTTNINGEN FÖR KVALITETSÄKRING AV ARBETEN
3. VI EFTERSTRÄVAR RÄTT AVVÄGNING AV UTBILDNINGSNIVÅN MEN LEGGER OSS GÄRNA NÅGOT I ÖVERKANT FÖR AT SÄKERSTÄLLA UTVECKLINGSKRAFT
4. UTBILDNINGEN SKALL VARA MÅLINRIKTAD MOT DE BEHOV SOM FINNS FÖR ULIKA JOBB INOM DIVISIONEN
5. DEN TEKNISKA SPECIALUTBILDNINGEN SKALL FÖRDJUPAS PÅ VIKTIGA NYCKELOMRÅDEN
6. VI HAR INGA AVSIKTER ATT AVVECKLA NUVARANDE FLYGTEKNIKER- CERTIFIKAT FÖR DAGENS FLYGPLANTYPER. VI VILL REDAN NU STARTA EN DIALOG OM INRIKTNINGEN FÖR NÄSTA GENERATION AV FLYGPLAN
7. MED TEKNISK UTBILDNING SKALL MÄN OCH KVINNOR I TEKNISKA DIVISIONEN GES MÖJLIGHET TILL PERSONLIG UTVECKLING
8. UTBILDNINGEN ÄR ETT AV DE VIKTIGASTE STRATEGISKA VERKTYGEN FÖR TEKNISKA DIVISIONEN OCH SKALL DÄRFÖR MÅLMEDVETET BRUKAS SOM ET SÄDANT

Legg spesielt merke til punkt 6. Ingen har startet noen dialog med oss om "næste generation av flygplan".

Hvis ikke kursen legges radikalt om, kan vi bare fastslå at DT's målsetninger for

utdannelse av teknisk personell i Norge er urealistiske og ikke gjennomførbare. For ordens skyld er det fastslått at det er basens ansvar å løse de problemer som oppstår for å nå målsetningene.

Knud Grønnskar

Avd. STERLING

ARSMØTE

Avdeling Sterling holdt årsmøte på Gardermoen Airport Hotel hvor undertegnede ble valgt som formann. NFO SAS sitt forslag om heving av kontingent til kr. 200,- pr. mnd. ble vedtatt. For enkelthets skyld er det for avd. Sterling's vedkommende best at fondet administreres av SAS siden det regnskapsmessig føres av E.Grohshennig.

NFO KURS

Vi har hatt to mann på kurs i forhandlingsteknikk/arbeidsrett i Haugesund 22/10 til 26/10-86. Kurset kan på det varmeste anbefales for alle medlemmer siden nivået er lagt til et plan som ikke krever noen forhåndskunnskaper i bruk av paragrafer eller forhandlingsteknikk.

11 MANN

Vi er etter hvert blitt en sammensveiset gjeng på 10 stykker samt en til som begynner 1 januar -87.

B-727 KURS

I januar 1987 startes et kurs på B-727 hvor 5 nordmenn og endel svensker og dansker skal være med. Kurset vil bli holdt med instruktører fra DAN-AIR, London, med teori lagt til Gardermoen og praksis/simulator til basen i CPH. Her er vi i den situasjon at NFO medlemmer ikke for gå på kurs i CPH p.g.a. at skolen drives av dansk LO.

GOODBYE DC8-63

Eventyret med DC8 for Sterling er forbi etter å ha vært i Sterling's eie to og et halvt år. Nå hevder Scanair i sitt interne blad "Scanair Mail" at de ble tatt på sengen ved

denne transaksjonen. De 10 dagene som var satt av til ombygging av flyet, ble til 3 måneder og regninga kom på ca. 10 mill.kr. p.g.a. korrosjonsskader. Flyene har imidlertid hele tiden vært operert i henhold til SAS's vedlikeholdssystem, så det blir ifølge Scanair Mail ikke reist erstatningskrav mot Sterling. Som en avrundning av det hele har Scanair Mail latt flyet prege forsiden av bladet og sier: Værdens bästa DC8. Og takk for det.

Som erstatning for de 3 DC8 har selskapet kjøpt 4 stk. B-727-200 fra US-AIR. Det første kom i drift 11/11-86 og de 3 neste våren 1987. I tillegg har man innleid en B-727 fra Avigonex, Jugoslavia, i en 6 måneders periode. Tegn tyder på at det bærer mot en enhetsflåte av B-727-200.

FORHANDLINGER

Forhandlinger om nedsettelse av arbeidstiden er iorden for vår del. Fra 1/1-87 blir arbeidstiden 33,6 timer pr. uke, med kompensasjon på time-lønnsatsene. Ved lønnsforhandlingene for 1986 er det gitt et tillegg for det sentrale oppgjør på kr. 1,- pr.time, samt betaling for Flight Mech tjeneste på kr. 40,- pr.flit.h. I tillegg har vi inne et lokalt krav på 2% fra 1/10 som vi ennå ikke har fått bekreftet.

Vil til slutt ønske våre egne og andre NFO-medlemmer en God Jul og et Godt Nytt år.

M.G.

BRAATHENS SAFE

HVA

MED

OSS GAMLE ??

Når B-767 nå har reist sin kos er som kjent de flytekniske sertifikater på F-27, F-28 og B-737 de aktuelle sertifikater for Braathen Safe og Busy Bee. De som har sertifikater på B-767 får beholde dette sertifikat tillegg etter at flytypen nå er ute av bildet. OG DETTE ER JO VEL OG BRA.

Vi har merket oss at konferanserommene i nybygget på Fornebu har fått navn som Heron, Dakota, Skymaster, Cloudmaster, Friendship, Fellowship og Boeing. Velklingende navn som ikke minst vi gamlekara assosierer oss med.

Vi som har sertifikat på alle disse flytyper, men mangler B-767 (i alt 7 sertifikater), vi har betalt for 1 -ett- sertifikat mindre enn de med 4 sertifikater. Dette synes vi er urettferdig ettersom vi stiller likt med hensyn til å dekke Braathen Safe og Busy Bee's behov for flytekniske sertifikater. Derfor ber vi herved om at denne forskjellbehandling blir rettet opp snarest. Gamlingene med 7 sertifikater burde vel kunne oppnå samme lønn som ungdommene med 4?

Vi godtar ikke hypotetiske betraktninger angående B-767/F-28 som unnskyldning for den blunder som her er gjort. I flg. siste BU-stikka kommer B-767 aldri mer i Braathens tjeneste. Det er neste generasjons fly som nå skal vurderes. -Sitat: Vi har vinket farvel til et fantastisk fly-.

Vi tro heller ikke at ovenfor skisserte lønnspolitikk er vanlig i Braathen Safe. Vi synes i fullt alvor at vi gamlekara med alle våre sertifikater også burde motta topp-lønn som aut.flyteknikere.

Det er med enn viss flau smak vi mottat Norges Vels medalje for lang og tro tjeneste samtidig som man av selskapet blir vurdert/premiert på denne måten.

Sola/Fornebu 6 nov 86.
Med hilsen fra de gamle
autoriserte.

SAS LINJESTASJONER

Hvor er dere, sluggerne fra linjenettet, utenlandstasjoner, OM. Redaksjonen savner skriftlige ytringer fra andre steder enn de sentrale østlandsområder. Det må da skje et eller annet som kan være verdt å skrive bort om. Det krever kun en halv times tid og et par milligram med blekk.

Hva med synspunkter på AREA inndelingen av Norge, festlige historier fra et sted utenfor Norge eller reiseskildringer fra cosmopolitanske OM-folk (Øyvind F. er flink han).

Innlegg til bladet behøver ikke være ferdig maskinskrevet, bare det er forståelig. Papirkvaliteten spiller ingen rolle, bruk gjerne SAS-papir.

Skriv gjerne om positive, snille ting. Det vil rette opp balansen i bladet og spare fin-skriverens frue for mye bank.

BST.

PS. Bruk gjerne VDU/printer hvis denne epistel resulterer i HOT-START av kulepennen og påfølgende havari.



STRESS

OG

FLYTEKNIKERYRKET

I vårt daglige arbeid som flyteknikere, er vi utsatt for endel stressfaktorer. Det være seg tidspress, arbeidsbelastning, mangel på deler/verktøy, forholdet til kollegaer og overordnede eller misnøye i jobbsituasjonen generelt.

Med gamle fly, økt arbeidsbelastning og utilfredstillende fasiliteter, har vi lært oss de fleste "triks" for å få flyene på rute. Oppfylles de krav som stilles til den enkelte og til organisasjon/avdeling? Har dette resultert i nedsatt sikkerhets- og kvalitetskrav? Går vi på akkord med oss selv?

Hva med privatliv og familie, er det ting her som influerer på vår hverdag og arbeidsinnsats? Hvordan er ditt forhold til alkohol og bruk av medisiner og beroligende midler? Vårt arbeid krever 100% konsentrasjon og arbeidsførhet -- annet kan få katastrofale konsekvenser.

HVA ER STRESS

Stress er noe vi må leve med, i større eller mindre grad. For å kunne kontrollere og reagere rasjonelt på stress, må man vite hva stress er og hvilke symptomer man kan få. Dette er også viktig for å kunne fungere i sitt nærmiljø. Hvilke reaksjoner det kan vekke blant arbeidskolleger og familie bør man også tenke på. En person i en ukontrollert stresssituasjon kan ha en meget ødeleggende effekt på sine omgivelser.

Doktor Hans Selye, stressforsker, har definert stress som følgende: "Kroppens ikke spesifiserte reaksjon på belastning eller krav av positiv/negativ art". Sagt på en annen måte: Den enkeltes reaksjon, fysisk eller psykisk, på omstendigheter som skremmer, forvirrer, opphissar eller irriterer.

Man snakker også om en persons stressgrense, avhengig av personlighet og omstendigheter. Lengre perioder med kontrollerbart stress kan føre til overbelastning, og kroppen begynner å reagere ukontrollert.

STRESSGRUPPER

For å kunne lære seg å leve med og kontrollere stress, må man kunne identifisere stressfaktorer, i eller utenfor jobb. Man deler stress i fire grupper, som følger:

Type 1.

Endring i rutiner, omorganiseringer eller unormale arbeidstider/overtid som går direkte på den enkeltes jobbsituasjon.

Type 2.

Endringer i ens privatliv, sosialt, familiært eller miljømessig.

Type 3.

Økt arbeidsbelastning og ansvar i jobben. Uklare ansvarsforhold. Spydige kommentarer eller negativ kritikk fra kollegaer eller overordnede.

Type 4.

Økonomiske vanskligheter. Politiske forhold og situasjoner innen- og utenriks.

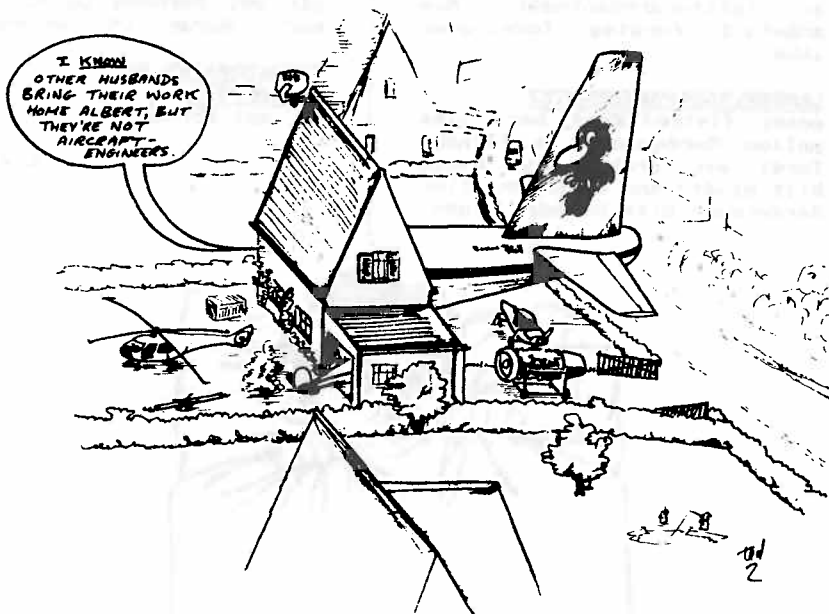
De nevnte faktorer er ting vi alle er, eller blir berørt av og må lære oss å leve med. Den enkeltes reaksjon på disse faktorer er meget viktig. Symptomer på at man har "nådd grensen", gir seg utslag på tre sentrale områder:

- A) Følelsesmessig
 - B) Adferdsmønster
 - C) Fysisk tilstand
- A) Apati, nervøsitet, irritasjon og mental ubalanse er typiske psykiske reaksjoner.
- B) Adferdsmønstret blir irrasjonelt, man isolerer seg, er usosial eller begår såkalte kriminelle handlinger.
- C) Rent fysisk føler man seg sliten og trøtt, blir lettere syk, med sykefravær, overforbruk av medisiner som igjen får andre følger.

Kanskje vi kjenner igjen noe av dette, enten av egen erfaring eller i våre nærmeste omgivelser? Det er meget viktig å vite hva stress er og hvilke reaksjoner det kan ha på deg og dine omgivelser. Om vi vil eller ikke, er faktorene til stede. Du selv må lære ditt reaksjonsmønster å kjenne - kun da kan du identifisere og kontrollere det.

Vårt arbeid med og rundt flymaskiner stiller store krav til den enkelte. Kjenn deg selv, vit din begrensning, kun da er du funksjonsdyktig og kan utføre det viktige yrke du har valgt og de arbeidsoppgaver du blir satt til.

--Sakset og fritt oversatt fra
Aviation Mechanics Bulletin--
av Kjell Hasleto



MENINGER OM HOVEDFLYPlassen

SOSIALDEPARTEMENTET OG HELSE DIREKTORATET

mener utbygging av Fornebu vil medføre store helsemessige konsekvenser for et stort antall mennesker som fra før er utsatt for alvorlige, negative miljøbelastninger. En utbygging vil resultere i 15 overflyvninger over Oslo pr. time i visse perioder.

De samme instanser sier også at Gardermoen vil medføre vannforurensning. Gardermoen har heller ikke de beste forutsetninger for fortynning av luftforurensninger. Noe anbefalt forslag foreligger ikke.

LANDBRUKSDEPARTEMENTET

mener flytrafikken bør deles mellom Gardermoen og Fornebu fordi arealbruken med dette blir mindre enn om Hurum eller Gardermoen blir hovedflyplass.

MILJØVERNDEPARTEMENTET OG STATENS FORURENSNINGSTILSYN

mener Hurum vil forårsake minst forurensning totalt sett.

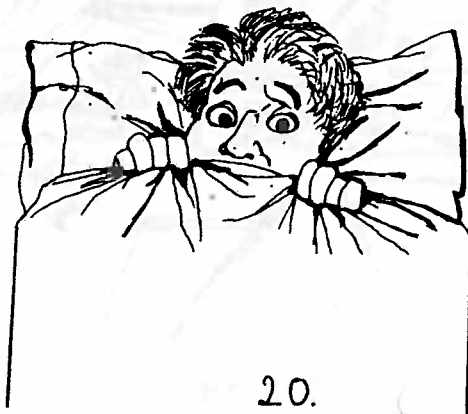
Miljøverndep. mener likevel at Gardermoen peker seg ut som det alternativ som best understøtter målet om regional balanse i det sentrale Østlands-området og at Hurum vil ødelegge rekreasjons- og naturområdene rundt Oslofjorden.

Statens forurensningstilsyn går mot Fornebu og har plassert Hurum på annenplass.

DIREKTORATET FOR NATURFORVALTNING

går mot Fornebu.

Så vet vi det!
BST



SAS OVERSKUDD-ANDRE UNDERSKUDD

IATA medlemmene, 147 i alt vil sannsynligvis tilsammen tape et sted mellom 600 og 800 millioner dollar i 1986.

På tross av sitt medlemskap kan SAS skryte av et overskudd på 1.5 milliarder svenske kroner - i overkant av 200 millioner dollar.

Eller for å si det slik at alle forstår hvor mye penger dette er; våre folkevalgte kan bygge seg ca. 15 stortings-garasjer for denne summen, ikke dårlig.

BST

BRANN!!

Heldigvis er det sjelden det brenner i våre fly. Når man så får to tilfeller i løpet av to dager, kom spørsmålet opp om når vi sist hadde gjenomgått øvelse i brannslukking. Vedkommende teknikere som hadde begge branntilløpene hadde aldri vært med på brannøvelse eller noen gang brukt et brannslukningsapparat.

Før i tiden da alle var unge, hadde vi teori og praktisk øvelse en gang i året. Det er vel en syv, åtte år siden nå.

Kanskje på tide med en øvelse igjen.

K.G.

MEDLEMSINNSATS

Etter redaksjonsmøte på Fornebu, den 27/11-86, ser jeg noe lysere på framdriften av medlemsbladet. Vi diskuterte der hvordan det skulle være mulig å skaffe fram noe mer stoff enn det har vært mulig fram til nå.

Men så tips til medlemmene, vet du om noen som driver med: Restaurering av fly, eventuelt bygging?

Redaktøren trenger bare et lite hint, en telefonisk beskjed eller en lapp i co-mail.

Det er nå en gang slik at medlemmene er spredd ut over det ganske land. Det skjer ting som det synes må være uten interesse for andre. Men så er det bare det at når det kommer til stykket så er det av interesse for medlemmer i Stavanger å kunne ta del i det som skjer i Hammerfest eller Oslo.

Et eksempel kan nevnes. Det burde være en selvfølge at det å få ny hangar i Bergen (SAS), hadde avstedkommet noen ord i medlemsbladet. Fortrinnsvis fra en eller annen som er bruker av innretningen (for ikke å fornerme Vestlandsmafiaen, så var dette et tilfeldig valgt eksempel).

(Men det var nesten like godt som da det i et nr. av bladet ble spurt om det var gått permafrost i kulepenna til WF i Bodø. Der har det også vært mistenkelig stille i de senere år).

Rolf Dybwad.

50 MILLIONER I TAP

Det har vært spekulert både i presse og internt over hvor mye gå-sakte aksjonen under lokaloppgjøret i -85 kostet SAS. Alt fra at SAS tjente på konflikten til at de tapte 3 millioner hver dag har vært nevnt i pressen. Nå foreligger regnskapet og konflikten kostet SAS reelt 50 millioner kroner, eller det samme som det nye verkstedbygget som i disse dager er under oppføring på Fornebu.

Dette er en stor sum penger og noen må sitte igjen med godt svidde fingre. En ting er sikkert, SAS vil aldri bruke denne fremgangsmåte i kommende konflikter, til det viste den seg altfor dyr.

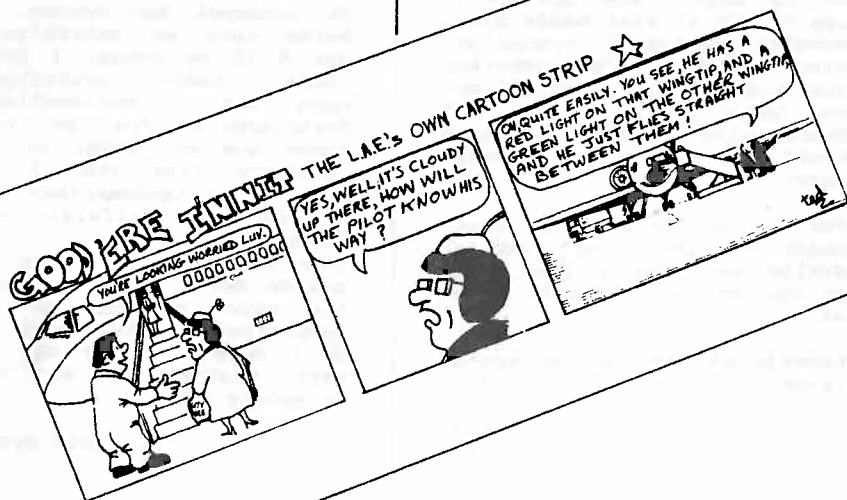
K.G.

BRAATHEN SAFE

For de av dere som er interessert i Braathen Safe, ville det være lurt å skaffe seg AIR TRANSPORT WORLD for november 86. Det er der en 5-siders artikkel om firmaet i dag og framtidsutsiktene.

I hvert nr. av dette flybladet er det en lapp med FREE SUBSCRIPTION OFFER, så har du fått tak i et nr., er det en enkel sak å sende inn lappen og for ettertiden få dette bladet fritt tilsendt.

R.D.



NEWS!

ÅRSMØTE I AVD. SAS

Avd. SAS avholdt årsmøte den 20/11-86. Møtet ble gjennomført uten dramatikk. Forslag til endringer av konfliktfondets vedtekter var vel regnet som den tyngste "biten" og var preget av saklig diskusjon.

Avdelingens hovedtillitsvalgte ble gjenvalgt for 1987;

Formann: Morten Arnesen
Nestformann: Kjell Hasleto
Sekretær: Knut Grønnskar
Kasserer: Edmund Grohshennig

SAS HANGAR BERGEN

Nå har også SAS teknisk i Bergen fått sin hangar. Dette gir mulighet for at denne linjestasjonen kan utføre mer variert maintenance enn tidligere. Bergen er den største SAS linjestasjon i Norge.

BYTTEHANDEL BU

Etter hva INFO-redaksjonen erfarer er det aktuelt for Braathen Safe å bytte bort sine to siste F-28 mot en stk. B-737. Et canadisk selskap er nevnt i denne forbindelse.

ARBEIDSTIDFORKORTELSEN

Samtlige avdelinger innen NFO har pr. 27.11. kommet til en ordning med sine respektive selskaper angående arbeidstidforkortelses problematikken, bortsett fra Widerøe.

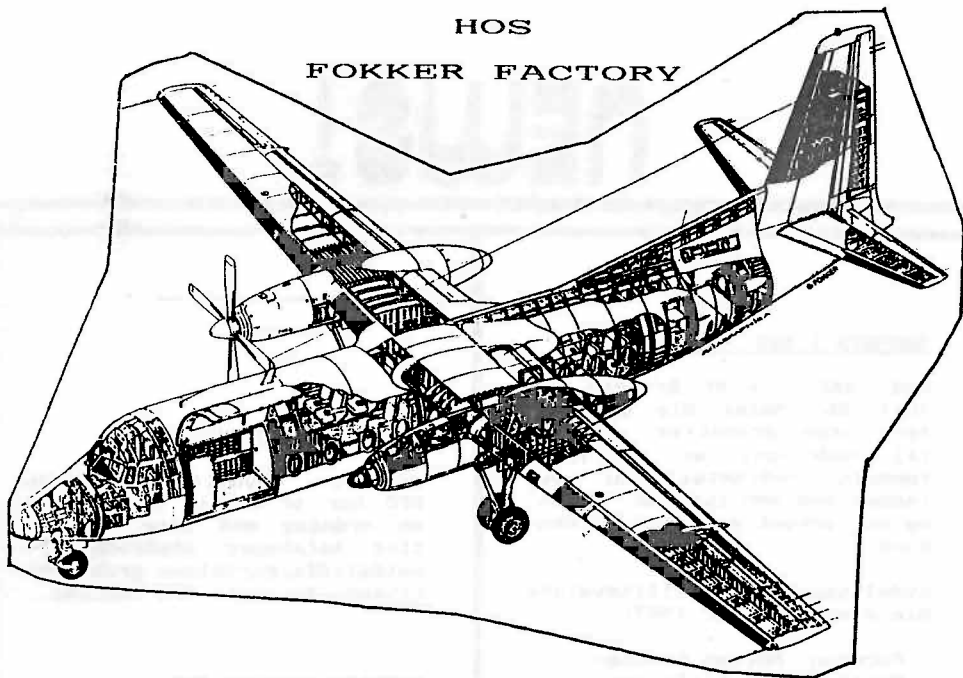
TERMINALBYGNING SVG

Den nye og Norges mest moderne terminalbygning i Stavanger skulle etter planen vært ferdig i høst. Vårens lock-out er blant årsakene til at den ikke vil stå ferdig før februar neste år.

WIDERØE HANGAR BODØ

Widerøe er i ferd med å reise en ny hangar i Bodø. Den blir muligens klar til sommeren.

F-27 KURS
HOS
FOKKER FACTORY



Redaktøren har vært på FOKKER fabrikken i 5 uker for å få med seg det grøvste når det gjelder F-27.

Kurset var profesjonelt lagt opp, og det var tydelig at de hadde lang erfaring i å kjøre slike kurs. Nå passet ikke alt av undervisningen helt da kurset var basert på -600. Noe som vi ikke har men det var folk fra mange selskaper som gikk på kurset og de hadde valgt ut en type slik at det ikke skulle bli den totale forvirring for de stakkarene som gikk der. Kan nevne at det var folk fra Thailand Marine som hadde en marineversjon av flyet, det var noen fra Elfenbenskysten, fra Libya, fra USA og sjølsagt fra Sverige. At dette konglomeratet fungerte som klasse kan synes underlig, særlig når en tar hensyn til bakgrunn hos den enkelte.

Det var så som så med tale-gaver i engelsk hos en del av deltagerne men det viste seg til slutt at alle hadde fått med seg det grøvste.

At en av instruktørene var nærmest rasist synes ikke jeg var særlig heldig men det virket ikke som om noen av de det gikk ut over tok dette så høytidlig. Det var jo litt slående at han enkelte ganger kom og fortalte ting om flyet bare til oss nordmenn. De andre måtte få det på en enklere måte. Det ville bare virke forvirrende på dem om de fikk de samme opplysningene.

Det ble selvfølgelig fortalt historier om rare ting som var gjort med flyene ute i trafikk. Det var bare så slående at alt dette hadde skjedd i den tredje verden. Og sjølsagt ikke i akkurat de landene disse folkene var fra.

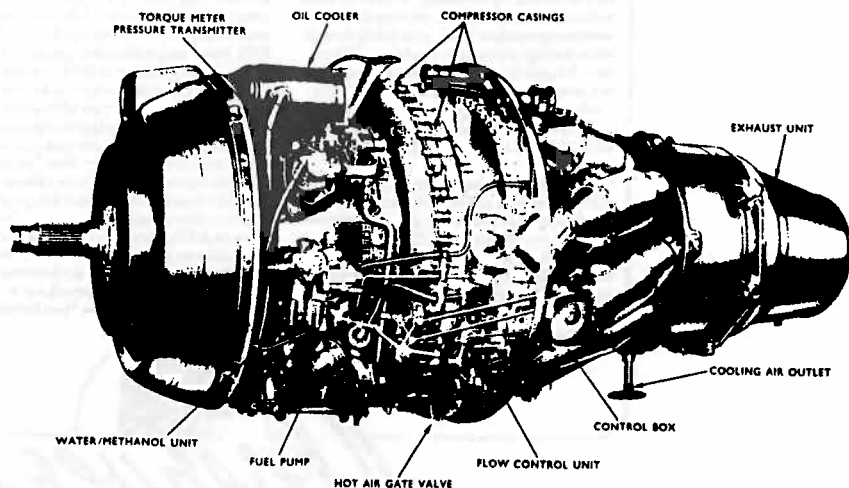
Ellers var det som sagt et flott opplegg fra fabrikkens side. Taxi eller buss kom hver morgen til hotellet. Det var samme transport tilbake til hotellet etter skoletid. Lunch ble servert i spisepausen og det var satt av tid til omvisning på productionline. Det var bare det at de hadde sluttet produksjonen av F-27, så vi fikk med oss en masse skryt og blaing om F-100 og F-50. For den som ikke har vært på en liten flyfabrikk før, var det vel interessant å se hvor mye "snekkerarbeide" som egentlig ble gjort der. Å lage fly er ikke som å sprute små plastbiter ut av en automatbenk.

De la ikke skjul på at de hadde problemer med de nye flyene. F-100 f.eks. ble først konstruert med samme type dør som på F-28. Så fikk de en stor bestilling fra USA som ville ha pluggdør, som eks. på DC-9. Det skulle de

få men den var ikke konstruert enda. Når så Swissair fikk høre at det var mulig å få en annen type dør, ville de også ha det. Problemet var at de flyene Swissair skulle ha var kommet så langt at de måtte få gammel type dør alikevel. Det var da trussel om kanselering av ordre osv. Tilsvarende problemer var det med F-50 og begge flyene var kraftig forsinket i produksjonen.

Kursdeltagerne hadde ikke fritidsproblemer. I en så stor by som Amsterdam er det tilbud til enhver. Vi fra Braathens leide bil en week-end og kjørte rundt hele landet. Fikk med oss pitoreske byer, vindmøller og enorme diker. Den lengste demningen vi kjørte over var faktisk 28 km. lang. Ble ferdigbygget i 1932 og det ble gjort praktisk talt uten bruk av maskiner.

Rolf Dybwad.



SAS fantastiska flygplansaffärer

Jeg håper trykken behandler dette innslaget skånsomt.

Skriften blir vel i det minste laget men jeg håper at de fleste får noe ut av artikkelen.

Tragi-komisk lesning av dette kaliber vokser ikke på trær.

Sakset fra et svensk flyblad "MACH 26", nummer 3 -86.

BST

Den fjærde februar i år teeknade SAS ett avtal med Sterling om att k pa tre DC-8-63, som varit i Sterlings ägo sedan 1984. Innan dess var de i många  r i t jnst hos Thai, som i sin tur köpt dem från SAS vid den första oljekrisen.

I köpet ingår fyra motorer per flygplan samt reservmotorer och annan utrustning. OY-SBK och OY-SBL var vid försäljning- en utrustade med s.k. hush-kits, extra bullerd mpare kring motorerna för att m ta de h rdare kraven på l dd mpning. OY-SBM skulle f reses med hush-kits i samband med modifiering till Scanair-standard på Arlanda. D r upptäcktes så allvarliga korrosionsskador framförallt i taket och i bakre delen av planet att alla tankar på att sätta det i trafik som planerat i mitten av april snabbt övergavs.

OY-SBM kom till Arlanda första april, och under andra omständigheter skulle man  nske kunna tänka sig att Sterling-gubbarna satt i Köpenhamn och storskrattade. Men vid det här laget visste de inte riktigt vilken bra affär de gjort, eftersom SAS själva haft hand om den "tung "  versynen av planet även då det ägdes av Thai International och Sterling. SAS själva borde alltså bättre än någon annan veta vad det var man betalade dyra pengar för.

Men ännu allvarligare  r att SAS inte upptäckt säkerhetsriskerna vid sin reguljära  versyn:

"Svensk Pilotförening har alltid haft höga tankar om SAS tekniska standard, men som vi ser det nu så var det endast tack vare en f rs ljningsmodifiering som dessa skador över huvud taget upptäcktes," skriver pilotf reningens tidning Flygposten i en kommentar.

"Helrenoveringen" av OY-SBM innebar förstås en kraftig f rs ning, och för att klara trafiken var man tvungen att hyra in en ers ttningssmaskin. SAS, som aldrig varit så värst duktigt på att hitta maskiner vid behov, frågade Icelandair istället för att själva ta kontakt med brokers eller liknande. Icelandair hade naturligtvis ingen maskin ledig, men de var inte dummare än att de sa ja till SAS begäran och själva gick ut på l ne-marknaden.

Hos United Aviation Company Inc. (UACI) fann de en DC-8-61 som var ledig.  skingen flögs från Winnipeg till Arlanda i j t  v maj för att sättas i trafik f r Scanair. Man kan undra hur mycket Icelandair tjänade på den affären, SAS tycks verkligen ha gynnat sina skandinaviska kollegor i flygbranschen.

Till saken h r att det andra isländska

bolaget Eagle Air som är i  uthyrningsbranschen har två likadana (ex Air Canada) maskiner som den Scanair nu hyrde. Men SAS l r  nse att de inte g r att använda. SAS, som inte tycks veta mycket om vad som händer utanför staketet, har kanske inte kläm på att den maskin man hyrde genom Icelandair  r ett syster skepp till de man inte vill använda. Till yttermera visso så har N2OUA, som den heter, st tt avställd i  kenen i 2-3  r. Men där rostar den väl i alla fall inte...

I slutet av juni var så äntligen SBM klar för Scanair. Men det måste ha blivit en mycket dyr affär för SAS. Förutom inköpspriset (11,6 miljoner \$/st) så har man haft ett t jugotal mekaniker från McDonnell Douglas som jobbat med korrosionsskadorna. Till detta kommer inhyrning av N2OUA med besättning från Icelandair, samt att SAS i slutskedet var så trängda att man betalade mekanikerna 2.200 kr extra en månad om de jobbade över så mycket som möjligt.

Och i slutet av året kommer de två andra DC- ttorna från Sterling. Hur ser de ut?

Till denna "sorglusta historia", som Svensk Pilotförening kallar den, kan läggas berättelsen om försäljningen av SAS tre Airbus A300 som skedde ungefär samtidigt med köpet av Sterlings DC- ttor. Det fattades i princip bara signaturer på kontraktet för en försäljning till Iberia/Aviaco d  köparen helt plötsligt tackade nej, men det gjorde inte så mycket - Scanairs värsta konkurrent Spies/Conair köpte dem istället.

Affären gäller tre A300B4-120 med c/n 79,94 och 128 (LN-RCA och SE-DFK och DFL). Vidare tre reservmotorer, en simulator och reservdelar. Priset är 19,5 miljoner \$/st f r flygplanen, 1,5 miljoner \$/st f r reservmotorerna, 1 milj. \$ f r simulator samt 1 milj. \$ f r reservdelspaketet. SE-DFL levereras preliminärt i januari 1987, LN-RCA i oktober och DFK i november.

Många  nser att man bytt ut det bästa flygplanet i flottan mot tre 20  r gamla DC-8. Det håller naturligtvis ingen på högre nivå inom SAS/Scanair med om, där talas bara om enhetsflotta. Men "på golvet" beklagar de flesta den här affären, och man f rv nas  cks  över den lilla prisskillnaden mellan de gamla  ttorna och de relativt nya A300, bara drygt 8 milj. dollar.

Kanske en annan av SAS d liga aff rer till skandinaviska flygarbr ders fr mna? SAS senaste flygplansaff rer betecknas av Svensk Pilotf rening som "helt huvudl sa".



OBS
ALLE MED
KOLLEKTIV HJEM →
FORSIKRING

Vilkår for kollektiv hjemforsikring

**NORSK POOL FOR KOLLEKTIV
SKADEFORSIKRING**

VILKÅR 1986 – SIDE 6 OG 7

NB! KORREKSJON

Vilkårenes § 5, d
Egenandelen ved andre skader er kr. 750,-.

Vilkårenes § 6, 4. ledd
Egenandelen er kr. 750,-

FRA 1.1.1987 ER EGENANDELEN
JFR. OVENFOR KR 1000,00

MEDLEM?

Medlemskap 1

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 OSLO LUFTHAVN.

Jeg er interessert i medlemskap og ber om opplysninger om NFO.

NAVN:..... SERT:.....

ADRESSE:.....ANSATT HOS.....

