



**MEDLEMSBLAD FOR NFO,
ORGANISASJONEN FOR DEN
SERTIFISERTE FLYTEKNIKER.**

NR. 3-87

AV INNHOLDET:

Computer Based Training (CBT)

Stars and stripes

NFO 50 års jubileum

Før og nå

Flymekanikerutdanning
konferanse

Interndebitering,
hva fører det til

PMW på linjestasjoner

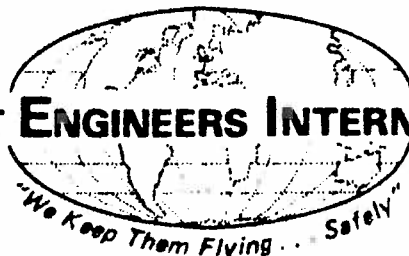
Sterling Airways 25 år

Ny hangar FBU

SAS nytt

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





norsk flytekniker organisasjon

SENTRALSTYRET -87

SEKRETÆRIAT	FORMANN	<u>ERIK THRONDSSEN</u> SAS OSLTS-E/2 Einar Aasvei 8, 3000 Drammen	arb. 02 596888 prv. 03 812010
	NESTFORMANN	<u>ROLF DYBWAD</u> SAFE TRD Ugleveien 23, 7500 Stjørdal	arb. 07 825950 prv. 07 825427
	ORG. SEKRETÆR	<u>ARVID ROSENBERG</u> SAFE OSL Brynsveien 112, 1352 Kolsås	arb. 02 534656 prv. 02 590658
	TEKN. SEKRETÆR	<u>SVEIN HANSEN</u> SAS EVEOM Bjellund, 8534 Liland	arb. 082 82294 prv. 082 84101
	KASSERER	<u>DAG LANGELAND</u> FOF OSL Juterudåsen 5b, 1312 Slependen	arb. 02 530900 prv. 02 544248
INFO REDAKTØR	<u>BJØRN STARHOLM</u> SAS OSLTS-E/2 Ullevålsveien 82b, 0454 Oslo 4	arb. 02 596888 prv. 02 690691	
STYREMEDLEMMER:	<u>KJELL NAAS</u> SAFE SVG <u>JAN K. LANGE BRO</u> SAFE SVG <u>JAN JEREMIASSEN</u> SAFE SVG <u>EGIL HØSTAKER</u> FOF OSL <u>MORTEN ARNESEN</u> SAS OSLTS-E/3 <u>MAGNE JOHANNESSEN</u> SAS BGOOM <u>EGIL FØRRISDAL</u> SAS OSLTS-E/4 <u>MAGNE GULDSTEIN</u> STERLING GEN <u>SIGBJØRN NYSTAD</u> WF BOO <u>KONRAD LYNGØY</u> WF BOO		

NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON
Postboks 60, N-1330 Oslo Lufthavn
tlf. 02 596688 (1200 - 1500)

REDAKSJON

REDAKTØR	<u>B. STARHOLM</u> SAS OSLTS-E/2
AVD. SAFE	<u>R. DYBWAD</u> SAFE TRD
AVD. WF	<u>Heine Richardsen</u> WF BOO
AVD. SAS	<u>K. GRØNSKAR</u> SAS OSLTS-E/5
AVD. STERLING	<u>M. GULDSTEIN</u> STERLING GEN
AVD. FOF	<u>T. ANDERSEN/S. MAUROI</u> FOF OSL

STOFF/INNLEGG

TIL INFO

Redaksjonen setter stor pris på tilsendte innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne. Tips mottas også med takk.

Send stoff til NFO kontoret, Fornebu, eller helst direkte til redaktøren:

Bjørn Starholm
SAS OSLTS-E/2
tlf. 02 596888
eller privat
tlf. 02 690691

FORMANNEN HAR ORDET

NFO har nettopp deltatt på AEI (Aircraft Engineers International) Annual Conference i Toulouse. Foruten medlemslandene England, Frankrike, Norge, Hellas, og India var det invitert tre observatører fra Jugoslavia, Spania og New Zealand.

Jugoslavia og Spania gav allerede på konferansen muntlig tilsagn om medlemskap. Som vi ser er vi derfor internasjonalt sett i en meget gledelig fremgang for flyteknikerorganisasjonene.....og det trengs.

Våre franske venner hadde invitert borgermesteren i byen, Mr. Baudis, som også var medlem av E.E.C. Transport Commission, til å holde et innlegg over temaet "Open Skies" innen E.E.C. i 1992.

Det ble en ganske "frisk" spørsmålsrunde etter hans innlegg og han fikk selvfølgelig med seg en NFO-kulepenn som takk for besøket.

Når det gjelder ICAO har man nå tatt initiativet til å sette revisjon av sertifikatbestemmelsene på topp av prioriteringslisten med oppstart target 1992.

Det er av vital betydning at AEI kan få innflytelse på denne prosess og betydelige ressurser bør derfor settes inn.

Til slutt må vi bare si at det fullstendige kaos råder i enkelte land hva gjelder sertifiseringsbestemmelser for flyteknikere.

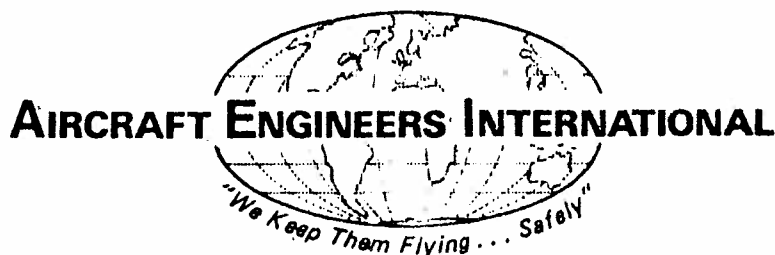
For min del kan jeg si at vårt system som i prinsippet er likt i Skandinavia holder meget god international standard. Dette er verdt å ofre betydlige ressurser på for å beholde, samt å influere på andre systemer.

Som Mr. Baudis sa; "Industrien og jordbruket innen E.E.C. har gjennomgått liberalisering. Dette kommer også innen luftfarten og man gjør dette gjennom europeisk lovgivning, regulert i Romatraktaten". Han tok derimot avstand fra full deregulering og kom inn i en "gråson", hvor det ble pratet mye fransk.

Med utgangspunkt i USA hvor selskapene (mega-carriers) bøtlegges for dollarbeløp i millionklassen for brudd på blant annet sikkerhetsbestemmelsene, hjelper det ikke å sitte med hendene i fanget å håpe at USA-modellen ikke blir innført i Europa.

Flytekniker organisasjonene må ta utfordringen og bestrebe et system i sertifiseringsbestemmelsene som ivaretar sikkerheten på en bedre måte i en større sammenheng.

Erik Throndsen



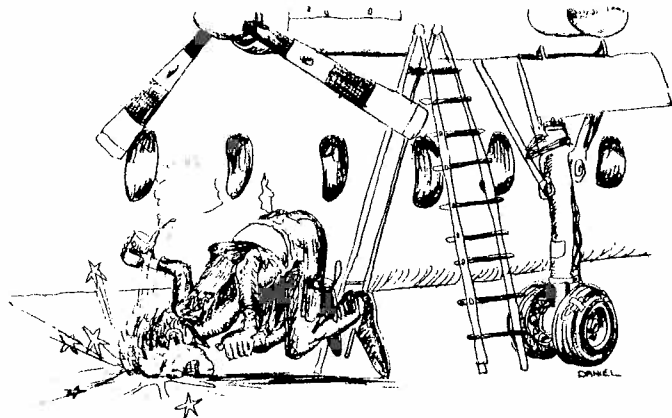
KJÆRE LESER

Først og fremst beklager jeg den sene utgivelsen av dette nr. av INFO. Pr. 15 sept., som var innleveringsfristen for stoff, hadde jeg mottatt to innlegg. Et dårlig utgangspunkt. Jeg velger å tro at ferieavviklingen blant INFO-komiteén og resten av medlemmene er årsaken til dette.

Med bakgrunn i dette må jeg også få lov til å beklage at jeg ikke klarte å holde standarden til de 2 foregående nummer. Bortsett fra M. Guldstein (Sterling), er hele bladet denne gang skrevet av SAS medlemmer. Slik skal det ikke være, eller? Men, men, overskridelsen av Mongstad budsjettet er verre.

LOKALE LØNNSFORHANDLINGER

Lokaloppgjøret i BU er avsluttet og i skrivende stund har avd. SAS avholdt 2 møter med sin motpart. Så langt ligger tilbudet på onkel Skrue nivå. Interessant i denne forbindelse er den begynnende glidningen av flyteknikere mellom selskapene. Dette fenomen er vi ikke vant til og kan kanskje føre til mer konkurransedyktige lønnstilbud i fremtiden. Fremtidsutsiktene for rekrutteringen til yrket (som man kan lese om i dette nr.) underbygger dette.



Interessant blir det også å se om selskapene opprettholder dagens relativt gode maintenance rutiner eller om de vil rette blikket mot amerikanske metoder (som man også kan lese om i dette nr.) den dagen personellmangelen blir prekær. Det finnes i Norge en anseelig mengde personer med flyteknisk utdanning som har hoppet over til andre bedre betalte yrker. Her er det ressurser å hente bare onkel Skrue åpner pengebingen.

INFO NR. 4-87

Sannsynligheten for at INFO nr. 4 ser dagens lys er liten. Årsaken til dette er at redaktøren skal på DC-10 typekurs fra midten av oktober til midten av januar. Det vil bli håpløst å kombinere INFO med et hotellrom i CPH.

Red.

NYE MEDLEMMER

NFO.AVD.SAS MELDER OM NYE MEDLEMMER OG ØNSKER FØLGENDE VELKOMMEN:

Bruno Arntsen, 25/5-87, OSLTS
Richard Eriksen, 14/5-87, OSLTS
Odd E. Granli, 2/9-87, OSLTS
Bjørn E. Hanssen, 1/8-87, OSLTS
Helge Hansen, 1/3-87, OSLTH
Kjell Idsdal, 30/3-87, BOOOM
Einar Jensen, 20/5-87, OSLTS
Trond K. Jensen, 1/1-87, OSLTH
Knut Nilsen, 9/9-87, OSLTS

Raymond Knutsen, 27/8-87, OSLTS
Paul Ø. Mehammer, 18/5-87, OSLTS
Helge Nilsen, 20/7-87, OSLTS
Asgeir Nyseth, 24/7-87, OSLTS
Per Pettersen, 29/7-87, OSLTS
Terje Ravnanger, 27/7-87, OSLTS
Lasse Smedby, 27/8-87, OSLTS
Kim Søderberg, 1/8-87, OSLTS

Håper ingen gjemt--ingen glemt

NYTT MEDLEM I NFO.AVD.FOF: Ole G. Bigum, 1/6-87, radioverkstedet.

Computer Based Training

SAS

(CBT)

Gjennom et 2 timer langt foredrag under vårt besøk hos Airbus og Air France i Toulouse, orienterte Mr. Alan E. Harrison, manager Technical Training/Flight Simulators, om ANSETT (Australia) og spesielt deres utdannelse av teknikere.

ANSETT har gjennom flere år operert Airbus, B-767, B-757 etc. Altså flytyper som ligger i neste generasjon for oss i SAS. De gjorde det samme som SAS er i ferd med å gjøre, nemlig å tro at Computer Based Training kunne gi store innsparinger, øke effekten og samtidig forenkle hele utdannelsen for både piloter og teknikere.

DÅRLIGE ERFARINGER

Hva er erfaringene til verdens ledende nasjon innen flysikkerhet med dette?

Han hadde et enkelt svar på dette spørsmålet: "We have shut down computer based training!"...Hvorfor?

Aldersforskjeller der kløftene mellom 20/30, 30/40 og fra 40 og oppover klart skiller og gav store variasjoner i verdien av CBT. Piloter gjennomgikk PFT, transission course etc., både på sentrale og remote terminals, der CBT-produserte problemstillinger ble tatt med "opp i cockpit" for utprøving/diskusjon.

INGEN STANDARD

Alle flyprodusenter kreerer deres egne training aids. Dette medfører f.eks. en forsinkelse i oppdatering av systemer og programmer på

opptil et år. Mangel på standard innen training aids medfører at flyselskaper kan risikere å måtte kjøpe og utvikle like mange training aids som det antall flytyper selskapet har. Training aids er eid av flyprodusentene.

UTILFREDSTILLENDE

For eksempel ble CBT F-50 og Airbus 320 klart sett på som et problem. Det ble ikke gitt mange lovord for CBT F-50. Kostet mange penger. Helt utilfredstillende for instruktørene som skal lede slik undervisning. Eleven som blir presentert for flere CBT systemer er meget uheldig. Et system kalt PLATO er, som han sa; "Not succesful even on pilots".

Når det gjelder investeringer og utgifter skal jeg ikke berøre dette men dette slo jo heller ikke særlig heldig ut.

Hva har de så gjort?

Jo.... "Due lack of standards and no good respons, we are sitting on the fence for the time being".

"TEKNIKERSIMULATOR"

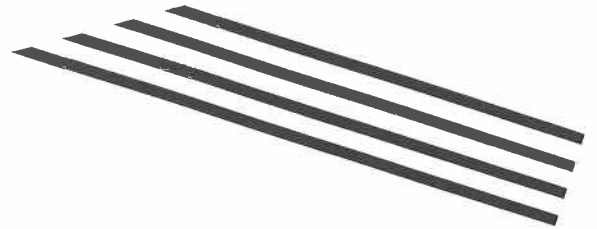
Så tilbake til tradisjonell klasserom/pekestokk/over-heads kombinert med LABB, praksis på fly. Sist men ikke minst har man ombygd og modifisert simulators for å passe til flytekniker utdannelsen. Spesielt er alle BITE funksjoner og tester lagt inn!

VI HAR LANGT IGJEN I SAS!!!

M. Arnesen



STARS AND STRIPES



Nedenfor følger en noe forkortet og delvis oversatt artikkel fra TIME, august -87, skrevet av Janice Castro. Den gir et fargerikt inntrykk av hvilke tilstander/problemer som bobler til overflaten etter at konkurransen og økonomene fikk fritt spillerom i Uncle Sam's storstue.

EASTERN AIR LINES

Helt siden dereguleringen for ni år siden har flypassasjerer vært bekymret for at kostnadsbevisste selskaper skal la seg friste til å "barbere" maintenance budsjettet. Denne bekymringen har spredt seg etter diverse incidenter/accidenter de siste årene. FAA og flyselskapene benekter bestemt at dereguleringen har medført dårligere teknisk standard. I den senere tid er søkelyset rettet spesielt mot vedlikeholdsrutinene i et av de store amerikanske flyselskapene; Eastern Air Lines.

Easterns mekanikere sier de blir presset av ledelsen til å arbeide raskt, slik at flyene kan være mest mulig i luften hvor de utvilsomt tjener mest penger. Selskapets piloter har siden juni skrevet mer enn 1000 brev til FAA og hundrevis til Kongressen angående selskapets påståtte forsømte maintenance.

INFORMERTE OFFENTLIGHETEN

Alvorlige beskyldninger er fremført av mekaniker John King som har vært ansatt ved Easterns Logan Maintenance Base i 12 år. Han henvendte seg til offentligheten med klager han hadde oversendt FAA. King beskrev 3 incidenter som han påsto hadde funnet sted mai måned i Boston:

** When a new engine was put on Eastern Airbus No.208, the normal equipment-installation tests, which typically take several hours, were skipped to free the plane for service. Despite that, King says, the foreman signed a work sheet indicating that the engine had been checked out.

** Mechanics servicing another Airbus spotted a fuel leak in a pylon connected to an engine and recommended that it be repaired quickly because of the potential of fire. But a foreman, saying he had not seen the leak, overruled the employees, according to King, and the plane took off. Since the reported leak was not cited in the aircraft's maintenance record, mechanics at other airports were not alerted to double-check for the problem.

** At a departure gate, mechanics discovered that a loose bolt had punched a hole in 727's fuel tank, causing a leak. King says the hole was plugged with an unauthorized, quik-hardening plastic sealer so that the plane could depart. A supervisor concealed the improper patch job by not recording it in the aircraft's logbook. The hole was not correctly repaired with a metal plate until later that week.

forts.side 8

Mechanic's Creed

Upon My Honor I swear that I shall hold in sacred trust the rights and privileges conferred upon me as a certified mechanic. Knowing full well that the safety and lives of others are dependent upon my skill and judgment, I shall never knowingly subject others to risks which I would not be willing to assume for myself, or for those dear to me.

In Discharging this trust, I pledge myself never to undertake work or approve work which I feel to be beyond the limits of my knowledge, nor shall I allow any non-certificated superior to persuade me to approve aircraft or equipment as airworthy against my better judgment, nor shall I permit my judgment to be influenced by money or other personal gain, nor shall I pass as airworthy aircraft or equipment about which I am in doubt, either as a result of direct inspection or uncertainty regarding the ability of others who have worked on it to accomplish their work satisfactorily.

I Realize the grave responsibility which is mine as a certified airman, to exercise my judgment on the airworthiness of aircraft and equipment. I therefore, pledge unyielding adherence to these precepts for the advancement of aviation and for the dignity of my vocation.

Created by Flight Safety Foundation

NFO 50 ÅRS JUBILEUM

La det være klart, 50 år er en oppgave å markere, selv for en organisasjon som NFO. I den senere tid (siste INFO) har det bl.a. blitt reist kritikk for manglende vilje i avdelingene for bevilgninger til dette.

Dette er ikke riktig.

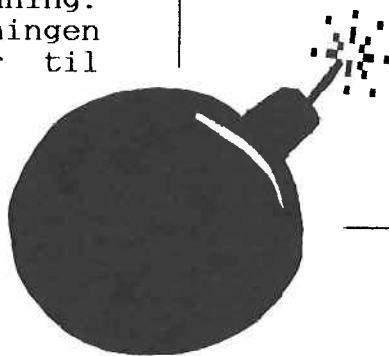
NFO avd.SAS har bevilget og stillt garanti for sin andel av de budsjetterte utgifter, som Sentralstyrets arbeidsutvalg har utarbeidet og anmodet om i sakens anledning. Dette gjelder også anmodningen om dekning av utgifter til jubileumsbok.

Det er imidlertid satt en forutsetning for dette; avd.SAS skal ikke alene bære utgiftene. Vi er organisert i et fellesskap, således er slike oppgaver en felles sak.

NFO avd.SAS fastholder sine vedtak i denne sak og anmoder avd. BU, WF, FOF, Sterling å følge opp tilsvarende for en verdig og balansert markering av en felles sak, 1938-88.

HANSKEN ER KASTET-----
MIDLER ER AVSATT !!!!

M.Arnese
Formann NFO avd.SAS



FØR OG NÅ

Ennå flere roser til red.! Siste nummer av INFO har en standard vi kan være stolte av og må gjøre alt for å beholde.

Som "veteran" medlem fra AFF's pionertid, hvor hele foreningen eksisterte i vesken til John Giæver, er det med stolthet og glede jeg ser hvor vi står i dag. Når vi ut på nyåret også flytter inn i moderne og forhåpentligvis mer funksjonelle lokaliteter, støtter jeg fullt og helt en jubileumsfeiring som er oss verdig.

Det vil være en stor skam om ikke vi tar oss råd til en markering av 50-års jubileet. Hvis ikke våre medlemmer har forståelse for en slik "markedsføring", tyder det også på liten forstand på hva NFO har engasjert seg i og oppnådd i denne tiden.

Skal vi fortsatt være en engasjert og fremtidsrettet organisasjon, er det av aller største betydning at det enkelte medlem kjenner historien til og bakgrunnen for det vi arbeider med.

Foreningsarbeid er ikke bare tariff og lokaloppgjør men spenner over et mye større spekter. Kroner og øre er en syntese av alt vi driver med. Uten et totalt faglig engasjement lokalt, sentralt og internasjonalt, ville vi fremdeles kun eksistert i en håndveske.

La oss stå sammen i jubileumsåret og være stolte av vår forening. Vi har råd til å vise både med og motspillere at vi kan, vil og må arbeide for vår egen og luftfartens fremtid. Støtt opp om en verdig jubileumsfeiring!

Kjell E. Hasleto
SAS/OSLTS

Flyselskapenes Arbeidsgiver Forening (FAF) hadde virkelig slått på stortromma og invitert departement, fylkesskole-sjefer, Rådet for Videregående Opplæring (RVO), Luftfartsverket, Arbeidsdirektoratet, Rådet for Fagopplæring (RFA), representanter fra Luftforsvaret, formenn i fylkesskolestyrene, rektorer og lærere fra de skolene som i dag har flymekanikerlinjer, TC-sjefene, faglige representanter, totalt innpå 90 fremmøtte.

INGEN NIVÅSENKNING

Første taler ut var statssekretær Åshild Bendiktsen Aasen fra Samferdselsdepartementet. Hun brukte 2/3 av tiden til vurderinger rundt ny hovedflyplass. Undertegnende mente å kunne fange opp signaler om at Kastrup er en fin flyplass og direkteruter til Kastrup er forbrukervennlig. Fornebu-Gardermoen konstellasjonen vi har i dag vil bestå også i fremtiden.

Den siste tredjedelen ble brukt til å dunke fast at departementet ikke ønsket noen nivåsenkning på flymekanikerutdannelsen og at man står klippefast på ICAO's fastsettelse til utdanning. Hun kom også inn på ICAO's Annex 1 om myndighetsgodkjenning av sertifisert personell. Dette ønsket myndighetene og opprettholde også i fremtiden.

Statssekretæren kastet også ut noen hansker til plenum om hva man mente om de nye fagplanene for flymekanikerutdannelsen. Tilfredstiller de selskapenes behov? Kan de gjøres enklere etc. Desverre ble disse hanskene aldri plukket opp.

COMPANYLISENCE

Sentralt i prosessen med å utarbeide nye fagplaner og pådriver i denne saken har vært Gunnar Strand fra Helicopter Service. Det er ikke lite arbeid som er blitt nedlagt fra Strand's side som leder for Opplæringsrådet for Flyindustrien, et fora hvor NFO desverre ikke har vært representert til nå. Når det er sagt må en få lov til å komme med noen kritiske kommentarer. Strand ønsket å benytte "approval for maintenance" i ICAO's bestemmelser, for derved å kunne utstede companylisence fremfor i dag offentlige godkjente personlige sertifikater. Det siste har vært en flaggsak for NFO helt siden foreningens fødsel i 1938. Å la selskapene utstede sertifikater minner for mye om "å sette bukken til havresekken", med de farer dette innebærer for nivåsenkning.

9 FAGRETNINGER

I de fagplaner som nå foreligger og som er godkjent av departementet, vil flyteknikere (ICAO type 2) få en enda trangere fødsel. I henhold til de nye fagplaner er utdannelsen fram til fagbrev i dag en 3-årig teoretisk utdanning ved yrkesskole pluss 2 år som lærling med vekt på praktisk opplæring. Den tre-årige teoretiske delen er splittet, d.v.s. det første året kan sees på som et basic år hvor alle får en std. og lik utdanning. Det andre året blir klassen delt i to. En elektro/instrument klasse og en mekanisk klasse. I 3. klasse splittes man så opp i 9 fagretninger. En slik splitting tilfredstiller nogenlunde det behovet man har

for arbeidskraft innen heavy maintenance (ICAO type 1) og Luftforsvaret men innen light maintenance pådrar vi oss uønskede problemer.

Allerede det andre året kuttes mulighetene til å få den kompetansen som kreves for å kunne bli flytekniker. Dette har man greid ved å legge teoridelen for flysystemmekaniker og avionikmekaniker i hver sin del. La oss se praktisk på dette; Du er ferdig med dine fem år og fått fagbrev innen en av de 9 fagkategoriene. Du jobber som fagarbeider noen år og ønsker så å avansere videre til flytekniker. Du mangler da grunnleggende teorikunnskaper, og må sette deg på skolebenken igjen og ta den etterutdannelsen som er nødvendig for å kunne bli flytekniker. Dette ser vi på som svært uheldig og irrasjonelt. Hvem skal forøvrig stå for etterutdannelsen? Er flyselskapene villige til å koste dette?

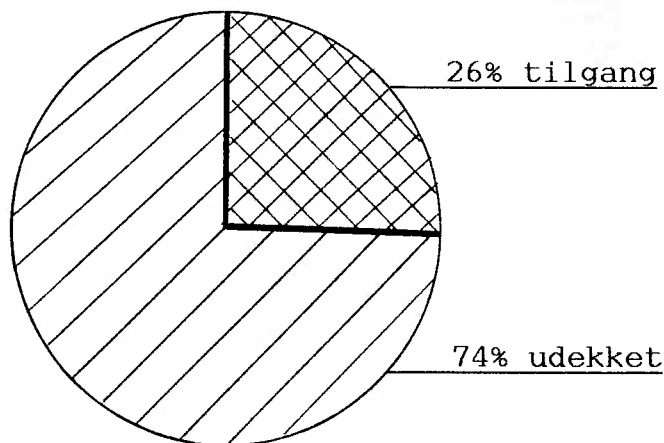
En helt annen side av et slikt utdannelsemønster er at man skaper skiller og faggrupper, som igjen gjør at en mister fleksibiliteten. Vi ser dette i CPH i dag. Det kan ikke være noe ønske å få slike tilstander her hjemme.

30% AV BEHOVET DEKKES

Neste mann på talerstolen var R.Fergestad, på vegne av flyselskapene. Han rettet søkelyset på de problemene man har med å skaffe kvalifisert arbeidskraft, et problem som bare vil tilta i årene som kommer. Prognosene på behovet for flyfagarbeidere frem til år 2000, viser at det for å kunne dekke flyindustriens behov, må utdannes 2600 nye flyfagarbeidere. Estimert tilgang, ca. 900. D.v.s. at flyindustrien får dekket bare ca.30% av sitt behov for arbeidskraft. Skremmende realiteter.

Ellers merket vi oss at SAS

vil øke inntaket av lærlinger til 14 stk. pr år samt ta inn 20 mann på den såkalte paragraf 20 ordningen. SAS ville også se nærmere på mulighetene for å kunne hjelpe yrkesskolen på Sogn med lokaler på FBU.



Behov og tilgang på flymekanikere frem til år 2000.

KRISE I LUFTFORSVARET

Forsvaret poengterte sine problemer og illustrerte det greit med en trakt som var snudd opp ned. Personell forsvaret lærer opp forsvinner ut til det sivile arbeidsmarked. Forsvaret regnet med store pensjonistkull i årene fremover, noe som bare forsterket krisen i Luftforsvaret. Interessant å merke seg at gjennomsnittlig pensjonsalder i Luftforsvaret er på 57 år.

NFO VIKARIERER?

Så fikk vi en liten innføring i de problemene skoleverket strir med. Både knappe budsjetter og tungrodd byråkrati. Ikke minst mangel på kvalifiserte lærerkrefter ble sterkt fokusert.

Vår forbundsformann E.Throndsen lot ikke en slik anledning gå fra seg og holdt et engasjert innlegg hvor NFO selvfølgelig var villige til å stille med velkvalifisert lærerkraft, forutsatt at vi fikk fri fra vår daglige jobb. E.T. ba også politikere og myndigheter

forts.neste side

SAS

INTERNDEBITERING

SAS

HVA FØRER DET TIL?

MONOPOLPENGER

Begrepet interndebitering har fått en sentral plass i vårt daglige liv innen SAS. Som kanskje kjent har hver avdeling på en stasjon sitt eget budsjett og interndebitering vil si at vi flytter "monopolpenger" fra den ene avdelingen til den andre. Dette medfører ikke så lite arbeid for senior på en stasjon.

Fyller vi drivstoff, olje e.t.c. på kjøretøy som ikke tilhører OM, skal utgiftene belastes vedkommende avdeling. Gjør vi en jobb på en bagasje tralle, skal det overføres penger fra den avdelingen som eier trallen til OM for det jobben koster av tid og materiell. Har vi vært på butikken og kjøpt skruer, lyspærer, skiver osv. skal fakturaen påføres hvilket kostnadsted som skal belastes.

PENGER UT AV SAS

En god del av forbruksmateriellet som blir kjøpt er både til OM, KK og KR, derfor må det påføres fakturaen hvor stor prosent av summen som skal belastes de respektive avdelinger.

Da alle avdelinger er pålagt å spare penger, kan det forekomme at det blir kjøpt tjenester eksternt (pengene går ut av SAS), hvis det er billigere enn de prisene vi selv opererer med.

Eksempel: Et punktert traktorhjul tilhørende KK blir levert til en bensinstasjon for rep. da det er billigere enn det OM gjør det for.

Konklusjon: De store økonomer i SAS som har innført interndebitering, er kanskje ikke så store likevel.

Arlid Sørås

FLYMEKANIKERUTDANNELSEKONFERANSE forts.

om ikke å la seg presse til å godkjenne dispensasjoner fra ICAO's minstekrav. Vi ønsker å opprettholde en høy flysikkerhet, høy teknisk standard. Man ble bedt om å tenke over dette neste gang man var ute og fløy.

"INTET Å HENTE"

Hvis en skulle forsøke seg på en liten konklusjon, så må det være at det skal en kraftinnsats til for å få dekket behovet for kvalifisert arbeidskraft. Hos myndighetene ble det ikke gitt signaler om noen høyere prioritering

eller opptrapping av utdannelsen av flyteknologisk personell, snarere ble det indikert at flyselskapene selv burde engasjere seg sterkere, kanskje i samarbeid med yrkeskolene, for selv å kunne være behjelpelige med å løse sine egne problemer. Luftforsvarets representant sa det kanskje greiest: "Denne konferansen har iallefall bevist for oss at her er intet å hente, i fremtiden må vi også kjempe om ukvalifisert arbeidskraft".

K. Grønnskar

SAS

Planned Maintenance Work

(PMW)

på linjestasjoner

Vi er først nok en gang. SAS har- og fortløpende utvikler for tiden innen Light Maintenance muligheten av å utføre PMW på fly der de til enhver tid måtte befinne seg. Utnyttelse av kvalifiserte og tilgjengelige ressurser er nøkkelord. SAS innleder et seks måneders prøveprogram i ALF, TOS og BOO etter et nærmere utviklet system. Dette medfører en handlingsfrihet og disponering av flyflåten for operation som på sikt vil gi SAS klare markedsfordeler.

FOR TRANGT PÅ FBU

Gjennomsnittlig er 1/3 av flyflåten til SAS i Norge. Dette betyr at 33 til 37 fly er på nattstopp i Norge hvert døgn. Det er SAS Norges ansvar å til enhver tid å vedlikeholde disse. I prinsipp skal alle fly være innom base hvert tredje døgn for, hvis nødvendig, å kunne trekkes i hangar dersom jobb, inspeksjon etc krever det. Fornebu har mulighet for 8 fly på nattstopp. I praksis er det mulig kun å "jobbe" på 6 -seks- fly. Hvor mange fly har vi så på nattstopp.....? Fra 17 til 22 stykker. I løpet av tre døgn har Fornebu muligheten til å trekke i hangar 6X3=18 fly. Det er halvparten av de fly som til enhver tid befinner seg i Norge på nattstopp.



TERMINER, DISP, BACKLOG ETC....

Hva gjør vi med den resterende delen som ikke kommer til hangar? Resultatet blir som kjent dispanser, spesialplanlegging, modline, T.O.line, backlog, dagliggere, rangering og ferjing av fly for maintenance. Og sist men ikke minst leder denne elendigheten til overskridelser av terminer o.l. slik at STK kan "gasse" seg i vår egen utilstrekkelighet.

VI KAN KLARE DET

En digresjon...nei, det er sammenheng mellom de forskjellige faktorer. Derfor er dette prosjektet med PMW på linjenettet så viktig. SAS linjestasjonsnett i Norge, i et antall av 13, med 60 flyteknikere, kan avlaste Fornebu og i prinsipp fjerne all backlog på hele SAS flyflåte (ca. 2000 man/hours), viser et forsiktig estimat.

Dette er viktig for oss på Fornebu, dette er viktig for dere på linjestasjonene, men det er viktigst for oss i SAS. La oss få dette til å fungere i BOO, TOS og ALF. Dette er en æressak.

Morten Arnesen

STERLING AIRWAYS

25 ÅR

I år er det 25 år siden pres-ten Eilif Krogager tok steget fra landejorden til himmels. Med andre ord, det er 25 år siden flyselskapet Sterling Airways ble stiftet.

FEST FOR DE ANSATTE

Den 7. juli holdt selskapet, med brask og bram, jubileumsfest for de ansatte i hangaren på Kastrup lufthavn, syd. Også ansatte fra Norge og Sverige var invitert med ektefelle og over 2000 personer deltok i festlighetene som kom på 3 millioner danske kroner.

60 BUSSER

Historien begynte i 1950 da pastoren tok med seg 2 busser fulle av turister på en ferietur til Spania. Dette ga nok mersmak for på slutten av 50-tallet var det 60 busser i sving med å frakte turister. Dette ledet så til en naturlig overgang til å bruke fly i stedet for busser.

DC-6

Den 7. juli 1962 lettet for første gang en Sterling DC-6 med 90 Tjæreborg turister av fra Kastrup til Gran Canaria. Turen den gang tok 12 timer en vei mot ca. halvparten i dag. De første 10 millioner passasjerer ble passert i 1972 og i dag befordres ca. 1,7 mill. passa-

sjerer årlig. Det flys til 59 forskjellige destinasjoner fra de skandinaviske land.

Avdeling Norge ble stiftet i 1966 og er 70% norsk og 30% dansk eid. Her har man også egen catering avdeling som foruten å betjene egne fly også betjener fremmede selskaper.

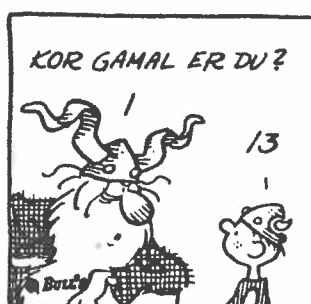
Overskuddet 1986-87 var på 230 millioner danske kroner, hvorav 150 mill. skriver seg fra salg av DC-8 fly til SAS. Selv om en del av overskuddet siste år skriver seg fra salg av fly, forventes et nesten like stort overskudd i år, så det kan jo tyde på en god inntjeningsevne.

22% LØNNSØKNING TIL COCKPIT

Kanskje er det det gode resultatet som gjorde at cockpit-personalet fikk en lønnsforhøyelse på 22% siste år. Dette er jo en god inspirasjon for oss i teknisk avdeling til å stå på kravene om en større del av kaken.

Men alt i alt er det en god innstilling i teknisk avdeling, som kommer godt med for å møte de kommende år med stadig nye utfordringer og nye krav til de ansatte.

Magne Guldstein



Ny hangar på FBU har vært et prioritert ønske ved TS de 10-15 siste årene. Etter utallige henstillinger og dokumentasjoner, er saken kommet så langt at den er klar for behandling i SAS-styret.

SENERE ANKOMST

Behovet kan det ikke være mye tvil om. I vinter vil vi få i gjennomsnitt 20 overnattende fly hver natt. Det er planlagt med A-sjekk hver natt untatt natt til søndag, hvor vi jo i stedet har alle weekly sjekkene. Hangarkapasiteten er 8 fly. Ønsket om å få flyene tidligere inn på nattstopp ble ikke etterkommet av route sector, snarere tvert i mot.

MARERITT

Vinteren i fjor var et langt mareritt med improvisasjoner. Bare med en stor porsjon velvilje og ved at alle tro skikkelig til, greide vi å avvikle trafikken nogenlunde tilfredstillende.

NOE Å KLAMRE OSS TIL

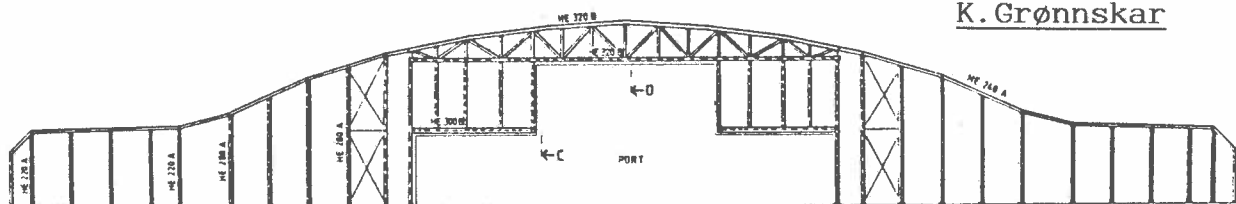
Den beste motiveringsfaktor vi nå kunne få like før en ny vintersesong, ville være at SAS-styret godkjente byggeplanene for hangaren, bevilget penger og straks tok til med selve byggingen. Vi må ha noe å klamre oss til når vi til vinteren skal gå alene ute på natta i kulde/snø og dårlig sikt og foreta flyvedlikehold.

FLYENE PÅ RUTE?

Vi har ved en kraftanstrengelse greid å holde flytrafikken tilfredstillende i rute vinterstid. Det er derfor som å dolke oss i ryggen når vi hører utsagn om at det ikke er behov for noen hangar på FBU, da trafikken jo går på rute likevel.

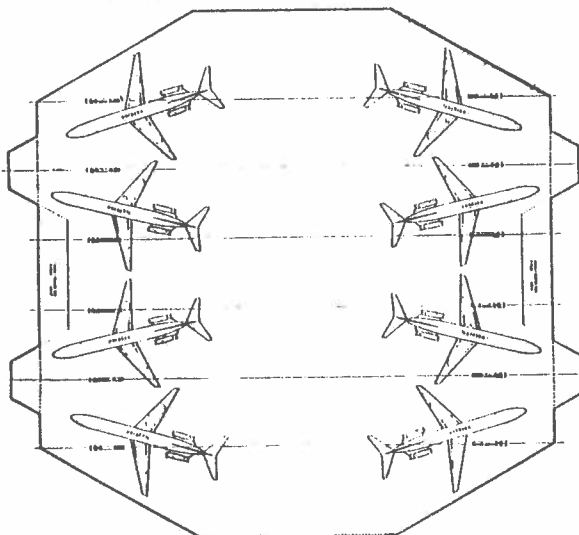
Vi vet at det på ARN ble bygget en hangar fordi man her ikke greide å få flyene på rute om morgenen vinterstid. La oss håpe at det ikke er dette som må til for å få hangar på FBU.

K. Grønnskar



SISTE!

I siste referat fra Teknisk Divisjonsråd, heter det: Stortinget ventas ta beslut om storflygplatsen i Oslo området innan årets slut. Begæran om investeringsbeslut kommer derfor inte at nu leggas fram før styrelsen.



Hvis hangaren blir bygget, vil den sannsynligvis se slik ut.

VALG AV TILLITSMENN

Styret har gjennom lang tid arbeidet med og kommet fram til et forslag til retningslinjer for valg av tillitsmenn, samt forslag til arbeidsdeling i avdelingen. Dette skal sluttbehandles på styremøte 22/10-87. Forslaget vil så bli lagt frem for årsmøte 26/11-87.

TARIFFREVISJONEN -87!

Forhold som ønskes tatt opp og regulert i Flytekniker Overenskomsten, bes meddelt enten til styret eller respektive tillitsvalgte innen styremøte 22/10-87. Avdelingen vil her gjennomgå og prioritere kravene.

COD

Commuter virksomheten deles i to. En N-Norge del i regi av rutesektor. Pilotene ser ut til å være villige til å tegne separatavtale for denne del. Europa-delen i struktur er avhengig av de pågående forhandlinger mellom SAS og piloter/cabin.

PENSJON

Det er grunn til å tro at vårt pensjonsforhold ikke er helt klart. Spørsmålet har vært tatt opp gjentagne ganger uten resultat. Dette vil vi nå måtte gå dypere i. Det har med beregningsgrunnlaget, overgangsregler, hva som er "vederlag for utført arbeide" og sist men ikke minst hvordan dette slår ut for de som har hatt tjeneste utenlands.

Vi har også satt fram krav om fleksibel pensjonsalder. Forholdet har også betydning for sykkelønn som vil bli sett på samtidig. Vi hører gjerne fra dere om disse spørsmål!

NY NFO STICKER

Sentralstyret har nedsatt en komite som skal utarbeide nytt utkast til en sticker for NFO. I SAS er Danielsen, TS-E skift 3 oppnevnt. Har noen av medlemmene gode forslag, så send de til han! Forslaget skal behandles på representantskapsmøtet som finner sted i januar.

FLYMEKANIKERUTDANNELSEN, EN KATASTOFE FOR SAS?

Etter vår vurdering står vi i Norge overfor en katastrofal utvikling med hensyn til utdanning av flymekanikere. Utdannelsen etter de nye fagplaner, med 9 fag (mot 5 tidligere) vil medføre utdanning innenfor sektorer som flyelskapene ikke vil få bruk for. Således vil de ikke få jobb, lærlingkontrakt og utvikling videre.

Hr. Strand fra Helikopterservice, med god hjelp av den tidligere skolesjefen i SAS har kjørt dette løpet på tross av advarsler fra skolehold, faginstitusjoner, luftfartsverket og oss.

Etter de nye fagplaner skal det bl.a. utdannes innen avionikk. Dette er en faggruppe SAS/N ikke kan gi tilbud innenfor da all avionikk relatert virksomhet hovedsaklig ligger i CPH.

Nokså betegnende var situasjonen fra Sola med en avgangsklasse på 12, hvorav maksimum 1 til 2 kunne få tilbud om jobb. Dette fagplansystem kan vi ikke på noen måte gi vår støtte!

Når skal produksjonen få adgang til å utdanne det personell man har bruk for?

...Pir C på FBU blir ytterligere forsinket og ventes ikke å kunne tas i bruk før nærmere påsketider. Får vi lov til å gratulere Luftfartsverket med at prosjektet nå kun er 2 år forsinket.

..Mye tyder på at Scanairs planer om å bygge egen hangar på Gardermoen blir realisert.

...Pga. innskjæring i budsjettene, har det blitt luftet muligheten av å kutte serti-
fikatkursene på F-27 for TS-E personell. Som vel de fleste kjenner til jobber vi i et selskap som går med ca. 2 milliarder i overskudd.

...Det skal gå 3 DC-9-80/87 diff. kurs før sommeren. Noe av kurset vil antagelig bli kjørt som Computer Based Training (CBT).

...I følge våre kollegaer i Ansett, så vil ikke Norway Air's 2 Boeing 737-300 komme til Norge i det hele tatt.

...SAS styre har godkjent kjøpet av 5 eller 6 nye fly til å fly eikene i hub and spoke systemet i N-Norge. Flyene vil bli underlagt Rute Sector Norge.

Danmark ut av SAS?

KØBENHAVN (VG) Sverige arbeider intenst, med norsk støtte, for å kaste Danmark ut av SAS. Muldvarp-arbeidet foregår i dypeste hemmelighet.

SAS-ledelsen, støttet av de sosialdemokratiske regjeringene i Norge og Sverige, hadde meget store problemer med å akseptere Danmarks ja til Tower Air og Tjæreborgs selskapet om billigreiser til USA.

Da den danske regjeringen nylig gav Sterling Airways (Tjæreborg) lov til å fly charter til Canada, steg misnøyen med danskene ytterligere i Norge og Sverige.



...I forbindelse med asfalteringen på Gardermoen sommeren -88 så vil all trafikk overføres til Fornebu. For å spare penger er planen å bruke folkene på Gardermoen som ferieavløsere på linjennettet og bruke OM på Fornebu.

K.Grønnskar

TILLITSMANNSKURS I ARBEIDSRETT

NFO vil i år avholde kurs i arbeidsrett. Som tidligere vil dette bli avholdt på Park Hotell i Haugesund. Kurset går i uke 49, i perioden 1 til 5 desember -87. Kurset er beregnet på tillitsmenn, men også medlemmer uten tillitsverv vil komme i betraktning. For nærmere info ta kontakt med:

Brathen SAFE: J.K.Langebro

Widerøe: K.Lyngøy

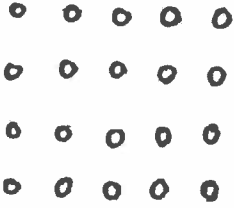
Fred Olsen: E.Høstaker

Sterling: B.Nordli

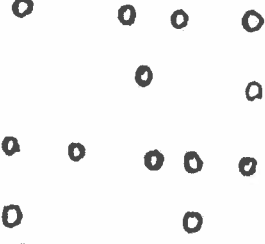
SAS: K.Grønnskar

WARNING
HIGH
VOLTAGE

-AC-



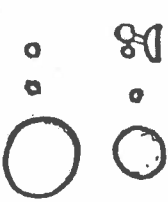
-DC-



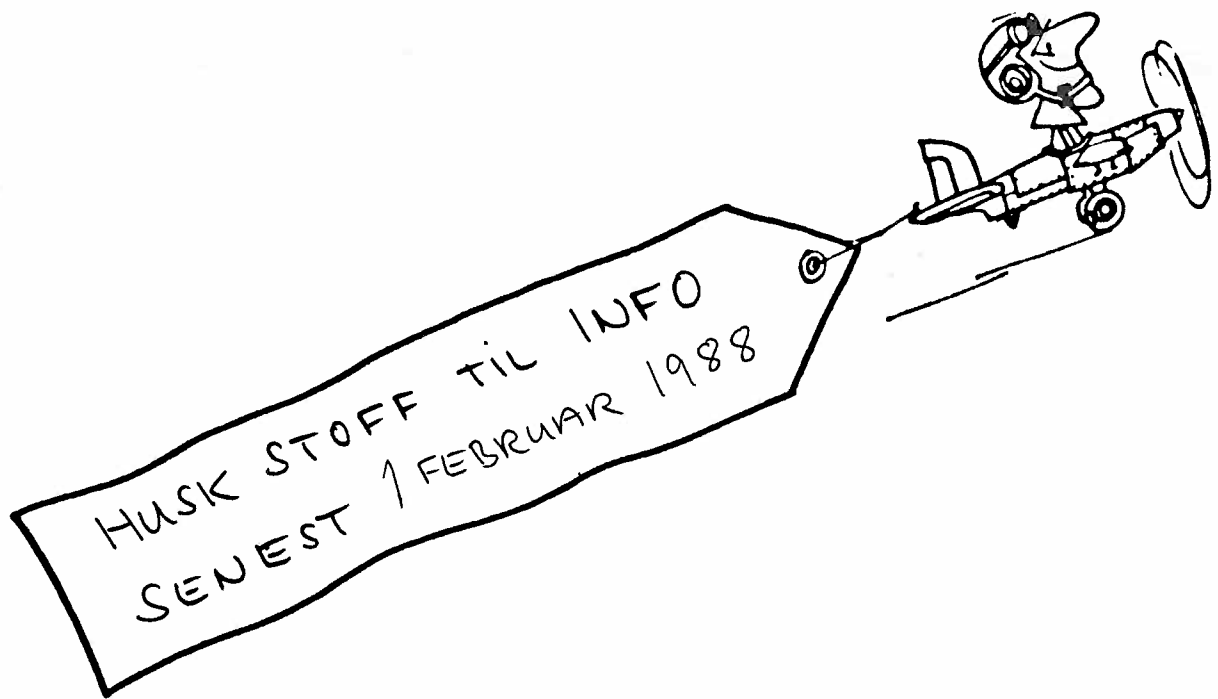
FUEL
DUMP



APU



WHO
MADE
THAT
LANDING



MEDLEM? ★



er en landsomfattende, frittstående og partipolitisk uavhengig organisasjon. Stiftet i 1938 for å ivareta interesser til norske sertifiserte flyteknikere. D.v.s. innehavere av flytekniske sertifikater, ICAO type 1 og type 2, utstedt av de sivile luftfartsmyndigheter.

.....

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 Oslo Lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ønsker opplysninger om NFO.

NAVN: _____ SERTNR: _____

ADRESSE: _____ SELSKAP _____