



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

**NR. 1-88**

AV INNHOLDET

Hvor blir det av hangaren.

Underskudd på flyteknikere i USA.

Skilsmisse, Sterling - Tjareborg.

Planned Maintenance Work i BU.

Situasjonsrapport fra et natt-skift.

Forsinkelse, og hva så.

Julefly til Afrika -87.

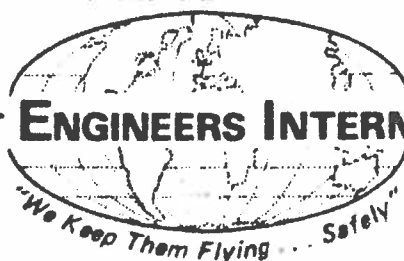
Jobb å få overalt.

Nye opplærings og fagplaner for flymek.fagene.

Utsendt til Syden.

**MEDLEM AV**

**AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL**





# norsk flytekniker organisasjon

## SENTRALSTYRET -88

|             |                 |                                                                                                                                                                                             |                                                                                                                             |
|-------------|-----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| SEKRETÆRIAT | FORMANN         | <u>ERIK THRONDSSEN</u> SAS OSLTS-E/2<br>Einar Aasvei 8, 3000 Drammen                                                                                                                        | arb. 02 596888<br>prv. 03 812010                                                                                            |
|             | NESTFORMANN     | <u>ROLF DYBWAD</u> SAFE TRD<br>Ugleveien 23, 7500 Stjørdal                                                                                                                                  | arb. 07 825950<br>prv. 07 825427                                                                                            |
|             | ORG. SEKRETÆR   | <u>Egil Førreisdal</u> SAS OSLTS-E/4<br>Sørumlia 72, 3400 Lier                                                                                                                              | arb. 02 596888<br>prv. 03 840972                                                                                            |
|             | TEKN. SEKRETÆR  | <u>SVEIN HANSEN</u> SAS EVEOM<br>Bjellund, 8534 Liland                                                                                                                                      | arb. 082 82294<br>prv. 082 84101                                                                                            |
|             | KASSERER        | <u>DAG LANGE LAND</u> FOF OSL<br>Juterudåsen 5b, 1312 Slependen                                                                                                                             | arb. 02 530900<br>prv. 02 544248                                                                                            |
|             | INFO REDAKTØR   | <u>BJØRN STARHOLM</u> SAS OSLTS-E/2<br>Ullevålsveien 82b, 0454 Oslo 4                                                                                                                       | arb. 02 596888<br>prv. 02 690691                                                                                            |
|             | STYREMEDLEMMER: | Kjell Naas<br>Helge Sola<br>Arvid Rosenberg<br>Sverre Mauroy<br>Morten Arnesen<br>Kjell Paulsen<br>Lars Stamnes<br>Edmund Grohshennig<br>Sigbjørn Nystad<br>Leif Brattli<br>Magne Guldstein | SAFE SVG<br>SAFE SVG<br>SAFE OSL<br>FOF OSL<br>SAS OSL<br>SAS OSL<br>SAS TOS<br>SAS GEN<br>WF BOO<br>WF BOO<br>STERLING GEN |

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

## REDAKSJON

|               |                                        |
|---------------|----------------------------------------|
| REDAKTØR      | <u>BJØRN STARHOLM</u><br>SAS OSL       |
| AVD. SAFE     | <u>ARVID ROSENBERG</u><br>SAFE OSL     |
| AVD. WF       | <u>NILS TERJESEN</u><br>WF BOO         |
| AVD. SAS      | <u>KNUT GRØNSKAR</u><br>SAS OSL        |
| AVD. STERLING | <u>MAGNE GULDSTEIN</u><br>STERLING GEN |
| AVD. FOF      | <u>GUNNAR HOEL</u><br>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.

Representantskapsmøte er avholdt på Holmen Fjordhotell den 30. og 31. januar -88. Ingen store endringer ble vedtatt rent organisasjonsmessig, bortsett fra at en sentral kontortjeneste, bemannet med sekretariatsmedlemmer, er planlagt realisert første halvår -88.

Når det gjelder valg, benytter jeg anledningen til å ønske en velkjent NFO-personlighet velkommen som Sentralstyrets organisasjonssekretær, Egil Førriisdal fra SAS.

Første halvårs vesentlige aktivitet er naturlig viet vårens hovedtariffrevisjon. Vi har pr. dato fått en midlertidig inntektslov, som etter min mening fratar NFO forhandlingsretten sentralt som lokalt i 1988. For 1989 finnes små utsikter til bedring for oss som frittstående organisasjon.

Vi holdt derfor en times politisk streik mot dette offentlige inngrep. I skrivende stund er ikke lov om inntekts og utbyttestopp endelig sluttbehandlet i Stortinget, og jeg føler meg overbevist om at norske flyteknikere ikke vil tape sin innflytelse på lønns og arbeidsforhold i en årrekke uten organisert opposisjon.

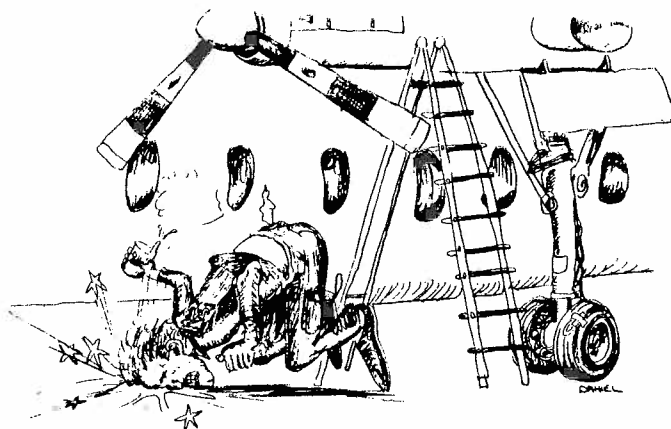
ERIK THRONDSSEN

---

## KJÆRE LESER

Lenge siden sist. Jeg går ut i fra at juleribba ikke satte seg i halsen, selv om INFO nummer 4-87 uteble. Som nevnt i siste utgave skyldtes dette et lengre kursopphold for undertegnede.

Grunnet et feilskjær i mine postrutiner, falt et innlegg fra Jan K. Langebro ut i forrige nummer. Med bakgrunn i mitt "mas" om stoff, er dette nærmest utilgivelig. Jeg beklager.



Jeg har fått forespørsel om jeg vil "akseptere" innlegg fra personer som ikke er medlemmer av NFO. Selfølgelig vil eventuelle innlegg bli vurdert på lik linje med alle andre. Eneste forutsetning er at skribenten tilkjennegir seg med fullt navn og eventuelt adresse hvis jeg ikke kjenner vedkommende. Det er forholdsvis høyt undertaket hos oss og jeg vil betrakte innlegg fra "ikke medlemmer" som en positiv innsprøyting.

På tross av inntektslov, høye renter, lave renter, mer skatt og mannskapskrise ved min avdeling er humøret på topp. Ikke slik å forstå at jeg ikke ser alvorret, men faktum er at bidragene til INFO denne gangen har strømmet inn, noe jeg inntil nå bare har opplevd i søvne. Kjempebra, fortsett med det og INFO vil overleve 1988.

Hvis trykketiden er på min side, sier jeg god påske. Hvis ikke, er det for tidlig å si god sommer.

RED.

## HVOR BLIR DET AV HANGAREN?

I over 10 år har det fra TS hold vært påpekt behov for en ny hangar på Fornebu, og for 2 år siden var saken kommet så langt at den skulle fremmes for for SAS-styret for en endelig beslutning.

### HVA SKJER?

Hva har hendt siden? Hvor står saken i dag? Det er det ikke lett å finne ut av. Det som er sikkert er at det er bevilget penger til prosjektering. Dette er ikke bortkastede penger enten hangaren havner på Fornebu/Gardermoen eller Arlanda. Hvorfor Arlanda? Jo fordi den nye tekniske sjefen Krister Kalin fremfor oss har påpekt at det er behov for en utøking av hangarkapasiteten på Arlanda, sannsynligvis begrundet med at ARN får flytypeansvaret for B-767. Vi påpekte straks at vi ikke så logikken i å leie ut SAS-hangarer til Linjeflyg, for så etterpå komme å kreve mer hangarplass til egenproduksjon. Til det ble det svart at dette nok ikke var så enkelt. Sikkert ikke. For oss som jobber på Fornebu, hvor 60% av alle overnattende fly må sjekkes/vedlikeholdes uten-dørs.

### NY BEHOVSVURDERING!

På et møte i januar -88 håpet Fergestad på at hvis hangarsaken nå gikk som den skulle, kunne vi håpe på en byggestart i løpet av april -88. Jeg stiller meg derfor noe undrende til at hangarsaken påny har blitt sendt i retur til TS, med krav om ny behovsvurdering. Den fjerde behovsvurdering på 2 år, og bare 4 måneder etter den tredje utredningen. Hva skal dette være godt for? Jeg vil kalle det trenering.

### MINST TO NYE VINTRE UTE

Resultatet er uansett beslutning at de neste 2 vintrene må vi tilbringe utendørs på Fornebu. Til slutt vil jeg spørre: Er det normalt at SAS-styret bruker 2 år på å fatte beslutninger i en slik sak? Har saken i det hele tatt vært fremmet for behandling i SAS-styret? En ting til: Denne gangen kan vi ikke skylde på Luftfartsverket.

K. Grønskar.

I det siste nummeret av INFO, brakte vi en oversiktstegning av hvordan det nye hangarbygget, hvis det noen gang ble bygd, kom til å se ut.

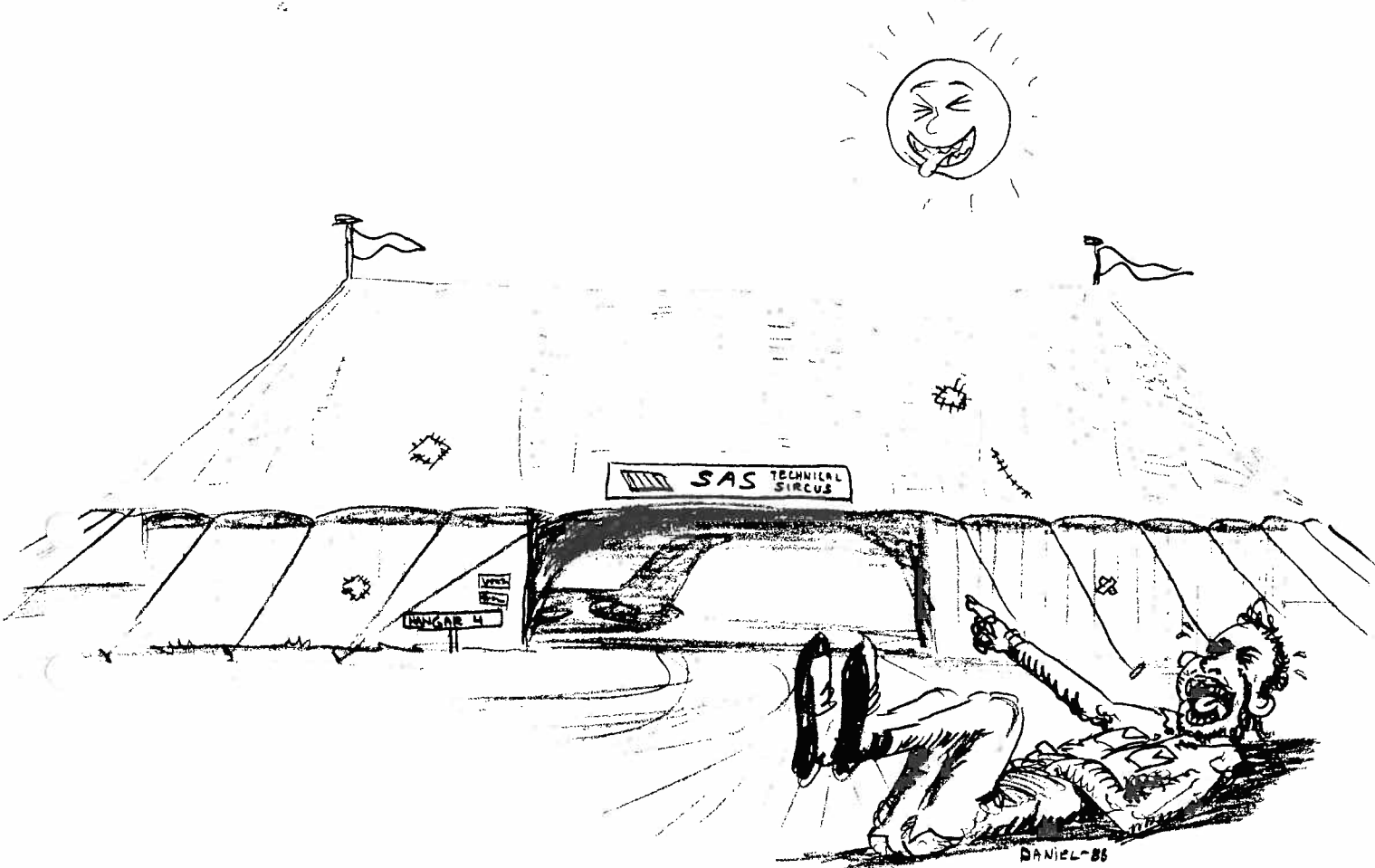
Som vi også kunne meddele i siste INFO, hadde Teknisk Divisjonsledelse trukket søknaden tilbake fra sluttbehandlingen i SAS-styret. Nå planlegges en ny og vesentlig krympet utgave. Det kan virke som om hensikten ikke er å få en funksjonell og effektiv hangar som kan dekke noe av TS sitt behov. Er målet at det skal bli billigst mulig?

Dette er en sak som berører svært mange mennesker, ikke bare på TS. Arbeidsmiljø, trivsel og ikke minst effektivitet er avhengig av om det blir hangar/ikke hangar, evt. hva slags hangar.

Jeg teller minst 7 spørsmålstegn i innlegget og synes det er på sin plass med en redegjørelse fra det skrivebordet som sitter med saken, gjerne i INFO. Jeg kan garantere spalteplass.



red.





## UNDERSKUDD PÅ FLYTEKNIKERE I USA

Takket være et godt tips, følger det også i dette nummer en oversettelse i redaktørens språkdrakt av en interessant artikkel, hentet fra et amerikansk tidsskrift. Denne gangen dreier det seg om behov og tilgang på flyteknikere i Statene. Artikkelen sto på trykk i Aviation Week & Space Technology i november -87 og er signert Edward H. Philips. Vi kan konstatere at det ikke er vanskelig å trekke paralleller til norske/skandinaviske forhold.

Begynnelsen på artikkelen legger jeg liten vekt på da det i grove trekk handler om hvor lett det er å ansette cabin attendants. Amerikanske selskaper har ansatt flere tusen i løpet av det siste året og har problemer med å følge opp den nødvendige skolering av disse.

BEHOV FOR 50.000 FLYTEKNIKERE.  
Inntil nå har personellmangel i amerikansk luftfart stort sett blitt fokusert på piloter, men både internasjonale og lokale selskaper begynner nå å få problemer med å oppdrive kvalifiserte fly/avio-nikteknikere. President of Future Aviation Professionals of America (FAPA), mr. Kit Darby, sier at behovet til selskapene frem til 1997 er 50.000 flyteknikere. Fordi tilgangen av sertifiserte A/P (airframe & powerplant) teknikere med erfaring fra tyngre fly idag begynner å svikte, regner FAPA med et underskudd på nærmere 40.000 A/P teknikere i begynnelsen av 1990-årene. Det totale antall sertifiserte flyteknikere i Amerika er ikke kjent, men FAA's statistikker viser en nedgang i antall ny-utstedte sertifikater de siste årene.

### FLUKT FRA YRKET?

Flyelskapene registrerer en ny konkurranse fra bedrifter som rekrutterer ny-utdannede flyteknikere. I stedet for fly, arbeider disse med avan-

sert elektronisk og mekanisk utstyr. De får en bedre lønn og flere fordeler enn det flyelskapene kan tilby. FAPA regner med at ca. 50% av de sertifiserte flyteknikere i USA er ansatt i ikke-luftfart relaterte jobber. Disse foretrekker en mer innbringende stilling i bransjer hvor deres allsidige, høye tekniske bakgrunn er en nødvendighet og et krav.

### MANGLER SIVILT SERTIFIKAT.

Når muligheten byr seg, verver selskapene teknikere fra forsvaret. Disse har en god utdannelse og erfaring, men mangler sivil sertifikat. Selv om de er i besittelse av både evner og kunnskaper til å arbeide på kompliserte systemer som er vanlig for tunge jetfly, kan de p.g.a. dette ikke utføre maintenance på sivile fly. For å løse dette problemet, vurderer selskapene å tilby kursprogram som skal gi de ex-militære muligheten til å skaffe seg et A/P sertifikat utstedt av FAA.

### FLYSELSKAPENE HJELPER SKOLENE.

Det økende behovet for teknikere bekreftes ved at United, Pan Am, World Airways og Delta i løpet av det siste året har ansatt 1200 mekanikere.

For å øke elevenes forståelse for utstyr og vedlikeholds-rutiner, viser flyelskapene interesse for å hjelpe A/P skolene med innkjøp av relevant verktøy og anskaffelse

av power plants, skrogdeler og komponenter. I et forsøk på å høyne nivået på yrkeskolene, assisterer American Airlines ved utarbeidelse av fagplaner og oppdaterer skolene slik at de kan under- vise i siste nytt innen motor og skrog.

#### SMÅFLYSELSKAPENE STÅR FOR TUR.

Når det ikke er mer å hente i forsvaret, henvender de store selskapene seg til småfly og commuterselskaper for å få folk. Derby sier at man med dette erfarer en merkbar nivåsenkning i og med at fles-teparten ikke har noen erfaring med tyngre jetmaskiner.

Foreløpig har ikke dette ført til alvorlige problemer for småflybransjen, men tendensen er at også dette området har vanskeligere for å holde på sine folk. Som et eksempel nevnes et commuterselskap som i løpet av det siste året har mistet 12 mann til de store selskapene.

#### KVALIFIKASJONSKRAVENE SENKES.

En representant for Northwest sier at det er mangel på kvalifiserte flymekanikere, men mekanikere generellt er det nok av. Selskapet har derfor begynt å ansette folk med ingen eller liten flybakgrunn.

## INTERNATIONAL AIR TRANSPORT/TRAINING

### Airlines Foresee Shortage Of Qualified Technicians

By Edward H. Phillips

Washington—The supply of trained flight attendants and mechanics is keeping pace with airline demand, but future requirements may be threatened by lack of qualified aircraft and avionics technicians.

In the last 12 months, American Airlines has hired 2,688 attendants and added another 180 in September. Piedmont Airlines and Delta Air Lines both hired more than 1,000 attendants in the last year, and America West Airlines selected 1,320 attendants to meet its needs as the Arizona-based airline continues to expand rapidly.

#### More Male Attendants

Women have dominated this job market, but an increasing number of men are seeking and obtaining employment as professional flight attendants.

Kit Darby, president of Future Aviation Professionals of America (FAPA), said more males are considering careers as flight attendants. The cost of higher education, public acceptance of female role and forming a traditionally female role and competition for jobs in other markets are cited as principal reasons for the increase.

Despite continuing expansion by the airlines, training programs for cabin attendants generally have remained at the same level, with few if any changes required in time to complete the courses, curriculums or class schedules.

Mary Pat Sullivan, manager of centralized training for American, said the airline was teaching "quality" from the ground up to all flight attendant students in an effort to increase awareness of airline employer-passenger relations.

Marvin Johnson, assistant vice president of employment for Delta Air Lines, said Delta is "getting plenty of people" for its flight attendant training program and plans no changes to curriculum as a result of the increased training workload.

Although much attention has been focused on the shortage of airline pilots, both domestic and international airlines are beginning to experience a shortage of qualified mechanics and avionics technicians. Darby said the airlines will need about 50,000 mechanics by 1997, but that the supply of licensed airframe and powerplant (A&P) mechanics with inspection and maintenance experience on airline transport aircraft is beginning to decrease. FAPA estimates a shortage of nearly 40,000 A&P mechanics by the early 1990s. The total number of licensed aircraft mechanics in the U.S. is not known, but Federal Aviation Administration statistics indicate a marked decline in is-

ance of new mechanic licenses in the last few years.

The airlines are also facing new competition from corporations, who are recruiting mechanics fresh out of school to work as technicians on advanced electronics and mechanical equipment, with pay and benefit packages the airlines are hard pressed to match.

The Professional Aviation Maintenance Association (PAMA) estimates that nearly 50% of licensed mechanics are not working in aviation-related jobs, choosing to accept more lucrative employment in other sectors where their diverse, highly technical background is in demand.

Airlines are continuing to recruit ex-military mechanics whenever possible because of their training and experience level. Although most military technicians possess the knowledge and ability to work on the complex systems common to large jet aircraft, many do not have a federal license allowing them to perform maintenance on civilian aircraft. To help solve this problem, the airlines are considering on-the-job programs designed to transition the military mechanic to airline maintenance methods while gaining the experience necessary to obtain an airframe and powerplant license issued by the FAA.

Reflecting the growing need for technicians, United Airlines hired 638 mechanics in the last 12 months and plans to hire another 300 in November. Pan American World Airways recruited 45 mechanics in September, and Delta has hired 230 mechanics in the last year.

#### Renewed Aid

To enhance a student mechanic's knowledge of airline equipment and maintenance methods in the learning environment, airlines are studying ways to assist ment. Airlines are purchasing of current A&P schools in the purchase of current tooling used by the airlines as well as helping to obtain powerplants, airframes and system components for realistic hands-on training.

American Airlines is conducting experimental programs with private and corporate mechanic schools designed to help enhance the basic curriculum. Ken Goverts, director for maintenance and engineering at Tulsa, Okla., said American assists in course design and helps to update the school's ability to teach state-of-the-art engine and airframe subjects. Darby said the air transport industry is slowly experiencing a significant shift in minimum mechanic qualifications. General aviation mechanics and technicians working for commuter and regional airlines are the next tier of experience avail-

P.g.a. dette reduserte nivå på personellet har Northwest forandret sitt interne kursprogram for mekanikere slik at det nå inneholder et 2-ukers introduksjonskurs. Dette kurset er ment å lære fra seg "jet transport systems og vedlikeholdsrutiner" for Northwest's fly. Ekstra kostnader og tid som er nødvendig p.g.a. dette basic-kurset gir visstnok selskapet anledning til å "utdanne mekanikerne til vår standard" før de gis en 5-ukers spesialundervisning i sine kommende områder som f.eks. motor eller hydraulic.

B.Starholm.

able after the military services, and many general aviation mechanics do not have heavy jet maintenance experience. Hiring of mechanics from commuter and regional airlines is still not a serious problem, but Greg Millar, director of personnel for Salsbury, Mo.-based Piedmont Commuter, said retention at the regional level was becoming "less and less stable." Millar said the company has lost 12 mechanics in the last year to major airlines. "There is a shortage of qualified A&P mechanics," a Northwest representative said, "but not of mechanics in general." The airline has begun hiring mechanics with little or no jet background. Northwest has restructured its general house mechanic training program to include a two-week introduction course designed to teach jet transport systems and maintenance operations applicable to Northwest's aircraft.

**New-Hire Protections**  
The extra cost and time required to teach the basic course gives Northwest the opportunity to "train mechanics to our standards" before graduating personnel to assigned areas of work, such as engines or hydraulic systems.

To meet continued growth and expansion, the airlines are expected to hire up to 52,000 pilots in the next 10 years. The recent practice of hiring pilots in the 40- to 50-year-old range has increased average age of airline pilots but that trend is expected to discontinue in 1-18 months.

## SKILSMISSE

STERLING  TJÆREBORG m.m.

I november -87 ble papirene undertegnet av direktør Einar Lundt for overtakelse av Sterling Airways A/S med diverse datterselskaper.

### ANSATTE KAN TEGNE AKSJER

Dette var det første steget i en 3 punkts plan, hvor første steget falt på plass. Det andre steget er å finne investorer i Skandinavia som vil stille som garantister. Det skal også bli gitt anledning for de ansatte til å tegne seg for aksjer.

Det endelige målet er så å legge mulighetene til rette for at det nye selskapet skal bli børsnotert, men dette vil ennå ta en tid.

### STERLING FRIERE

Denne transaksjonen betyr at Tjæreborg-Sterling gruppen deles opp i to deler. Flyseksjonen og reiseseksjonen. Det betyr også at Sterling kan fly mer for andre reisearrangører og dermed stå i et mye friere forhold enn tidligere. Avtalen sikrer Sterling den kontrakt de har med Tjæreborg om flyging i mange år fremover og et fortsatt fruktbart samarbeide selskapene imellom.

### PROTESTER FRA NORGE OG SVERIGE

Adskillig større røre enn skilsmissen mellom Sterling og Tjæreborg vakte det i såvel politiske som luftfartskretser da Sterling sist i august fikk dansk tillatelse til å fly ABC flyging til Canada med 30% av setekapasiteten, samtidig som de fikk forlenget tillatelsen frem til år 2005.

Tidligere hadde man hatt dispensasjon for 2 år om gangen på disse flygingene, noe som ga store usikkerhetsmomenter

for selskapet. Vedtaket førte til store protester fra norske og svenske myndigheters side. En tid ble det til og med forbudt for Sterling å ta med feederpassasjerer fra Gardermoen til Kastrup og v.v. Diskusjonen gikk på trusler mot det skandinaviske luftfartssamarbeidet.

De samme truslene kom også da Tjæreborg/Tower Air startet med sin billigrute på Skandinavia/New York v.v. Man har nå fått tillatelse også fra de norske og svenske myndighetene.

### KONKURRANSE PÅ LIKE VILKÅR

Et springende punkt er om ABC charter skal belastes med charteravgift, noe charterpassasjerer må betale, men som apex eller superapexpassasjerer slipper å betale. Passasjerer som reiser på storby-weekend i vanlige rute-fly slipper også å betale denne skatten.

Sentralt i problematikken er fri konkurranse på like vilkår med samme rettigheter og forpliktelser for flyselskapene.

Det er verdt å merke seg at det er den danske regjering som har vist vegen til åpning av fri konkurranse i luften for de skandinaviske lands vedkommende.

### CHARTERFRAKT

Da den nye skandinaviske regjeringsavtalen om SAS-konseksjonene ble undertegnet høsten 1987, ble det også vedtatt en liberalisering som angår selskapenes operasjon. Denne avtalen gir blant annet muligheter for frakt med charter-selskapenes fly. Den gir også muligheter for selskapsreiser mellom de tre skandinaviske



(skilsmisse...forts.).

hovedsteder og til slutt kutter den kravet om antall overnattinger fra 7 til 3 døgn. Dette gir muligheter for mye friere former for charter-selskapene og skulle også gi muligheter for videre utvikling.

#### SELSKAPENE KAN SAMARBEIDE

At selskapene kan samarbeide hvis de vil, er transittshallen

på Kastrup et bevis på.

Ved forhandlingene om SAS-konsesjonene ble det også lagt opp til et samarbeids-selskapene i mellom til å starte opp et nytt selskap "Comair", men hva som kommer ut av dette samarbeid, ja det gjenstår ennå å se.

M.Guldstein.

#### SAMMENSETNING AV NFO 'S

##### KOMITÉER OG UTVALG

Sentralstyrets sammensetning for 1988 finnes på side 2. Med hensyn til de forskjellige komitéer og utvalg har disse fått følgende konstellasjon:

#### INFO KOMITÉ

Info sekr.: B.Starholm  
Medlemmer: A.Rosenberg BU  
G.Hoel FOF  
K.Grønnskar SAS  
N.Terjesen WF  
M.Guldstein ST

#### TARIFF KOMITÉ

Formann: K.Paulsen  
Medlemmer: R.Dybwad BU  
E.Høstaker FOF  
L.Stamnes SAS  
S.Nystad WF  
M.Guldstein ST

#### TEKNISK UTDANNELSES.KOMITÉ

Formann: L.Brattli  
Medlemmer: S.Hansen tek.sek.  
P.Birkenes BU  
S.Mauroy FOF  
M.Johannesen SAS  
G.Jhonsen WF  
P.Korsmo ST

#### STUDIEUTVALG

Formann: H.Sola BU  
Medlemmer: J.K.Langebro BU  
O.Dahl FOF  
K.Grønnskar SAS  
L.Brattli WF  
B.Nordli ST

#### ØKONOMI GRUPPE

Kasserer: D.Langeland  
R.Dybwad BU  
E.Grohshennig SAS

#### NFO KURS I

##### HAUGESUND

14 flyteknikere fra hele landet var samlet i Haugesund i perioden 1. til 5. desember-87 for å bli kjent med Hovedavtalen og Flyteknikeroverenskomsten.

Kursleder Egil Høstaker åpnet med å la samtlige deltagere få presentere seg selv og deretter fulgte en gjennomgåelse av NFO's historikk.

Mye "tørt stoff" skulle absorberes de påfølgende dager, men foredragsholder Jan E. Nilsen (vår advokat) gjorde en glimrende jobb. Kursdeltagerne ble så engasjert at Nilsen måtte svare på mange spørsmål både i kaffepausen og under sammenkomsten om kvelden. Kursdeltagerne ble inndelt i grupper som samarbeidet med å løse forskjellige aktuelle oppgaver. For å finne svar på oppgavene var det nødvendig å bla gjennom hovedavtale og overenskomst fra side til side.

Vår Studieleder Jan. K. Langebro avsluttet et velykket og godt gjennomført kurs.

Per Reidar Ramsli.

## PLANNED MAINTENANCE WORK (PMW)

Det er med stor undring vi i Braathens SAFE leser INFO nr.3/87 med overnevnte tittel. Informasjonen oss imellom når det gjelder måten vi jobber på er nok ikke god nok. Derfor tillater jeg meg å komme med en liten informasjon om hvordan vi jobber i Braathens SAFE.

### GAMMELT SYSTEM I BU

Hos oss har vi kjørt etter tilsvarende system i svært mange år. Dvs. at alle utestasjoner hvor det er stasjonert folk og der det er muligheter for bruk av hangar, er både store og små komponentskift og sjekker på forskjellige nivå utført. Unntatt er sjekker på C-sjekk nivå og større, dvs. tungt vedlikehold. Dette være seg jobber fra vasking, greasing, etterfylling av gearbokser, og skifting av filtere. Likeledes struktur-sjekker i form av visuell sjekk, eddy-current og boroskopsjekker av motorer. Dette arbeid utføres av den enkelte stasjon med unntak av de to sistnevnte, hvor Sola sender folk. F.eks. i Stockholm leiet vi plass hos SAS for å få utført A-sjekk på B-767 (tilsvarer en B-sjekk på B-737) og den ble utført ca. hver 3.uke. Her ble det sendt folk fra flere stasjoner både for opplæring og for å få sjekken utført innen liggetiden. Antall personer varierte noe etter sjekk no./størrelse.

### MAINTENANCE SCHEDULE

Det er kanskje på plass med en liten forklaring på hvordan insp.systemet i Braathens SAFE virker. Man jobber etter en såkalt Maintenance Schedule som er satt opp i tråd med flyfabrikkens typeanbefaling, egne erfaringer, LV sine krav og godkjenning. Boka er videre delt inn i forskjellige insp.nivåer, hard time component liste og conditioning monitoring liste.

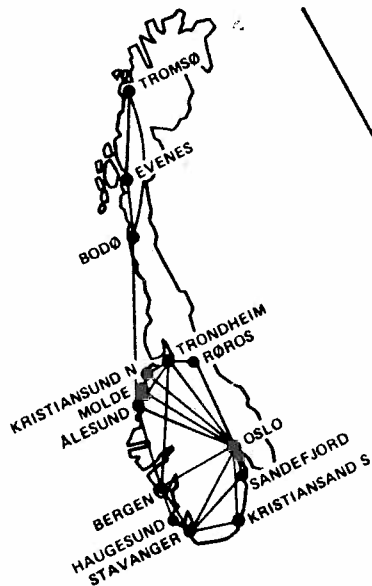
La oss ta noen av sjekkene: Pre-dept. sjekk utføres av kaptein eller aut.flytekniker, men er kapteinens ansvar. Ingen signering. S-sjekken utføres hver 24.time av aut.flytekniker. A-sjekken utføres etter 150 A/C hrs., 1/2 B-sjekk og B-sjekk utføres etter 300/600 A/C hrs. Disse sjekkene utføres av aut.flytekniker, signeres for på eget skjema og i loggboka (LMR).

Tungt vedlikehold eller C-sjekk utføres etter 3000/3600 A/C hrs., avhengig av hvilken landingsfrekvens flyene får. De som stort sett bare brukes på innlandet får ca. 2 landinger pr. flytime. Av C-sjekk nivåer har vi 4 stk., som flettes inn etter et bestemt mønster i C-sjekken. Det samme gjøres med D-sjekken, men denne kommer ikke inn i bildet før på et langt senere tidspunkt.

### MOTOROPPFØLGING

Våre JT8D motorer går nå på et spesielt Conditioning Monitoring system istedenfor på Hard Time. Overhaling er satt på ca. 20.000 hrs. I følge vår TMO avd. er dette en mer gunstig og fleksibel måte å drive på enn ved Hard Time metoden. Dette krever riktignok en bedre oppfølging via boroscoop-sjekker, Data Plate Speed kjøring og daglige utskrevne formularer fra flygerne over motor-data. Dette medfører at kanskje ikke så mange motorer oppnår full gangtid, men det resulterer i at en til enhver tid har

# 0 På norske vinger



(PMW forts.).

status på motorene. Derved medvirker systemet til at en oppdager feil tidligere og unngår breakdown i løypa. Planleggerne ved TMO mener systemet gir store gevinster fremfor Hard Time systemet.

## STRUKTUR

I tillegg kjøres et eget struktur program på de eldste B-737. Dette SSI program er laget av Boeing/FAA for å sjekke tilstanden på flyene strukturmessig. Dette er fly som har mellom 50 og 60.000 landinger bak seg. Programmet er tilrettelagt slik at det passer inn i vårt vedlikeholdsmønster. Det krever alt fra visual sjekk til eddy-current og X-ray. Dette program er flettet inn i hele vårt insp.mønster og krever at noen til tider er på reise-fot.

## TUNGT VEDLIKEHOLD

Tungt vedlikehold utføres på Sola. Vi jobber her etter et prinsipp hvor flyet er oppdelt i grupper, i alt 11 for en B-737. Gruppene ledes av en autorisert flytekniker med tittel som produksjonskontrollør. Han har med seg 1-2 aut.flytekn. etter behov, noen fagarbeidere, eventuelle hjelpearbeidere og lærlinger.

Aut.prod kontrollør utfører i all vesentlig grad insp. arbeidet og papirarbeidet. Han er ansvarlig for at gruppen drives skikkelig og at de nødvendige skritt tas når problemer dukker opp. Aut. flytekniker står for det praktiske arbeid sammen med de øvrige på gruppen. Han er prod.kontrollørens utstrakte arm og sørger for at jobbene utføres etter boka. Hos oss bruker vi i all vesentlig grad flyfabrikantens manualer direkte. På toppen av systemet sitter det formenn og planleggere. For oss fungerer dette systemet svært godt. Allsidigheten økes ved at alle personene i gruppen roterer etter gitte mellomrom. Prod.kontrollørene bytter grupper hvert år med unntak av et par mann som har mer eller mindre faste grupper. Alt arbeid utføres på dagtid med unntak av de siste dagene på en insp. hvor noen etter turnus går forskjøvet tid om kvelden. Dette medfører at de aller fleste fly kommer ut på rute etter endt testflight. Avgang foregår som regel lørdag morgen.

Håper disse linjer gir et innblikk i hvordan vi driver det i vårt selskap.

J.K.L.

# SITUASJONSRAPPORT FRA ET NATTSKIFT

Skiftet stiller med 10 teknikere og 6 fagarbeidere, som er noe over gjennomsnittet. Totalt disponible manhours på N-skift = 80. Det er 18 overnattende fly inkl. Swissair. Det er en A-sjekk med 80 timers jobb på, inkl. snag. Det er i tillegg lagt ut Planned Maintenance Work (PMW) tilsvarende 60 m.hours. Da er all utvendig og innvendig vask

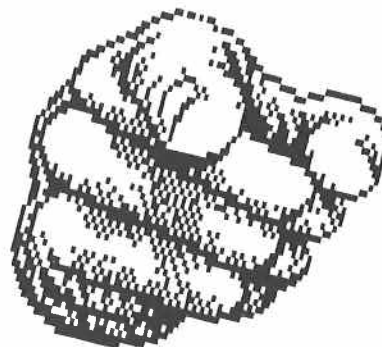
etc., som vi selv ikke utfører holdt utenfor. E-skift har gjort ferdig 2 fly, dvs. at det står igjen 15 fly når vi holder A-sjekken utenfor. 15 fly x 4 m.hours = 60 m.hours og div. snag inkl. 2 bremse-skift blir 36 m.hours. Total arbeidsmengde på N-skift utgjør altså 236 m.hours. Disponibele m.hours er = 80. Udekket blir da 156 m.hours = 27 mann.

## SITUASJONSRAPPORT FRA DET DERPÅFØLGENDE NATTSKIFT

I natt hadde vi blitt pålagt enda mer jobb, blant annet 2 stk. A-sjekker pluss et tungt belastet PMW individ. Dette ble ordnet ved å innkalle hele 31 mann på overtid, eller ca. det dobbelte av skiftets egen bemanning.

## GENERELL BETRAKTNING

Stikkprøver for en uke i JAN og en uke i FEB viste at det for uken i JAN var blitt jobbet litt i underkant av 1.000 timer overtid ved OSLTS. For FEB var det jobbet i overkant av 800 timer overtid. Det gir et snitt på 46.800 timer i året. Slett ikke rart at 105 av våre 200 medlemmer i fjor fikk fy-brev fra personal, med takk for innsatsen, men hvor det også ble påpekt brudd på Arbeidsmiljølovens bestemmelser. Dette i et år da det i siste kvartal overho-



det ikke ble jobbet overtid, i forbindelse med lønnsforhandlingene. På årsmøtet ble det reist spørsmål om hva som skjer hvis man fortsetter å bryte Arbeidsmiljøloven etter å ha mottatt fy-brev fra personalavd. Svaret er at det skjer ingenting. Dvs. det kan være at du får fy-brev nr.2, nr.3 osv.osv. Først hvis det kommer til en rettsak, kan arbeidstaker også bli dømt for brudd på loven og med X antall fy-brev, blir det vanskelig å hevde at man ikke visste.

K.G.

Ja, og hva så. Det fikk undertegnende absolutt se og føle på en flight duty til Tenerife (TFS). Denne turen var for oss på GEN slik at vi fløy fra GEN til TFS, hvor vi først handlet den maskinen vi selv kom med, for så å vente på neste DC-8 fra ARN. Når denne eventuelt var dratt avgårde, skulle diverse besetninger, stasjonspersonale og vi fly med LAC (Lineas Areas Canarias) til Gran Canaria for overnatting.

#### FORVIKLINGER

Dette var vanligvis ikke noen særlig dramatisk situasjon, men denne gangen ble det endel komplikasjoner.

Begynnelsen og hele årsaken, var at flyet fra ARN var ca. 2 hrs. forsinket p.g.a. et fuelcontrol-skift. Altså en T.D. Greit nok, bare ikke denne gangen, for LAC kunne ikke vente!

Den var engasjert på et annet oppdrag som var en flight til en av de andre øyene som hadde en flyplass som stengte kl. 20.00. Hva nå? Skal LAC bare offloade 10-12 crew, stasjonsfolk og tekniker for å fly den andre flighten eller skal den vente på oss og glemme det første?

I sannhetens navn en lei situasjon.

#### FULLE HOTELLER.

Ingen annen transfer fra TFS til LPA var mulig denne kvel-

den. Hotell for alle oss som eventuelt ville bli stuck var også umulig. Irritasjonen ville nok heller ikke minske hos den besetning som kom fra GEN. De hadde på dette tidspunkt gått på tomgang ca. 3 timer. LAC ville gjerne fly det andre oppdraget, men Scanair er jo ingen dårlig kunde det heller.

#### STIGENDE TEMP.

Det gikk igang med høylydte "samtaler", telefoner, telex og radiosamband. Alt i en rivende fart, og på spansk, mens tempen steg og tiden gikk. Det manglet nå bare å få snag på DC-8 fra ARN i tillegg! Men så skjedde heldigvis ikke. Da hadde vel teknikeren blitt populær.

#### NOEN MÅTTE TAPE.

Imens, på kontoret, fortsatte "forhandlingene" og snart kom konklusjonen. LAC'en ventet på oss og droppet det andre. Noen måtte jo tape, heldigvis ikke oss denne gang.

I etterhånd har jeg hørt at høyere herrer på begge sider har villet ha rapporter. Som vi ser, var det "bare" en 2 hrs. T.D., men hva som kan skje i den andre enden, ja det aner vi sjelden noe om. Kanskje en reminder for oss at det haster likevel.

E.G.GEN.

PS. Hva med mere manpower, dere i ledelsen. D.S.





Et SAS julefly til Afrika med medisiner, medisinsk utstyr og mat ser etterhvert ut til å bli en tradisjon. Midt inne i denne fråtsende høytiden, ble det i år en litt annerledes jul, for noen av oss.

Det ble en del forberedelser, ikke minst på julaften formiddag i forbindelse med lasting og klargjøring av flyet. En AMK på ca. 700 kg ble også lastet inn.

Stort frammøte fra skift 1, Per Pettersen (reserven) fra skift 2 og Egil Moen fra KK stillte opp første juledag og fikk oss avgåre kl.10.00. Flyvere var kapteinene Herman Kjellesvig og Tron Laache og styrmennene Svein Mikkelsen og Petter Garshol. I tillegg til å planlegge og gjennom-

føre en meget vellykket tur, var de spesielt flinke til å ta vare på "mekken" sin.

Journalisten Per A. Holm fra Aftenposten og Arild Jacobsen fra Kirkens Nødhjelp var også med.

Vi mellomlandet i Beograd og Kairo for "refueling". Kairo ble i tillegg nattstopp med innkvartering på Sheraton.

Opp igjen kvart over tre neste morgen og avsted med fulle tanker. Kl.09.00 landet vi på Johannes IV Airport ved Eritreas hovedstad Asmara, ca. 2500 meter over havet. Hele dette området var helt kontrollert av den Etiopiske hær. Etterhvert kom vi igang med lossingen, som ble utført av sivilt ansatte stuere. Barbent og kledd i filler,



Fremme på Johannes IV Airport. Fra Venstre: F/E Trond Gran, F/O F/O Svein Mikkelsen, E.C.E.s representant, F/O Petter Garshol, F/C Herman Kjellesvig.



Lasten blir fordelt til flere byer av Den Evangelisk Lutherske kirke i Eritrea.

bar de ut 50 kilos esker på ryggen. "Highloaderen" var opptatt, men det gikk fort og greit manuelt. I hvert fall for oss som ikke bar. En del SAS-trøyer og kulepenner ble delt ut, noe som det ble satt stor pris på. En SAS-frakter med 12 tonn trøyer og kulepenner ville raskt funnet nye eiere der nede.

Arild Jacobsen rakk dessverre ikke å skaffe seg visum, meningen var at han skulle bli med lasten til bestemmelsesstedene. Derimot regner han med å dra tilbake i februar for å få bekreftet at alt er kommet fram.

Det var Den Evangelisk Lutherske kirke i Eritrea (E.C.E) som var mottaker av lasten. Stuerne satte alle eskene direkte på en stor lastebil, tilhørende E.C.E., som kjørte ut fra flyplassen før vi dro.

Lasten som var ca. 12 tonn

medisiner og medisinsk utstyr pluss 500 kg beredskapsproviant, skulle fordeles til E.C.E.s klinikker i Asmara, Keeren, Barentu, Adi Ugri og andre byer. På disse stedene har kirken helsepersonell som vil stå for bruken av varene. De regner med at ca. 20.000 mennesker vil få nytte av denne lasten.

Det ble desverre ikke noen tur inn til byen. Til gjengjeld fikk jeg oppleve en utrolig avskjed med Asmara fra klappsetet. Fra bakken må det ha sett ut som en nier på vårslepp.

I Athen tok Laache/Garshol flyet med videre til Stockholm mens vi andre tok rute-fly hjem.

Turen i år ble meget vellykket takket være alle som stilte så positivt opp for å hjelpe oss.

Trond Gran



"headhunting", hvor teknikere blir regelrett kjøpt opp av konkurrerende virksomheter. Taperne er de store selskapene som ikke på langt nær kan tilby samme lønns og arbeidsvilkår.

#### 10 SLUTTET I DESEMBER

I avd. SAS sluttet det bare i desember måned 10 fag/flyteknikere. Alle gikk over til konkurrerende flyselskaper. Resultatet blir at vi ikke greier å få flyene ferdig på tid, noe oversikten over punktligheten for desember og januar måned viser klart. Hvis vi oppå dette trekker fram formkurven for bachlog og dispensasjoner, så er situasjonen bekymringsfull.

#### SKIFTPLAN SPREKKER

Efter konflikten har vi lojalt fulgt vår skiftplan. Dette førte til hektisk møtevirksomhet, som kuliminerte i et medlemsmøte den 12. januar. Her vedtok man et protokollforslag til bedriftsledelsen, som gikk på å utrede bemanningsbehovet ved OSLTS. Det må utarbeides en bindende opptrappingsplan for ansettelse, slik at vi skal kunne få en bemanning som står i forhold til den arbeidsmengde vi har blitt pålagt. For å gi utredningsgruppen arbeidsro, ble det åpnet for overtid og forskjøvede ordninger. Hvis problemet ikke finner sin løsning innen 1. april -88, kommer protokollen automatisk til utløp og vi går tilbake til å følge vår skiftplan. La oss inderlig håpe at det finnes en vei ut av elendet og at vi kan få dispens fra ansettelsesstoppen.

siste!!

**SAS**

#### MANKO PÅ 75 MANN

I det INFO ligger klar til trykking, kommer en utredning fra den nedsatte arbeidsgruppen dalende inn. Gruppen har bestått av to fra driftsledelsen og en fra hver av de impliserte fagforeninger. Det viser seg at for å greie pålagt arbeid med den skiftplan vi går i dag, så må hvert skift utøkes med 15 mann. Dvs. totalt 75 mann!! Da har gruppen regnet inn en effektivisering av MPC-D'en med 30%. Det betyr at i kalkulasjonen settes forbrukt tid på en MPC-D til 2.8 timer, mot i dag 4 timer.

Andre interessante tall er fordelingen av fravær på skiftene. Disse fordeler seg som følger:

|                |     |
|----------------|-----|
| Sykdom         | 5%  |
| Ferie/oppdager | 23% |
| Utlån          | 3%  |
| Kurs/opplæring | 6%  |
| Andre oppdrag  | 4%  |
| Totalt fravær  | 31% |

To ting syntes undertegnende var overraskende ved dette.

Det ene er at 31% alltid er fraværende på skiftet, altså nærmere en tredjedel.

Det andre er at kun 6% går til kurs og opplæring. Flyselskapene i verden rundt oss bruker i snitt 10%. Høyteknologibedrifter i Norge ligger på over 20%.

K.G.





## INFO FRA VEST

Det er på tide med litt nytt fra oss her i vest. Dog fallt mitt innlegg mellom to stoler hos redaktøren sist.

### STOR BYGGEVIRKSOMHET

Det skjer saker og ting her borte nå. Mitt øye skuer ut på HS sitt nye hangarbygg som skyter i været samtidig som staten har startet med bygging av en ny helikopterterminal ved siden av. Begge disse bygg ligger like ved innkjøringen til flyplassens nye terminalbygg, som ble åpnet i 1987. I tillegg til dette bygges det nytt terminalhotel. Norway Airlines har også startet bygging av hangar på gamle militære "Times Square".

### BEHOV FOR MER Plass

Braathens SAFE holder i disse dager på å utvide sin parkeringsplass for fly utenfor H6B, slik at det blir bedre forhold for de som jobber på den delen. Videre holder en på med et nytt hangarprosjekt, som skal huse tungt vedlikehold. Dette skal skje ved å utvide nåværende H6B med en H6C-del på samme størrelse. Dette er en absolutt nødvendighet etter vår oppfatning. Nytt motorverksted planlegges også for å kunne ta overhaling av de nye motorene på våre nye Boeing 737-400/500. Planene er vel avgjort når dette leses.

### OPPDRAG FRA HAPAG LLOYD

Etter en hektisk høstsesong, går vi nå inn i en mer rolig vårsesong. Selskapets overgang til enhetsflåte gir noe romsligere insp.program sammen med økte insp.intervaller. Dette har medført at man har påtatt seg et oppdrag på en D-sjekk for Hapag Lloyd, Tyskland. Det er full stripping/maling, i tillegg til full visuell struktur-sjekk innvendig. Liggetid ca. 4 uker midt i den beste vinterferietiden.

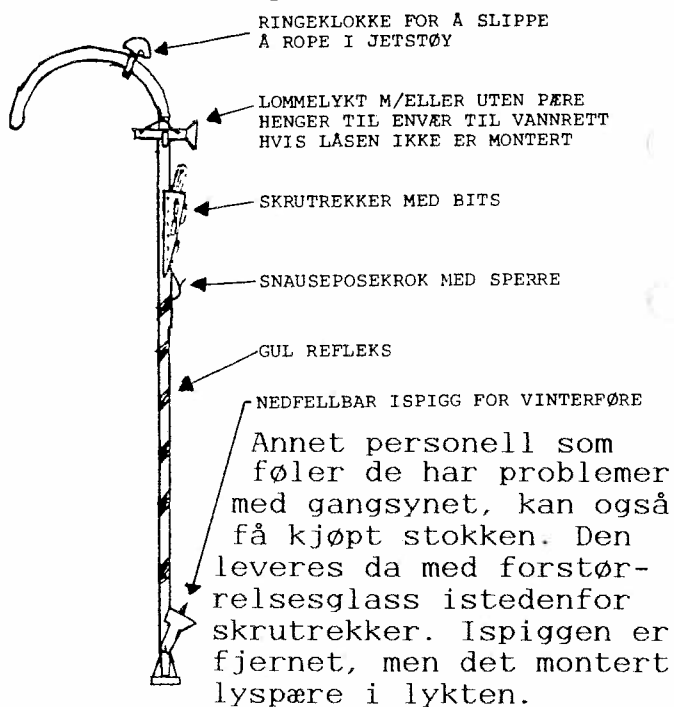
### KURS

Skoleavdelingen har funnet fram noe tid til å kjøre diff. og brush-up kurser på vårparten. Det startes også et B-737 typekurs i midten av av mars. I løpet av høsten -88 må avdelingen så starte forberedelser til de nye B-737-400/500 som kommer fra juni/juli 1989. Lengden av et kurs på denne utgaven er det ingen som vet ennå, men rykter på instruktørhold sier at 80% av innmatten er ny. Det skulle vel avgjøre at det må fullt serti-fikatkurs til.

J.K.L.

## VETERANSTOKKEN

Evige Flyteknikers Forening (E.F.F.) har klart å utvikle et fornuftig arbeidsredskap for flyteknikere som har problemer med å avansere, slik at de må ha tarmac som arbeidsplass til pensjonsalder. Særlig ser det ut som om personell ved SAS OSLTS-E skift 3 bør sikre seg denne, etter at de siste insp.ansettelse ved denne avdeling er observert.



Send bestilling til:

E.F.F.  
4365 Skalkeskjulet  
Rusegropa, FBU

**OBS**  
BEGRENSET ANTALL



## Nye opplærings og fagplaner for flymekanikerfagene

Opplæringsrådet for Flyindustrien har utarbeidet nye opplærings og fagplaner for ni flymekanikerfag og disse er allerede i bruk ved flymek. linjene på Sola, Bodø og Bardufoss.

Siden dette er nytt i Norge vil Sekretariatet her søke å redegjøre for systemet og dets muligheter.

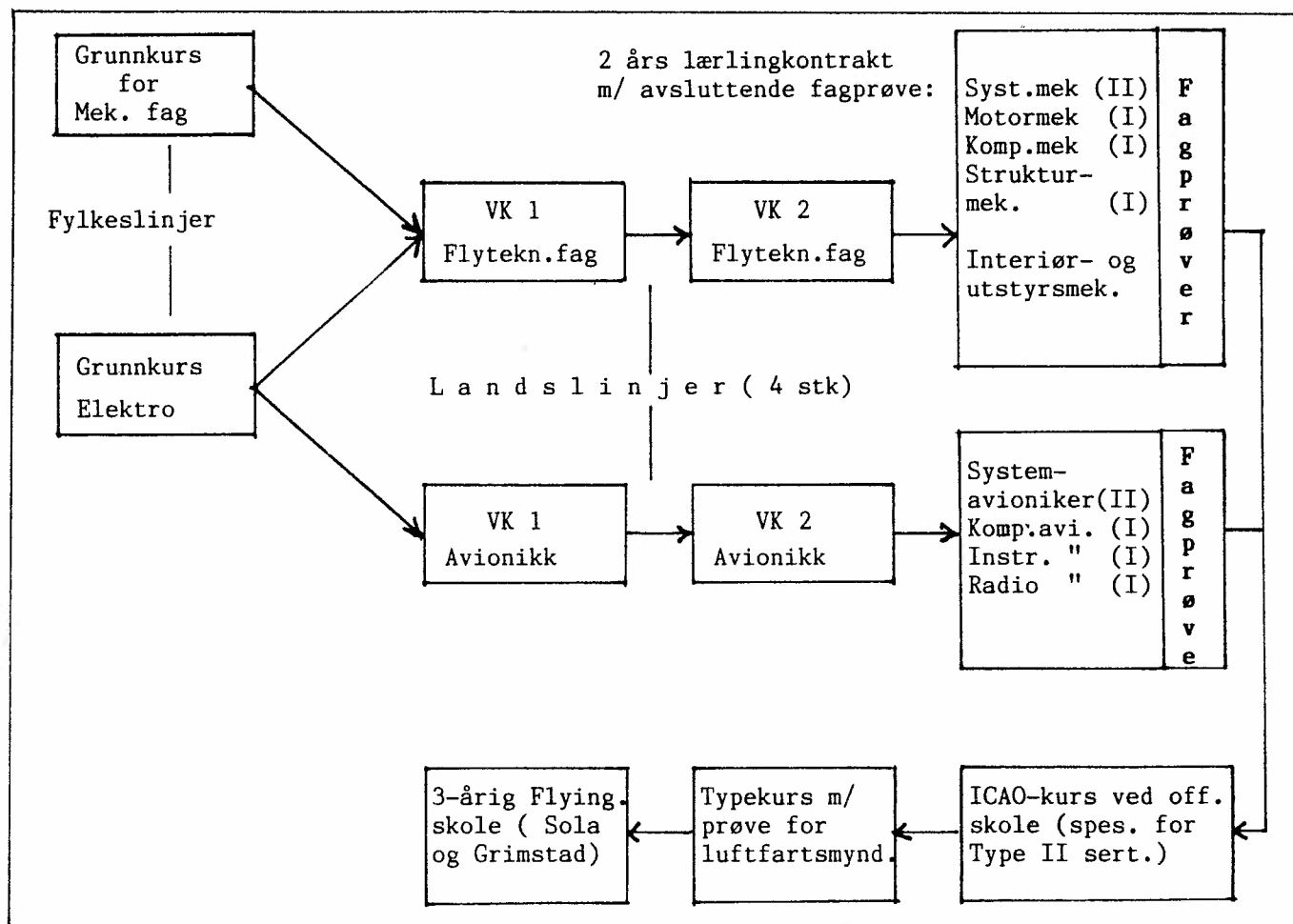
Den totale opplæringstid frem til fagarbeidernivå blir fem år, hvorav tre år på skole og

to år som lærling i bedrift. De definerte kompetansekrav innen de enkelte fag er basert på:

- a) ICAO's recommendation.
- b) Luftfartsmyndighetenes krav (BSL C 7.1).
- c) Industriens krav.

Avsluttende fagprøve skjer i regi av de nye prøvenemder innen de enkelte fag, prøvene er ensartet for hele landet og det blir prøvd om kandidatene tilfredsstiller de gitte kompetansekrav innen teori, lab.-øvelser og erfaring.

### DET TOTALE OPPLÆRINGSSYSTEM KAN SKISSERES SLIK:



For første gang ser vi her konturene av et utdanningssystem som vil tilfredsstille luftfartssystemets fremtidige behov, samtidig som nasjonale og internasjonale krav ivaretas.

NFO vil delta i utformingen

av den skisserte ICAO-skole, hvor bl.a. Type II-teknikerens tilleggsutdannelse må tillegges betydelig vekt, basert på det faktum at dette sertifikatet omfatter både flytekniske fag og avionikksiden, dvs; "aircraft in its entirety".

Teknisk sekretær



I år ble møtet holdt over to dager på Holmen Fjordhotell i Asker. Det var et trivelig sted, hvor delegatene tydelig fant seg til rette.

At møtet i år ble holdt over to dager var på grunn av den erfaring en hadde fra tidligere år, hvor det på slutten av møtet nesten ikke var folk igjen til å foreta valg etc. Det ble heller ikke det tidspresset i debattene, slik at en fikk en rolig og grei behandling av alle årsmøtesakene.

Alf Nottingham, Secretary General i AEI var bedt inn som observatør til møtet og han holdt et svært fyldig og informativt innlegg om situasjonen for den autoriserte flytekniker sett fra et internasjonalt synspunkt.

Det er kanskje ikke kjent for de fleste at det i 1992 vil bli holdt en konferanse i Montreal i regi av ICAO, hvor det vil bli fattet svært viktige avgjørelser angående sertifiseringsbestemmelsene i de 150 land ICAO omfatter. Møtet foregikk under dette punktet på engelsk, uten at det satte en demper på delegatenes taletrengthet.

Vil ikke gå særlig inn på de forskjellige punktene som ble debattert på årsmøtet, men kan nevne at vårt ansikt utad ble det snakket en del om. Det har i den siste tiden særlig vært i negativ sammenheng vi har fått presseomtale. Det er når tredjemann blir rammet av streik, gå-sakte osv. at flyteknikerne blir omtalt i avisene eller dagsrevy. Sjelden eller aldri hvis det er flysikkerhet, utdanning av teknologisk arbeidskraft eller

lignende. Dette er vel et tankekors for oss alle, slik at en bør vel muligens engasjere seg i positive sammenhenger også.

Regnskap, budsjett og valg foregikk greit og uten de store opposisjoner og det er vel mulig på et annet sted i bladet å lese seg til sammensetningen av det nye sentralstyret (side 2, red.anm.).

Ved oppsummering og avslutningsinnlegg fra formannen kunne den samme opplyse at han ikke ville stille til valg i 1989. Etter såkalte "bak mål" samtaler med en del av delegatene etter møtet kom dette svært overraskende. Når en ser på alderssammensetningen ellers i foreningens sekretariat, hadde vel de fleste håpet på at formannen var den som kunne representere den ungdommelige friskhet i enda noen år.

Fra Trøndelagsbenken,  
Rolf Dybwad.

### JOB I NATO?

Vi har fra den norske delegasjonen ved NATO's hovedkvarter i Brussel fått oversendt en stillingsannonse vedr. teknikere til vedlikehold av AWACS sin flyflåte.

Det er ønskelig at flere nordmenn tar del i det tekniske vedlikeholdet av disse flyene. Arbeidsted vil bli nær Geilenkirchen i Tyskland. Fullstendig stillingannonse kan fåes ved henvendelse til NFO kontoret, eller ta kontakt direkte med:

NAEWF E-3A Compnent,  
Civilian Personel Branch.  
Recuitment Officer  
5130 Geilenkirchen  
GERMANY

Ref.  
Recruitment of post LM-111,  
A/C systems spec. at  
NAEWF E-3A Compnent.

## "FREKKIS FRA SAS"

Hvor frekk kan man være for å markedsføre seg? Et eksempel er å finne i NFO's medlemsblad nr. 3-87.

Med tittelen P.M.W. skal der imponeres med at SAS nok en gang er først ute med noe nytt. Der skal nå utvikles et program som skal prøves ut på enkelte stasjoner, som skal utføre noe mer enn det absolutt nødvendige for å kunne sette fly i operasjon. Dette vil bl.a. spare selskapet for en masse pos.flyvninger som de har drevet med i alle år. Blir noen imponert av dette "nye" SAS's P.M.W., burde de ikke finnes innen S.A.F.E.

Allerede da vi begynte I.T. flyvningene fra Sverige med DC-6B fly, fast stasjonert i Göteborg og Arlanda utførte vi planlagte vedlikeholdsarbeider i tillegg til nattstopp inspeksjoner. Hvor mange planlagte motorskifter, superchargerskifter, komponentskifter, T.O.'s og spec.insp.items vi utførte allerede den gang er det vel ingen oversikt over, men en ting er sikkert. Vi utførte allerede den gang større og mer P.M.W. enn SAS kommer til å utføre på noen linjestasjon i lang tid fremover.

Etter inngang til jetalderen, skulle det være kjent at vi har fortsatt å gjøre vedlikeholdsarbeider utover rent linjearbeider på våre stasjoner, og dette har øket i takt med økning av flåten. Dette har vi til hensikt å øke ytterligere i takt med flåte og kapasitet på stasjonene.

Så det nye som SAS er først ute med er 25 år gammelt i S.A.F.E. og er blitt en rutine for oss som vi ikke roper høyt om.

Seksjonsleder  
O.Enervold

## UTPLASSERTE SKOLEELEVER

HVEM HAR  
ANSVARET?

**SAS**

Av og til har vi utplasserte ungdomsskoleelever som gjester hos oss på OSLTS, riktignok ikke så ofte, men det hender. Erfaringene med dette er ikke udelt positive. De siste tilfellene har i allefall skapt reaksjoner blandt oss, da det har vist seg at de blir svært så husvarme.

### PINLIG

Det er pinlig når man ser en fra denne kategorien bli kastet ut av galley av en purser, da vedkommende prøvde å snause mat. Det samme individ ble senere sett syklende alene ute på tarmac, farlig nær to taksende fly.

En annen ble påtruffet stående med logen i hånda, diskuterende snag med cockpit crew. Da en av skiftets garvede teknikere kom for å assistere, ble han bedt om å gå ut igjen for "dette fikser jeg".

### "REPRESENTERER" SAS TEKNISK

Ille er det at disse opptrer i kjeledresser med "SAS LINE MAINTENANCE" på ryggen og blir tatt til inntekt for oss alle. Vi ønsker ikke å få vårt renommé tilgriset av ungdomsskoleelever uten landekjenning.

Skal ordningen med ungdomsskoleelever på TS fortsette, så må det skje i ordnede former, med en ansvarlig tilstede, slik at vi kan unngå slike uheldige episoder.

K.G.



Like før jul hadde jeg en seks ukers stasjonering på Gran Canaria og Lanzarote. Opplegget fra Braathen SAFE denne sesongen var at et fly skulle ligge der nede ei uke av gangen med daglige turer opp til forskjellige steder i Norge og Sverige.

Dette fungerte bra da jeg var der, sjøl om det var lett for å akkumulere seg en del "småsnag" som vi ikke hadde mulighet til å utbedre. I tillegg til denne ene nattstoppen hadde vi en god del transittstopper samt en form for stand-by tjeneste for transittstopper på Teneriff.

Det var satt opp skiftplan for denne tjenesten, men etter å ha prøvd å gå den et par uker, måtte vi lage oss en egen variant som ikke tok livet av en og samtidig dekket det som skulle dekkes. Det resulterte i at det ikke ble særlig mange fridager, men i det minste fikk vi muligheten til å sove litt om natta. Å få søvn på dagtid der nede viste seg å være svært vanskelig. Enten var det ryddedamer som skulle vaske på rommet, eller det var vaktmesteren som reparerte dassen. Noe var det hele tiden. Men som sagt etter en liten "mod" av vaktplanen fungerte det hele utmerket.

Meget snille fly. Meget trivelig crew. Og ikke å forglemme Oscar. Det er sjelden å treffe så hjelpsomme og arbeidsomme folk her i landet. Oscar var ansatt hos den stedlige handlingagenten og var den som rent praktisk kunne drive det med handling av fly. Han hadde en gang i tiden jobbet for SAS. Vet ikke om det var der han hadde lært alle triks-

ene, men det var virkelig effektivt det som skjedde da han var på jobb.

Etter å ha blitt utsatt for det spanske byråkrati på sitt værste med at en del spareparts var havnet inn på lageret til Iberia, var det en fryd den dagen Oscar kom på jobb. Jeg hadde foretatt en del ørkesløse vandringer fra kontor til kontor hvor det satt en "gube" med stempel, uten å ha fått utrettet noe som helst. Oscar fikk delene ut etter bare en fire-fem timer.

Men til noe helt annet. Det er å anbefale på det sterkeste å leie seg motorsykel på Gran Canaria. Kjør med fornuft osv. Det var et helt annet Gran Canaria som ble oppdaget på alle de små fjellstiene hvor det ikke var mulig å komme fram med bil. Det er ikke tvil om at en der kan få naturopplevelser en ikke finner maken til mange steder på jorda. Og jeg vil tilføye at den som ikke har gjort annet enn å ligge ved bassengkanten på Playa Del Ingles, vet ikke hva Gran Canaria er. Totalt sett en fin stasjonering og en erfaring rikere.

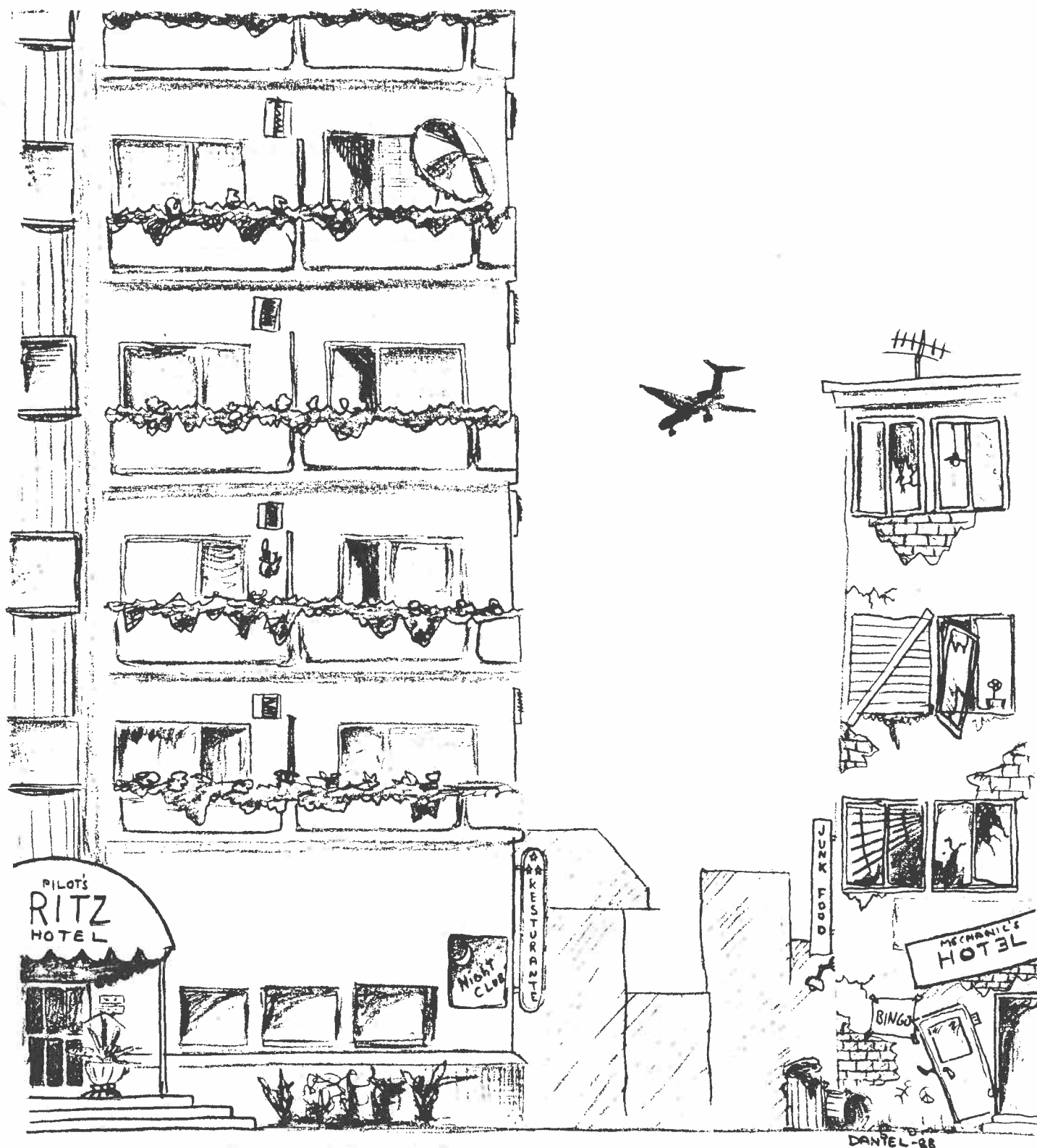
Men det var selvfølgelig ikke bare bra. Tenker da i første rekke på boligforholdene. Nå er ikke jeg sånn der "storforlangende", men jeg blir så forundret over forskjellsbehandlingen av de ansatte.

Kort fortalt så bodde vi i San Augustin. På et sted jeg vil karakterisere som et nedslitt svensk masseturismested. Jeg tror de fleste som har vært i syden skjønner hva jeg mener med det.

Dette var et bosted som firma-  
 et hadde ordnet fra Norge.  
 Crew bodde selvfølgelig ikke  
 der. Men så var det slik at  
 de tre dagene i uka vi måtte  
 være på Lanzarote, var det  
 den stedlige agenten som ord-  
 net med bosted og han innkvart-  
 erte oss selvfølgelig på det  
 samme sted som de andre Bra-  
 athenansatte (les crew). Hvis  
 jeg sier at forskjellen i  
 standard mellom det stedet

vi bodde på Gran Canaria og  
 Lanzarote var som Hotel Gyl-  
 denløve og SAS-hotellet i Oslo,  
 tar jeg ikke munnen for full.  
 Nå var det greitt nok begge  
 steder, men det noe med for-  
 skjellsbehandlingen som setter  
 seg litt fast i halsen. Jeg  
 vet at det er forskjell på  
 Kong Salomo og Jørgen Hatte-  
 maker, men er det slik i Bra-  
 athen da?

Rolf Dybwad





## AVD.SAS INFORMERER

v/M.Arnesen

### TECHNICAL TRAINING

Kapasiteten ved skoleavd. må anses å være et stort problem. Gjennom lengre tid viser kapasiteten ved OSLTH at avdelingen ikke makter å utdanne OSL-basens behov. Når det gjelder elevplasser i CPH og STO har OSL vært den tapende part. OSLTH må settes i stand til å gjennomføre kurs til de tider som produksjonen krever. Produksjonen må være beredt til å utdanne personell på kommende flytyper, dvs. teknologi på en helt annen måte enn hittil. Introduksjonsfasen blir uforholdsvis lang som en følge av at teknikerne ikke har fått en tilstrekkelig utdanning til rett tid for innkjøring/familisering. Eksempler på dette er F-27, MD80 og sist DC9-51.

OSLTH har erfaringsvis knapp kapasitet til å innfri de ønsker produksjonen har til kvalifikasjons og kompetansegivende kurs på DC-9, i likhet med manglende kapasitet til å forene SAS's egne krav om brush-up, videre TS/OM's krav til å kunne opprettholde produksjonskapasiteten på det nødvendige nivå.

Ut over DC-9 har OSL måttet kjempe om elevplassene ved de andre skolene. Grunnet stats-tilskuddsordningen i CPH med minimum krav om 9 danske elever, blir det tilbake kun tre plasser til fordeling.

OSLTH må bemannes og styrkes slik at vårt behov for utdanning på DC9, MD80, -51, B767, ATR-72 eller Dash 8 og sist men ikke minst erstatteren for DC9 (MD80-81-82-83-87 eller B737-200 og B737-400).

Det må også tilføres kapasitet for videreutdanning innenfor ny teknologi som nye flytyper naturligvis vil romme.

Dette er stort sett et enkelt regnestykke, der bl.a. hensynet

til en eventuell kostnadsøkning for flere instruktører kontra diett og hotellutgifter samt produksjonstap vil være marginale, ja kanskje til og med vise besparing. Det er akseptert at kvalitet starter med opplæring, hvilket er et grunnelement i utviklingen av "egenkontroll" konseptet. Hvordan kan OSLTS/OM sikres å oppnå den ønskede "Technical Standard", faglig ekselens uten tilstrekkelig tilgang på utdanning? Sist men ikke minst, tro at produksjonen selv kan bidra med noe særlig instruktørvikarer, fra en gruppe som allerede i produksjonen er sterkt belastet, ja da bygger man luftslott.

TS/OM har for knappe ressurser til produksjonsoppgavene slik det er i dag. Overtiden med ca. 800 til 1000 timer i uka fordelt på 200 mann forteller sitt! Selv SPT vil måtte vike.

Mannskapsmangelen er et tilleggspørsmål, der hverken det offentlige eller selskapene har kapasitet til å fylle på med skikkelige fagfolk.

Man står foran et veivalg, der en TH-avdeling med tilstrekkelige og kvalifiserte ressurser er det eneste som kan sikre at SAS fortsatt kan ligge i tet internasjonalt på teknisk standard. Ved ikke å satse NÅ, vil utviklingen gå mot laverekvalitet OSV, osv.

### NFO 50 ÅR

Det skal vel nærmest et under til for at denne dagen nå vil bli markert i regi av NFO sentralt. Vi i avd.SAS vil ta initiativ til å drøfte et lokalt SAS arrangement. En aften med "Gressholmen" og 50 begivenhetsrike år burde være et interessant emne for såvel unge som pensjonister. Dette vil bli lagt frem for Halvårs-møte som forslag eventuelt.

(forts.neste side)

## AVD.SAS INFORMERER (litt til)

### FLYTEKNIKERNE I SAS

Forut for revisjon av utenlandsavtalen hadde vi som målsetting å samle representanter for NFO, dansker og svensker. Dette lot seg først gjøre i forbindelse med NFO's Representantskapsmøte. Dette første møte var meget positivt. Våre kollegaer fikk treffe AEI generalen Alf Nottingham, som gav en bred og fyldegjørende innføring i revisjonen av ICAO Annex 1, situasjonen i Europa, og manet samtidig til et initiativ fra dansk hold, da disse er medlem av EF og antagelig det eneste land med "akseptabel" standard på sine sertifikater. Det er en kjennsgjerning at innen Europa er sertifikater en sjelden vare.

Båndene er knyttet og et nytt møte mellom flyteknikerne i SAS vil avholdes i STO den 6 april. Et internasjonalt utspill i Europeisk sammenheng vil også bli forsøkt, da det er viktig å samle flyteknikerne rundt en felles holdning innenfor EF.

Treg materie men intet kommer dalende gratis. Her må det til stor tålmodighet og jobbes målbevisst gjennom flere år.

### BRANNSLOKKING

Siden nyttår har svært mye av tiden gått med til å "bli informert" om den rådende økonomiske situasjonen innen selskapet. Vi har vel vært klar over at etter festen kommer bakrusen. Dette ser vi nå da man med forskjærskniv skjærer i stasjonsbemanningen. 200 funksjonærer skal bort. Dette er ille og vi føler med våre kollegaer. Dessverre er det slik at denne "snuoperasjonen" har fått en noe gal merkelapp.

Det vi reélt snakker om, er å heve bruttogevinstmarginalen fra 11.1% til 13%, slik at man ikke får for svak økonomi fra 1992 og utover i forbindelse

med investeringer i ny flyflåte. Når man snakker med "fotfolket" får man inntrykk av at selskapet er konkurs og må si opp folk. Det synes som om budskapet ikke har nådd helt ut til de det virkelig gjelder. Som et appropos, det nye hovedkontoret i Frøsundavik står ferdig og her har man kjøpt trær til 30.000 kroner stykket for planting i glassgården!

### REVISJON AV UTENLANDSAVTALEN

To dager med venting og lite produktivt, endte med signert protokoll om endringer til bestående avtale. Forhandlingsleder for SAS, B.Sandberg gav et solid og positivt inntrykk, noe vi ikke er bortskjemt med.

Gledelig var det å få hjemlønnsdelen inn i "ordnede" former. "Norsk Standard" ligger til grunn, det ble NOK 900,-. Dette har falt våre svenske kollegaer tungt, da de ikke erholder dette "vekslingsgebyr". Man har ihvertfall ikke kommet til enighet så langt.

Det som blir problemet fremover er utvilsomt å få SAS til å satse på skandinaver. Vi "koster" for mye i motsetning til lokalt ansatte. Imidlertid har SAS invitert representanter for flyteknikerne fra respektive NFO avd.SAS, Serviceklubben 537 og Svensk Transport til et møte 20. og 21. april for drøftelser. Dette er som en oppfølging av NFO's henvendelse 10. april-87. Dette ser vi meget positivt på.

### PENSJON

Som alle er klar over, vil tariffoppgjøret gi oss en pensjonsreform. Hvor god denne er gjenstår å se. Som følge av revisjon av utenriksavtalen, har vi kommet i gang med en gjennomgang av pensjonsforhold. Vi har grunn til å tro at SAS her er villige til å rette opp skjevhetene for våre medlemmer. Et første møte er avholdt.  
(forts.neste side)

## AVD.SAS INFORMERER (enda litt til)

En arbeidsgruppe jobber med saken, og et oppfølgingsmøte vil bli avholdt den 25/3. Det er spesielt beregningsgrunnlaget ved innrapporter til Folketrygden og UNI tilleggsforsikring som antas å ha vært for lavt.

### SAS COMMUTER

Etter lang tid (1 år) er det nå kommet til enighet mellom respektive organisasjoner og SAS om forutsetningene for etablering av dette commuter.

Vi har grunn til å tro at dette vil bli en "selvstendig juridisk enhet", lokalisert i CPH men delt i to virksomheter. En europa-del og en virksomhet i n-norge. En anbefalt innstilling fra SAS Airline til styret i SAS vil i slutten av mars gi det definitive oppstartsignalet.

Det ser ut som om at det har blitt en tradisjon, i forbindelse med avtalespørsmål i SAS, at det skal være problemer. Det er det også denne gangen.

Det å finne frem til hvem som skal tegne og innestå for avtaleprotokoller på bedriftens vegne er tydeligvis et følsomt tema og skaper usikkerhet om de man fører forhandlinger med, virkelig er representanter for selskapet. Sanksjoner og reforhandlinger av andre enn de man har ført forhandlinger med, kan ikke lengre godtas. Derfor må protokollen om SAS commuter, slik den foreligger med forståelse og intensjon, være det dokument som dokumenterer enigheten mellom partene om dette spørsmål. Vi håper derfor at SAS nå rydder opp en gang for alle i dette uverdige forhold.

### SAS TEKNISK

Store utfordringer står for tur. Ni B-767 er bestilt med ytterligere opsjon på totalt sett 34. Alle Scanairs DC-8

selges. 32 av de eldste DC-9 selges. LEASE-BACK er fellesnevneren. DC10-10 fra Delta Airlines (amerikansk registrerte), der British Caledonian skal ha heavy maintenance. Vi har grunn til å tro at det 25. mars vil bli inngått "letter of intent". DC-10-10 har ikke centergear.

Vi ser jo en del problemstillinger fra vår sektor, som vi er sikker på våre kollegaer på den kommersielle side overhodet ikke ser. Spesielt tenkes her på FAA godkjenning av norske teknikere (sertifisering). Da det er meningen å ha disse i trafikk fra desember -88, bør nok dette forsøkes løses raskt.

-siste-

Etter hva vi nå har forstått, skal disse flyene inn på skandinaviske register.

### PENSJONIST

Herulf Asbjørnsen OSLTS-E/1, har gått over i pensjonistenes rekke etter oppnådd aldersgrense og vi ønsker lykke til.

### NFO.AVD.SAS NYTT KONTOR

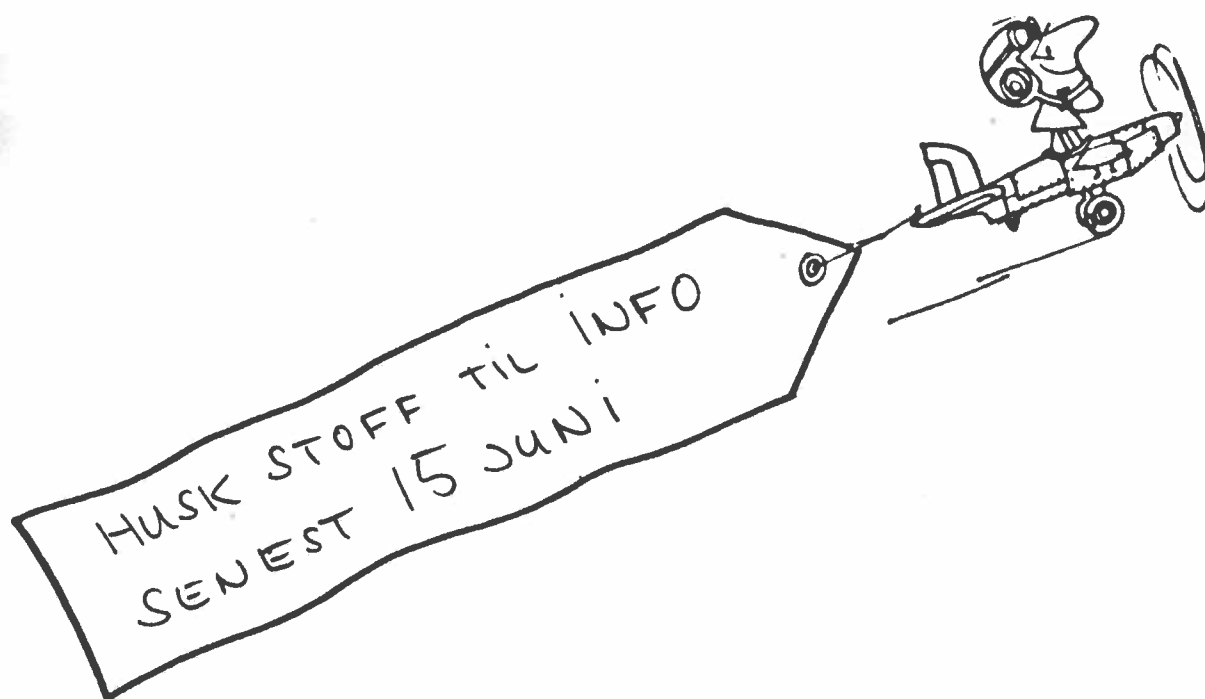
Etter mange, lange og trange år, står vi nå foran et vemodig øyeblikk. "Rugekassa", "Stærkassa", "Bodega'n", "Kvist", mangt et uttrykk har vært benyttet om kontoret i 6. etasje. Nå skal det flyttes! Datoen er satt foreløpig til ca. 24. april. Vi har fått tildelt 24 kvadratm. i 1 etg, i det nye personalhuset, i enden mot sjøflyhavna. Moderne, lyse og trivlige lokaler bør kunne varsle om mer og større engasjement i saker knyttet til våre medlemmer.

Tillitsmannsfunksjonen står foran en interessant utvikling, i et miljø der Norske SAS Flygeres Forening og Norsk Kabin Forening er våre nærmeste naboer over gangen. De LO-organiserte holder hus i femte etasje sammen med IA. Vel, vi holder på at en viss avstand bør det være, så langt er vi fornøyd.



Once upon a time  
there was a wheel tapper  
called Fred  
and he tapped all the wheels  
on all the trains  
that came into the station  
and they changed five hundred  
and twentyseven wheels  
and then they found out—  
his hammer was cracked!





**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 \_\_\_\_\_