



INFO

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

NR.2-88

AV INNHOLDET:

Privatisation and deregulation
and its social consequences
on the airline industry.

BOEING -767

Nytt fly til flymekanikerlinjen
ved Sogn Videregående Skole.

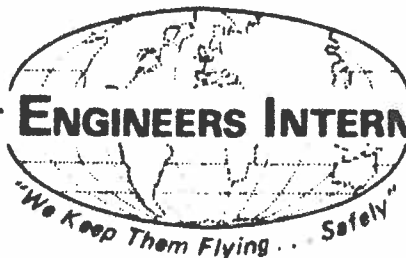
HURUM -et nytt HOBØL?

Hvor blir det av hangaren?
(del 3)

Avtalefestet Pensjonsordning
(AFP) hva er det?

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





norsk flytekniker organisasjon

SENTRALSTYRET -88

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>EGIL FØRRISDAL</u> SAS OSLTS-E/4 Sørumlia 72, 3400 Lier	arb. 02 596888 prv. 03 840972
	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:	Kjell Naas Helge Sola Arvid Rosenberg Sverre Mauroy Morten Arnesen Kjell Paulsen Lars Stamnes Edmund Grohshennig Sigbjørn Nystad Leif Brattli Magne Guldstein	SAFE SVG SAFE SVG SAFE OSL FOF OSL SAS OSL SAS OSL SAS TOS SAS GEN WF BOO WF BOO STERLING GEN	

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

REDAKSJON

REDAKTØR	<u>BJØRN STARHOLM</u> SAS OSL
AVD. SAFE	<u>ARVID ROSENBERG</u> SAFE OSL
AVD. WF	<u>NILS TERJESEN</u> WF BOO
AVD. SAS	<u>KNUT GRØNSKAR</u> SAS OSL
AVD. STERLING	<u>MAGNE GULDSTEIN</u> STERLING GEN
AVD. FOF	<u>GUNNAR HOEL</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 tok initiativet til Skandinavisk Flyteknikerseminar den 25. og 26. mai i år. Deltagerland foruten Norge, Sverige (SFF og Sektion 9) og Danmark (Klub 537) var også Frankrike og Jugoslavia representert på flyteknikersiden. Representanter fra AEI og myndighetene i skandinavia var også tilstede, samt en representant fra SAS og en fra International Labour Office, ILO, Sveits.

Det gikk frem av konferansen at økt konkurranse i Europa innen flygningen kommer. Uansett om man holder seg til den helt svartmalte side, dvs. full deregulering, eller mener at resultatet blir en mer moderat deregulering, er det i alle fall meget viktig at NFO henter signaler og impulser utenfra, for om mulig å unngå å gjøre feil som andre kan ha gjort før. Norge er just ikke flygningens knutepunkt nummer en.

Våre tradisjonelle arbeidsvilkår vil påvirkes negativt hvis markedskreftenes tøyer løsnes. Den ytterste forpost, å skape alternativer til denne utviklingen går derfor gjennom AEI, Aircraft Engineers International, vår internasjonale organisasjon, for senere å bli fulgt opp på den hjemmelige arena.

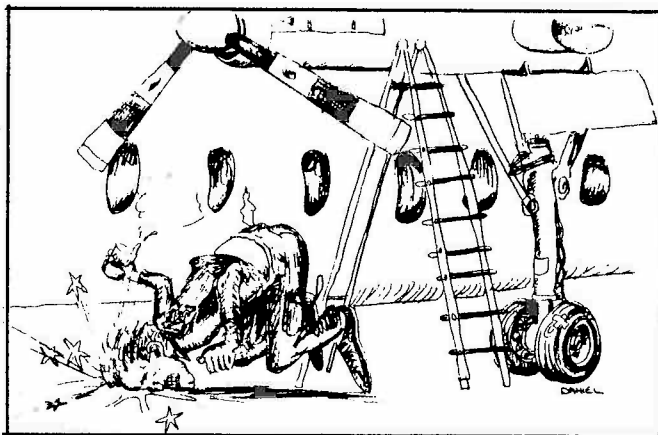
Forøvrig ønskes leserne en god sommer.

Erik Throndsen
formann

KJÆRE LESER

Dette er en historisk utgivelse av INFO. Dette er nemlig det første nummeret som sirkulerer etter at våre politikere har bestemt seg for hvor den nye hovedflyplassen skal ligge.

Personlig er jeg godt fornøyd med Hurum, men er vi så sikre på at de folkevalgte har tatt en beslutning som er til det beste for kongeriket? Det vil jeg påstå at det er ingen som kan svare på. Helt siden debatten startet, har jeg registrert en fremtredende undertone av egoisme og særinteresser. Disse begreper begynner å bli vanlig i norsk politikk i dag men er ikke tidligere til de grader blottlagt som i flyplassaken.



For ansatte på FBU, har det avgjørende for hvilken mening man skulle kle på seg vært hvilken side av Oslo man bor på. For politikerene har det avgjørende vært fylkespolitiske særinteresser. Dette gjelder både Gardermoen og Hurum leirene, skylappene var ikke til å rikke.

Hos menigmann er det tillatt med en enkel problemstilling, vi er ikke ansatt på heltid for å sette oss inn i politiske saker til minste detalj, det er de valgte politikeres oppgave.

Selvfølgelig var argumentene pent pakket inn i tåkeprat, leireprat, miljøprat og annet pengeprat, men dette fikk etter hvert et latterlig preg over seg. Det sørget diverse "nøytrale" instanser for, som alle mente at de og ingen andre visste hva de drev med.

Hvis behandlingen av denne saken indikerer trenden i hvordan og på hvilket grunnlag stortinget, til det beste for landet, skal fatte vedtak om investeringer i fler-milliardklassen, går det på dunken. NFO tok ikke stilling til saken, heldighvis.

PRIVATISATION AND DEREGULATION
AND ITS SOCIAL CONSEQUENCES ON
THE AIRLINE INDUSTRY

ITF Civil Aviation Section Asia/Pacific avholdt et seminar med overnevnte som hovedtema i Terrigal, Australia 21.-24. mars, hvor NFO var invitert som observatør.

ARBEIDSTAKERPOLICY

De fleste landene i dette området var representert, og av dem hadde alle samme erfaring, nemlig at deregulering og privatisering fører til arbeidsbortfall og nedsatte lønns og arbeidsbetingelser.

Også vertslandet Australia står overfor en deregulering av hele industrien innen 1990, kunne transportminister Peter Morris fortelle. For å møte denne utviklingen arbeider nå de fem største fagforeningene (piloter, cabin crew, flyteknikere, flygeledere og øvrig bakkepersonell) med planer om å danne et overordnet, felles organ som blant annet vil få i oppdrag å utforme en felles arbeidstaker-policy overfor deregulering og privatisering.

DYSTERT BILDE

Mindre velutviklede og velorganiserte land står overfor store problemer i konkurransen med de større, industrialiserte land og arbeidstakerne blir effektivt holdt nede gjennom lovgivning (Essential Service Acts) og forbud mot organisering, streiker etc.

ILO arbeider med en Study om disse problemene, som skal ferdigstilles høsten 1988 og på dette seminaret ble det

fremlagt en delrapport som tegner et nokså dystert bilde av en usikker fremtid.

KAMP FOR Å OVERLEVE

ITF er også meget bekymret for denne utviklingen hvor arbeidskraften er blitt gjort til et av de viktigste konkurransemidlene og hvor reduserte ettersyns- og vedlikeholdskostnader pent føyer seg inn i rekken av nødvendige sparetiltak i kampen for å overleve.

ITF vil i september avholde en stor konferanse på Tenerife, hvor bl.a. den kommende utvikling innen EF vil bli viet stor oppmerksomhet og her vil AEI og noen av deres medlemsorganisasjoner bli invitert som observatører. I mellomtiden vil AEI og ITF sentralt utveksle erfaringer og tiltak med sikte på en bedre samordning og samarbeid i disse saker av felles interesse. Uten å gå i detaljer om hvor ille tilstanden egentlig er rundt om i de enkelte land, vedlegger jeg heller den avsluttende oppsummering av ITF sitt syn; "CONCLUSIONS" og håper at redaktøren vil trykke dette i sin helhet. (Red.anm.: Vedlegget følger fortløpende etter innlegget).

1992

NFO har imidlertid sett skriften på veggen, og den utvikling som nå er igang i Fellesmarkedet med et fritt, indre marked innen 1992 og med påfølgende harmonisering av de enkelte medlemslands lover og regler innen blant annet fly-

bransjen, vil også berøre vår situasjon i Skandinavia, selv om bare Danmark er medlem av EF.

Av naturlige grunner vet vi i Norge svært lite om hva som skjer og er i ferd med å skje innen EF på disse områder, og vi har derfor gjennom AEI tatt initiativet til et skandinavisk flytekniker-seminar i København 25.-26. mai for å finne ut hva som eventuelt kan gjøres fra vår side i sakens anledning. Emnet er: "Free movement of Aircraft Engineers within the European Community (EC) 1992 - Consequences for the Scandinavian Licensed Aircraft Engineers".

Vi håper selvfølgelig på størst mulig deltagelse fra egne rek-

ker og de øvrige skandinaviske flyteknikere. I tillegg vil noen av AEI's europeiske medlemmer som idag ikke anvender type-baserte sertifikater bli invitert. Som ekstra-resursser vil vi invitere de skandinaviske luftfartsinspeksjoner samt en Airtransport Expert fra ILO i Geneve.

Vi håper at dette initiativet kan være med på å åpne veien for en utvikling mot et felles europeisk sertifiseringssystem for flyteknikere som baseres på den skandinaviske modell, nemlig det type-baserte sertifikat.

Rapport fra dette seminaret vil bli forsøkt publisert gjennom INFO.

Teknisk sekretær.

CONCLUSIONS

The Asia/Pacific Civil Aviation Seminar, convened by the International Transport Workers Federation with technical support of the International Labour Organisation to discuss "Social and Labour Consequences of Privatisation and Deregulation Policies in Civil Aviation", having met in Terrigal (Australia) from 21-24 March, -88.

Having examined and discussed the ILO background paper on the subject and the situation in various countries with regard to the effects of privatisation and deregulation policies on civil aviation workers in the Asia/Pacific region concludes as follows:

1. The definition of privatisation and deregulation and the forms they may take vary from country to country but they are all part of an underlying approach. This approach is alleged to increase economic efficiency by reducing public spending, reducing government ownership, control and intervention in the economy and relying instead on increased competition and private enterprise.
2. Advocates of these policies say privatisation and deregulation bring about better management, increased efficiency, wider share ownership, greater employee involvement, benefits for passengers and greater expansion of air transport. Opponents, including trade unions, believe they may cause the profit motive to override service to the public, resulting in reduced safety, greater instability, lower passenger service standards and adverse social and labour consequences for airline workers.
3. Hitherto deregulation policies have been applied mainly to domestic air transport. There are increasing signs that they will be applied at the regional level (e.g. the European Community).
(forts. neste side).

They have started in the U.S.A., but have spread into an increasing number of other countries. Due to the high degree of linkage in air transport, deregulation in one country immediately pits its airlines into competition with those of other countries even though they have not deregulated their airlines. Such competition can especially hurt airlines in developing countries, which cannot afford to loose their markets, or afford the more sophisticated equipment of their wealthier competitors.

4. The type and extent of privatisation and deregulation depend on many factors such as the size of the country or region, the availability of alternative transport modes, the level of political and economic development, the number of existing airlines, and whether they belong to one or several states. Therefore domestic deregulation is more common than regional or international deregulation.
5. The Asia/Pacific region is characterised by long distances, and a large number of developing countries where alternative transport modes are not as developed as in the industrialised countries, and whose economies may not accomodate full scale deregulation and competition. Developing nations are also very vulnerable to loss of control of their airlines when they enter into joint ventures with entrepreneurs from developed countries, whose vested interests may conflict with those of the host nations. The ITF affiliates affirm their opposition to those who place profit and market share before the rights of developing nations.
6. Deregulation and the ensuing competition create pressure on airline profits. This pressure intensifies as soon as the economy stops growing and airline traffic stagnates or declines, pushing airlines to cut all costs. Often, airline workers take the brunt of these cuts. Thus deregulation transforms labour costs into a competition-related item, with obvious adverse results for airline workers.
7. There is irrefutable evidence that in the final analysis, U.S. style deregulation results in:
 - A) market dominance and thus reduced competition;
 - B) no lasting improvement in fare structure;
 - C) reduced services to low passenger density routes;
 - D) greater monopoly in regions and/or main routes;
 - E) less efficient terminal facilities for the travelling public;
 - F) a general public dissatisfaction with the airline industry.
8. Trade unions are opposed to all forms of privatisation and deregulation. Where privatisation and deregulation cannot be prevented, the following lessons can be drawn from the U.S. experience in order to allow unions in other countries to develop a strategy to resist adverse social and labour consequences:
 - A) Prior consultation and participation of airline unions should take place before deregulation is envisaged in order to safeguard and protect the workers interests.

- B) As deregulation causes job losses, labour protection provisions including the relevant ILO conventions and recommendations should be incorporated into deregulatory legislation. These provisions should be applied in all cases of layoff resulting from airline failures, merges or takeovers. In a deregulated environment, laid-off workers should be entitled to adequate compensation without having to prove those layoffs occurred due to deregulation.
- C) Under all privatisation schemes airline workers or the unions should be entitled to genuine stock ownership plans, which enable airline workers/unions to participate in the determination of company policy.
- D) Unions should act collectively to organise all non-union airlines and companies as soon as they are created, to avoid the possible growth of large un-unionised aviation sectors.
- E) Deregulation turns airlines into a highly labour sensitive industry. Any concessions demanded by management should be compensated by union representation on the airlines boards.
- F) Safety standards of air transport must not deteriorate because of deregulation. Statutory regulation of aircraft operations, maintenance and air traffic control is vital for the safety of both passengers and workers. Airline engineering maintenance standards must comply with ICAO standards. In this context the ITF affiliates recommend the concept of a fully type-rated engineering licence, issued by the respective States of registry. Airline workers should receive adequate training controlled by the regulatory body in each country.
- G) The application of measures by manufacturers and airlines aimed at the maximum utilization of personnel at minimum cost, such as the reduction of flight crew and cabin crew complements and the use of common user terminals, will affect the safety, health and welfare of airline workers. There will be a consequential impact resulting in low morale, increased workload, high turnover and deteriorating recruitment standards. Flying hours will be effected, hence sector limitations or flight patterns will not be respected. Rest periods may become non-existent in flight due to non-availability of proper crew rest facilities. Rest periods between flight duties for recovery may be minimised for the benefit and convenience of the company.
- H) Casualisation, contracting out and sub-contracting of work performed by permanent and regular workers should be opposed. Such practices erode existing working conditions, wage structure and benefits of those workers.
9. ITF affiliates view with deep concern the growing trend, fuelled by deregulation and privatisation, of repudiating and ignoring the fundamental rights of freedom of association and collective bargaining of workers to safeguard their interests, in violation of the ILO Conventions Nos. 87 and 98.

* * * * *

Neste nr. av INFO vil inneholde en reportasje fra det nevnte flyteknikerseminar i CPH.

Det nærmer seg introduksjonen av B-767 i SAS-flåten og ruteprogrammet begynner å ta form. På mandager, tirsdager, onsdager og torsdager vil SK 901 gå fra OSL til NYC og retur, med 6 timers groundstop på GEN. Fredager, lørdager og søndager blir det kun 1 times mellomlanding på GEN.

PW-4000 ENGINE

Det gjenstår riktignok å få avklart en del spørsmål i forbindelse med godkjenningen av to-motors transatlantisk flyging med de nye PW-4000 motorene som SAS skal ha på sine fly. Dette vil få helt avgjørende betydning for ruteopplegget. SAS er et av de første flyselskapene i verden som skal operere EROPS (Extended Range Operation of Twin Engine Commercial Airplane) med denne motortypen.

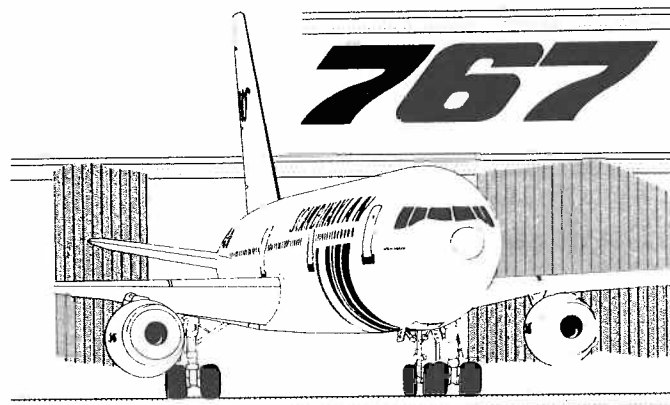
Salget av PW-4000 har gått tregt. Fra motoren så dagens lys i -86 og frem til -88, er det kun 2 operatører som har benyttet denne motoren i sivil luftfart (Singapore Airlines og Pan AM). Nå ser det imidlertid ut til å ha løsnet for salget av PW-4000. 6 av 7 nybestillinger i år, har vært PW-4000. Korean Airlines har satset på denne motoren i sin flåte av A-300, B-747-400 og MD-11. Swissair skal ha den i sine MD-11'er og altså SAS i sine B-767.

PENGER Å SPARE?

Hvorfor valgte SAS PW-4000? SAS sier selv at det er p.g.a. utviklingspotensialet i motoren. Bildet er nok mer nyansert enn som så. P&W lover 2% lavere fuel burn, sammenlignet med dens konkurrent G.E. CF6-80C2. Derne er reservedelene til PW-4000 25% billigere enn til sammenlignbare motorer. Bare dette reduserer overhalingstkostnadene pr. motor med ca. 3,5 mill. NOK. Antall man-

hours pr. overhaling er redusert med 25%. En besparelse på noen millioner også her.

Det store drawbacket er at PW-4000 er en uprøvet motor, og er pr. i dag ikke godkjent for EROPS. Det er derimot konkurrenten G.E. CF6-80C2, som er en velprøvet motor.



MAINTENANCE LEVEL?

Med hensyn til EROPS tillatelse, er ikke signalene fra våre medlemmer "over there" direkte positive. Hverken Boeing eller FAA har noen tro på at SAS vil få EROPS tillatelse på PW-4000 det første året. Mye vil nok avhenge av hvilken level SAS vil legge sitt maintenance-program på. Teknisk Utdannelse & Requirements (T.U.R.) utvalget har sett litt nærmere på hvordan andre operatører håndterer EROPS på sine B-767.

TWA opererer med noe de kaller Periodic Service (PS), som skal utføres minst en gang hver annen dag. Jobtiden er estimert til 7 manhours. Hver 85. flytime, skal det utføres en Aircraft Service Check, jobtid ca. 32 manhours. Ved hver 300. flytime skal det utføres en A-check, som krever ca. 300 m.hours og etter 3000 flytimer skal det taes 1/4 C-check på 500 m.hours. Alle T.O.'s, snag etc. kommer i tillegg.

TWA's erfaring med B-767, er at det ikke er utpreget mer problemer med B-767 enn med de

andre flyene i TWA's flyflåte. Det var motorene, JT9D-7R4D, som har vært problembarnet. Det har forekommet flere shut-downs av motorene i stor høyde. United kunne rapportere om de samme problemene der. Etter skift av komponenter eller større inngrep i motorene, ble flyene alltid rutet en dag innenlands, før de ble satt inn på EROPS.

American Airlines opererer etter et noe strengere maintenance-program enn TWA. Større og oftere sjekker. I tillegg utfører de alltid en egen EROPS service check hver gang maskinen skal fly oversjøisk. Denne EROPS-sjekken tar ca. 15 m.hours og går stort sett ut på nærmere motorinspeksjon basert på boroscoope sjekk, analyse av engine oil, filter-sjekk etc. American Airlines hadde ikke hatt de samme problemene med sine motorer som TWA og United. American Airlines håpet på at FAA ville godkjenne en utvidelse av flytid to alternate, basert på deres gode statistikk.

KONSTANT SYSTEMOVERVÅKING

"All time monitoring" er noe nytt som innstales i stadig flere EROPS-fly. Dette systemet går ut på at alle flight/engine data kontinuerlig blir sendt fra flyet via satelitt og link, til hjemmebase. Oppstår feil, vil dette automatisk bli registrert på base. Det blir også lagt vekt på å gi pilotene en grundig teknisk opplæring, for å i større grad kunne utføre trouble-shooting i lufta.

SISTE INSTANS-STK

Vi har enda ikke sett noe forslag til maintenance-program, eller hvilket nivå SAS vil velge å legge seg på for sine B-767. Det skal bli spennende å se om PW-4000 motoren i første omgang overhodet blir godkjent til EROPS. Som tidligere nevnt, vil det helt sikkert være avhengig av nivået på maintenance-programmet, og da spesielt for motorene. I siste instans er det de skandinaviske luftfartsmyndighetene (STK), som skal gi en slik tillatelse.

Knut Grønskar.

FERIE I NICE?

2 roms leilighet til utleie. Beliggende ca. 10 minutter fra flyplassen og sentrum. Sydvestvendt med stor terrasse, i parkmessige omgivelser og utsikt mot Middelhavet og fjellene.

Fullt utstyrt til 4-5 personer. Farge-tv og vaskemaskin. Eget svømmebasseng og tennisbane.

Henv.: Edmund Groshennig, GENOMSK Tlf.: 06 97-81-12
Privat: 02 27-72-50

ETTERLYSNING

I forbindelse med NFO's 50 års jubileum, prøver vi å samle inn lysbilder eller fotos, som kan gi et innblikk i flyteknikerens hverdag og utvikling gjennom 50 år.

Alt er av interesse. Vennligst send materiale til
Knut Grønskar, Ørakerveien 6, 0284 OSLO 2,
Eller ta kontakt på telefon,
privat: 02 52-55-74, arbeid: 02 59-66-88.

Alt innsendt materiale vil selvfølgelig bli returnert.

NYTT FLY TIL FLYMEKANIKERLINJEN VED SOGN



Redaktøren gikk ut fra flymek. linjen ved Sogn i 1976. Den mest oppdaterte praksis foregikk den gangen på skolens F-86K. K'en ble senere byttet ut med en Starfighter og gangtiden på denne er i ferd med å løpe ut. Markedet er undersøkt for å finne erstatning til en overkommelig pris. Som kjent gir ikke våre skolebudsjetter anledning til jåleri.

JET COMMANDER

Flymekanikerlinjen ved Sogn Videregående skole går nå inn i en ny epoke. Den 4. mai ankom en Jet Commander, eskortert av 2 stk. F-16, til Fornebu. Kirke og undervisningsdepartementet har innsett behovet for å ruste opp den flyteknologiske utdannelsen i Norge og dette flyet er innkjøpt i Statene for å bli tatt i bruk som flymek. linjens nye praksisobjekt. Et fly av denne typen vil vel også gi et solid bidrag i teoriundervisningen.

GROUNDING

Jet Commander er en to motors "bussines jet" (samme motorer som F-5) og er av årgang 1966. Utstyrmessig ligger den på et akseptabelt nivå og er i tillegg til VOR og ADF også

utstyrt med Loran C i ATA 34. Et interessant lite fly med systemer som er aktuelle også i dag.

Prislappen på flyet er ca. 1.5 mill. kroner og årsaken til billigsalget er at typen er grounded i Amerika p.g.a. høyt støynivå. Kirke og Undervisningsdep. har kjøpt 4 fly av denne typen og disse er plassert på flymek. linjene i Bodø, Bardufoss, Sola og nå Oslo.

14.5 TIMER

Piloten som leverte flyet var nesten like interessant som selve flyet. Med cowboyhatt og boots hadde han fløyet fra Oklahoma City på 14.5 timer med diverse mellomlandinger. Ryktet fortalte at han var stunt-pilot med erfaring fra





G. Strand, leder for opplæringsrådet for flyindustrien.

Rambo-filmene. At Jet Commanderen kunne støye demonstrerte han ved å foreta en power-backing utenfor SAS-hangaren. En planlagt low-pass over FBU med tilhørende oppbrekk og avbrekk ble desverre avlyst grunnet dårlig vær.

ICAO's REGLER

Den offisielle overrekkelsen av flyet fant sted inne i SAS-hangaren. Gunnar Strand, leder for opplæringsrådet for fly-

industrien, åpnet arrangementet med å redegjøre for etableringen av den nye flytekniske utdannelsen i Norge. Denne utdannelsen er i samsvar med ICAO's internasjonale regler og Jet Commanderen var nødvendig for å etterkomme disse. Strand konkluderte med at dagens markering er en stor begivenhet, som viser at vi er på rett kurs.

Kirke og Undervisningsminister Kirsti Kolle Grøndahl overleverte så flyet til Skolesjefen i Oslo, som bemerket at det var første gang han hadde mottatt læremidler med oppvisning fra Luftforsvaret og statsråd tilstede.

Skolesjefen sendte flyet videre, og det landet mykt hos lektor ved Sogn Videregående Skole. Til slutt gav R.Fergestad og B.Neråsen på vegne av Flyselskapenes Landsammenslutning og Luftforsvaret en redegjørelse for det skrikende behovet bransjen har for kvalifiserte fagfolk.

???

Rosende omtale, blomster og presanger ble hyppig utvekslet under arrangementet. Personlig ventet jeg på at også lærerne ved flymek.linjen skulle bli tilgodesett med litt oppmerksomhet. Som tidligere elev ved linjen, kan jeg gå god for at Heldal, Sætre og Helgeland sitter inne med mer enn flyteknisk kompetanse. Disse tre er de jeg kjenner som pionerene når det snakkes om flyteknisk grunnutdanning i Norge.

B.Starholm.



I tillegg til en spare motor, fulgte selvfølgelig diverse manuals med på kjøpet.

PENSJON

Etter mange års arbeide, begynner vi nu å få klarhet i skjevhetene og urettferdighetene innen pensjonsordningen i SAS. Her skal nevnes følgende hovedankepunkter;

*Avkorting av opptjeningstid i UNI. Noen har fått ansiennitet fra ansettelsestidspunktet, mens andre har fått fastsatt 1975 som startpunkt.

*Funksjonærene og andre grupper har fått med seg ansiennitet fra ansettelsestidspunktet.

Dette kan f.eks. bety at en person vil få forkortet sin pensjon fra 37/40 deler til 12/40. Et annet eksempel er avkorting fra 40/40 til 13/40. For å illustrere omfanget, vil jeg nevne at det vil koste fra kr.350.000,- til kr.450.000,- å rette opp en slik feil.

Andre forhold er så enkle som at medlemmer ikke har vært meldt inn i ordningen.

Når det gjelder utenlandsstasjonert personell, har vi siden årskiftet hatt jevnlig arbeidsmøter med STOIF og personalkontoret her i OSL. Det har fra SAS sin side vært demonstrert en enestående vilje til å få "orden" på denne del. Innen september skal man ha evaluert utfallet av dette arbeid. I mellomtiden vil vi bruke tiden til å kartlegge de forhold som er av betydning for våre medlemmer. Her vil vi benytte både eksterne konsulenter, kredittilsynet og vår advokat i det fortløpende arbeide.

SAS har i dag en førtidspensjoneringsordning som er gunstig i relasjon til det makkverk som ble fremforhandlet i tariffoppgjøret under navnet AFP ordningen. Vi vil arbeide for at SAS opprettholder denne

ordningen. Det er klart at ingen av våre medlemmer vil ha økonomisk mulighet til å benytte seg av AFP, da man må betale fripolisen selv fra det tidspunkt man går av.

Dette forhold vil bli et konkurranseelement mellom bedrifter i Norge. Vi har allerede sett ute i industrien at bedriftene tilbyr seg å betale fripolisene under AFP ordningen. Her skal vi også huske på de arbeidstaker-grupperinger som har lavere pensjonsalder enn 67 år og som ikke har fått seg fraforhandlet en av sine ansettelsesbetingelser, nemlig at bedriften betaler sin andel av pensjonspremien helt frem til 67 år.

Om pensjon kan det sies og skrives mye. Det som er viktig for oss i øyeblikket er;

*Få oversikt over historikken fra 1969 og frem til 75. Vi vil også få kartlagt forhold bakover i tiden.

*Få avklart hvordan dette med avkorting og forholdsmessigheten skal forstås.

*Få sikret teknikere som ligger og har ligget på utenlandsavtalen.

*Tillemping av AFP ordningen.

*Beholde tilbudet om førtidspensjon.

*Arbeide for en lavere generell pensjonsalder for flyteknikere.

I nær framtid vil dere bli kontaktet personlig med forespørsel om konkrete opplysninger. Dette er et ledd i arbeidet med å få oversikt. Vi ber dere svare på dette så godt det lar seg gjøre.

Skulle det være spørsmål, ta kontakt med kontoret.

OMORGANISERING AV SAS MAINTENANCE

Kostnadskutt og krav om effektivisering har selvfølgelig nådd også oss. Imidlertid vil ikke behovet for maintenance bli mindre med 30% økning i flykapasiteten de nærmeste år, snarere tvert i mot. For oss, vil dette rent nøkternt bety at en tilnærmet frysing av dagens kostnadsnivå, vil gi den fornødne effekt. Viktig er det dog å mane til en kortest mulig transition mellom gamle og nye modeller.

Alle rykter om bolagisering, fleet management, traffic related maintenance, base maintenance osv. medfører bare frustrasjon. Jobb til alle er det, uansett modell. Hensikten måtte heller være å ta et konsept, ferdigstille og renodde dette. Vi mangler et klarsynt lederskap, som kan få til en samling om prioriterte oppgaver i dette bildet.

Nå er det mer eller mindre anarki. Alle og enhver driver i sin lille krok og skal finne opp kruttet på nytt. NFO avd. SAS har derfor sett det som viktig å ta tak i dette og forsøke å få basen til å stå sammen. Kortfattet kan dette beskrives som;

*OSL basen skal og må ha en ansvarlig leder.

*OSL basen må ha en modell som optimalt kan forene muligheten av en samordnet ressursutnyttelse mellom heavy og light maintenance.

*I dette bildet er det ikke plass til å opprette og dimensjonere et såkalt "BASE-MAINTENANCE".

Dette er vi enige om i OSL.

Den 23. juni vil disse spørsmålene bli drøftet her i OSL på et stormøte med STODT.

FBU ELLER HURUM-TIL ETTERTANKE

Nu når Stortinget har vedtatt lokaliseringen av hovedflyplassen, fremstår konsekvensene kanskje i et klarere perspektiv. Stortingsrepresentanter vil i tiden som kommer, bli gjenstand for en interessant oppfølging når det skal bevilges penger. Dette "fata morgana" skal stå ferdig et sted mellom 1995 og ???

Vedtaket om Hurum medfører at all ekspansjon i SAS, som følge av 30% økning i kapasiteten, vil innen maintenance komme andre steder enn i OSL.

Svært få, om noen, er interessert i morgendagen og hvordan vi skal drive virksomheten frem til 1995. I svært lang tid har debatten vært konsentrert om fremtiden, d.v.s. fra 10 år og fremover. Hvordan skal vi i SAS kunne vedlikeholde opptil 26 overnattende fly, der vi kun har hangarplass til 8?

Hadde Gardermoen blitt valgt, ville vi allerede i morgen kunne startet investeringene for å ta vare på denne ekspansjonen. Nå må vi, i beste fall, vente til 1995 med å investere for fremtiden. Med andre ord, all virksomhet på Fornebu vil bli kriseløsnings, i påvente av at Hurum skal stå ferdig.

En ny hangar på FBU i dette bildet, virker svært usannsynlig. Vi i teknisk divisjon i Norge er og blir husmenn.

26 overnattende fly med hangarplass til 8 er det heteste tips for 1995, eller mer sannsynlig år 2000.

KONTORET

Henvendelse til kontoret kan skje på tlf: 02 59-65-45 i tiden 0630-1500. Mailboxadr.: OS LTS/NFO. Telexadr.: FBUNFCR. Co-mailadr.: OSL-NFO.

FLIGHT No	DEP STA	A/C REG	D	D	M	M	Y	Y	SEQ No	ATA SYSTEM (ITEM No)	POS	KSSU COMP IDENT No	SERIAL No IN	SERIAL No OUT		
35416									201			001 200455	483	467		
Subject										WINDSHIELD						
Complaint	THE OPTIC IN LEFT SIDE WINDSHIELD MAKES ME FEEL DRUNK										Action					
											1/4 windshield repl MPC PERF					
Sign										OIL REFILL		Action STA		D D M M Time		Sign
										E1 E2 E3 E4 APU		OSL 27040400				
COMPLAINT (IMM CODE)										RP FAIL CLASS		Release STA		D D M M Time		Sign
7110										32		TOS 25041515				

FLIGHT No	DEP STA	A/C REG	D	D	M	M	Y	Y	SEQ No	ATA SYSTEM (ITEM No)	POS	KSSU COMP IDENT No	SERIAL No IN	SERIAL No OUT		
345300									889							
Subject										CABIN SEATS						
Complaint	BAD SMELL FROM SEATROW 1-D-D-E										Action					
											BAD SMELL PROBABLY LEFT THE PLANE TOGETHER WITH PAX. MY NOSE SENSES STANDARD SAS-CABIN DURING GROUND STOP. MPC PERFORMED					
Sign										OIL REFILL		Action STA		D D M M Time		Sign
										E1 E2 E3 E4 APU		OSL 22015150				
COMPLAINT (IMM CODE)										RP FAIL CLASS		Release STA		D D M M Time		Sign
												OSL 22015150				

FLIGHT No	DEP STA	A/C REG	D	D	M	M	Y	Y	SEQ No	ATA SYSTEM (ITEM No)	POS	KSSU COMP IDENT No	SERIAL No IN	SERIAL No OUT		
318800									741							
Subject										COCKPIT SEATS						
Complaint	BOTTOM SEAT CUSHIONS TOO FIRM AND THICK GIVING ABNORMAL HIGH EYE POSITIONS FOR TALL PILOTS										Action					
											Transf as HIL H-1 MPC-PERF					
Sign										OIL REFILL		Action STA		D D M M Time		Sign
										E1 E2 E3 E4 APU		OSL 28040400				
COMPLAINT (IMM CODE)										RP FAIL CLASS		Release STA		D D M M Time		Sign
25113												OSL 24041530				

FLIGHT No	DEP STA	A/C REG	D	D	M	M	Y	Y	SEQ No	ATA SYSTEM (ITEM No)	POS	KSSU COMP IDENT No	SERIAL No IN	SERIAL No OUT		
MPC OSL									597	1230						
Subject										CARGO COMPT						
Complaint	A SMALL AMOUNT OF FOX URIN IN COMP. # 2										Action					
											- CLEANED - MPC PERF.					
Sign										OIL REFILL		Action STA		D D M M Time		Sign
										E1 E2 E3 E4 APU		OSL 26041200				
COMPLAINT (IMM CODE)										RP FAIL CLASS		Release STA		D D M M Time		Sign
5320										03		OSL 26041200				

Onsdag 8. juli vedtok stortinget å bygge ny hovedflyplass på Hurumlandet. Det var et vedtak som nok vil bli diskutert i lang tid fremover, ikke minst blandt oss som arbeider i flybransjen. Vedtaket skjedde med knapp margin, og allerede dagen etter kunne man lese i avisen om stortingsrepresentanter som angret seg og ikke hadde innsett konsekvensene av det de hadde gjort.

GJENNOMFØRBART?

Utbyggingen av Hurum er en sak med virkelig dimensjon over seg. Det er beregnet at man trenger et areal på ca. 2000 mål, som i dag hovedsaklig eies av Orkla industrier og skogeier Mathisen. Dimensjonen av utbyggingen gjør at det er tvilsomt om den i det hele tatt lar seg gjennomføre. Hvis Hurum skal stå ferdig i 1995, må det bevilges så store summer, at mesteparten av hva som bevilges til sivil luftfart i dag må brukes til å betale de løpende renteutgiftene med. Siden Norge i dag allerede har blandt de høyeste luftfartsavgifter, blir det ikke noe ekstra penger å hente der hvis bevilgningen til andre flyplasser skal holde tritt med passasjerøkningen.

Dessuten må Fornebu og Gardermoen rustes opp med 500 - 600 millioner kroner inntil hovedflyplassen står ferdig, samtidig som andre flyplasser også må rustes opp.

LOBBYVIRKSOMHET

Valget av hovedflyplass lukter av en avgjørelse som er tatt etter intens lobbyvirksomhet på stortinget fra de store flyselskapene, industriselskaper og forsvaret.

Derfor blir det spennende å se om de nevnte selskaper står klare med kapital til å sprøyte inn når det skal bevilges penger til utbyggingen, for problemet er jo at disse pengene ikke gir noen avkastning før om tidligst 10 år, som er en rimelig tid å regne med for en slik gigantutbygging. Hertil kommer også utbygging av motorveien gjennom Asker og bro over Drøbaksundet på et

veibudsjett som allerede fra før av er så anstrengt at det er vel kun bomvei som er eneste finansielle mulighet. Man stiller seg derfor spørsmålet om det i det hele tatt blir bevilget nok penger til å bygge ut Hurumgiganten. Hvis ikke det skjer er det jo et vedtak om at man ikke ønsker noen ny storflyplass, selv om dette ikke var meningen i utgangspunktet.

EN HURR?

Tilbake står man da med fortsatt utbygging av Fornebu og Gardermoen, noe som utvilsomt blir det billigste alternativet, og som vil skape en fortsatt vekst og regionale ringvirkninger til det indre østlandsområde når Fornebu har nådd metningspunktet.

Dette er en løsning som flyselskapene er imot, de sier det hindrer en effektiv og rasjonell drift. Nå er det imidlertid slik at utgifter til driften faller tilbake på passasjerene i form av avgifter, skatter, gebyrer etc., så med en for stor prislapp på Hurum kan ikke jeg skjønne at løsningen med Fornebu/Gardermoen blir dyrere enn en ny hovedflyplass på Hurum. Hurumvedtaket innebærer også at Gardermoen ikke lenger er noe alternativ til storflyplass. De båndlagte områdene blir nå regulert til andre formål.

Sist men ikke minst; Bli Hurum realisert, er det store sjanser for at vi får et nytt ord inn i vårt vokabular. Fra før har vi Lødd og Mong. Nå får vi kanskje også Hurr. Enting er sikkert, vi går en spennende høstsesjon i møte.

M. Guldstein.

HVOR BLIR DET AV HANGAREN?

I vår føljetong om hvor det blir av hangaren, stilte vi i siste nummer av INFO spørsmål om hvor denne saken sto. Hadde den vært, eller skulle den snart behandles i SAS styret? I dag vet vi at en ny hangar på Fornebu har vært oppe til behandling i SAS styremøte i mai. Vi vet også at alle i SAS styret med unntak av en, gikk inn for at hangaren skulle bygges på Fornebu.

ALLE ENIGE?

Denne ene er desverre styreformannen, og resten av styret ville naturlig nok ikke kjøre over sin egen styreformann. Avstemninger i SAS styret forekommer vistnok aldri. Alle er alltid enige.

Om ikke denne saken har vært diffus før, så er den det i allefall nå. På NFO's halvårsmøte, hvor vår tekniske sjef K.Kalin var invitert, ble det spurt om saken skulle opp til fornyet behandling i SAS sty-

ret. Det skulle den ikke, men det var satt ned en gruppe bestående av K.Nicolin(styreformann i SAS), K.Kalin(DT) og R.Fergestad(TC). Disse skulle komme sammen og raskt fatte en beslutning. Vi vet at det har vært en dialog i gang i gruppen, men man har inntil i dag, 16 juni, tydeligvis ikke blitt enige.

La oss håpe at valget av Hurum som ny hovedflyplass er det argumentet som får overbevist K.Nicolin om at hangaren må bygges. Vi greier rett og slett ikke å håndtere den forventede trafikkøkningen på Fornebu frem til Hurum en gang i fremtiden står ferdig.

TA TIL FORNUFT!

Alternativet er å fryse antall overnattende fly på Fornebu på dagens nivå, med de begrensninger det medfører for route-sector. Dette alternativet har også vært drøftet i SAS styret. La oss håpe at styreformannen tar til fornuft og er klok nok til å høre på sine styremedlemmer i denne saken. Bygg hangaren nå!!

K.Grønskar.

Tilbudet fra siste nummer av INFO står fremdeles ved lag.

Spalteplass er reservert til den som kan si hangar eller ikke hangar.

RED.





**ARE YOU READY?
FOR HVA?**

DEN STORE JUBILEUMSFESTEN,
på restaurant NAJADEN, Bygdøy, Oslo, 3/12-1988.

Avd. SAS skal feire dette gilde og du er hjertelig
velkommen m/følge. Vennligst reserver dagen allerede NÅ!

Hva skjer? Når?

- Kl.17.00 Vi møtes til sosialt samsvær i Sjøfartsmuseets lokaler (røkfritt).
Det serveres en aperitif.
- Kl.18.00 Bordplassering i Gildehallen. Åpningsseremoni.
- Kl.19.00 Julebord m/øl og akevitt.
- Kl.22.00 Julebordavslutning.
- Kl.22.15 Kaffe avec serveres i salongen. Baren åpnes og dansen begynner.
- Kl.24.00 Busstransport Najaden - Park Royal - Fornebu hver hele time til
kl.02.00.

Alle tidene er justerbare og endelig beskjed vil komme
med innbydelsen. Den forventes å bli sendt ut i august,
sammen med en innbetalingsblankett. Påmelding er bekreftet
ved innbetalt beløp, som må skje senest 15. september.

Kalaset vil for medlemmer av NFO avd. SAS, FOF og STERLING
m/følge, koste kr.150.- pr. person. For andre gjester vil
prisen være kr.575,- pr. person.

Når det gjelder hotel, vil vi prøve å komme til en rabatt-
ordning med Park Royal. De som ønsker overnatting, bes
melde fra om dette på innbetalingsblanketten.

Vår foreløpige "guesstimate" er ca. 300 gjester, men det
er plass til flere, mange flere. Hva venter du på??

NOW YOU ARE READY !!



JEG ØNSKER TILSENDT FESTPROGRAM OG INNBETALINGSBLANKETT

NAVN: _____ SELSKAP _____

ADRESSE: _____

Sendes NFO avd. SAS

(siden du ikke vil klippe i bladet,
bør du ta kopi av slippet! RED.)

AVTALEFESTET PENSJONSORDNING

(AFP)

HVA ER DET?

Tariffoppgjøret 1988 ble på mange måter et helt spesielt et. Det har bl.a. sin bakgrunn i at årets oppgjør ble samordnet og hvor LO og N.A.F. sentralt, med støtte av regjeringen, la plattform for de kommende oppgjør, deriblant NFO.

Hva ga så oppgjøret for oss? Jo, en økning av lønnen med kr. 163,- pr.mnd. fra 1. april 1988. En avtalefestet pensjonsordning. Noen redaksjonelle endringer i overenskomsten samt en tvilsom reguleringsbestemmelse for 2. avtaleår som skal legges til grunn for forhandlingene under mellomoppgjøret 1989.

HVA BLE MAN ENIGE OM VEDR. LAVERE PENSJONSALDER?

Som navnet på ordningen indikerer, er dette en avtalefestet pensjon som ikke reduserer den alminnelige pensjonsalder. Hensikten med ordningen er å gi et alternativ til eksisterende førtidspensjonsordninger. Som følge av dette vil ordningen tillate den ansatte å kunne fratruke ved fylte 66 år fra 1/1-89 og 65 år fra 1/1-90.

Ettersom ordningen ikke er knyttet til folketrygden, er partene enige om at denne skal administreres gjennom Sluttvederlagsordning.

VIL ORDNINGEN OMFATTE SAMTLIGE NFO MEDLEMMER?

De av våre avdelinger som inngår i flyteknikeroverenskomsten mellom N.A.F./FL og NFO, samt bedrifter utenfor N.A.F. som har tariffavtale med NFO vil kunne omfattes av ordningen. Videre forutsettes det at arbeidstakeren må ha opptjent folketrygdspoeng i minst 10 år etter fylte 50 år. Et annet krav er at vedkommendes pensjonsgivende inntekt skal ha vært minst 2G (som i dag tilsvarer vel kr. 60.000,-) i løpet av de 10 beste årene fra folketrygden ble innført 1967.

HVOR MYE FOR EN Å LEVE FOR GJENNOM AFP-ORDNINGEN?

For den som benytter seg av ordningen vil vedkommende få den samme alderspensjon som vedkommende ville fått fra Folketrygden ved fylte 67 år. Hvor mye dette utgjør for den enkelte vil være avhengig av flere forhold, men som en grov rettesnor kan en si ca. 50% av det en har i dag. Ordningen tar sikte på at vedkommende skal være sikret et beløp som minst tilsvarer folketrygdens minstepensjon.

For de med hjemmeværende ektefelle på over 60 år og uten egen pensjon, innrømmes et ektefelle-tillegg på 0,5G.

FÅR VI SOM AFP PENSJONISTER SAMME SKATTEFORDEL SOM ØVRIGE PENSJONISTER?

Ettersom denne ordningen ikke er en generell nedsettelse av pensjonsalderen, vil de som benytter seg av ordningen ikke kunne påberope seg lovverket, som gir adgang til ekstra særfradrag i skatten som følge av alder. Derimot har Regjeringen blitt anmodet om å foreslå regelendringer, slik at særfradrag for liten skatteevne blir anvendt.

HVA MED VÅR KOLLEKTIVE
PENSJONSORDNING, FÅR VI OGSÅ
NOE DERIFRA?

Med dagens avtale lagt til grunn, vil de som benytter seg av AFP ordningen, utmeldes av bedriftens kollektive tjenestepensjonsordning. D.v.s. at vedkommende som benytter seg av ordningen får en fri-polise fra forsikringsselskapet. En fri-polise er et dokument som utstedes i de tilfelle hvor en pensjonsforsikring avsluttes. Fri-polisen kommer til utbetaling ved fylte 67 år og vil som følge av dette bli vesentlig mindre, enn om vedkommende hadde fortsatt i arbeidet frem til 67 år. Slik avtalen er utformet, pålegges ikke arbeidsgiver å innbetale de resterende terminer frem til lovbestemt pensjonsalder. I tids-

rommet mellom fratredelse, med basis i AFP ordningen og frem til 67 år, ytes ingen godtgjørelse fra den kollektive pensjonsordningen.

Som en konklusjon på ovenfornevnte, har jeg vanskelig for å tro at det kan bli mange som vil benytte seg av ordningen p.g.a. økonomien i avtalen. Skal dette være et reelt tilbud til de ansatte, må denne forbedres på vesentlige punkter. Blant annet må en finne frem til økonomiske tilleggsytelser under AFP perioden, såvel som kompensasjonsordninger som følge av redusert kollektiv tjenestepensjon, fra fylte 67 år, for de som benytter seg av ordningen.

Kjell Paulsen

siste siste siste siste siste

Avdeling SAS informerer
v/M. Arnesen

OMORGANISERING AV TEKNISK
DIVISJON

Den nye hovedstrukturen for Airline Technical Division ble vedtatt i forhandlinger mellom alle fagforeninger og SAS teknisk ledelse fredag 010788 i Frøsvandavik. Årsaken til denne strukturelle forandring ligger i at man ikke har nådd de mål som er satt for oss (5% osv.).

Forandringene betyr for oss at LINE MAINTENANCE rapporterer til CPH (base og linjestasjoner). HEAVY MAINTENANCE rapporterer direkte til STODT.

OSLTC endres til Regional Teknisk Sjef og dermed er basebegrepet borte. Han fratras alt ansvar for basens flytekniske oppgaver. Han blir en gallionsfigur med ansvar for "fordon", bygninger og posttjenesten.

I dette bildet mangler BASE MAINTENANCE OSL. Pr. definisjon er dette alt ut over MPC-Weekly. STO har fått ansvaret

for BASE MAINTENANCE. Da vi vet at det forfaller PMW, RI og TO's også i fremtiden på overnattende fly i Norge, må også BASE MAINTENANCE finnes på organisasjonskartet her i regionen. Med bruk av all kunnskap, metoder og midler fikk vi med i protokollen fra STOmøtet at "OSL skal utrede og beskrive hvordan BASE MAINTENANCE aktiviteter skal utføres i OSL".

De nye sjefene skal være ansatt 011088. Organisasjonsendringen skal være fullført ca. 010489. I dette tidsperspektiv må vi arbeide for å styrke, samt utvikle OSL optimalt og søke innflytelse på disse for oss svært viktige spørsmål.

HANGAR!!

Styreformannen i SAS, K. Nicolin, innkallte til sitt "sommarstalle" J. Carlson, L. Bergvall og K. Kalin. Etter dette møtet, ble det gitt aksept på ny hangar til Fornebu. Detaljer følger neste INFO.

HUSK STOFF TIL INFO
SENEST 15 SEPTEMBER



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 _____