



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

NR. 2-89

AV INNHOLDET

Tjenestepensjonsordningen
i SAS.

Nytt fra flyselskapene.

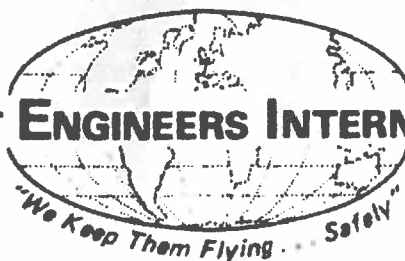
Skandinavisk konferanse på
Sola flyplass 1989.

Svein Hansen informerer.

Leserinnelegg.

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





norsk flytekniker organisasjon

SENTRALSTYRET -87

SEKRETÆRIAT

FORMANN	<u>ROLF DYBWAD</u> Braathen Værnes Ugleveien 23, 7500 Stjørdal	arb. 07.825950 priv. 07.825427
NESTFORMANN	<u>JAN HENRIKSEN</u> SAS BGOOM Skaret 9, 5355 Knarrevik	arb. 05.236510 priv. 05.331612
ORG. SEKRETÆR	<u>EGIL FØRRISDAL</u> SAS OSLTS-E/4 Sørumslia 33, 3400 Lier	arb. 02.597516 priv. 03.840972
TEKN. SEKRETÆR	<u>SVEIN HANSEN</u> SAS EVEOM Bjellund, 8534 Liland	arb. 082.82294 priv. 082.84101
KASSERER	<u>DAG LANGE LAND</u> Braathen Værnes Holmekollveien 1, 7550 Hommelvik	arb. 07.825950 priv. 07.971450
INFO REDAKTØR	<u>TROND W. HEDSTEN</u> SAS OSLTS-E/3 Olaf Bullsvei 16, 0765 Oslo 7	arb. 02.596888 priv. 02.144254
STYREMEDLEMMER:	Kjell Naas Helge Sola Arvid Rosenberg Gunnar Hoel Morten I. Arnesen Kjell Paulsen Lars Stamnes Per Pettersen Magne Guldstein Rolf Skindlo Leif Brattli	SAFE SVG SAFE SVG SAFE OSL FOF OSL SAS OSL SAS OSL SAS TOS SAS OSL Sterling GEN WF BOO WF BOO

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

REDAKSJON

REDAKTØR	<u>TROND W. HEDSTEN</u> SAS OSL
AVD. SAFE	<u>JAN K. LANGE BRO</u> SAFE SVG
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 TORSTENSEN</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;

Trond W. Hedsten
SAS OSLTS-E/3
tlf. 02 596888
eller privat
tlf. 02 144254

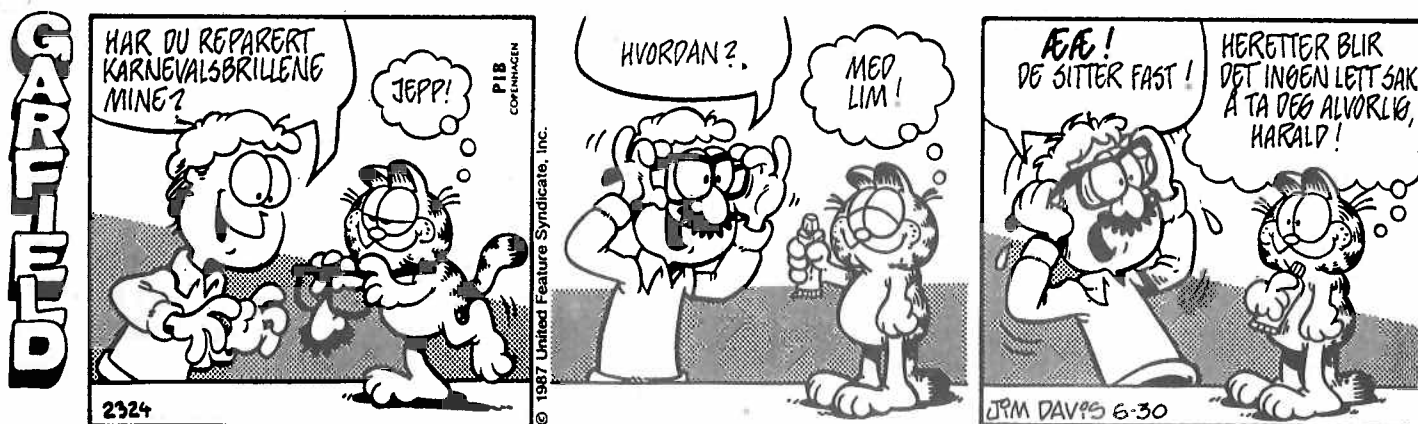
Formannen har ordet

For medlemmene har det vært en rolig periode i foreningssammenheng. Lønnsoppgjøret ble avgjort over hodet på oss. Ingen lokale forhandlinger på lang tid. Vi får smøre oss med tolmødighet til den dagen vi i det minste får lov til å forhandle.

For den som er litt "med" i foreningsarbeidet, kan en se at det er stor aktivitet i den internasjonale biten. Der blir det i løpet av kort tid tatt viktige avgjørelser angående vårt arbeidsområde, og jeg er glad det er dyktige og engasjerte medlemmer som driver med dette.

Jeg opplevde noe nytt i vår: SAS hadde inngått en lokal avtale med NFO avd. SAS. Etter kort tid (tenkepause eller kanskje en bortreist person kom tilbake), ber SAS om at NFO ikke skal godkjenne avtalen. Finner en grunn til dette, og det blir sentrale møter. Vanlig måte å gjøre det på, er at når en har en avtale, så gjelder den til den sies opp av en av partene med en måneds varsel. Den kan sies opp og reforhandles, men nå ser det ut som om en må vente litt etter inngåtte avtaler i tilfelle det skal sjekkes med hovedorganisasjonen. Det gjør lokale forhandlinger utrygge i den forstand at en ikke kan stole helt på det en forhandler frem og blir enige om. Håper dette ikke er en ny "trend" i lokale forhandlinger om enkeltsaker.

Rolf Dybwad



KJÆRE LESER

Igjen har vi klart å tromme sammen et nummer av INFO. Mange rundt om i NFO sender inn stoff, men det går ofte i de samme navnene. Så heng i! Skriv ned din mening, og jeg formidler den videre.

I disse dager er det igjen meget sterk fokusering på flysikkerhet verden over. Etter en lang serie med flyulykker prøver man å analysere de forskjellige tilfellene. Man har: Terrorisme, værforhold, trafikk tetthet i luften, menneskelig svikt, og teknisk svikt. Innen terrorisme har man fått bedre bombedetektorutstyr og skjerpet sikkerhet. Innen værforhold er det stor utvikling innen elektronisk utstyr som kan detekte wind shear, turbulens, og fuktighet mange ganger bedre enn hittil. Innen trafikk kontroll feltet er også elektronikken i rivende utvikling. Med ACAS (Automatic Collision Avoidance System), MLS (Micro Wave Landing System) og avanserte ATC systemer + bakkeutstyr som gir mulighet til operasjon uavhengig av sikt. Menneskelig svikt får en stor andel av ulykkene, nettopp fordi man da ofte prøver å handle nettopp teknisk svikt av forskjellig karakter.

Og så siste punkt, teknisk svikt. I disse tider med skjerpet konkurranse, bedre service og ønske om store kutt i kostnadene, følger flyfabrikkene opp. Motorer som bruker betydelig mindre drivstoff og flykonstruksjoner som er lettere (særlig sekundær struktur). Og ikke minst økning av gangtidene på struktur og komponenter, på både nye og gamle fly. Dette fører blant annet til motorproblemer som turbin svikt p.g.a. høyere temperaturer, og nye materialer. Ellers; releer som brenner, hudplater som blåser av. Og generelt mer feil på flyene. Videre at sjekker og overhalingstider har øket med mange hundre prosent den siste 15 års periode osv. Mye av dette stammer fra dereguleringen i USA, og er ført videre til resten av verden.

De enkelte flyselskap behøver ikke å ligge på minimum av vedlikehold bestemt av luftfartsmyndighet. De kan ha sin egen godkjente vedlikeholdsplan. Så det er ganske store forskjeller på ettersyn, vedlikehold og prosedyrer i de forskjellige selskaper uten at dette kommer vesentlig frem.

Men teknisk vedlikehold er dyrt. Og det er fristende å kutte ut tilsynelatende overflødig vedlikehold, og også f.eks. sende flyene til overhaling og ettersyn i et lavkostland. Og kanskje mot sin vilje lage nye Spantax syndromer.

Når dereguleringen (hvis den kommer), kommer til Europa, vil det dukke opp mange små og store selskaper som driver på minimum, pluss kanskje litt til. Da blir det om å gjøre for mange å kutte utgifter for i det hele tatt å kunne følge med. Og da er racet igang.

For oss som føler pulsen på disse flygende skuter, ser vi at alle andre felter innen flysikkerhet blir kraftig styrket.

Nå som stort sett alle norske selskaper har fått en del nye og super moderne maskiner er det visst bare vi som ser at det er omtrent like mye feil. Det er stort sett samme struktur, de blir like fort slitt, og er akkurat like mye utsatt for yttre og indre påkjenninger som de foregående maskinene.

GOD HØST

TROND HEDSTEN

Tjenestepensjonsordningen i SAS, er vel lik for alle timelønnede?

TJENESTEPENSJONSORDNINGEN FOR TIMELØNNEDE I SAS

Pensjon angår oss alle og spesielt hvis forventningene ikke står i forhold til virkeligheten. Hvis det da i tillegg blir gjort forskjell på medarbeidere med et langt liv i selskapets tjeneste oppfattes det særdeles vondt. Alderspensjon har derfor stått høyt på dagsorden i foreningen og bedriftens administrasjon de siste 2 - 3 årene.

Pensjonsreglene for timelønnede og funksjonærer ble pr. 1. januar 1975 gjort "like". Dermed trodde en at alle problemene vedrørende mangel på likebehandling gruppene i mellom var en saga blott. Men hva skjedde? De seineste års pensjonister fra timelønnsgruppen samt funksjonærer som var timelønnede i tidsrommet 1967 til 1975, har fått sitt pensjonsgrunnlag vesentlig forringet. Og hvordan kunne dette skje når reglene skulle være like?

Litt historikk. Ved innføringen av folketrydga i 1967 var det en utbredt tro på at denne skulle redusere behovet for de bedriftsvisе tjenestepensjons-

ordningene. Som følge av dette ble premieinnbetalingen for "arbeiderne" avsluttet og forsikringen gjort "hvilende" frem til 1975. Derimot opprettholdt SAS innbetalingen til "funksjonærenes" pensjonsforsikring.

Pr. 1. januar 1975 opprettet SAS på ny tjenestepensjonsordning for "arbeiderne". Denne gangen med bakgrunn i bl.a. krav i skattereglene til forholdsmessighet, gruppene i mellom. Den nyopprettete politen baserte seg på en fast G (grunnbeløp) for gruppene teknikere, fag- og øvrige arbeidere. Dette ble først endret i 1982 ved innføringen av månedslønnsavtalen for vår gruppe. Etter denne tid har reglene hvert like for "funksjonærer" og "arbeidere". Den seneste justeringen ble gjennomført pr. 1. januar 1989 hvor samtlige grupper, herunder de flyvende, behandles over samme lest.

Konsekvensen av vedtakene i 1967 og 1975 førte til at en stor del av våre medarbeidere mistet en betydelig andel av sine pensjonsrettigheter. Grunnen var at "arbeiderne" ikke fikk godskrevet noe

opptjeningstid fra den tidligere forsikringsordningen, men måtte begynne helt på nytt i 1975.

Om dette var lovlig i.h.t. forholdsmessigheten i lovverket er tvilsomt. På den annen side dreier problemet seg vel like mye om moral. Uansett hva som var begrunnelsen for beslutningene som ble fattet

kan en si en ting med sikkerhet. Saken er av vesentlig betydning for våre pensjonister såvel som våre medarbeidere som i de nærmeste år skal gå av for alderspensjon. For disse dreier ikke problemet seg om hvem som måtte ha gjort feil en gang i tiden, men mer det at SAS må finne frem til en akseptabel løsning for de berørt.

K.H.Paulsen



STERLING NYTT

Som vel de fleste vet, har chartertrafikken blitt avviklet på Fornebu i sommer mens det har blitt lagt nytt dekke på rullebanen på Gardermoen. For oss i Sterling har dette gått over all forventning. Dette har for teknisk avdelings vedkommende i stor grad skjedd fordi vi gikk til oppgaven med en innstilling om at dette skal vi klare.

Til tross for pendling gjennom Oslo, overnatting på brakke, trange og gamle kontorlokaler, har vi klart den arbeidsoppgaven som vi var satt til å gjøre meget godt. Jeg synes også alle i selskapet fortjener ros fordi de aksepterte de overnattingsmulighetene som de ble tilbudt, men her var også innstillingen den at dette var noe som selskapet ikke hadde skyld for. Nå går denne perioden mot slutten, og jeg tror nok de aller fleste ser frem til å komme tilbake til Gardermoen og få tingene på plass igjen til vinteren kommer.

Den drastiske nedgangen for charterreisende har gjort at vi har for mange ansatte denne vinteren. Ledelsen er klar over

problemet og har tilbudt en løsning med midlertidig arbeide i Kjøbenhavn. Hvordan dette skal løses rent praktisk har vi ikke tatt stilling til enda, siden vi også har to stykker som går langtidssykemeldt og en mann med permisjon i 6 måneder fra 1. september.

Vinterens program blir omtrent som siste vinter, og det får vi håpe er et tegn på at bunnen er nådd når det gjelder charterbransjen. Det har i lengre tid vært et ønske fra turoperatorene om et bedre egnet fly enn B 727 for de lengre rutene. Derfor settes 2 stk. B 757 inn på disse destinasjonene allerede i oktober. Det er sluttet en avtale med Air Holland om leie av 2 stk. B 757 for førstkommande vintersesong. Fra Gardermoen blir det med disse flyene turer til Maldivene, Florida, Barbados og Santa Domingo. For oss på Gardermoen blir det ikke sertifikatkurs i første omgang, siden de nye flyene kun passerer Gardermoen i transit, men tanken er at vi skal bruke vinteren til å gjennomgå kurs i digitalteknikk og så får typekurs komme i neste omgang.

Magne Guldstein

Denne sommeren har vært preget av en relativt rolig periode ved Tekn. Avd. THM (tungt vedlikehold) siden midten av juni og ut august måned. Vi har faktisk denne sommeren leiet ut personell til både Linjeflyg og Transwed i Sverige. Tjenestested har stort sett vært Stockholm. Til tider har det vært flere utleide en folk hjemme. Det har jo tross alt vært avviklet ferie også i samme periode.

Midt i ferietiden ble det også utført en C-sjekk (3000 timer) for Norway Airlines på en av deres B737-300 fly. Denne ble utført etter dispensasjon fra LV og med folk fra Norway Airlines til sluttsignering av arbeidene. Varighet fra sent søndags kveld til fredags kveld. Etter hva det blir uttalt ventes det inn et nytt fly i oktober måned.

Våre 2 nye B737-400 ble introdusert i løpet av juli måned. Disse går relativt godt etter hva det blir opplyst fra pålitelig hold. En del problemer har det likevel vært. De første flyene av typen B737-500 ventes i løpet av mars 1990.

Kursvirksomhet. Det startes i løpet av august måned opp typekurs for F-27. Videre skal det gå et par korte kurs på differansen mellom B737-500 kontra B737-300 for de som har tatt ut sertifikat på -400/500. Differansekurs fra B737-200 til -400/500 starter omkring uke 45 og ventes å vare i 10-11 uker. Starten er avhengig av når de to nybestilte simulatorene blir levert. Tidspunktet skulle være i løpet av høsten -89. Dette kan bli noe forskjøvet på grunn av streik hos leverandøren i Canada, blir det opplyst fra informerte hold. Det er en full flight simulator, mens den andre er en flixed base simulator. Begge vil bli installert på Fornebu. Kurs nr. 2 blir startet ved årskiftet.

Hangar- og motorverkstedsbygging. Disse arbeidene er startet opp for fullt igjen etter sommerferien. Hangaren er nå reist og tekking av taket er i full gang sammen med resten av arbeidet. Motorverkstedet har en såvidt startet reisingen av i skrivende stund. Etter uttalelser fra byggeledelsen ligger arbeidene i rute og forventes ferdig ved årskiftet for hangaren og noen måneder senere for motorverkstedet.

Etter en del diskusjon og befaring har en valgt å satse på en spesiell beleggstein til oppstillingsplassen foran hangaren i steden for betongdekke. Det blir henvist til at dette er gjennomført med godt resultat i England både på oppstillingsplasser og på baneender på flere flyplasser. Både økonomisk og vedlikeholdsmessig skal dette være rimeligere og mye enklere hvis en for fremtiden skulle måtte legge nye fremføringer i området. Så nå gjenstår det å se om resultatet blir som forventet etter at området er blitt brukt en tid.

Ferietid og bemanning. Ferietiden blir for THM og Line maintenance forsøkt avviklet innenfor skoleferien. Noen faller selvsagt utenfor, men det er som regel etter eget ønske. For THM har det i år ikke vært noe problem med ferien, mens Line Maintenance har hatt større vanskeligheter. Avdelingene skulle mer eller mindre dekke behovet sitt selv, og dette har betydd en del overtid for den enkelte. Stasjon Gardermoen har vært en del steder og hjulpet til, men dette har jo en spesiell bakgrunn som alle vet. På Sola er det en del som spør om det var viktigere å leie ut folk til



naboen enn å hjelpe til hjemme. Noen synes belastningen med 7 ekstra netter på 3 uker er drøy kost i tillegg til sitt skift for å få ferie. Fordelen er at alle som ønsket det fikk 3 ukers ferie og så langfrien fra skiftet i tillegg. Spørsmålet er likevel om ikke THM burde vært med på ferieavløsningen innenlands før en gikk til så omfangsrik utleie av folk til andre selskaper. Resultatet av utleie kontra mengden av overtid på andre avdelinger skulle vært interessant å se.

Så er en relativt bra sommer forbi og lå oss håpe at høsten blir likedan.

J.Kr.L.

SKANDINAVISK KONFERANSE PÅ SOLA
FLYPLASS 1989

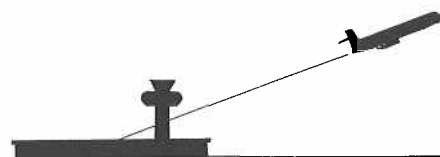
Emne generelt: "Sikkerhet
innen luftfarten"

Samferdselsminister William
Engseth åpnet møtet. Etter
åpningstalen ble det satt av
tid til spørsmål som W.E.
svarte på.

Ulf G. Gøranson hadde et inn-
legg om Structural Airworthi-
ness of Aging Jet Transports,
men dessverre var det ikke nok
tid til å gå dypere inn på
dette emnet, og det var heller
ikke mye tid avsatt til spørs-
mål.

Ingmar Danestig presenterte
"Flyets operasjon" sett fra
pilotenes synspunkt. Dette
handlet for det meste om ut-
sikten fra cockpiten, plass-
ering av utstyret i cockpiten,
og om fremtidig behov for ut-
styr og systemer.

Flyets vedlikehold ble presen-
tert av Svein Berthenssen. Han
viste til loven i forbindelse
med vedlikehold, og påviste at
vedlikehold burde sees på som
en positiv del av flyselskap-
enes virksomhet, og ikke som et
nødvendig onde, som det ofte
er. Han forklarte at uten å
overbringe erfaringer til nye



SOLAKONFERANSEN 1989

ansatte, vil den total erfar-
ingen i firmaet bli redusert.
Han snakket om forskjellen på
vedlikeholdet av egne fly og
innleide fly, og pekte på
ansvaret til operatører og
eiere i den forbindelse. Det
var et godt og interessant
foredrag med god anledning til
spørsmål etterpå.

Etter kaffepausen var det tid
for Luftfartsverket fra Norge,
Sverige og Danmark til å snakke
om situasjonen i luften over
Europa, hva planene er for
fremtiden og hva som allerede
er blitt gjort for å forbedre
situasjonen. Det ble forklart
hvilken posisjon de skandinav-
iske landene har i det Europe-
iske flygeledesystemet.

På torsdag begynte vi kl 9:00
med Einar Ottne, som fortalte
oss om egenkontroll i luft-
fartsvirksomheten og om Skan-
dinavisk arbeidsmetodikk for
styring og sikkerhet innen
luftfarten. Dette handlet om
sikring og kvalitet av arbei-
det og av organisasjonene, det
dreide seg om å bruke myndig-
hetenes lover og å gi selskap-

ene et større ansvar enn før ved å lage sine egne regelverk.

Utdanning og treningsprogram for flygeledere ble først introdusert av Øivin Christiansen som forklarte hvordan folk ble rekruttert og etterpå fikk sin grunnopplæring i Norge. Etter det fortalte Kenneth Eideberg hvordan det svenske systemet fungerer, og Vinnie-Jørgensen var meget kort i forklaringen av det danske opplæringssystemet. De tre innslagene var interessante, og det var god anledning til å stille spørsmål.

Opplæring og utdanning for flygere var et innlegg av Tore Hultgren. Han forklarte at i SAS er det mulig for personer fra tre forskjellige nasjoner å møte til en flight fra København til New York, og om hvor stor toleranse og egendisiplin, samt høy standard på opplæring dette krever. Rekrutterte personer går gjennom en lang rekke med psykologiske, medisinske, adaptive, prosedyriske og tekniske tester, før de er akseptert som lærlinger. Deretter følger tre forskjellige opplæringsprogrammer med ulike tidsløp, avhengig av tidligere flyerfaring. Etter dette får de et typekurs før de begynner å fly i SAS. Til slutt får de så en 6 måneders sjekk for å se om de fremdeles tilfredsstillter kravene. Han ga spesielt ut-

trykk for hvor viktig det er å konsentrere mer på de menneskelige sider av fagopplæringen, siden uhell i dag oftest er et resultat av "human errors" enn tekniske årsaker.

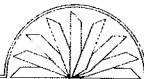
Medisinsk dr. Egil Alnes presenterte sitt emne som gjaldt sammenhengen mellom flyulykker og "human factors". Han minnet om at den tekniske utvikling de siste 50 årene har vært enormt stor, men at mennesket ikke har forandret seg mye de siste 50.000 årene! Og det er fremdeles et stort antall systemer og prosedyrer i cockpiten som er dårlig tilpasset menneskene som arbeider der.

Filosofisk dr. Grethe Myhre holdt foredrag om de filosofiske sider ved mennesket i cockpiten. Hun pekte blant annet på at forskjellige personer reagerer forskjellig på det som skjer i cockpiten. Den gamle forestillingen om hvordan en pilot er, gjelder ikke for dagens flygere. Psykologi blir en stadig viktigere del ved opplæring av piloter.

Lars E. Nordstrøm snakket om "Safety & Deregulation". I Statene har flysikkerheten ikke blitt redusert på grunn av "deregulation" basert på ulykkestatistikkene, men han minnet om at det kanskje er behov for å studere fenomenet over en lenger periode før en tendens

melder seg. Innen et deregulert Europa kan det være mulig å operere et fly i land A, av et selskap i land B, eiet av et selskap i land C, vedlikehold blir utført av et selskap i land D, mens flyet er registrert i et selskap i land E. I år 1992 skal alle land i EF være ett. Dette gjelder også luftfartsmyndigheter, og det betyr at alle som er berørt av "Joint Airworthiness Requirements" skal arbeide intensivt for å oppnå et samlet resultat som de er tilfreds med.

Kl 11:30 startet en diskusjon med flygeleder Einar Talfjord fra Norsk Flygelederforbund, som handlet om de problemer som flygeledere idag har med køer i luften, samt de tiltak han mente var nødvendig for å løse problemene effektivt. Kaptein Svein Grimholt mente at sikkerheten i luften ikke var så bra som enkelte på møtet hadde hevdet. Han hentydet til liten erfaring blant nye piloter grunnet rekruttering av en mengde unge piloter. Et annet problem er reduserte sikkerhetsmarginer som en følge av en dårligere økonomisk situasjon. Han mente at luftfartsmyndighetene for fremtiden måtte satse på øket kontroll.



STAVANGER AIRPORT HOTEL

ISAS



HELIKOPTER SERVICE A/S

BRAATHENS SAFE 

 **NIKE KONSULT A/S**

Noen sentrale firmanavn under konferansen.

Etter disse foredragene svarte Øivin Christiansen med å forsvare myndighetenes og flyselskapenes holdning på en måte som gikk imot innstillingen i flygelederens og pilotens respektive forbund (Talfjord og Grimholt).

Avslutningsvis kunne alle i salen stille spørsmål og si sin mening om forskjellige aspekter ved luftfarten.

Det sosiale samværet var hyggelig og det var god mulighet til å skape nye kontakter. Jeg var fornøyd med innholdet av konferansen, men savnet en representant for utdanning og opplæring av flyteknikere, samt mer tid etter hvert emne til å stille spørsmål.

Pieter Doyer

Background information

The JMC was set up late in 1987 to produce Maintenance JARs for the JAR Authorities - JAA. The committee was also required to ensure appropriate industry representation (PUBLIC TRANSPORT GROUP), and at a meeting on 26th August 1988 at Aviation House, Gatwick Airport, the European certifying engineers obtained representation by the undersigned, representing the AEI. The JMC terms of reference are: "The development of a JAR Maintenance Code based upon the current European regulations systems, taking into account, wherever possible the American regulatory system....". The JAR Executive Board (E.B.) indicated the following priority order:

- a) The approval of Maintenance organisations
- b) The approval of aircraft Maintenance Programmes
- c) The approval of operator/airline maintenance arrangements
- d) The Acceptance of "certifying persons".

JMC work process

The JMC is committed to develop JAR 145, JAR 121 L, JAR 65 including all necessary advisory material (ACJs), later on JAR 91 and other maintenance JARs if impractical to combine the intent of the relevant FARs

into JAR 145 and JAR 121 L. The Joint JMC meets every second month, and there have been 7 meetings till now, the next is scheduled for 4th October in Switzerland. To cover those Associations and Organisations not represented on the Joint JMC, all new JARs are sent to some twenty interested bodies for consultation, several AEI affiliates figures on the Consultation List.

Present situation

The present status is that JAR 145 Approved Maintenance Organisations is almost finished, the ACJs will be discussed at the October meeting, and after a last review the JAR 145 plus its ACJs will be finalized. When the JAR 121 L and its ACJ material is finalized at the beginning of next year, both regulations which are directly related, will be simultaneously presented for the JAA E.B. as formal drafts. The formal process of NPA's can then take place by midyear 1990, and after the final approval the implementation will take at least two years.

JAR 65

The work on JAR 65 Certifying Engineers will be started early next year by presentation of existing European national

systems of personnel licensing (or lack of). JMC representatives are asked to seek information on this subject for discussion at the next meeting. The EEC has also issued a "Draft Direction on Mutual Acceptance of Personnel Licenses for exercise of functions in Civil Aviation", which could be applicable for maintenance licensing.

FAA/JAA relations

The JMC (not including industry group) is cooperating quite closely with the FAA to develop joint codes and comparison documents to make each others approvals as easy as possible. A joint "Authorization Release Document" - the FORM 1, covering new parts and overhauled parts (in Europe only) are under introduction as a result of this collaboration. The European Authorities are also taking part in Maintenance Review Board meetings on American manufactured aircraft.

European JAA Organisation

A joint group of representatives of ECAC and JAA E.B. has been established to consider possible means of giving the JAA system a formal international status. The credibility of a future JAA system is best ensured by one central European Authority, but such a large organisation will not be pro-

posed for the time being. Instead, the JMC intends to propose a minimal sized central organisation with maximum use of national authorities, the required uniformity will be achieved through standardised paperwork, approvals, surveillance and training requirements. A Maintenance Standardisation Team will be formed to assist national authorities in its application of the maintenance JARs. A central organisation will be headed by a Maintenance Director, who also will run audit teams for approvals outside the JAA countries.

Closing remarks

We should realize that the voice of the licensed engineer is still far less influential than desired, and to overcome this situation we both need a radical increase in number of affiliates and an improved, internal policymaking body, who can provide policy statements and required background information and arguments continuously needed in regard to JAR and ICAO activities. Finally, if we agree that a uniform European Maintenance Standard is essential to all of us - are we prepared to make the necessary concession to achieve this goal at the end of the day?

Svein Hansen
AEI JMC Representative

LESERINNLEGG

JAA godkjente ikke b-747-400.

Typegodkjenningen av B747 blir en prøvesten for JAA. Meningen er at når JAA har typegodkjent en ny flytype, så skal dette bli gjort gjeldene for alle medlemslandene. Det betyr at når B747-400 blir godkjent av JAA, så kan denne bli gjort gjeldene også for Scandinavia. Noen automatikk i dette er det dog ikke. Hvert lands luftfartsmyndighet kan stille særkrav, men da må saken følge JAA sine optrukne retningslinjer for slike anker.

Foreløbig har ikke JAA villet godkjenne 747-400, og har gitt de europeiske operatørene et år på seg til å gjennomføre omfattende modifikasjoner. Disse flyene opererer i dag på en slags experimental licence.

I det samme vi er inne på 747-400 så har Lufthansas flyverforening godtatt 2 mann i cockpit på inntil 9 timers turer. Til sammenligning har SAS sine flyverforeninger godkjent 2 mann i cockpit på B-767 på turer inntil 6.5 timer. I følge Air Transport World vil dette koste SAS 3 millioner US\$ årlig i ekstra utgifter.

Knut

HAR DU! viktig eller nyttig informasjon? Ta kontakt med redaksjonen.



HVA SKJER MED SAS COMMUTER OG F-50?

De villeste rykter går om nedleggelse av HAU og KRS. Inspeksjon av teknikere kun hvert tredje døgn osv. osv. Glem ryktene. Det har ennå ikke vært ført forhandlinger i denne saken. NFO besitter noen protokoller som vår lokale ledelse ser ut til å ha glemt. Vi har derfor tilskrevet bedriften og bedt om forhandlinger med henvisning til tidligere ingåtte avtaler. Forhandlingene ventes startet i nær framtid.

Gledelig er det at vi i denne saken har et godt samarbeid med teknikerne både i Sverige og Danmark. Denne saken kan bli svært tung og kan true hele SAS Commuter.

Knut.

SAS FÅR VEDLIKEHOLDET AV TWA SIN DC-9 FLÅTE I EUROPA ?

TWA er svært interessert i at SAS skal utføre allt vedlikehold på TWA sin nyinnkjøpte DC-9 flåte i Europa. Foreløbig er det snakk om 6 fly, og allt vedlikehold til og med C-sjekk. TWA bytter ut sin 727 flyflåte i Europa og erstatter den med DC-9. TWA har ingen erfaring tidligere med DC-9, og er helt avhengig av en solid support på denne flytypen i Europa. TWA har ikke lagt skjul på at de ønsker SAS til å fylle denne rollen.

Forespørselen har kommet til OSL om vi kan påta oss dette, og saken ligger til behandling hos de styrende organer. OSL er ønsket utifra rutestrukturen som TWA har. De skal ikke fly DC-9 på ARN eller CPH, men får fly liggende i OSL hver dag.

Vi krysser fingrene og håper at vår ledelse ikke lar denne anledningen til å tjene noen titalls millioner ekstra gå i fra seg.

Knut.

NY AVDELINGSLEDER v/OSLTS

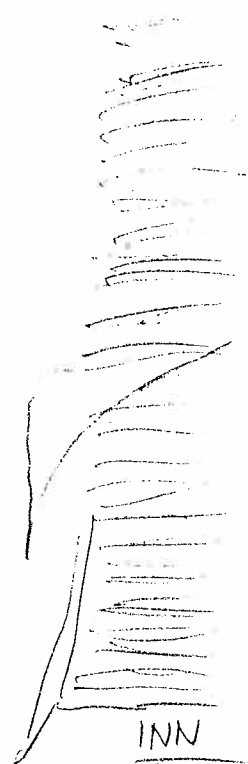
Vi har blitt informert om at vi vil få ny avdelingsleder for Light Maintenance i Norge. B.Bøe vil fra 01JAN90 være å finne i prosjektgruppen for Hurum. Hvem som vil bli ny TS-H er ennå uklart. NFO har i møtet med IA uttrykt ønske om et snarlig skifte.

Dette vil bety at vi får en helt ny ledelse på TS, da stillingene som TS-T (produksjonsleder) og TS-E (personaladministrativ leder) allerede er utlyst. NFO har bedt om at de 2 sistnevnte stillingene ikke blir besatt før stillingen som ny TS-H er besatt. All videre organisasjonsutvikling er også "frosset" intill lederspørsmålet er avklart.

Knut.



NYE TS-SJEF?



DANIEL-89

SKOLE OG OPPLÆRING: GOODGRIEF!!!

Det er ikke lett å gi noen orientering om kursplanene for kursåret 89/90, rett og slett fordi det hersker anarki på dette området i bedriften i dag. Det man er enige om den ene dagen kommer det kontra-telex på den neste osv. Tidligere år har vi vært ferdig med kursoppsett, fordeling av kursplasser og belastningskalkyler i slutten av mai. Det har da blitt sendt ut beskjed til de respektive skift/stasjoner om hvilke kurs og antall kursplasser man har fått. Dette er en nødvendighet for at skiftene og stasjonene skal kunne få planlagt med en jevn kursaktivitet og eventuelt avløser-tjeneste. Ikke minst viktig har det vært for den enkelte kursdeltager å kunne vite når han/hun skal på kurs. Light Maintenance Skole & Opplæringsutvalg som er et samarbeidsorgan avdelingsledelse/fagforeninger, hadde avdelingens kursbehov ferdig i midten av april. Behovet er bygget på den 5 årsplanen som Teknisk Divisjonsråd har pålagt oss å lage, med selvfølgelig muligheter til justeringer. Hittil har vi truffet utrolig bra på 5 årsplanen. Så langt er alt bra.

Nå begynner raseringsprosessen.

Skoleavdelingene greier ikke å dekke produksjonens krav til kurs og opplæring. Vanlig praksis har vært at man har møttes til et fordelingsmøte i CPH hvor "potten" har blitt fordelt på de tre land + STOMD. Dette ble også gjort i år og er i overenstemmelse med retningslinjene nedfelt i TTG'en. I den forbindelse skal det sies at det måtte til 2 ekstramøter da dansker og svensker møtte totalt uforberedt. For Norge sitt vedkommende ble resultatet at ca. 40% av vårt kursbehov ble strøket. Hadde det bare stoppet her, men nei. Vi har fått en ny teknisk struktur med Base, Line, Heavy og Component Maintenance. I denne strukturen har det utviklet seg til et bikjeslagsmål om behov og fordeling av kursplasser på Boeing 767 mellom Line og Base. For oss i Norge er dette i og for seg ikke noe problem, da vi for å få maks fleksibilitet og hindre båstenkning, roterer Base og Line slik at det er de samme som jobber begge steder. Derimot har våre 2 naboland litt å stri med på dette området. Alvorligere for oss er at det konstateres at det vil mangle 48 teknikere på B-767 sommeren -90.

Siden man ikke har greid å bli enige om plassfordelingen for

hele kursåret (dette har aldri skjedd tidligere) har man tatt for seg det første halvåret og blitt delvis enige om det. Når jeg sier delvis er dette pga. at Fokker F-50 plutselig har blitt satt opp til å fly OSL-HAU fra 05JAN90, og det finnes ikke en kursplass pr.dags dato avsatt til OSL på F-50. Det finnes tre alternativer til å få løst dette problemet :

1. Minimum 10 kursplasser må skaffes.
2. Man bytter teknikere med F-50 sert. fra N.Norge med teknikere uten F-50 fra OSL. (F-50 begynner først å fly i N.Norge 25MAR).
3. Ruten kan ikke flyes av SAS Commuter.

Vi føler ikke så lite frustrasjon i Light Maintenance Skole & Opplæringsutvalg. Vi legger ned et betydelig antall timer med grundige vurderinger og nøye overveielser før vi enes om vårt kursbehov. Når dette så raseres til de grader er det naturlig å spørre seg om vitsen med vårt arbeid. Vi finner heller ingen å henge opp på knaggen å si at dette er ditt ansvar. Er det avdelingsleder, Base Leder, Line Leder eller DT ? Svaret er vel at det egentlig er alles, men ingen griper fatt i det. Dermed har vi problemene

i et nøtteskall. Dette er helt uholdbart. Klare retningslinjer for fordeling av kursplasser og en klar ansvarsfordeling må stakes opp snarest, før det bryter ut full krig internt i divisjonen.

K.Grønskar

KURSPLASSER FOKKER F-50 !!

Efter at det ble kjent at F-50 skulle fly OSL-HAU-OSL fra 05JAN90, har det vært stor aktivitet på møtefronten. Siden det ikke var satt opp kursplasser til OSL før på våren-90, var det klart at en rokering vedrørende fordelingen av kursplasser måtte gjennomføres. Best beslått med kursplasser var danskene. De kunne fint ha byttet kursplasser med OSL uten at det ville skapt de minste problemer. Det ble avholdt et møte i OSL hvor man forsøkte å få dette til. Dette lyktes ikke. Danskene viste ingen vilje til fleksibilitet i dette spørsmålet. En oversikt viste at ved oppstart av F-50 på HAU den 05JAN90 ville OSL ha 0 mann med F-50 sertifikat, mens det på samme tid i CPH ville være 49 mann klare. 31 med sertifikater + 19 IERA. Enden på visa ble at man tok 4 kursplasser fra svenskene og

overførte disse til Norge. I tillegg vil man hjemkalle de 2 i OM som har F-50, og tilbakeføre disse til sine respektive skift. 2 kursplasser ble byttet med N.Norge slik at OSL vil ha 8 mann klare til 05JAN90. I tillegg har det blitt gitt aksept på å trekke 2 mann fra N.Norge med F-50 ned til OSL, og 2 mann fra OSL sendes til N.Norge for å dekke opp igjen for disse 2. En operasjon som koster teknisk divisjon i størrelsesorden en halv million kroner. (Hotell og diett ganger 4). Videre utover har ikke skoleavdelingene ledige kursplasser på F-50 før vinteren 91. Det tvinger oss i produksjonen til å se på alternative løsninger. Vi har vært i kontakt med både Fokker og Braathen, men dessverre var det ikke ledige kursplasser å oppdrive. Det ser derimot ut til at vi med egne teknikere fra SAS i samarbeid med Busy Bee kan greie å kjøre egne kurser i OSL. Jeg ser på dette som en nødløsning som ennå ikke er ferdig behandlet.

K.Grønskar.

DET ER DYRT Å VÆRE FATTIG.

I forrige nummer av INFO skrev jeg under vignetten "sterk reduksjon i kurs og opplæring" at det ville bli tøffe tak å prøve å ta igjen noe av det tapte, og at vi på høsten ville

få problemer med avvikling av driften. Vi behøvde ikke å vente så lenge. Alt i sommerferieperioden meldte problemene seg med mangel på dekning av MD-80/87 EFIS teknikere. Nå greide vi å unngå å få de store forsinkelsene. Dette takket være at gutta spesielt på linjenettet, gjorde en fenomenal innsats med bytting av vakter og utstrakt bruk av overtid. I tillegg ble det sendt med flightmech til stasjoner som ikke hadde 80/87 EFIS dekning. Rent billig ble nok ikke denne løsningen. Det passer vel med uttrykket om at det er dyrt og være fattig. Dyrt er det også å kjøre kurs uten elever. På det første av de få brushupkursene som er satt opp i år møtte det to 2 norske elever. Dvs. at det manglet 8 mann på kurset. Alle fra linjenettet. Svaret vi har fått på hvorfor dette har skjedd, er at det ikke er mulig å avgi folk i produksjonen til å gå på kurs uten at trafikken blir skadelidende. I samme åndedrett kan nevnes at søknaden om utøking av 20 mann på TS er avslått med begrunnelse i at det er ledig kapasitet i CPH. Vi ser på dette som en ren provokasjon etter den fighten vi har ført mht. brushup, hvor 90% av våre brushup allerede har blitt strøket. Det er klart slike handlinger vil få konsekvenser for det videre samarbeidet med vår ledelse. NFO

avd. SAS har besluttet å trekke seg fra alle samarbeidsfora innenfor teknisk, som ikke er tariffestet.

Knut.

BRUSHUP !!

Dette er og blir et sorgens kapittel. SAS gir ganske enkelt helt blaffen i de retningslinjene de selv har trukket opp og fått godkjent av myndighetene vedrørende brushup. Brushup er hjemlet i Technical Training Guide (TTG) 2.1.2. Her står det at for norske flyteknikere skal det gies brushup på flytyper man sjelden handler hvert annet år. For flytyper man er i daglig kontakt med skal brushup gies hvert tredje år. Saken har vært tatt opp av NFO gjentatte ganger i L.M. Skoleutvalg. 23FEB i år ble det fra utvalgets formann (TS-T) sendt brev til OSLTH hvor det ble bedt om en avklaring på 5 punkter vedr. hvem som manglet brushup og en tempoplan for gjennomføring. Vi fikk oversikten over hvem som manglet brushup, men ingen tempoplan for gjennomføring. Skoleutvalget tok derfor høyde for dette, og la brushupvolumet inn i vårt kursbehov for 89/90. Så kansellerte likegodt avdelingsleder 90 % av disse kursene. Pr. i dag mangler 108 mann brushup på DC-9 og 71 mann på MD80. I noen tilfeller er det opptil 8 og 9 år siden folk

har fått brushup. Er brushup et særphenomen for SAS ? Nei så langt i fra. Faktisk er våre konkurrenter langt nøyere på dette med brushup enn det SAS er. Al Italia gjennomfører refresher course annet hvert år. På Airbus er kurslengden 3 uker. På DC-9 2 uker. På alle refresher kurser må du bestå testen for å kunne få beholde dine sertifikater. Swissair kjører med samme modell som Al Italia, det samme gjelder for Lufthansa. KLM kjører brushup hvert annet år, i tillegg er det lagt inn restriksjoner på at du ikke kan ha sertifikat på mer en 2 flytyper samtidig.

Linjeflyg går ut i sine stillingsannonser etter flyteknikere og lokker med regelbunden brushup. Det siste er at FAA nå ser på om de skal gå ut og forlange brushup eller lignende for teknikere/supervicors, som handler amerikanskregistrerte fly.

Utifra de signalene vi får fra vår ledels er det ingenting som tyder på at SAS vil prøve å etterleve TTG'en mht. brushup. En annen vei å gå for oss er da å prøve å få myndighetene med på at det skal avlegges test ved fornyelse av tekniker-sertifikatene, slik det i dag fungerer flere steder i Europa. Blir dette en realitet, kommer brushupen av seg selv.

K.Grønskar.

ORGANISASJONEN,EN HELDIG LØSNING?

Efter å ha levd i den nye tekniske divisjonen i snaut ett år, kan det synes som noe tidlig å dømme deler av organisasjonsendringen nedentil og hjem. Signalen er derimot så klare, at jeg tillater meg dette alikevel. Filosofien bak oppsplittingen av teknisk divisjon i 4 egne selvstendige enheter, Heavy, Line, Base og Component, er grei nok. Mindre enheter gir bedre oversikt. Individuelle løsninger blir enklere å gjennomføre og målsetningene blir greiere å følge opp. Alle disse plussene ligger på det rent administrative plan. Problemene dukker først opp når vi tar en titt ned i produksjonen. Det som tidligere var vårt, er nå blitt ditt og mitt. Den psykologiske effekten ved å dele opp folk og utstyr i egne resultatenheter blir naturlig nok at hver passer på sitt. Den fleksibiliteten vi tidligere har hatt med at du hjelper meg så hjelper jeg deg i ferd med å forsvinne. Nå er det fram med workorder og kostnadssted med underskrift i 4 eksemplarer. Kontrakter og anbudsrunder innad i eget firma har blitt vanlig. Vi mister følelsen av å jobbe i det samme firmaet. Avdelingsledernes målsetting er at bare mitt budsjett går

opp, så til h..... med alle andres. Vi har innsett behovet for en omorganisering av teknisk divisjon. Den har stått uendret i nærmere 20 år, men splittingen av det lette og mellomlette vedlikeholdet i 2 enheter har vært en ulykke. I OSL har foreningene gjort alt for å unngå å få murer mellom Base og Line produksjonen. Dette har ikke lyktes. I dag lånes personellet til Base ut fra Line på en 5 ukers rotasjonsordning. Line får sin haug med arbeid som skal gjøres og Base får sin. Blir det ene laget før ferdig med sin haug enn den andre, er det unntaket at man går over og hjelper naboen. Vi er de samme menneskene, vi jobber på de samme flyene i det samme firmaet. Hvorfor skal vi deles opp i to, når dette bare skaper skiller, skaffer oss problemer og hemmer produktiviteten? Kjære management. Slå sammen Line og Base. La oss få bli ett team, som har en haug med jobb, som vi skal utfører sammen.

K.Grønskar.

KURSLENGDE B-767

Det har fra arbeidstagerhold blitt reist krav om å få vite hvem det var som forlangte kurslengden på B-767 satt til 5 uker. Etter mye om og men er

det fastslått at det var Fleet-Manager på typen som hadde satt dette kravet, som har skapt så mye bryderi for oss alle.

På et stort informasjonsmøte i OSL den 10AUG benyttet NFO anledningen til å spørre F.M. på DC-9/MD-80 om vilken rolle F.M. anså seg å ha i forholdet til skole og opplæring. Det ble klart svart at F.M. ikke anså det som sin oppgave å fastlegge kurslengder eller kursinnhold eller på annen måte detaljstyre skoleavdelingene. Så vet vi det!

Knut.



Problemer med motorkjøring.

På Fornebu er forholdene for motorkjøring blitt betraktelig forverret. Rusegropa er delvis fylt igjen, og det er meget trangt og vaskelig å taxee f.eks MD-80 ned i rusegropa, bedre blir det ikke til vinteren. I sommer har jo hele Fornebu blitt støvlagt flere ganger, samtidig som grus og småstein fyker veggimellom. P.g.a. dårlig støydemping blir også skole og naboer plaget ved motorkjøring. Verre blir det når f.eks B767'en må kjøres. Flere nesten ulykker har allerede forekommet. Som; Småbåthavn pepret med stein, to skolegutter reddet seg bak et naust, asfalten på nord-syd banen blåst vekk, flere politi anmeldelser.

SAS sin foreløpige policy de siste årene er at all planlagt motorkjøring skal foretaes ved andre stasjoner. Mitt forslag; Gå til anskaffelse av en motorkjøregård. Støydempet og blåst sikker.

T.Hedsten

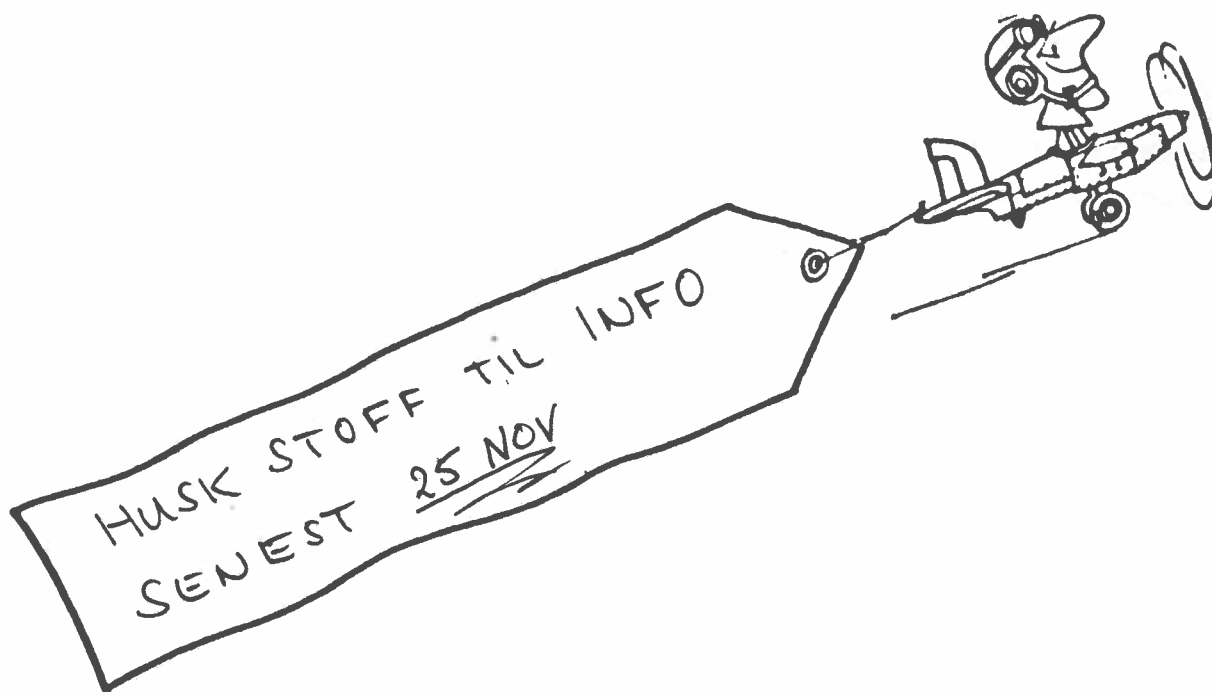


Iera inspektør Andre Hubertus, sjekker baneforholdene.



En liten serviett-snack til flydrinken?

Uten kommentar har vi herved gleden av å bringe videre fra bladet Executive Travel historien om passasjereren ombord i et Air France-fly, som ble observert mens han pakket ut, undersøkte, luktet på og derefter spiste opp flyselskapets parfymerte våtserviett. Og en halvtime etterpå spiste han en serviett til, kan Executive Travel fortelle. Lurer på hvilket flyselskaps turistklasse han hadde fløyet med like før!



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 _____