



# INFO

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

**NR.1 -90**

AV INNHOLDET

Tariffoppgjøret 1990.

Roger Inop forteller selv.

Diett, kost og bilgodtgjørelse.

Leserinnlegg.

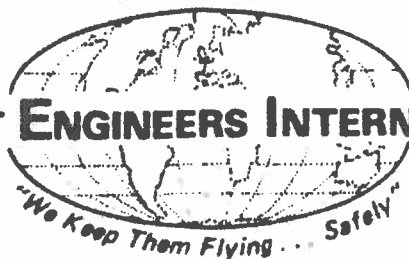
Nytt fra flyselskapene.

Svein Hansen informerer.

Permisjonsvarsel i FOF.

**MEDLEM AV**

**AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL**





norsk flytekniker organisasjon

# SENTRALSTYRET -

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 LANGELAND</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	SAFE SVG	
	Helge Sola	SAFE SVG	
	Arvid Rosenberg	SAFE OSL	
	Gunnar Thorstensen	FOF OSL	
	Morten I. Arnesen	SAS OSL	
	Kjell Paulsen	SAS OSL	
	Lars Stamnes	SAS TOS	
	Per Pettersen	SAS OSL	
	Magne Guldstein	Sterling GEN	
	Rolf Skindlo	WF BOO	
	Geir Sjøholt	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. LANGEBO</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>JARLE STRØMSENG</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

## FOMANNEN HAR ORDET.

I vår hadde vi et diskusjonsmøte med NHO (næringslivets Hovedorganisasjon) angående pensjon - pensjonsalder. På dette møtet ble det uttrykket en positiv holdning til at vi ville diskutere dette utenom tariffsamheng og ikke gjorde dette til en kampsak.

Eventuell forsettelse av diskusjonen ble behandlet på styremøte i FL (Flyselskapenes Landsforening).

Svar derfra: Ingen flere møter. Det kunne skape forventninger!!!!!!!!!!!!

At Flyselskapene skulle skape så store forventninger hos NFO, er ingen dagligdags foreteelse. Så er heller ikke skjedd denne gang.

Slapp av, vi møtes i krigen!!!!

Når en først nevner ordet krig, så er formannens subjektive opplevelse den at det er holkeføree på Stjørdal i skrivende stund, rolige forhold i lokalavdelingene, bortsett fra i SAS hvor det til stadighet krises.

Hvordan er det med trivselen i det firmaet da?????

I og med at det ikke kom ut noe INFO like før jul, får jeg gjøre her som jeg må gjøre med alle jeg får julekort i fra.

Ønsker alle et godt nytt år framover og ha det fortsatt fredelig med hverandre.

Rolf Dybwad.

---

## KJÆRE LESER:

Nytt INFO og godt nytt år.

En av de store sakene som går nå, er internasjonalt samarbeide. Europa lager nå sine egne bestemmelser for sivil luftfart, kalt JAR. Som tar utgangspunkt i de amerikanske bestemmelsene FAR. JAR skal være ferdig behandlet og utgitt innen 1993, og de omhandler allt innen luftfarten som f.eks. sertifikatbestemmelser, vedlikeholdsbestemmelser, intervaller etc. etc.

Delegasjonene er tunge. Myndigheter, interessegrupper, flyselskaper og fabrikanter trykker på for å fremme sine synspunkter. Og de som ikke er tilstede, får ikke være med å påvirke delegasjonene, til å ta avgjørelser tilpasset sine forhold.

Populært kalt "toget er gått"!!!

SAS som såkalt prøver å ligge et hestehode foran sine konkurrenter. Er de med? Hva med de andre skandinaviske selskapene, som skal operere på Europa?

NFO er i hvertfall med. Via sin internasjonale avdeling AEI og mange gode kontaktpersoner rundt om.

Vi sees i 1993!!!!

Trond Hedsten.

De mest brukte frasene i cockpit tidligere var ATC relaterte, og gikk slik: "Var det til oss?", eller "Er hun ny?" Etter at vi fikk EFIS er de mest brukte frasene: "Hvorfor gjør den dette?", eller "Hei har du sett denne før?"

Roger INOP  
Cand. Fly. Philos.

Etter som vi kommer lenger og lenger unna den dagen da Wilbur, Orville og gutta foretok sine første vinglende motoriserte flyvninger over himmellegement 17. desember 1903 (skjønt flyging og flyging fru Blom: Første legg var 260 m lang og med en topp høyde på 2,5 m), blir det mer og mer populært å snakke om flyging for 10-20-30-40-50 år siden.

For eksempel i trettiårene kunne man knapt regne med å komme frem i det hele tatt; vind og vær blåste flyvemaskinene i hytt og vær, og så landet man når bensinen tok slutt. Eller krasjet.

I førtiårene var det krig, og man ble skutt på. Og krasjet.

I femtiårene var stempelmotorene blitt så kraftige og kompliserte at man knapt kan forstå det, og man startet ruter over den store drinken (Atlanten) og den store drinken med is (Nordpolen). Man startet med 4 virksomme motorer og landet på destinasjon (eller deromkring) med 2 eller 3 motorer i drift. Det var liksom sånn det skulle være.

I sekstiårene gjorde jetflyet for alvor sitt inntog i sivil luftfart, og dette var tingen alle måtte ha. Så i løpet av ganske kort tid ble mesteparten av verdens trafikkfly fornyet.

I syttiårene fant noen av gutta med dårlig oppvekst ut at man kunne sprengte fly for å få ut kameraten som satt i fengsel. Som regel kapret de flyet først - og så dro de til Cuba eller der. Men nå sender de heller bombene som pakker, og slipper bryet med å kapre flyene.

Og nå i åttiårene, eller retttere sagt på slutten av åttiårene har vi fått et ganske nytt samtaleemne; nemlig fly som ramler fra hverandre i luften. I dag er mange passasjerer naturligvis bekymret for fly som oppfører seg slik, som de siste årenes ulykker har vist. Passasjerer kan jo ta

(forts.neste side)

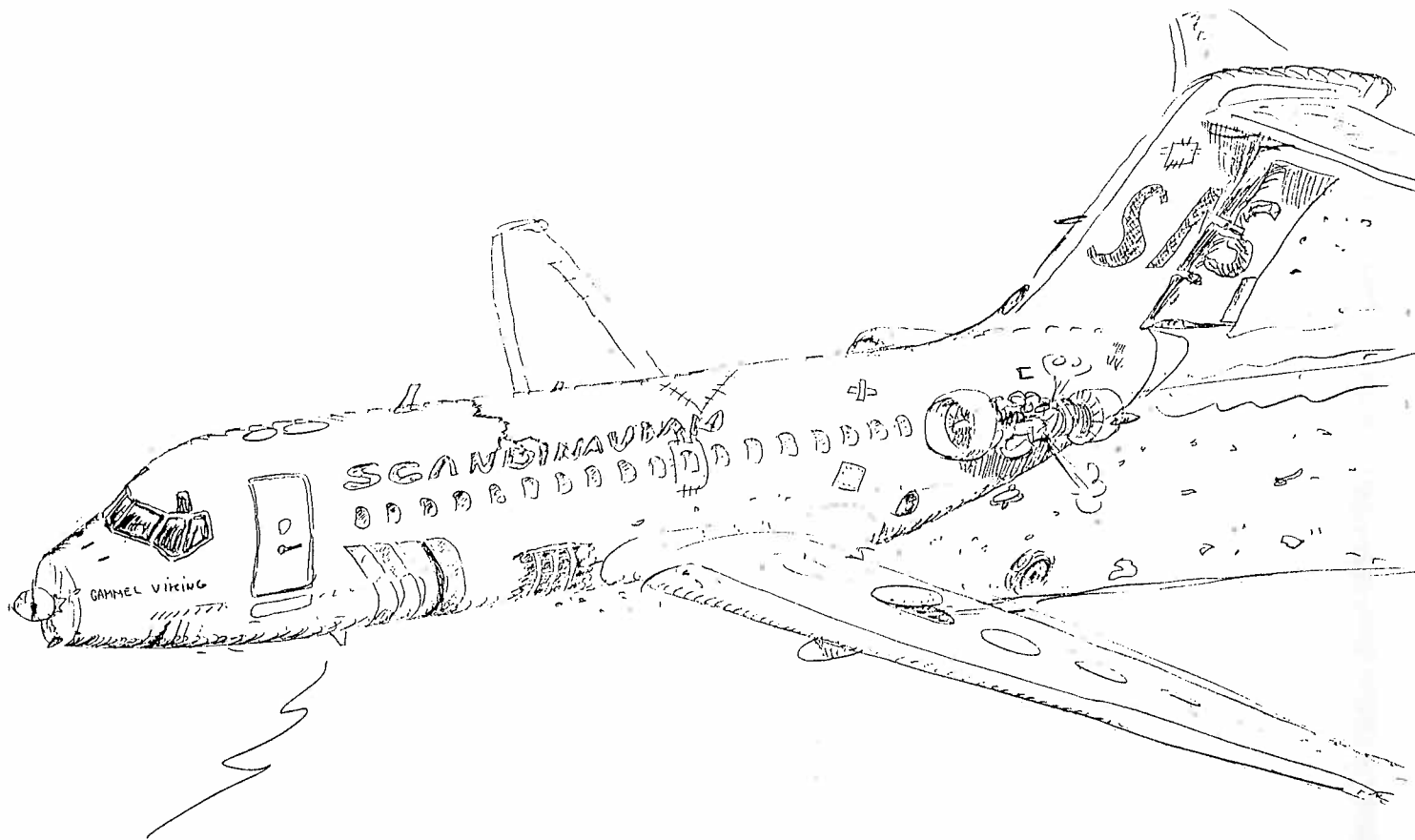
kurs i å overvinne flyskrekk, selvom denne skrekken kan være ganske rasjonell; for samme hva statistikken sier, så er det å sitte innestengt i et fly som har sluttet å fly en dårlig erstatning for å pøse ut hjemme i sengen i 90-årsalderen.

Ting som blir gjort for å spare livene til betalende passasjerer bør oppmuntres, men det er alltid så mange hensyn å ta i sivil luftfart. I Forsvaret for eksempel, har målet aldri vært noen hemmelighet; å ta liv så billig som mulig. Mens i det sivile veier man kaldblodig opp økonomien mot sannsynligheten for å redusere den sivile befolkningen. Hvis den stekefoliebeklede rammen du flyr med er konstruert for 2,5G, er det ikke fordi det er det meste som sjåførheltene kan tåle, men fordi 2,5G er den tyngste strukturen som pengetellerne kan tåle, og den letteste strukturen som har en rimelig mulighet til å fullføre flygingen i ett stykke.

I dag aksepterer alle at flyselskaper er drevet av små tallvridende pengetellere. Men de siste års ulykker må jo gi passasjerene grobunn for tvil til de gutta som produserer, opererer og regulerer sivil (komersiell) luftfart. Har de ikke lært noe på de siste 86 årene? Noen av problemene

skulle vært løst for lenge siden, og det er helt forståelig at man nå får problemer med flyene. Tross alt ble for eksempel Boeing 707 satt i trafikk i september 1958, 727'en i februar 1964, 737'en i februar 1968 og 747'en i januar 1970. 707 og 747 skulle være i 60.000 timer eller 20.000 flyvninger, eller 20 år. 727 skulle være i 50.000 timer eller 60.000 flyvninger på 20 år, mens 737'en skulle være i 51.000 timer, 75.000 flyvninger på 20 år. Ved siste opptelling har 64 stk. Boeing 707 (av en flåte på 206) overskredet sine forutsetninger i flyvninger. 52 har overskredet timeantallet, og 147 har overskredet sin alder. For Boeing 727 er tallene 7, 389 og 510 av en flåte på 1.649. Kanskje mer overraskende har 43 av den forholdsvis nye 737 overskredet sine 51.000 timer, og 73 jumboer har mer enn 60.000 timer i luften.

Man kan ikke la være å tenke på sjefsgubben hos Boeing som har fått sin tidligere suksess med jetfly snudd til en tidsinnstilt bombe. Og for å gjøre det enda verre, har det eldste flyet som gutta i Toulouse har snekret sammen 33.500 timer og 26.000 flyvninger (på slutten av 1988). Dette er en A-300B2. Den beste manifestasjonen på dette emnet er Aloah Airlines,



OSL MOZ, HA EN MANN KLAR TIL  
Å ..... VASKE FRONTRUTA!!!

737 som bombet stillehavet med store deler av cabintaket. Høy alder/utnyttelse kan også være en medvirkende årsak til United Airlines 747 som den 23. februar i år kvittet seg med en lasteromsdør + litt omkringliggende struktur. Resultatet her var 9 menneskeliv. Dette flyet var 18 år gammelt, hadde gjort unna 15.028 flyvninger på 58.800 timer på klokka. Vi har også Piedmont's 737 som droppet sin høyre JT9D på grunn av utmatting i festene.

Bekymring for aldrende fly har bygget seg opp over flere år, og det har ført til opprettelsen av AATF (Airworthiness

Assurance Task Force) i USA. Det er Air Transport Association og Aerospace Industries Association som har dradd i gang dette. Resultatet av dette arbeidet er et forslag som FAA vil gjøre til et krav; et vedlikeholdsprogram for de forskjellige flytyper. For Boeing betyr dette arbeid på mer en 1300 fly til en gjennomsnittlig kostnad på \$ 600.000,- pr. kjerre. Dette til tross var det enkelte medlemmer av AATF som ikke syntes programmet gikk langt nok. Boeings program ble startet i mai 1989.

Som vanlig er det to måter å se dette på: Det er grusomt å

(forts.neste side)

tenke på at industrien ikke satt i gang dette før flyene begynte å ramle ned som fluer. På den annen side var ingen ærlige nok til å si; beklager folkens, fail safe konstruksjoner er ikke nok. Det eneste vi vet er at når kjerra er brukt opp må du pælme'n og kjøpe en ny. Hvis ikke, får du forbedre vedlikeholdet og inspeksjoner - og håpe at det går bra.

Det er jo så populært å si at; med skikkelig vedlikehold kan flyene fly "evig". Spørsmålet blir da om det er mulig å definere hva skikkelig vedlikehold er, uten å drepe folk. Som Clyde Kizer (Vice President i Engineering and Maintenance for ATA og sekretær i AATF) sier: "Vi har ikke sett noe i vår tjenestehistorie som indikerer at det er en kvantitativ grense for et flys levetid". ?????! Man får jo tro (uten å håpe) at bevismengden vil forandre seg dramatisk i årene som kommer. Med respekt for Boeing kan jeg ikke si at jeg fryder meg over tanken om en 707 fiser rundt på himmelen med fullt betalende pax ombord om hundre år!

Jeg tror ikke at noen kjenner et fly godt nok, tester det realistisk nok eller inspiserer de så grundig at man kan regne samme holdbarhet som

jernbaneskiner. Det eneste fornuftige er å gi flyet en levetid - og så pælme det. Ikke fordi vingene flasser av uken etter, men fordi aldringsprosessen og mulige (og umulige) feil vil formodentlig aldri bli forstått så godt at man kan operere et fly evig. En annen ting er at hvis et selskap ikke klarer å nedskrive et fly i løpet av 60.000 timer (40 millioner km), bør de sannsynligvis legge om driften.

Som man kan forstå, var aldersrelaterte insidenter/hendelser ventet fra 1978 og utover, ettersom vi da passerte 20 årsdagen for for eksempel 707'en. På den andre side kunne spørsmål som er blitt stilt etter en del av de siste års ulykker dukket opp når som helst i løpet av disse årene. Og det overraskende er at de fremdeles kommer som overraskelser.

P.S. Tallene i denne artikkelen er Boeings egne, og de er ganske ferske. Man må kunne gå ut i fra at andre flyfabrikker har lignende tall på lager.

Roger INOP.  
Cand. Fly. Philos.



# DIETT, KOST OG BILGODTGJØRELSE

## BESKATNING AV KOSTGODTGJØRELSE.

Ettersom det viser seg at enkelte kommuner kan behandle reglene for kostgodtgjørelse forskjellig, for sivil flypersonell, vil vi nedenfor gi en kort orientering om noen av reglene som gjaldt siste år - Ligningens ABC for 1988. Nedenforstående regler/satser kan derfor ikke ensidig legges til grunn ved utfylling av selvangivelsen for 1989.

## INNENLANDSDIETT MED OVERNATTING.

Diettutgifter etter regning gir ingen skattepliktig inntekt. Diettgodtgjørelse etter regulativ er skattepliktig med den del som overstiger statens satser - kr. 385,- pr døgn fra 1.6.1989.

## DIETTGODTGJØRELSE FOR REISER UTEN OVERNATTING INNENLANDS.

Av samlet diettgodtgjørelse utover kr. 2000,- pr år, regnes halvparten av det overskytende som skattepliktig inntekt.

## UTENLANDSDIETT MED OVERNATTING.

For reiser med overnatting utenlands har Riksskattestyret uttalt at det ikke er grunnlag for å anta at godtgjørelse utbetalt etter satsene i flysel-

skapenes regulativ gir noe overskudd bortsett fra kostgodtgjørelse i hjemmet, d.v.s. når samlet antall reisedøgn innen- og utenlands overstiger 50. Dette gjelder selv om flyselskapenes regulativ har høyere satser enn statens regulativ.

## DIETTGODTGJØRELSE FOR REISER UTEN OVERNATTING UTENLANDS.

Diettgodtgjørelse for reiser uten overnatting regnes ikke som skattepliktig overskudd når denne utbetales etter satsene i flyselskapenes regulativ.

## NYE SATSER I STATENS INNENLANDSREGULATIV M.V.F. 1.6.1989.

Bilgodtgjørelse inntil 9000 km:  
Liten bil - Stor bil (>1100 kg)  
kr. 2,30 kr. 2,70

Bilgodtgjørelse utover 9000 km:  
Liten bil - Stor bil (<1100 kg)  
kr. 2,30 kr. 2,70

Kostgodtgjørelse pr døgn:

4 - 8 timer	kr. 50,-
8 - 12 "	kr. 200,-
Over 12 "	kr. 385,-

Nye utenlandssatser er trådt i kraft med virkning fra 1.8.1989 og kan fåes ved henvendelse til foreningskontoret.

## FORSIKRINGSORDNINGEN FOR NFO

### ULYKKE - INVALIDITETSFORSIKRING FOR NFO'S MEDLEMMER

I og med at det stadig melder seg inn nye medlemmer i foreningen er det på sin plass å minne om vår forsikringsordning.

Alle medlemmer er ulykkeinvaliditetsforsikret for 24 G. Forsikringssummen G er regulert, men pr. i dag på kr 31.000,-. Det vil si at en ulykkesforsikring på kr 744.000,- utbetales ved varig medisinsk invaliditet som skyldes en plutselig og uforutsett ytre hendelse.

Nåværende polise gjelder frem til 01.01.91, og den enkelte får ikke noe papir på dette. Ved skade kontaktes den til-litsvalgte eller NFO direkte.

Polisenummer i UNI Skade (Ulykke) er 0078 8616798.

Premien for den enkelte er kr 190,- og dekkes av medlemskontingenten til NFO sentralt.

### AVTALE OM KOLLEKTIV HJEMFORSIKRING

Avtalen er frivillig og den enkelte kan sjekke om han har forsikring eller ikke ved å kontrollere at en er trukket i lønn for dette. Det skjer ved eller rundt årskiftet.

Innmelding i året kan skje når som helst med virkning fra den 1. i påfølgende måned.

Premien for 1990 er kr 420,-.

Forsikringen er tegnet med Norsk Pool for kollektiv skadeforsikring, det er bare for den enkelte å kontakte det forsikringsselskapet en ellers bruker. (Unntatt SAMVIRKE). Sammen med skademelding skal det leveres bekreftelse på at han/hun er medlem av NFO og har betalt årets premie.

Rolf Dybwad

# LESERINNLEGG

## FOR MYE TEKNISKE PROBLEMER

Nortwest Airlines trues med å bli utestengt fra Narita lufthavn Tokyo, pga. for mange tekniske problemer. De japanske luftfartsmyndighetene mener at hele 40 % av alle operasjonsproblemer på Narita hittil i år, skyldes tekniske feil på fly fra Northwest. Inkludert er 12 tilfeller hvor fly har returnert pga. tekniske feil pluss 4 prioriterte landinger pga. motorfeil.

K.G.

## BUSY BEE I HARDT VÆR?

Nødlandingen til Busy Bee i Stavanger i romjula gikk heldigvis godt. En perfekt og unødvendig nødlanding. Flyet kom fra Haugesund hvor det først hadde en abortert avgang pga. av problemer med den ene motoren. Det kurerer man ved å takse tilbake og prøve på nytt. Denne gangen fikk man opp turtallet, men motoren må ha gått en smule varm. I allefall ble det etter avgang plukket opp en bølge med turbinblader,----- på rullebanen i Haugesund.

K.G.

## MILLIARDINVESTERING

Swissair, Lufthansa og verdens største flyleasingfirma GPA Group, har gått sammen om å bygge en ny teknisk vedlikeholdsbase på Shannon, Irland. Byggestart er våren 1990. Fullt ytbygget i 1993 vil anlegget sysselsette over 1000 mann. Swissair og Lufthansa vil stå for driften og stille med supervicorer og kvalifiserte teknikere. Mekanikere vil bli rekruttert fra Irland. På sikt er det meningen at all drift skal utføres av irer, mens skolering og opplæring vil bli tatt hånd om av SR og LH. Shannon Aerospace som firmaet heter, skal spesialisere seg på overhalinger av DC-9/MD-80 og Boeing 737 i alle varianter.

Knut Grønscar

## JAR 65

I Interavia kan vi lese at JAA nå har begynt med utarbeidelsen av JAR 65 "Certifying staff qualifications". Dette er for oss den viktigste av alle de JAR's som skal utarbeides. Her vil det bli en hard fight. Utfallet av denne vil bli bestemmende for vår eksistens

(forts.neste side)

de neste 30 årene. Industriens representanter i JAR har overfor NFO allerede signalisert at de er beredt til å ta fighten.

K.G.

#### DC-9/MD-90 BYGGES

Douglas har bestemt seg for å igangsette bygging av 2 versjoner av MD-90. En strek 10 versjon med plass til 114 seter og en strek 30 med 153 seter. Flyene blir utstyrt med de nye Aero Engines V2500 med 25.000 lbs. thrust. Det påstås at MD-90 vil ha hhv. 13% og 17% lavere fuelforbruk en dagens MD-80 versjoner.

Knut Grønscar

#### BRAKEDOWN I AUSTRALIA

Australian Federation of Air Pilots (AFAP) streiker nå på sjette måneden. 90% av all innenlandsk flytrafikk i Australia er innstillt. Pilotene gikk til streik da de ikke fikk innfridd sine krav om en 30% lønnsøking. Mange av pilotene har nå funnet seg jobb i andre selskaper.

K.G.

#### MANGEL PÅ NYE FLY

Er du i markedet for å kjøpe nye fly ? Da må du smøre deg med tålmodighet. Først i slut-

ten av 1995 finnes det ledige opsjoner. Grunnen til dette er de store bestillingene som flere amerikanske selskap har levert. I tillegg kommer megabestillingene fra leasingfirmaet GPA Group på Irland. De har bestilt 30 Airbus A320 og har opsjon på ytterligere 26. 24 A330/340 er bestilt med opsjon på 12 til.

Hos Boeing har GPA gruppen bestilt 182 nye fly av typene 737-757 og 767.

Hos Douglas har man nøydt seg med 72 fly av typene MD-80 og MD-11.

Disse bestillingene koster GPA gruppen utrolige 1176 milliarder norske kroner, og gjør GPA gruppen til verdens største på flyeier siden, hvor de eier hele 819 fly.

Ledige opsjoner først uti 1995 skaper problemer for SAS. Rutesektor ønsker flere B767 en det som er bestilt. Å vente til 1995 er lite aktuelt. Alternativet er å kjøpe eller lease fra andre selskaper, og da til en langt dyrere pris.

Også på motorsiden er investeringsselskapene aktive og kjøper opp hele produksjonsserier av motorer. Dette rammer flyselskapenes handlefrihet, med mindre en planlegger på svært lang sikt.

K.Grønscar

(leserinnlegg forts neste side)

## REPRESENTANTSKAPSMØTE I BODØ

Representantskapsmøtet ble i år holdt i Bodø den 27. jan 89. NFO hadde med hotellet fått en gunstig ordning, slik at kone/samboer også kunne få være med for en billig penge. Noen av hovedpunktene var godkjenning av regnskapet for 1989, budsjettet for 1990, og valg.

Samarbeidet innad i NFO fungerer meget godt. De tillitsvalgte som jo ikke er så veldig mange i denne foreningen, blir veldig godt kjent med hverandre. Slik som hele møtet og påfølgende middag bar preg av.

T.H.

Vi i NFO følger med spenning utviklingen, og håper i det lengste at et eller annet dukker opp.

T.H.

## AEI MØTE I FRANKFURT

AEI holdt møte i Frankfurt den 6. og 7. des 89.

NFO avd SAS hadde invitert fem observatører. En fra hvert skift på Ffornebu, for å gjøre bedre kjent, hva den internasjonale delen av NFO handler om. Og hvordan det foregår. Stoffet er usedvanlig tungt

---

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

---

## PERMISJONSVARSEL I FOF

I FOF står nå alle de tre transportflyene på bakken uten oppdrag. Samtidig har selskapet ingen store oppdrag på gang. Slik at permisjonsvarsel er sendt til store grupper innen selskapet.

for oss som til daglig ikke driver med policy spørsmål, ordkrig og strategier.

Men jeg kunne med glede observere, at samarbeide og kameratskap fungerte meget godt. Slik at AEI's innflytelse er, og kommer til å bli styrket i tiden som kommer.

T.H.

## QUALITAIR BLIR HELSVENSK

Qualitair Aviation Group (se INFO nr. 1/89) har nå blitt et heleid svensk foretagende. Det er det svenske FFV Aerotech som har kjøpt Qualitair. Fra før hadde firmaet 35% av aksjekapitalen, som nå altså er øket til 100%. Firmaet har bygget egne hangaranlegg både i Manchester og på Stansted for 37 millioner pund.

Det kunne vært interessant å se på hvem det er som eier FFV Aerotech ?

En av hovedaksjonærene er etter hva INFO har brakt i erfaring, Svenska Enskilda Banken. I SE Banken sitter Wallenberg familien sentralt. Peter Wallenberg sitter også i styret i ABA.

K.Grønskar

### HVEM EIER HVA?

I disse dager med samarbeidspartnere over alt for å kunne fullføre filosofien om "the global network" kan det være interessant å se litt på hvem som eier hva hos hvem?

SAS eier:

Airlines of Britain	24%
Danair	57%
Greenlandair	50%
Lan Chile	30%
Linjeflyg	50%
Spanair	49%
Swissair	7%
Texas Air	9,9%
Widerøe	22%

I tillegg har SAS samarbeidsavtaler med Thai, Finnair, Al Nippon og Helicopter Service.

Swissair eier:

Austrian	3,5%
Crossair	38,4%
Delta	5%
SAS	7%
Japan Airlines	2,5%

British Airways eier:

Sabena	20%
United	15% *

\* Hvis godkjennelse

KLM eier:

Air UK	14,9%
Martinair	29%
Netherlines	100%
NLM Cityhopper	100%
Northwest	10%
Transavia	40%
Sabena	20%

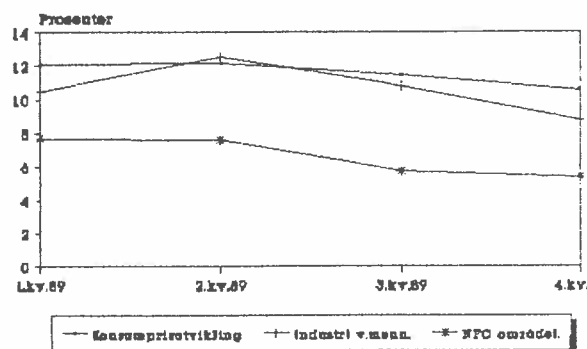
Ingen tvil om at SAS har posisjonert seg godt, mens vi leser i norsk presse at Braathen ønsker å være herre i eget hus og altså ikke er på utkikk etter samarbeidspartnere.

Derimot har Busy Bee begynt å se seg om etter samarbeidspartnere innen EF for å bedre sin posisjon når EF åpner for det indre markedet i 1992.

Tariffoppgjøret nærmer seg og i denne forbindelse må nok NFO ta stilling til hva som en bør vektlegge under forhandlingene. Hvor står vi så i dag, med 2 års inntektsreguleringslov bak oss?

Kort summert kan en vel konstatere at det ikke har vært justeringer av avtaleverket på 4 år.

**Inntekt/prisutvikling  
1987 - 1989**



01.90/kbp

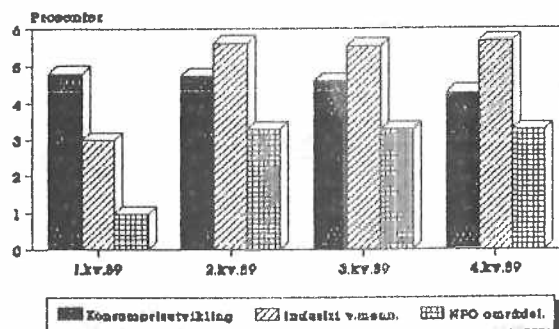
NFO området har de 2 siste år hatt en svært dårlig økonomisk lønnsutvikling i forhold til prisutviklingen. Dette var som kjent hensikten med lovreguleringen. Men at flyteknikerområdet skulle komme uheldig ut i forhold til industrien forøvrig, var vel ikke hensikten? Sett fra flyteknikerens ståsted er det uakseptabelt at NFO området skal bære en større reduksjon i levekårene enn industrien

forøvrig. Noen tall kan her være på sin plass.

NFO har i løpet av to år hatt en årslønnsvekst på 6.6%. Tilsvarende tall for industrien er 10.5%. Det under forutsetning av at siste kvartal 1989 blir som forutsatt.

Konsumprisindeksen økte med 11.6% samme periode. Tar en kun hensyn til siste års lønnsutvikling har NFO området hatt en årslønnsvekst på 2.7% mot tilsvarende tall for industrien på 4.8%. Prisutviklingen samme periode ble 4.6%.

**Inntekt/prisutvikling,  
1988 - 1989**



30.11.90/kbp

Hvilke følger vil dette kunne få for de kommende forhandlinger? Jeg vil ikke spå, men lette kan de nok ikke bli. I tillegg til ovennevnte ligger andre tildels svært tunge forslag på bordet. Eksempelvis pensjon/pensjonering og sosiale forhold.

## JAR'S - OVERNASJONALE TEKNISKE OG OPERATIVE STANDARDS I EUROPA?

Som kjent foregår det for tiden en hektisk aktivitet innen ECAC og JAR-systemet for å utforme fellesregler for operasjon og vedlikehold av fly- og flymateriell innen Europa; helst skal mest mulig være ferdig innen 1.1.1993 da EF iverksetter sitt "indre marked".

EF har satt igang et harmoniseringsarbeid innen sivil luftfart, noe som medfører at der det ikke foreligger aksepterte fellesløsninger, vil man basere seg på interimsløsninger, hvor man blant annet gjensidig godkjenner hverandres systemer, eller mangel på sådanne.

Spesielt når det gjelder sertifisering av vedlikeholds- og ettersynsarbeid ser det mørkt ut, sett fra et skandinavisk utkikkspunkt. Vi anvender jo ICAO's modell med typebaserte flyteknikersertifikater, en løsning som tar vare både på sikkerhet og kompetanse, og som på sikt er ganske fleksibel for operatørene.

Dette er langt fra tilfellet i en rekke europeiske land;

systemene varierer fra alt til ingenting, og som oftest har operatørene/vedlikeholdsorganisasjonene myndighetenes godkjenning til selv å autorisere sine folk til de forskjellige oppgaver, blant annet det å sertifisere/utstede Maintenance Release. Resultatet blir tilnærmet som bukken og havresekken, og den flytekniker som ikke tar hensyn til disse realiteter har ingen stor fremtid i slike selskaper.

Dette er forhold som både ICAO og andre organisasjoner er klar over, men lite kan gjøres for å innføre en skikkelig Standard så lenge storparten av ICAO's medlemsland motsetter seg endringer i det nåværende system der alle kan gjøre hva en har mest lyst til.

Gjennom AEI som nå organiserer ca. 10.500 flyteknikere fra 60 større "Carriers", har man i samarbeid med blant annet IFALPA (den internasjonale flygerorganisasjonen) utarbeidet "Policies" som etter vårt syn tar vare på de sikkerhetsmessige aspekter ved operasjon og vedlikehold. Til dette arbeidet har AEI etablert en Policy Committee og utviklet de nødvendige prosedyrer for å få dette til å fungere best mulig.

Når slike "Policies" blir vedtatt på AEI Annual Congress, er de bindende for de enkelte medlemsorganisasjoner som må forplikte seg til å arbeide for å få innført de vedtatte Standards. For eksempel er det vedtatt at man skal innføre en "Daily Maintenance Release Check" utført og signert av en autorisert flytekniker en gang hvert døgn (24 timer) - dermed kan man ikke akseptere de fremstøt som nå gjøres for eksempel i Commuter-bransjen med Checkintervaller på opptil en uke!

Når det gjelder utviklingen av JAR's, er JAR 145 Approved Maintenance Organisations klar til en siste offentlig høring NPA - Notice of Proposed Amendments - disse rammebestemmelsene skal utfylles av detaljregler, såkalt ACJ's (Advisory Circular Joint), og disse er det betydelig vanskeligere å bli helt enige om. De skal ut på høring i en egen runde når den tid kommer. JAR 121L, som omhandler "approval of operators" er nesten ferdigutviklet, mens detaljbestemmelsene ikke er påbegynt ennå.

Det absolutt viktigste området for oss er JAR 65 Certifying Staff, og dette arbeidet er allerede påbegynt gjennom et utsendt spørreskjema for å kartlegge den virkelige situasjonen på dette området hos de

13 JAR-land. I løpet av våren vil det første utkast til rammebestemmelser bli presentert, og blant annet på grunn av EF's "indre marked" vil man forsere utviklingen av en europeisk Standard på dette for oss viktige området, noe som betyr at vi har særdeles liten tid til å overbevise industri og myndigheter om at den skandinaviske modellen er langt overlegen alle andre eksisterende modeller i dagens Europa.

Det er derfor viktig at alle er klar over hva som nå skjer, og at man hver på sin kant gjør sitt for at vi også i fremtiden skal kunne opprettholde et sikkerhetsmessig og konkurransedyktig system i et høykostland som det Norge er.

Svein Hansen  
(tekn. sekr.)

#### Tariffoppgjøret 1990 forts.

Her ligger det store utfordringer på de tillitsvalgte og vårt forhandlingsutvalg. NFO Sentralstyre vil derfor sammen med organisasjonens tariffkomite behandle og prioritere avdelingenes forslag til revisjon av avtaleverket i løpet av siste halvdel av februar måned.

Kjell Paulsen.

## Informasjon angående yrkesskade.

### HVORFOR SKRIVE SKADEMELDING?

I hele TS-området ble det i 1989 kun rapportert 3 personskader. Dette er jo fantastisk bra, men er det reelt. På mitt skift vet jeg om 2 skader pluss at jeg kjenner til en skade i N.Norge.

Med mistanke om at det syndes med å fylle ut skaderapporter, tok vi kontakt med helseavdelingen OSLLIL, og bad om en liten epistel til INFO, om hva det kan bety for den enkelte og ikke skrive skademelding.

Her følger en liten orientering skrevet av Ingrid Roland ved OSLLIL.

### HVORFOR SKADEMELDING?

Hovedgrunnene til at det skal skrives ut skademelding er:

- 1) Sikre at trygdemessige fordeler og rettigheter som den skadede kan ha blir ivare tatt.
- 2) Sikre at SAS ivaretar sitt arbeidsgiveransvar etter Arbeidsmiljøloven og Folkestrygdloven.

### VED YRKESKADE HAR DU KRAV PÅ SPESEIELLE YTELSEER FRA TRYGDEN MYDNIGHETENE.

Du har krav på å få dekket alle utgifter til legehjelp, tannbehandling, fysikalsk behandling, medisiner og forbindingssaker. Du slipper å betale egenandel hos lege o.l. Utgifter til anskaffelse og fornyelse av proteser, støttebandasjer og andre hensiktsmessige hjelpemidler som kan bøte på følgen av skaden dekkes også. I visse tilfeller dekkes også skade på briller, høreapparat, klær og sko. Ved yrkesskade kan det også være aktuelt med spesielle ytelser m.h.t. sykepenger, attføring/attføringshjelp og uføretrygd. Hvis skaden fører til varig og betydelig skade, kan du ha krav på en spesiell yrkesskadeerstatning (mønnerstatning).

**NÅR DU BLIR SKADET I ARBEIDET HAR DU BEDRE TRYGDEMESSIGE RETTIGHETER ENN NÅR DU BLIR SKADET I FRITIDEN.**

## HVA REGNES SOM YRKESKKADE?

En yrkesskade er en legemsskade eller sykdom forårsaket av en arbeidsulykke. Med ulykke menes en plutselig og uventet ytre påkjennning eller belastning som en normalt ikke kan forvente. "Kink" eller forstrekning som oppstår under bæring eller løfting godkjennes vanligvis ikke som yrkesskade med mindre det er skjedd ulykkesrelatert. Skaden må videre ha skjedd i arbeidstiden på arbeidsstedet.

Visse sykdommer er likestilt med yrkesskade.

NB! Det er trygdemyndighetene som avgjør om en skade/sykdom kan godkjennes som yrkesskade.

## HVA GJØR VI I SAS?

Ved personskade eller ulykker med fare for personskader skal arbeidsleder fylle ut skademeldingsskjema (SAS internt) som sendes Verne- og bedriftshelsetjenesten (OSLIL). OSLIL sender melding til trygdemyndighetene på grunnlag av opplysningene i meldingen. Som "den skadede" får du kopi av meldingen til trygdemyndighetene. NB! Alle skader skal ikke meldes til trygdemyndighetene. SAS er pålagt å melde alle personskader hvor det har vært nødvendig med medisinsk behandling, eller som har ført

til fravær i mer enn 3 dager. Det er viktig at det sendes skademelding og at denne er nøyaktig utfylt.

**HVIS DU BLIR SKADET PÅ JOBBEN, SÅ PÅSE AT DET BLIR SENDT SKADEMELDING. DU KAN HA FORDELER AV DET.**

Ingrid Roland

## BEDRIFTSBARNEHAGE I SAS?

De ansattes faglige samråd AFS, har nedsatt en prosjektgruppe for å se på mulighetene for å etablere en bedriftsbarnehage i SAS. Det er ikke første gangen dette blir tatt opp med SAS. I 1985 hadde man planene klare og fikk grønt lys opp igjennom SAS systemet, helt til det kom til behandling i SAS styret. Her ble søknaden avslått med begrunnelse i at man var redd for smitteeffekten i Sverige og Danmark.

Når man nå søker pånytt, er det vel vitende om at SAS i dag har barnehageordning for de ansatte i Frøsundavik. Barnehagen, hvis den blir godkjent, kommer til å ligge i Lilløyveien nr. 7. Dette er rett bak SAS sine administrasjonsbygg i Forneboveien.

Året 1989 er et tilbakelagt stadium, og en hektisk høstsesong er avsluttet. Med 2 diff.kurs på B737-300/400 i gang på slutten av året ble belastningen på gjenværende stor. Bygningsmessig sto vår nye hangar 6C ferdig ved årsskiftet som lovet. Det gjenstår likevel en del installasjon av dokksystemer etc. før den kan taes i bruk. Dette skjer ved månedskifte februar/mars.

Undertegnede har siden begynnelsen av november gått på diff.kurs, og det ble avsluttet med simulatortrening og eksamen i uke 2 d.å. Videre er også praksisdelen ferdig slik at man har startet på en normal tilværelse igjen. Det var herlig. 2 nye diff.kurs starter i løpet av våren og det regnes vel med at de fleste har vært igjennom. Det er snakk om typekurs etter dette.

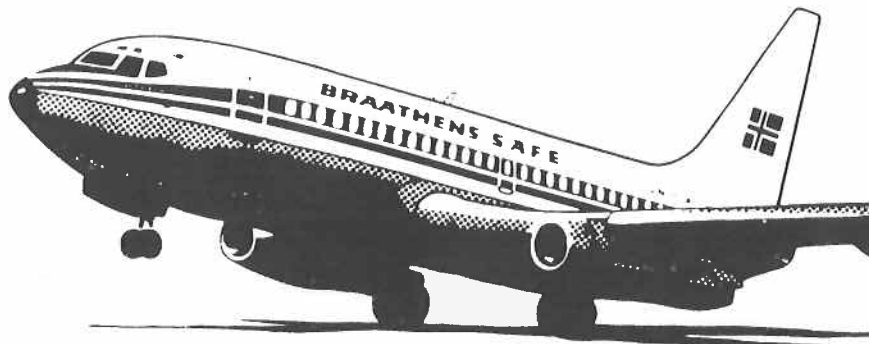
Braathen SAFE har fått installert 2 simulatorer for B737-400/500 på Fornebu. Det er 1 Full flight simulator og 1 Fixed base simulator med innlagt maintenance del. Begge simulatorene er i full drift, selv om fixed base simulatoren fremdeles manglet en del på maintenance siden. Det er meningen at denne skal overleveres i midten

av mars. Fullt utbygget vil denne simulatoren gi oss på teknisk et godt tilskudd ved kurs av ulike typer. Via video-skjermer vil en kunne ta frem flyets systemer skjematisk og fremvise hvordan ventiler, pumper etc. virker. Videre skal en kunne ta frem bokser i E/E compartment og utføre self test på disse via skjerm bilde.

For brush up kurs etc. bør dette kunne gi store gevinster og gjøre mulighetene for hyppigere kurs mye mer aktuelt enn hva det har vært frem til i dag. Det avhenger allikevel av om de som er våre foresatte forstår betydningen av denne type kurs. Kravet for NFO må være fremdeles at brush up kurs er strengt nødvendig for at vi skal være up to date. Det kom tydelig frem på diff.kurset i høst at det var lenge siden sist for mange.

Denne uke - 4 - har vi startet på gjenoppbyggingen av den F27-200 som havarerte her i romjula. Det var høyre motor som eksploderte med den følge at fuel supply-slangen til motoren ble avkuttet. Dette medførte at fuel strømmet fritt ut i en periode og tok fyr, noe som igjen gjorde at varmgangen fikk hjuldørene til å vri seg

(forts.neste side)



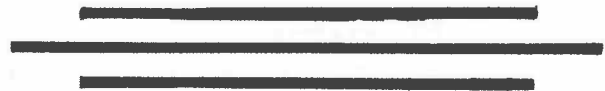
# BRAATHENS SAFE

og gå i vranglås. Etter hva vi har fått vite, var det en fuel-nozzel som hadde sprukket og dette medførte forbrenning utenfor indre brennkammer. Der ved en overopphetet inlet guide vane og separasjon.

Denne oppdagelse har medført at alle motorene på F27-200 har fått fjernet sine brennkammere for sjekk. Dette medfører en del merbelastning på en del personer rundt omkring.

Undertegnede vil få takke for det gode samarbeidet jeg fikk med meg i de 11 år jeg satt som formann og sekretær i avd. BU. Dette gjelder alle i hele NFO-området. Det vil nok gå en tid før det er ute av blodet, men det går nok over.

J.Kr.L.



**GARFIELD**



MED CHARTER INN I 1990 ÅRENE

Siste året skjedde det mye, både på chartersiden og reiselivssiden i Skandinavia og ellers i Europa. Dette er noe vi vil komme til å merke som jobber i charterbransjen. Først så kjøpte Spies Rejser opp konkurrenten Tjæreborg Rejser for en ukjent pris. Senere ble Atlas Resor solgt til Stockholm Saltsjön i Sverige. I Norge ble Braathen SAFE's reisebyrå, Saga Solreiser, solgt til konkurrenten Vingreiser.

Fra før hadde Resor og Saltsjön i Sverige slått seg sammen, og ble dermed en av de største reisearrangørene i Norden. Det er tydelig at grupper slår seg sammen for å bli sterkere, og at det til slutt blir noen få igjen, som vil kontrollere chartermarkedet i Norden. Når så antallet reisende det siste året har sviktet med ca. 45% i Norge og Danmark, gjør ikke det situasjonen lettere. Kampen om kundene blir stadig hardere, og det er en beinhard kamp som pågår.

For å tiltrekke nye kunder utvides så chartermarkedet, og det er i år stor interesse for de mer fjerntliggende reisemål

som Maldivene, Florida og De Karibiske Øyer, mens interessen for Kanariøyene har gått nedover. Selskapene setter inn nye fly med bedre benplass, større rekkevidde og underholdning ombord, og med priser som ikke ligger stort over hva det koster å reise til Kanariøyene. Dermed håper reise- og flyselskapene å få kundenes reiselyst til å øke. Chartertrafikken forventes å gå ned generelt i Europa denne sommeren grunnet overkapasitet, skiftende ferievaner og stigende kostnader for feriestedene.

Det er en trend bort fra ferdigpakkede turer til mer individuelle turer, og til steder med høyere standard. Stadig større konkurranse med nye selskaper som blir skapt ved hjelp av kapital fra større flyselskaper.

Mange av disse selskapene søker nå om regulære trafikkrettigheter for å kompensere for nedgangen i chartertrafikken. Air Europe har allerede regulær trafikk fra Gatwick til mange europeiske flyplasser. Spesielt de spanske selskapene trykker

(forts.neste side)



på for at charterselskapene skal bli likestilt med rutenflyselskapene når flytrafikken skal revurderes i Europa tidlig i 1990 årene. Dette er en tendens som man også forventer i Skandinavia. Det forventes at charterselskapene kan få selge bare flyseter uten hotell eller pensjon inkludert. Dette vil skape en ny nisje i hele markedet og vil bety at prisene pr. sete vil bli billigere.

I Danmark har endel reisebyråer vedtatt å innstifte "Årets Erling" pris. Historien bak skriver seg fra den tiden Erling Brodesen var direktør i Spies Rejser. Han hadde frykkelig vondt av at Tjæreborg sendte tusenvis av charterturister til U.S.A. med Tower Air, som riktignok var charterturister, men som reiste med ruteselskap og dermed slapp charteravgift på kr. 300,-. Brodesen sendte så et forslag til myndighetene i Danmark om å innføre charteravgift på rabattbilletter, på lik linje med charterbilletter. De danske myndighetene tente på ideen, og tross protester fra SAS ble det

innført fra 1. desember dette år. Denne avgiften vil også gjelde for norske passasjerer med slike billetter hvis reisen går via Danmark og videre til et tredje land. Ironisk nok kjøpte Spies Rejser opp Tjæreborg senere, det samme selskapet de ønsket å ramme.

Et annet vanskelig problem for charterselskapene er hvordan de skal få kompensert tapet av det avgiftsfrie salget ombord, som for noen selskaper utgjør 15-20% av omsetningen. Riktignok kommer det stadig nye sortementer av varer, men det vil ikke på langt nær kompensere for tapet av salg av høyskattelige varer som spiritus og tobakk. Dette salget har vært med på å holde billettprisene nede på samme måte som på fergene mellom de skandinaviske landene. Dette er saker som skal vedtas i første halvdel av 1990 årene, og er en av de vanskelige paragrafer som skal samordnes innen EF, men som vi alle vil komme til å merke som jobber i charterbransjen.

M. Guldstein.

## NYTT FRA WIDERØE

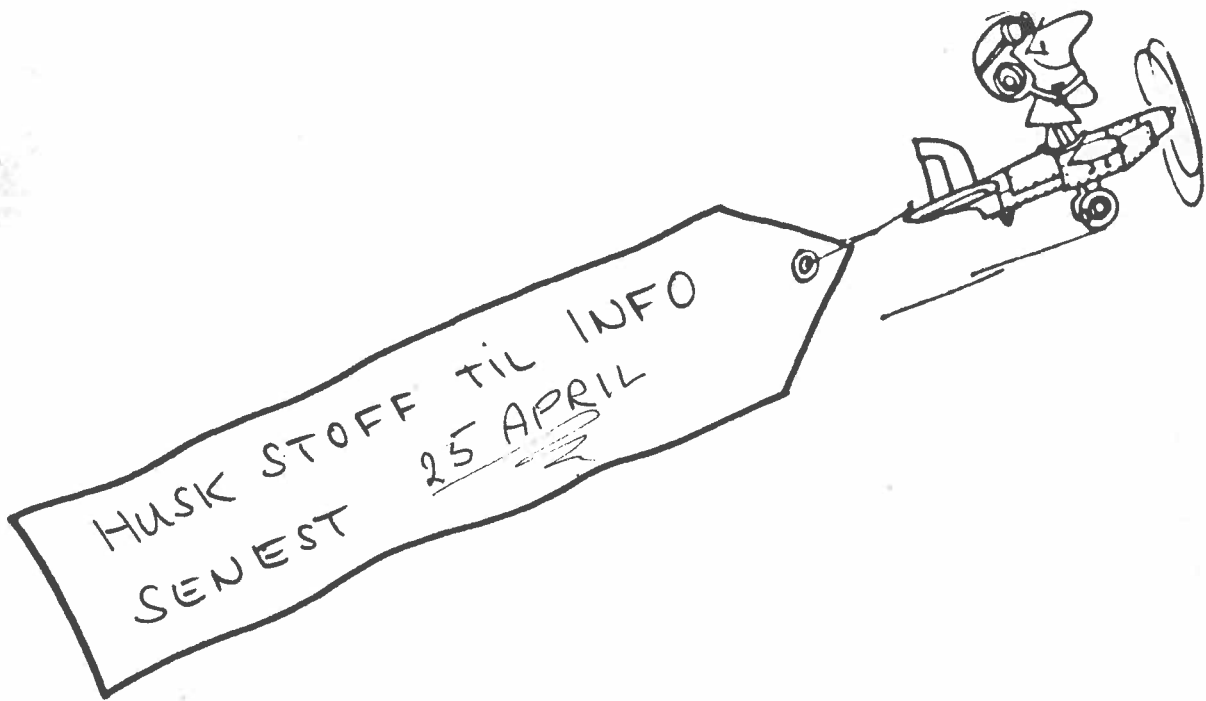
Som mange langs kysten sikkert har observert, så kan en med tiden når omlakkeringen av Widerøes fly er ferdig, ikke lenger kalle Twin Otterne for de små grønne. Flyene vil få et mer helhetlig utseende, helt hvitt skrog, hale og vinger. Langs skroget går tre striper i matchende grønnfarger, med selskapets logo på hver side av skroget og måken på halen. Programmet er i sin begynnelse, så det er bare de tre første Twin Ottere som er ferdig.

Så over til Widerøe/SAS Commuter: I henhold til avtaleforslag mellom de to, skal Widerøe utføre vedlikehold på de F-50 flyene som skal operere i Nord-Norge. Det består av A-sjekk og C-sjekk som skal foregå hver tredje helg, fra fredag til søndag. I den forbindelse reiser 10 aut. mek. på F-50 kurs den 19. mars, hvor flertallet skal til Kjøbenhavn, resten til Oslo. Etter kurset skal job training foregå i Oslo.

Etterat Widerøe overtok Norsk Air har selskapet hatt 2 instruktører og en ingeniør på Brasilia kurs i Brasil. Så nå driver Widerøes skoleavdeling opplæring på alt personell til Brasilia. 5 autoriserte mekanikere i Widerøe har tatt ut sertifikat på flytypen, slik at Widerøe som selskap har fått verkstedgodkjenning på flyet.

I forbindelse med avisskrivrierer om uro blant SAS ansatte på flyplassen i Bodø, henger det sammen med at Widerøe skal overta handling av egne fly fra 1. juni i Bodø og Bergen, hvor Norsk Air skal utføre tjenestene for begge. Dette gjelder de tjenester som ikke går på bagasjehandling og mottak av fly. Årsaken til overtakelsen er at Widerøe regner med mindre utgifter til handling, enn ved å leie disse hos SAS. Stillingene som skal besettes er utlyst internt i Widerøe og SAS.

N. Terjesen  
Avd. Widerøe



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