



INFO

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

NR. 2-90

AV INNHOLDET

TARIFFOPPGJØRET 1990.

VÅR SKRIBENT ROGER INOP.

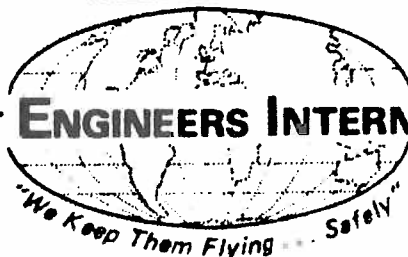
LESERINNLEGG.

NYTT FRA FLYSELSKAPENE.

RAPPORT FRA SOLAKONFERANSEN.

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





norsk flytekniker organisasjon

SENTRALSTYRET -90

SEKRETERIAT	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 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. 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>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

FORMANNEN HAR ORDET.

Formannen er nettopp kommet tilbake fra en lille ø i Middelhavet. Det ble all verdens tid til filosofering.

Årets tariffoppgjør endte uten bruk av Riksmeklingsmann og med et meget stort JA-flertall blant de avgitte stemmer ved ur-avstemmingen. Realistisk sett havnet vel vi i den store sekken i samfunnet. Ingen revolusjon.

Nå måtte det jo gå slik i SAS at en ikke ble enig om lokalavtale. Det forbauser ikke meg særlig. I det firmaet ser det jo ut som de legger seg ut med det som finnes av fag-røysle.

Det som jeg ikke liker er at samfunnet ikke skiller mellom SAS og ikke/SAS. Heldigvis synes jeg at Avdelingen kom rimelig godt fra det i media. Håper at samarbeidsforholdene i ettertid ikke tar skade av slik uenighet.

Det er bare en ting jeg er direkte skuffet over ved årets tariffoppgjør. Vi hadde lagt fram et forslag om å sette ned et utvalg til å utrede de forskjellige sidene ved pensjonsordninger for flyteknikere. Herunder konsekvensene for tjenstepensjon, folketrygd og opptjeningstid ved eventuelt endret og fleksibel pensjonsalder.

Nei, sa Flyselskapene.

Når jeg vet at dette er noe som opptar tankene til en stor del av medlemmene er det litt bittert å oppdage at arbeidsgiveren ikke vil snakke om det.

Det er så usigelig lettvtint å avfeie med et nei. Men når en ikke har en fornuftig, saklig begrunnelse for å si nei, ja da er det noe som stopper opp hos meg.

Jeg sitter igjen med det inntrykket fra møtet i fjor vår om samme sak, at dette er noe bedriftsledere kan svært lite om. De vet rett og slett ikke hva de skal si nei til. Da er det jo behagelig å ikke grunngi sitt nei.

Måtte vi få en behagelig ettersommer.
(dette er spesielt myntet på Norzink(som det kalles på folkemunne))

Rolf Dybwad.

KJÆRE LESER.

Håper dere har hatt en riktig god sommer.

Naturlig emne for meg er jo da lønnsforhandlinger fra SAS sin synsvinkel. Og da særlig lokale lønnsforhandlinger. Siden jeg er på sidelinjen sammen med de fleste andre teknikere, opplever jeg det særdeles irriterende at SAS med sine revete pyramider og oppblåste personalpolitikk, skal klare seg som eneste flyselskap i Norden, og stort sett også i Europa, å forhandle seg til økonomisk tap i 100 millioners klassen. Misfornøyde kunder og medarbeidere i tusentall. Men som vi har hørt fra ledelsen så er slike fighter nødvendige for å styrke selskapets økonomi inn mot den nye markedssituasjonen i nittiårene. Innen SAS, er lokale lønnsforhandlinger navnet på revisjon av den lokale avtalen som skal virke som en fornuftig og effektiv avtale mellom arbeidstaker og arbeidsgiver, og omhandler allt som kan tenkes innen arbeidsvilkår.

I en stor bedrift som SAS må vi ha en rettferdig og objektiv avtale slik at det er lett å delegere arbeidsoppgaver og utøve myndighet. Dette skaper trivsel, godt arbeidsmiljø og ekstrem effektivitet. Viktigheten ved å revidere denne avtalen er begge parter enige om, slik at vi kan drive et selskap som bygger på de beste forutsetningene grundig debatert og analysert av begge parter, erfart fra både andres og eget selskaps drift. Pga at dette gjennom lovverket skal gjøres en gang i året, er det på forhånd fastsatt en gitt dato kl 24.00, hvor avtalen går ut. Og for å sette press på forhandlingene for begge parter, er det i avtalen sagt at går man utover denne frist, vil en tekniker automatisk bli trukket 30% i lønnen, mot at en tilsvarende reduksjon i arbeidstempoet vil bli gjennomført.

Men at et slikt skritt skal bli iverksatt er jo helt utenkelig, da det er avsatt flere måneder til forhandlinger. Forhandlinger bedriften med god hjelp fra NHO til de grader klarer å forkludre, slik at alle fra første møte vet hva som kommer til å skje.

Fra arbeidstakersiden blir det lagt fram hvilke paragrafer som bør forandres og en meget grundig utregning på hvor store lønnstillegg man bør ha for å holde lik lønnsvekst med tilsvarende arbeidsgrupper, og vanlig lønnsvekst i Norge.

Det med å få til et riktig lønnstillegg er meget viktig. Det blir nesten humoristisk å påpeke at i fjor eller f.eks. for fem år siden, fikk vi en halv prosent mindre tillegg enn resten av landets arbeidstakere. Og for ordens skyld, SAS sine teknikere har ikke hatt større lønnsvekst enn andre grupper de siste 15 år. Og alle "gå sakte" aksjoner har ikke dreid seg om penger, men om rettigheter og prinsipper, som de andre organisasjonene har. Når de har vært unnagjort, har det vært snakk om lønn, og da langt på overtid. Og raske avgjørelser er blitt tatt.

Arbeidsgiver svarer på det første forhandlingsutspillet, delvis tenkt fra sidelinjen, med at ingen av paragrafene bør revideres nå. Men synes at de påpekte paragrafene er håpløst foreldet, og at de må forandres så fort som mulig. Hva det lønnsmessige angår, og hvis vi ser det noe langsiktig og dyptgående, så er det ikke rom for noe tillegg i år. Vi ser at lønningene kan ligge en tanke over sammenligningsgrunnlaget, og viser med sine regnestykker lønn + overtid + tillegg + alle tenkelige ugunstige måter å regne ut lønn på, at det stemmer.

På dette grunnlaget står partene veldig langt fra hverandre og det er vanskelig å ta noen direkte affære. På en 2 - måneders periode er det kanskje et par møter til for å få satt opp en dagsorden som de selvfølgelig ikke kan bli enige om. Så 8 timer før fristens utløp blir det endelige møtet tidfestet. uten å ha blitt enige om en dagsorden engang. På dette grunnlaget skal det drives forretning og konkurranse, effektivt med tilfredse medarbeidere. Det er synd at SAS personal politikk ligger 20 år etter og ikke 10 år foran, som den burde.

Noe til etterretning?

VÅR FASTE

SKRIBENT.

- ROGER INOP -

For å ta opp suksessen fra forrige INFO vil Roger i dette nr. fortsette sin kontroversielle utredning av flytekniske saker & ting:

Denne gangen tar vi for oss EROPS (Extended Range Operations) - Dette er en ny betegnelse for ETOPS (Extended Twin Engine Overwater Operations). Dette med Twin Engine Overwater, skippa`rem (folk kunne jo bli nervøse), derfor EROPS.

Dette nye fenomenet (EROPS-ETOPS) har sneket seg på oss som et resultat av at amerikanerne på en eller aen måte fikk kontrollen over Hawaii og øyene rundt der, + at de konstruerte Boeing 767.

Først litt historikk:

Tidlig på 50-tallet bestemte ICAO Annex 6 at tomotors trafikkfly aldri måtte være mer enn 90 minutter fra en passende flyplass. Dette var 90 minutter med to motors speed. (Basert på den tid`s stempelmotor driftsikkerhet). Man hadde altså ikke tatt hensyn til at hvis en motor stoppet, ville hastigheten synke betraktelig. Man må da gå ut fra at den friske



ROGER INOP

motoren måtte jobbe hysterisk i 105 - 120 minutter, noe som igjen reduserte sannsynligheten for at den "friske" motoren ville overleve.

Amerikanerne gikk inn for større restriksjoner, som begrenset to og tre motors fly til 60 minutter med én motor konka ut. Mange andre land valgte 60 min. regelen bl.a. Canada, Australia og England. Frankrike valgte f.eks. 90 minutter.

Omgjort i jet-hastigheter er dette 740 km (60 min) og 1110 km for 90 min. Alt utenfor dette er betegnet EROPS. For å drive EROPS må både flyet og selskapet godkjennes av de enkelte lands nasjonale myndigheter i -77 og -80 gav F.A.A. to selskaper tillatelse til 75 min. for å operere i Caribien (f.eks. New York - Puerto Rico). Siden 1985 har virkelig dette EROPS-greiene tatt av.

Ettersom flere luftfartsmyndigheter har satt opp passende standarder og godkjent spesifikke fly/motor kombinasjoner, og selvfølgelig operatører. Flyene det gjelder er Boeing 757, 767, 737-200 og -300, Airbus A300-600 og A310-200 og -300. Den gamle 60 min. regelen blir da vanligvis 120 min. Noen ganger også 180 min. Dette var primært for å tillate flyvninger mellom Honolulu og fastlandet "Junaiten". Denne strekningen er på 3856 km.

En annen rådgiver for EROPS er B.767 som er pønska ut for å kunne operere ut fra "Hot & High" flyplasser (Denver-Mexico). Resultatet er en megadiger vinge, som hadde gode muligheter for ekstra fuel og dermed rekkevidde. Boeing regner med at ved årskiftet 89 - 90 ville 160 767`er (fløyet av 28 operatører) være EROPS utstyrt. En telling av 767`ens EROPS operasjoner i mai -88 viste 1750 flyvninger i måneden. 951 av disse var over Blåmyra, resten over Stillehavet. Totalen dengang var 39500 flyvninger.

Teorien bak det hele er at sjansen for at begge motorene skulle stanse av forskjellige årsaker er forsvinnende liten. Hvis begge skulle stanse av samme årsak, (tomt for fuel,

f.eks.) da går du i drinken uansett hvor mange motorer du har. Denne hypotesen er ikke så halvgal, men skulle du treffe på en vulkansky med fire motorer er f.eks. muligheten for å få start igjen den dobbelte. (B.A. feis inn i en vulkansky i 35000 fot med en 747 for noen år siden. Alle motorene konka ut. I 5000 fot fikk de fyr på motor #3 igjen og 3000 fot fikk de motor #1 i gang. Da klarte de å holde høyden. Etter en stund startet også #4 igjen og man begynte å klatre; #2 forble dævv).

En annen ting er at før i tiden ble fly test ditchet (landing på vann) enten i full størrelse eller med modell forsøk. I dag er motorene konstruert for å brette av, og man forventer at flyet skal duppe rundt i vannskorpa til kommisjon` kommer og fiskern opp. Passasjerfly er i dag sertifisert for "Ditchability" på grunnlag av tidligere tester eller matematiske analyser.

Potensielle årsaker til dobbelt motorbortfall er redusert ved å skjerpe vedlikeholdet og inspeksjoner og ved at man må vise til meget god driftssikkerhet før man får EROPS klarering. Fly/motor kombinasjonen må ha minst 250.000 timer bak seg, og operatøren må ha fløyet denne



kombinasjonen i minst 50.000 timer. I tillegg, for å få 120 min. klarering må kombinasjonen vise til en "Unreliable In-flight Shut Down Rate" bedre enn 0,05 pr. 1000 motortimer. Ved en 180 min. klarering regner man en driftsikkerhet på nærmere 0,02.

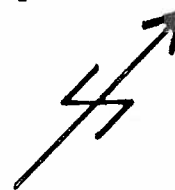
Bortsett fra den tekniske skjeppinga skal operatøren trene crew`et i Long Range Operations, nødlandinger, ditchinger og overlevelses kurs. Der vanlige selskaper regner med at flyene går videre med noen komponenter og systemer ute av drift er EROPS flyene oppsatt med en utvidet M.E.L. over saker & ting som må virke før man tar av.

Et EROPS fly må også ha med seg hauger av nødutstyr, og systemer som gjør at flyet virkelig vil holde seg i luften i 120/180 min etter at lykken har snudd. Pallevis av brannslukningsutstyr og ekstra generatorer f.eks.

Men når valget står mellom en gammel haug av et firemotors fly og en "ny" 767 blir valget lett.

ROGER INOP

Cand. fly. philos



BRAATHENS SAFE

Etterat forrige nummer utkom uten noe bidrag fra oss får vi forsøke denne gangen.

En meget hektisk og krevende vinter-/vårsesong er nå tilbakelagt. Arbeidspress med stort forbruk av overtid er resultatet i alle ledd. Nyåret startet med en havarert F27-200, og en sterkt forsinket leveranse av gamle LN-SUP som var blitt overhaldt hos Aerotech i England. Etter mange ukers forsinkelse kom flyet til Sola for overlevering til Transwede. Det ble fort oppdaget at flyet hadde flere fuellekkasjer og disse var svært vanskelig å bli kvitt. Etter ytterligere ukers opphold med bruk av både utenlandsk ekspertise og egne folk ble flyet tilslutt overlevert. Samtidig fikk vi F27`en på vingene igjen. Samtidig med dette pågikk det mer eller mindre inspeksjon på 2 andre fly (C-sjekker). På toppen av dette kom alle F27-200 inn til ekstra vibrasjonssjekker. Periodevis hadde en inntrykk av at enkelte bodde mer på jobb enn hjemme.

Pr. dags dato har vi avlevert de 3 eldste B737-200 til Transwede og en nyere til SWAL, Japan. I tilvekst har vi fått 3 stk. B737-400 og 2 stk. -500,

og flere er ventet i løpet av sommer og høst.

Innen sommerferien skal 6 kurs av 16 mann ha gjennomgått et 2 måneders diff. kurs på B737-300/400/500. Hva som vil skje etter sommerferien er noe uklart, men det er mye som tyder på at det vil bli et F27 kurs. Nye kurs på B737 vil da starte etter jul.

Ny hangar 6C ble tatt i bruk offisielt mai/juni d.å.. Dessverre gjenstår det endel innredningsarbeide når det gjelder hangarverksteder og kontroll- og formannskontorer. Håpet er at dette blir utført i løpet av sommerferien. Likeledes sliter vi med gamle vinge- og skrogdokter som ikke er tilpasset den nye hangaren. Det en merker best med de nye lokalene er lysforholdene som er blitt mye bedre og at det generelle støy-nivå er senket betraktelig. Likeledes er vi blitt kvitt vår illeluktende hydr. rigg. Nå har vi istedet fått en hel elektrisk kontrollpult og kun et par slanger opp fra gulvet. Forhåpentligvis vil det bli en hyggelig overgang.

Nye gjester har overtatt vår gamle plass i H6B til stor

skuffelse for Line Service som håpet på hele hangaren alene. Nå må de dele med Helikopter Avdelingen som nå er inne i sin oppbyggingsfase. Ett helikopter er ankommet og brukes i oppkjøringen frem mot start 1. september d.å.. Tiden får vise om det har livets rett som det så smukt heter.

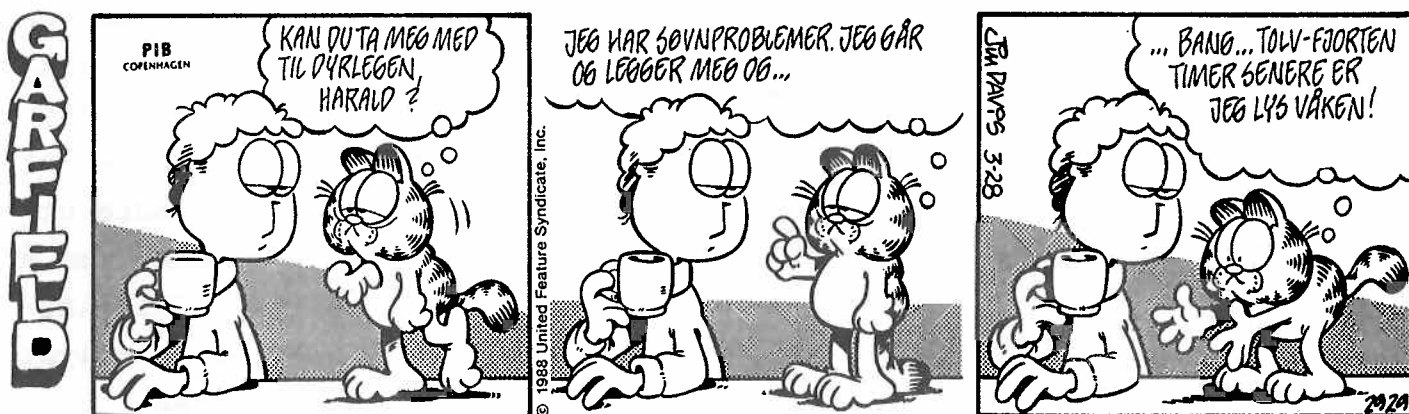
Arbeidsprogrammet for sommeren og høsten ser ut til å bli like tett som det har vært hele våren. Senhøstes er det foreløpig et pusterom de siste 6 - 7 ukene før årskiftet, men vi vet at det jobbes for å fylle disse også. Det er greit å ha arbeide, men det bør jo være rom for å kunne bruke fritiden en har uten å måtte føle presset av overtid for sterkt.

Nytt motorverksted skal også

stå ferdig til bruk i løpet av sommeren. Noen har allerede flyttet inn på ingeniørsiden. Den nye testcellen for CF5 motoren er prøvekjørt og den hører man knapt når den brukes. Håpet hadde vært om JT8D cellen hadde blitt likeledes, for da hadde det blitt fredelig.

Ifølge Stavanger Aftenblad skal Luftfartsverket starte bygging av en såkalt testhall for kjøring av både sivile og militære fly på Sola i løpet av 1991. Dette for å redusere støynivået rundt plassen om kvelder og netter. Som bruker av plassen til støyende kjøring får en vel ønske tiltaket velkommen om det etter mitt syn er svært sent. Håper likeledes at vi får et ord med i laget slik at det som lages er brukelig til sitt formål.

J. K. L.



Som mange langs kysten sikkert har observert, så kan en med tiden når omlakkingen 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 mekani-



kere i Widerøe har tatt ut sertifikat på flytypen, slik at Widerøe som selskap har fått verkstedgodkjenning på flyet.

I forbindelse med avisskrivrier 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

TEKNISK ADMINISTRATIVE RUTINER
I LINE MAINTENANCE.

Administrative rutiner er noe som vi alle har en tendens til å ta litt lett på, til tross for at det er papirene som dokumenterer at flyarbeide er endelig avsluttet og at alle rutiner er fulgt.

Innen vår egen region kan sikkert de fleste huske den siste "drive" i TECHLOG-regi som egentlig aldri ble fulgt opp i driften.

Et fremskritt ble dog et obligatorisk TS/OM-kurs på 5 dager kjørt umiddelbart etter endt førstegangs-sertifikatkurs, hvor deltakerne var vel forsynt på teori allerede.

Etter at vi også startet med computer sequence control på feilkort (P711/P845) har mangt et oppgitt individ forlatt sin VDU i frustrasjon over A-complaint, B-info og /A.

RELS er et problemområde hvor vi taper produktivitet, hvor en av faktorene er manglende opplæring om hvordan systemet fungerer.

Den 8.januar 1990 bestemte Line Maintenance ledergruppe at den administrative kunnskap skulle styrkes. Dette skapte prosjekt TECHCOMM LINE, hvor herrene

Førrisdal/Throndsen var regionens representanter.

Konseptet retter seg inn på likt nivå innen skandinavia med lokale varianter, som for oss f.eks. kontrollordningen ved OSLTS.

Hele planen er delt i tre nivåer:

MAB (Maintenance Administration Basic)

MAL (Maintenance Administration Lisence)

MAS (Maintenance Administration S/E)

Da vi ble forespurt om å delta mars/april fikk vi høre at alle CBT-programmene (skjermbasert trening) var ferdig utviklet og bare klasseromsundervisningen for MAS (Station Engineer) sto igjen, m.a.o. 90% var gjort ferdig for vi kom med !!!!

En liten forklaring til nivåene:

MAB: Flyfagarbeider

MAL: Flytekniker/Insp.

MAS: Utestasjonert sertifiserte

Når det gjelder MAB ligger det en betydelig nødvendig økning, hvor f.eks. spesialarbeider kan få deler av dette opplegg.

For alle nivåer er det utviklet tildels glimrende CBT-program og innlæringen er tenkt integrert i andre kursopplegg, eller separat.

Hele opplegget krever at man på en enkel måte behersker en PC, da hele gevinsten er å bruke programmene i det daglige, vi må derfor kraftig utstyres med egnede PC, og tilpasset opplæring.

TECHCOMM-LINE har virket som en meget god arbeidsgruppe CPHTH som den klart førende på CBT-fronten med ressurser vi bare kan drømme om, på linje med STO.

Vi fikk forøvrig meget bra kontorfaciliteter over den gamle smia, og håper at vi ikke forstyrrer Birger Steen altfor mye mens vi var der.

De ca. 2 mndr. vi var avsatt til prosjektet laget vi utkast til "stand-up" undervisning på alle nivåer for å dekke/utfylle regionale ulikheter samt fremmet forslag til nye MOM instruks 8.3.1. og 8.3.4.

Prosjektet gled relativt lett forover til vi kom til RELS, her oppstod det en reell uenighet om hvilket innlesningsnivå Line Maintenance skulle legge seg på. Her stoppet vi opp på grunn av mye "synsing" og mang-

lende forankring i MOM. Vi avsluttet derfor prosjektet for sommeren 2.juni ved at de herrer fra Region Norge oversendte Line Maintenance Director Jørgen Ørstam et forslag til RELS-instruks forankret i MOM og dermed dekkende for SAS.

Det gjenstår enda endel jobb før opplegget er klart, men dette skulle være relativt kurant - vi avventer derfor en avgjørelse og holdning til endel sentrale punkter fra vår ledelse.

Og som tidligere, blant annet med TECHLOG, lærte vi mye nytt i løpet av 2 mndr. med snusing i selskapets håndbøker og forskrifter.

Erik Throndsen
Maintenance inspector
OSLTS Skift II



MEDARBEIDERSAMTALER

Dette er noe nytt for oss i LM/N. I første omgang skal dette gjennomføres for ansatte i Line på Fornebo.

NFO avd.SAS har hele tiden vært skeptisk til slike samtaler, men etter at vi har fått en avklaring om retningslinjene samtalen skal gjennomføres etter,

har vi sagt "go" for prosjektet.

Prosjektet skulle vært slutført i begynnelsen av Juli, men har så langt undertegnede har brakt i erfaring kun hittil blitt gjennomført for staben.

Knut



ANSETTELSESRÅD I LINE MAINTENANCE NORWAY !!

Et eget råd som skal vurdere søkere til alle stillinger utlyst i L/M-Norway er nå blitt opprettet. I rådet sitter TS-H, TS-T samt en representant i fra Verkstedklubben og en fra NFO avd. SAS.

Som representant for NFO sitter Morten Arnesen. Rådet har ingen beslutningsmyndighet, men vil slevfølgelig søke å komme frem til en felles instilling.

Knut



FELLES UTDANNELSESRÅD FOR FREM-MED HANDLING.

NFO avd.SAS har på lik linje med våre søsterorganisasjoner i Sverige og Danmark, blitt invitert til å delta i et felles Scandnavisk utdannelsesråd. Rådet skal se på hva som måtte trenge av utdanning for å kun-

ne handle flytyper vi selv ikke har i SAS.

I NFO avd. SAS har vi et eget utvalg T.U.R. (Teknisk Utdanning & Requirments) som ikke driver med annet, slik at vi burde være godt skodd til denne oppgaven.

Knut



SLØSING MED FLY

Noe annet kan det ikke kalles når store deler av EUROLINK sin flyflåte blir tatt ut av produksjon på dagtid for å få gjort Service Check og annen maintenance. I dag står det F50 maskiner på nattstopp i JKG - NRK - VXO - VST og 2 stk. i KRS. Her har SAS Commuter blankt nektet de lokale teknikerne å gjøre Service Check på nattstopp.

Resultatet er at flyene blir fløyet til CPH hvor sjekken gjøres

på dagtid. Hvis vi tar 5 maskiner og ganger med 3 timer som i

praksis er den tiden det tar å få gjort en SC på F-50, får vi 15 timer. 15 timers produksjonstap hver dag. For å fylle opp dette tapet må Commuter ha 1,4 fly ekstra. En F-50 koster ny ca. kr. 50.000.000.- .

(forts.neste side)

Nå har det blitt en prinsippsak for teknisk direktør i SAS Com-muter at sjekkene på Euro-link-fly skal gjøres i CPH av Com-muters egne folk. Det for dog være grenser for hva man kan tillate seg av å ri prinsipper. Dette påfører eierne tap i mil-lionklassen.

Skulle vi ha operert vår DC-9 flåte etter EUROLINK konseptet ville vi måtte ha utøket antal-let DC-9 med 31 fly!!!

Noe må være riv ruskende galt med flydisponeringen hos EUROLINK.

For ordenskyld gjøres det op-merkksom på at både NORLINK og WESTLINK opereres på normal måte ved at maintenance gjøres på natta og flyene flyr og tje-ner penger på dagtid.

K.Grønskar



ENDELIG SIMULATORKJØRING PÅ BRUSHUP!!

Å få simulatorkjøring inn som en del av brushupkursene har nå endelig lykkes. NFO avd.SAS har jobbet med dette i en årrekke. Det blir som regel kjøp og salg i slike saker og malurten i begeret er at vi har måttet sette en strek over den "backlog" vi har opparbeidet oss mht. brush-up på DC-9 og

MD-80. Totalt 184 kursplasser. I stedet har OSLTH og NFO utarbeidet et helt nytt kurskonsept som sammenslår brush-up på alle DC-9 vari-antene til ett std. kurs. I dette inngår altså simulator- kjøring som en del av kurset. Jobbpraksis blir også innebygd i kurset. Dette er først og fremst tiltenkt linjenettet slik at det vil bli en diff-erensiering base/linjenett. Det første kurset er satt opp med kursstart i uke 39. Før kursstart skal vi reise en tur til Flight Academy i STO og prøve simulatoropplegget og justere dette til ønsket nivå. Dette for at vi for engangs skyld skal slippe å ha første kurs som prøveklut. Det er satt opp med 7 slike brushupkurs neste kursår. (Høst 90/vår 91) Det er enighet om at denne kurstakten skal holdes hvert år heretter slik at vi kan overholde TTG 2.1.1. om brushup.

SAS

Teknisk avdeling

K.Grønskar



LOKALOPPGJØRET 1990 NFO SAS:

Lønnsloven fikk en dramatisk avslutning gjennom hestehande-len mellom NHO og LO. En heste-handel selv LO medlemmene sa

nei til. Unntaksåret var dermed ikke unntaksår lenger. NFO`s oppgjør ble avsluttet og akseptert med det såkalte unntaksåret innbakt. NFO sentralt burde i langt større grad tatt ett oppgjør med NHO om dette før man sendte lokalavdelingene ut på egenhånd, bastet og bundet i form av datoer, påståtte rammer og smitteeffektproblemer. I etterhånd må det sies at dette ikke kunne ende annerledes enn som det gjorde. Resultatet er redgjort for i annen sammenheng, så det skal vi ikke behandle her. SAS må i tiden som kommer i langt større grad opptre som en selvstendig bedrift og ikke som NHO`s forlengede arm. Oppgjøret denne gang hjemmles ikke gjennomslag for overenskomstens bestemmelser for lokale lønnstillegg. Med rentehevingen nå midt i sommervarmen på toppen av det hele, kommer de fleste ut med dårligere reallønnsvekst enn det noen hadde forutsagt. Dette får ikke skje en gang til ! For oss er det en alvorlig situasjon fordi avtalte lønnsreguleringsparametre ikke lenger blir belønnet som avtalefestet for to år tilbake. /morten



"FLYTEKNIKER 90"

SAS har nu avsluttet dette prosjektet. Som i tidligere analoge prosjekter, så som L-check

mekaniker, Maintenance Release tidlig på 80 tallet, har målet vært å angripe flyteknikerens utdanning, arbeidsfelt og ansvarsområder. På tross av en rivende utvikling innen Europa, i fastsettelse av egne og felles bestemmelser for sivil luftfart, og revisjon av ICAO ANNEX 1 Personell Licensing, har man valgt å bortse fra dette. Så vidt meg bekjent har man ikke engang orientert seg om utviklingen innen disse områder i sitt eget arbeide med utdanning av flyteknisk personell på 90 tallet. Vi kan jo bare konstatere at dette prosjektet også denne gang endte i uenighet mellom de faglige organisasjoner og selskapet.

Vi gjenntar for vår del, at vi kan kun akseptere at det personell som skal signere for Airworthiness- Maintenance Release, skal være utdannet og sertifisert i samsvar med ICAO ANNEX 1. Begrav prosjektet og sats på flytekniker utdannelsen ! Allt annet vil vi bare være "BULL", som en av våre kollegaer ynder å artikulere seg ved opplagte innslag av naiviteter.

Det vi kan være med på, er en gjennomgang av arbeidsorganisasjonen for å tilrettelegge hva flytekniker utdannelsen skal benyttes til ! Flytekniker sertifikatet er ikke "noe" som skal gi rett til å skru eller utføre arbeide på fly. Flyteni-

kerens fremste oppgave ligger i å anwise, lede å godkjenne slike arbeider gjennom signering av Airworthiness- Maintenance Release.

En slik gjennomgang av arbeidsorganisasjonen er vi i gang med som ledd i utredningen av BASE-Line organisasjonen. Den er beskrevet ett annet sted i INFO.

/MORTEN



BASE- LINE UTREDNINGEN OSLTS.

Arbeidet har kommet så langt at det nu er enighet om første steg. Det er enighet at gjennomføringen av dette første steget skal evelueres før man gjennomfører eventuelt tilleggsetapper. Kort kan dette beskrives i som følger:

Stasjonsingeniøren for det enkelte skift innrettes i mer administrativ og "leder" retning, der flydokument- og teknikk delegeres til den som er ansvarlig for flyet i sin helhet. Det ansettes, på tre års engagement og etter samme prinsipp som ved utenlandsstasjoner, to koordinatører. Den ene dekker BASE- og den andre dekker LINE. Lønsmessige følger de regulativet til inspektørene i den perioden de fungerer. Ved endt periode skal man tilbake til sin opprinnelig stilling som flytekniker, med mindre man søker andre stillinger, -eller

stillingen som koordinator på nytt, -men da stiller man bakerst i køen !! Koordinatorene skal ikke ha noe med flydokumenter eller teknikk å gjøre, slik som idag. De skal kun koordinere aktivitetene. Det ansettes en planlegger pr skift, som får i oppdrag å ivareta BASE MAINTENANCE PLANNING sine funksjoner rent planleggningsmessig, med koden OSLTM-I (-altså mer eller mindre tilbake til kjent og kjær modell). I tillegg til dette vil det bli ansatt en leder på dagtid, som skal lede BASE MAINTENANCE PLANNING sine funksjoner innen LINE MAINTENANCE NORWAY. Denne vil ligge på stasjonsingeniør nivå med koden OSLTM-T. For å lettere illustrere ideen med det hele, så kan man uttrykke det slik at allt som har med planlegging å gjøre ligger innenfor BASE, mens allt produksjonsmessig foregår i regi' av skiftene. I tillegg til dette vil inspektørene i sin helhet sortere til OSLMO, og ikke under stasjonsingeniør slik som idag. Dette medfører nye og reviderte innstrukser og rutine beskrivelser i håndbøkene som skal gjelde både innen LINE- og BASE MAINTENANCE. (Man kan ikke opererer med forskjellige administrative rutiner innen samme virksomhet). De viktigste er: Kwitteringsrutiner for utførte arbeider. Tjenesteinstruks for Line- og Base mainten-

ance Norway. Tjenesteinnstruks for flyteknikere. Nye jobbprofiler for alle stillinger. Til slutt skal alle disse personer plasseres i et felles driftskontor ved TS-O, slik at optimalt samarbeide og fellesskape ved å "se og høre" hverandre gir optimalt samarbeide og løsning om vårt felles mål "-WE KEEP THEM FLYING". Målet er at alle innstrukser, håndbøker og driftskontor skal være ferdig slik at 1.september er startdato. Dette vil bli kunngjort og meddelt gjennom TS ledelsen i god tid får vi håpe !! Dermed er første etappe i Leivestads "operasjon gulvtepeløft" iverksatt. Neste biter innen TS vil åpenbart bli OM tjenesten og støttefunksjonene under det vi kan benevne som **TEKNISK SERVICE** (-hangarer, bygninger, pushback, avisning, rangering, parkering, utstyr, biler osv..).

Fra vår side kan jeg ikke annet si at vi har fått en leder som ønsker å markere og støtte opp om **LINE MAINTENANCE**. Vi skal også bemerke CPHML`s støtte, evne og i handling utvetydige vilje til å lytte, satse og gi, men også kreve og ta er noe vi ikke har vært bortskjemt med. OSLMG`s rolle og funksjon er med dette klart en overlevning ! Den eneste riktige vei er å

samle **LINE MAINTENANCE** som en skandinavisk enhet.

MORTEN

● ● ●

PRODUKTIVITETSAVTALE LINE MAINTENANCE NORWAY.

I perioden siden lønnsoppgjøret har det vært avholdt fire møter om etablering av en slik premieringsavtale. Utsiktene til å nå et resultat må kunne sies å være forsiktig optimistiske. Utvalget har kommet frem til ett første konsept som OSLTS-H har til økonomisk beregning. Innen neste møte 08AUG90 skal vi kunne se konturene av dette. Målet er å ha en avklaring klar til ca 17AUG90. Saken vil bli bredt redgjort for i styret, - så ta kontakt med tillitsmann for utfyllende opplysninger.

MORTEN

● ● ●

FAGARBEIDER- "HJELPEMEKKER" PÅ LINJESTASJONER:

I den senere tid har spørsmålet om hva man skal bruke hjelpe- mekker til på linjestasjoner. Det er viktig her å slå fast med en gang, at disse er regulert gjennom våre administrative rutiner beskrevet i håndbøkene. Arbeidsmarkedet er stramt og flymekaniker utdannelsen gir idag tilstrekkelig tilførsel av

(forts.neste side)

faglært og kompetent arbeidskraft. Linjestasjonen bør derfor av prinsipielle og faglige hensyn søke å benytte fagarbeidere i stedet for hjelpemekker, som i ikke tillates å kunne utføre annet enn det de måtte av SAS være opplært og godkjent til (-her hjelper det ikke med lokale kurs på bakrommet på den enkelte stasjon !!). Selv ute på linjestasjonene bør man tenke på rekrutteringen til yrket og i størst mulig utstrekning støtte opp om denne. Bruk av hjelpemekker i stedet for flyfagarbeidere undergraver yrket og da især på de stasjoner som måtte utføre vedlikeholdsarbeider i tillegg til MPC, MPC/D og WEEKLY, eller Service Check. La oss ha som målsetting å få flest mulig faglærte inn i linjestasjoner -såvell som på base, til flyvedlikehold. Saken vil bli bredt drøftet i styret den 16AUG90.

MORTEN



SAS COMMUTER

Vel- etter 7.mai så kan vi vel slå oss til ro og si "HVA SA VI !!" Det er en meget mager trøst sett i relasjon til hva dette er i ferd med å skape, og på sikt undergrave sårt tiltrengte arbeidsplasser i lokalmiljøene nordover. Hele prosjektet bærer preg av at "BLÅRUSSEN", som en

av våre sentrale skikkelser yn-der å kalle denslags folk og fe, har fått fritt spillerom. Det er ikke så mange måter å drive flyselskaper på. Bare en slik liten ting at man har kalkulert med fabrikkens feilstatistikk, og ikke operatørene med erfaring på flyets erafhets tall sier jo sitt. (-Den er fire ganger så høy og ligger på linje med andre flytyper etter det vi erfarer.) Det mest allarmerende er at den tekniske ledelsen i SAS selv har påpekt dette, uten at dette har blitt tatt hensyn til. Noen burde ta sin hatt og frakk og GÅ ! En annen ting er jo at tidligere ledere burde ikke ha tillatt at SAS logoen ble tilsmusset på denne måte. Legg merke til at uansett hvor man leser, hører eller diskuterer henvises det til SAS. Ikke ett eneste sted blir det presisert at dette er en bastard løsning og ikke er et rent SAS produkt ! Det neste blir vel at man låner bort logo og SAS navnet til SPANTAX eller mer subtile Amerikanske partnere. Enda verre er det at ingen kan stilles til ansvar. Dog skal man skal her skille mellom de som introduserte "HUB and SPOKE" og de som idag har det operasjonelle ansvar. Produktet kan nok være godt nok og ha sin berettigelse, men å starte ut en flyoperasjon etter Ole Pedersen's og

andre lieb-haberes visjoner om pilotcheck og 3 dagers intervaller for maintenance checks er bare å karrakterisere som godt dynket med "GAMMEL DANSK" og innslag av naivitet. Det har oppstarten vist til det fulle. Det eneste som kan redde denne operasjonen er utbygging av ressurser, med hangarer og folk på stasjonen som kan sikre regulariteten. Dette må følge det mønster som er utviklet over tid, siden sent på -40 tallet, innen ett av verdens mest værharde, langstrakte og vanskelige operasjonelle områder for ruteflygning. La oss også slå ihjel en annen myte med det samme. Man snakker om å åpne markedet for fri konkurranse og la selv f.eks. LUFTHANSA fly på Kirkenes. Alle og enhver med litt sunn fornuft regner raskt ut at folkegrunlaget og næringslivet ikke er grunnlag for annet enn en styrt samferdselpolitikk, der distriktene gjennom stamrute- og kortbane nettet knyttes til resten av Norge. Hvem vil fly med AIR FRANCE til Tromsø, for så å måtte kjøpe ny billett til en helt annen pris enn idag frem til Lakselv? Kanskje man også måtte vente til neste dag fordi rutene ikke korresponderer! Hvis dette er den fri konkurransen man ønsker i nord, så skjønner de ikke mye av det hele. Det er vel ett

spørsmål om noen i det hele tatt ville fly på Lakselv annet enn mer eller mindre seriøse døgnflueselskaper. Og det kan vel heller ikke fremme "tilbudet" og sikre valgmulighetene !!
-ELLER ?

MORTEN



FORSIKRINGER NFO AVD SAS

Jeg vil her kort prøve å orientere litt innenfor jungelen av forsikringer som selskapet har tegnet for oss. Dette har bakgrunn i at da vi begynte å jobbe med dette under de lokale forhandlingene i vår, så viste det seg at det var underdekning på flere av våre tariffestede avtaler. Disse var:

Prøveflyvning, underdekket med kr 100.000,-. Ulykke ved tjenestereiser, underdekket med kr 46.000,-. Terrorhandlinger, underdekket med kr 250.000,-. Arbeide i brennstofftanker, underdekket med kr 100.000,-. Reiseforsikringen viste seg å bare ha en varighet ved reise inntil 7 uker, således må de av våre medlemmer som ligger på reise utover denne tiden tegne egen forsikring. De forsikringene som det var underdekning på, lovet selskapet å justere opp til avtalens nivå.

Når det gjelder LAAP, samt industrivern, er det tegnet poli-

ser på opptil kr 100.000,-. Det som er mest skremmende, er at når vi er på jobb på vårt normale arbeidssted innenfor arbeidstiden, er vi ikke forsikret utover det som heter yrkesskadeforsikring. Denne forsikringen ble ved lov innført pr. 01.01.90.

Når det gjelder yrkesskadeforsikringer, er det mange modeller å velge mellom. SAS har her tegnet det som betraktes som lovens minimum (billigst). Skulle du bli utsatt for en ulykke/sykdom vil en eventuell erstatning bli utregnet ved skjønn, og dette vil sannsynligvis forløpe slik. Att-føring, eventuelt omskolering og i verste fall folketrygd, kan man så etter dette påberope seg et "lidt tap" og erstatning vil altså utregnes etter skjønn. Ut fra dette vil jeg påstå at vi er meget dårlig forsikret, om ikke uten. Dette synet forster-

ker seg ytterligere da en vet at våre kollegaer i andre selskaper er dekket med ulykke/sykdoms/ og dødsrisikoforsikring, dekkende 24 t i døgnet og med 1 million som høyeste erstatningsbeløp.

Til slutt bør det nevnes at vi ser en liten lysning i tunnelen; for tiden utredes spørsmålet om en kollektiv gruppeliv-/ulykkes-forsikring. Denne skal dekke døgnet 24 timer og med en øvre grense på kr 400.000,- (normalt innen forsikringsverdenen er 30 G eller 1 million). Denne utredningen forventes ferdig fra selskapets side innen 21.03.91 (blir den vedtatt?). Så frem til bedre forsikringstider bør vi "trø varsomt" og atter en gang se igjennom de personlig tegnede forsikringer.

God sikring

H. Richardsen

GARFIELD



LØNNSOPPGJØRET 1990:

Som kjent ble resultatet av uravstemmingen at oppgjøret, sentralt som lokalt, ble vedtatt. Dermed er oppgjøret i havn for NFO området. Hva som eventuelt hender på andre områder vil ikke innvirke på dette.

Vi står da igjen med lønnstrekk og hvordan dette eventuelt vil slå ut. Dette vil bli gjennomført på juli lønningen.

Medlemsmøtet gav Styret i oppdrag å gjennomføre en eventuelt utjevning i samsvar med modellen fra -85/86.

Følgende retningslinjer vil bli lagt til grunn:

Samtlige medlemmer, som lønnes i.h.t Flytekniker Overenskomsten, ilegges en ekstra kontingenttrekk på kr 600,- som trekkes på juli lønn.

De av våre medlemmer som får et netto inntekstbortfall (fratrasket skatt) større enn Kr 600,-, vil få dette kompensert ved henvendelse til NFO avd SAS. Dokumentasjon her vil være lønsslipp.

Det vil imidlertid ikke bli refundert krone beløp under Kr 100,-.

Eventuell overtid eller annen ekstraintekt kompenseres ikke dersom dette også blir trukket.

Eventuelle refusjonskrav må sendes (internt eller eksternt) til NFO avd SAS i lukket konvolutt, inneholdende lønsslipp og utregnet netto tap etter dette. Dette vil enten bli refundert via sjekk, eller pr innskudd direkte på lønnskonto.

ADRESSE:

NFO avd SAS v/Kasserer
Postboks 60 1330 Oslo Lufthavn.

PREMIERINGSAVTALEN:

Utvalg er nedsatt for utarbeidelse av dette og har hatt tre møter allerede. Grunnprinsippene er relativt klare. Nå gjenstår en kostnad- samt besparelsesanalyse før vi kommer videre.

Neste møte er fastsatt til slutten juli d.å.. Dette tar tid og må nok modnes hos mange før det finner feste. Men det må vi ta i informasjonsfasen rundt dette.

Dette vil omfatte i prinsipp alle ansatte innen Line Maintenance Norway.

Når dette er nærmere avklart vil vi komme tilbake med fyldigsgjørende informasjon, både mot TS og mot linjestasjoner.

Vi kan vel uttrykke en forsiktig optimisme, uten at vi tror de helt store ting vil hende.

BASE- /-LINE:

Etter en periode hvor mye har stått stille, er man igang med å ferdigstille dette prosjektet. Sluttinnstillingen skrives denne uke. Dermed må det til mye informasjon til respektive skift etc.. Det er grunn til å se positivt på utvikling av organisasjonen TS. Det som ikke har vært behandlet, og ikke skal behandles i dette utvalget er arbeidsplaner. Det må bli eventuelt i som en konsekvens av arbeidsorganisasjonen. Vi tipper det ikke skjer noen særlige endringer før primo september.

FLYTEKNIKER 90:

Prosjektet er nu redegjort for i Divisjonsrådet og er avsluttet. Dette skal gi retningslinjene for fremtidig flyteknisk utdanning av alt personell. Nok en gang har selvfølgelig de underforliggende momentene fra bedriften hvert å ramme sertifikatene. Dermed har også prosjektet delt seg i to med et mindretall og et flertall. Faren er at mindretallet er flytekniker organisasjonene i Sverige, Danmark og Norge. Gjennom dette arbeidet har også Heavy Maintenance kulkastet alle planer om flyteknikere i TF organisasjonen. Samarbeidet med våre kollegaer vil være avgjørende for om vi greier å stå imot også denne gang.

GENERELT:

Mange saker står på agendaen. INFO kommer vel ut snart og da skal vi prøve å få med det meste der.

Vi vil få gi vår honnør til samtlige medlemmer for innsatsen under vårens eventyr. Det er ikke mulig å gå gjennom en slik batalje uten skrammer og forhold som vi må rette til. Så også denne gang.

Arbeidsutvalget.

REFERAT FRA SKANDINAVISK LUFTFARTS-
KONFERANSE - SOLAKONFERANSEN - 9.
OG 10. MAI 1990.



Generelt tema: Europa etter
1992.

Samferdselsminister Lars Gunnar Lied åpnet møtet med innlegg på områdene: EF`s indre marked- Felles europeisk regelverk (JAR) - Trafikktetthet - Problematikk omkring gamle fly.

Som kjent skal EF`s indre marked etter planen virkeliggjøres 1. januar 1993. Også på luftfartsområdet vil dette etter alt å dømme få store konsekvenser. EF`s organer er i full gang med å forberede de tiltak som anses nødvendig for å virkeliggjøre et felles indre marked for luftfarten.

Det er grunn til å tro at disse tiltak vil føre til at det blir opprettet nye ruter og til skjerpet konkurranse på eksisterende ruter. Det er foreslått at men allerede fra 1.7.1992 skal samordne konsesjonspolitikken i EF, basert på felles harmoniserte retningslinjer/kriterier. Vi må kunne forutsette at det endelige resultat blir at flyelskapenes nasjonale identitet blir erstattet av en "EF-indentitet".

Samtidig oppstår behov for et felles regelverk, med tolkning og praktisering av minimumsstandarder for flysikkerhet. Tre-tten europeiske land, blant dem Norge, har gått sammen i "Joint Aviation Authorities" (JAA) og lager felles europeiske regler for sertifisering av fly og flymateriell. Arbeidet med å utvide dette til også å gjelde flyvedlikehold er i full gang.

Virkingen av denne "harmonisering" innen EF vil etter alt å dømme aksellere trafikkveksten. Fra tidligere økning, ca. 10% pr. år, fremkom nylig at man forventer nær fordobling av flyreiser fra 1988 til år 2000. Å møte denne utvikling er en virkelig utfordring til alle aktører innen luftfarten. Særlig når en tar i betraktning av kapasiteten luftrommet og på flyplassene mange steder synes å være utnyttet til bristepunktet allerede.

Hva kan så de sikkerhetsmessige konsekvenser av denne liberalisering bli??

Vanlig oppfatning er at store, veletablerte selskaper med kvalifisert og trent personell, ikke "produserer" de stor bekymringer, men at faren ligger i en mengde "nykommere" som vil inn på markedet i håp om lett-

tjente penger.

Erfaring fra USA viser imidlertid et stort antall oppsiktsvekkende høye bøter ilagt "veletablerte" flyselskaper for brudd på gjeldende regelverk. En meget vesentlig opptrapping av inspeksjonsvirksomheten til FAA forteller oss at det er en stor og vanskelig oppgave for myndighetene å sikre at det vedtatte sikkerhetsnivå opprettholdes i en liberalisert transportindustri.

Og hvem har så ansvaret for sikkerheten?

Allmen oppfatning er myndighetene representert ved Luftfartsverket, eventuelt Samferdselsepartementet.

Flysikkerhetsarbeidet må imidlertid bygge på en klar ansvarsfordeling mellom myndigheter og flyoperatører, der myndighetene har det overgripende norm- og tilsynsansvar, og operatørene har det utøvende ansvar for at fastlagte sikkerhetsnivå oppnås og vedlikeholdes. De utøvende ledd, flyselskaper og enkeltpersoner må stå ansvarlig for deres egne flyginger. Det betyr igjen at en må ha et kvalitetssikringssystem som tilfredsstillende både eget selskap og myndighetene. Videre må hver

enkelt person som er involvert i flydrift ta sin del av ansvaret.

Han/hun må være klar over sitt ansvarsområde og bli innprentet den nødvendige holdning til flysikkerhet. Slik kvalifisering av personell er det selskapenes ledelse som må sørge for.

Hvor står luftfartsmyndigheten i dette bildet?

Jo, det er opp til myndigheten å fastslå en minimum sikkerhetsstandard for flyoperasjoner. Videre skal myndigheten utføre adgangskontroll, dvs. godkjenne organisasjoner, personer og materiell som skal inn i luftfartssystemet, hvis nødvendig gjennom sertifisering. Gjennom virksomhetskontroll skal myndigheten ha mulighet til å reagere mot brudd på standarder og lovgivning om nødvendig ved å inndra rettigheter til å utøve luftfart.

Transportråd Andreas Lothe, EF-kommisjonen, orienterte om utforming og betydning av felles europeisk holdning til "de tre friheter" - fri kapitalflyt, - fri bevegelse av varer/tjenester, og -fri personellflyt.

Generaldirektør Bengt A.W. Johansson, LV Sverige hadde et innlegg om bruk av luftrommet,

(forts.neste side)

samordning av lover/regler samt nasjonale styringsorganer. Bl.a. skulle EUROCONTROL og ICAO engasjeres for å utarbeide bedre planer for et fremtidig lufttrafikksystem.

Etter lunsj presenterte LV fra Danmark og Sverige et innlegg om felles europeisk luftfartsforvaltning, nasjonale standarder, om adgangskontroll til luftfartssystemet med forslag om å innføre en formell vandelkontroll av det personell som har adgang til de lukkede områder på flyplasser.

Vår nye luftfartsdirektør Ove Liavaag var dessverre forhindret fra å være tilstede, og agenda ble derfor forandret. Neste foreleser var Wolfgang Diezuhn, direktør hos Airbus Industrier. Han hadde et godt og interessant foredrag om dagens praktiske JAR-samarbeid, økonomisk konsekvenser, utforming av produkter og krav til formalisme.

Dagen ble avsluttet med et kort innlegg om "Security" fra Jan Danielson, flypladsdirektør på Landvetter, Göteborg.

Torsdag 10.mai begynte med SAS innenriks sjef Geir Olsen for region Norge, som fortalte litt

om de praktiske og økonomiske konsekvenser og utforminger av produktet.

Han sa bl.a., siden det vil bli flere operatører kan det føre til overkapasitet som vil gi prispress som resultat. Derfor er det viktig å senke kostnadsnivået. En måte å gjøre det på er å drive vedlikehold mer effektivt i fremtiden, uten å få en dårligere sikkerhet. Det er ikke bevist at deregulering i Amerika har ført til dårligere sikkerhet i luften.

En fordel av dereguleringen er adgang til et 300-400 million marked istedenfor et hjemmemarked av 13-18 millioner. Det er viktig med strategiske allianser for å skaffe flere knutepunkter som forbedrer tilbud for passasjerene når det gjelder reiseruter. Konkuranse må skje på like vilkår, men må være kostnads-effektivt. F.eks. er det viktig med god presentasjon booking computeren, men dette må være på like vilkår med andre selskaper. Andre konkurrenter kan komme til å bli f.eks. toget.

Norge er et høyt kostnadsland i forhold til andre land, så det må satses på kvalitetsprodukt i vårt tilfelle. Dette kan gjøres

med f.eks. bedre måltids-tilbud, flere muligheter angående film osv. Forbedret og kortere innsjekk. En vinner må ha sikkerhet på toppen, punktlighet, et meget bra servicenivå, stor økonomisk kraft og stor fleksibilitet.

I kommentar- og spørsmålstiden reagerte jeg på to punkter i foredraget. Nemlig effektiv- og rationalisere vedlikehold for å senke kostnadsnivået.

Jeg sa at det ikke er tvil om at det kan gjøres, men det er en grense for hvor langt man kan gå, før det blir til en "corner cutting" som slår ut på sikkerheten.

Det andre punktet var at deregulering ikke har blitt bevist til dårligere sikkerhet i luften.

Min kommentar der var:

1) At det er helt avhengig hvilke grunner eller informasjonskilder som er brukt til den bevisformingen.

2) Det er ikke tvil om at det antall FAA ansatte, ansvarlig for inspeksjon av vedlikehold ved flyselskaper, har økt betraktelig og ikke bare p.g.a. økt antall selskaper, men også p.g.a. dårligere vedlikehold-stand-

dard. Et eks. er komponenter med utgått tid som ikke har blitt skiftet.

3) Antall bøter på vedlikeholds-forbrytelser har økt betraktelig, og det gjelder for det meste de største selskapene.

Jeg fikk ikke noe svar på disse punktene fra Geir Olsen.

Neste innlegg kom fra Erik G. Braathen som også snakket om de praktiske konsekvenser, men konsentrerte seg mer om konkurranse-situasjonen og handlefrihet i forbindelse med sikkerhet.

Han begynte med å konkludere med at framtiden til deregulering angående tidspunkt og måte var noe usikkert, Det var meget viktig, sa han, at Norge ble medlem av EF for å kunne påvirke lovverket.

Saker som blir viktige for Braathens S.A.F.E. i framtiden er: Norge og Sverige behandlet likt med tanke på deregulering inntil 1.1.1993.

Økt konkurranse.

Bevistgjøring av miljø og miljøvern.

Økt forutsetning av sikkerhet i luften.

Konsolidering av flybransjen på tvers av grensene.

Mulighet for fortsatt lav øko-

(forts.neste side)

nomisk vekst i Norge.

Det var vanskelig å trekke paralleller mellom Amerikansk og Europeisk deregulering p.g.a. forskjellig økonomi og konsolidering. Dagens situasjon i Europa er forskjellig fra det var i Amerika i 1978, men for å sikre Braathens S.A.F.E. sin suksess ytterligere i framtiden var det viktig å gjøre ting på en "KISS" måte, og kiss i dette tilfelle står for: Keep It Smart and Simple.

Sikkerheten står øverst fordi når Braathens mister kundens troverdighet så mister Braathens også passasjergrunnlaget. Sikkerheten går som en rød tråd gjennom selskapet. Bl.a. har teknisk avd. en egen kvalitets-sikringsavd. og det finnes retningslinjer og regler som er fastlagt i dokumenter.

Økt sikkerhet blir også oppnådd gjennom simulatorentrening, hvor flyvende- og teknisk personell får lære om nødsituasjoner. Noe som ikke er mulig uten simulator.

Han slo fast at konkurransekvalitet besto av fire viktige ingredienser: pris, produkt/service kvalitet, tidstabell, frekvenser og punktlighet.

Disse punktene ble da utdypet etterpå. Det er også viktig når man får økt konkurranse å ha en stor fleksibilitet.

Til slutt la han vekt på at det er det menneskelige i organisasjonen som er det avgjørende. Fordi med en god kombinasjon av opplæring og holdninger får men de beste forutsetninger for å ivareta sikkerheten på best mulig måte.

Neste foredrag var av Ole Slytte Petersen, teknisk direktør i Maersk Air.

Dessverre har jeg problemer med å forstå Dansk (jeg er Hollandsk), så jeg fikk ikke med så mye av hva han sa. Emnet hans var iallfall "krav til formalisme og kommunikasjon med myndighetene.

Når det gjaldt krav til formalisme så beskrev han den strukturen som eksisterer pr. i dag, og han hadde et forslag om en struktur i det Europeiske samarbeidet.

Kommunikasjon med myndigheter ble fordelt i kommunikasjon slik den er i dag, fordeler og ulemper ved en Europeisk sentralstyring av landenes myndigheter, og fordeler og ulemper ved

godkjennelses-prosedyrer ved innførelse av nye fly i nåværende system og ved Europeisk sentralstyring.

Han sa bl.a. at myndighetene må være åpen for samarbeid med selskaper og ikke bare føre lovgivning. Videre i hans foredrag forklarte han at Maersk Air satser på opplæring av ansatte og for å få et bedre sluttprodukt.

Viktig for oss som autoriserte flyteknikere var at han sa at fagforeninger av autoriserte skulle holde seg vekk fra innblanding i "approved maintenance scheduls". Dette gjaldt den 7 dagers "S"-sjekk intervall, spesielt på Fokker 50. En representant fra Helikopters Ansatte Forbund spurte etter foredraget hva han mente med den kommentaren. Hans svar var; når kompetent folk som hadde vurdert dette spørsmålet grundig, var kommet til konklusjonen at "S"-sjekk intervall kunne være 7 dager, så skulle ukompetante grupperinger ikke blande seg opp i denne avgjørelsen, bare for å beskytte jobben sin.

Som dere kan se er det viktig at NFO er med å utforme den framtidige Europeiske lovgivning og reglementene!

Etter kaffepausen var det Tor Ulleberg sin tur, han er seksjonsjef i SINTEF. Hans foredrag handlet om sikkerheten i offshore lufttrafikk.

Først forklarte han kort hvordan SINTEF er oppbygd, og at det var Norske Shell og Statoil som hadde gitt SINTEF oppdraget å utføre en "Helicopter Safety Study". De to selskapene vurderte at grunnlaget til forskning og utvikling av helikoptertrafikken i Nordsjøen ikke var tilstrekkelig med bakgrunn i et studie at helikopter ikke er den rette transportmåten i Nordsjøen, og at risikofaktoren er 10 ganger større enn "fixed wing industrien.

Han forklarte hvordan en risikofaktor er definert og i hvilke hovedgrupper de ble oppdelt:

1. Operative
2. Tekniske funksjoner
3. Ledelse
4. Eksterne faktorer.

Disse hovedgruppene omfatter 24 individuelle faktorer som da er blitt analysert og rangert med hensikt til den totale viktighet og potensialet for å forbedre risikofaktorene. De viktigste faktorene ble:

(forts. neste side)

1. Teknisk pålitelighet.
2. Lufttrafikkjeneste og navigasjonshjelpemidler.
3. Pilotens yteevne og adferd.
4. Design for nødsituasjoner.

Når det gjaldt ledelsesfaktoren så har den en indirekte effekt på sikkerheten, og kan underfordeles i tre områder:

1. Markedssituasjonen og kontraktbetingelser.
2. Forhold mellom sikkerhetsmål og andre mål i selskapet.
3. Den eksisterende praksis m.h.t. info systemer, sikkerhetsanalyse prosess og forbedringer må forbedres.

De nye områder som ble vurdert som de viktigste var:

1. Pålitelighets- og vedlikeholdsstyring.
2. Sikkerhetsledelse.
3. Kommunikasjon mellom involverte parter.
4. Helseovervåking av piloter.

I et Europa etter 1992 er det sannsynligvis en hardere konkurranse og nye aktører. I forbindelse med det er det behov for:

1. Strenge og like sikkerhetskrav fra myndigheter.
2. Mer effektiv kontrollform.

3. Konkurranse på sikkerhet og pris.

Torgeir Lode, direktør for kvalitet, miljø og sikkerhet hos Phillips Petroleum selskap i Norge var den siste foredragsholder. Han vurderte sikkerhet i luften offshore ut fra passasjerenes situasjon.

Han mente om at i oljeselskaper handler det om store verdier, og muligheter for alvorlige ulykker alltid tilstede. I forbindelse med det har det vært nødvendig å utvikle et effektivt system for å forebygge ulykker i offshore industrien. Ved å introdusere et liknende system på land, kan samfunnet redusere tapene/ulykkene med 50 - 90% mente han. Utgifter for å oppnå resultater er små siden det går ut på å informere og motivere folk i sin jobb. Dette vil føre til produktivitetsøkning. Forbedringene er resultatet av 10% teknikk og 90% motivasjon.

Han viste at total kostnad i forbindelser med ulykker består av forebyggende tiltak, reparasjoner ved skade og varige kostnader etter skade som man må leve med.

Når det gjelder flysikkerhet så

(forts. side 33)

LESERINNLEGG

Revisjon av ICAO ANNEX 1 PERSONELL LICENSING

I det INFO går i trykken foreligger det ferdig utkastet til "nye flytekniker bestemmelser" fra ICAO. Dette skal nå ut på høring i de enkelte medlemsstater via et såkalt "STATE LETTER".

Dette arbeidet er av største interesse for oss, bl.a. fordi vi har vært med som pådrivere for å få disse oppdatert til dagens virkelighet, flyteknologi og aviation business attitude. Disse rekomendasjoner er av største viktighet å få plass før JAA JAR Maintenance Committee startet på å utvikle tilsvarende europeiske bestemmelser, (-som JAR 65), da disse skal være innenfor og dekkende av ICAO's rekomendasjoner (Dette har såvidt startet). ICAO's rekomendasjoner skal tre i kraft nov -92, -mens JAR 65 er ment å være ferdig primo 92. Den generelle holdningen er at man forsterker, snarere enn svekker flyteknikerens krav til utdannelse, ansvars og posisjon. Man kommer styrket ut av denne gjennomgangen innen "APPROVED MAINTENANCE ORGANIZATIONS".

Det viktigste gjennombruddet har kommet ved at at man helt og holdent har fjernet muligheten for å operere med personell uten flyteknikersertifikater fra ANNEX 1, bl.a. med den begrunnelse at det er ønskelig med en styrking av Personell licensing og at alternative løsninger (Approved Maintenance Organizations) skal dekkes av ICAO ANNEX 6, Aeroplane Maintenance. Det viktigste gjennomslaget har likevel kommet, ved at nå stilles samme krav til det personell som skal fungere i stillinger innen en av myndighetene "godkjent vedlikeholdsorganisasjon" f.eks. HEAVY MAINTENANCE, med rett til å signere Airworthiness- Maintenance Release. Andre viktige foretaksrekluser kommer ved at det nå stilles medisinske krav til dette personellet, på like vilkår som for de andre grupper sertifisert i.h.t ANNEX 1, f.eks. FLIGHT CREW og AIR TRAFFIC CONTROLLERS. Hvordan dette skal tilrettelegges vil man måtte komme tilbake til. I tillegg til dette vil det utkomme en ny og revidert ICAO MAINTENANCE LICENSE TRAINING MANUAL som vil bli implimentert forankret som ny utdannelsesbeskrivelse. Nye og utvidede emneområder så som; HUMAN FACTORS, AIR LAW,

MEDICALS og forståelse av MAINTENANCE PROGRAM og REQUIREMENTS og forskjellen mellom disse er vesentlige områder. Om disse emneområdene skal ligge innenfor basic eller knyttet til respektive flytype må sees nærmere på.

Dog skal det vel understrekes at den viktigste endringen kommer ved at ICAO TYPE I og TYPE II nå slås sammen under ett nytt navn "MAINTENANCE LICENSE", slik at sertifikatet vil gi rett til å signere Airworthiness- Maintenance Release for de spesifikke flytyper i sin helhet som er påført i sertifikatet, eller deler, systemer eller komponenter etter samme mønster som for TYPE I. Som sagt forslaget ligger på pulten og dette er ikke analysert i dybden, ei heller vært gjenstand for diskusjonsanalyse. NF-O's eksperter er satt på saken og vi vil komme tilbake med en bredere dekkning av dette i neste nummer av INFO.

MORTEN.



ØKONOMI FORAN FLYSIKKERTHET

I dagspressen kunne man den 19. desember lese om en B-737 fra Braathen SAFE som hadde fått motorkutt etter avgang fra Kjevik lufthavn utenfor Kristiansand. Dette er i og for seg ikke noe å reagere på hadde det

ikke vært for at flyverne valgte å fortsette flyvingen på en motor til Fornebu. Riktig reaksjon burde ha vært at man hadde landet på nærmeste landingsbare flyplass. I dette tilfellet tilbake på Kjevik. Å fortsette tyve minutters flyging til Fornebu på en motor, er en uvanlig disposisjon. Det må være lov til å spørre seg om hvorfor dette valget ble gjort?

Et motorbytte i Kristiansand ville ha gitt flyselskapet en merkostnad på et sted mellom 100 og 150.000 kr. Ved å fly på en motor til Fornebu sparte pilotene firmaet for disse utgiftene. Det gikk bra og alle var fornøyde.

Fullt så fornøyde var nok ikke passasjerene på British Midland sin B-737, som sist vinter også fikk motorkutt i luften. Her valgte pilotene å fly 30 minutter på en motor, for å nå sin tekniske hjemmebase. Dette flyet nådde aldri frem. Det havarte 700 meter fra rullebanen med flere døde og hardt skadede som resultat. Det er på det rene at pilotene overfløy flere flyplasser hvor de kunne ha landet trygt. Det kan koste liv å spare på feil sted.

14 dager tidligere tok en Fokker F-50 fra SAS Commuter av fra Kjevik med punktert hovedh-

jul. Pga. manglende reservehjul på Kjevik anmodet hovedkontoret i København om at man bare skulle blåse luft i hjulet og fly til København hvor man hadde reservehjul. Teknikeren nektet å utføre dette med henvisning til maintenance manual hvor det står klart at hjulet skal byttes. Resultatet ble at piloten selv fyllte luft i hjulet og fløy til København.

En B767 diverter Goose Bay pga. syk pax. Det blir foretatt en overweight landing. Etter en overweight landing skal det utføres en spesiell sjekk før flyet kan fly videre. Dette ble ikke gjort.

Derimot ble flyet releaset pr. tlx. fra CPH.

I den siste tiden har det forekommet flere tilfeller hvor flysikkerheten nedprioriteres til fordel for økonomi og regularitet. Bevisste brudd på regel og lovverk skjer, og blir autorisert av selskapenes ledelse. Dette forekom ikke tidligere.

Ønsker vi fortsatt den høye flysikkerheten vi har i Skandinavia, må det slås hardt ned på slike tilfeller. Eneste måte å opprettholde vårt høye sikkerhetsnivå, er ved å styrke myndighetens kontroll med flyselskapene.

K.G.

JAR'S - OVERNASJONALE TEKNISKE OG OPERATIVE STANDARDS I EURO- PA?

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 med-

lemsorganisasjoner 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 detalj-regler, 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

(forts.neste side)

(forts. JAR)

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.)

(forts. solakonferansen.)

brukte han en trekant modell for å vise på hvilken måte myndighetene, pilotene og flyselskapene ved hjelp av samarbeid kan forbedre seg.

(illustrasjon).

Etter lunsjen var det tid til debatt. Til slutt en oppsummering av sivilingeniør Erik Tandberg før avslutningen kl. 15.00.

Jeg fant Sola-konferansen meget nyttig med interessante foredrag. Det gav oss også en sjanse til å fremme vårt syn på saken.

Gunnar Johnsen/Pieter Doyer
Flyteknikere BRAATHENS S.A.F.E.
Sola.



ÅRETS TARIFFOPPGJØR. (sentralt)

Årets sentrale tariffoppgjør er over ved at partene kom til enighet lørdag 31.03.90 kl. 0815. Det forutsettes godkjenning i NHO Sentralstyre og NFO Sentralstyre.

Oppgjøret ga små endringer i tariffavtalen og en økonomisk ramme lik den gitt i hovedoppgjøret LO-NHO.

Endringer i forhold til 86-avtalen:

- § 4.1. minstelønnsats endret fra 8.000, til 10.200, '.
- § 4.3. 1.ste sertifikattillegg endret fra 7,5% til 9%.
- § 6.3. flytillegg endret fra kr. 60,- til kr. 80,-.
- § 6.6. protokolltilførsel ang. forsikringer.
- § 8.6. matpengesats endret fra kr. 38,- til kr.46,-.
- § 9.1.4. endret tekst som letter behandling av kompensasjon.
- §10.6.5. flight-mek tillegg endres fra kr. 40,- til kr. 50,-.

Overstående er en oversikt over de fleste endringer som ble foretatt. I tillegg til dette er det gjort endringer i Sluttvederlagsordningen, Op-Ut fondsreglene samt at vi har fått en indeksavtale som sier noe om nye forhandlinger hvis prisstigning i 1990 er over 4,2%.

De lokale lønnsforhandlingene kan starte umiddelbart og de skal være ferdige innen 01.06.90.

For å si det enkelt. Vi har tatt potten og lagt den på det første sertifikattillegget. De øvrige endringer har svært liten betydning.

Det gjenstår da til lokalavdelingene å ordne et godt økonomisk oppgjør.

Den enkelte vil få tildelt revisjon av avtalen når den er undertegnet og trykket som revisjon av avtalepermen.

De som er spesielt interesserte kan selvfølgelig få svar på spørsmål angående revisjonen ved å henvende seg til styret i lokalavdelingen.

Rolf Dybwad.
form.



A train to catch



The world's airlines are facing up at last to the worsening shortage of maintenance engineers. That's the good news. What they are doing is almost certainly too little, definitely too late—and probably misguided. That's the bad news.

These same airlines confidently predict that they will double their worldwide passenger traffic in the next ten years. That implies a compound annual growth rate of near 10%, which in turn implies a compound annual growth rate in the world airliner fleet of probably 5%. Each new airliner is more complex than the one it replaces or joins in the fleet. Even if electronics or improved structures allow simplification in some areas, the provision of new features and systems more than cancels out the savings.

It follows that the airlines or their maintenance contractors will need to increase their engineering staffs by roughly the same order of magnitude as the increase in their fleets. So far, this all sounds a daunting, but manageable, task. Just as airlines have to go onto a waiting list for their new aircraft, however, they will find themselves on a waiting list for new engineers. Engineers are like hand-crafted Rolls-Royces, not mass-produced hatchbacks instantly available at a discount off every showroom floor.

Even the unlicensed, semi-skilled mechanic needs training in the task of maintaining and repairing modern aircraft. New-style structures cannot be repaired by old-style belt-and-braces strapping and riveting. Electronics modules can be replaced easily enough, but debugging the electro-hydraulic actuators which they control, the circuits which link them and the displays which monitor them takes just as much skill (and time) as did re-rigging cable/pulley/chain/rod controls and re-calibrating electro-mechanical instruments.

The professional engineer who controls the mechanics and plans their workload must be far more a multi-disciplinarian than were his/her predecessors. Not only must time be taken to train the extra engineers and technicians required to service the expanded fleets, but time must be taken to retrain the existing engineers and technicians to match the new aircraft technologies. The demand is here today, and increasing for tomorrow—but the new-trained engineers and techni-

cians may not be ready until the day after.

In days of old, airlines could short-circuit problems such as these by raiding the hangars of their competitors or of the armed forces. Although those sources are drying up, many still try to, and some succeed. In doing so, they run the risk of harming themselves as well as the rest of the industry.

Those who raid others' engineers and mechanics and do not run or sponsor their own training programmes are obtaining only short-term solutions. Their raided employees come only with the skills they obtained before they were raided: without further training they will not keep pace

with advancing technology. After the short-term gain, the raiding party ends up with out-of-date engineers and technicians, and must face the new problems of retraining, or of raiding more-highly-qualified new people.

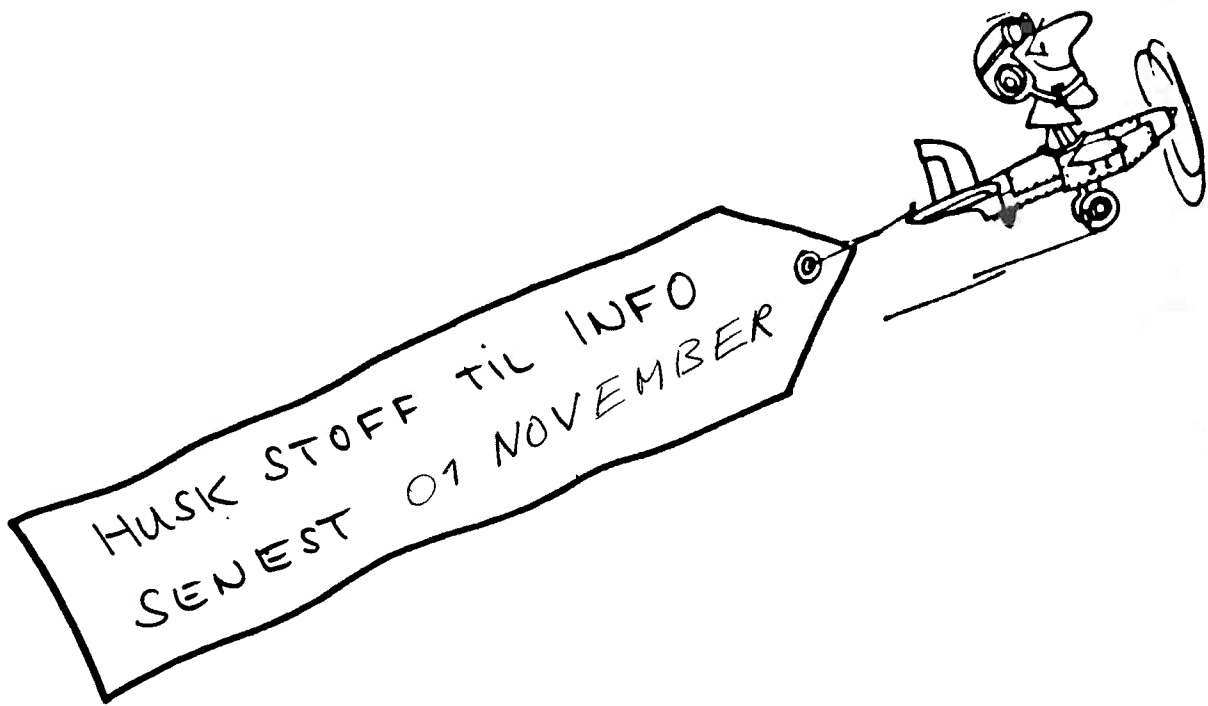
Having spent heavily to lure trained people in the first place, it must now spend again. Its

superseded people, lacking the latest skills, must find somebody to sponsor their new training, or pay for it themselves. They may well drop out of the industry—or effectively be forced out—at that point. The net effect is that those who poach rather than train their engineers can harm the careers of those they poach, harm the interests of those from whom they poach and contribute to a downgrading of average standards (and even of total numbers of trained people) in the industry.

No matter how it is looked at, this is a problem which will not go away until all operators face up to their responsibilities in helping to provide the professionals who are needed to maintain the airliner fleets. They can do this by training their own people in-house, by sponsoring people on external courses, or by paying for the privilege of having their aircraft maintained by those companies which have faced up to their responsibilities and invested in sufficient people to do the job.

Whatever way it is done, it will not be cheap: engineers have become expensive to train, and will be increasingly expensive to hire and to keep. Their cost will become as important as that of flightcrew in the airlines' accounts, and their status as high—as it should have been in the past and rarely was. If the effort is made now, it may not be too late, and the news may not be all bad, but time is running out.

*“Engineers are like
hand-crafted Rolls-Royces,
not mass-produced
hatchbacks”*



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 _____