



# INFO

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

**NR.1 -91**

AV INNHOLDET.

Nytt fra flyselskapene.

Sluttstrek for pensjonssaken  
ang utestasjonerte i SAS.

Leserinnlegg.

Gunnar Johnsen har sett på  
maintenance på leasede fly.

**MEDLEM AV**

**AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL**





# norsk flytekniker organisasjon

## SENTRALSTYRET - 91

<b>SEKRETÆRIAT</b>	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 HEDSTEN</u> SAS TRDOM Kongensgt 31, 7500 Stjørdal	arb. 07.825447 priv. 07.825093	
STYREMEDLEMMER:	Morten Gabrielsen	BB OSL	
	Kjell Naas	SAFE SVG	
	Helge Sola	SAFE SVG	
	Arvid Rosenberg	SAFE OSL	
	Gunnar Thorstensen	FOF OSL	
	Heine Richarlsen	SAS OSL	
	Torstein Vikøren	SAS BGO	
	Tom E. Nilsen	SAS SVG	
	Per Pettersen	SAS OSL	
	Magne Guldstein	Sterling GEN	
	Trygve T. Tessem	WF BOO	
	Geir-Egil Sjøholt	WF BOO	
NORSK FLYTEKNIKER ORGANISASJON Postboks 60, N-1330 Oslo Lufthavn tlf.: 02-596688 (1200 - 1500)			

### REDAKSJON

REDAKTØR	<u>TROND HEDSTEN</u> SAS TRDOM
AVD. SAFE	<u>JAN K. LANGE BRO</u> SAFE SVG
AVD. WF	<u>NILS TERJESEN</u> WF BOO
AVD. SAS	<u>BJØRN STARHOLM</u> SAS OSL
AVD. STERLING	<u>MAGNE GULDSTEIN</u> STERLING GEN
AVD. FOF	<u>GUNNAR TORSTENSEN</u> FOF OSL

### STOFF/INNLEGG

### TIL **INFO**

Redaksjonen setter stor pris på tilsendte innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for leserne. Tips mottas også med takk.

Send stoff til NFO kontoret, Fornebu, eller helst direkte til redaktøren.

Trond Hedsten  
SAS TRDOM  
07 825447  
eller privat  
07 825093

## FORMANNEN HAR ORDET.

Nettopp kommet tilbake fra årets Representantskapsmøte. Som gjenvalgt formann i NFO skal en se framover. Men det er ikke dumt å gjøre seg noen refleksjoner over det som skjedde.

Det er i de siste to årene skjedd en gradvis delegering av saksarbeide fra Sekretariat og Sentralstyre ned på komitenivå. Etterhvert er saksmengden blitt så stor at det er en umulighet for noen få å ha en finger med i spillet over alt.

Komiteene er blitt "spesialister" på hver sine felt og Sekretariatet har koordinert det hele med referater og vidrebefordring til Sentralstyret de saker som er av almen interesse for foreningen.

I od med at Nestformann er med i Tariffkomiteen og Teknisk sekretær i Teknisk Utdannelsesutvalg, har Sekretariatet fått en god oversikt og innsikt i det daglige arbeidet i de komiteene med størst saksmengde.

I tillegg til dette har en fått referater og samtaler med de andre komiteene, slik at formannen føler at han har god oversikt over hva den enkelte komite driver med.

Det som fra formannens side er spesielt trivelig er at det arbeidet som skal gjøres, virkelig blir gjort uten å måtte gjete og passe på.

At samtidig samtlige komiteledere tok gjenvalg og små endringer i komiteene forøvrig, tyder på at folk trives med den oppgaven de har i foreningen.

Det er på en måte greit å være leder av en organisasjon i oppgangstider. I dag med den turbulente situasjonen flere av flyselskapene opplever, vil jeg tro en får andre type saker som kan føles vel så viktig.

Tenker nå på problemer med permitteringer eventuelt oppsigelser. Dette i tillegg til den kampen som pågår når det gjelder å få til et fornuftig system vedrørende offentlig sertifikat for flyteknikere, gjør det spennende å starte opp på en ny to-års periode som formann i NFO.

På vegne av oss som ble gjenvalgt;  
Takk for tilliten !

Rolf Dybwad.

## KJÆRE LESER.

Med bare 2-4 utgivelser i året, skjer de store begivenhetene i sivil luftfart og næringsliv oftere.

Derfor ser jeg heller litt på det industripolitiske aspektet de siste årene.

Vi har vært igjennom, og er i, noen av de store kostnadsbesparende og investeringsintensive bølgene som som har pågått de 10 siste årene. For å nevne noen; interndebitering, bolagisering, utflagging, og jappetid med oppkjøp/investering/lån, utover det normale. Og sist, kostnadskutt med alle midler. Vi har sett opptakten de siste årene og nå kommer innspurten. Håper de med innsikt og makt ikke missbruker dette og gjør noe overilet.

De fleste ansvarlige er headhunted, og de store avgjørelsene er eller blir tatt av styrene i de største bedriftene i landet. Når vi ser hvordan allt har gått hittil. Er det for dårlig kommunikasjon og for dårlig informasjon opp til disse styrene? De er sikkert flinke til å lage strategier og har vel også sunne og flåtte visjoner. Regnerenter kan de nok også. Men når det gjelder fagkunnskap, hva da? I Norge finnes det hundrevis av fagkategorier med tusenvis av fageksperter som har en utdanning fra 4-10 år og oppover, som har innsikt og erfaring.

Når disse styrene omgir seg med fremadstormende økonomer omgitt av statistikker, kurver, kalkyler osv. (noe forenklet), som har sittet bak skolebenk og skrivebord all sin tid. Er dette godt nok?

Samtidig kjører noen bedriftsledere en bevisst linje når det gjelder innsparing og effektivitet. Jeg håper noen finner ut av det før vi har lønn og arbeidsforhold som på Filipinene.

Å kutte lønn og sosiale goder klarer bedriftsledelsene. Å øke skatter og avgifter klarer politikerene. Da vi så har bankvesenet på sidelinjen, er det ikke greit å være en vanlig arbeidstaker som har klart å effektivisere sin arbeidsplass hvert år de siste 12 årene.

Nå er det bedriftsledelsenes og politikerenes tur til å effektivisere seg, og det må komme raskt.

For det er nå en myte at normenn har høyere kjøpekraft og et bedre sosialt nettverk enn resten av Europa.

Red.





PERMISJONSVARSEL I STERLING AIRWAYS.

—  
Det siste året har vært et svært turbulent år for Sterling Airways, og denne uroen ser ut til å forsette. Det har vært 10 mann på den tekniske siden det siste året, og selv om det har vært lite å gjøre i vinter, har dette blitt avhjulpet ved at vi hadde to mann på B-757 kursus på Arlanda, og folk for å hjelpe til teknisk på Arlanda i ca. 2 1/2 måned. Etter at chartertrafikken hadde vist nedgang de siste 2 årene, var det tegn som tydet på at trafikken omsider var iferd med å stabilisere seg, og kanskje til og med gi en liten økning i antall pasasjerer. Ja sommeren -91 så til og med lovende ut, ved at selskapet skulle låne inn 2 ekstra B-727 fra Air Canada, som skulle Valsaniseres (Nye støy-svake motorer).  
Så kom imidlertid Golf-krisen med fordobling av fuelprisen, som førte til kanselleringer

av bestilte billetter, og stor nedgang i antall reisende. Deretter kom så uttalelser fra utenriksdepartementet som førte til den såkalte Blokkhuseffekten, som igjen førte til at bunnen falt helt ut av chartermarkedet.

For oss på Gardermoen har dette og andre ting skapt store problemer. Siste sommer hadde vi for lite folk på grunn av at vi hadde all flyvende mek.tjeneste på Caravellene ut fra Gardermoen selv. Men da disse flyene etter hvert skal utfases, skal vi ikke ha CVL liggende på Gardermoen i sommer.

Dette har så igjen ført til at det den 11.02.91 ble sendt ut permisjonsvarsel for alle teknikere på Gardermoen. For å få et mest mulig rettferdig system, har vi på teknisk avdeling valgt å fordele permisjonene likt på alle ansatte, slik at alle blir permitert 50% fra slutten av mars. Det er stor engstelse blandt alle over det som nå har skjedd, for har en først gått til

(forts.neste side)



permisjon, kan neste steg være full oppsigelse.

Etter 12 uker fra permisjonen er satt i kraft, må firmaet enten si opp vedkommende, eller ta de inn i fullt arbeide igjen.

En trøst i all elendigheten er at ledelsen har sagt at de ikke har planer om å si opp ansatte på det nåværende tidspunktet, og at avskjedigelse er absolutt siste utvei. Forbitrelsen er også stor på ledelsen fordi at kort tid før permisjonsvarsel ble utsendt, ble det ansatt endel mekanikere på basen i København på korttidskontrakt, for å få unna en del arbeide. Ledelsen i København sier dette er i forståelse med verkstedklubben, så man har en følelse av å arbeide i forskjellige selskaper. I hvert fall kan vi ikke se at det er noen god økonomi i å leie inn fremmed arbeidskraft mens vi går ledig. Dette kommer også i tillegg til allerede godtatte spareforslag, som vi hadde gått med på. Dette var bl. annet ansettelses stopp, all overtid skal avspaseres, mer fleksibilitet, midlertidlig slutt på frireisere, og avståelse fra lønnstill-

egg til 01.04.92.

Dessuten har vi også avstått fra indeksjusteringer som ble gitt på slutten av året -90.

Hva ellers gjelder selskapet, så falt samarbeidet med Conair og fusjonsplanene med Scanair i grus av forskjellige grunner, og det kan vi kanskje være glad for, for en ting er sikkert: En vet hva man har, men man vet ikke hva man får. Dette er noe vi får ta med oss videre i den usikre fortsettelsen.

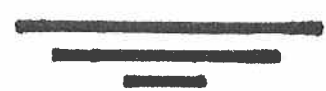
M. GULDSTEIN.



#### SØKNADER OM RUTEFLYVNING.

Sterling Airways har søkt om ruteflyvning på eksisterende charterruter som København og Billund til Tenerife, Las Palmas, Lanzarote, Malta, Cypros og flere. Dessuten søkes det om å moderere charterkonseptene slik at endel av setene kan selges som "seat only". Noe som blir gjort f.eks i England.

M.G.





# BUSY BEE

Her kommer omsider nytt fra NFO's avdeling i Busy Bee. Som egen avdeling har vi vært tilsluttet NFO i et år, og vi må innrømme at det foreningsarbeide som har vært drevet kun har gått til interne saker, og som hos alle andre faller dette arbeidet på noen få personer. Hovedproduktet av disse "interne saker" har blitt en særavtale som er bygget på avtalen mellom NFO og flyselskapenes arbeidsgiverforening. Vi mente å ha dekket de fleste forhold i vår arbeidssituasjon, men etter den nye ferieloven ble det merkbart høyere temperatur under diverse møter. Det er dette punktet særavtalen i skrivende stund står på, og vi har nå koblet NFO's advokat inn i bildet for å gi oss juridisk bistand. Vi skal ha møte med selskapet den 8. februar og håper på en avklaring da. Selvom særavtalen ikke er underskrevet, jobber begge parter etter den - og da kan jo alt gå sin skjeve gang.



Busy Bee reetablerte sin selvstendige tekniske avdeling i 1987 i forbindelse med kjøp av F-50. Staben av teknikere økte fort, og vi er i dag 18 teknikere og 3 fag/hjelperearbeidere. Vi har frem til i dag bygget opp en solid kompetanse omkring

F-50 og føler selv at vi har et godt tak på den "snagen" som dukker opp. Vi har også bakverksteder hvor vi overhaler bremses, felger og batterier. Det siste tilskuddet er verksted for nødutstyr med blant annet redningsvester. Når det gjelder propellere, er vi så heldige at vi har Norrønafly som nabo. Vi har fra starten av hatt et svært godt samarbeide og funnet det mest hensiktsmessig å overlate verkstedjobbene på propellene til dem. Vi føler at Norrønafly tar sine oppgaver svært seriøst og yter 100 % service tilbake til oss. Når det gjelder flyet generelt har vi erfart at det er arbeidskrevende. Det krever kompetanse i alle ledd i organisasjonen og spesielt den utførende delen i hangar og på line.



Det spøker i kulissene om tredagers sjekker. Vi ser på dette som svært betenkelig. Det reiser også flere spørsmål som for eksempel: Hvor går grensen mellom en pilots jobb og en teknikers? Vil dette gå ut over flysikkerheten???



Busy Bee har i flere år hatt egne teknikere på F-27 i tillegg til Braathens. Høsten 1989 ble det besluttet å utøke antall sertifikater med 5

(forts.neste side)



# BUSY BEE

stykker. Disse gikk på kurs hos Air-UK i Norwich. Et svært vellykket kursopphold, hvor man i tillegg nøyte den engelske kulturen. Etter dette gikk turen til Braathens skoleavdeling på Sola med tilleggsundervisning på F-27-200 hvor hovedvekten var avionic. Som avslutning ble det simulatorkjøring i Helsinki.

Etter oppkjøring med LV ble det flight-mech tjenester og utestasjoneringer. Vi har fra før fast teknisk stasjon i Kirkenes. Göteborg hadde vi frem til sommeren 1990. Da ble denne nedlagt. Foruten disse hadde vi oppdrag i East Midland Amsterdam, Brussel og Jönköping. Dessverre for oss ble det bestemt at alle tekniske tjenester på F-27 skulle gjøres av Braathen og dette har blitt gjennomført fra 01.01.91.



De to siste årene har vært meget tøffe rent økonomisk for selskapet. Kjøp av fem Fokker-50, ny hangar og en kraftig økning av staben i alle ledd sier seg selv at er kostnads-krevende. Vi har i perioden hatt høy utnyttelse av flyparken, men dessverre har kostnadene skutt i været. En viktig faktor her er vibrasjonsproblemene med våre F-27-200 som i

perioder har stått på rad og rekke. Når det gjelder F-50 har vi hatt disse beskjefteget for Braathen og SAS. Vedlikeholdet av disse har gitt oss ekstrautgifter på hovedsaklig fuelcontr. uniter og de-ice boots på propellene. Heldigvis har vi ikke hatt unscheduled motorbyte på noen fly i hverken 1989 eller 1990.



Vi fløy for SAS Comuter i sommer mellom Trondheim og Kirkenes, og den operasjonen var 100 % vellykket sett fra vår side. Vårt budsjett for 1991 er svært stramt. Det er innsparinger i alle ledd og de ansattes del av innsparingene ligger i en 10-punkts tillits-erklæring. Den går på bedre utnyttelse av flygere og flyvertinner. Reduserte overtidssatser, samt reduserte diettsatser, som forøvrig gjelder for alle. Vi har også gått inn i et år hvor vi vet at vi mister flyvninger for SAS både med F-27 og F-50. Vi får bare håpe at vår markedsavdeling greier å "selge" oss også inn i fremtiden og mot et åpent EF marked.



Det største tilbakeslaget vårt var at vi mistet kontrakten med forsvaret på Boeingen. Det ser ut som vi må kutte denne helt

(forts.side 27)

## NYTT FRA WIDERØE!

I det nye året starter vi friskt og håper på en god fortsettelse, selv om uroen i Gulfen har hatt sine bivirkninger i selskapene. Men nok om det. Siden sist har det skjedd diverse nytt i Widerøe.



Det er blitt 7 flyteknikere med sertifikat på EMB-120. Kurset gikk på Widerøe's skoleavdeling, mens job-training og utsjekk var i Sandefjord. Ved årets begynnelse startet den første C-inspeksjon på EMB-120 i Bodø. Så får vi tro at det blir flere med tiden.



Omlakking av Widerøe's fly har stoppet opp, men forhåpentligvis kommer programmet i gang igjen. Hittil er bare noen av Twin-Otterne og en Dash-7 lakkert.

Det foregår også et program som omfatter nytt interiør og nye 4-bladede propellere på Twin-Otterne. Av den grunn har et fly vært borte i nesten et halvt år: Først i England for montering av interiør, deretter var flyet utstilt på Farnborough. Etter det har flyet vært ved Field Aviation i

Canada. Men den endelige godkjenning av propellene og interiøret foreligger ikke enda, så til da er Twin-Otterne som før.



Overgangen til Dash-8 har fått sin spede begynnelse i Widerøe. Den 21. januar dro 9 personer til Canada på kurs. Det var to flyteknikere, 4 instruktører og tre ingeniører. Derfor håper vi på en positiv utvikling fremover, siden Widerøe muligens selger tre stk. Dash-7 og leaser dem tilbake.



Så noen ord om F-50. Som de fleste vet, så har SAS leiet plass for 1 stk. F-50 i Widerøe's hangar frem til våren 1992. Der er de blitt flittige gjester for utbedring av "snags" og A-inspeksjon. Men Widerøe sin del av vedlikeholdet, som det ble lovet så mye om i startfasen, den ble liten. Den består kun av c-inspeksjon hver tredje helg, og til det har selskapet påkostet opplæring av 10 flyteknikere på F-50. Med andre ord, dårlig anvendt kapital, men ingen vet hva fremtiden vil bringe.

Hilsen Nils Terjesen  
NFO, Widerøe

# **BRAATHENS SAFE**

Etter en travel høstsesong ved THM(tungt vedlikehold), er en gått over i en nesten like travel vinter/vårsesong. Vinterprogrammet preges av tildels store inspeksjoner på våre gamle B737-200 som skal overtaes av nye eiere/operatører. Dette er pulje no 2 kan en nesten si. Iløpet av året skal det komme endel nye B737-400/500 som erstatning. Planen er å operere 20-21 B737-200/400/500 i året -91.



Utførelsen av hovedettersyn for det tyske selskapet Germania er snart fullført. 4 av 5 B737-300 fly har fått utført 2C- og 3C-sjekk. Den siste kommer i mars måned. Alle flyene har blitt levert innenfor oppsatt tidsramme. Etter endt prøveflygning utenfor kysten av Rogaland har alle satt kursen for hjemmebasen Köln. Anmerkningene som har kommet tilbake har vært lik null. Første tur til Tyskland hadde undertegnede.

Høsten -90 har vært preget av store og gjentatte vibrasjonsjekker og analyser av vibrasjonsproblemer som F27-200 har. Disse 4 F27-200 maskinene av "maritim versjon" har skapt mye hodebry for svært mange personer, og gjør det vel fremdeles. Tilsvarende problemer har aldri eksistert på F27-100 i BR.SAFE's historie. Hva resultatet blir er vel ingen av oss gitt å vite.



På undervisningsfronten er det hektisk. Det har vært avholdt både typekurs på F27 og B737 i løpet av høsten. I tillegg har det vært kjørt differanse kurs på B737-300/400/500. SAS har i tillegg kjøpt 2 B737 kurs høsten -90 og vinteren -91. Likeledes kjøres det hardt på for å holde kurs for både europeiske og ikke europeiske operatører.

At Golf krigen fikk sin virkning hos oss kom vel ikke helt overraskene. Men at en skal få vite alt igjennom

(forts.neste side)

# BRAATHENS SAFE

pressen er vel en helt annen sak. Syndebukkene finnes nok desverre i egne rekker. Informasjon til alle stasjoner kvelden før sperrefristens utløp er vel årsaken til lekasjen. Noe å tenke over for oss alle.

Selskapets sparekniv har iallfall en fordel, overtidspresset er blitt borte. Godt for noen og mindre godt for andre. Periodevis har en følt at en er negativ dersom en ikke har stått på hele tiden. En får håpe disse tiltakene er nok til å holde permisjoner

# BRAATHENS SAFE

og oppsigelser borte.

Bortfall av arbeid for Busy Bee, da selskapet har fått redusert sin del av flygingene for bl.a. SAS, håper en ved Tekn. Avd. å få kompensert ved arbeid på BR. Helikopter. Denne uka har endel fagarbeidere fått et familiseringskurs på helikopterene for å kunne delta i større vedlikeholdsarbeider senere på våren. Helikopter Avd. holder et høyt regularitetsnivå etter hva som blir sagt.

J.Kr.L.



SAS PÅ FELGEN.

Fortjenesten er for liten, utgiftene er for store. Historien gjentar seg. Personlig har jeg mottatt det samme budskapet to ganger tidligere i min tid i SAS. Andre, med lenger fartstid, har opplevd det flere ganger. I denne siste krisen, har jeg registrert at det er flere som henviser til historien og hevder at dette går over, uten særlige konsekvenser for den enkelte. Det har jo gjort det før.

SKREMMENDE.

Dette resonnementet holder desverre ikke for den aktuelle situasjonen. I løpet av de siste årene, har flyselskapenes verden forandret seg radikalt. Konkurransen er et stikkord.

For de amerikanske selskapenes del, er forandringen total og ute av kontroll. I Europa slipes knivene foran den store kampen om hvilke fem som skal overleve. I den prosessen som har foregått, hvor høyere effektivitet og produktivitet har vært et gjennomgangstema/krav, registrerer mediene at statistikken for flyulykker viser en skremmende tendens og unnlater ikke å påpeke dette. For å fylle begeret helt opp, satte Saddam fyr på midt-østen, noe som har gitt skarpe utslag på fælpri-

ser og valutakurser. Med Koranen høyt hevet, oppfordrer den samme paranoide despot til hellig krig mot de vantro. I korte trekk går dette ut på å sprengte uskyldige mennesker i småbiter, helst 30.000 fot over bakken. Utenriksdepartementet sier at dette er en stygg sak og skremmer passasjerene bort fra samtlige flyplasser, fra Kirkenes og sørover. Det går alltid et tog. Jo, verden har forandret seg, situasjonen kan ikke sammenlignes med noe vi kjenner fra før. SAS har problemer, dette er alvor.

FEILGREP?

I konsernlederens 1.divisjon, er det ikke lenger aktuell policy å investere seg ut av problemene. Nå er det mer jordnære metoder som er i skuddet. Det skal spares, om nødvendig ved hjelp av oppsigelser. Kanskje ikke så dumt, med tanke på hvordan det har gått med de to største investeringsfremstøtene den senere tid. Oppkjøp av hoteller og aksjekjøp i Lorentzos flyselskap har medført tap i milliardklassen. Dette har medvirket til å bringe SAS inn i denne fatale situasjonen. Ingen står frem og tar ansvar og kritikk for disse disposisjonene. I disse tider

(forts.neste side)

blir slike temaer unngått, man velger heller å regne på hvor mange ansatte som på grunn av bl.a. dette, må gå. Hvorfor ikke belyse disse sakene på en skikkelig måte, innrømme det, hvis det er begått feil. Viser det seg at det er foretatt betydelige feilgrep, bør det få kosekvenser. SAS-ansatte er opptatt av disse sakene og har krav på en redegjørelse.

FIRKANTET.

Det er mye penger å spare i SAS, bare viljen er tilstede. Unødvendige og kostbare rutiner må forandres. Mentaliteten hos enkelte bør revurderes. De av oss som fremdeles har jobb etter denne krisen, må ha en nyttig jobb. Det er ikke lenger plass til lik i lasta.

Jeg tror det er mye å hente ved å myke opp SAS-organisasjonen. På de fleste kontorer er det et lite bibliotek som sier noe om hvordan den enkelte skal gjøre jobben sin. Dette kombinert med vedtatte lover og et x antall tariffavtaler, skaper en tungrodd og stivbent organisasjon. Noen blir frustrerte og rir prinsipper. Det er mange firkantete mennesker i SAS, på tvers av fagområder og geografi. Lasset blir trukket i forskjellige retninger.

VONDT VERRE.

For å nyansere bildet en smule mot slutten, synes jeg det er verdt å nevne at man skal være oppmerksom på at selskapet nå har en ypperlig anledning til å gjennomføre forandringer og reformer som kanskje ikke er nødvendige. Situasjonen gjør at mange medarbeidere er på seigmannstadiet og kan bli offer for en utspekulert ledelse. Slike utspill vil skape splid i en tid hvor samarbeid er viktigere enn noensinne og gjør bare vondt verre. Det er snakk om å holde tunga rett i munnen, for samtlige.

B.Starholm



MYE OVERTID PÅ LINJENETTET

Vi har sett igjennom overtidsforbruket ved Line Maintenance Norway. Linjenettet med N.Norge i spissen topper desidert statistikken. Overtidslistene har vi fått fra personalavdelingen. Flere av flyteknikerne i N.Norge ligger med godt over 500 timer overtid i 1990.

Nå var man kommet godt i gang med omfordeling av ressursene da SAS Commuter sendte inn sin torpedo midtskips, ved å annonserere at de ville overta all  
(forts.neste side)

teknisk handling nord for Trondheim. Dette resulterte i at hele prosessen med omfordeling av folk stoppet opp. Pr. i dag ligger det 11 mann fra OSL som assistanse i N.Norge. I tillegg ble det jobbet over 4000 timer overtid i januar måned. Permitteringer eller oppsigelser i produksjonen i LM-Norway synes derfor noe fjernt, med mindre man gjør dramatiske reduksjoner i rute-programmet.

Knut



**NFO REQUESTLOG**

I et forsøk på å få en bedre oversikt over det totale jobbvolumet vi utfører, har styret fått trykket opp egne NFO "requestlogger". Hensikten er å få kartlagt all tid vi bruker på ekstraarbeid som vi utfører. Arbeid som aldri blir skrevet i A/C log. Det kan være alt fra ekstrautkallelser for å svare på spørsmål fra cockpit, til installering av sykebærer.

Under: NFO's requestlog.

På SAS Commuterfly registreres disse typer arbeide ingen steder i SAS systemet. Loggen er først og fremst myntet på Norlink F-50 operasjon. Alle log slippene sendes NFO kontoret for registrering og oppfølging.

Allerede i dag, kun 14 dager etter at vi sendte ut loggene til stasjonene, renner det inn med loggark fra det ganske land. Selv vi er overrasket over volumet på det uregistrerte arbeidet. Vi kan allerede si at loggen har vært en suksess. Vi kan nå bedre dokumentere våre påstander når diskusjonen kommer om utvidelse av sjekkintervaller og kun tilstedeværelse av teknikere på nattskift. Vi ber alle på linjestasjonene om å følge opp den gode starten med requestloggen. Hjelp deg selv til å sikre din arbeidsplass i fremtiden. Fyll ut og send inn loggslippene.

Knut




FLIGHT No.	DEP STA	A/C REG	D	D	M	M	Y	Y	SEQ. No.

Subject

Complaint

Sign.



Avd. SAS

Action

MNHRS	Action STA	D	D	M	M	Time	Sign.

Pensjonsberegning for utestasjonerte flyteknikere i SAS.

Den 31. januar i år ble det satt sluttstrek for pensjonssaken, for våre utestasjonerte. Dermed falt den siste delen av en ca 3 år gammel sak på plass. Fra tidligere har partene blitt enige om fremtidig beregningsmodell for innrapportering til folketrygda. Det som sto igjen var hvordan korrigerings av tidligere innrapportert pensjonsgrunnlag skulle behandles.

Atale som ble inngått mellom SAS og NFO avd. SAS sier nå at flyteknikere som har vært utestasjonert i mer enn 4 hele år under perioden 1967 til -87, vil få korrigert opp sitt pensjonsgrunnlag med 25% under utestasjoningsperioden.

Ved utregningen av pensjonen forutsettes det at norsk folketrygd og eventuell pensjon fra utestasjoningslandet til sammen er lavere enn det avtalte nivå.

Eventuell differanse utbetales av SAS slik at folketrygdsytelsene og pensjonstillegget til sammen utgjør ny korrigert "folketrygd". Pensjonstilleggets størrelse i kroner fastsettes først når pensjonen første gang blir aktuell og reguleres senere i takt med folketrygdsytelsens grunnbeløp hvert år.

Med bakgrunn i denne avtalen vil SAS avtale med de berørte, en individuell beregningsmodell som skal anvendes når vedkommende går av for aldersgrense.

For dem som ønsker ytterligere informasjon om avtalen, Ta kontakt med NFO avd. SAS kontoret.

K.H. Paulsen

*K.H. Paulsen*



## Optical publishing

An interesting new development at British Airways is the use of CD-ROM Technology. British Airways, Boeing and Maxwell Data Management Ltd have been working together to perfect an optical data retrieval system. The Maxwell Data Management System (MDMS) is computer based CD-ROM technology for storing, retrieving and revising aircraft maintenance documentation. As a PC based workstation it replaces microfilm reader/printers with an intelligent interactive system.

MDMS provides rapid access to aircraft manual text and illustrations through a variety of fast retrieval methods. After the information is retrieved, it can be displayed on the screen or printed. Over 250.000 million page would be available at any one time, stored on 4.72in CD-ROM disk. An extensive indexing scheme is used to allow the user to search for a word, phrase, part number or reference number.

Initially covering the Boeing

757 maintenance manual and its illustrated parts catalogues, the system has been under test for over two years. Now acknowledged by the airline community as a sophisticated and powerful tool, British Airways intends to implement over 60 systems using Compaq personal computers in 1990. Using an Hitachi optical disk drive, a 19in colour monitor and Hewlett-Packard Laser Jet II printers, the CD-ROM system will be used in Gatwick, Glasgow, Manchester and Heathrow on the shop floor and in technical support, production planning and stores.

Engineers' reactions have been favourable towards this new form of electronic publishing and few would like to return to microfilm. Other airlines and manufacturers involved with CD-ROM include American Airlines, Aerospatiale, Rolls Royce and United Airlines. Much work remains to be done on the setting of standards for software, indexing, catalogues and retrieval. Bob Thomas, Technical Information Services (TIS) Manager, at British Airways is actively involved in the Air Transport Association's ATA SPEC.100 on setting standards for the use of digital data including CD-ROM.



- KRAV TIL OMSTILLING ØKER SYK-  
EFRAVÆRET.

Økede krav til hurtige omstillinger og mer effektivitet i bedriftene er i dag langt viktigere årsaker til sykefravær og problemer arbeidsplassene enn fysiske belastninger og forurenset arbeidsmiljø.

av YNGVE HELLESTØL

Det mener konsernoverlege ved bedriftshelsetjenesten i Bergen Bank, Arnhild Marie Hjelman. Økede krav til ansatte, skjerpede krav til effektivitet og stadig hyppigere omstillinger bryter opp alle etablerte mønstre som finnes i bedriftene. Når man vet av arbeidsplassen og -miljøet utgjør en større og større del av det sosiale nettverk for hver enkelt, fører de stadig økende krav til omstilling og effektivitet til usikkerhet, utrygghet og angst blant ansatte, mener Arnhild Marie Hjelman.

Hun sier at holdningsendringer må til for at folk som ikke mestrer omstillingen, og som ikke klarer å følge den rette karrierevei, ikke skal karakteriseres som mislykket.

Spørsmålet om bedriftshelsetjenestens plass og oppgaver i

tiden fremover skal settes i søkelyset under Solstrand-konferansen "Bedriftshelsetjenestens arbeidsmuligheter og tilpassning til et arbeidsliv i omveltning".

- Hvis omstilling er mest lønnsomt, er spørsmålet hva vi kan gjøre for å få til en raskest mulig omstilling som kan føre til øket produktivitet. Det krever kunnskap om mennesker og menneskelig verdigrunnlag. Bedriftshelsetjenesten er i ferd med å få en langt viktigere rolle i forbindelse med omstillinger i bedriften, og omstillingen setter også nye krav til denne virksomheten i bedriftene, mener Hjelman.

- Folk blir ikke lenger syke av forurensning på arbeidsplassen, men det psykiske presset gjør folk syke, mener hun. Derfor må også bedriftshelsetjenesten tilpasse seg og bli mer opptatt av arbeidssituasjonen for den enkelte ansatte langt utover det rent fysiske arbeidsmiljøet. Det setter krav til bedriftshelsetjenesten og sees blant annet ved at langt flere av bedriftslegene nå har gjennomført studier i arbeidspsykologi. Det er viktig å ha en helhetstankegang når det gjelder å vurdere hva som er nødvendig for å sikre størst trivsel og

(forts. neste side)

effektivitet blant ansatte i en tid med stadig sterkere omstillinger, mener Hjelmen.



REPRESENTANTSKAPS MØTET DEN  
26. JAN I BERGEN.

Møtet ble holdt på SAS Royal Hotel i vanlig stil. Frammøte lørdag kl.1200 til lunch. Møte fra kl.1300 til 1900. Middag kl. 2000, og et kort møte søndag kl.1000 til kl. 1100.

Antallet møtedelegater i år var 33, og Busy Bee teknikere var med for første gang.

De viktigste sakene var valg, godkjenning av regnskapet for 1990, budsjett for 1991. Samt rapport fra komiteer og avdelinger.

TROND.



OPPRETTHOLDELSE AV STANDARD  
PÅ "LEASEDE" FLY.

Det økende antall fly som passerer fra en operatør til en annen på kortvarig leasingkontrakter, har ført til bekymring rundt de enormt forskjellige vedlikeholdsstandarder som ytes på "leaset" utstyr. Vi skal her se på de ulike tema og skritt som blir tatt i USA og Europa for å innføre standardiserte internasjonale krav. Artikkelen er "sakset" fra desembernummeret til "Aircraft Maintenance

Internationale" og skrevet av en Mr. Ian Verchere.

There was a time when .... eierkontrakt på kommersielle fly var et godt bevart verdipapir. Dette var før tiden med "utenfor budsjett" erhvervelse - da flyselskapene ble drevet av pensjonerte militære/piloter med sjeldne fremstøt av de "rette" flykontrakter. I dag er alt dette forandret. Det er mer og mer finansfolkene som trekker i trådene. Ett uttrykk for den nye vektleggingen på "cash flowkulturen" har vært den enorme veksten i "leasingteknikker" ved finansiering av utstyrs-utskiftingsprogrammer. For eksempel utgjør for tiden to store flyleasingselskaper - GPA og ILFC - rundt 23 % av Boeings ordrebok. I følge Aerospace Industries Association (AIA) i USA, vil over 60 % av verdens fly være på en eller annen slags leasingordning ved midten av 1990-tallet. Den høye andelen "leasede" fly, og særlig det stadig økende antall fly som går fra en operatør til en annen på kortsiktige leasingkontrakter for å drives i land med enormt forskjellige flydyktighetskrav, har ført til økende bekymring blant reguleringsmyndigheter rundt integriteten til vedlikeholdsprogrammene for disse "eierløse flyene".

(forts.neste side)

Delvis som en anerkjennelse av dette problemet, men også på grunn av mangelen på vedlikeholdsfaciliteter rundt om i verden, har Guinness Peat Aviation (GPA) inngått et fellesprosjekt med Swissair og Lufthanse for å utvikle en vedlikeholdsbase ved Shannon Airport i Irland. Imidlertid er dette det eneste tilfelle der et "leasing"-selskap har involvert seg i detaljene ved flyvedlikehold; det dekker bare selve flyet og det vil ikke bety at operatører av GPA fly vil bli tvunget til å få dem vedlikeholdt i Shannon. Dessuten, viser de andre leasingselskapene ingen tegn til å ville følge GPA og investere i sine egne faciliteter. Bortsett fra spørsmålet om nåværende faciliteter, er i følge visepresidenten for sivil luftfart, Bob Robeson, tiden nå kommet for både sivil luftfart og flyindustrien til å ta opp i sin fulle bredde og løse reguleringsproblemer forbundet med overførsler av "leasede" fly. I følge Herr Robeson er det maktpåliggende at det blir utviklet prosedyrer som gjør det mulig å overføre fly mellom myndighetsområder med et minimum av forsinkelse, og unødvendig papirarbeid.

I USA tok transportkomiteen i AIA opp spørsmålet om økt leasingfinansiering og overfø-

ring av fly over landegrensene i april 1989, der den sammen med foreningen av europeiske produsenter (AECMA) var vert for en skjellsettende konferanse om flyleasing i Washington DC. I nærvær av sivile luftfartsmyndigheter, leasingfirmaer, flyselskap og produsenter fra hele verden, presenterte konferansen reguleringsfolk for en samlet innsikt i noen av vanskelighetene forbundet med overføring av fly over landegrensene, og foreslo tiltak for å begynne å eliminere noen av disse vanskelighetene. I kjølvannet av konferansen ble Komiteen for Internasjonal Overføring av Fly (ITAC) etablert med hovedformål å lette overføring av fly og komponenter på en sikker og effektiv måte mellom land. Innen denne rammen har den nydannede komite hovedsakelig fokusert på nye/brukte fly, komponenter og beslektede saker inklusive sertifisering, vedlikehold og flightoperasjoner.

ITAC er allerede i ferd med å få grep om nøkkelfaktorer som kan føre til fellesstandarder for "leasede" fly, ikke minst vedlikeholds"rulleblad". Andre saker som er under betraktning gjelder byggestandarder, felles flightmanualer, regelharmonisering, akseptering av pilot/mekanikersertifikat og stan-

(forts. neste side)

dardiserte administrative prosedyrer og nasjonale lover. Ellers setter Association of European Airlines (AEA) og det amerikanske Federal Aviation Administration (FAA) fingeren på det de føler er de grunnleggende krav til felles fly "rulleblad" og til forflytning av disse flyene fra ett myndighetsområde til et annet.

Under ledelse av det europeiske Joint Aviation Authorities (JAA, som representerer 13 europeiske land, og FAA, er planen å sveise det beste av disse tre dokumentene sammen til ett enkelt, akseptabelt Rådgivende Sirkulære som behandler fly-"rulleblad" på en slik måte at et flys status kan fortolkes mer universelt. For å sette omfanget av slike reguleringsreformer i et slags perspektiv, er det verd å forstå det antallet fly som sannsynligvis vil bli involvert. I følge Avitas Aviation, de amerikanskbaserte fly og vurderingskonsulentene, var det 8482 jetfly i drift rundt om i verden ved utgangen av 1989 (unntatt ca. 250 sovjetbygde jetfly som ikke var i drift hos Aeroflot). Av disse var 8335 drevne av flyselskap og de resterende 147 var drevne av flyforhandlere og utleiere. Ennskjønt prognoser for levering av nytt utstyr og utstyr som tas ut av drift varierer, foretar Avitas et forsiktig

overslag for de neste 10 årene der de beregner den globale jetflyparken til 13114 fly i år 2000, en økning på 55% fra 1989. Dette er basert på leveranser av 6950 nye fly og uttaking av 2318 gamle. Hvis man ser over horisonten til år 2010, venter Avitas en globalbestand på 16116 fly som gjenspeiler ytterligere 5886 leveranser og 2884 uttakinger.

Til tross for den nåværende økonomiske usikkerhet, forutser mange synske spåmenn utviklingen av overkapasitetsproblemer. Disse vil bli særskilt markerte innen rekkene av eldre flyselskap, hvor mange allerede ville vært nedlagt hadde det ikke vært for kapasitetsmangelen i slutten av 1980-årene. I følge Avitas, vil det ta noen år å slite opp denne kapasiteten og den kan resultere i at visse ordrer på nytt utstyr vil bli avbestilt eller utsatt. Samtidig vil den få betydelig innvirkning på bruken og verdien av gamle fly. Følgelig vil antallet aldrende, vedlikeholdshungrige fly innen rekkene av verdens luftflåter fortsette å øke. Ikke overraskende har derfor spørsmålet om aldrende fly høynet interessen for internasjonale vedlikeholdsstandarder og hvor konsekvent de blir overholdt, særlig når de blir "leaset".

(forts.neste side)

Etterhvert som de som regulerer lufttransport har lært å bedre forstå leasingstrukturer, har de også forstått at fullt nedbetalte salgs- og tilbakeleasede jetfly befinner seg ikke bare i kategorien aladrende fly, men blir også ofte leiet ut på kortsiktige operatørleasinger. Fordi operatørleasinger kan medføre hyppige bytte av flyselskap, miljø (både klimatisk og vedlikeholdsmessig) og myndighetsområde, er muligheten for å falle utenfor målestaven til enhver reguleringsorgan svært reell. Siden en stor del av nåværende og fremtidig utstyr vil tilhøre banker og leasingfirmaer, er det like stor bekymring for nøyaktig hvor kompetente disse finansinstitusjonene er til å forstå og vurdere kvaliteten på det vedlikehold som blir tilbudt deres flygerutstyr. I USA, for eksempel, betraktes FAR-129 i FAAs reguleringskodeks, som styrer "utenlandske luftbefraktere og utenlandske operatører av amerikansk-registrerte fly som er engasjert i felles befraktning", med stigende bekymring av landets industrispesialister.

Begravet i reguleringsssvadaen som angår "leasede" fly er et sentralt juridisk svakt punkt som volder amerikanske reguleringsfolk mye bry. Blant annet slår dette punktet fast at "den

utenlandske operatøren må vise at han er i stand til å operere under utlånerens vedtatte vedlikeholdsprogram og at han også er i stand til å oppfylle de vedlikeholds- og operasjonskrav som er spesifisert i utlånerens minimums utstyrliste". I følge Otto Schoenholzer, formann i FAAs Vedlikeholdsrevisjonsråd (MRB) og spesielt involvert i FAR-129, er det som bekymrer regelmakerne og alle de som lar seg veilede av dets standarder det faktum at det er utlånerens og ikke FAAs vedtatte vedlikeholdsstandarder som synes å utgjøre det underliggende krav. "Vi vet gjennom erfaring", fortalte Herr Schoenholzer til Aircraft Maintenance International, "at operatører, dersom de vet at det dreier seg om et "leaset" fly, vil utsette så mye vedlikehold som de kan til slutten av "leasing"-perioden fordi dersom det ikke er noe i deres program eller leasingkontrakt som sier at flyet skal oppfylle en viss standard, vil de ofte uthale for å spare penger". Herr Schoenholzer husket et eksempel fra sin tid som vedlikeholdsmanager før han kom med i FAA, som gjaldt tre USA-registrerte B747-fly som var kommet tilbake fra offshoreleasinger. "Da flyet ble undersøkt og vedlikeholdsnivået taksert, trengtes det over 1.5 millioner dollars for å få hvert av

(forts.neste side)

flyene tilbake i drift". "De hadde landingsutstyr som var foreldet, motorer som var foreldet og det var på tide med tunge inspeksjoner".

"Eieren av disse flyene, en større amerikansk bank, kunne ikke tro de kostnadene det var snakk om og sendte en representant ned for å undersøke selv". Som et resultat av dette, sa Herr Schoenholzer at banken skjønnte at den trengte profesjonelle vedlikeholdsfolk i sin stab som var i stand til å vurdere statusen på flyutstyret, for å forsikre seg om at den kunne oppspore og sjekke tilstand og vedlikehold på sine fly og unngå å underskrive ytterligere leasingkontrakter med like utilstrekkelige vedlikeholdsforskrifter. Herr Schoenholzer sa at de tre flyene ble leaset for ytterligere to år og de eies og opereres nå av en ledende amerikansk befrakter. "Denne gang hadde operatøren hvert av disse B747-flyene inne til grundig vedlikehold i over 30 dager for å bringe dem opp på deres vedlikeholds- og flydyktighetsstandarder". "Det dreide seg bokstavelig talt om hundretusener av arbeidstimer og kostet en formue".

Herr Schoenholzer som har arbeidet i USA, Europa og u-land og sett flyenes status og de varierende vedlikeholdsorgani-

sjasjonene rundt om i verden, uttrykker bekymring over mangelen på flykontroll i mange land. En av hans største bekymringer er holdningen blant enkelte reguleringsmyndigheter om at, selv om et fly opereres ut og inn av deres land, dersom det er utenlandsregistrert "er det ikke ett av våre". Han tror at ratifisering av ICAOs 83b, som gir utenlandske reguleringsgrupper myndighet til å inspisere alle fly som kommer inn i deres land, ville være et annet skritt i riktig retning.

Herr Schoenholzer føler også at utlånere er blitt mer effektive i å kontrollere vedlikeholdet av sine fly og oppfordrer dem til å kreve at operatørene skal vedlikeholde flyene i henhold til produsentenes spesifikasjoner. "Mange operatører vil si at de har en fase C sjekk eller D sjekk som i virkeligheten betyr at de bare vil oppfylle en del av kravene", sa han. For å unngå smutthull, må leasingkontrakten derfor være svært spesifikk i måten den er utformet på. Selv hvor vedlikehold på C sjekknivå er påkrevd, kan en slik C sjekk være forskjellig fra den som praktiseres i en annen organisasjon". "For eksempel, kan jeg bryte min C sjekk ned i fire deler og gi deg minimumskravene for å underskrive en gjennomført C sjekk før jeg returnerer flyet til utlåneren", sa

(forts. neste side)

Herr Schoenholzer, idet han tilføyde at han føler at dette er noe særlig finansfolk trenger å gardere seg mot og derfor lønner det seg for dem å ha noen i staben som er teknisk kvalifisert til å vurdere vedlikeholdsorganisasjoner.

I følge FAA, utgjør FAR-129.14, til tross for tvetydigheter, det grunnleggende rammeverk for å drive gjennom et vedlikeholdsprogram for "leasede" fly. En juridisk hake er imidlertid at FAA reguleringer vender seg til operatører mens ordlyden snakker om utlånere. Før den tvinger sin vilje på leasingsamfunnet, vil derfor FAA søke en juridisk tolkning av det eksisterende språket for å se om det har det som tren- ges. I mellomtiden deler det europeiske JAA FAAs bekymringer rundt "leasede" fly. JAA ble grunnlagt i 1979 for å utvikle

felles luftdyktighetsregler for å "lette utviklingen og serti- fiseringen av felles utsikter og lette import og eksport av aero-nautiske produkt". Det har etterpå utvidet sitt område til å gjelde vedlikehold og opera- sjoner og gjennom Felles Luftfartskrav (Joint Aviation Requirements; JAR) samarbeider det nå nært med FAA på en lang rekke felter som har med fly- regulering å gjøre.

I følge sjefen for operatør- standarder i det britiske Civil Aviation Authority, John Saull, "har EF-Kommisjonen fremlagt et forslag som ville kreve at alle JAA-land måtte vedta JAR regle- ne innen utgangen av 1992". Disse forsøk på å "harmonisere" intraeuropeiske prosedyrer er også i ferd med å bre seg over Atlanteren hvor det forekommer en betraktelig mengde samarbeid og koordinering rundt dannelsen av en fellesavtale om et felles

(forts. neste side)



Maintenance Review Board (MRB). "Dette er en høyst betydelig utvikling", fortalte Herr Saull til Aircraft Maintenance International, "som vel kunne bli et akseptert verdensomspennende dokument for overføring av nye, reparerte eller overhalte flykomponenter". Siden felles vedlikehold, særlig for "leaset" utstyr, uunngåelig innebærer en stor del internasjonalt samarbeide, vil fellestiltaket mellom FAA og JAA sannsynligvis utgjøre en milepæl. På et møte ledet av Herr Schoenholzer hvor det deltok reguleringsmyndigheter fra USA, Canada, Storbritannia, Sverige, Tyskland og Frankrike i London sist juli, ble det etablert en arbeidsgruppe bestående av JAA, kanadiske og amerikanske myndigheter med FAAs Russ Unangst som formann.

Gruppens hovedformål vil være å utvikle reguleringsdokumenter som passer inn i eksisterende nasjonale rammeverk for å unngå kompliserte juridiske knuter eller behovet for ny lovgivning i enkelte land. Herr Schoenholzer håper at det på denne måten kan utvikles et felles Rådgivende Sirkulære som kan gi veiledning for både operatører og reguleringsgrupper og eliminere en masse problemer som man ofte støter på på dette feltet. Med en gang krav om fly "rulleblad" er etablert, "bestemmer det mye av den typen

av vedlikeholdsprogram som trengs", sa han. "Det ene følger det andre". Ennskjønt man er tilbakeholdende med å snakke om standardisert vedlikehold på dette stadium, håper FAA at dette samarbeidet til slutt skal føre til harmoniserte sertifikasjonskrav. Som sådan, ser man for seg en felles MRB for hver flytype i tillegg til ulike vedlegg som dekker land-til-land klimatiske og operatørkrav som trengs og hvor det trengs. Idéen vil være å forsyne hver operatør med informasjon som han kan utvikle sitt eget program fra. Alt dette er i følge Herr Schoenholzer særskilt viktig for leasingsektoren.

Til syvende og sist, uten ett eller annet nivå av standardisering på dette området har leasingfirmaer ingen reell kontroll med vedlikehold i det hele tatt. Slik inkonsistens, særlig hvor fly overføres mellom myndighetsområder, betyr at en totalforståelse av et flys vedlikeholds "stamtavle" ikke alltid er mulig, med mange flyselskaper som holder dårlige "rulleblad" og ingen reelle krav om at de skal gjøre noe annet.

Med utsikt til at flere felles regler som skal styre flyenes "rulleblad" og vedlikehold nå er på trappene, vil ikke-eiere av flyselskaper og utlånere

(forts. neste side)

snart se slutten på deres tid i klinisk avsondretthet. For mens det opprinnelige målet er å utvikle regulerende retningslinjer rettet mot "leasede" fly, har FAA også til hensikt å gjøre noen av disse kravene obligatoriske.

Som en her ser - et "Growing" problem med tydelig aspekt til "NIS-problemene" innen shipping. Et minimum av vedlikehold på "eierløst" produkt uten oppfølging - vil det bli fremtidens flyvedlikehold?

Gunnar Johnsen



SAS COMMUTER OVERTAR ALLT VEDLIKEHOLD SELV.

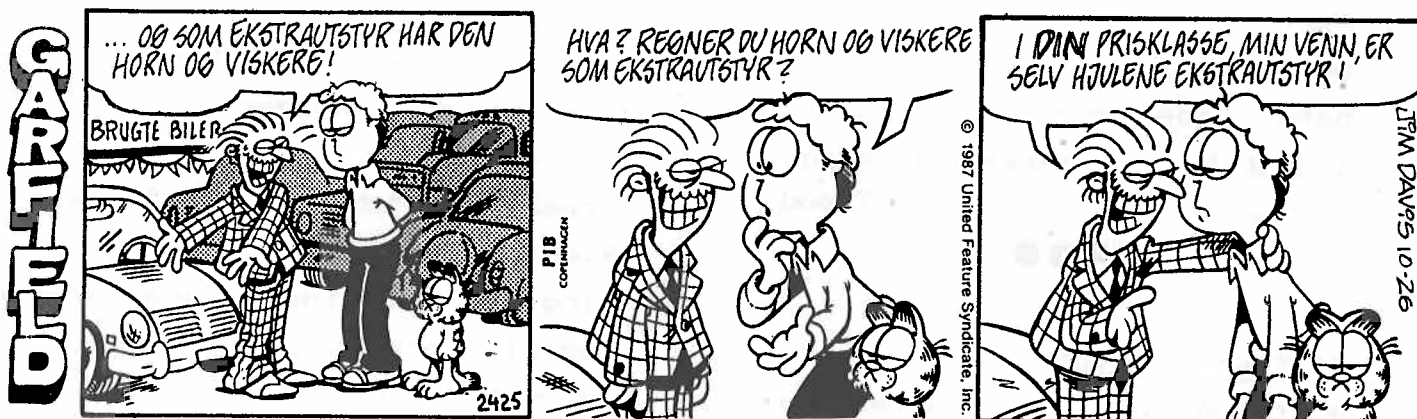
Samtidig ønsker de å "handle" all DC-9/MD80 for SAS nord for Trondheim. Disse signalene har vi fått fra ledelsen.

SAS Commuter har satt igang et stort og meget dyrt prosjekt i N-Norge. Rutetilbudet har blitt

veldig bra, med støysvake og drivstoffvennlige fly. Men dårlig driftssikkerhet og dårlig dokument underlag gjør at flyene raskt blir stående på bakken. Videre er det bare 7 fly som visstnok skulle fly i et hub and spoke system. Men her dreier det seg jo bare om spokes. Slik at det blir store avstander mellom flyene, og det blir svært vanskelig å utnytte flyene ved flybytte reservefly o.l..

Før oppstarten av Norlink, var prosjekt gruppen i kontakt med flere brukere og verksteder til F-50. Blant annet Busy Bee og Norrøna. De var lutrer øre til all informasjon om driftssikkerhet og virkelig kostnadsramme for reoperasjon og vedlikehold. Man kan virkelig lure på hva som drev den gjengen. Hver eneste innen teknisk av SAS som fikk se planene rett før oppstart, ristet hjelpeløst på hodet. ALLE visste hvordan det ville gå. Hadde undertegne-

(forts.neste side)



Selv når man kjøper bil, bør man holde tunga rett i munnen.

---

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

---

de f.eks. i samarbeide med NFO vært ansvarlig for å sette iga-  
ng et like dårlig underbygd  
prosjekt, ville vi ha blitt  
satt i fengsel alle man. Men  
ikke de høye herrer i SAS Comm-  
uter nei. De sitter fortsatt og  
skal drive flyselskap. Nå skal  
de ta over all teknisk i N-  
Norge også. Jommen sa jeg smør.  
Et så stort og komplisert opp-  
legg som dette innebærer, krev-  
er kompetanse, innsikt, erfari-  
ng og hundre ting til. Jeg  
håper dette blir vurdert nøye,  
også på "policy" plan i SAS  
Airline.

Både SAS som flyselskap og vi  
som teknikere har mistet vårt  
rennome i N-Norge, og jeg er  
sikker på at dette går kun  
en vei hvis ikke dyktige ressu-  
rser blir satt inn. Det er  
noe vi allerede har og har  
hatt side annen verdenskrig  
i SAS Line Maintenance Norge.  
Trond.



ALLT KAN LEASES.

Nytt på leasing fronten, er  
nå leasing av teknikere. Euro-  
link i CPH som er den sydlige

del av SAS Commuter, leaser  
alle teknikere de trenger av  
SAS Airline.

Etter det jeg forstår, føler  
de danske teknikere seg ikke  
komfortable med ordningen.  
Forskjellige sider av arbeids-  
forhold, ansvarsforhold og  
hvilke retningslinjer som skal  
brukes er noe uklart.

NFO avd SAS Norge, tar klar  
avstand fra en slik modell  
i N-Norge. Og forklarer at  
de beste forutsetninger for  
god driftssikkerhet på F50  
nettet i N-Norge er at vedlike-  
hold og ettersyn utføres og  
planlegges av SAS Line Mainten-  
ance Norge.

Vi har nå fått sett og bevist  
hvordan det kan gå når utenfor-  
stående, uten nok innsikt i  
operasjonelle begrensninger og  
teknisk virkelighet for dagens  
fly, gis frie hender.

Det er kanskje lett å være ett-  
erpåklok. Men man skal være  
klar over at all kyndig veiled-  
ning fra avdelinger innen SAS,  
som ble forsøkt gitt, ble avfe-  
id med "dere er ikke i stand  
til å tenke nytt"

Etter det jeg kan forstå, var  
(forts. neste side)

det kun økonomenes beregninger og kalkyler over hvor rimelig det kunne være å drive et flyselskap, som ble hørt.

Og de samme herrer har meget fordelaktige ting å si om leasing. Så vi får se da!

Trond.



# BUSY BEE

## FOKKER 50

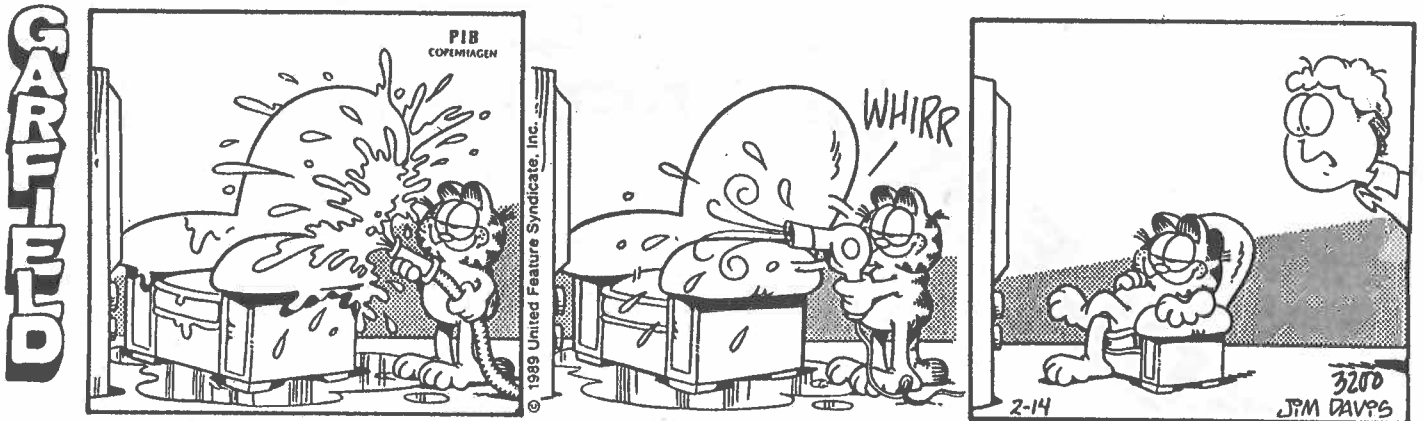
NYTT FRA BUSY BEE FORTS.

ut på grunn av dette. Det er helt enestående av Forsvaret å si nei til en 737 med cargodør. Det er heller ikke lett å konkurrere med Norway Airlines som går ut i media og erklærer at de kan fly med et tap på 10 mill. kroner i året.

Morten Gabrielsen.

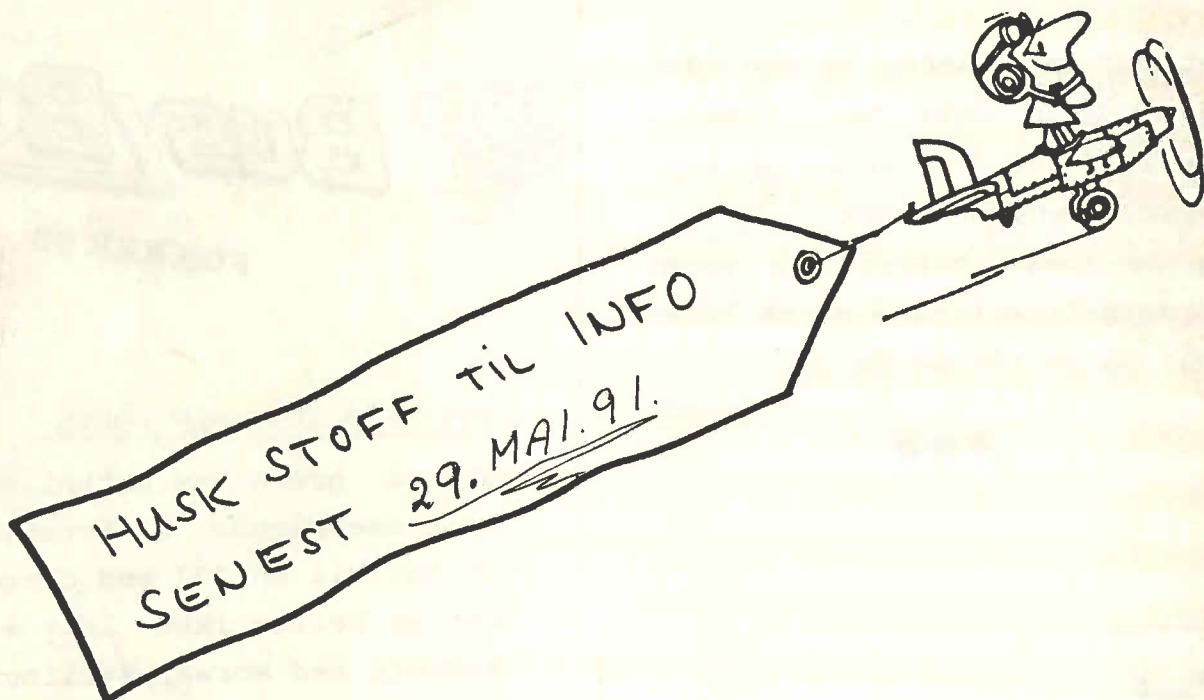


 **NFO** norsk flytekniker organisasjon  
Postboks 60, N-1330 OSLO LUFTHAVN



Ettersom ROGER INOP av en eller annen grunn har begynt på typekurs igjen, har jeg kompensert det med noen flere tegneserier. Kjenner jeg han rett, dukker han nok opp igjen til neste utgivelse. Bildet over: Her viser Garfield hvor enkelt det er å gjøre selv store forandringer.

Red.



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