



INFO

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

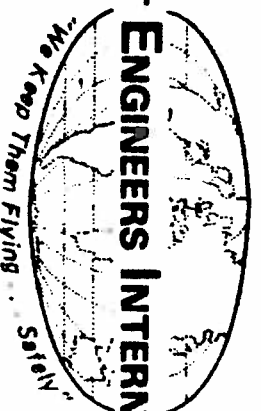
NR. 2-91

AV INNHOLDET:

DET SENTRALE TARIFFOPP-
GJØRET 1991.
KOMPETANSEKRAV FOR FLY-
VEDLIKEHOLD.
SOLAKONFERANSEN 1991.
NYTT FRA FLYSELSKAPENE.

MEDLEM AV

AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL





NFO

norsk flytekniker organisasjon
SENTRALSTYRET - 91

FORMANN	ROLF DYBWAD	Braathen Varnes	arb. 07.825950
	<u>Ugleveien 23, 7500 Stjørdal</u>		priv. 07.825427
NESTFORMANN	JAN HENRIKSEN	SAS BGOOM	arb. 05.236510
	Skaret 9, 5355 Knarrevik		priv. 05.331612
ORG. SEKRETÆR	EGIL FØRRISDAL	SAS OSLTS-E/4	arb. 02.597516
	<u>Sørumslia 33, 3400 Lier</u>		priv. 03.840972
TEKN. SEKRETÆR	SVEIN HANSEN	SAS EVEOM	arb. 082.82294
	<u>Bjellund, 8534 Liland</u>		priv. 082.84101
KASSERER	DAG LANGE LAND	Braathen Varnes	arb. 07.825950
	<u>Holmekollveien 1, 7550 Hommelvik</u>		priv. 07.971450
INFO REDAKTØR	TROND HEDSTEN SAS TRDOM		arb. 07.825447
	<u>Kongensgt 31, 7500 Stjørdal</u>		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 Richarssen	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	TROND HEDSTEN TRD
AVD. WF	NILS TERJESEN BOO
AVD. SAFE	JAN K. LANGE BRO SVG
AVD. SAS	BJØRN STARHOLM FBU
AVD. STERLING	MAGNE GULDSTEIN GEN
AVD. FOF	JARLE STRØMSENG FBU
AVD. BB	MORTEN GABRIELSEN FBU

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
T. 07 825447
eller privat
T. 07 825093

FORMANNEN HAR ORDET.

Jeg tenkte å kommentere tariffoppgjøret i dette innlegget i INFO, men det er andre som tar seg av det denne gangen.

Det jeg er opptatt av nå er faktisk det at vi pr. i dag organiserer så godt som samtlige flyteknikere i selskaper av noe størrelse her i landet. Jeg ser da bort fra de som arbeider på fly hvor vingene går rundt. Der er det etter det jeg er blitt fortalt ganske på samme måte, men det gjelder flyteknikere på helikopter og de organiseres i Helikopteransattes Forbund.

Etter at vi for en tid tilbake fikk innmelding fra flyteknikerne i Busy Bee, var det bare Norsk Air tilbake av selskap som er av noe størrelse. Nå har vi fått innmelding fra flyteknikerne der også og jeg ønsker disse hjertelig velkommen i NFO.

Det vil si at vi er kommet et bra stykke på den veien vi startet i 1969. Nå er jo som kjent foreningen adskillig eldre, men en kan vel si at uten Jon Giævers innsats i de dager ville vi ikke hatt en organisasjon for flyteknikere med dagens levedyktighet. Jeg føler meg overbevist om at i dagens situasjon med egen Hovedavtale og Tariffavtale er vi rimelig godt skodd i tida framover. MEN:

Det er skjær i sjøen.

For å komme bare litt inn på tariffoppgjøret, så ville Flyselskapenes Arbeidsgiverforening ha inn en protokolltilførsel om noe komitearbeide. Det sa vi var OK, men betingelsen var at vi ville da sette ned en komite som vurderte flyteknikerens pensjonsforhold. Svaret fra arbeidsgiversiden var ikke uventet:

"Intet komitearbeide".

Jeg kan ikke annet enn konstatere at arbeidsgiversiden ikke er villig til å ta opp til diskusjon våre behov for å diskutere pensjonsforhold for flyteknikere. Dere kan like det eller ikke. Realiteten er at de menneskene som er ansatt i personalavdelingene i å diskutere pensjonsforhold med andre ansatte. Ikke vet jeg om de har ordnet seg sjøl feite pensjoner eller lukrative betingelser, men å møte oss for å prate pensjon for flyteknikere var de altså ikke villige. Det får dere tolke som dere vil.

Rolf Dybwad

REDAKTØREN HAR ORDET.

Kjære leser. Det er nå rett før sommerferien, og mange ansatte innen flyselskapene har fått beskjed om at de er overflødige, og må slutte. Alle får hjelp på en eller annen måte, men det må være en ordentlig ubehagelig beskjed å få. Jeg håper nå at bølgedalen har tatt slutt, og at det begynner å gå oppover igjen.

Ellers innen foreningen er det et hyggelig og godt miljø, og nye medlemmer strømmer inn som aldri før. Teknikerene i Norsk Air er de siste på stammen, og velkommen skal dere være.

Vi har også notert oss at det stadig dukker opp kvinnelige flyteknikere i flere selskaper. Sist var det Nina Høitomt i Braathens SAFE, og fra før Evelyn Andersen i Widerøe og Turid Rasmussen i SAS. Videre jobber det jenter på alle plan innen flyvedlikehold, så det er heldigvis noe som skjer på den fronten også.

Med dette ønsker jeg dere en riktig god sommer.

Red.



forts. Solakonferansen.

Blant piloter er man redd for at en rapport kan føre til at vedkommende som skriver rapporten blir anmeldt. Dette kan føre til at viktige opplysninger blir holdt tilbake. Derfor ønskes en noe mer anonymisering av rapportutsteder.

Åpenhet i rapporteringsrutiner er kostnads- og ressurskrevende, men det blir avdekket feil i rutiner og forskrifter som er helt nødvendige. I en slik sammenheng er rask feedback viktig for resultatet og den videre utvikling. Mr. Hidden, som utredet en togulykke i England uttalte følgende: "It

has to be said that a concern for safety which is sincerely held and repeatedly expressed but, nevertheless, is not carried through into action, is as much protection from danger as no concern at all". Dette skulle være klar tale.

Det var mye interessant og nyttig på konferansen i år. Det kan nok på grunn av tiden ha blitt noe overfladisk, men en ting er sikkert - og det er at flyteknikerne kan bidra med mye nyttig på en slik konferanse. Neste konferanse blir 12.-13-mai 1992.

Jan Henriksen

KOMPETANSEKRAV TIL TEKNISK PER-
SONELL INNEN SIVIL LUFTFART.



Av opplæringssjef Gunnar
Strand, Helikopter Service A/S

Sikkerhet og økonomi er nøkkelord innen luftfart. Kvalitet må bygges inn i alle arbeidsoperasjoner. Opplæringen av teknisk personell er meget vesentlig i denne sammenheng. Opplæringsrådet for flyindustrien er i ferd med å avslutte et omfattende arbeid med nye opplærings og fagplaner.

Gunnar Strand er formann i Opplæringsrådet (OR) for flyindustrien. Til daglig ansatt som sjef for teknisk opplæring i Helikopter Service A/S på Sola. OR er sammensatt av personer utpekt av Flyselskapenes Arbeidsgiverforening og Jern- og Metallarbeiderforbundet. Det omfattende arbeidet med nye opplærings- og fagplaner er nå i ferd med å bli avsluttet.

Internasjonale krav.

Et luftfartøy vil på en enkel flying kunne overfly mange nasjoner. Det er derfor viktig at reglene for vedlikehold og operasjon av et luftfartøy er felles og godkjent av de enkelte nasjoner.

All sivil luftfart og vedlikehold av luftfartøy er forankret i den internasjonale sivile luftfartsorganisasjonen ICAO som er underlagt FN.

ICAOs viktigste målsetning er å sikre at den internasjonale sivile luftfart foregår etter ensartede sikkerhetsbestemmelser, og at vedlikehold og operasjon blir utført av personell som har godkjent kompetanse.

Kompetansekravet innen luftfart vil alltid være i fokus. Det må hele tiden tilpasses teknologien og være av høy kvalitet og ensartethet.

Norge ratifiserte avtalen med ICAO, 30. januar 1945. ICAO Annex som setter krav til personell som skal utføre vedlikehold av luftfartøyer er minimumskravet som Norge som luftfartsnasjon må rette seg etter. De implementerte kompetansekrav som Norge bruker vil være gjengitt i Bestemmelser for Sivil Luftfart (BSL C 7-1).

Eget opplæringsråd.

Opplæringsrådet for flyindustrien ble opprettet i mai 1983. En av de første aktuelle saker var å utarbeide kompetansekrav til de forskjellige faggruppene til en autorisert organisasjon

som utfører vedlikehold av luftfartøy i Norge.

Kompetansekravene blir definert ved hjelp av opplæringsplaner som skal ivareta kravet til den teoretiske og praktiske opplæringen frem til definert kompetansekrav samt kompetanseprøven.

Opplæringsrådet nedsatte 16. juni 1983 ni arbeidsgrupper som skulle utarbeide forslag til opplæringsplaner (kompetansekrav) til de forskjellige faggruppene.

Gruppe 1, tekniske fag (systemmekaniker, komponentavioniker, motormekaniker, strukturmekaniker og interiør- og utstyrsmekaniker).

Gruppe 2, avionikkfag (systemavioniker, komponentavioniker, instrumentavioniker og radioavioniker).

Gruppe 3, bakkeutstyrsfag (bakkeutstyrsmekaniker og elektromekanisk reparatør).

Det ble utvalgt personer fra SAS, Braathens S.A.F.E., Luftforsvaret og Helikopter Service A/S til forskjellige gruppene.

Samarbeid med Luftforsvaret.

Luftforsvaret har etter siste verdenskrig drevet opplæring av flyteknisk personell ved sin skole ved Luftforsvarets Tekniske Skolesenter, Kjevik. Det var derfor naturlig at Luftforsvaret gikk inn med personell i de ulike gruppene. Dette ble gjort for å informere om kompetansekravene innen den sivile luftfart samtidig som de informerer om sitt kompetansekrav.

Samarbeidsformen viste seg å gi gode resultater hvor sivil og militær industri kunne gå sammen om en og samme sak.

Lederne for de forskjellige arbeidsgruppene gikk sammen til tre koordineringsgrupper, gruppe 1 tekniske fag, gruppe 2 avionikkfag og gruppe 3 bakkeutstyrsfag.

Faggruppene definerte kompetansekrav til teori og praksis for de enkelte gruppene.

Administrering av gruppene ble utført av arbeidsutvalget til Opplæringsrådet som bestod av leder, nestleder og sekretær.

Mandatet til arbeidsgruppene var å bruke ICAOs kompetansekrav til grunnutdannele samt Luftfartsverkets implementerte

kompetansekrav i Norge, og der-
på bygge dette om til kompetan-
sekrav som ville passe inn i
sivil luftfart i Norge.

Forslagene ble utarbeidet over
en periode på to år og ble over-
sendt til RFA i 1986.

Produksjon av opplæringsplan-
ene viste seg å være mer kom-
plisert enn det Opplæringsrådet
hadde forutsatt. De første møtene
i faggruppene ble brukt til en
synkronisering av kompetansekrav-
ene, samtidig som de enkelte del-
tagerne i gruppene hadde behov
for en opplæring i det å skrive
opplæringsplaner (kompetanse-
krav).

Industrien totalt, både sivilt
og militært, har i perioden opp-
nådd en god kontakt og gjensidig
forståelse av hverandres kompe-
tansekrav, noe som vil være til
fordel på sikt.

Implementering av flyteknisk
opplæring i skoleverket.

Opplæringsplanene som definer-
er kompetansekravene til de
enkelte faggruppene er også
retningsgivende for fagplan-
emnene til de skolene som skal
implementere utdannelsen. Sogn
og Sola videregående skoler har
i flere år drevet en opplæring
innen flytekniske fagområder,

men denne utdannelsen har aldri
vært godkjent av Luftfartsverk-
et, og har heller aldri blitt
verifisert til å dekke de kompe-
tansekrav som sivil flyindustri
setter som krav.

Rådet for videregående opplær-
ing nedsatte 11. september 1985
en fagplangruppe som skulle gjøre
om opplæringsplanene til fagplan-
er.

Fagplangruppen ble dannet med
en representant fra Opplærings-
rådet som hadde kjennskap til
opplæringsplanene, en person fra
teknisk koordineringsgruppe, en
person fra avionikkgruppen, tre
personer fra skolesiden (Sola
videregående skole, Sogn videre-
gående skole og Luftforsvarets
Tekniske Skole, Kjevik) samt en
kontakt-person i RVO for koordi-
nering av fagplanarbeidet.

"Pedagogiseringen" av opplærings-
planene som skal bli fagplaner
tok utgangspunkt i grunnkurs me-
kaniske fag for de tekniske fag-
ene og grunnkurs elektro for
avionikkfagene.

Det ble utarbeidet et VK I- og
et VK II kurs for de tekniske
fagområdene.

Til fagområdene avionikk ble det
vurdert at VK I kurset innen
elektronikk ville dekke kravene

for avionikkfagene, men kurset ble gjort noe om innen de typiske avionikkfagene som flyindustrien ønsket. Det ble videre dannet et nytt VK II kurs for avionikkfagene.

Samtlige fagplaner med utstyrs-
lister er tilnærmet ferdige og vil bli oversendt RVO for godkjenning samt den formelle høring i industrien.

Planene skal godkjennes av Luftfartsverket, og danner kompetansekravene til faggruppene.

Utdannelsen til flymekaniker vil bli en del av flyteknikerutdannelsen, og dermed vil denne utdanning være modulstrukturert og styrt i samme retning for begge grupper (mekanikere og teknikere).

Kravene til vedlikeholdspersonell er de samme om de er mekanikere eller teknikere innen de områder som de skal gå godkjent kompetanse til.

Tiden det har tatt å få frem fagplanene har vært kort, men dette bygger på at opplæringsplanene var så detaljerte at det var en enkel sak å pedagogisere kravene.

De fleste av personene som har arbeidet med opplæringsplanene

har også vært med på å utarbeide fagplanene. Dette har også vært medvirkende til at tiden på fagplanarbeidet har vært kort og ressursbesparende.

Etablering av skoler.

Nå som opplæringsplanene (kompetansekravene) er ferdige og fagplanene er utarbeidet, er vi gått over i en ny fase hvor planene skal settes ut i praksis.

Det vil bli stilt krav til de skolene som skal implementere utdannelsen. Kravene vil bygge på de nasjonale og internasjonale krav til lokaliteter, utstyr (luftfartøyer, komponenter, systemer) testutstyr, underlagsspensum etc.

Det vil også bli stilt krav til lærerne som skal drive utdannelsen, og dette vil bli en utfordring for skolen og industrien. Lærerne må til enhver tid få mulighet til å oppdatere seg og gjøre seg kjent med den teknologiske endring om industrien drives frem med.

For at elevenes utdanning skal være fullverdig og til enhver tid justert til industriens krav, vil det være et krav at lærerne etterutdannes ved hjelp av praksis og tilleggskurs bl.a. i indu-

strien. Dette må planlegges slik at lærerne ikke kommer på etter-skudd i sin kompetanse.

Det vil også bli stilt krav om at samtlige prøver, eksamener blir gjort sentralt, dvs. like eksamener til samtlige skoler og at disse blir rettet sentralt (Bruk av godkjent spørsmålsbank).

Samarbeid med mange parter

For å oppnå en koordinering og et samarbeid som er nødvendig totalt i industrien vil Opp-læringsrådet måtte stå i nær kontakt med Luftfartsverket, skolemyndigheter og industrien, noe som vil være en utfordring for medlemmene i Opplæringsrådet.

Luftfartsindustrien har alltid vært vant til, og arbeider også i dag innenfor et system som har kvalitetssikring implementert i alle deler av sin organisasjon.

Dette tilsier at alt vedlikehold bygger på nær kontakt med produsenten av luftfartøyene. Skal riktig vedlikehold utføres til riktig tid og til definert standard vil også utdannelsen måtte knyttes opp til den samme kvalitetssikring, dvs. at kompetansen defineres av industrien og skoleverket justerer seg med de nødvendige ressurser for å møte de krav som til enhver tid er aktuelle.

Sikkerhet og økonomi er nøkkelord innenfor luftfart, og dette er de grunnelementene som vil måtte bli ivare tatt ved hjelp av riktig opplæring av personellet (kompetansekrav).

Alt personell må inneha den nødvendige kompetanse for å utføre definert riktig arbeid samt kunne utføre egenkontroll av utført arbeid.

Kvalitet av utført arbeid kan ikke tilføres ved hjelp av inspeksjon fra andre mere kvalifiserte personer.

Kvalitet er noe som bygges inn i det utførte arbeid etter hvert som arbeidssituasjonen skrider frem. Dette vil igjen gi sikkerhet og god økonomi.



forts. SOLAKONFERANSEN.

og nestenulykker. Det var foredragsholdere fra Luftforsvaret, Luftfartsverket, flygeledere, teknisk divisjon SAS, riksadvokaten og avdeling for sikkerhet i Statoil. Menneskelig faktor ble nevnt i flere sammenhenger. For flyteknikerne er dette noe å tenke på i en tid med fly som man kjører tester på ved hjelp av computere, og kan erase feil når det måtte passe. Når det gjelder rapportering, ble det understreket at på den tekniske siden fungerer dette veldig bra. Derimot er det noe mer ujevnt på den operative siden.

forts. side 4.

I dagens Arbeiderblad står det en artikkel som omhandler en eventuell utvidelse av den avtalefestede pensjonsordningen (AFP) ned til 62 år. Dette er et forslag fra Arbeids- og administrasjonsminister Tove Strand Gerhardsen, og for bare to uker siden var Yngve Hågenes ute i samme avis og tok til orde for en fleksibel pensjonsalder helt ned til 60 år.

Det er ikke tvil om at dagens AFP ikke er god nok. Det kan en se av de tallene som viser hvor mange det er som har benyttet seg av ordningen. Men sett bort fra at ordningen ikke er god nok enda, så viser det i det minste at ikke bare NFO er opptatt av å få endringer, diskusjon på dette tema. Men som nevnt under mitt innlegg FORMANNE HAR ORDET, var det ikke mye gehør for diskusjon fra vår kjære motpart.

Som dere kjenner til, er dette et såkalt mellomår i tariff-sammenheng. Det skal diskuteres eventuelle lønnstillegg og ikke endringer i avtaletekst. Så ble gjort. Vår forhandlingsdelegasjon var rimelig enig i opplegget fra vår side med spredde innslag av markeringsbehov. Jeg tør si at resultatet ble som ventet.

Riksmeklingsmannens forslag vedrørende tariffoppgjøret både for LO og YS ble lagt til grunn, og det økonomiske utfallet det samme som innenfor disse områder. Ellers inneholdt protokollen fra forhandlingene en del bestemmelser som ikke har praktisk betydning bortsett fra at de avdelinger som ikke har lokale forhandlinger pr. 1. april kan starte med en gang hvis partene ønsker det. Det som vil bety noe for medlemmene er som vanlig størrelsen på det lokale lønnstillegget. Kjell Paulsen la frem en utregningsmodell med diverse varianter som stemte omtrent på kronen i forhold til de utregninger som var gjort for NHO's statistiske kontor vedrørende kjøpekraften 1990 - 1991.

Det kanskje ikke alle er klar over, er hvor stor betydning typiske "rentefradrag" har for den enkelte sammenholdt med lønnsøkningen. Jeg håper avdelingene er ute blant medlemmene og sjekker rentebelastningen hos et snitt av medlemmene og sammenholder dette med krav/tilbud fra bedriftene. Det er utrolig stor forskjell for en som har 30.000,- i utgifter til fratrekk på selvangivelsen og en som har 150.000,-. Når jeg nå vurderer medlemsmassen i NFO

forts. side 13.

SKIFTPLAN SOM GÅR OVER LIK.

Det skal spares penger, det skal effektiviseres, ressurserne skal utnyttets maksimalt. Som et ledd i å oppnå dette, ønsker våre ledere å forandre skiftplanen ved OSLTS. For virkelig å gi denne diskusjonen en kanonstart, ble det av TS-ledelsen lansert et skiftplanforslag. Dette forslaget var av en slik karakter at det ikke ble oppfattet som seriøst av de menneskene som det var meningen skulle gå den. Det ble reagert med likegyldighet eller sinne og skuffelse. Man var skuffet, først og fremst fordi dette forslaget viste hvor høyt man ble verdsatt som skiftarbeider av sine ledere. Jeg snakker om mennesker som ofrer familieliv, sosialt liv, foreningsliv, sin egen helse og gjennomsnittelig 5 år av sitt liv. Det siste som følge av den fysiske belastningen det er for kroppen å gå helkontinuerlig skift. Skiftarbeidere dør 5 år tidligere enn andre.

FEILSLÅTT STRATEGI?

Lanseringen av dette forslaget var en total skivebom. Det

ble satt følelser i sving som ingen dagarbeider kjenner til og vet at eksisterer. Forslaget ble sannsynligvis konstruert av en dagarbeidende person som i sin villfarelse trodde at skiftarbeidere var noen små spretne maskiner som kunne programmeres til å stå på lading en time nå og en time da. Jeg har fundert over strategien bak lanseringen av dette forslaget. Bakgrunnen må være at man trodde reaksjonen på et slikt forslag ville være frykt, med det resultat at det ble lansert et imøtekomende motforslag. Med et så skakkjørt utgangspunkt ble det selvfølgelig ingen seriøs diskusjon ut av dette. For å si det mildt; fryktelig uproffesjonelt gjort.

LEGG BALLEN DØD.

En skiftplan må legges opp slik at skadevirkningene ved å arbeide skift begrenses mest mulig. Det er kun de som arbeider skift, som vet hvor skoen trykker og som er de som best vet hvordan en skiftplan bør utformes. Det er mange hensyn å ta. Det er f.eks av stor betydning at dag-, kveld-, natt- og fri-skift avløser hverandre på en fysisk og psyisk riktig måte. Man bør også huske på at en skiftarbeider misbruker kroppen sin og har derfor behov for lange hvileperioder, for å "ta seg inn igjen". Dette er

SKOLEPROGRAM LINE MAINTENANCE

spesielt viktig på en arbeidsplass som OSLTS, hvor arbeidspresset er på bristepunktet også om natten, noe som er uvanlig i skiftsammenheng. Produksjonsmessige hensyn hører også med og lar seg kombinere med dette hvis man bruker sunn fornuft og ikke provokasjon som virkemiddel.

Den skiftplanen som fungerer på OSLTS idag har alle de vesentlige elementer innbakt. Den balanserer mellom produksjonsmessige hensyn og menneskelige hensyn på en måte som er akseptabel for de aller fleste som går den. Skiftplanen fungerer og bør ikke forandres.

MISTRIVSEL.

Jeg anser det som helt uaktuelt, men la oss si at det tvangsinnføres en skiftordning. En skiftplan som ikke tar de nødvendige sosiale hensyn til de menneskene som skal gå dern. Resultatet vil bli at de ansatte mister humøret, man blir fysisk sliten, det oppstår konflikter og man mistrives. Dette vil så medføre lavere effektivitet/produktivitet, mindre engasjement, likegyldighet til arbeidet, høyere sykefravær både berettiget og uberettiget. Hva sitter vi så igjen med? Jo, det endelige resultatet blir dårligere flysikkerhet og lavere punktlighet. Alle er forhåpentligvis enige om at dette ikke er verdt å prøve i praksis.

B. Starholm.

Skoleprogrammet for høst-91, vår -92, er nå på det nærmeste klart. I planene ligger et F-50 typekurs, et B-767 typekurs, et MD-80 typekurs og et nytt grunnkurs. Det er satt opp med ett MD-80 brushupkurs høst 91 og 2 vår 92. Dette dekker ikke målsetningen i TTG om brushup hvert tredje år. Vi har bedt pent om at det settes opp flere brushupkurs på MD-80 . Skal vi greie TTG`ens intensjon, må vi kjøre 5 brushupkurs årlig. Gledelig er det at ledelsen i Teknisk Divisjons har gått ut og bedt om at brushupkursene skal opprioriteres. Brushup har jo lenge blitt sett på som unødvendig, og har blitt betraktet som hår i suppa tidligere.

Også på B-767 er det satt opp med 3 brushupkurs. Her må vi nok regne med å dele kursplassene med svensker og dansker. Vi vil også bli invitert med i prosessen med å utarbeide kurskonseptet.

I tillegg er vi usikre på hvordan det går med "nye" TECHCOM. Det haster sårt med å få Ferdigstilt dette kursopplegget, som i stor grad baserer seg på CBT. (Computer Based Training). Nå har vi ligget på været og

ventet i 2 år på at prosjektet skal ferdigstilles. Ser vi ikke slutten på dette nå, må vi gå igang med vanlig "stand up" undervisning, da behovet er svært presserende.

På datasiden ligger vi også etter schedule. Skoleavdelingen har kapasitet, men produksjonen har hatt problemer med å avgi elever. Dette har resultert i at kursene har gått med ledige kursplasser. Vi har bedt om at det nå prioriteres mer på dataopplæring for viderekomende, trinn 2 og 3.

Også IRS kurs vil bli kjørt i gang rett over sommeren. Man har hatt noen problemer med å få datamaskinene på skoleavdelingen til å spise programvaren til Douglas, men dette går nå endelig mot en løsning. IRS programmet på CBT sies å være svært bra. I det samme kurset vil det bli bygget inn litt om TCAS. Både IRS og TCAS er lagt inn som en ny del i brushup-kursene.

Behovet er også stort for opplæring i propeller og propeller-assembly på F-50. Kurs vil bli kjørt av Norønnafly. Prop.training er 3 dager. Assembly tar litt over en uke. Prop. training ligger nå inne som en del av job.trainingen i forbindelse med typekurset.

Ellers så har det blitt opprettet en utdanningskontakt for N.Norge og S.Norge. Det er henholdsvis R.Stenbeck EVEOM, og J.Kartveit BGOOM. Det er meningen at personellet på linjenettet tar opp sine behov med disse, som samler opp og oversender request til TS-I og LM-skole og opplæringsutvalg.

K.Grønskar

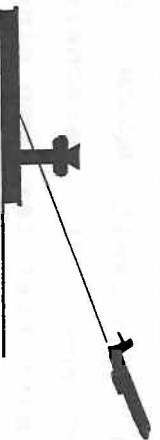
● ● ●

forts. tariffoppgjør 1991.

til å være yngre enn snittet for Ola ellers, vil det tilsi mange i etableringsfase med store gjeldsbyrder og store rentefratrekk. Disse kommer dårligst ut. Bare så dere vet det og har noe å kose dere med.

Forhandlingen ble ført på en fin og rolig måte uten de store ord eller utbrudd fra noen av partene. Jeg tillot meg å avslutte med noe sånt som at jeg takker for et fint forhandlings-møte og vi treffes vel på be-driften for å diskutere lønns-tillegg. Fikk derved det siste ordet og det gjenstår som sagt å se det totale bildet av årets lønnsoppgjør.

● ● ●
Rolf Dybwad



14. og 15. mai ble det tradisjonen tro avholdt konferanse på Sola. Hovedtema i år var EF's luftfartspolitikk og dens betydning for Skandinavia og konsekvenser av åpenhet i rapporteringsrutiner i forbindelse med uregelmessigheter, nestenulykker og ulykker.

Første dag var viet EF's luftfartspolitikk og dens tilpassning og betydning for skandinavisk luftfart. Foredragsholderne første dag var samferdselsministere Kjell Opseth, ledere fra danske og norske luftfartsverk og flyselskaper.

Det vil frem mot 1993 bli et gradvis friere marked i Europa. Ettersom Norge og Sverige har inngått en luftfartsavtale med EF, vil de inngå i det indre marked i EF. Dette innebærer at det blir fri konkurranse på internasjonale ruter. Innenlandsruter blir ikke berørt av det frie marked; det blir derfor myndighetene i det enkelte land som avgjør hvem som får fly innenlandsruter. Alle skandinaviske flyselskaper vil etter hvert få like rettigheter til å fly internasjonale ruter.

Innenfor JAA, som er en samling av europeiske luftfartsmyndigheter, arbeides det nå med å få til felles sertifikatregler for hele Europa. Foreløpig arbeides det med en databank som skal inneholde oppgaver som må løses for å få sertifikat. Først ut er sertifikater for flight deck. Det tar ennå et års tid før dette er ferdig. Deretter skal man, i følge dir. Eggers i dansk luftfartsvæsen, gjøre noe lignende med resten av sertifikatgruppene. Teknisk direktør Kjell Brevik, Luftfartsverket, understreket viktigheten av å delta i arbeidet som foregår i JAA, men han mente at det er vanskelig å argumentere for de strengeste krav (som vi har i Skandinavia).

Mr. Mercer var invitert fra FAA og snakket litt om erfaringene som er gjort i USA med deregulering. Han understreket at det vil utkrystallisere seg klare vinnere. I USA har man nå tre store selskaper som eier og beflyr de fleste ruter. Europeiske flyselskaper må regne med skarp konkurranse med disse etter 1993. Mr. Mercer antydde at det på sikt kan bli 6-8 megacarriers i verden.

Den andre dagen ble viet rapportering av hendelser, ulykker



Busy Bee

FOKKER 50

Usikkerhet, men fremdeles noe optimisme å spore blant teknikerne her i Busy Bee. Siden siste INFO gikk i trykken, er fem ansatte ved teknisk avdeling permittert/opsagt. Av disse var to hjelpearbeidere, en tekniker og to mann var fra ingeniøravdelingen. Forøvrig har to andre teknikere sagt opp og begynner å jobbe for Bra-athen helikopter.

Den nåværende vedlikeholdsordningen er blitt underlagt vurdering, og det ble anbefalt at nåværende ordning fortsetter og at teknisk avdeling i Busy Bee effektiviseres ytterligere.

Flåteplanen er nå på ni fly og målet er å øke flytiden til maksimum utnyttelse av den kapasiteten vi har. Som kjent har vi mistet, og mister ennå flere kontrakter, så markedsavdelingen i Busy Bee jobber nå under høytrykk. Mange baller er i luften, men ennå er ingenting

avgjort. Det begynner nå å haste og situasjonen er ikke særlig oppmuntrende.

Våre F-27-200 er nå tilbakeført til "arkiv"-tjeneste etter et lengre bakkeopphold. Det har vært hyppig kontakt mellom Braathen og Fokker, men problemene er ennå ikke helt løst. Boeingen og 1 stk. F-27-100 er blitt solgt til Wien Air Alaska. F-50 er arbeidskrevende, men har stort sett gått som normalt uten synderlig store problemer.

Den såkalte "10-punkts" til-litserklæringen bærer nå frukter i form av kroner og øre, og dette er positivt selv om det fremdeles er langt opp og frem ut av disse trange økonomiske tider. Vi har ikke tenkt å gi oss, men forsøker etter fattig evne å holde humøret oppe og ser frem imot et aktivt "resten av 1991". Med ønske om en god sommer,

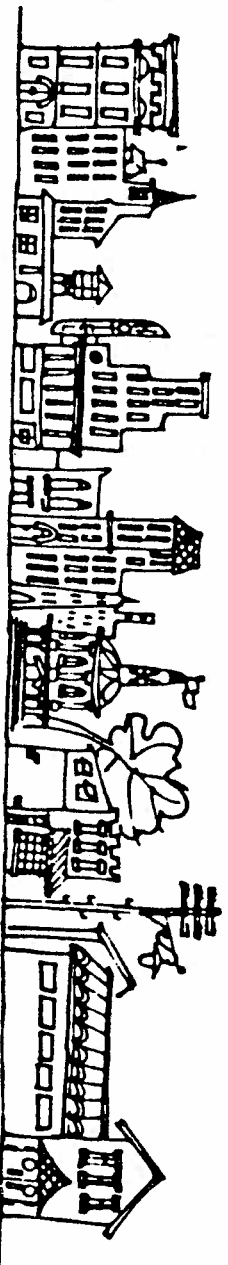
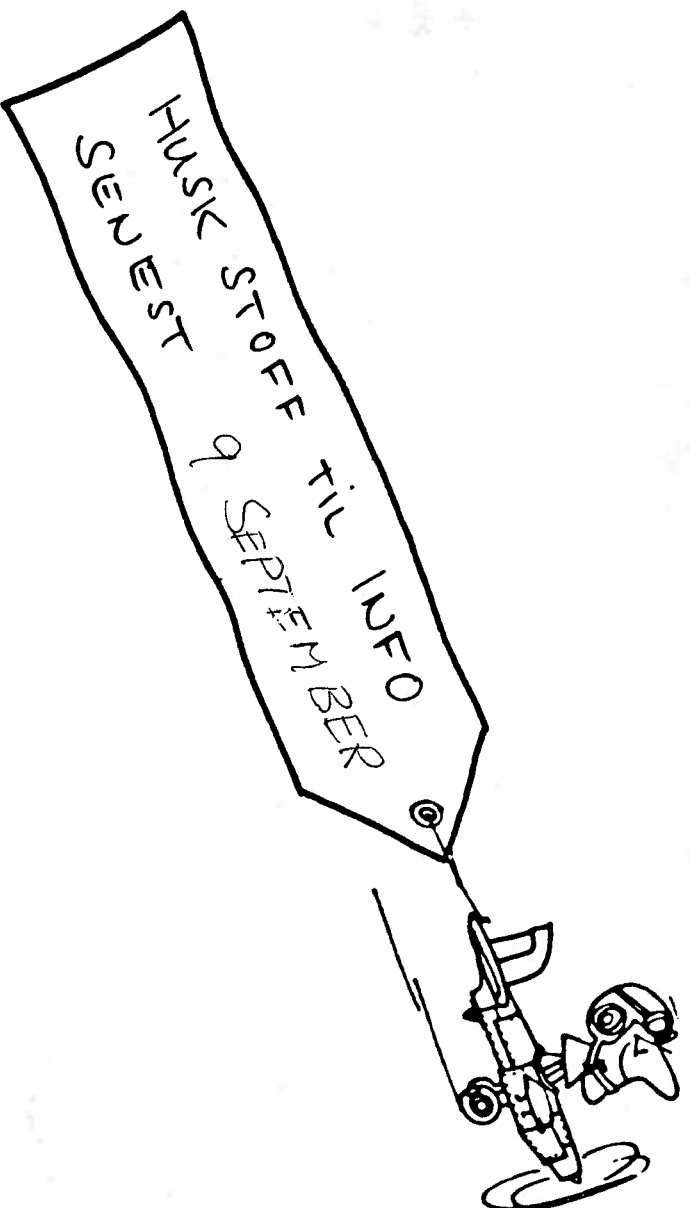
Bård Brandåsfrø.

CARU-FO



© 1989 United Feature Syndicate, Inc.





NFO er en landsomfattende,
frittstående og partipolitisk uav-
hengig 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.

.....

MEDLEM?★

Norsk Flytekniker Organisasjon,
Postboks 60,
N-1330 Oslo Lufthavn

Jeg er interessert i medlemskap og ønsker opplysninger om NFO.

NAVN: _____ SERTNR: _____

ADRESSE: _____ SELSKAP _____