



# INFO

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

**NR. 1/92**

**REPRESENTANTSKAPSMØTET - 92**

**STATUS JAR 65 - CERTIFYING STAFF**

**AEI ANUAL CONFERENCE**

**72 TIMERSJEKK HOS BRAATHEN ??**

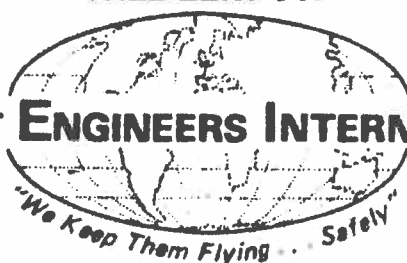
**VANSKELIGE TIDER FOR BUSY BEE**

**STERLING REDUSERER**

**RAMPTTEAM EN FALLEN VISJON**

**MEDLEM AV**

**AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL**





# norsk flytekniker organisasjon

## SENTRALSTYRET - 1992

FORMANN:	<u>ROLF DYBWAD</u> , Braathen Værnes Ugleveien 23, 7500 STJØRDAL	Arb. 07.825950 Priv. 07.825429
NESTFORMANN:	<u>GUNNAR JOHNSEN</u> , Widerøe Bodø Storgjeråsen 64, 8015 HUNSTAD	Arb. 081.13500 Priv. 081.62458
ORG. SEKRETER:	<u>EGIL FØRRISDAL</u> , SAS OSLTS-O/4 Sørumslia 33, 3400 LIER	Arb. 02.597516 Priv. 03.840972
TEKN. SEKRETER:	<u>SVEIN HANSEN</u> , SAS EVEOM Bjellund, 8534 LILAND	Arb. 082.82294 Priv. 082.84101
KASSERER:	<u>DAG LANGELAND</u> , Braathen Værnes Holmekollvn. 1, 7550 HOMMELVIK	Arb. 07.825950 Priv. 07.971450
INFO REDAKTØR:	<u>KNUT GRØNSKAR</u> , SAS OSLTS-O/5 Dragonvn. 50, 1362 BILLINGSTAD	Arb. 02.596888 Priv. 02.845082
STYREMEDLEMMER:	Per Reidar Ramslie, Jørgen Wiig, Knut M. Ballangrud, Gunnar Thorstensen, Heine Richardsen, Trond W. Hedsten, Steinar Isaksen, Morten Jensen, Morten Gabrielsen, Knut Fløtten, Rolf Skindlo, Jan B. Urke, Anders Lind,	Braathen SAFE SVG Braathen SAFE SVG Braathen SAFE FBU Fred Olsen FBU SAS BOO SAS TRD SAS FBU SAS FBU Busy Bee FBU Widerøe BOO Widerøe BOO Sterling GEN Norsk Air TRF

### REDAKSJON

REDAKTØR:	Knut Grønskar, SAS FBU
AVD. BRAATHEN SAFE:	Jan K. Langebro, SAFE SVG
AVD. WIDERØE:	Nils Terjesen, WF BOO
AVD. SAS:	Torstein Vikøren, SAS BGO
AVD. STERLING:	Jan Urke, Sterling GEN
AVD. FRED OLSEN:	Sverre Mauroy, FOF FBU
AVD. NORSK AIR:	Paul Lingjærde, Norsk Air, TRF

### 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, FBU, eller helst direkte til redaktøren: Knut Grønskar, Dragonveien 50, 1362 BILLINGSTAD (SAS OSLTS-O/5) - tlf: 02.596888, NFO avd. SAS - tlf: 02.596545 (Fax: 02.596688). Eller privat, tlf: 02.845082.

## FORMANNEN HAR ORDET

I dag, 30. januar 1992, satt jeg og så et program på TV. Antenne ti. Det tok for seg norsk skipsfart på bakgrunn av diverse uheldige hendinger i det siste. Skipsfartsindustrien er internasjonal, og jeg kjente igjen svært mange likhetstrekk med luftfartsindustrien. De på havet er kanskje kommet litt lenger i den utvikling vi kan ane når det gjelder sikkerhet. Og det er ikke lyse vyer. "Råtne egg" ble det kalt de redere som la opp til å tjene mest mulig penger på bekostning av et seriøst vedlikehold av sine skip.

Nå er ikke ordbruken kommet på dette nivået her i Norge når det gjelder luftfart, men jeg vil ikke bli forbauset om det samme skjer her også. I hvertfall er en inne i en trend som helt klart går ut på å bruke mindre penger på flyvedlikehold enn en har gjort tidligere. Når det gjelder skip har en kommet til et snupunkt. Her innrømmer en faktisk at en har gått for langt i sparingen og øker nå vedlikehold og kontroll. En har jo der et noe annerledes system for kontroll av skip enn fly, men det er mulig å trekke paralleller. Sjøfartsdirektoratet bruker Veritas eller noen få andre klassifiseringsselskaper som en forlenget arm. Dette i motsetning til Luftfarts-verket som hevder at den kontrollen som utføres av sertifikatnehaver IKKE er en forlenget arm. Vi som lever i miljøet vet jo at den kontrollen Luftfartsverket utfører er i alt vesentlig papirkontroll og bare sporadisk en fysisk kontroll. Den daglige kontroll av standard er det flytekniker som utfører.

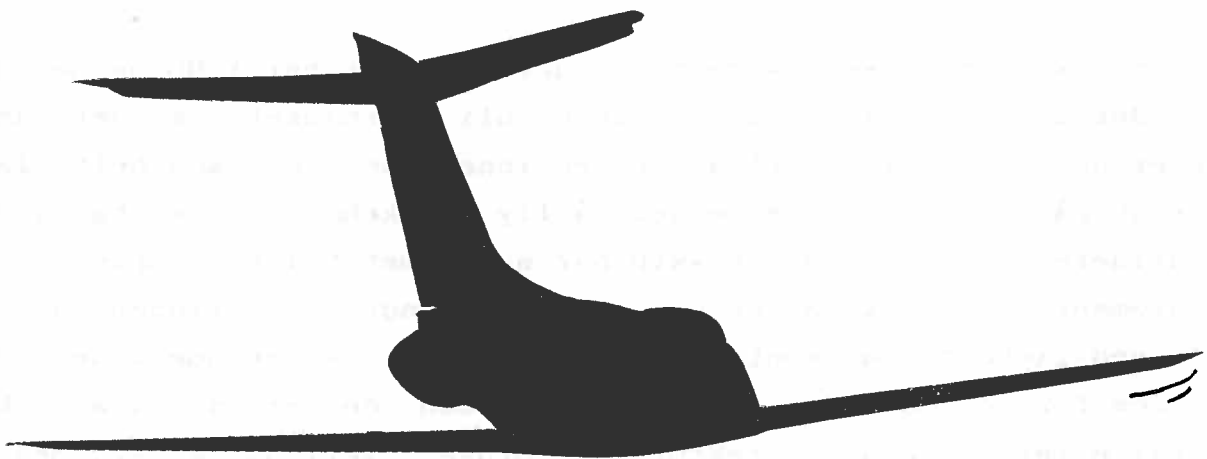
I det flyselskapet jeg arbeider, er det nå sterke krefter som arbeider for en reduksjon av den kontroll som utføres av flyteknikeren. Statistikk viser at det ikke er slik at flyene ramler ned fra himmelen om en reduserer kontrollen fra daglig kontroll til 3 dagers kontroll. Det en ikke sier er at denne daglige kontrollen er med på å lage og legge den standard vi har i dag. Når en vet at en stor del av flyet går på "ON CONDITION", må en legge lista høyt. Hvis ikke må en gradvis akseptere at standarden går eller kan gå ned.

Det er ikke bare Ola Normann som kan vedlikeholde fly. Vi skal ha i minnet at det er noe som i skipsfartsindustrien heter bekvemm-

lighetsflagg. Kanskje vil det i det lange løp være slik at passasjerene ikke er så særlig interessert i å være med på seilasen under slike flagg. Det ble nevnt i TV-programmet problemet med en eier, en driftsorganisasjon, en operatør, et firma for de ansatte osv.. eller det samme som en kan se skjer i flyindustrien. Med andre ord de samme problemene vi opplever innen luftfart internasjonalt.

Må vi gjøre de samme feilene ????

Rolf Dybwad



## KJÆRE LESER

Som nyvalgt INFO redaktør finner jeg det riktig med en liten presentasjon av meg selv og noen tanker jeg har om den videre utformingen av vårt medlemsblad.

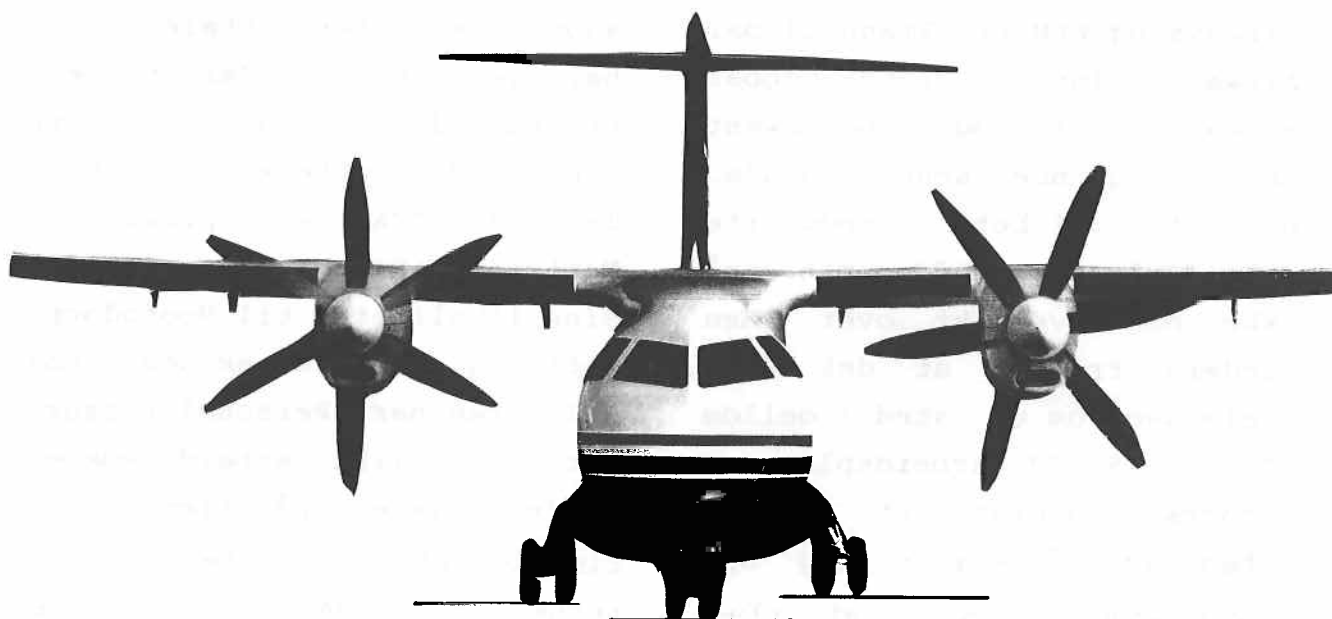
Jeg heter Knut Grønscar og er flytekniker i SAS, med mitt daglige virke på FBU. 16 års fartstid i firmaet, hvorav 6 år som flytekniker. Kom tidlig med i faglig virksomhet i NFO avd.SAS. Jeg har 6 år i styret og innehar for tiden sekretærvervet, noe jeg har hatt i 5 år. Jeg har manisk skrivekløe og startet en egen klubbavis som 16 åring. I 4 år redigerte jeg seilflyspalten i Fly Nytt. Medlemsbladet til Norsk Aeroklubb, hvor jeg noen år også satt i styret i Seilflyseksjonen. Har endog vært på kurs hos Aftenposten, for å lære å lage klubbavis, så helt blank i dette arbeidet føler

jeg meg ikke. Hobby nr.1 er seilflyging, hvor jeg i ledige stunder også prøver å lære andre å fly.

Når det gjelder INFO så kan det meste gjøres bedre. Større bredde, mere brodd, flere bilder, bedre layout, punktligere utgivelse. For meg er en dead line en dead line. Overholdelse av d.l. er svært viktig. Skal stoffet være aktuelt, kan en ikke vente på at noen ikke får somlet seg ferdig. For oss som er vant til å jobbe med punktlighet, skulle ikke dette være noe problem. Så mye som det skjer rundt oss i flyindustrien og rundt om i de enkelte flyselskapene nå om dagen, burde det være plenty av stoff å skrive om.

Det er en fare i at INFO får en SAS slagside, i og med at jeg selv sitter så sentralt i avd.SAS. Mitt ønske er selvfølgelig at stoffet i INFO skal være likelig fordelt på de enkelte avdelingene. Det er bare en måte dette kan oppnås på, nemlig ved at alle avdelingene skjerper seg og sender inn nok stoff. Det er fritt fram for alle å sende innlegg til INFO, ikke bare de fast oppnevnte skribentene. You will be most welcome.

Red.



Dornier 328 - noe for Widerøe?

# REPRESENTANTSKAPSMØTET I TRONDHEIM

Rekordstor oppslutning og et flott arrangement er hovedinntrykket etter årets representantskap. Mange nye ansikter og stor utskiftning i rekkene i enkelte selskaper ble også lagt merke til.

36 deltakere samlet seg til årets Representantskapsmøte på Grand Hotell Olav i Trondheim helgen 25 og 26 januar. Kursen for NFO sin drift for 1992 skulle trekkes opp. Vi hadde invitert Mario Landers som gjesteforeleser. Mario Landers arbeider i UNIE, en sammenlutning av bla. arbeidstakere innen luftfarten i Holland. Landers er svært opptatt av utviklingen i Europa. Både innen JAR og av den forestående sammenslåingen av British Airways og KLM til Trans Global Airways. Inn i Trans Global Airways vil også Northwest inngå, og noe senere Garuda. Hva dette vil bety i reduserte arbeidsplasser hadde man ennå ikke noe oversikt over. Men Landers fryktet at det kunne dreie seg om et sted i mellom 10 og 15.000 arbeidsplasser. Landers understreket viktigheten av å knytte seg opp internasjonalt, slik at flyselskapsledelsene ikke fritt kunne spille arbeidstakerne ut mot hverandre. Mens UNIE gjennom KLM hadde fått god

informasjon om planene for fusjonering mellom BA og KLM, hadde BA sine arbeidstakerorganisasjoner ikke fått noe informasjon fra sin ledelse overhodet.

UNIE var også aktive i JAR arbeidet og holdt en god kontakt mot det Hollandske FAA. Vi ble invitert til et nærmere samarbeid med UNIE.

Deretter gav Presidenten i Aircraft Engineers International (AEI), Morten Arnesen en liten orientering om utviklingen og økonomien i AEI. AEI har nå blitt "recognised" i Europa. Dvs. at AEI nå representerer flyteknikerne i Europa. Når JAA sender forslag ut til høring, er AEI den arbeidstagerorganisasjonen som får uttale seg i høringsrunder etc. JAA etablerer seg i disse dager Hoofddorp i Holland. Dette kan sidestilles med ICAO sin plass i Montreal. AEI bør derfor flytte sine lokaliteter til Hoofddorp. Dette igjen krever økonomi, noe AEI ikke har. Personellressurser til slikt arbeid vokser heller ikke på trær. Mens timeglasset er i ferd med å renne ut i JAR arbeidet, har ikke AEI hverken den økonomi eller de ressurser som vil kreves av en "recognized" organisasjon i JAA. NFO og UNIE



36 representanter møtte frem til årets Representantskapsmøte.



Peter Doyer, flytekniker i Braathen, har arbeidet i Holland og England med company licence. Her demonstrerer han klart hvor han mener dette systemet hører hjemme !!!



Forbundsformann overrekker Svein Hansen NFO sin høyeste æresbevisning. NFO-klossen.



Engasjert taler, litt sent på kvelden.



Vi var over 70 til bords på fest-banketten.

kan ikke fortsette og dekke driften av AEI, slik de i stor grad har gjort opp gjennom årene. Vi står ved en skillevei. Det ville være synd å snuble på målstreken.

Efter dette ble Årsrapporten for NFO gjennomgått og kommentert. En ny avdeling har blitt tatt opp som medlem. Flyteknikerne i Norsk Air ble ønsket hjertelig velkommen i NFO.

Foreningens regnskap ble gjennomgått og NFO Sentralt må sies å ha en meget sunn økonomi. Medlemstallet pr. 31/12-91 var 568.

Det var kommet inn 6 forslag til Representantskapet. Noen saker tok lengre tid enn andre å få ferdigbehandlet. Av vesentlige endringer kan nevnes at det ble åpnet for arbeidsledere å organisere seg i en egen avdeling i NFO, direkte tilsluttet Sentralstyret. Det er gledelig å konstatere at når medlemmer avansere over i lederstillinger, så ønsker de å opprettholde medlemskapet sitt i NFO. Ved å organisere arbeidslederne som en egen avdeling direkte i Sentralstyret, vil arbeidslederne unngå å kunne " møte seg selv i døra ". De vil på denne måten bla. bli unntatt fra konflikter og arbeidstemponedsettelse etc. Samtidig opprettholder de fulle rettigheter slik som advokat-

bistand, forsikringsordninger osv. En representant vil også kunne stille på Styremøter etc.

Det ble besluttet og sende representanter til JAR Reference Panel i LON 14 og 15 februar. En delegasjon vil bli sendt til IFALPA konferansen i Roma 4-7.april. Avd.SAS påtok seg å arrangere en JAR konferanse i løpet av våren. Hvor alle de nordiske Luftfartsverkene vil bli invitert til å delta.

Nytt styret ble valgt. NFO Sentralstyret for 1992 ser ut som følger:

Formann	: Rolf Dybwad
BU	
Nestformann	: Gunnar Johnsen
WF	
Org.sekretær	: Egil Førriisdal
SK	
Tekn.sekretær:	Svein Hansen
SK	

I tillegg består Sentralstyret av formennene i de enkelte avdelingene.

Busy Bee påtok seg å arrangere neste års Representantskapsmøte. Dette vil høyst sannsynlig bli avholdt i Oslo.

Lørdag kveld var det festbankett med 70 deltakere. God mat og godt drikke. Svein Hansen fikk velfortjent overrakt NFO sin høyeste utmerkelse, NFO klossen. Kun 5 personer har

mottatt denne utmerkelsen gjennom NFO sin 54 årige historie. Svein mottok æresbevisningen for sin utrettelige innsats for NFO gjennom 24 år, samt for det enorme arbeidet han har lagt ned i AEI og som representant i JAR Maintenance Committee. Alle flyteknikere i har mye å takke Svein for. Det er alles håp at NFO klossen

motiverer til fortsatt innsats til det arbeidet som Svein utfører i JAR JMC.

Summa sumarum var dette et vel gjennomført Representantskapsmøte. Det sosiale var meget godt tatt vare på. Konene var godt fornøyde, og for noen fortsatte banketten ut i de små timer.

Knut



## AIRCRAFT ENGINEERS INTERNATIONAL ANNUAL CONGRESS LONDON 1991

10 til 13. november, avholdt AEI sin årlige Congress i London. Opprinnelig skulle arrangementet i år ha funnet sted i Australia, men pga. sykdom ble det hele flyttet til London. Til manges store ergrelse.

Å delta som observatør på slike internasjonale møter gir en god innsikt i hvilke problemer de forskjellige flyteknikerne strir med rundt om ellers i verden. Det gir også et innblikk i organisasjonsformer og andre foreningers arbeidsmetoder.

På en Skandinav virket AEI som svært tungrodd og byråkratisk. Min oppfatning er at AEI i stor grad er preget av det engelske styresettet i fra Victoriatiden. Det er proposals på rødt, gult og blått papir, avhengig av hvor langt i beslutnings-

prosessen man er kommet. Å endre på eller forfatte ett nytt policystatment tar ett år. Å forandre på Constitution for en engelskmann er like vanskelig som å få dem til å kjøre på den riktige siden av veien.

Selvom beslutningsprosessen er omstendelig går det iallfall den rette veien. AEI er aktive i Brussel i forbindelse med JAR. Noen av medlemslandene har knyttet opp faste kontakter mot sine respektive Luftfartsverk. Dette arbeidet ble besluttet intensivert i -92.

De forskjellige medlemslandene leste opp sine årsrapporter. Aktivitetsnivået spente over hele spekteret fra svært aktive, til ikke aktive i det heletatt. De fleste organisasjonene hadde vært mere en nok opptatt med nedbemanning og

sparekampanjer. Det kan virke som om hverdagen er litt tøfferer ute i resten av verden.

Mye av tiden gikk med til å diskutere JAR og JAR 65. Certifying Staff. NFO tok opp problemene til AEI sin representant i JAR Maintenance Committee. Med de policystatements som var fattet, ville ikke representanten ha noen kort å spille med i dette arbeidet. Det var derfor full enighet om å gi representanten friere hender til å manøvrere i dette arbeidet. "It is understood that the JMC delegate is in the best position to know the details of the committees feelings and attitudes and we rally on him to attempt to gain an independent type rated licence endorsed by the JAA". En tillitserklæring til Svein Hansen og hans innsats i JMC.

De neste 24 månedene vil kanskje bli de viktigste i dette århundre for flyteknikerne i hele verden. JAR og samkjøringen JAR - FAR vil legge fundamentet for vår yrkesgruppe for årtider fremover. Signalene fra JAR Maintenance Committee er ikke særlig positive. Det blir en kamp om det å i det heletatt å få en offentlig godkjenning utover det fagbrevet gir. En av industriens representanter i JAR JMC uttalte at " We know why you are here, but we shall win the fight about JAR 65 ".

Med det økonomiske presset flyselskapene i verden jobber under nå for tiden, er det ikke mye tvil om at alle kommer til å operere på minimumsstandarder eller dårligere, uten at noen offentlig instans har mulighet til å overvåke dette.

Det ble også brukt en del tid på om kravet om PFC skulle utføres ved hver turn around, skulle stå som et policy statement. Dette ble vedtatt. NFO stemte imot. NFO mente at man gjerne kunne ønske og håpe, men at kravet var urealistisk. Av 19 memberstates var det kun 5 som fremdeles utførte PFC. At de 14 andre vil kunne få gjeninnført PFC'en på nytt syntes usannsynlig. NFO mente derfor at et slikt policystatement bare var med på å undergrave seriøsiteten og holdningen til Policymanualen.

Ellers er økonomien anstrengt som alltid, og mye av utgiftene bæres av de aktive foreningene i AEI. Deriblant en vesentlig del av NFO.

Nytt medlem i år er Air Pacific Employees Association, som organiserer flyteknikerne på Fiji. Så da vet vi hvor vi bør legge Annual Congress i 1994. 1992 Kongressen skal avholdes på Kypros og Air India ønsket å ha arrangementet i 1993 i Calcutta. Søknaden om medlemskap for Greek Electronic Engi-

neers ble utsatt til møtet på Kypros. Det var tydelig at her fikk vi to konkurrerende organisasjoner inn i AEI, og det gikk ikke rolig for seg.

Valg ble foretatt og NFO fikk det ærefulle verv å være "tellers". Vi tellte bra og styret for AEI 1992 ser da ut som følger:

President : M.Arnesen  
Secretary General: M.Valenteyn  
Assist.Secretary  
Europe : A.Georgiades  
Assist.Secretary  
Austr.asia/pacific: A.Jeeves  
APC-Chairman : A.Sharma  
Treasurer : R.Leadbetter

Erik Thronsen ble takket for det arbeidet han har nedlagt i AEI og for jobben han har utført som Assistance Secretary Europe.

Lørdag kveld var det stor festbankett, hvor Alf Nottingham, AEI sin grunnlegger og utrettelige arbeidshest, fikk overrakt en påskjønnelse for sin fremragende innsats gjennom alle år. 84 år gammel trekker han seg nå fra aktivt arbeid i AEI, etter å ha fått konstatert kreft. Vi har alle mye og takke Alf Nottingham for.

K.Grønskar



## STATUS JAR 65 - CERTIFYING STAFF



Joint Aviation Authorities (JAA), som nå består av 19 land, har oppnevnt en felles arbeidsgruppe - Joint JAA Maintenance Board (JJMB) for å utarbeide felles vedlikeholdsbestemmelser for flyindustrien i Europa. Sommeren 1991 ble den første forskrift - JAR 145 Approved Maintenance Organizations - vedtatt av JAA, og denne trer i kraft fra og med 1.1.1992 med en overgangsperiode på to år.

Forskrift Nr. 2 som JJMB har arbeidet med og nesten ferdigstilt, er JAR OPSI - Chapter 7 (Commercial Air Transport Operators - Maintenance). Håpet var at Chapter 7 Maintenance kunne utgis og tre i kraft uten å vente på resten av JAR OPSI som er JAA Operational Committees ansvarsområde og som ligger noe etter i tid, men dette gikk ikke og det er nå bestemt at JAR OPSI skal utgis under ett. Når dette blir, vet man ikke, men en må regne med at det vil ta ytterligere et år.

JJMB er derfor nå i gang med det vanskeligste oppdraget, nemlig å utarbeide forskrift for Certifying Staff; det vil si de som i det nye systemet skal utstede "Release to Service" for fly og flymateriell-

flyteknikeren. Situasjonen i Europa i dag på dette området varierer fra land til land, og en har funnet at det ikke var praktisk mulig å søke å kombinere de eksisterende systemer, men vil utarbeide et helt nytt og frittstående konsept for fremtidens behov. Dette haster, ikke minst på grunn av det "indre marked" i EF som skal innføres fra 1.1.1993 - EF har utstedt et Direktiv som pålegger medlemsstatene å innføre de nye JAR's som sine eneste forskrifter, og ettersom JAA ikke har noen overnasjonal legal status, betyr dette at det enkelte land må innføre JAR-bestemmelsene som nasjonale forskrifter, og dette gjelder selvfølgelig også Norge. Dette betyr at dersom JAR 65 i sin endelige form kommer til å inneholde bestemmelser som ligger lavere enn dagens nivå i Norge, for eksempel ICAO Type I/II sertifikater utgår, må vi regne med at dette også blir innført hos oss. Det er derfor viktig for oss her i Skandinavia å få lagt den nye normen så høyt og nært inntil vår eksisterende standard som mulig; ellers vil vi enten måtte redusere teknisk standard tilsvarende den nye JAR 65 eller se at vi blir for dyre og dermed prise oss selv ut av markedet.

For å få fremgang i arbeidet er det vedtatt at en skal operere med tre trinn i utviklingen:

- 1) Utarbeide et rammeverk for Certifying Staff (nytt konsept).
- 2) Når det nye konseptet er vedtatt, utarbeide utfyllende "Training- and Competency Requirements (ACJ).
- 3) Til slutt behandle den mest kontroversielle del; skal Certifying Staff utstyres med myndighets-autorisasjon (sertifikat) eller skal den enkelte bedrift utstyre sine folk med intern autorisasjon (Company Approval)?

Det er ingen hemmelighet at industrien og et flertall av luftfartsmyndighetene ikke ønsker å innføre myndighets-sertifikater á lá type ICAO, så vidt jeg kjenner til er det bare Skandinavia og Irland i Europa som fullt ut bruker ICAO-sertifikater innen flyvedlikehold/ettersyn - og de som ikke anvender slike systemer i dag, men nøyer seg med å la operatørene selv stille med utdanning og godkjenning av alt personell, ser ingen grunn til å øke de offentlige utgifter ved å innføre offentlige sertifikater på dette området! -

JJMB har oppnevnt en intern Working Group bestående av 5

myndighets-spesialister for å utarbeide forslag til JAR 65, og i dag foreligger det et utkast til rammebestemmelsene som i øyeblikket er ute til høring hos de impliserte parter, herunder NFO.

Opplegget er basert på et skille mellom "Base" og "Line" Maintenance, hvor en for Base Certifying Staff krever mer praksis og prosedyrekjennskap, men mindre typekunnskap enn for Line Certifying Staff. Videre er det skissert to kategorier; en for Airframe og Power Plant inkl. systemer, og en for Avionics, og det er også åpnet for et nytt nivå, nemlig Line Certifying Mechanic.

TU-komiteen har diskutert dette nøye og har foreløpig konkludert med at vi vil kreve at "Mechanical- og Avionics Technicians" innen Base (C- og D-checks) og Line (A- og B-check-nivå) må ha samme utdanning og kompetanse på typen, og at certifying Staff i Base organisasjon må basere sin "Release to Service" på signerte underlagsdokumenter av ovennevnte kategori flyteknikere. TU har videre vedtatt å kreve NDT (Non Destructive Testing) som en egen "rating" innen "Mechanical"-kategorien, da det er særdeles viktig å få opp en europeisk standard på dette området. For å få etablert Training- og Competency Requir-

ements for Line Certifying Mechanic, gikk TU inn for at denne fagkategori opprettes og gis anledning til å gi "Release to Service" for eget arbeid på spesielle fagområder.

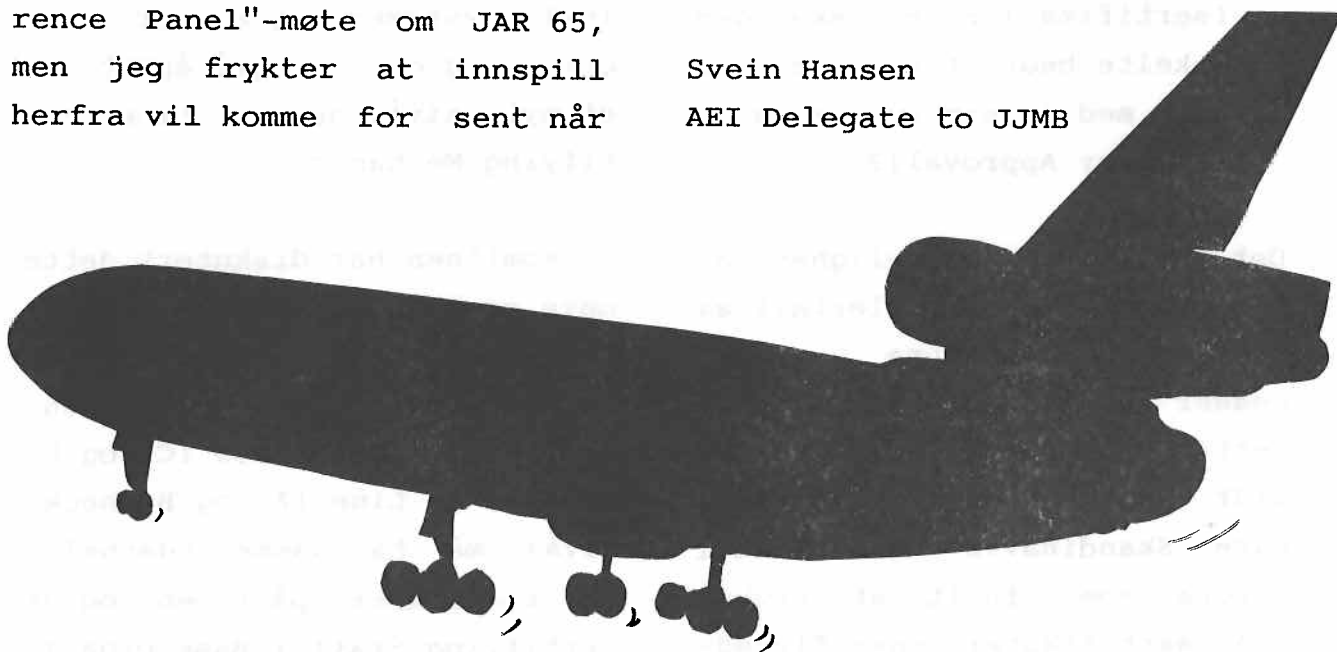
Saken skal nå behandles på neste JJMB-møte 23. januar og endelig beslutning må tas på påfølgende møte i mars måned, deretter vil den interne arbeidsgruppe få i oppdrag å gå videre med detaljutformingen, og da er saken i hovedsak kjørt. I mellomtiden skal AEI visstnok avholde et "JAR Reference Panel"-møte om JAR 65, men jeg frykter at innspill herfra vil komme for sent når

det gjelder utforming av hovedtrekkene i det nye systemet.

Avslutningsvis vil jeg gjøre oppmerksom på at med hensyn til pkt. 3 er det intet håp om å nå frem i JJMB; vår eneste sjanse er om vi på skandinavisk/nordisk basis klarer å overbevise våre luftfartsmyndigheter om at "bottom line" må være et myndighetsutstedt sertifikat for Certifying Staff, ellers vil vi ende opp med en papirstandard som skal tolkes og etterleves av de enkelte operatører, seriøse som useriøse, fattige som rike. Klarer vi det?

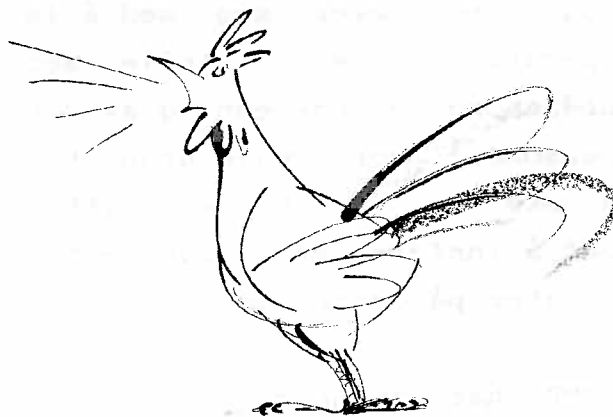
Svein Hansen

AEI Delegate to JJMB



## BRA BETALT!

REKORDTAP: Stephen Wolfs United Airlines hadde rekordtap i 1991. Året før ble flyselskapets fortjeneste redusert med 71 prosent. Men direktør Wolf fikk 18,3 millioner dollar i lønn og frynsegoder. Det er ledig plass i NFO sitt forhandlingsutvalg, hvis Wolf ønsker det.



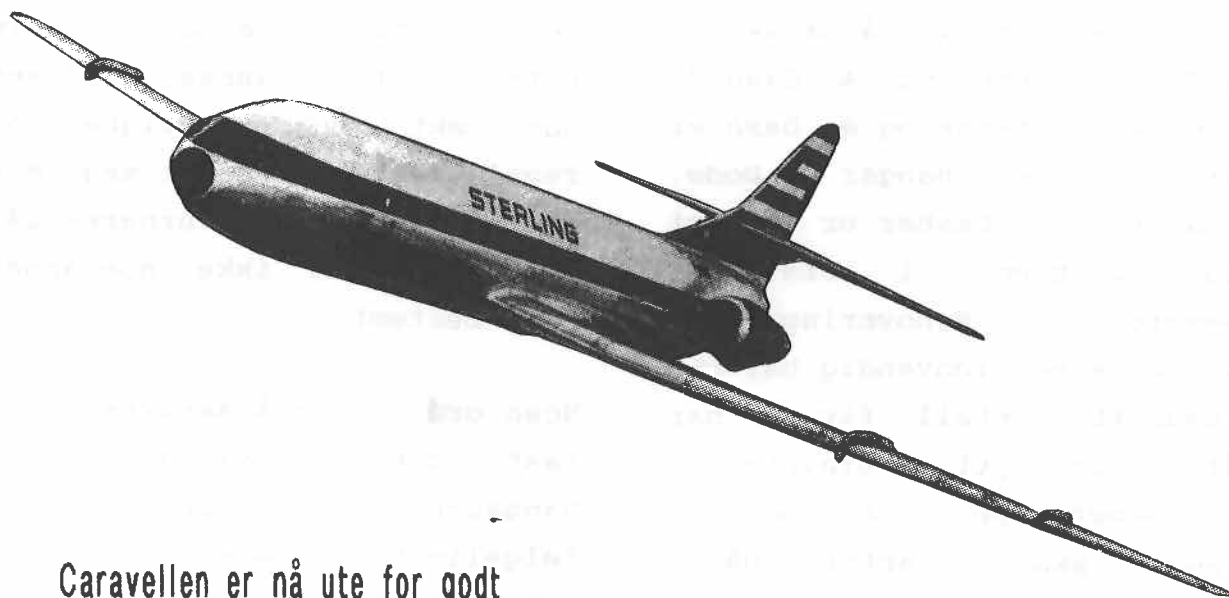
At det er spennende tider i flybransjen, vet vi jo alle, og i Sterling er det minst like spennende som andre steder. Som de fleste vet, skal 300 ansatte sies opp. 100 av disse er tilknyttet teknisk avdeling, 74 timelønnede og 26 funksjonærer. På ARN blir Sterling teknisk nedlagt og Transwede overtar teknisk handling. Ca. 15 av 30 ansatte følger med på flytte-lassen. Om noe lignende vil skje her på GEN mellom Sterling og Norway Airlines er umulig å gjette på, men vi bør kunne få til et samarbeid som vil være til fordel for begge parter.

Caravellen er nå ute for godt, og etter sommeren blir antageligvis 4 727-ere solgt. MD 83

ser ut til å bli avløseren for 727 etterhvert. Foreløpig ser det ut til at MD 80 kommer i gang med diverse kurs. Absolutt positivt var det at vi fikk med to mann på MD 80 sertifikat-kurset, som er ferdig i slutten av februar.

Siste offisielle tur med Caravellen gikk 15. januar. CPH-LUX - CPH, men rykter sier at OY-STI har vært sett på vingene etter den tid - så den må kanskje skytes ned for å få avsluttet epoken?

Ellers er Jan Urke valgt til ny formann i NFO/Sterling. Han avløser Magne Guldstein, som takkes for lang og tro tjeneste!  
Jan Urke



Caravellen er nå ute for godt

Vi starter 1992 med å ønske alle lesere et godt nytt år! Så får vi håpe det blir det, uten masse permisjoner og oppsigelser slik som en opplever overalt i norsk arbeidsliv. Årets begynnelse har ikke vært god, mye dårlig vær og kraftig vind. Dette har kostet, ikke bare kroner, men også punktlighet og regularitet. For Widerøes del har det også forårsaket et par ødelagte vingetipper på Twin Otter. Det første flyet ble vippet over av orkanen som raserte Vestlandet ved nyttårstider. Flyet var parkert for natten i Florø. Det andre ble tatt av et vindkast under taxing i Hammerfest. Dette skjedde under uværet som var der i uke 4.

Som sikkert mange har observert, så har antall fly med Widerøes "new look" øket i 1991. Det er til nå omlakkert 10 Twin Ottere og 4 Dash 7. Alle Twin Otterne og en Dash er lakkert i egen hangar i Bodø. De andre tre Dasher er lakkert ved Braathen i Stavanger sommeren 91. Renoveringen av Twin Otterne innvendig har bra fremdrift. Antall fly som har fått helt nytt cabininteriør er kommet opp i 8, og det niende skal startes på i slutten av januar. Dette flyet skal også ha rammeskifte.

Overgangen til ny flytype i Widerøe som jeg skrev om på samme tid i fjor, er ikke kommet lenger enn på forhandlingsstadiet. Et flåteplanutvalg har vært i arbeid, og de har gitt sin innstilling til styret. De har igjen på utvalgets grunnlag gitt ledelsen "go" til å forhandle med de Havilland og Dornier. Flytypene som er aktuelle er Dash 8 og DO 328. Så hvilken type det blir og når tid - ja det vil fremtiden vise.

To av Dashene er solgt og leid tilbake. Dessuten har selskapet de siste 15 månedene hatt innleid en ekstra Dash. Det var Widerøe Aero Trade som skulle bruke den til Charter/kontraktflyvning. Men de har hatt så lite volum på sine oppdrag at flyet har gitt Widerøe reservekapasitet for egne ruter. Dette ser ut til å ha hatt positiv effekt, for passasjertallene har økt og punktlighet og regularitet har bedret seg. Men dette flyet skal returneres 24. april, dersom ikke noe annet blir bestemt.

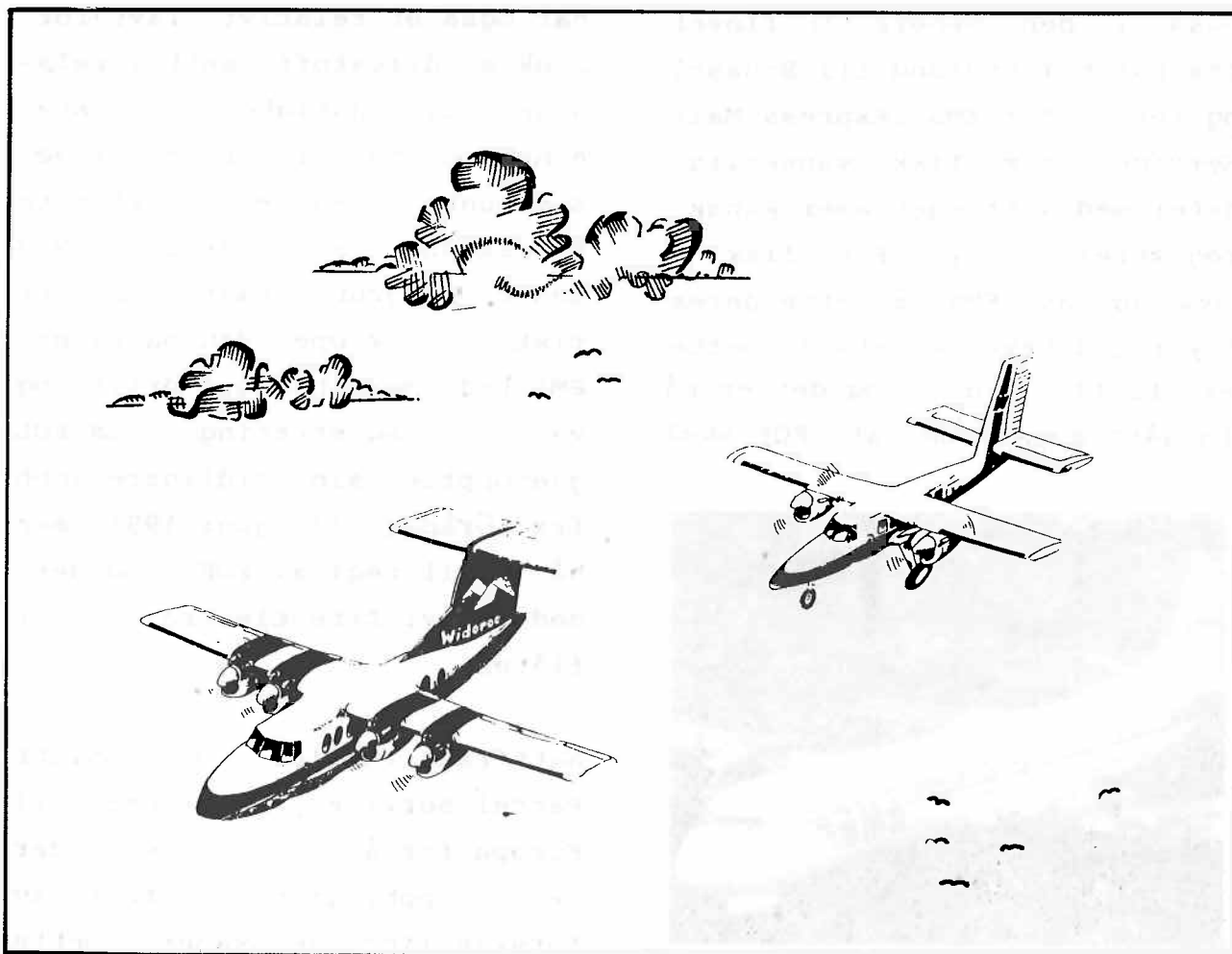
Noen ord må også skrives om de faste gjestene vi har her i hangaren i Bodø. Det er selvfølgelig F-50 som er inne hver natt, men i blant blir det leid plass til et til. Widerøes

andel av vedlikeholder er det samme, men hangar og elektroverksted er noe mer involvert i snagjobbing. Dessuten så har vårt propellerverksted noe reparasjon av propellere. Delelager for F-50 har SAS leid plass for i Widerøes lagerlokaler.

Widerøe har nå 11 teknikere med sertifikat på EMB-120. De fire siste gikk på kurs våren 91. C-inspeksjon på flyet ble det utført to av i fjor. Men i år er ønsket fra Norsk Air at Widerøe tar to C-inspeksjoner i juli. Dette er ikke avgjort enda.

Årets årsmøte i avdelingen er også over. Det foregikk etter ordlyden "same procedure as last year". Etter at møtet var over, tok vi spanderbuksa på og arrangerte fest der samboere og fruer var invitert. Den ble svært vellykket og frister til reprise. Årsmøtet ble gjennomført uten store bølger. To nye ble valgt inn i styret. Det var tre som var på valg, men to av dem ville ikke ta gjenvalg. Den ene av disse var T.T. Tessem, som fikk overrakt et Saulo fat og en blomsteroppsats for sin mangeårige innsats som styremedlem og formann i NFO, avd. WF.

Hilsen N. Terjesen, Widerøe



## NYTT FRA FOF

FOF har nå faste avtaler med DHL, et av verdens største fraktselskaper, for fraktflyvninger på ruten Oslo - Göteborg - København - Brussel og retur. Videre flyr vi, også for DHL, ruten Brussel - Nürnberg - Stuttgart og retur. Flyene møtes ved midnatt i Brussel sammen med ca. 15 andre fly, pluss et velutbygget nett av landtransport. I løpet av 2,5 timer omlastes godset til de endelige destinasjoner, og flyene er igjen på vingene for landing i de tidlige morgentimer for å sikre at kundene får sine varer frem "overnight". Disse rutene betjenes fem ganger ukentlig. Vi har også i den senere tid fløyet fra Luton i England til Brussel og retur for EMS (Express Mail Service) som fikk vanskeligheter med sitt eget amerikansk-registrerte fly. FOF fikk i oppdrag av EMS å sette deres fly i god teknisk stand. Dette er blitt gjort, og det er nå inngått avtale om at FOF skal



fortsette denne viktige forbindelse for Royal Mail på charterbasis i en minimumsperiode på 30 måneder fremover.

Våre Electra L-188 har siden 1973 vist seg å være godt egnet for slike ruter i Europa om natten, hvor kravene til miljø er meget strenge. Flyene har også et relativt lavt forbruk av drivstoff, sett i relasjon til hastighet og lastevne, og man vil fra et miljøsynspunkt kunne fortsette operasjonen inn i år 2000. Med denne bakgrunn fant man det riktig å kjøpe den maskinen EMS tidligere hadde i drift, og vår nyregistrering LN-FOL gjenopptok sin tidligere jobb fra torsdag 13. juni 1991, men nå i full regi av FOF, og dermed har vi fire Electra L-188 i flåten.

Nattfrakt, eller "Over Night Parcel Service", er kommet til Europa for å bli og er under jevn oppbygging, utført av forskjellige selskaper. Dette

er en spesiell tjeneste hvor vi mener FOF ennå i mange år kan yte en god service med sine Electra L-188, som nå er over 30 år gamle, men stadig gjør en god "Yeoman Job".

Vårt "nye" fly med serienummer 1116 ble levert fra Lockheed til American Airlines 13. januar 1960 og fikk navnet "Flagship Tucson". Den var da en komfortabel passasjermaskin, innredet med store gode stoler for inntil 87 passasjerer. Maskinen ble så overtatt av McCulloch International som

hadde flyet i full drift frem til konvertering til fraktmaskin ble foretatt av American Jet i 1977. Flyet har til nå utført ca. 42.000 landinger og har vært like mange timer i luften. Dette kan høres vel meget ut, men jeg vil da nevne at vår beste maskin, sett fra et operasjonsmessig og teknisk synspunkt, er LN-FOI som nå nærmer seg 60.000 flytimer, så det er langt frem før nykomlingen kommer opp mot Senior i flokken.

Sverre Mauroy



## **BusyBee**

### I HARDT VÆR

Det nye året har til nå vært ganske turbulent for oss i Busy Bee. Ved juletider fikk vi beskjed om at refinansieringen av selskapet var "i boks". I ettertid har det derimot vist seg at så ikke var tilfellet. En meget vesentlig brikke var ennå ikke på plass, og falt ikke på plass før sist fredag. Nå ser det da endelig ut som om prosessen går sin normale gang. Norcom-planene er lagt på is inntil myndighetene ser seg i stand til å gi klare signaler om hvordan konsesjonsbetingelsene blir fra 1. januar 1993. Dette innebærer at Busy Bee består som før, men skal slankes og effektiviseres

ytterligere for å møte kommende utfordringer på best mulig måte.

Når det gjelder forsvarskontrakten, så har regjeringen uttalt at det skal bli samkjøring av sivile og militære ruter i Nord-Norge. Nok en svart sky i horisonten for Busy Bee vil nok mange mene, men her er vel ennå ikke siste ordet sagt!

Forøvrig har Busy Bee avsluttet sitt engasjement i Abu Dhabi med F-27 og selskapet har videre løpende kontakt med forskjellige selskaper andre steder om mulige oppdrag i fremtiden. Operasjonen med vår

F-50 for Norsk Air/Widerøe på Torp går meget bra.

Vi har denne vinteren hatt spesielt mye problemer med De-Ice booter, og Fokker har ikke "booter" på lager - så det hender de må ut i produksjonshan-

garen for å skru de ned fra fly under produksjon.

Vel, sola har snudd og vi går lysere tider i møte - og det får vi tro at også vi i Busy Bee gjør.

Med hilsen Bård Brandåstrø

# **BRAATHENS**

## **S.A.F.E**

## BU-NYTT

Året 1992 er nå i full gang, og derved spørsmål om innlegg i bladet. Arbeidsmessig startet året som det forrige sluttet. Det er nok å gjøre det første halvåret, deretter noe tynt i følge våre planleggere. Det har det vært sagt nesten hvert år, men det har visst blitt travle tider for det. De siste månedene av 1991 ble avsluttet med C-sjekk på 4 stk. B 737-300 for tyske Germania, og her gikk alt etter oppskriften. Flyene gikk på tiden, og tilbakemeldingen har vist svært godt resultat. Nå står et fly fra Norway Airlines for tur. Samtidig har vi 2 stk. B 737-200 inne for C-sjekk pluss "Hawaii-sjekk" før de utfases. I løpet av relativt kort tid ankommer 4 stk. B 737-500 fra Boeing. Videre skal 2 stk. B 737-400 leases ut til et selskap i Malaysia for ett år i første omgang, og avlevering finner sted i midten av mars måned. Her håper man å få tilbake 4 stk. C/D-sjekker på B 737-200 før disse leveres

tilbake til sine eiere. Dersom dette skjer er høsten reddet.

Opp i alt dette skulle etter planene ha vært kjørt noen differansekurs og brush-upkurs. Dette blir som vanlig skjøvet til side på grunn av stort arbeidspress. Flyselskapene skryter så svært av hvor godt de tar vare på de ansattes kompetanse, og at sikkerheten er punkt nr. 1. Dette gjelder gjerne for flygende personell, men langt i fra når det gjelder teknisk personell. Et fly er jo et fly i alle fall utenpå.

Det hersker for tiden en stor usikkerhet med hensyn til hva som vil skje med F 27 og vår relativt store andel av arbeid innenfor teknisk - på disse flyene til Busy Bee. Mange rykter, men lite ull. Alt i alt er det en relativt optimistisk stemning ved avdelingen vedrørende fremtiden.

Jan Kr. Langebro

**BRAATHEN SAFE OVER TIL 72-TIMERS SJEKK ?**

Etter hva vi erfarer, skal toppladelsen i selskapet ha pålagt Teknisk avdeling å utrede overgang til 72 timers S-sjekk. Dagens S-sjekk er hver 24. time. Disse tankene skal ha fremkommet etter besøk i USA. Det synes å være økonomiske betraktninger og konkurransesituasjonen i Europa etter 1992 som er bakliggende årsak. Det ryktes at andre selskaper har i gang satt lignende systemer. Teknisk vedlikehold er for dyrt.

Teknisk avdeling har så utformet sitt utkast med følgende forslag:

- S1 - Sjekk som utføres hver 24. time og som utføres av enten pilot, fagarbeider eller flytekniker.
- S2 - Sjekk som utføres hver 48. time, ellers som for S1.
- S3 - Sjekk som utføres hver 72. time av flytekniker. Her signeres Maint: Release.

Det vil si; avdelingen har vurdert behovet dithen at det kun er behov for autorisert flytekniker hvert 3. døgn. Dette mener de er dokumentert gjennom en statistikk ført over en 1-årsperiode av nattstoppene på Sola. Her vises det til at kun noen få snags som ble funnet hadde, eller ville få, alvorlige konsekvenser for flysikkerheten. En del andre hadde karakter av snags som ville kunne medføre forsinkelser, men ikke påvirke sikkerheten.

Teknisk avdeling vil søke godkjenning for sitt syn (program) hos Boeing, FAA i Frankfurt og Luftfartsverket. Videre ville man søke aksept for forslaget hos berørte organisasjoner gjennom informasjonsmøter.

NFO avdeling Braathen SAFE kunne være med på å diskutere forslagene om S1, S2 og S3, så

lenge disse skulle utføres av og kvitteres for av autorisert flytekniker, slik praksisen er pr. i dag. Her virker det imidlertid som om enigheten mellom partene er slutt. Om det blir noen videre deltagelse i prosjektet fra NFO's side er vel tvilsomt med selskapets syn på saken. Det sies at prosjektet kun er basert på sikkerhetsmessige betraktninger. Den økonomiske siden av saken er ikke drøftet ennå.

Vi som flyteknikere lurer nå på hvordan en skal kunne takle MEL (Min. Equip. List) items som daglig dukker opp i dette systemet. Disse har jo tidsbegrensninger, som alle vet. Eller er det slik at Luftfartsverket ikke bryr seg om slikt? Det er kanskje bare FAA? Hva med alle "No Go"-snaggene som dukker opp til alle tider på nødutstyr etc.? Hva med alle TIS (Tekn. Info Service) som ofte har klare tidsbegrensninger? Det har også i alle år vært påpekt at det er svært viktig at dekktrykket er av største betydning for sikkerheten. Nå er det plutselig nok at det sjekkes hvert 3. døgn. Forstå det den som vil. Tisène skal vel nå skyves frem og tilbake i tid, slik at det blir kaos. Da får de rette herrer igjen anledning til å reise rundt og bruke "pekefingeren" på flyteknikerne. Noen syndebukker må man jo ha. Det blir

alltid hevdet at systemene ikke svikter; det er mennesket. Greit for de som bestemmer.

Om disse forsøkene på å nedgradere flysikkerheten vis à vis teknisk standard vil medføre økonomisk gevinst, er svært tvilsomt. Fly som blir stående på ubetjent stasjon med tvilsomme snag, vil fort medføre utkalling av flyteknikergjerne med ekstrafly. Det er noe som heter: "Å spare på krona og la tieren flagre".

Videre gikk Informasjonsdirektøren i selskapet ut i "På Norske Vinger" nr. 9/91 og sa: "ON TIME-begrepet betyr noe spesielt for et flyselskap. Det betyr at flyet forlater sin parkeringsplass ved terminalen i henhold til oppsatt rutetid. Å vare ON TIME er å holde det løftet vi har inngått med våre passasjerer om å bringe dem trygt og komfortabelt til sine bestemmelsessteder til fastsatt tid". Etter mitt syn setter selskapet alt dette i fare kun for å få en kanskje ubetydelig økonomisk gevinst. La oss håpe at fornuften seirer og at vi opprettholder vår høye tekniske standard og ON TIME regularitet. Dagens system med eventuelle tilpasninger og bruk av flyteknikere til å utføre teknisk arbeid fremfor av piloter, burde ha plass i vår organisasjon.

Jan Kr. Langebro

# FLIGHT RECORDER/VOICE RECORDER AVLESNING KONTRA PERSONVERN

Et spørsmål som har meldt seg i den senere tid er personvernet for flyteknikeren ved diverse uregelmessigheter. Erfaring viser at i slike tilfeller fjerner man Flight Recorder/Voice Recorder og avleser disse uten at involverte parter er tilstede. Hvorfor gjelder ikke samme rettigheter for en fly-

tekniker som for en pilot? Har disse vært flinkere enn oss til å beskytte sine rettigheter, eller har de et annet krav på personvern? Jeg er av den oppfatning at denne saken bør prioriteres høyt.

Jan Kr. Langebro  
Braathen SAFE

## BRAATHEN MED 3 DAGER SJEKK ??

Utviklingen i Braathen mot 3 dagers sjekk følges med argusøyne i NFO avd.SAS. Jeg begriper ikke at Braathen som en seriøs operatør ønsker å legge seg på et så lavt nivå.

Jeg vil be Braathen ledelsen lese den svenske avisen Expressen 06.Januar. Her slaktes Linjeflyg over 2 A-4 sider. Dette i forbindelse med planene til Linjeflyg om å innføre "pilotsjekk" på turn-around. Billettsalget til Linjeflyg sank umiddelbart med 19%. NFO avd.SAS vet hvilke knapper vi skal trykke på for å få en

lignende diskusjon i Norge.

Hvordan vil Braathen kunne forsvare at de opprettholder det samme høye sikkerhetsnivået som i SAS, når man i SAS kontrollerer flyene med autoriserte flytekniker mellom hver avgang, mens i Braathen gjøres dette kun en gang hvert tredje døgn ?

Passasjerene er ikke dumme. En slik diskusjon vil være livsfarlig for Braathen. Ja den er så farlig at Braathen kan komme til å knekke ryggen på den. Det ville jo ha passet SAS bra.

Knut



Et av effektiviseringsprosjektene i Line Maintenance er prosjekt "rampteam". I korthet går prosjektet ut på å overføre noen av de arbeidsoppgavene som vi i teknisk i dag utfører, til KR. Det kalkuleres med en effektiviseringsgevinst på mellom 10 og 20% i prosjektet. Filosofien til vår ledelse er forsåvidt grei nok. Flyteknikerne er i dag overkvalifisert til en del av de arbeidsoppgavene de utfører, og dette er sløsing med en for SAS dyrbar ressurs. Skrittet derfra til å overføre tekniske arbeidsoppgaver til ufaglærte som ikke engang tilhører en teknisk organisasjon, var dog mer en hva de faglige mente var forsvarlig.

Lineledelsen hadde listet opp 42 arbeidsoppgaver som sorterer under teknisk i dag, som man mente andre utenfor teknisk kunne påta seg. Av disse 42 arbeidsoppgavene, hadde vi innvendinger mot 9. De ni arbeidsoppgavene vi mente fremdeles skulle ligge under teknisk var:

- \* Refueling
- \* Efterse at dører og luker er lukket før avgang.
- \* Efterse flyet for skader under turn-around før avgang.
- \* Foreta oppstart/com. med cockpit.
- \* Start og stop av APU med tilkobling av strøm og air cond.

- \* Trykksetting av hyd.systems.
- \* Kontroll av avising
- \* Utskifting av nødutstyr og oxygen
- \* Operere i cockpit under tauing av fly.

Avstanden mellom partene var svært stor og prosjektet fullstendig fastkjørt, da det ble innkalt til et 2 dagers seminar på Scanticon - Borupgaard. En gammel dansk herskapsgård ca 10 mil nord for CPH. Alt av lederkap innen Line Maintenance var samlet. Fra fagforeningene stilte det representanter fra de tre skandinaviske flyteknikerorganisasjonene pluss Verkstedklubben i Norge.

ML-H ønsket alle velkommen og dro i gang med et godt tilrettelagt foredrag med visjoner og overheads til den store gullmedaljen. Godt forberedt, full av energi og med en psykologisk oppbygging av foredraget som tatt ut av læreboka.

Deretter ble det på overhead vist besparelspotensiale i prosjektet. Teknisk skulle kun utføre PFC. Vi skulle møte opp på flyet når det hadde landet og gjøre PFC'en. PFC'en tok 20 minutter. Alle de andre arbeidsoppgavene kunne andre ta seg av, heri PDC. På en groundstop på 35 minutter ville man da få en besparelse på 15 minutter.

Gang dette opp med antall landinger osv. osv. og man har spart utrolig mange millioner. Dette kan jo sies å være en smule teoretisk. Alle som har sitt virke ute på rampen vet at det er de siste 15 minuttene før avgang som er de kritiske. Det er da det virkelig er behov for en flytekniker til stede. Den viktigste sjekken vi gjør er Pre Departure Sjekken og ikke PFC'en.

Efter en del argumentasjon steg temperaturen og vi måtte ta en pause. Efter 10 timer sammenhengende meningsutvekslinger kom Heine på det geniale forslaget om å møte opp på flyet 20 minutter før avgang. Vi kan da gjøre både PFC-sjekk fuel-PDC og opstart/com. Igjen svært teoretisk. Line ledelsen fikk sin teoretiske innsparing og vi skal gjøre de arbeidsoppgavene vi alltid har gjort. Det var igrunn et kunststykke at vi i det heletatt kom frem til en intensjonsavtale. For oss er punkt 5. i avtalen det viktigste. Nemlig at flyfagarbeideren skal skoleres opp til å kunne utføre PFC ved NIL i a/c log. Dette vil bli gitt i form av en kombinasjon Grunnkurs/Maintenance Servicekurs og TECHCOM. Anslagsvis 5 ukers kurs. Går alt som det skal er det første kurset igang når dette leses. Prosjektstart er satt til 01. februar og gjelder kun for CPH-ARN og FBU. ( TX fra ML-H

tikket akkurat inn og prosjektet er utsatt inntil videre)

Når vi tilslutt signerte på intensjonsavtalen var det fordi vi fikk forsikringer om en kompetansehevning av flyteknikere og flyfagarbeidere. Vi er dessuten lei av å høre at fagforeninger er konservative, selvopptatte, egoistiske navlebeskuere, uten hverken vilje eller evne til nytenkning. La oss derfor gå inn å prøve rampeteam, selvom vi synes at prosjektet er dødfødt.

Efter at intensjonsavtalen var skrevet gjensto kun en avklaring om bruken av "knekke dekke" - en enmannsbetjent traktor som skal brukes i CPH og på ARN. Dette var jo et rent danskt problem, så vi nordmenn tok oss en tur på gangen. Denne interne avklaringen tok så lang tid at vi ikke rakk flyet hjem til Oslo. I stedet inviterte klub 537 oss nordmenn med på Helges stamkro. En hyggelig avslutning på en ellers lang dag.



## AVD. SAS SEMINAR PÅ HOLMEN FJORDHOTELL

16 tillitsvalgte og verneombud fra NFO avd.SAS var samlet til et 2 dagers seminar på Holmen Fjordhotell i November. I tillegg var det gjester fra flyteknikerne i Sverige (seksjon 9) og fra Danmark (Klub 537) Temaet var "Flyteknikeren i det fremtidige Europa". Vi hadde fått E.Throndsen og TU formann G.Johnsen fra WF som foredragsholdere den første dagen. Vi fikk en grundig innføring i det internasjonale arbeidet som drives gjennom AEI og i JAR Maintenance Committee. AEI er representert med Svein Hansen i JAR JMC, men Svein er bare en av 12 deltakere, og den eneste i fra arbeidstakerorganisasjonene. Det er derfor ingen lett jobb Svein har i denne gruppen, hvor

flyfabrikantene og flyselskaperne sitter tungt representert.

JAR 145 Approved Maintenance Organisations ble grundig gjennomgått. Hovedinntrykket er at JAR 145 er til å kunne leve med. Spesielt gledelig er at brushup nå blir et krav fra myndighetene. Sitat: Certifying staff must meet the qualification requirements specified in JAR-65 Sub-Part E and receive initial and continuation training in accordance with a programme acceptable to the Authority, sitat slutt. Det fine er at dette vil bli gjort gjeldene for alle flyselskaper tilsluttet JAA, slik at det ikke blir noen konkurransevridning.

Arbeidet med JAR 65 er i



Fleet Manager DC-9/MÜ-80 Tore Båslund, innledet til annen dag.

begynner fasen. JAR 65 Certifying Staff, er den JAR som vil ha størst betydning for oss. Begrepet flytekniker vil høyst sannsynlig ikke bli slik som vi dag kjenner det. Det vi er redd for er at standarder og krav senkes, for å matche dagens systemer i land som Spania og Frankrike. Enda mer bekymret er vi over industriens forslag om å godkjenne egne teknikere, uten at myndighetene overhode skal ha noen befatning med dette. Det ligger an til å bli bukken og havresekken, hvor skole og opplæring vil bli skadelidende. Resultatet er vi redd for vil bli et senket kompetansenivå, redusert flystandard, redusert status og redusert lønn. For å imøtekomme sydeuropeerne noe har NFO utarbeidet et forslag til kompromiss.

Her vil myndighetene gå inn og godkjenne en basic tekniker ved første gangs utstedelse av typesertifikat. De øvrige flytypene vil selskapene selv kunne autorisere sine egne ansatte. Vi brukte mye tid på denne modellen og innvendingene var mange. Flere mente at kamelen var iferd med å bli for stor. Alle var dog enige om at det var en bedre løsning en det forslaget industrien hadde kommet med som var "All rights reserved for the company".

På natten var et engere utvalg

i møte med Janne Carlson og Kjell Fredheim i hangaren på FBU. Våre representanter hadde med seg en rekke spørsmål fra seminardeltagerne. En orientering fra møtet ble gitt etter frokost neste dag.

Fleet Manager Tore Båsland var foredragsholder og innleder til annen dag. Av temaer han var innom kan nevnes: SAS sin situasjon når markedet åpnes for fri konkurranse. Mega carriers med freequent flyer programs. ATD og fokuseringen på flytimepriser. Kan vi ha differensiert standard på flyflåten, avhengig av konkurransepresset på rutestrekningene? Fleet Managment sin funksjon med oppfølging av bla. no failure found problematikken. Gjøre de riktige tingene første gang. Til slutt kom Båsland inn på NFO og omverdens oppfatning av NFO.

På sluttampen var det avsatt tid til diskusjon. I det alt vesentlige kom diskusjonen til å dreie seg om forholdet til myndigheter - håndbøker - flyvedlikehold - punktlighet - økonomi - trygghet - lønnsforhold og faggrensener.

Hovedinntrykket er at vi er bra på merkene og godt informert om rikets tilstand. Vi er bedre informert enn de fleste om utviklingen ute i Europa, og vi ligger i spiss med å til-

passer oss den hverdagen vi vet vil komme i - 93.

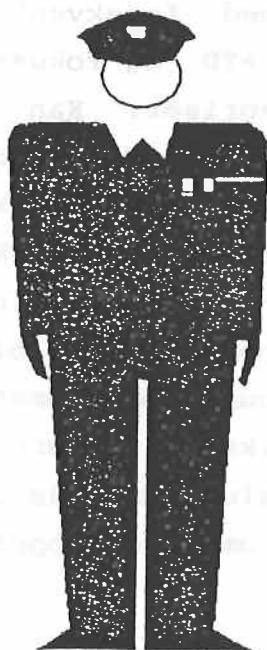
Summa summarum var dette et godt og vellykket arrangement. Holmen Fjordhotell vartet opp

med god service og hyggelig atmosfære. Malen vil vi bruke til flere lignende sammenkomster fremover.

K.Grønscar

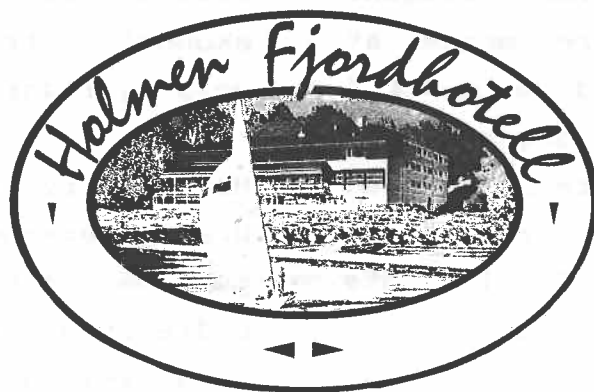


## FLYTEKNIKEREN I DET FREMTIDIGE EUROPA



SEMINAR PÅ HOLMEN FJORDHOTELL

22-23 OKTOBER 1991





Uniformskomiteen i SAS har mottatt følgende forslag til sommeruniform for aviserpersonellet på Fornebu. Spesialutrustet for "touch check" på DC-9/MD-80.

Det hele begynte som en "visjon" fra teknisk ledelse for å tekke den såkalte "blårussen" (les økonomer). Flyteknikeren var for dyr til å ha på tarmac. Det var ikke lenger nødvendig å ha ICAO type II license på tarmac for å vurdere hjul, understell, skader, lekkasjer og generell luftdyktighet under et ground stopp. Dette kunne hvem som helst gjøre. Det ble derfor fremmet et seriøst forslag fra lineledelsen og KR om å overføre disse oppgavene til KR. I tillegg skulle fuelselskapet foreta selvstendig fueling og kontroll. Det skulle kun rekvireres tekniker fra line der hvor det var behov for verktøykasse. Dette var begynnelsen til rampteam, slik det i korte trekk ble skissert for NFO. SAS skulle spare enorme summer ved å la ufaglærte gjøre disse oppgavene, slik at flyteknikeren kunne frigjøres til nattarbeid, hvor det er et konstant behov for "verktøykasser", og flyteknikerens høye kompetanse.

Da NFO forsto at rampteam ikke lenger var en visjon, men en realitet, ble det bedt om forhandlinger. Det ble innledet en møteserie som resulterte i en intensjonsavtale den 4. nov. 1991. Innholdet i denne går i korte trekk ut på at fagarbei-

dere utdannes til PFC mek, og flyteknikeren overlot ramphandlingen til flyfagarbeideren, som skal utføre PFC, fueling, pre-departure check og oppstart 20 min. før avgang. Besparelsen ligger altså i færre flyteknikere på tarmac.

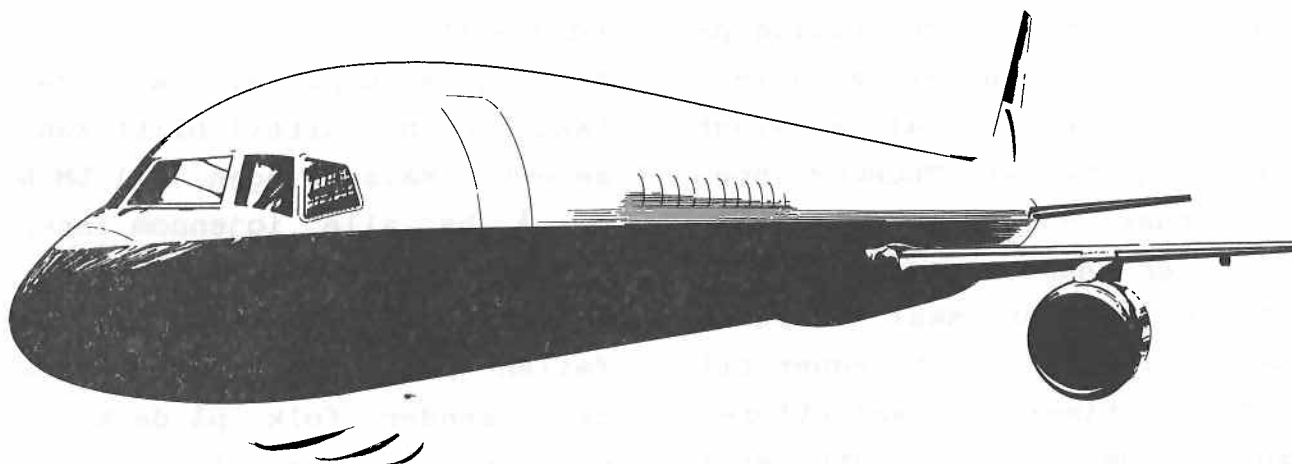
NFO har lenge, blant annet gjennom internasjonalt arbeid, sett at behovet for en "Basic tekniker" er økende, spesielt nå da PFC ikke lenger er et myndighetskrav. Med sterk fokusering på økonomi i selskapet og kravet om et rampteam, fant NFO det riktig å "tilby" en Basic Tekniker i stedet for en ICAO T II tekniker på tarmac til å utføre PFC og ramp tjeneste. Besparelsen her vil ligge i reduserte kursutgifter for SAS. Vår intensjon er at "Basic Tekniker" skal ha en basic utdanning som kan godkjennes av myndighetene som relevant grundkurs til fullstendig flytekniker sertifikat. Det må også legges stor vekt på "Human Factor" ved opptak som "Basic Tekniker". Ved å gjennomføre en slik utdanning for PFC mekaniker har man også tatt høyde for de nye JAR-bestemmelsene, som SAS skal tilslutte seg. (Muligens første selskap i Europa).

Igangsettelse av rampteam er berammet til februar 1992, men dette er på grunn av manglende kurstilbud, utsatt på ubestemt tid. NFO erfarer derfor at ledelsen ønsker å innføre ramp-team uten komplett basis utdanning for fagarbeideren. Dette begrunnes med at våre fagarbeidere allerede har skrog/systemkurs, og at påplussing av tech. com + BSL kurs ville være tilstrekkelig. Undertegnede kan med noen modifiseringer, være enig i at dette er tilstrekkelig for utførelsen av PFC, men dog ikke til å ha ansvaret for et komplett luftfartøy under ground stop. Jeg er heller ikke så sikker på at myndighetene vil godkjenne våre nåværende fagarbeidere til å ha et slikt ansvar. (Dette har alltid vært underlagt flyteknikeren). Jeg vil derfor være svært betenkt på å gå inn i et rampteam, før "Basic tekniker" har en utdanning som Luftfartsverket kan

godkjenne som "Basic delen til ICAO T II, og at Basic tekniker er gitt det hele ansvaret for flyet under et ground stop. Dette skal være beskrevet i håndbøkene. Det må også være i SAS sin interesse at disse forholdene er i orden, med tanke på dagens fokusering i media på flysikkerhet.

Teknisk handling under et ground stop er fortsatt et meget viktig arbeid, og personer som skal gjøre dette bør derfor utvelges ut i fra "Human Factors", og gis en fullverdig basic utdanning. Kan ikke dette gjennomføres, håper jeg rampteam forblir en "visjon". Hvis SAS ikke kan imøtekomme denne form for utvelgelse og utdanning av "Basic tekniker" vil jeg påstå at sikkerheten går på bekostning av økonomien!

Per Pettersen  
NFO avd. SAS



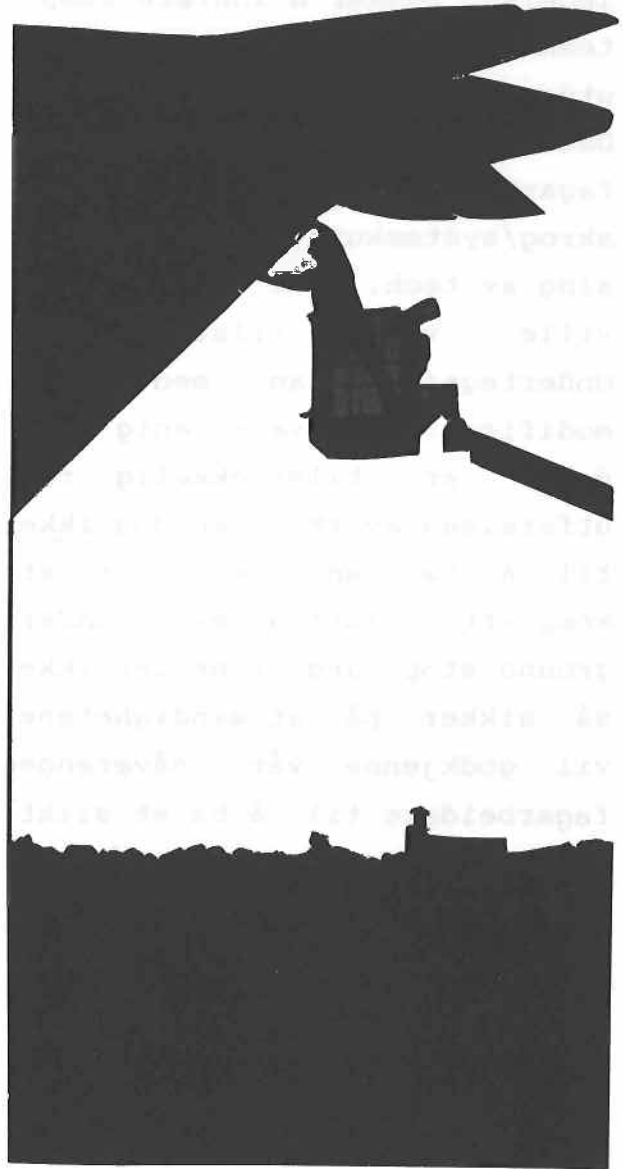
# NYTT FRA SKOLE- OG OPPLÆRINGSUTVALGET

## TECHCOM

Det er nå 4 år siden vi første gang hørte om prosjekt TECHCOM. Prosjektet kom igang etter erkjennelse av at kunnskapsnivået gjeldende administrative rutiner ikke var tilfredsstillende i Line Maintenance. Hver gang vi har bedt om bedre opplæring i administrative rutiner, har svaret vært at vi venter på TECHCOM. Nå har endelig TECHCOM kommet og diskettene sendt ut. Så har altså Kjell Fredheim avslått investeringsansøkingen om innkjøp av PC'er. Pr.dato ser det ut til at vi kan få leie inn PC'er. I førsteomgang for å dekke FBU - BGO og BOO. Dailyguiden som ligger i programmet om som virkelig kunne ha vært til stor nytte får vi inntil videre lite glede av.

Når det gjelder resten av linjenettet snakkes det om å sende rundt en mann med PC. Denne løsningen er billig i dag, men litt mindre billig på sikt. Intensjonen er at alle i Line Maintenance skal ha avlagt test og bestått TECHCOM innen 01.januar -93. Vi har enda ikke fått en eneste igjennom, slik at det haster skal vi rekke dette. TECHCOM er beregnet til å ta 30 timer, og skal utføres innimellom i ledige stunder i produksjonen. Det siste har vi

ikke spesielt stor tro på og ønsker lykke til !!!!!!!



## Datakurser

Et sorgens kapittel. Alle datakursene har hittil blitt kanselert. Målsettingen til LM-N om å ha alle igjennom innen 1990, har sprukket helt. Vi har kommet ca. halvveis. Noe av feilen har Line ledelsen som ikke sender folk på de kursplassene de bestiller og betaler for, men mesteparten av

kanseleringene har TH selv gjort. Den ene datalæreren de har, har nok med å få dataterminalene til å spille. Det er noe med WICAT og Boeing og Douglas og Controldata, og det har det vært i ett par år nå. Vi er rimelig dårlig fornøyd med TH på dette området.

#### Justeringer i MD-80 brushupkurs.

NFO har bedt at kurskompendiene som brukes på brushupkursene på MD-80 må bedres. I stor grad brukes kun LAMM og AOM. Dette er ikke godt nok når testspørsmålene hentes fra databanken til sertifikatkurset. Vi har også bedt om at testen legges etter CBT og jobbpraksis, slik at eleven har fått gjort unna bitetester etc. før prøven. Dette vil nå bli gjort. I tillegg vil brushupkomiteen bli sammenkalt for å se nærmere på teorikompendiene. NFO er representert med E.Førrisdal og O.Haldar.

#### Rampkurs

Foreløbig svever dette i det blå. TH venter på kursspesifikasjoner fra produksjonen. NFO mener at nivået på PFC-mekanikeren er beskrevet i Intensjonsavtalen som er tegnet mellom ML-H og de faglige organisasjonene. Vår Line ledelse i Norge mener at dette ikke kan gjelde for fagarbeidere i Norge da disse i utgangspunktet innehar en vesentlig høyere kompetanse

enn lignende kategorier i Sverige og Danmark.

I avtalen står det klart "elementer av grunnkurs". Dette mener Line-ledelsen er dekket opp hvis man har et skrog og systemkurs. 90% av fagarbeiderne i Norge har allerede skrog og systemkurs.

Når man sitter i forhandlinger vil det alltid være "take and give". Nå er vi lei av at vi skal gi, for så å oppleve at bedriften løper fra sin del av avtalen. Ønsker man endringer i inngåtte avtaler, så får man be om forhandlinger.

#### Nytt grunnkurs

Det er satt opp nytt grunnkurs på kursplanen for høsten -92. Det blir ikke noe automatikk i at man får typekurs etter bestått grunnkurs. Erfaringen fra siste typekurset med så stor strykprosent har skremt ledelsen. Man ønsker derfor å plukke sertifikatkandidater fra en elevbank av beståtte grunnkurskandidater.

#### Bemanning av 2P setet under oppstart og Taxing.

Dette problemet ble tatt opp av NFO med bakgrunn i incident med F-50 i BOO. Man er enige om at flytekniker eller pilot kan sitte i 2P setet under oppstart og taxing. Skal en fagarbeider sitte i 2P setet skal vedkommende være kvalifisert og ha

opplæring til dette. Kvalifikasjonene skal være Maintenance Servicekurs pluss nødvendig trening i starte/ stoppe motorer, slukke brann, nødevakuering, radiocom, sjekklister etc. Et NOTAT fra OSLTS-Q kræsjer med denne enighet. Dette notatet vil bli trukket tilbake og erstattet med et nytt.

#### Fuelleak team B-767

Her kommer en ny variant som som rammer oss. Hvorfor vi ikke fikk elever med på Boeingkurset i Seattle? Base Maintenance bestemte å gi våre kursplasser til ARN!! Det er visstnok Base Maintenance som disponerer disse kursplassene. Dette er en helt ny situasjon for oss. Skal Base si nei til kursplasser i Line ??? Her har NFO ropt varsko. Får vi lignende tilfeller bryter det ut krig. TS-H har blitt bedt om å rydde opp i dette, for slik kan vi ikke leve.

#### Kurs B.737 og A-310/320

Fremmedhandlingsvolumet i LM-N har vist en jamn økning. Dessverre har TS-T sendt ut beskjed i systemet at vi ikke kan påta oss mere jobb pga. bemanningssituasjonen, heri også fremmedhandling. Det ser ut til at ingen tar dette særlig høytidelig. Behovet er så absolutt tilstede for et nytt B-737 kurs. NFO har bedt om at det innkalles til et

fremmedhandlingsseminar for å få avklart mulig fremmedhandlingspotensiale, kurs, m.m. Vi ønsker også å få fastslått om Line sin policy vedrørende fremmedhandling ligger fast. I såfall får også Line Maintenance Norway følge denne.

#### El.montering

Det vil bli kjørt 4 kurs i el. montering fram til sommeren. BOO-OM vil få førsteprioritet.

#### Brushup B-767

Det første brushupkurset starter rett over påske. NFO skal evaluere kurset før igangsettelse. Så langt ser kurset ut til å holde en god standard.

#### Brushup F-50

Første kurset går til høsten. OSLTH er i gang med utarbeidelse av dette kurser. NFO ønsker å delta aktivt i utarbeidelsen av kurset. Vi får et stor kursvolum for B.up F-50 i 1993.

#### Hydraulisk og pneumatisk ITCAN

NFO tok opp dette i skole og opplæringsutvalget første gang i oktober 1989. Det er derfor gledelig å se at vi nå har begynt kjøringen av disse kursene som SPT. (kursene kjøres i produksjonens regi). Med en så lang access tid, er tilliten til SPT noe frynsete i NFO.

Til slutt avslutter vi med en

replikk vedrørende opplæring  
overhørt på morgenflyet til  
CPH:

"Dere i Norge har to handikap.  
Det ene er Luftfartsverket og  
det andre er NFO"



## INFORMASJON OM TEKNISKE ENDRINGER OG MODIFIKASJONER

Vi har med jævne mellomrom påpekt svakheter i informasjonsrutinene vedrørende tekniske modifikasjoner, tekniske tips, T.O'er etc, i LM-N. I mine 16 år i firmaet har jeg enda tilgode å finne noen infobulletin eller tekniske tips i min posthylle. Saken ble tatt opp på nytt i forbindelse med havariet på KHO. Det er ikke i Aftenposten man skal lese om modifikasjoner som er gjort på DC-9/MD-80 flåten. Man skal heller ikke være nødt til å måtte låne AOM'en til pilotene og kopiere av, for å kunne sette seg inn i nye systemer, brytere etc. som har blitt bygget inn eller modifisert. Det er direkte pinlig å bli spurt av pilotene om ting du ikke engang visste fantes på flyet.

Noe av feilen ligger hos Fleet engineering som aldri eller sent kommer ut med info, mens mesteparten ligger på distribusjonen i line. Det siste er det nå lovet at skal rettes opp. På FBU blir det skiftleders ansvar å påse at berørt peronell får slik informasjon lagt i sine posthyller. I praksis vil det

bli koordinatorassistenten som skal utføre dette.

### STADIG FLER STRYKER

Efter at det ble lagt inn test på brushupkursene, har vi fått et delikat problem å hanskes med. Hva gjør vi med de som styrker? I Skole og Opplæringsutvalget er man enige om at disse må bli innkalt til et nytt brushupkurs. Dette har blitt forsøkt gjort, men pga. bemanningsproblemer kunne ikke produksjonen frigi disse til nytt kurs.

Vi har også noen enkelttilfeller hvor rutinene for å fornye sertifikatet har sviktet. Selvom SAS i praksis følger opp fornyelsen at ditt teknikersertifikat, frigjør ikke dette den enkelte tekniker for ansvaret med å påse at ikke sertifikatet er utgått. For de som har havnet ut i "ulykka", krever LV at det skal gjennomføres ny test i BSL. Også her strykes det. Det igjen medfører ekstraomkostninger for LM-N. Flyteknikere på linjenettet som råker ut for dette må midlertidig erstat

-tes av en annen flytekniker, mens de selv må praktisere som fagarbeidere. Det betyr at man har ekstrautgifter på 2 mann på Travel Order, diett, hotell etc. i tre måneder.

Noe av dette kunne ha vært unngått, hvis SAS hadde kjørt brushupkurs etter TTG'ens bestemmelser. Ja vi kunne sogar ha spart dyre ekstrautgifter som vi nå ser løper på.

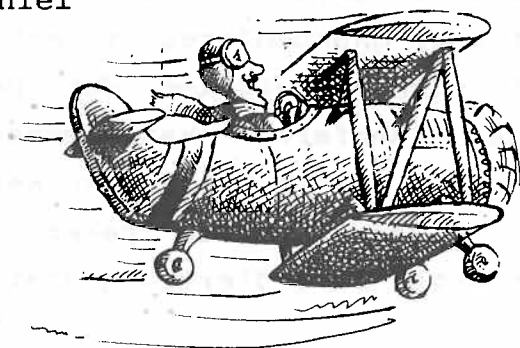
Knut

## ALDRI I MÅL

Det heter at alle gode ting er tre, men det stemmer ikke alltid. Nå har jeg tre ganger blitt innkalt for å få utsjekk på taxing på DC-9/MD-80.

Den første gangen ble jeg oppringt dagen før. -- Kurset var kanselert. På andre forsøk rakk jeg ut på flyplassen, før jeg fikk beskjeden om at kurset var kanselert. På tredje forsøk kom jeg helt over til Bergen, og fikk gjennomført 2 kursdager før resten ble kanselert. Nå skal jeg på nytt reise til Bergen på taxekurs. Med håp om endelig en gang å bli ferdig.

Daniel



## OPPLÆRING KOSTER, MEN SPARER LIV

Eight of the 44 people aboard the DC-9 died of smoke inhalation after it collided with a Boeing 727 at fog-shrouded Detroit Metropolitan Airport on Dec. 3, 1990. All 153 people aboard the 727 escaped serious injury.

The handle on the escape hatch door broke when someone apparently tried to open it, preventing several passengers and crew members from escaping the burning plane. "You have to pull it straight up", Northwest maintenance foreman Frank Valentz said of the door handle during a National Transportation Safety Board hearing. "If you pull it out or off center, it will break". Valentz said the mechanics who had worked on the Northwest DC-9 did not have formal training on the maintenance of DC-9s or airplane tail cones. The escape hatch was in the DC-9's tail cone. He said also that nine of the 11 mechanics who serviced the DC-9 were new on the job. Charles Lewis, a Northwest inspector, testified that the escape hatch had initially failed a test but passed his inspection on Nov. 19.

Air Transport World(ATW)

## TEKNISK DIVISJON GÅR GODT !!!

SAS sliter tungt økonomisk for tiden og alle er opptatt med nedbemanning og effektiviseringsstiltak. Det er derfor gledelig å kunne konstatere at i et heller dystert bilde glitrer ATD som en enslig fasett, når det gjelder de økonomiske resultatene.

Hele 450 millioner har vi effektivisert oss med over de tre siste årene. Det er 50 millioner bedre enn budsjettet. Det er interessant å kunne konstatere at den økonomiske forbedringen skapt av nedbemanningen utgjør 15 millioner. Dette utgjør 3.33% av besparelsene. Riktignok vil besparelsene fremkomme som 50

millioner i regnskapet. Dette kommer av at alle lønnsutgiftene til AFP-LBP ansatte dekkes av fondsmidler avsatt på regnskapet i 91. Selv ikke SAS kan føre samme utgift 2 ganger i regnskapet, selvom vår ledelse sikkert hadde ønsket å kunne gjøre dette.

450 millioner utgjør en effektivisering på 29%. I LM-N har vi inne en ytterligere 10% effektivisering i 1992. (Nye skiftplaner - redusert overtid - redusert kursaktivitet - reduserte reiseutgifter m.m.) I 1990 endte vi i "go slow" fordi vi ikke fikk noen uttelling på dokumentert effektivisering. Må vite hvordan det skal gå i år.



## EXIT RESULTATBONUS

Efter at vår lokale bonusordning i Line Maintenance ble torpedert av ledelsen i SAS Norge sist vår, har vi vært lunkene til nye bonusordninger. Begrunnelsen for torpederingen var at det skulle komme en ny bonusordning som skulle gjelde for alle bakkeansatte i SAS Norge. NFO sin bonusavtale skulle da samordnes mot denne. NFO skulle selvfølgelig få være med som en av 3, i en prøveordning med det nye bonus-systemet.

Alle fagforeningene ble innkalt

til Jan Reinås 26. september i fjor til et orienterende møte om det nye bonussystemet. På møtet fikk vi ikke noe annen informasjon enn at SAS Norge hadde tenkt å sette i gang med resultatbonus. Oppstarten skulle skje 01. desember. Alle fagforeningene ønsket å være med på prøveperioden. NFO ønsket å få se innholdet i ordningen før vi ville si ja eller nei. Vi bad spesielt om at rammeverk og fullmaktsforhold måtte være avklart. Dette ble lovet avklart til 10. oktober.

10.oktober hadde vi ikke hørt noe og 12.oktober skrev vi brev til Reinås og purret saken. Den 23.oktober tok vi saken opp uformelt med Reinås. Siden har vi blitt orientert muntlig om prosjektutviklingen.

For oss er det helt sentralt at en resultatbonus skal gjenspeile resultatene i avdelingen. Dvs. for oss, resultatene i Line Maintenance Norway. Etter de siste signalene vi har fått, går resultatbonussystemet ut på at de avdelingene som går godt, må fylle opp for de av-

delingene som går dårlig. Blir det noe igjen, skal dette deles flatt ut på alle bakkeansatte i SAS Norge.

Styret behandlet dette på siste styremøte. Styret besluttet og ikke kaste bort mere tid og energi på dette prosjektet. Den psykologiske teften i vårt lederskap ansees for være lite utviklet. Så lenge vi har lokale lønnsforhandlinger og dagseparagraf, får vi hente ut vår del av effektivitetsgevinsten der.



## NYTT FRA AVD. SAS: Vi har flyttet !!!

Pga. vanskelige økonomiske tider skal SAS leie ut sine administrasjonslokaler i Fornebuveien. Det løses ved at administrasjonen skal flytte til Personalhuset v/Koksa. Det betyr igjen at alle fagforeningene må flytte ut. NFO avd.SAS er tilbudt nye lokaler i Koksa 5.etg. Dette er vi fornøyd med. Vi har fått det gamle oppholds-

rommet til instruktørene på TH, pluss kontoret til Steinar Welle. Vi får noe mere areal enn det vi disponerer i dag. Vi kommer nok til å savne våre hyggelige naboer i Cabinforeningen, men vi får heller ta en tur å hilse på. De andre fagforeningene ser ut til å havne i et kontorfellesskap under hangar 3.



## Ny TS-H

Erik Throndsen har blitt ansatt som ny TS-H i Norge. Noen nærmere presentasjon skulle være unødvendig. Mangeårig formann for NFO Sentralt og aktiv i det internasjonale arbeidet gjennom AEI. Vi synes det er gledelig at bedriften rekruterer ledere

fra teknikerkorpsset. Dette er en trend vi ser som har gjort seg sterkere gjeldene i de seneste årene. Vi ser frem til et konstruktivt samarbeid i tiden fremover. Det er nok av tunge steiner som skal flyttes på fremover og ingen av oss

greier dem alene.

### NFO avd.SAS med i BU

Det har tatt oss 15 år å få blitt akseptert som medlem i Bedrifts Utvalget i SAS Norge. Vi har sendt utallige søknader om å få bli medlem, men søknadene har alltid blitt avslått. Ikke av arbeidsgiveren, men av LO fraksjonen av arbeidstakere. Nå ser det endelig ut til at vi kan legge dette kapittelet bak oss. Fra 01.januar 92 stiller Heine Richardsen som vår representant i B.U.



## SALG AV FERIEDAGER

Vi har i det siste fått en del henvendelser fra våre medlemmer på linjenettet nordpå, om hva slags betaling man har krav på når bedriften ønsker å kjøpe feriedager. Det dreier seg om akkumulerte feriedager som man ikke fikk anledning til å ta ut i 91, og som er overført til 92. Svaret er at du har krav på 100% overtid for disse dagene.

## SAS TAPTE I ARBEIDS-RETTE

De tre flyteknikerorganisasjonene i SAS stevnet SAS for Arbeidsretten. Saken sto om en forlenging av stasjoneringstiden for en utenriksstasjonert

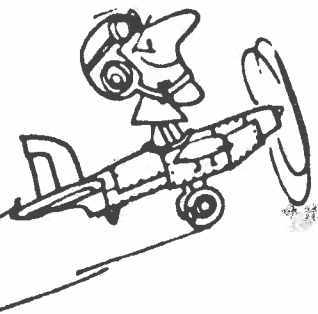
flytekniker. SAS forlenget stasjoneringen fra 4 til 5 år, på tross av protester fra de tre flyteknikerorganisasjonene. I utenriksavtalen står det klart at tjenestegjoringstiden er 3 år, med repratiering i det fjerde året.

Saken ble kjørt denne veien for en gang for alle å få slutt på alle de mer eller mindre gode argumentene som til stadighet dukker opp, for å få forlenget stasjoneringstid utover avtalen.

Siden det denne gangen var en svenske det dreide seg om, ble saken kjørt av section. 9`e i Sverige. SAS tapte saken og ble dømt til å betale foreningen "skadestånd" på kr. 5.000.-.

Vi regner ikke med vidre diskusjon om forlengede tjenestetid-er etter dette, og våre medlemmer kan spare seg all kreativ tankevirksomhet rundt hvordan man skal fikse seg lengre stasjoneringstid.





HUSK STOFF TIL INFO  
SENEST 30. APRIL!



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