



NR. 2/92

MEDLEMSBLAD FOR NFO,
ORGANISASJONEN FOR DEN SERTIFISERTE FLY-
TEKNIKER



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. SEKRETÆR:	<u>EGIL FØRRISDAL</u> , SAS OSLTS-O/4 Sørumsli 33, 3400 LIER	Arb. 02.597516 Priv. 03.840972
TEKN. SEKRETÆR:	<u>SVEIN HANSEN</u> , SAS EVEOM Bjellund, 8534 LILAND	Arb. 082.82294 Priv. 082.84101
KASSERER:	<u>DAG LANGE LAND</u> , Braathen Værnes 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. BUSY BEE:	Bård Brandåstrø, Busy Bee FBU
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.

Innholdsfortegnelse

Formannen har ordet	s. 3	Enighet mellom partene	s. 12
Lederen	s. 4	På media-kurs i Hell	s. 13
Solakonferansen 1992	s. 4	Braathen S.A.F.E.	s. 14
47th/Falpa-conference	s. 6	Widerøe Norsk Air	s. 16
Gratis advokatbistand	s. 7	Sterling Airways A/S	s. 17
Status JAR-65 april/mai '92	s. 8	Busy Bee	s. 17
Nordisk JAR-møte	s. 9	SAS	s. 18
Arbeidsmiljøloven	s. 10		

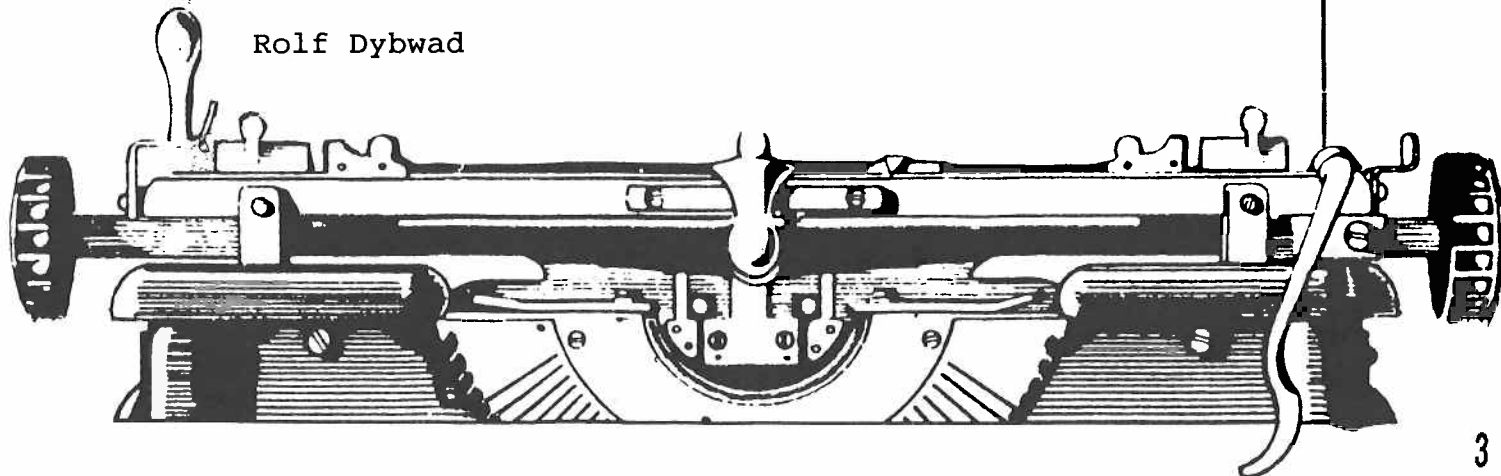
Formannen har ordet

Hva gjør vi når vi ser at konkurrenten ikke driver butikken etter gjeldende norsk lov? Jeg tenker i dette tilfelle på AML's arbeidstidsbestemmelser.

Det er ikke enkelt å angripe dette problemet. Ikke har vi direkte adgang til overtidslister etc., og de ansatte som jobber ulovlig er ofte interessert i å gjøre dette. Arbeidstilsynet vet ikke om det, og Luftfartsverket vet det heller ikke. Men det er ikke tvil om at konkurrenten kan drive billigere og utkonkurrere oss eller deg. Det blir ikke "fair fight".

Blir det den useriøse operatør som vinner markedsandeler? Blir det der hvor "alle" flyteknikerne er 20 år og er ungkar med Mercedes og ork til å bruke "hele livet" på jobb? Forventer vi at Arbeidstilsynet skal ta fatt i det uten å vite om det? Forventer vi at LV skal gripe fatt i noe de ikke vet om? Diskuter dette innad i avdelingen. Det blir agendapunkt på første sentral-styremøte!!!!

Rolf Dybwad



Lederen

Det er tid for et nytt nummer av INFO, og redaktøren sitter og svetter seg ferdig i sommervarmen. Det har skjedd en del nytt med INFO siden sist. Vi prøver oss litt frem med ny layout. Dere får heller ha litt overbærenhet med at vi eksperimenterer litt for å finne den rette formen.

Siden sist har vi også fått bygget opp et lite billedarkiv. Diverse flyfabrikanter og alle flyselskapenes presseavdelinger har blitt tilskrevet. I tillegg har noen av medredaktørene vært ute i felten og knipset bilder fra sitt firma. På sikt tror jeg det skal bli bra.

Sentralstyret har også bevilget penger til innkjøp av ny PC og Desk Top Publishing program til redaktøren. Hvis vi (kona og jeg) greier å lære oss programmet, vil neste nummer bli satt

helt ferdig på PC. Vi vil også gå over til 3 spalter, som gir langt flere muligheter layoutmessig.

Vi har også byttet trykkeri. I alle år har vi benyttet hustrykkeriet til SAS. Der har vi alltid fått annenprioritet i trykkekøen. Det har resultert i at det har tatt opptil 14 dager å få trykket INFO. I tillegg fikk vi bakoversveis av siste regningen. Dette nummeret er som et forsøk, trykket på trykkeriet til Asker & Bærum Budstikke. De leverer alt ferdig trykket tre dager etter innlevering.

Håper dette nummeret faller i smak. Vi i redaksjonskomiteen tar mer en gjerne i mot feedback og forslag til forbedringer.

Knut Grønscar

Solakonferansen 1992

Årets Solakonferanse, den 6. i rekken, ble avholdt på STAVANGER AIRPORT Hotel den 12. og 13. mai. Temaet for denne konferansen var "Politiske, organisatoriske og teknologiske strukturforandringer. Hva betyr dette for sikkerheten innen Skandinavisk luftfart?".

I tillegg til den rent faglige delen av konferansen, ble det som tidligere lagt stor vekt på det sosiale samværet. Konferansen startet derfor allerede om kvelden den 11. mai med et interessant besøk ved "Flyhistorisk Museum" på Sola med etterfølgende "Get-together party" i den tradisjonsrike befalsmessen Sola sjø. Dette ga gode muligheter til en både bred og uformell dialog omkring viktige faglige spørsmål. Sett på bak-

grunn av målsetningen for denne konferansen, som er å bringe sammen noen av de menneskene som er opptatt av sikkerheten innen luftfart, er denne konferansen viktig for oss både som yrkesgruppe og organisasjon.

Etter velkomsthilsen av formann i Styringskomiteen, Tor H. Strand, skulle åpningsforedraget tirsdag 12. mai vært holdt av Samferdselsminister Kjell Opseth. Møte i Statsråd forhindret ham fra å komme. Om hans uttalelser i pressen dager i forveien med tanker på sammenstilling av flyselskapene BU/SAS hadde noen sammenheng, skal være usagt. I allefall berørte mange av konferansedeltagerne denne uttalelsen. Personlig vil jeg nok tro at Samferdselsministerens "tankeeksperiment"

har sin bakgrunn i ønsket om nasjonale flyselskap med størst mulig "potensiale" for å møte europeisk luftfartspolitik, men de som kjenner norsk luftfartshistorie vil nok forstå hvilke "følelser" som her frembringes ved en slik unyansert uttalelse.

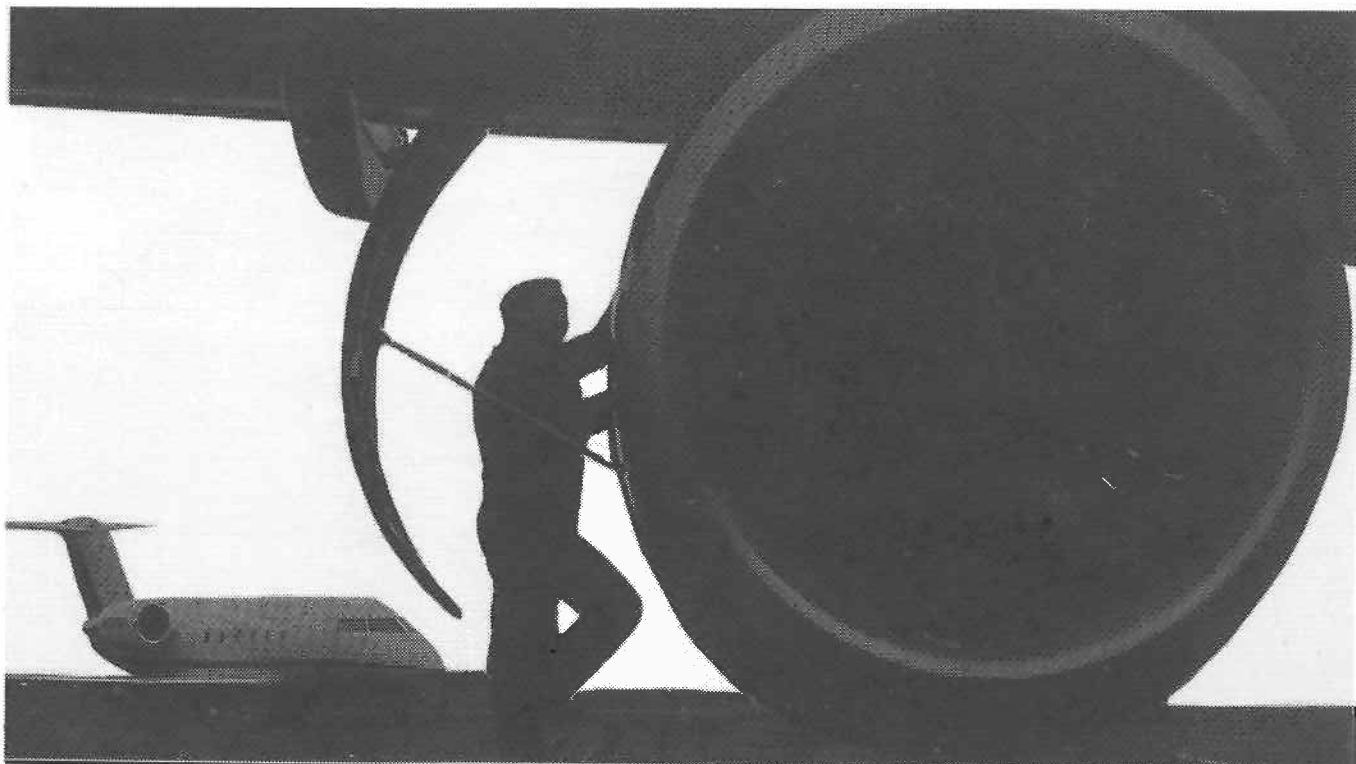
Som Samferdselsministerens stedfortreder ble foredragsemnet "Utviklingstrekk i Luftfartspolitikken" fremført av Statssekretær Anne-Karin Saus. Uten å vite tidsperspektivet for når hennes kandidatur ble bestemt, så vil en slik endring ikke bli som forventet av møtedeltagerne. Sekretærens foredrag tok utgangspunkt i europeisk luftfartspolitik sin innflytelse på skandinavisk luftfart. Vi kan ikke isolert utvikle en luftfartspolitik som ikke i en viss grad er harmonisert med verden forøvrig. Dette til tross - luftfartens spesielle betydning i Norge, som et geografisk langstrakt land, vil alltid måtte ha stor distriktsmessig betydning. Myndighetene ser det derfor som viktig å utbygge et rasjonelt, effektivt og kvalitetsmessig godt flytil-

bud, også ved bruk av tilskudd. Et godt transporttilbud er av avgjørende betydning for landets bosetning, næringsgrunnlag og levevilkår.

Statssekretæren orienterte også om Norge og Sveriges luftfartsavtale med EF, som er ferdigforhandlet og forventes å tre i kraft 1. juli 1992. Videre ble EF's regelverk og perspektiv i den såkalte luftfartspakke 3 berørt. Ved konferansens tidspunkt var "luftfartsmeldingen" ennå ikke behandlet i statsråd. Mange luftfartspolitiske spørsmål måtte derfor bli ubesvart.

Til slutt understreket statssekretæren myndighetenes krav til opprettholdelse av flysikkerhetsnivå innenfor JAA regelverk, med anmodning til Luftfartsverket om fortløpende å vurdere bemanningssituasjon i tilsynsvirksomheten. Som et apropos kan nevnes at pr. dags dato har tilsynsseksjonen i LV to ubesatte stillinger. Referat fra de øvrige foredragsholdere vil jeg komme tilbake til i neste utgave av INFO.

Med hilsen G. Johnsen



47th/Falpa-conference i Roma '92

AEI hadde i år igjen mottatt invitasjon fra IFALPA om å delta med observatører på deres konferanse. AEI hadde i år igjen ingen penger til å delta, så NFO påtok seg oppdraget på vegne av dem; dette også som tidligere. Det er stor enighet om at dette er noe vi absolutt bør være med på.

Pieter Doyer og undertegnede fikk dette oppdraget. Vi møttes i Kjøbenhavn torsdag 2. april, og fløy sammen derifra. Og Roma ligger ikke i Italia for ingenting. Vi fant til slutt, etter å nærmest ha blitt kidnappet av drosjeagenter, courtesybussen. Vi spurte om å få komme ombord, men mye skrik og armer fra sjåføren, som pekte en eller annen retning, ble forsøket stoppet. Men vi sto der ventende - og plutselig fikk vi komme ombord. Alt i orden allikevel.

Sheraton Roma ligger mellom flyplassen og byen. Et meget stort hotell. Men det var ikke tvil om hvem som dominerte stedet. Et kjempebanner på byg-

ningen annonserte hva som foregikk. Og jeg kan forsikre at det er et stort arrangement. Jeg tror det var ca. 700 delegater og observatører.

Vi kom ned på ettermiddagen første konferansedag, og de var i grunn klare med dagens arbeid da vi kom. Så Pieter og jeg åpnet konferansen med å gå på GALA-EVENING. Antrekk dress, mørk. Fremmøte i resepsjonen, for så å gå i bussene som kjørte oss til "gamle" Rom, hvor vi ble vist inn i et stort hus. Huset hadde en enorm, indre gårdsplass, med galleri rundt, og store dører inn til "fest-salen". Der inne fikk hele konferansen sitteplass, og mens vi ventet på at konserten skulle begynne, kunne vi beundre de utrolige takmaleriene fra Renaissansetiden (1500-1600). Vi overhørte en flott konsert, fikk et glass champagne på galleriet etc., og spaserte deretter til selskapslokalene hvor middagen fant sted. Bra opplegg.



Airbus A340 hadde sin første flytur 1. april i år

Konferansen gikk sin gang, men det var ikke noe som var spesielt teknisk interessant for oss som sådan denne gang. Men Pieter fikk snakket med en del mennesker om noe han holder på med, nemlig anonym rapportering av incidents etc. Det hender noen finner opp kruttet før oss. For min egen del fikk jeg god kontakt med en jeg hadde møtt på tidligere konferanser. Denne gang kom vi inn på Ramp Safety, noe som han var interessert i, da han representerer Airport Assistant Council International, det vil si flyplasseierne i verden. Vi hadde noen samtaler da om kvalifisert personell v/push-back-start-up etc. versus ikke-kvalifisert. Jeg mente her at maintenance personell i denne fase av flybevegelser på bakken, ville garantere en smidigere avvikling. Han var ikke uenig i problemstillingen, og AEI ble der og da invitert til en konferanse i Rom medio januar 1993 om Ramp Safety, arrangert av AACI. Meget nyttig.

Under en lengre kaffepause ble jeg sittende og småprate om diverse med en observatør fra ICAO. Også en meget behagelig person. Vi hadde ingen dype

meningsutvekslinger, men som han sa; at hvis jeg/AEI var i Montreal, måtte vi stikke innom "for a chat". Det burde vi kanskje gjøre, da han er Chief of Operation/ Airworthiness Section!

Selvfølgelig hadde vi mye og god kontakt med den norske delegasjonen. Vi luftet blant annet BU's nye Check-forslag noe. Jeg håper noe skjer der. For oss alle. Pieter og jeg følte også at vi burde aktivisere oss, NFO, for en nærmere kontakt med pilotenes organer, lokalt som sentralt.

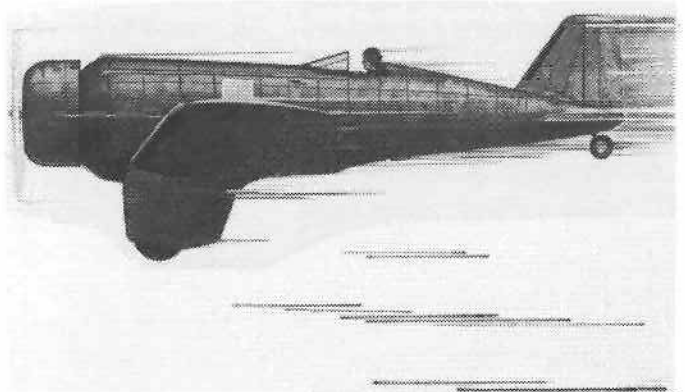
Pieter og jeg hadde videre planer om å reise hjem søndag ettermiddag, men da vi fikk se at konferansen inkluderte guidet sightseeing med innbakt lunch hele søndagen, ringte vi våre respektive for tillatelse til å delta. Og det må sies; det var en fantastisk tur tilbake til røttene av vår kultur og historie. Peterskirken alene er verdt et besøk den også. Dette var en verdig avslutning på en kontaktskapende og informasjonsnyttig tur.

Pieter og Edmund



Gratis advokatbistand

Som medlem i NFO har du nå mulighet til å få en gratis konsultasjon hos vår advokat. Meningen er at vår advokat kan ta en rask evaluering av din sak. Ønsker du å kjøre din sak videre, vil du bli anbefalt å ta kontakt med advokat som har spesialisert seg innenfor det området hvor du har ditt problem. NFO har betalt advokaten for et visst antall timer hvert år til dette. Skulle behovet vise seg å være svært stort, vil NFO se på muligheter for å utvide tjenesten.

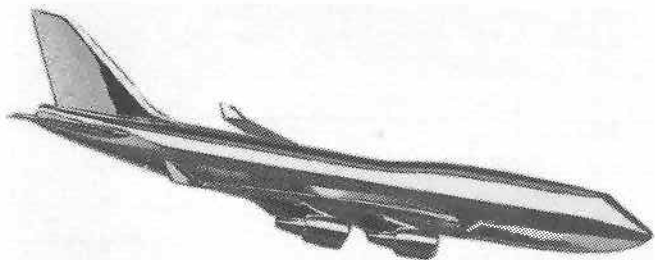


Status JAR-65 – april/mai 1992

Etter henvendelse fra INFO-redaktøren kan følgende sies om JAR-65 Certifying Staff på nåværende tidspunkt:

JAR-65 WG (Working Group) fremlegger et første utkast til JAR-65 (Framework) til neste JJMB-møte i Wien 21. mai. Det vil deretter bli gitt anledning til å kommentere dette første utkastet frem til det påfølgende JJMB-møtet i Helsinki 23. juli. Det må forventes at både luftfartsmyndigheter og industrien vil ha sterke synspunkter i denne saken.

JAR-65 WG har sterkt begrenset mandat og skal bare befatte seg med Requirements for Certifying Staff, arbeidsoppgavene blir nokså detaljert tildelt fra JMB etterhvert som utviklingen går fremover.



Fra vår side har vi for øyeblikket valgt å fokusere på følgende punkter:

a) Den nye europeiske standard for NDT - EN 473 - må når den trer i kraft legges til grunn for JAR-bestemmelsene på dette området, noe som betyr at den må inkorporeres eller henvises til blant annet JAR-65. Se eget vedlegg.

b) Det må stilles samme kvalifikasjonskrav til "base Technicians" som i følge eksisterende forslag ikke skal gi "Release to Service" eller Base Maintenance, som til "Line Technician" som er den som skal gi "Release to Service" etter Line Maintenance. Dette er et meget tungt krav som vi vil stå hardt på, uten at det her stilles samme kvalifikasjonskrav til perso-

nell som skal utføre samme type jobb, vil flyselskapene som bruker sine "Line Technicians" til å utføre Base Maintenance (C- og D-sjekker o.l.) ikke kunne konkurrere med "rene" JAR-145 organisasjoner som ikke behøver Line Certifying personell i sin organisasjon.

c) Flyteknikersertifikat. Her er det som kjent særdeles vanskelig å få gehør for å innføre et system å lå ICAO Type I og Type II License - og jeg tror heller ikke at vi kan lykkes her. Vi prøver for tiden å selge en idé med at JAA Basic License utstedt av de lokale luftfartsmyndigheter, i bunn, og med typerating opplæring gitt i den enkelte godkjente organisasjon. Internt i våre rekker er vi ikke enige om hvem som eventuelt skal kunne eksaminere og påføre slike "ratings" et myndighetsutstedt "Basic License". Hvis denne saken blir aktuell må det nok kompromisser til, men foreløpig er dette en "ikke-sak" i JJMB. På grunn av fremdriften skal dette spørsmålet tas stilling til først når resten av pakken er klar.

d) Ab-Initio Training. Vi stiller krav til uavhengig eksaminasjon av alle kandidater på linje med hva som foreskrives i f. eks. EN 473 Qualification and Certification of NDT personnel, og vi ser nå på modeller med full opplæring og eksaminasjon opp til Basic License nivå gitt av private og offentlige skoler utenfor flyselskap og vedlikeholdsorganisasjoner. Idéen er at en med et slikt eksamensdokument kan gå til JAA/NAA og få utstedt et såkalt Basic License som igjen legges til grunn for videre opplæring og "Type ratings".

Ovenstående punkter vil også bli drøftet med norske luftfartsmyndigheter.

S. Hansen - JJMB rep.



Nordisk JAR-møte på fergen Stockholm-Helsinki

Nordisk luftfartsseminar om de nye JAR (Joint Airworthiness Requirements) -bestemmelsene.

Vi som reiste for NFO: Pieter Doyer (BU) og Steiner Isaksen (SAS). Det var bestilt en plass til, men det var ingen som kunne/eller var interessert? AEI-representant var Edmund Groshenning (NFO/SAS).

Vi møttes på Stena Line lørdag formiddag, og fikk våre lugar-er. Møtet startet kl. 12.00, og Aulis Tuominen (LT/Finnair) ønsket oss velkommen. Det var de som arrangerte møtet, men NFO var bedt om å sette opp agendaen, hvilket var gjort. Edmund ble valgt til chairman, og Pieter til sekretær. Ellers stilte de opp fra Verkstedklubben/SAS, CFF sekt. 9 og SFF i Sverige, Icelandair pluss diverse finske fagforeninger. Dessverre kunne ikke danskene møte.

Edmund tok en info-runde, da de fleste ikke hadde en anelse om hva JAR 145, JAR OPS 1-7 og JAR 65 inneholdt, og hva som var viktig for oss. Det virket som om det kun var Lenthotekniset fra Finland og NFO som visste hva JAR inneholdt og det var stort sett NFO som førte ordet med hjelp fra finnene.

Vi fikk en status på JAR 145. Rammen er klar, men det er behov for komplettering (noen kapitler). Det ble også nevnt at subcontracting of maintenance ikke var definert bra nok for AEI (Aircraft Engineers International). Status på JAR OPS 1-7 fikk vi også. Den var forsinket av de skandinaviske luftfartsmyndigheter, da de vil se nærmere på operatører som ikke har egen vedlikeholdsorganisasjon. Det ble også slått fast at det er blitt besluttet i JAA (Joint Aviation Authority) at Pre-Flight Inspection ikke trenger sertifiserte teknikere for den utførelsen.

Så kom JAR 65. Det er her vi vil gjøre våre fremstøt mot de nordiske luftfartsmyndigheter. Det er denne delen som omhandler våre sertifikater. Denne delen er ikke klar enda, og derfor er mulighetene for påvirkning tilstede. Alle var enige om at vi måtte drive lobbyvirksomhet, og om at det hadde vært fint med et nordisk luftfartsseminar om disse emnene. Det er bare et problem; og det er at det virker som om det kun er "NFO" som kan få til et slikt seminar. Nå var jo ikke danskene der, så vi kan jo leve i håpet om at vi får litt hjelp derfra. Økonomisk var alle interessert i å ta sin del av utgiftene, men all jobben ligger på oss (NFO).

Stort sett var dette en nyttig tur. Folk fikk innblikk i hva JAR er, og ikke minst kommer til å bety for vårt yrke i fremtiden. Jeg tror det var en del som våknet opp av dvalen, og håper at de engasjerer seg. Det var fint sosialt samvær på lørdagskveld, og undertegnede glemte å justere klokken til finsk tid, så jeg sov en time lengre enn de andre, men slik er det når en sender amatører ut i den store verden.

Med vennlig hilsen Isak

PS. Hvis noen er spesielt interessert, så kan de be om "Minutes of Meeting" og få de tilsendt. Henvend deg da til: Steinar Isaksen, NFO/Avd. SAS.



JAR-bestemmelser diskuteres

Arbeidsmiljøloven og de fortolkninger denne gir

Arbeidsmiljøloven (AML) er det lovverket som regulerer arbeidstidsbestemmelsene. Denne er å anse som en minimumslov og utover denne har vi tariff-/hovedavtale, samt særavtaler som også kan komme inn og regulere arbeidstiden.

OVERTID

Overtid som begrep er å definere slik at de timer man arbeider utover normal arbeidstid, er å betrakte som overtidarbeide. Den arbeidstiden som man her sikter til er altså den tiden som man har avtale om å arbeide (tariff eller særavtaler). Disse avtalte arbeidstidsordninger behøver videre ikke å stemme overens med de timer som AML setter som max. grenser.

Eks:

Avtalt for dagtid: 37,5 timer.
AML max. 40 timer.

Avtalt for skiftarbeide:
35,5 t. AML max. 38 timer.

Avtalt for helkontinuerlig skift:
33,6 timer. AML max. 36 timer.

Dette betyr at i henhold til AML kan man arbeide 2,5 timer pr. uke ut over avtalt arbeidstid, uten å komme i konflikt med loven. Betalingsbetingelsene for dette arbeidet finner man imidlertid ved å gå inn i tariff/ særavtale. Dog setter AML også her en grense for minimum betaling, som er 40%

tillegg. Videre skal spisetid/ventetid/reisetid/hviletid ei heller registreres i forhold til AML, men betaling for slike aktiviteter finnes i tariff-/lokale avtaler.

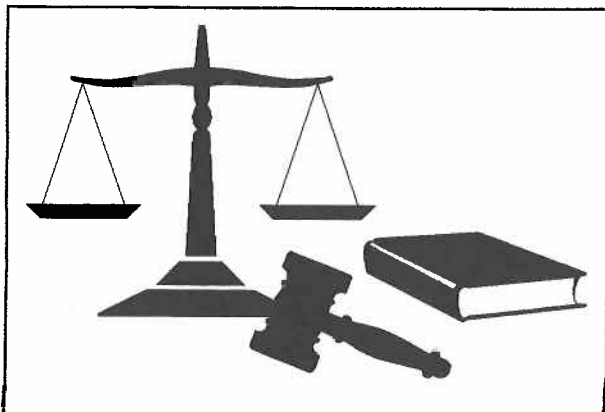
Disse forhold har bedriftene klare pålegg om å følge opp, vi finner dette beskrevet i AML § 52. Der er bedriftene pålagt å føre lister som skiller mellom overtid i henhold til AML og de tariffbestemte betalingsreglene som fastsetter plikt til å utbetale overtidsgodtgjørelse selv om man ikke har arbeidet overtid i lovens forstand.

Før overtid kan settes i gang skal de tillitsvalgte konfereres med. Der skal det drøftes om nødvendighet, lengde osv. Disse drøftelsene skal føres med de organisasjonsmessige valgte tillitsmenn, ref. AML 52: "Det ligger ikke innenfor rammen av verneombudets oppgaver å kontrollere at arbeidstiden blir overholdt".

Til slutt; overtid kan ikke avspaseres i den forstand at senere fritid kan trekkes fra det timetall som overskrider lovens grenser.

FORSKJØVET OVERTID

AML regulerer ikke adgangen til å kunne forskyve arbeidstiden. Den tar primært sikte på å regulere arbeide/fritid som en fast ordning. Det er således ikke i harmoni med lovens intensjoner at arbeidsgiver fritt kan disponere arbeidstakeren. Disse forhold må således avtales med de tillitsvalgte før man går inn i slike ordninger. Det er ofte brukt som et argument at forskyvning av arbeidstiden er tatt i bruk grunnet et uventet arbeidspress, eller andre situasjonsbestemte årsaker. I slike tilfeller må det, så langt loven tillater det, benyttes overtid. Her kan



nevnes flere forhold som må avklares før avtale kan skrives:

a. Behovet for en avtale.

b. Hvilke betalingsbetingelser gjelder, og fra hvilket tidspunkt gjelder de. Er det forskjøvet før eller etter ordinær vakt, natt til dag, dag til natt osv.

c. Godtgjørelser angående transport, mat, barnepass eller andre utgifter som løper grunnet forandring av arbeidsplanen.

d. Det er rimelig at arbeids-

takeren får varsel om forandringer i god tid, for å kunne forberede seg på slike ordninger. Vanlig i slike tilfeller er et 14 dagers varsel. Skulle ikke en slik frist kunne overholdes, vil betaling for arbeide frem til frist er innfridd, være ordinær overtidbetaling.

e. Det er ofte enkelte medarbeidere som ikke kan delta i arbeidstidsordninger som faller utenfor den normale vaktplan. Disse bør således listes som unntak, eller det må taes forbehold om at enkelte ikke vil kunne gå inn i en slik ordning.



Enighet mellom partene i årets tariffoppgjør

Torsdag 14. mai kl. 22.00 ble forhandlingsprotokollen signert. Før dette kunne skje, måtte det til 4 arbeidsmøter og tre forhandlingsmøter. Kanskje ikke uventet ettersom det i år var svært mange - og tunge saker på dagsorden. I tillegg til NFO's krav fremsatte også arbeidsgiversiden en rekke krav til endringer av overenskomsten. Forhandlingene foregikk i en god atmosfære. De var likevel vanskelige og det lå an til forhandlingsbrudd helt inn i siste time. Til slutt sto det "bare" på en formulering vedrørende "dagse"-paragrafen, fremsatt av arbeidsgiverne. Etter en hard tautrekking frafalt de kravet.

Hva har så kommet ut av årets tariffrevisjon? Uten å gå inn i detaljene i avtalen i denne omgang, kan en si at det er blitt gjort betydelige endringer i Hovedavtalen (Del I), og at NORSK AIR fra nå av skal inngå som part i avtalen. I tillegg til dette er en del tekniske justeringer av overenskomsten gjennomført. Noe generelt tillegg ble det ikke i år. Derimot ble noen mindre tillegg justert, inkl. sertifikattilleggene ut over det første.

Ved årets forhandlinger var nok den tyngste delen NFO's krav til forbedringer av pensjonsdelen, som i innhold relaterte seg til:

- Tjenestepensjon i forbindelse med Avtalefestet pensjon (AFP).
- Fleksibilitet i bedriftenes pensjonsordninger med hensyn til å få med seg rettigheter fra et flyselskap til det neste.

I tillegg til dette ble fleksibel alderspensjon for flyteknikerne reist overfor arbeidsgiversiden. Arbeidsgiverne var ikke innstilt på å drøfte dette sentralt. Noen timer av forhandlingene gikk derfor med til å

finne frem til hvordan pensjonsspørsmålene kunne behandles. Konklusjonen på dette ble at de enkelte avdelingene i NFO skal ta opp pensjonssaken lokalt. Målet blir i denne omgang at partene lokalt må forsøke å finne frem til en samarbeidsmodell for dette. Det inntrykket NFO's forhandlingsutvalg har til arbeidsgivernes holdning til spørsmålet er imidlertid positivt. Det vil nå være opp til våre tillitsvalgte å markedsføre pensjonsspørsmålene gjennom samarbeide ute på bedriftene. Skulle vi ikke lykkes her, kan pensjonssaken selvsagt tas opp på nytt under neste tariffrevisjon.



Det som nå står igjen er at resultatet av forhandlingene skal behandles og godkjennes, eventuelt forkastes på først-kommende Sentral-styremøte. Innen den tid regner jeg med at innholdet i avtalen vil bli gjort til gjenstand for en mer detaljert beskrivelse og orientering gjennom det etablerte tillitsmannsapparatet.

Kjell-H. Paulsen



På media-kurs i Hell

10., 11. og 12. april arrangerte TU (Teknisk Utdannelsesutvalg) kurs i mediateknikk på Hell Rica Hotell i Stjørdal. Arrangør var en av veteranene i NRK, Knut Røe, fra NRK P2.

I NFO er vi ganske vant til å være i mediabildet. Avd. SAS konflikter jo sånn ca. annet hvert år. (Ikke noe i fjor). I erkjennelsen av at vi tidligere har kommet til kort ovenfor media, stilte vi derfor opp 6 mann for å lære litt om den edle kunst å kunne behandle media på en fornuftig måte. Vi var 4 fra avd. SAS, en fra Widerøe og presidenten himself. Representasjonen avspeiler kanskje forhandlingsklimaet i de forskjellige flyselskapene?

Kurset var svært lærerikt og godt lagt opp. Vi lærte mange triks om alt fra det å sende pressemeldinger, til hvilke krav du kan sette som intervjuobjekt. Vi gikk hver dag igjennom dagsavisene å så litt på hva det er som selger, og hvordan redaksjonene selekterer stoff. Bare i NRK får mann inn flere tusen pressemeldinger hver dag. Hvordan skal man

utforme en pressemelding så akkurat din blir tatt inn.

I tillegg hadde vi tatt med oss videoer fra tidligere TV-innslag fra de forskjellige konfliktene våre, som vi evaluerte og lærte hva som var bra, hva som var dårlig og hva som var katastrofe. Også diverse lydbånd med intervjuer og innslag på radio ble vurdert.

3 ganger fikk vi prøve oss som intervjuobjekt foran TV-kameraet. Alle intervjuene ble kjørt på TV og gjennomgått i plenum. Jevnt over greide vi oss bra, men det finnes plenty av fallgruver.

Vi var også litt innom hvor langt man kunne gå i en media-krig mht. lojaliteten ovenfor sin egen bedrift. Det var ganske langt. Lengre en vi noen gang håper å måtte gå.

Efter 3 intensive dager med opplæring følte vi oss meget mer vel med tanke på kommende mediaopptredener. Synd at ikke flere stilte opp på dette kurset, som var meget bra.

Knut



Formann
i
Sentral-
styret,
Rolf
Dybwad,
blir
"grillet"



Braathen S.A.F.E. til Kina

Våren er kommet - og med den lysere tider. Forhåpentligvis gjelder det den generelle tilstand i vårt samfunn. Forventningene til årets tariffoppgjør er vel ikke av det helt store.

En bedre og mer fleksibel pensjonsordning er hva en del eldre medlemmer håper på. Noen kan nok tenke seg å fratre av forskjellige årsaker før oppnådde 67 år, og det er dem vel unt.

Etter en tids råkjør på arbeidstimer/overtid har nå tempoet ved teknisk falt mer tilbake til det normale nivået. Det er utrolig hvor villige og fleksible folk er overfor slikt hardkjør. Det er like utrolig hva enkelte ledere legger opp til av arbeid. De kan vel være glade for at ingen kikker for dypt i kortene deres.

Braathen SAFE til Kina. Hva skal vi dit bort å gjøre, ble det sagt. Etter en tids forhandlinger synes det som om selskapet har sikret seg en omfattende avtale i Kina. Det gjelder utleie av 3 stk. B737-500 for 7 år, og med opsjon på ytterligere et fly av samme type. Det første flyet leveres fra Boeing i september i år, og leveres via vår tekniske avdeling på Sola til Kina. Fly nr. 2 leveres i mars 1993 og nr. 3 i september 1993. Et eventuelt fjerde fly leveres i mars 1994. Dette er overskuddsfly. Flyene skal så gå i rutetrafikk i Sør-Kina for Xiamen Airlines Ltd., som er et regionalt flyselskap med base i byen Xiamen ved Formosa-stredet. I avtalen inngår trening av kinesiske piloter på vår treningsavdeling på Fornebu og opplæring av teknisk personell på Sola.

I løpet av vinteren er det installert nytt dokksystem ved linje 1 H6C. Dokksystemet er fleksibelt og kan benyttes i fra B737-200, -300, -400 og -500. Vi har fått til en robust og åpen struktur som gi et ryddigere bilde enn den gamle dokka. Byggemateriale er aluminiumsprofiler med fiberplate-dekke. Byggeoppdraget ble gitt til en norsk leverandør. Vi har etter min oppfatning fått et bra system som vil gjøre livet lettere for oss som jobber der. En del justeringer og tilpasninger er foretatt, men alt i alt er det et bra resultat. Når vi først fikk godkjennelse for hvordan vi ville plassere flyet i hangaren, har det godt relativt greit. Noen ting har vi nok glemt, eller blitt overkjørt andre ganger. Det var mange forstå-seg-påere som ville omgøre våre beslutninger. Haledokka var en av kampsakene. Den gamle dokka måtte vi være fra 6 til 8 mann for å fjerne. I dag klarer en - 1 - mann jobben, og den står på fast plass.

Et stadig gjentagende problem her på Sola er den manglende forståelse Luftfartsforvaltningen har til behovet for faste og egnede plasser for oppkjøring av fly. Det har vært pratet i flere år om dette, men resultatet er uteblitt så langt. Den plassen en har fått tildelt de siste årene har gitt en del medlemmer i klubben for "Jord og steinarbeidere". Man har til de grader gravd opp massene utenfor den lille plassen, at en har fått tildelt å gi Lufthavna jobb med rydding etter oss - når taxebane Golf har blitt stengt. Til alt hell har man ennå unngått å skade andre fly eller personer. Det

er vel kun et spørsmål om tid før så skjer. Hvem har da ansvaret? Gjett den som vil: Det sies at noe skal skje i løpet av første del av 1992. La oss håpe det.

I kjølvannet etter Golfkrigen i 1991 ble det foretatt lønns- trekk av samtlige ansatte i selskapet i samråd med fagfor- eningene. Disse pengene ble tilbakebetalt oss på marslønningen dette år, da året 1991 ikke ble så ille som fryktet. De fleste av oss hadde vel avskrevet disse pengene for lengst. Der-

for bør vel ledelsen gis honnør for at resultatet ble så bra og for at tilbakebetalingen skjedde så raskt.

Brush Up-kurs, APU-kurs og LMR-kurs etterlyses for spesielt de ved Heavy Maintenance. Når vil produksjonen tillate dette? Når ingen vil utføre jobbene fordi kompetansen mangler? Eller når offentlige granskningskommi- sjoner setter søkelyset på disse forholdene? Jeg bare spør.

Jan Kr. Langebro



FAA sa nei til 3 dagers sjekk i Braathen !!

I forrige nummeret av INFO skrev vi om Braathen SAFE sine planer om å endre sitt vedlike- holdsprogram fra daglig teknik- ersjekk til en teknikersjekk hvert tredje døgn. NFO har påpekt en del svakheter ved et slikt system. For dette har vi blitt beskyldt for ikke å henge med i utviklingen, særinteres- ser osv. Ja, NFO var sogar de eneste i hele verden som hadde innvendinger mot innføringen av 72 timers sjekk. Nå har det seg slik at Braathen har noen

av sine fly registrert på amer- rikansk register. Det betyr at de amerikanske luftfartsmyndig- hetene (FAA) vil ha et ord med i laget.

Når dette skrives har vi nett- opp fått beskjed om at FAA ikke godkjente søknaden til Braat- hen. Hvilke innvendinger FAA hadde til søknaden vites ikke, men vi skal prøve å komme til- bake til dette i neste nummer av INFO.

Knut

Widerøe **Norsk Air** En første presentasjon

Siden dette er første gang vi har fått spalteplass i INFO, synes jeg det er på sin plass å gi en liten presentasjon av oss her på teknisk i NORSK AIR.

Norsk Air er nå som de fleste sikkert vet, et heleiet, selvstendig datterselskap av WIDERØE. Selv om vi fortsatt er et lite selskap, har vi utviklet oss betraktelig de siste årene. Tidligere het selskapet Norsk Flytjeneste, og drev slepemålsflyging, skoleflyging, charter-virksomhet, samt foto og avisflyging m.m. Charter-virksomheten ble tidligere drevet i samarbeid med Jotun fabrikker her i Sandefjord, og de var da også flittige brukere av våre to Navajoer.

Etterhvert ble det en økning i behovet for flyging til vestlandet, og vi startet linjetaxi til Sola med en innleiet King-Air 200 (OY-CBV). Kosmos kjøpte Norsk Flytjeneste i 1985, og vi fikk rutekonsesjoner til Stavanger, Bergen, Göteborg og Kjøbenhavn. Det ble også investert i flere K.A. 200. Det ble inngått avtale med Embraer om levering av 4 EMB-120 Brasilia, og alle vi som var ansatt da fikk typekurs på fabrikken i Brasil. (Kan anbefales!!!!). I denne perioden hadde vi den sterkeste veksten, og det var en spennende tid med store utfordringer til alle, kanskje særlig her i teknisk avdeling.

Widerøe kom inn som ny eier i 1989 etter en svært turbulent tid hvor vi fryktet nedleggelse, og det ble stilt nye krav til lønnsomhet og effektivitet, noe som for oss resulterte i redusert bemanning, hardere skiftplan og lavere lønn, men vi håper at vi har lagt det verste bak oss nå.

Etter overtagelsen ble det ene

flyet solgt, så i dag består flyparken av tre EMB-120, samt en wet-leased F-50 fra Busy Bee. I dag driver Norsk Air kun rute- og charterflyging, og vi er totalt på teknisk 21 mann (uten Busy Bee-gutta), som fordeles seg på 10 teknikere, 5 fagarbeidere, 2 på lageret og 4 på kontorene. Maskinene har nylig blitt omlakkert, og har nå samme staffing som Widerøe forøvrig.

Vi følte vel alle at vi mistet noe av vår identitet når Kosmos-fargene forsvant under sprøytepistolene. Noen av oss har vært med siden vi bare hadde mindre fly, og har vært med på å bygge opp selskapet fra "scratch", så det var med litt blandede følelser vi opplevde overtagelsen. Men de fleste arbeidsplassene ble opprettholdt, og det er vi selvsagt svært fornøyd med!

Norsk Air disponerer i dag en hangar med 1600 m² gulvflate, og der klarer vi å stable våre fly og F-50'en inn uten at det blir altfor trangt. I tillegg har vi oppholdsrom, lager og verksteder for bakkeutstyr, elektro, motor, plate, hjul/bremser og et lite maskinverksted (inkludert en dreiebenk fra steinalderen!). Også i tilknytning til hangaren er det en kontorfløy hvor alle slipsgutta (og jentene) sitter.

Det har vært moro å være med på utviklingen i Norsk Air så langt, og det ser ut til at det ikke stopper med det første. Vi er selvfølgelig spent på det endelige utfallet i hovedflyplassspørsmålet, da trafikkgrunnlaget her på Torp vil være svært avhengig av dette. Vel, dette var noen raske ord om oss; jeg kommer tilbake i neste INFO.

Paul Lingjærde

En epoke er slutt!

Siste nytt fra Sterling Gardermoen er nok bokstavelig talt det, for den 11. mars 1992 hadde vi ansatte et møte med direktør E. Lundt, og han sa like godt opp alle ansatte i Norge! Trafikk-kontoret ble overtatt av Braathen SAFE 1. mai, mens teknisk avdeling fortsetter til 1. november, og dette er sluttdato for alle.

Det er usikkert hvor stort behov Sterlings samarbeidspartner Norway Airlines har for flere teknikere, men det ser ikke ut som om de vil ta inn alle som blir oppsagt hos oss. Det blir nok Norway Airlines som vil ta seg av eventuell fremtidig

teknisk handling for Sterling når dette blir nødvendig. Vi har imidlertid fått beskjed om at det ikke blir Sterlingfly på Gardermoen til vinteren.

En epoke slutter når Sterling blir borte i Norge. Det startet på Fornebu i 1969 med blant annet DC6B, og flyttet til Gardermoen i november 1972, da Gardermoen var klar til charterbruk. Det har vært opptil ca. 50 ansatte i selskapet, hvorav 13 på teknisk avdeling i tiden 1987-89. Da hadde vi også i perioder fire fly liggende på Gardermoen.

Jan Urke



BusyBee

Vi er nå inne i C-sjekkprogrammet for våre F-50. Dette foregår i Holland, med en av våre teknikere som fungerende inspektør. Også en annen tekniker fungerer nå som inspektør på Fornebu. En F-50 skal males om i KLM's farger, da vi som kjent skal fly fra Stavanger til Holland. Det er også kommet signaler om at Widerøe/Norsk Air ønsker å beholde vår F-50 ut vinterprogrammet, forutsatt at kostnadene blir godkjent av styret.

Videre forhandles det for tiden med flere mulige verksteder for overhaling av våre PW 125B

motorer. Dette har til nå blitt utført av Lufthansa City Line (tidligere DLT Aero) utenfor Frankfurt. Disse har også ivarettatt engineeringtjenester for motorene.

Vi har nå utplassert en mann i Bergen og en mann i Trondheim, hvor disse jobber sammen med Braathen-teknikere på F-50. Ledelsen i Busy Bee sitter i sluttforhandlinger med de fremtidige eiere av Air-Nordic i Sverige. Busy Bee er her involvert og det benyttes F-27.

Med ønske om en god sommer,
Bård Brandåstrø



Et dypt hjertesukk fra BGO (ETTER OVERTALLIGHETSPROSESSEN)

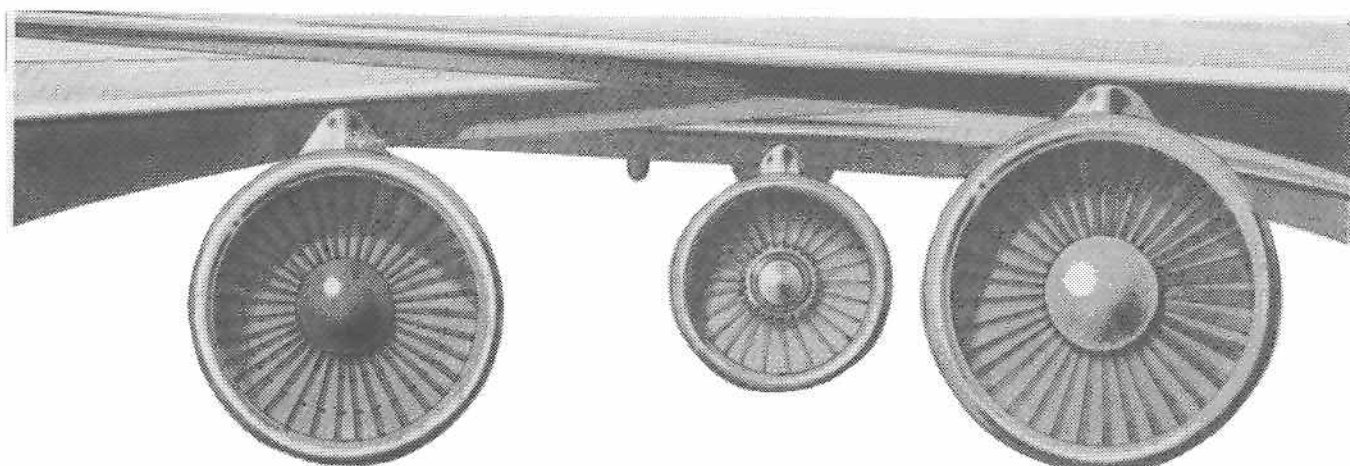
Det er dårlige tider i landet, og spesielt for flyindustrien. I BGO som i resten av SAS har vi de siste to årene vært gjennom en "effektiviseringsprosess". Nå er vi blitt så effektive at stasjonen snart må nedlegges, ikke grunnet mangel på arbeidsoppgaver, men manglende arbeidskraft. Det hele begynte da SAS ved hjelp av et datterselskap introduserte en vedlikeholdsfri flytype i Nord-Norge. Jeg skal ikke nevne navn, men den er av hollandsk opprinnelse. Nå i ettertid er det velkjent at SAS måtte mer eller mindre tvangsflytte folk til landsdelen for å vedlikeholde den vedlikeholdsfrie flytypen. Deriblant fire fra BGO. Som en videre følge av effektiviseringsprosessen gikk en mengde personer av med førtidspensjon (spesielt på Oslo-basen). Dermed ble Line Maintenance beskåret til langt ned i roten, og da er det som kjent vanskelig, om ikke umulig, å blomstre. Resultatet ble at det må hentes mannskaper rundt i systemet der hvor det tilsynelatende er tilgjengelighet. I skrivende stund er derfor ytterligere fire teknikere fra BGO utlånt til andre stasjoner.

Det hender også at teknikere blir syke, må opereres, er på kurs o.l., og det skal ikke så mye fantasi til for å skjønne at når en av våre teknikere blir sykemeldt, gjerne på grunn

av overbelastning, da er ressursene i BGO oppbrukt for lengst. Hva gjør vi da? Spør FBU etter hjelp: ??? Beklager, men vi er underbemannet selv. Spør BOO etter hjelp: ??? Men det er jo dere som skal hjelpe oss! Spør den faste avløsergruppen (OM-gruppen) etter hjelp: ??? Da får vi et tannlegesvar: Vi har en ledig time medio januar 1993. Bruker ytterligere overtid: ??? Nei, dette er heldigvis blitt et skjellsord i SAS-ledelsen, og det er også på tide at teknisk personell blir kjent med familien sin igjen. Svaret blir nok at vi må klare oss som best vi kan, og det er ikke lenger godt nok. Det er milevidt fra å kunne leve opp til SAS' store mål: Sikkerhet, punktlighet og service. Nå står ferien for døren, og i tillegg utvider SAS rutetilbudet her i BGO, deriblant med den før nevnte vedlikeholdsfrie flytypen.

Til slutt kan det nevnes en liten kuriositet. For å øke effektiviteten ved BGOOM, ble det foreslått fra "ansvarlig hold" at vi kunne gå på byen og gi anbud på reparasjoner av motorsager og barbermaskiner. Disse kunne vi jo reparere i spisepausen; som vi ikke lenger har tid til å ta. Hvor skal dette ende?

Med sommerlig hilsen
Torstein



OBS alle pensjonister !!!

"ETTERLYSNING AV PENSJONISTER
SOM KAN VÆRE UTEGLEMT " !!

1. Er du født etter 1.04.1912 ?
2. Ble du uføre eller alders-
pensjonist etter 1.01.1975 ?
3. Er din tjenestetid i SAS
Airline regnet fra andre
tidspunkt enn ved ansettelse
i (minium) 50% fast stil-
ling ?
4. Hvis svaret til spørsmål 3
er ja, - har dette ført til
at din tjenestepensjon ble
avkortet i forhold til din
reelle tjenestetid ?

Mener du svaret er "ja" til
disse spørsmålene, og du ikke
har fått underretning om endret
pensjon fra UNI-Storebrand
eller SAS innen 20. juni, så
skriv til:

SAS, OSLIA-F, 1330 OSLO L.HAVN.

Oppgi fullt navn, fødselsdato
og personnummer, samt tidspunkt
da du ble ansatt i SAS i (mini-
mum) 50% fast stilling. Oppgir
du ditt ansettelsesnummer sam-
tidig blir det lettere å under-
søke om du kvalifiserer til en
høyere tjenestepensjon.

Med vennlig hilsen, Nora



Dornier 328: Et nytt commuter-fly for 30-33 passasjerer

Jeg har nå kommet tilbake til hverdagen etter å ha deltatt på et sertifikat-kurs på B767 i CPH. Et kurs etter ny modell hvor CBT (Computer Based Training) skulle være det store og nye hjelpemiddelet. SAS har investert store penger (20-40 mill. kroner har blitt nevnt) i maskiner og programvare. Dette i et samarbeid med BOEING og WICAT. Investeringene ble gjort i de "gode" dagene uten at verdien av investeringen ble grundig belyst.

Kurset, som jeg har deltatt i, har vært et "prøve-kurs", hvor vi, 12 dansker og 3 fagforeningsrepresentanter, en svensk, en dansk og en norsk, skulle få være med og evaluere kursets oppbygging. Det har vært en blanding av vanlig teoriundervisning og CBT, hvor man benytter en PC-lignende maskin med Laser-disc som lagringsmedium. Opplæringsprogrammene

er laget av WICAT, og to mann fra CPHTH reiser frem og tilbake til SEA for å oppdatere programmene til SAS standard.

I følge ekspertene skal man kunne få en bedre innlæring og man skal kunne "flytte flyet inn i klasserommet". Dette har vært argumentet for å kunne kutte kurstiden med tre uker i teori og med 50% simulatortid.

I kurstiden har vi gjennomført seks evalueringer hvor alle kursdeltagerne har fylt ut spørreskjemaer. Svarene er samlet i en stor rapport. Det har også blitt avholdt en del møter i forbindelse med disse evalueringene. Resultatet av evalueringen er svært entydig; kurstiden har vært for kort og CBT kan ikke erstatte vanlig undervisning, men er bra til å forsterke undervisningen innen en del områder. Et område som jeg synes er bra er BITE eller



En av SAS sine Boeing 767 ved gate i CPH

SELF-TEST av computorer eller bokser.

MEN, her starter vanskelighetene. Til tross for den ens-tydige negative evaluerings-rapporten og at også Luftfarts-verket i de tre land er kri-tiske til kursformen, vil OSLMX (skolesjefen for de tre skol-er) og CPTH true denne kurs-formen på produksjonen. Det har tidligere i møte med CPHML og tre TS-Hène blitt bekreftet at produksjonen ønsker kurs hvor man får flyteknikere med det kompetansenivået man tidligere har hatt. DET FÅR MAN IKKE MED DETTE FORKORTEDE KURSOPPLEGGET.

Det andre store ankepunktet fra vår side er at man skal bruke CSS (Cockpit System Simulator), som kun er paneler som er hengt opp på et stativ, og hvor en stor del av kontrollpanelene kun er malt på papp-plater. Ingen av Communication, ADF eller Fuel-panelene kan be-nyttas. Den er også beheftet med så mange feil i systemene at man stadig får beskjed fra instruktøren at man må tenke seg at man har fått en eller annen indikering, eller at man må se bort fra de indikeringene som har kommet. På toppen av dette kommer at man skal kjøre med FIRE MANN I COCKPIT SAMTI-DIG, med den argumentasjonen at man lærer av å se på at andre gjør feil. Dette har samtlige kursdeltagere og sensor fra LV kritisert ettertrykkelig, MEN FOR DØVE ØRER.

Vi som fagforeningsrepresen-tanter og de fleste av de vanlige kursdeltagerne føler oss nå som gisler, hvor vi har deltatt i et kursopplegg som vi føler er altfor dårlig, men som vi ikke har noen mulighet til å påvirke. Våre synspunkter i evalueringen og i de møtene som vi har deltatt i, blir over-hodet ikke hørt.

Det som nå er viktig for OSLMX og CPTH er å redusere kurstiden, da dette er den eneste måten man kan dokumentere en innsparing som kan rettferdig-

gjøre investeringen på CBT-utstyret. Kurstiden er nå bestemt til å være 9,5 uker. Det vil si en forkortelse på tre uker. Ved å gange ut kost-nadene pr. mann som er borte fra produksjonen og eventuelle diett/hotellutgifter med tre uker, får man en innsparing, som over et antall kurs kan sies å rettferdiggjøre inve-steringen på 20-40 mill. kr. Det man ikke vurderer, og som er vanskelig å måle, er det senkede kompetansenivået og de problemer dette skaper for den enkelte tekniker - og dermed for produksjonen.

Det er i denne forbindelse viktig å vite at det også er i min og fagforeningenes inter-esse å gjøre ting både bedre og billigere, og å utnytte de muligheter som ligger i nye læremidler og systemer, men det må gjøres på en måte som ALLE er tjent med.

Så til slutt; hvordan kommer vi ut av dette uføret? Det synes for meg klart at skolenes (TH-enes) nye stilling som fritt-stående leverandør skaper et lønnsomhetshysteri som skader mer enn det gavner, noe som allerede har vist seg i andre sammenhenger. Det vil, etter min oppfatning, nå være natur-lig at de som skal "kjøpe" kursene ML og MB (LINE og BASE Maintenance) studerer den evaluering som er gjort av elevene, med kommentarer fra LV, og kanskje stiller noen krav til TH'ene, eller even-tuelt begynner å se på om det kan kjøpes utdanning som vi er tjent med fra andre "leveran-dører". Den andre muligheten er, selvom jeg ser at det kan være vanskelig, at våre kol-legaer tenker seg nøye om før man deltar i dette kursopp-legget. Man skal tross alt fungere i jobbsituasjonen som flytekniker med et sertifikat som omverdenen stiller noen krav til, og et kompetansenivå som sikrer at SAS fortsatt kan være ledende både når det gjelder sikkerhet og punktlig-het.



Omstrukturering i SAS – gjør det nå!

SAS

NFO representerer ved undertegnede den internasjonale flyteknikerorganisasjonen AEI i Joint JAA Maintenance Board (JJMB), en virksomhet som blant annet er sponset av SAS. Som SAS-ansatt er det naturlig å sammenligne egen virksomhet med den verden en møter i JJMB-sammenheng, og jeg er etterhvert kommet til at dersom det ikke straks iverksettes omstruktureringstiltak med sikte på å få våre kostnader ned mot konkurrentenes nivå, er det bare et tidsspørsmål før vi ikke har noe selskap å arbeide i lenger.

Uten å gå inn på noen dyptpløyende analyse av dagens situasjon og den nære fremtid, kan følgende momenter muligens belyse situasjonen:

- Europa og Skandinavia-trafikken som tidligere har stått for brorparten av trafikkinntektene vil etter 01.01.93 gradvis bli utsatt for beinhard priskonkurranse fra europeiske som amerikanske selskaper.

- Innenlandstrafikken vil på samme måte bli underlagt andre betingelser som f.eks. parallellkonsesjoner og ruteanbud, og kryss-subsidiering vil ikke lenger være mulig.

- JAA-regler som blant annet dekker Operation og Maintenance vil muliggjøre bortkontrakting av oppdrag og arbeid uten videre myndighetsinnblanding.

- Ettersyns- og overhalingskapasiteten i JAA-området vil utvides betraktelig, og flere store asiatiske og amerikanske vedlikeholdsorganisasjoner vil sannsynligvis søke å få JAA Approval.

Skandinavia er og blir et høykostområde. Hvordan skal vi kunne møte disse utfordringene? Et eksempel på hva vi i fremtiden ikke kan drive med: Før

vi fikk nattstopp på vår stasjon, hadde vi 4-5 gjennomløpende DC-9 flygninger pr. dag, og for å dekke disse krevdes det 4 flyteknikere, utstyr og materiell til en samlet kostnad av 4,5-5 mill. kr. pr. år. Samtidig opererte konkurrenten (BU) med et tilnærmet antall frekvenser, uten teknisk personell og med null i tekniske kostnader, og med en teknisk regularitet og punktlighet som var like god som vår. Vi i Line Maintenance må altså bli betydelig mer kostnadseffektive enn vi er i dag, og hvordan kan dette oppnås uten at vi "eventyrer" sikkerheten og møter problemer med teknisk punktlighet og regularitet? Føgende endringer vil etter min oppfatning behøves:

- Nattstopp-sjekk på linjenettet blir dimensjonerende, og PFC overføres til Flightcrew der denne krever ekstra ressurser fra vår side.

- PFC og Tarmac Servicing/Handling på Base (ARN-CPH-OSL) utføres i hovedsak av fagarbeidere.

- Kortere opplæring og OJT av basepersonell gjøres på ordinære dagskift.

- Bemanning på linjenettet beholdes på et nivå som muliggjør kurs- og feriefravær etc. uten ekstern avløsning, og det utarbeides hjemmевaktordninger for stasjoner som ikke er betjent visse tider av døgnet.

- Håndbokbestemmelser som virker produksjonshindrende og som andre operatører ikke benytter gjennomgås og revideres (f. eks. krav til flytekniker/fagarbeider eventuelt flytekniker/flytekniker for å starte og taxefly m.v.).

Sett i lys av utviklingen hvor blant annet vår innenlandske hovedopponent nå seriøst vur-



Airbus leverte i fjor 163 fly til 35 forskjellige kunder verden over

derer å - for å posisjonere seg for EF's indre marked og den nye konkurransesituasjonen - gå over fra 24 timers til 72 timers Maintenance Check, burde ovenstående medisin også være spiselig for oss.

På grunn av spesielle klima- og værforhold i Skandinavia vil nok SAS også i fremtiden måtte beholde en bemanning på linjenettet utover det nivå som selve nattstopp-sjekken vil kreve. Poenget må være at det må være selskapets reelle behov som skal legges til grunn her, og ikke den PFC som vi nå er alene om å utføre med teknisk personell.

Den kortsiktige målsetning med en slik omstrukturering må være å frigjøre nok ressurser i det eksisterende system til å klare det produksjonsvolum som vil tilligge Line Maintenance og linjenettet i et fremtidig routesystem basert på blant annet militær/sivil samordning. Den mer langsiktige gevinst vil jo være at vi i Line Maintenance har bidratt med en betyde-

lig effektivisering av driften, og som sammen med de anstrengelser som gjøres og vil bli gjort i de andre divisjonene, sikrer fremtiden til alle ansatte i SAS Norge på en helt annen måte enn det ser ut til i dag.

Timing er viktig i alle øvelser, og tiden er nå inne for NFO avd. SAS' styre og arbeidsutvalg til å fatte noen veivalg mens det ennå er tid og rom for minnelige ordninger. Jeg skal ta mye feil dersom selskapets tekniske ledelse ikke i løpet av relativt kort tid melder seg med bastante krav til omorganisering og kostnadskutt - og da bør vi helst vite hva vi vil og hva som er mulig å oppnå uten å sette alle arbeidsplasser i fare.

Å gå baklengs inn i fremtiden har aldri vært NFO's stil og har ikke brakt oss dit vi er i dag. Derfor, snu rundt og vær med å bestemme hvor veien skal gå!

Svein Hansen - (AEI JJMB Rep.)

Interview med SAS-flytekniker i Peking

I forbindelse med en ferietur til Peking, benyttet Siri Grønscar sjansen til å ta et interview med SAS sin Station Engineer på stedet. En tid før avreise tok vi derfor kontakt med S/E Sten Sandberg, som for tiden har sin arbeidsplass her. Nedenfor følger vårt lyninterview med en hyggelig svensk SAS-representant i Kina:

- Hvorlenge har du vært stasjonert i Peking? Hvordan var det og opprette en ny stasjon i Kina?

● Jeg startet opp min stasjonering her 1.mai i 1990. Jeg har altså vært her i 2 år. Det var svært interessant å få være med på å starte opp med flygingene på Peking. Det er første gang jeg er med på noe slikt. (Jeg har tidligere vært stasjonert 3,5 år i Moskva). Mitt første kontor hadde jeg på hotell Møvenpick, da det ikke var plass til meg ute på SAS sitt kontor på flyplassen. Det var ingen god løsning å ha OM kontoret på et hotellrom langt fra flyplassen. Men jeg fikk leve slik en stund, inntil SAS fikk et større kontor ute på flyplassen, så nå finnes jeg her ute. Det tok meg også et halvt år å få et lagerrom med noenlunde brukbare forhold for reservedelene mine.

- Trives du og hva synes du er spesielt utfordrende ved å jobbe i Peking?

● De første 6 månedene var vanskelige. Man kjenner seg svært fremmed her. På kveldene satt man på puben på Lido Holiday In Hotell og pratet med de andre utlendingene her, som følte seg like fremmede for det kinesiske levesettet som meg. Lido er et hotell som har apartments og rom med alt det en vestlending har behov for; matbutikk, flere ulike restauranter, club med sportsfaciliteter, disko, pizzeria med mer. Man behøver stort sett ikke forlate hotellet. Alt finnes her. Jeg ble kjent med en kvinne som arbeidet i puben. Vi trivdes så godt sammen at vi

like godt giftet oss og har en liten datter på en måned. Plutselig ble livet lettere å leve, og man brøt ut av rutinen med puben og Lido. Min kone er kinesisk og fra Peking, så jeg har kommet inn i et nytt liv og lærer meg mer om hvordan kineserne lever og tenker. Jeg trives svært bra nå !!

Tålmodighet er alfa omega her. Man må ikke bli forbannet eller arg. Skjell aldri ut en kineser i nærvær av andre.

- Hvordan går det med språket? Eventuelle språkproblemer?

● Språket er et stort problem. Man lærer seg noen ord, men det finnes ikke noe mønster. Alt må læres utenat, og det er ikke lett. Her på flyplassen er det kun noen få som behersker engelsk. Man må ta andre metoder i bruk for å gjøre seg forstått; tegne opp på papir og forklare med hender, armer og ben hva det er man trenger. Etter 1,5 år har jeg endelig fått en medhjelper. Problemet er at han snakker stort sett null engelsk, men han er dyktig og har fine kontakter her på flyplassen, noe som er gull verd. Jeg er svært godt fornøyd med ham. Sammenligner jeg det kinesiske språket med russisk, så gikk det jo an å lære seg russisk, bare en fikk inn det russiske alfabetet. Dette går ikke an på kinesisk. Det er forbasket vanskelig. Kanskje går det an hvis man studerer språket på heltid.

- Handler du andre selskaper en SAS? Ser du muligheter for å kunne få flere fremmedhandling-er i Peking?



S/E Sten Sandberg foran Boeingen før avgang til CPH

● Vi har handling av SR MD-11 to ganger i uken og El Al har forespurt oss om assistanse. Jeg vet ikke akkurat hvor denne saken står, da jeg ikke har hørt noe hjemmefra i det siste. Vi kunne også ha hatt Finnair, men STOMD mislyktes i å få FAA approval, ettersom Finnair flyr med en amerikansk registrert DC-10. Jeg arbeidet sammen med Lufthansateknikeren en tid. Jeg gjorde jobben og han signerte i boka. Dette skulle foregå inn-til SAS fikk FAA approval. Da dette ikke gikk i orden, gikk Finnair tilbake til Lufthansa. Der mistet vi to handlinger i uka.

- Hvordan er bostandarden, mat etc.? Hvordan fungerer hverdagen for deg og din familie?

● Jeg bor på en plass som heter Dong Ho Gong Yu. Dette er et sted bygget opp i samarbeid mellom Østasiatiska Kōmpaniet og kineserne. Bostandarden er god, men dyr. Helt vesterlandsk. Jeg kjører omkring i en

Beijing Jeep (Chevrolet Cherokee) bygd i Kina. Bra bil. Ettersom min kone er kinesisk, så har hverdagslivet blitt mye enklere. Hele familien er engasjert i babyen, og jeg kan tenke meg at det var slik det fungerte hjemme for lenge siden. Vi i vesten har mistet noe av dette, som fortsatt lever i østen. Bedre familie kan man ikke ha. Shopping gjøres på morgenmarkedet. Da kommer bøndene inn med ferske grønnsaker. Om man ikke er kineser byr det på problemer å få handlet her, og alt er dyrere for utlendinger.

- Hva gjør man i fritiden i Peking? Har du fått anledning til å se andre deler av Kina?

● På fritiden tar vi bilen og foretar små picknikturer ut på landet. Det finnes mange flotte steder oppover i fjellene, med små elver og bekker som man kan bade i. Vi griller, soler oss og har det deilig. Shopping er også sysselsetting for besøk-

ende. Man handler dunjakker, skjorter, bukser til en brøkdel av prisen hjemme. Det finnes ingen restriksjoner og man kan kjøpe med seg det meste av det en vil. Som dag og natt i fra Moskva.

Jeg har besøkt Canton et par ganger, men man trenger mer tid der for å kunne danne seg et riktig bilde av stedet. Forskjellen er stor i fra Peking. Der kan man utenfor restaurantene få kjøpt igler, ormer, fjellrever, katter eller andre dyr, som tilberedes mens du venter. Vi gikk aldri inn på disse stedene og mistet helt appetitten.

- Skaper kulturforskjellene problemer?

● Naturligvis skaper kulturforskjellene problemer. Bare ta min kone og jeg. Vi uttrykker oss helt forskjellig og oppfatter ting helt forskjellig. Det man hjemme pleier å si til sin hustru, passer ikke her. Man må veie sine ord på gullvekt. Familielivet skiller seg også vesentlig fra det hjemme. Her er det fortsatt slik at familien står i sentrum, med mormor, morfar og hele slekten. Vi kunne ikke gifte oss før min kones mormor hadde gitt sin tillatelse. Dette tok tid. Min kinesiske tante er 84 år, og liker ikke utlendinger på grunn av hennes barndom og opplevelser med japanere og andre her. Etter at hun motvillig hadde godtatt å treffe meg, ga hun sin velsignelse. Problemløsning er også en opplevelse. Man strever mot samme mål, men kan begynne problemløsningen fra ulike kanter. Det gjelder å være om seg så man ikke misser på noe. Når man skal diskutere noe går man ikke rett på sak. Først skal det røkes og prates om alt mulig annet. Når så alle har det bra, tar man opp problemet. Det tar lengre tid en hjemme.



En fornøyd S/E i PEKOM

- Har du noen artige opplevelser fra jobbsituasjonen i PEK?

● I den tiden jeg hadde kontor på hotell Møvenpick, fikk jeg snag å måtte se litt nærmere i microfilmen. Dette skjedde samtidig som de arrangerer Asian Games, et stort idrettsarrangement her i Beijing. Jeg tok bilen min til Møvenpick. På tilbaketuren ble jeg stoppet av trafikkpolitiet. Naturligvis snakket han bare kinesisk og jeg bare engelsk. Jeg fikk ikke kjøre den vanlige veien ut til flyplassen. Etter 30 minutters forsøk på å få litt forståelse og 20 Yan (Ca, 20 kr) i bøter, fikk jeg kjøre videre. Litt senere ble jeg pånytt stoppet, vi måtte vente på noen VIP, som var på vei. Det endte med at jeg måtte sette fra meg bilen å gå resten. Alt dette tok ca. 1 time. Gøy å se tilbake på, men lite hyggelig når du sitter der i klisteret. Etter denne affær-

en fikk jeg raskt kontor ute på flyplassen.

- Hva synes du er spesielt positivt ved en slik stasjonering?

● Da jeg gikk på skolen som liten gutt fortalte læreren om Kina. Hvis man gravde et hull tvers gjennom jorden, da kom man til Kina. Der bor det gule mennesker med øynene på skakke. Nå er man her og finner ikke gule mennesker og ikke sitter øynene spesielt på skakke heller. Man ser mye fint som vi har mistet hjemme og mye som kineserne har å lære av oss. Jeg håper de tar vare på det gode de har og plukker ut det som er verdt å ta vare på fra vår kultur. De ligger etter oss i utvikling, men har alt de behøver for å kunne bli en rik

nasjon. De trenger bare det rette lederskapet. Så jeg angrer ikke et øyeblikk på at jeg er her og fikk anledning til å jobbe i Kina. Jeg har fått en del kinesiske venner og det gleder meg veldig. Men spesielt glad er jeg for min kone og datter.

- Hva kan eventuelt rettes på eller gjøres bedre?

● Her i Peking kan man ikke rette på ting. Man tilpasser seg tingene som de er. Det finnes 1200 millioner kinesere og vi er jo bare noen få.

Med vennlig hilsen:
Sten Sandberg

PEKOMSK



Gode interndebiteringer !! ? ? !

Det skjer mye rart på det økonomiske planet i SAS. Vi synes å huske at Kjell Fredheim proklamerte på et informasjonsmøte at nå var det slutt på interndebiteringen i SAS, i allefall mellom avdelinger og internt i bolaget. Her følger noen gode eksempler på at budskapet ikke har nådd fram til Rockwool-laget:

På en telex sendt ut til hele verden, og som også kom på vår printer på NFO-kontoret, gir man uforbeholden ros for at SAS teknisk nå har fremforhandlet en avtale med SAS Cargo, som gir 50% rabatt når SAS sender sine egne reservedeler med SAS. Vi ser for oss lange og vanskelige drøftelser på lederplan, før denne svært vanskelige saken nå har blitt løst på en så fortreffelig måte.

Tidligere har vi lempet reservedelene i lasterommet og sendt telex om at de kommer med SK det og det. Nå kreves det.

fraktbrev og avregning mot SAS cargo. Vi ser klart det effektiviserende i dette, og så er det jo så billig. Vi gratulerer !!!

OBS ! OBS ! Dette gjelder kun innenfor Skandinavia. For spare-parts sendt til stasjoner utenfor Skandinavia må SAS fremdeles betale 100% til seg selv. Det opplyses i nevnte telex at det jobbes med også å få disse satsene ned på 50%.

Flere gode!!

I de siste årene har Line Maintenance Norway lånt mekanikere i fra Heavy Maintenance. Dette for at vi i Line skal kunne greie ferieavviklingen innenfor lovens rammer. Dette passer bra, da juni og juli normalt er lavsesong for Heavy. Line har da dekket lønnsutgiftene til det innleide heavy personellet.

I år har Heavy forlangt kr 3000.- pr. uke pr. mann i

administrasjonsgebyr. Tar vi 12 mann * kr 3000.- får vi at Heavy charger kr 36.000.- pr. uke i administrasjonsgebyr av Line. Dette utløste et skred av parlamentarisk virksomhet på FBU. Vi har observert den ene lederen mer rød i toppen en den andre. Dette har resultert i at Line har greid å prute prisen ned i kr 2.600.- pr. mann pr. uke. Til gjengjeld vil Line nå charge hangarleie av Heavy, når heavy f.eks. efter D-sjekk står i Line sin hangar for etterarbeider. Dette igjen skal ha blitt så dyrt for Heavy, slik at de heller vil stå ute og skru ferdig flyene, mens det er ledig hangarkapasitet på dagtid i Line!!

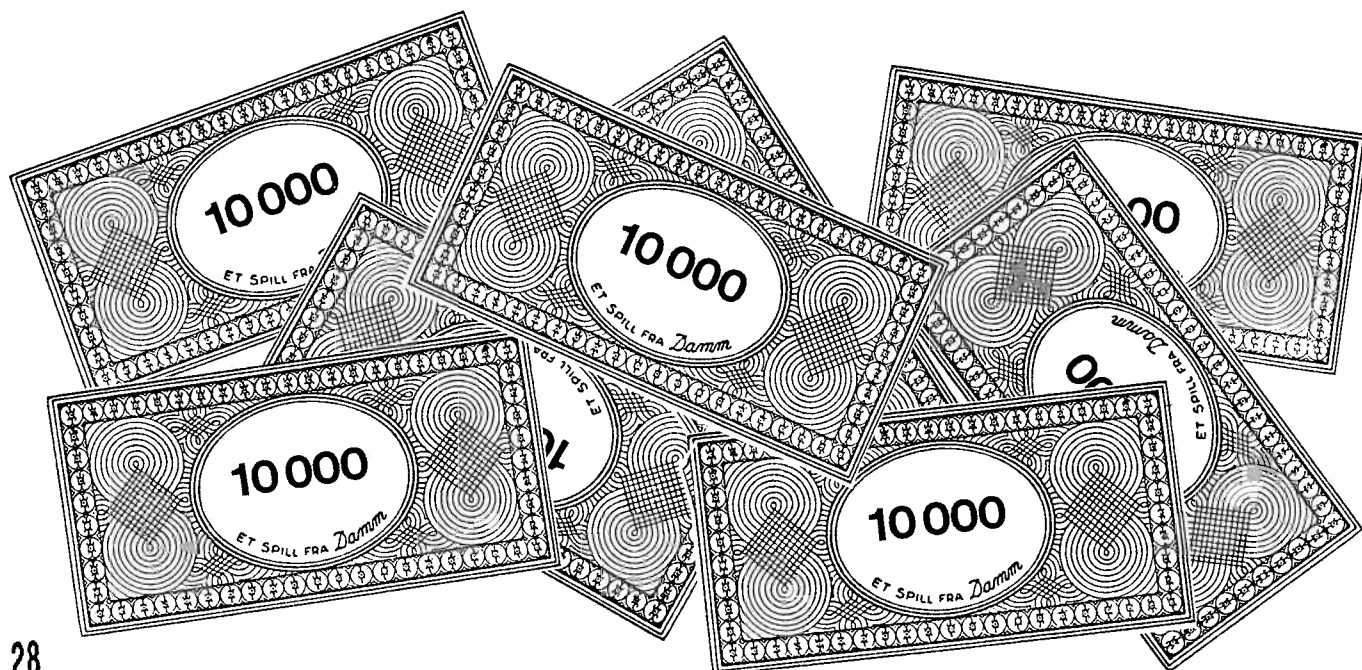
Vi er sikker på at slike utspill styrker samholdet og teamtanken i firmaet. Med slike utspill ser vi klart behovet for å styrke den administrative driften innen teknisk. Flere økonomer trengs for å holde orden og oversikt i regnskapet. Flere ledere trenger vi også, slik at de kan sitte å klippe håret på hverandre og tro de tjener penger. For oss på gulvet er dette en tragisk og skremmende utvikling. Vi prøver alt vi kan for ikke å bygge murer mellom produksjonsen-

hetene, og så kjører lederskapet i skytteltrafikk med betongbiler.

Dette minner ikke så lite om utviklingen i Kongsberg Våpenfabrikk (KV). KV var den første bedriften i Norge som satte i system interndebitering. Dette gikk veldig fint. Ja faktisk så gikk alle avdelingene i KV med overskudd. Det var bare en liten hale ved dette. Produktet ut til kunden ble så dyrt at ingen ville ha det, og KV gikk dundrende konkurs. (Til og med Pensjonsfondet til de ansatte var brukt opp).

I det INFO skal gå i trykken ringer vår nestformann fra Bergen. Der har de nå mottatt rettslig inkassokrav fra SAS Cargo. I etterhånd viser det seg at reservedelene var sendt til Bodø, og regningen til Bergen. SAS Cargo beklager dette sterkt. Det vanvittige er at vi betaler eksterne firmaer, for å inndrive interne monopolpenger. Nå må toppledelsen i firmaet med K. Fredheim i spissen rykke ut og rydde opp i disse forholdene. Ellers er jeg redd vi går samme veien som Kongsberg Våpenfabrikk.

K.Grønskar

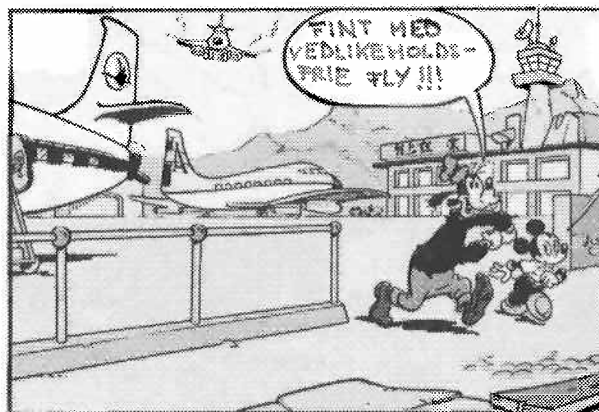


Hub Disneyland?

Her hos SAS Line Maintenance i SVG lider vi sjelden av den helt store skrivekløen, men nå tenkte jeg at tiden var inne for å la omverdenen ta del i vår hverdag. Det skjer masse nytt her i løpet av sommeren; i hvert fall om man skal tro ryktene. Det foreligger et nytt ruteprogram med oppstart 1. juni som gir SVG ca. 40 nye flybevegelser pr. uke med F-50, stort sett som tillegg til dagens trafikk med DC9/MD80.

For oss på teknisk (SVGOM) tilflyter det svært lite informasjon i sakens anledning, vi er lykkelig uvitende om fremtiden. Dog snakkes det en del i ryktene om: Hvor mange MHRS SC ønsker å kjøpe her, hva slags jobber som skal utføres og kanskje viktigst; hvor skal disse jobber utføres? SC er jo i dag veldig flinke til å styre alt arbeid på vår overnattende F-50 til CPH, dette være seg service check eller snag. Til og med søkes det om dispensasjon fra myndighetene, for å få utvidet gangtidene, slik at flyet kan fly SVG-CPH, for å få gjort sjekken i CPH. Vi skjønner ikke logikken i fly flyet til CPH og ta det ut av drift på dagen, etter at det har stått 11 timer på nattstopp i SVG, uten at vi får lov til å røre maskinen.

Ryktene svirrer også omkring hangar-alternativer, og på nattestid kan man se SAS tek-



nikere skritt opp hangarer i ly av mørket for ikke å alarmere hangerenes eiere. Prisen er selvsagt viktig når det gjelder hangarleie som alt annet. Hvis vi i denne sammenheng ser litt inn i fremtiden, så skal vårt nåværende bakkeutstysverksted rives innen 2-4 år, og da må vel også den avdelingen drive vedlikehold under åpen himmel? Er samkjøring hangar/verksted umulig?

Hvis vi så går videre og ser på SC og F-50, så finnes det visst en plan om utstyrspakke og delerlager, men heller ikke det har vi klart å få informasjon om. Flyene som skal operere her får enormt lange slinger og korte ground stop, og som alle vet er de tilnærmet vedlikeholdsfriske. Det er vel derfor vi ikke kan vente noen økning av bemanningen heller. For oss som er stasjonert her tør jeg si at vi ser frem mot 1. juni 1992 med spenning og frustrasjon. Blir det et nytt 7. mai?? Har vi alt glemt SC og Norlink? I skrivende stund er det 10 dager igjen til alt går av stabelen. Vi jobber videre som før i vår normale skiftplan, og ser frem mot lysere dager og korte netter, sommerferie og familieliv.

Vi i SVGOM krysser fingrene, ønsker alle lykke til og håper at alt er klart og på plass når Hub Scotland starter 1. juni.

Tom-Erik Nilsen
SVGOM





Det er avholdt forhandlinger for de utenriksansatte i SAS. Disse forhandlingene ble avviklet gjennom to møter, den 26. mars i Oslo, samt avsluttet i Stockholm den 28. april. Fra NFO's sentral-styre deltok Kjell Paulsen og fra avd. SAS deltok Tom Erik Nilsen, Jens Solvær, samt undertegnede. Totalt utgjorde delagasjonene fra de tre skandinaviske landene 26 personer. Det interessante ved avtalen i år er at man for første gang har signaturen til samtlige parter på samme slutt-dokument. Dette har historisk sett vært vanskelig, da NFO ikke har tilhørt LO-familien.

En overtone ved disse forhandlingene var ikke uventet den økonomiske situasjonen til selskapet, samt fremtidsutsiktene i et fritt og avregulert flymarked i Europa. Avtalen bærer da også preg av en større fleksibilitet angående arbeidstid og avspaseringsordninger. Ut fra dette har vi øket kompensasjonen for ubekvem arbeidstid, samt godtgjørelsen for helge- og høytidsdager. Utvidelse av

tjenestetid ut over 4 år, samt utøkning av normal arbeidstid kan gjøres innen visse grenser, og da kun etter avtale mellom partene. Det er på dette punktet svært viktig at de utestasjonerte kommer med tilbakemeldinger omkring omlegginger og forandringer av vakt og skiftplaner; dette for å sikre at riktig kompensasjon vil bli gitt i henhold til avtalte beregningsmodeller.

Videre er man enige om å gjøre ferdig stillingsinstrukser, jobbprofiler, samt plassering av disse for de nye stillingene hva angår Senior Station Engineer, Chief Station Engineer, samt koordinator stillingen innen "Aera North America". Dette arbeidet skal avsluttes innen september 1992.

Når dette leses, er revisjonen av avtalen sendt ut til alle NFO-medlemmer. Vi i NFO vil bli svært glade for tilbakemeldinger, både positive som negative.

Heine Richardsen



På nytt; om fuel-lekkasjekurs hos Boeing!

Jeg vil på det sterkeste ta avstand fra slike uttalelser fra red. som han beskriver i INFO nr. 1 1992. For det første: Han får kontakte de avdelinger/personer som er involvert i saken, slik at de riktige opplysninger ser dagens lys.

For det andre: Jeg synes at redaktøren tar fullstendig feil når han hevder at det er noe nytt at Base Maintenance styrer sine egne kurser; vi har tross alt vært selvstendig i ca. fire år nå og aldri spurt Line om råd!!

For det tredje: Før det er for sent, må viljen til å samarbeide mellom mennesker/avdelinger

komme i første rekke og ikke "ropet om krig": La oss heve oss over slike uttalelser i fremtiden.

For det fjerde: TS/Line har det hele og fulle ansvaret for at kurset ikke ble noe av, selvom dette ikke hadde hjulpet TS til å få flere enn tre menn totalt, da jeg fikk til et ekstra kurs for å fylle opp kvoten med to menn etter at Steinar var den første. Disse tre skal videreformidle sin læring blant TS/BM/TF sine organisasjoner til slutt. "Tenk samarbeid før det blir for sent".

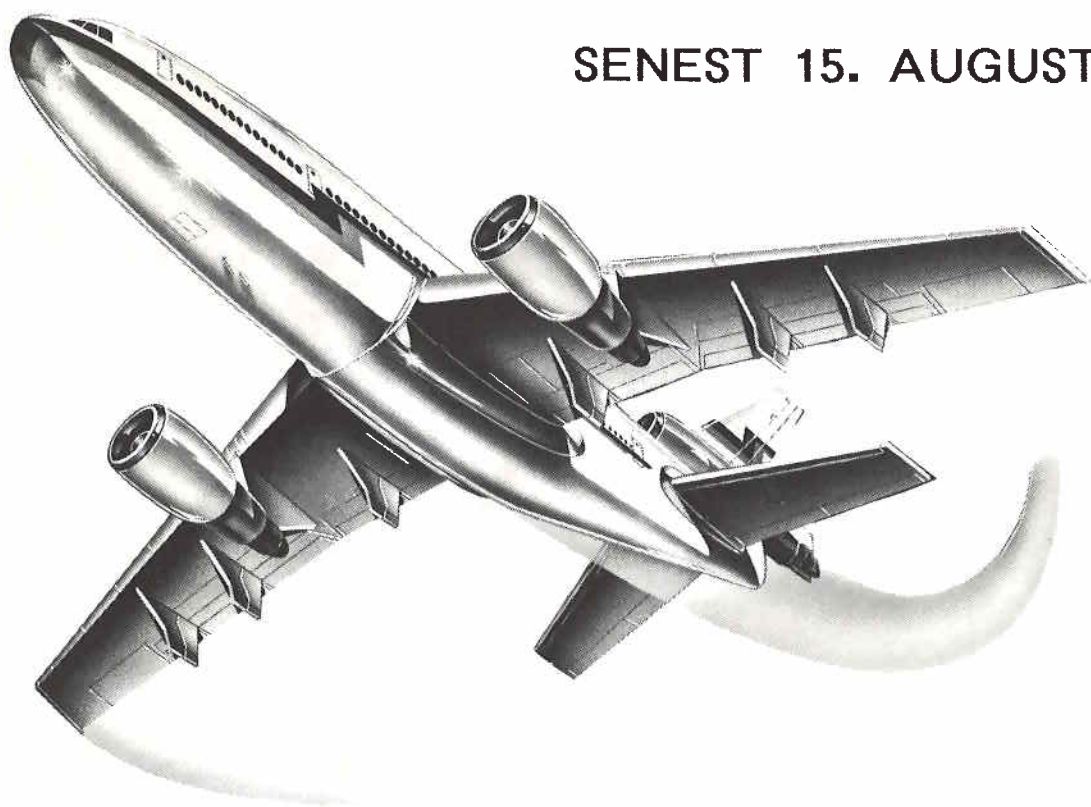
Roy Arne - OSLTM-T



SAS har hatt store fuel-lekkasjer på sine B767-fly

HUSK STOFF TIL NESTE INFO

SENEST 15. AUGUST



er en landsomfattende, frittstående og partipolitisk uavhengig organisasjon. Stiftet i 1938 for å ivareta interesser til norske sertifiserte flyteknikere; det vil si innehavere av flytekniske sertifikater, ICAO type 1 og 2, utstedt av de sivile luftfartsmyndigheter. Er du interessert i å motta INFO gratis, så send nedenstående slipp til: NFO, Postboks 60, 1330 OSLO LUFTHAVN



Send meg INFO!

Navn: _____

Adresse: _____

Flyselskap: _____