

KONTOR

ABU

INFO

NR. 3 1992

Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon





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-0/4 Sørumslia 33, 3400 LIER	Arb. 02.597516 Priv. 03.840972
TEKN. SEKRETÆR:	<u>SVEIN HANSEN</u> , SAS EVEOM Bjellund, 8534 LILAND	Arb. 082.82294 Priv. 082.84101
KASSERER:	<u>DAG LANGELAND</u> , Braathen Værnes Holmekollvn. 1, 7550 HOMMELVIK	Arb. 07.825950 Priv. 07.971450
INFO REDAKTØR:	<u>KNUT GRØNSKAR</u> , SAS OSLTS-0/5 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-0/5) - tlf: 02.596888, NFO avd. SAS - tlf: 02.596545 (Fax: 02.596688). Eller privat, tlf: 02.845082.

Formannen har ordet

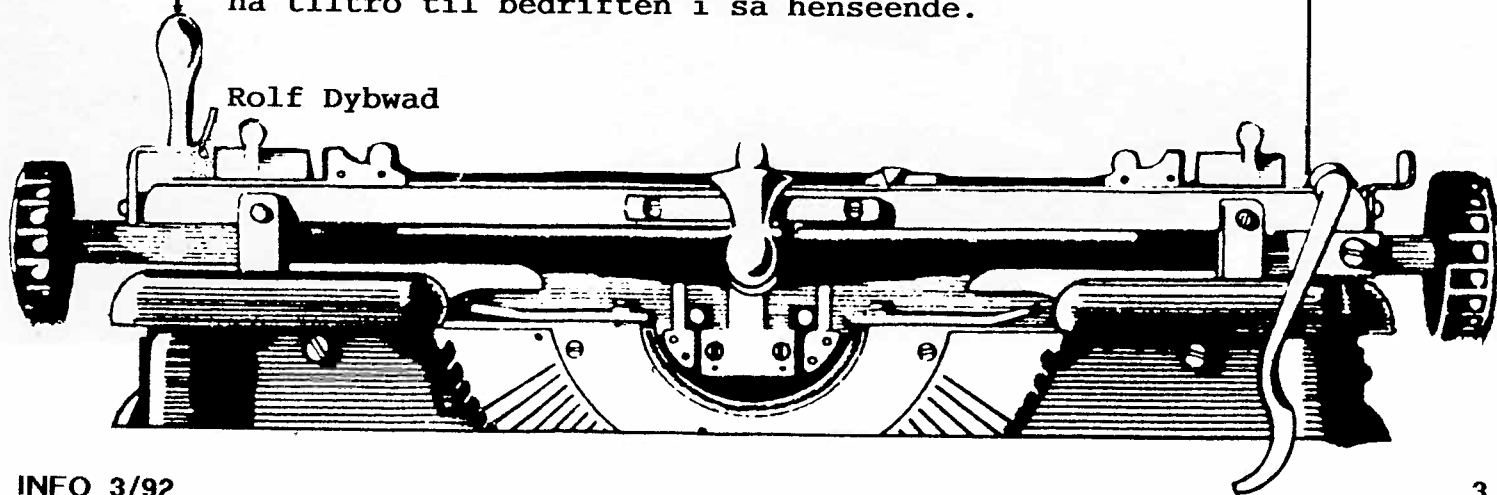
Som formann i NFO representerer jeg flyteknikere fra mange selskaper i Norge. Samtidig er jeg en ganske ordinær flytekniker i Braathens SAFE og betaler min kontingent der som alle andre. I den forbindelse opplevde jeg en gjennomføring av det lokale lønnsoppgjøret som ganske unikt. Firmaet var blitt enige med 10 - ti - fagforeninger om en felles protokoll og et felles resultat.

Som observatør på sidelinjen må jeg si at det hadde jeg ikke trodd var mulig. Om resultatet er godt eller dårlig får den enkelte forening vurdere, men at firmaet greide å få ti foreninger til å enes når en vet hvor vanskelig det kan være å bli enig med en forening, har jeg all mulig respekt for. Det må fra bedriftens side ha vært gjort et svært godt håndverk. Jeg synes i denne saken alle har bidratt til noe positivt, både for bedrift og ansatt. Jeg vil ikke si at denne modellen er noe som nødvendigvis skal fortsette som mal for ettertiden, men her og nå ser jeg dette som resultat av det forhandlingsklima som eksisterer i selskapet.

Jeg vil ikke gå i dybden på resultatet av forhandlingene, men nevne et punkt spesielt. Det vil bli utbetalt en bonus til de ansatte, det vil si deling av driftsresultatet hvis dette går over et visst nivå. Dette er også noe nytt for meg. Har liksom ikke bestemt meg for hva jeg skal synes om det. Førsteintrykket var at dette var en gulrot som bedriften kunne manipulere som de ville. De kan vel i stor grad gjennom disposisjoner avgjøre et resultat av drift, og således avgjøre om det skal bli bonusutbetaling eller ikke, og eventuelt størrelsen på utbetalingen. Samtidig føler jeg meg overbevist om at fagforeningene vil følge svært nøye med for å se om det er penger som forsvinner eller disponeres slik at de ikke kan gå til bonusutbetaling.

Hele opplegget bygger på tillit. Foreningene må stole på at ledelsen ikke manipulerer bort eventuelt overskudd som vil gi bonusutbetaling. Personlig har jeg ikke opplevd noe som skulle tilsi at en ikke kan ha tiltro til bedriften i så henseende.

Rolf Dybwad



Lederen

Så er det klart for et nytt nummer av INFO. Det har vært mye ros å få for INFO nr.2. Det er jo hyggelig, men det er fremdeles et stykke igjen til ønsket nivå. Med farvetrykk på forsiden og bedre papirkvalitet har også kostnadene dratt i været. For å kunne holde budsjettet bør muligheten for å ta inn reklame vurderes.

I våres tok jeg jobben med å sende brev til 36 fly og utstyrsfabrikanter, for å komme på mailinglisten og for å få tilsendt billedmateriale etc. Det har vært interessant å se på responsen på disse brevene. Jeg vet ikke om det gjenspeiler seriøsitet/effektivitet i de enkelte firmaene, men responsen har vært alt fra ingenting, til opptil 4 pressemeldinger i uka og utsøkt billedmateriale. Som desidert ener kommer Airbus

Industrier, med deres norske representant som gjør en utmerket jobb. Tett fulgt av Rolls Royce Engines og British Aerospace.

Dårligst ut kommer Fokker, Boeing og Mc.Donald Douglas. I det heletatt virker det som om europeerne er bedre organisert og har ett mere aggressivt salgs og informasjonsapparat.

Ellers er det feil å tro at det kun er de faste medredaktørene som kan skrive i INFO. INFO er et medlemsblad som er åpent for alle. Også ikke medlemmer, men red. forbeholder seg retten til å bedømme om stoffet egner seg på trykk eller ei, eventuelt om noe må skrives om. Nøl ikke, har du noe på hjertet, så sett deg ned og send noen ord.

Knut Grønscar



Airbus Industrie sin avtager til Concorde

Status JAR-65

Første utkast til JAR-65 har nå vært ute til høring hos industri og luftfartsmyndigheter, og alle endringsforslag (unntatt AEI's) går i retning av å svekke myndighetskravene på dette området.

Selv om JAR-145 krever CRS (Certificate of Release to Service) for såvel fly, helikopter, motorer og komponenter - så har JAA-myndighetene valgt bare å utvikle JAR-65 bestemmelser for "aircraft" til å begynne med, Og årsaken til dette kan jo den enkelte fundere over. Videre er det anerkjent både blant industri og luftfartsmyndigheter (blant annet de norske) at manglende standardisering av NDT er et alvorlig problem, da de enkelte selskaper bruker forskjellige systemer med varierende krav til utøverne. Det eksisterer et forslag til ny europeisk Standard på dette området, "prEN 473 Qualification and certification of NDT personnel", som fullt ut dekker luftfartens behov og som vi har krevd gjort gjeldende for "certifying staff", men dette avvises av såvel øvrig industri som JAA-myndighetene.

Et annet viktig problemområde er standardiserte krav til personell som ikke utsteder den endelige CRS, men som danner grunnlag for slik sluttsignering, f.eks. mekanikere og flyteknikere i base-organisasjon, på motor og komponentverksteder etc. I følge JAR 145.30 (c) skal standarden på vedlikeholdspersonell være "to a standard acceptable to the Authority" - og så vegrer man seg for å fastsette en slik standard under unnskyldning av at man bare skal d finere krav til "Certifying Staff"; det vil si de som utsteder CRS!

Et for oss viktig problemområde er sertifikatet - som kjent er det bare i Skandinavia og Irland at man benytter fulle ICAO-sertifikater og innstillingen i JAA

er derfor at man ikke vil ha og ikke ser noen grunn til å innføre et slikt system i JAA som skattebetalingene til syvende og sist må betale, så lenge man i dag opererer like sikkert med "Company Approval" systemer i de aller fleste JAA-medlemsland.

På bakgrunn av ovenstående har jeg bedt AEI Executive Board om å ta initiativ og koordinere fremstøt mot luftfartsmyndigheter og det europeiske fellesmarked med sikte på å belyse blant annet følgende problemstillinger:

a) Krav om en europeisk Standard for teknisk personell som signerer for eget og/eller andres vedlikeholdsarbeid som danner grunnlag for "final CRS".

b) Krav om at denne Standard (a) gjøres gjeldende for alle typer luftfartsmateriell; fly, helikopter, motorer og komponenter.

c) Krav om at "Certifying Staff" eksamineres og godkjennes av uildrede organisasjoner eller luftfartsmyndigheter, og at de utstyres med et personlig sertifikat (JAA Basic License påført aktuelle "ratings"), som bevis for deres rettigheter, og som dermed kan medbringes mellom JAA organisasjoner og i EF's indre marked.

Vi i NFO har ikke vært noe videre flinke til å drive opplysnings- og lobbyvirksomhet overfor myndigheter, samferdselspolitikere o.l. Dersom vi i fremtiden skal ha en felles vedlikeholdsstandard for fly og materiell i Europa, må det stilles standardiserte krav til det personell som arbeider i systemet - og det er det bare luftfartsmyndighetene som kan få til. NFO og alle andre medlemmer av AEI bør derfor kjenne sin besøkelsestid; om 6-12 måneder er det meste avgjort når det gjelder JAR-65.

Svein Hansen - JJMB representant

Alf Nottingham †

Det var med stor sorg vi mottok beskjeden om Alf Nottinghams bortgang. Han hadde den siste tiden vært sterkt plaget av kreft. På tross av dette var han fremdeles aktiv i Aircraft Engineers International, inntil det siste. Han var Honerary Life President i organisasjonen, en organisasjon han var primus motor for i alle år. Han rakk å se at hans initiativ bar frukter, og at han etterlater seg en livskraftig organisasjon i vekst.

Alf Nottingham overtok roret i Association of Licened Aircraft Engineers (engelske datterorganisasjon til NFO), på et tidspunkt da de fleste med glede bare ville ha snudd seg rundt og godt sin vei. Organisasjonen hadde tapt en stor arbeidsrett-sak, og var i realiteten konkurs. General Secretary hadde fått mentalt brake down og var forsvunnet. Organisasjonen var i full oppløsning. Aldri har company license vært nærmere en innføring i England en da. Alf

tok førtidspensjonering, brukte noen tusen pund av sine egne penger og møysommelig fikk han og en liten skare med entusiaster stablet ALAE på bena igjen. Hans utrettelige innsats for den autoriserte flytekniker er viden kjent.

Alf hadde alltid en hjelpende hånd å gi til flyteknikere i vanskeligheter. Han reiste mange mil, skrev utallige brev og tok et ukjent antall telefoner for å forsvare flyteknikerens rettigheter og ansvar. Alf tapte skjelden noen saker. Han åpnet sitt hjem for Executive Council Meetings, hvor hans kone alltid disket opp med den beste forpleining. Han var en mann som gjorde sin jobb med exelence.

Alf var en liten mann med et stort hjerte. De av oss som hadde gleden av treffe ham, vil alltid huske ham.

Vi lyser fred over hans minne.

Morten Arnesen
AEI-President

Omorganisering!?

Vi trente hardt - men hver gang vi begynte å få frem fungerende grupper skulle vi omorganiseres.

Jeg lærte meg senere i livet at vi har en tendens til å møte enhver ny situasjon med omorganisering, og

også hvilken vidunderlig metode dette er for å skape illusjon av fremskritt, mens den i virkeligheten forårsaker kaos, ineffektivitet og demonisering.

GAIUS PETRONIUS
(død 66 e.Kr.)

NORSK KABINFORENING



(Det blåser friskt rundt våre venner i Kabinforeningen for tiden. Med varsel om plassfratredelse og arbeidsrettsak, vil jeg tro den foreningen har nok å henge fingerene i. Vi har blitt bedt om å trykke denne informasjonen fra NKF, for å gi et noe mer balansert bilde av situasjonen, enn den sterkt partiske fremstillingen som arbeidsgiveren lar trykke i INSIDE SAS. Vi ønsker NKF lykke til med sitt engasjement for å bevare SAS arbeidsplasser i Norge. Red.)

KONFLIKT

I helgen og utover i uken har det foregått utstrakt møtevirksomhet mellom SAS og NKF.

SAS har beklaget de sterke uttalelsene som har kommet frem i massemedia før helgen.

SAS har ikke på det nåværende tidspunkt tatt noe endelig beslutning om hvilke represalier de vil sette i kraft, men de har gitt oss signaler om en sterk nedtoning av disse. Det nevnes at de personer som skulle jobbe disse to dagene kan bli trukket i lønn. Vi kommer ut med mer informasjon om dette så snart vi vet noe. NKF ser ingen grunn til bekymring, og vi ber alle medlemmene forholde seg rolig. Som noen av dere sikkert har lest i avisen er det uklart om denne saken skal løses i norsk eller svensk arbeidsrett. Vi ser det som selvkåret at denne saken skal løses i Norge.

BAKGRUNN FOR KONFLIKTEN

På medlemsmøtet onsdag 5.aug redegjorde NKF om situasjonen angående resursproblematikken og forhandlingene mellom SAS og LIN.

Når det gjelder resursproblematikken, har SAS etter oppkjøp av LIN redusert OSL-basens andel av DC9 produksjon med ca. 8%. Dette mener SAS ikke har noe med oppkjøpet av LIN å gjøre - noe vi protesterer sterkt mot. NKF's holdning har hele tiden vært at det såkalte "O-Læget" er etter at de 337 (134 i OSL) er tilbake i produksjon. Disse er ansatt i selskapet og skal selvfølgelig tas med i beregningen. Dette vil SAS ikke akseptere. De sentrale forhandlingene er avsluttet i uenighet. SCCA-STO, MMA og CAU deler NKF's oppfatning i denne saken.

30juli arrangerte CAU et medlemsmøte i CPH og under møtet ble styret i foreningen kastet på gangen. Resultatet var at danskene gikk ut i en to dager lang konflikt. Etter et møte i arbeidsretten ble aksjonen dømt ulovlig, og de danske C/A var tilbake i jobb kl. 16.00 01aug.

03aug arrangerte SCCA-STO et medlemsmøte, og etter flere timer ble også her styret kastet på gangen. All trafikk sto i STO fra kl. 06.00 dagen etter.

Som dere alle kjenner til arrangerte vi et medlemsmøte 05aug, hvor vi informerte og redegjorde for dagens situasjon. Møtet ble avsluttet kl. 17.45, og styret forlot lokalet. Medlemmene fortsatte diskusjonen, og resultatet var en ulovlig arbeidskonflikt fra kl. 06.00 06aug. NKF's styre ble kjent med konflikten, og argumenterte for at medlemmene skulle gjenoppta arbeidet.

Kl. 08.00 07aug arrangerte NKF et medlemsmøte for å forsøke å få en avslutning på konflikten. NKF foreslo at kravene til de aksjonerende ble lagt inn i årets KAforhandlinger, som motkrav stilte de aksjonerende at vi brøt forhandlingene umiddelbart. Dette godtok NKF og aksjonen ble avblåst kl. 14.00.

Berlin Airshow 1992



Prototypen til British Aerospace RJ 100



Prototypen på Dornier 328



Airbus A 340



340 taxer inn etter vellykket flyoppvisning

Invitert og sponset av British Aerospace, innfant INFO seg på Internationale Luft und Raumfahrt ausstellung ILA '92. I år for første gang på 64 år, avholdt på Brandenburg Schönefeld Flughafen i tidligere Øst Berlin. Forretningsidéen bak dette var selvfølgelig å knytte nærmere kontakt mellom øst og vest. Stadig flere flyselskaper i øst, kjøper moderne fly bygget i vest. Skuffende var det derfor at hverken Boeing eller McDonnell Douglas var å finne på denne utstillingen. Til gjengjeld var Airbus sterkt representert, bl.a. med sin nye A-340. 3 store vestlige Airshow i året kan synes å være litt for mye og for dyrt for utstillerne. Det er derfor foreslått å avholde et flyshow i året på rotasjon mellom Paris, Farnborough og Berlin.

Over 300 utstillere fra 20 nasjoner var å finne på utstillingen. Det var over 180 fly utstilt på statisk. Av disse flere ukjente kreasjoner produsert i øst. Jeg hadde ikke ventet å finne noen norske utstillere her, men der tok jeg grundig feil. På en av de fineste og største standene fant man Aerospace Norway. Det var en stand som Norsk Forsvarsteknologi, Raufoss, ABB Nera, NIFRO og Scientific Projekt Contractors hadde gått sammen om. Standen var både interessant og fint sammensatt.

Åpningsdagen var det kun åpent for presse og andre inviterte. Det var derfor godt om plassen. Med fotokamera på magen, fikk jeg gå omkring absolutt overalt. Av prototyper til stede var Dornier 328, Jetstream 41, A-340 og RJ100. Den siste en videreutvikling av BAe 146. Alle disse fløy et eget oppvisningsshow. Jeg vet ikke riktig hva som imponerte meg mest, men en A-340 i lowpass er et mektig

syn. RJ100 viste, noen utrolige flyegenskaper, med noen øvelser som jeg trodde ikke det var mulig å få til med et så stort fly. I tillegg har den et meget lavt støynivå med sine 4 jetmotorer.

Det var mye prat omkring den nye Eurofighteren EFA. Tyske politikere vurderte å trekke seg ut av dette felleseuropeiske prosjektet. Det ble også ymtet om at man ville legge ned hele prosjektet og i stedet satse på JAS Gripen, da Sverige snart ville bli tatt opp som medlem i EF. Å skrinlegge EFA 3 måneder før prototypen er klar til testflyging, ville være å kaste x-milliarder ut av vinduet. I tillegg kommer de politiske belastningene dette ville medføre.

Da Øst- og Vest-Tyskland ble slått sammen, arvet man en rekke russiske jagerfly. Det var ganske spesielt å se Mig 29 i NATO-kamouflasje. Mig 29 fløy også en imponerende oppvisning. Forøvrig var finishen på denne jageren elendig. Det var grovsmedarbeid.

Ellers var det mye interessant å se på de statiske utstillingene. Bl.a. var det en del programmer for Computer Based Training (CBT). Felles for alle CBT-utstillerne, var at de ble såre når man kritiserte dem for ikke å kunne enes om en felles standard. I dag opererer Boeing med sin std, Douglas med sin, Fokker med sin og Airbus med sin. Det betyr at du må kjøpe 4 komplette sett med PC'er og software. Et til hver fabrikant. Det blir jo ganske så dyrt i lengden.

Neste år arrangeres Berlin Airshow i Moskva. Man har blitt enige om å ha dette airshowet annet hvert år i Berlin og Moskva. Hvis British Aerospace eller noen andre inviterer oss til Moskva - stiller vi gjerne!

Knut



Fokker var godt representert



Fokker F100 aktuell for SAS?



Mockup av Eurofighteren EFA



MIG 29 i NATO-dekor

Vi har hørt at!!



- I Swissair sin internavis leser vi at SR første halvår har utført 95.000 workhours på fly tilhørende Delta Airlines. Det dreier seg i hovedsak om vedlikehold på Delta sin Airbus A-310 flyflåte.

- SR har også hatt 30 ansatte fra sin Engineering og Maintenance Division i Shanghai. Her har de assistert China Eastern Airlines med deres første D-check på en MD-80. Utfordrende, kompetansegivende og gode penger å tjene, sier SR President Otto Loepfe. Dette

hadde vel vært noe for SAS også, men slikt arbeid er vel ikke "core bussines", og derfor uaktuelt for oss.

- SAS har fått forespørsel om å handle Continental med DC-10 i Frankfurt, men har sagt nei.

- SR har forresten kvittet seg med sin siste DC-10, men vil fortsatt utføre heavy-maintenance på DC-10 for fremmede operatører.

- British Airways hadde et godt år i fjor og kunne legge fram et



A 310-300 levert til Aeroflot i ny dekor

overskudd på 3,3 milliarder kroner. Overskuddet førte til at samtlige ansatte i BA fikk to ukers ekstra ferie.

- Transweede Airways er det første flyselskapet i Skandinavia som har mottatt et JAR 145 maintenance approval certificate. Sertifikatet er utstedt av Joint Aviation Authorities. Dette gir Transweede rett til å yte teknisk service på DC-9,

B727, B737 og B757 på sin hjemmebase, og på et lite utvalg av selskapets linjestasjoner.

- Hvem visste at Østlandske Stenexport eide en DC-10-10? Nå er flyet modent for overhaling. På programmet står C og D-sjekk, samt aging aircraft mod, nye seter og cabininteriør, korrosjonskontroll og installasjon av Traffic Collision Avoidance System (TCAS). TIMCO i USA har

fått kontrakt på jobben. Man får være glad man ikke er kommandist i dette prosjektet. Østlandske Stenexport, som er et datterselskap av den statseide banken Kreditkassen, eier i tillegg til denne ene DC-10`eren 2 stk. MD-80 som er utleid til insolvente TWA.

- Lufthansa er det tredje selskapet som inngår i den eksklusive klubben av eiere av over 50 stk. B747. British Airways og Japan Airlines er de to andre. B747 har hittil blitt bestilt i 1.174 eksemplarer. 747-400 produseres for tiden i en takt av 5 stk. pr. måned.

- Flyfabrikken Fokker i Nederland har blitt kjøpt opp av Deutche Aerospace (DASA). DASA kjøper 51% av aksjene i Fokker. Handelen er en strategisk satsing fra DASA på å komme sterkere inn på det sivile flymarkedet. DASA trakk seg ut med brask og bram og mye europeisk harme, av det felles europeiske utviklingsprogrammet av Euro-fighteren EFA. DASA sitt kjøp av Fokkerfabrikken sikrer at Fokker 70, en 70 seters versjon av Fokker 100, vil bli bygget.

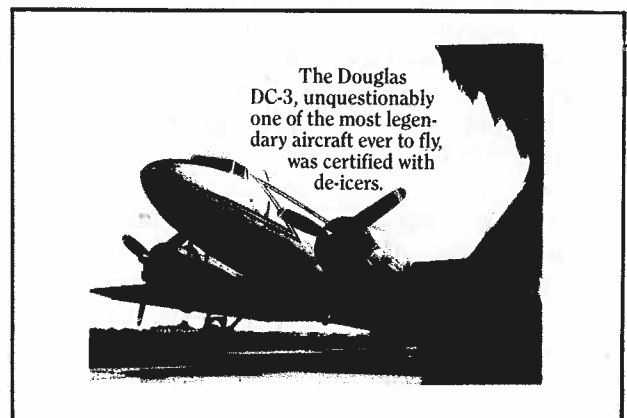
- Aeroflot mottok i sommer sine første ikke-russiskbygde fly. Det dreier seg om 5 stk. Airbus A310-300. Flyene er malt i Aeroflot sin nye design. Fargene skal være de samme som i det russiske flagget. Rødt, hvitt og blått. Flyene skal brukes på Aeroflot sine internasjonale ruter utifra Moskva.

- Det Norske Luftfartselskap (DNL), fikk et overskudd på 163 millioner før skatt, første halvår i 1992, mot et tilsvarende underskudd på 319 millioner for samme periode i fjor. Dette er en forbedring av halvårsresultatet med 482 millioner. Resultatet etter avskrivninger viser et overskudd på 213 millioner.



- SAS selger og leaser ut fly i et høyt tempo for tiden. Her ser vi Stig Rusten og Dagfinn Davidsen foran tidligere LN-RLR, før maskinen tar av med kurs for Melburn, Australia. Her skal den tilbringe de neste 5 årene hos Compass Airways. 2 fly til skal Compass lease. Det er tidligere LN-RLG og LN-RLF.

- Trans World Airlines er ute i hard vær om dagen. Eierne Carl Ichan blir nødt til å overdra sine eierrettigheter i selskapet til sine kreditorer, samt et konsortie av ansatte. Med en refinansiering ved hjelp av tidligere kreditorer og ansatte, håper man på å få TWA ut av Chapter 11. I finansskretser anser man det for lite trolig at et refinansiert TWA har noen fremtid, med sine gamle fly og sterk reduserte ruteopplegg.



Pen trafikkvekst i Norge!

● Luftfartsverket kan melde om en pen trafikkvekst i norsk luftfart. Trafikken på innenlandsrutene økte med 7,9% i første halvår i år i forhold til i fjor. Flyselskapene opplyser om ca. 270.000 flere passasjerer

på innenlandsrutene. Hos Braathen SAFE økte innenlandstrafikken med 8,4% fra første halvår i fjor, mens økningen for SAS var vel 7%. Fremdeles er markedsandelene 60 - 40 i Braathens favør.



● Widerøe har relativt sett økt mest i første halvår, med en trafikkvekst på 9,9% i forhold til samme periode i fjor. Widerøe NorskAIR sin passasjervekst var på formidable 30%. Selskapet fløy 72930 passasjerer første halvår i år.

● Første halvår i fjor var mye preget av ringvirkningene fra Gulfkrigen. Hvis vi sammenligner med første halvår 1990, har vi allikevel hatt en trafikkvekst på 7,3%.

● Flytrafikken til og fra Norge økte med 13,5% i forhold til i fjor og med 4,8% i forhold til 1990.

● Chartertrafikken har økt med 43% fra første halvår i fjor. Dette er allikevel tilbake 12,3% fra første halvår i 1990. Det antas at nedgangen skyldes at stadig flere turoperatører sender sine charterpassasjerer med ordinære rutefly.



BRAATHENS S.A.F.E

Endelig simulator på Brush-Up!

Når dette leses har vel de aller fleste av oss hatt en forhåpentlig god sommerferie. Derved skal vel alle batteriene være oppladet for en ny høst/vinterperiode.

Det hersker en viss usikkerhet blant personellet ved Heavy Maintenance vedrørende arbeidsmengden utover høsten og vinteren. Mange nye fly gir mindre vedlikehold i noen år fremover, og dermed må ledig kapasitet erstattes med fremmedarbeid. Spørsmålet er hva en får og for hvem en får arbeid. Siste måned før feriestart ga et forvarsel om usikkerheten innen bransjen hvor en kunde uteble. I tillegg kom redusert arbeid på en annen maskin, på grunn av usikkerhet om videre leasing. Den siste B737-200 7a1, blir etter lang og tro tjeneste antagelig langtidsparkert. Flyet har forøvrig serienummer 164 i Boeing B737 serien.

Ved Line Service og utestasjoner vil arbeidsmengden være som tidligere under forutsetning av at man flyr som tidligere. Hva en

eventuell 72 timer S-sjekk vil bety vites ikke. Etter tidligere utsagn vil tiden bli dekket av annet arbeid på flyene. Det vil si H.I.L. items, komponent skifter etc. Det er det også behov for når situasjonen har vært slik at det ene flyet dytter det andre ut av dokka.

Rundt midten av august til slutten av september skal det første kurset for kinesisk personell avvikles på Sola og i Oslo. På Sola har man flyttet sammen BRT. "Hilton" og Busy Bee's "Bikuben" til en felles brakke og gitt disse en ansiktsløftning. Her skal man etter ønske fra Xiamen innkartere kineserne, i alt 18 personer. Av disse er 16 teknikere og 2 tolker. Undervisningsavdelingen står foran en utfordring som den sikkert løser godt. For å være forberedt til oppgaven, fikk man kontakt med en Kina-misjonær for den nødvendige innføring i takt og tone overfor disse for oss ukjente folk.

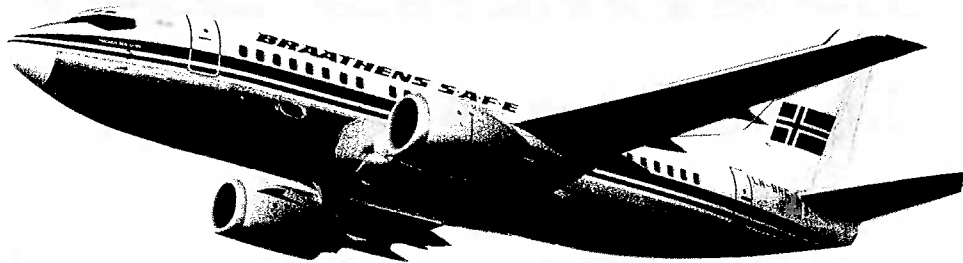
Undervisningsavdelingen har måttet flytte ut fra sine nåværende lokaler da BRT Helikopter skulle ha disse. Nytt tilholdssted blir HS sitt undervisningsbygg i "Huset på Prærien", som det blir sagt. HS igjen flytter til Forus.

I følge opplysninger som er sivet ut, har LV gitt selskapet tillatelse til å utføre S-sjekk på våre norskregistrerte fly hver 72. time, under visse forutsetninger. Disse er ukjente i skrivende stund.

I september kommer 2 nye B737-500, hvorav en skal til Kina. Samtidig utover høsten avsluttes leasingen på 2 stk. -200. Ved årskiftet 92/93 vil det være



Boeing 737 i Kardemomme By-design



igjen 5 stk. -200, hvorav Braathen eier 1 stk. De nye flyene går etter daglig tale godt; det samme synes å være tilfellet for CFM-motorene.

De lokale forhandlingene fikk et noe annerledes utseende og resultat i år enn tidligere. Selskapet kom med et utspill overfor alle foreningene som medførte at et nært samarbeid måtte til mellom alle parter for å oppnå resultater. Det ble enighet om en bonusavtale som ga alle et tillegg pålydende 5% fra 1. april. Videre vil det bli gitt en bonus våren 1993 dersom driftsresultatet overstiger et fastsatt nivå for året 1992. Bonusens størrelse er satt til x antall %. Så gjenstår det å se hva resultatet blir.

Vedrørende Brush-Up-kurs: Den noe uventede stille perioden gjorde at selskapet gjennomførte en del etterlengtede kurs. Undertegnede fikk både den nye APU'en, og første del av Brush-Up på F27. I tillegg ble det avholdt en del andre kurs. Første del av F27-kurset inneholdt motor, propeller, min. torquekjøring, rigging og simulator. Kurset var absolutt på sin plass og svært lærerikt.

Bare det å få sitte i simulatoren og få prøve ut hva som skjer dersom en får hungstart, hotstart, gust lock off etc. er i seg selv svært lærerikt. Normalt skal man opp til eksamen ved simulatorkjøring så noen tid til slikt blir det ikke ellers. I flyet er det ikke anledning til å prøve seg ut.

Kursdeltagerne hadde bakgrunn fra F27 sin barndom, til relativt nye. Det sier noe om prioritering når noen ikke hadde hatt Brush-Up-kurs på 30 år på typen. Kurset avslørte etter min mening hvor viktig det er med regelmessige oppdateringer av kunnskapene. Det er ikke bare en flytype en tekniker har å holde rede på, svært ofte flere. I tillegg skjer det ofte forandringer i utstyr og rutiner over en tidsperiode. Disse tingene kommer ofte i bakgrunnen inntil noe hender. Alle problemene med DART'en de siste årene burde vise nødvendigheten av kurs av denne type.

F27 simulatorkjøringen for dette kurset fant sted hos Finnair i Helsinki og var som sagt svært lærerikt.

Jan Kr. Langebro



Sjekk kun hver fjerde dag i Braathen !

I forrige nummer av INFO var vi såvidt innom planene til Braathen SAFE om å forandre sitt vedlikeholdsprogram. Fra i dag å sjekke flyene en gang i døgnet, til i fremtiden å sjekke de en gang hvert 3. døgn eller hver 72. time.

Nå ser det ut til at Braathen har speedet opp denne prosessen, og vil starte opp med dette allerede 14. septemer i år. Dvs. det ser ut til at dette i første omgang kun blir gjort gjeldene på Braathen sine fly som er norskregistrerte. De norske luftfartsmyndighetene har sagt ja, mens den samme godkjennelsen fra FAA for de amerikanskregistrerte flyene, lar vente på seg.

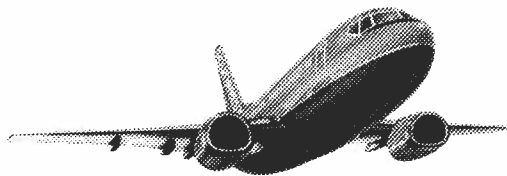
Det ser ut til at dette er en løsning som ledelsen i Braathen trer ned over ørene på sine flyteknikere. Løsninger tredd nedover ørene pleier sjelden å gi noe godt resultat. Det er den

letteste sak i verden for en flytekniker å torpedere hele dette konseptet.

Konsekvensen ved innføring av dette systemet vil bli en senket standard og en reduksjon av nåværende flysikkerhetsnivå. Bedriftens motiv er reduserte kostnader. Gevinsten henter selskapet ut i form av behov for færre folk.

For flyteknikerne i Braathen kan dette være ille nok. Trekker vi parallellen til SAS med sitt linjenett, ville dette være dramatisk. Det er vel ingen som tror at SAS ikke vil følge i Braathens fotspor. SAS vil rett og slett ikke ha noe valg.

NFO Sentralstyret har derfor innkalt til et 2 dagers seminar 7. og 8. september, på Laengkollen kurs- og konferansesenter. Det er kun et punkt på agendaen. Innføring av 3-dagers sjekk hos Braathen SAFE.



Stadig flere havarier skyldes tekniske årsaker

Årsaksforholdet med hensyn til flyhavarier har de siste årene vist en klar økning i tekniske årsaker. I 1980 skyltes 75% av alle havarier og uhell menneskelig svikt; flygerfeil. 13% skyltes tekniske feil og 12% skyltes arbeidsmiljø og andre arbeids-

relaterte forhold.

For 1990 er de respektive tallene 61%, 22% og 17%. Tekniske årsaker har i perioden økt med 9%. Utviklingen i 91 og hittil i 92 forsterker bare denne trenden.



Widerøe Norsk Air med Bandarante og F50. Foto: Paul Lingjærde

Sommerferien er i skrivende stund avviklet for de fleste av oss. Takket være noe innleie av ekstrahjelp, lite snag, (til en forandring), og at vi har hatt et fly mindre å vedlikeholde nå i sommer, har regulariteten vært god. Våre tre fly har i tur og orden vært hos CSE Aviation i England for utførelse av C-check, m.m. Med på disse C-checkene har vi hatt to mann, som fungerer som kontrollører, og for å holde løpende kontakt med hjemmebasen angående S/B, deler, osv.

Hos oss pågår det for tiden forhandlinger om den endelige utformingen av særavtalen vår i forbindelse med NFO-avtalen, men

fra tillitsmannen vår får jeg høre at det går tregt. Ledelsen benytter, som ventet, enhver anledning til å prøve å endre mange av de punktene i avtalen som vi har forhandlet oss frem til i de siste årene, i vår disfavør. Det er en evig kamp! Det har vært stille rundt dette nå i sommer, på grunn av ferieavvikling, men vi håper at det skal kunne bli en enighet om dette i løpet av de nærmeste ukene.

Et stadig økende problem vi har, er å få ledelsen til å forstå nødvendigheten av simulatortrening. (Vi har aldri hatt prosedyretrening i simulator). Vi er nok ikke alene om dette, men det

virker som om det går igjen mange steder. Det er etter min mening gambling å la teknikere håndtere maskiner i 50-100 millioner kroners klassen uten simulatortrening. Riktignok får man erfaring med årene, men simulatortrening er det ikke mulig å erstatte. Det koster, javel, men den dagen en motor eller et fly går opp i røyk, eller i verste fall liv går tapt, grunnet manglende prosedyretrening, da er det nok helt andre tall økonomene får på pulten sin. Kanskje burde selskapene pålegges å drive simulatortrening for flyteknikere, der det er tilgang på dette. (Ref. PFT for piloter).


Når det gjelder etterutdanning/kurs, har det hos oss tatt seg noe opp det siste året, men jeg har inntrykk av at dette er et problem alle som jobber i mindre selskaper kjenner til. Alle som jobber "på gulvet" vet verdien av etterutdanning, men dessverre er det slik at ledelsen vil ha økonomisk gevinst av alle investeringer, og det er ikke så lett å dokumentere. Det er nok særlig mindre selskaper som oss uten egen skoleavdeling som har dette problemet.



LN-KOE inne til sjekk
Foto: Paul Lingjærde

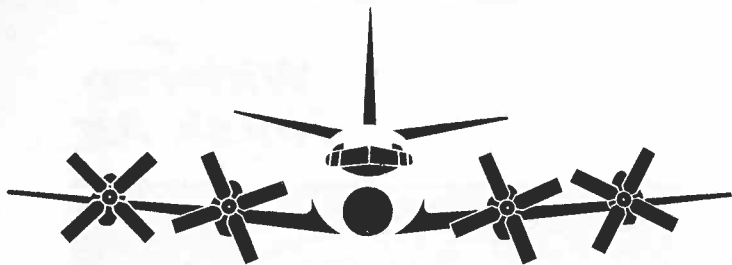
Det er ikke lett å løse disse problemene over natten, men det er en svært viktig del av vår hverdag, idet det har direkte tilknytning til sikkerhet og regularitet.

Ellers har vi avviklet vår tradisjonsrike båttur i teknisk avdeling. Til tross for rekordlav deltagelse i år, (inkludert en av Busy Bee-gutta), var vi en svært munter gjeng som la i vei fra Tønsberg med båt. Været var helt etter oppskriften, og vi hadde en fin seiltur i skjærgården, før vi satte baugen mot Tønsberg igjen. Underveis ble det servert reker, krabber, øl, m.m. Kvelden ble avsluttet med en tur på by'n. Jeg synes tiltak som dette er et fint bidrag til å bygge opp under det gode miljøet vi har oss imellom.

Med hilsen Paul Lingjærde 



Hangaren vår på Torp
Foto: Paul Lingjærde



 Fred.Olsen

Det har vært en travel og hektisk tid for FOF's tekniske avdeling i det siste. Gjennom vårparten og sommermånedene har det vært foretatt store vedlikeholdsarbeider og reparasjoner på våre fly, og ettersynene har kommet tett på hverandre.

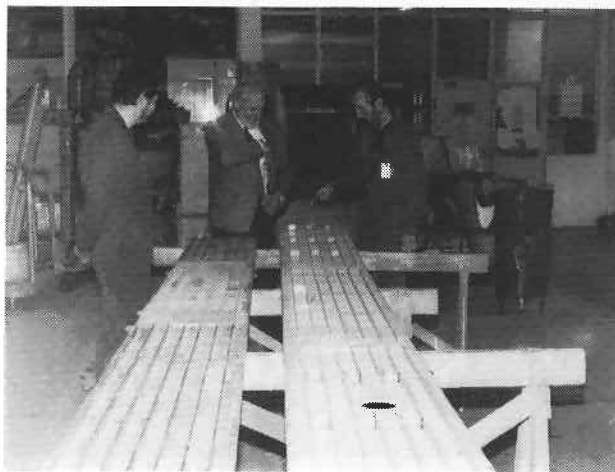
En av de største strukturreparasjoner i selskapets historie er nylig avsluttet og flere står for tur. Alderen på vår flypark er som kjent høy, og det dukker stadig opp nye områder hvor reparasjon blir eneste utvei. Heldigvis er selskapet innstilt på å ta vedlikeholdsoppgavene seriøst, slik at ettersynsarbeidene alltid blir utført etter punkt og prikke. Så kan da også FOF være bekjent av å ha topp standard og god regularitet på sine fraktere. Resultatet blir på den annen side høye driftskostnader og konkurransesituasjonen tatt i betraktning, er det ikke bestandig like lett å henge med på karusellen. For tiden har selskapet et ben godt innenfor hos det internasjonale frakt- og distributørselskapet DHL. Dette er i skarp konkurranse med andre operatører, og vår administrasjon og salgsavdeling har mange oppgaver på bordet. Sikre og langvarige fraktkontrakter er sjelden kost nå til dags, så det gjelder å ta vare på hva man har og spille på riktig hest. Tre av våre Electra er for tiden godt kontraktbundet og opererer på DHL's rutenett innen Norden og Europa.

Før sommerferien tok til kunne et av våre fly trilles ut etter et lengre hangaropphold. Da hadde hangardronningen fått skiftet ut deler av sin vingep

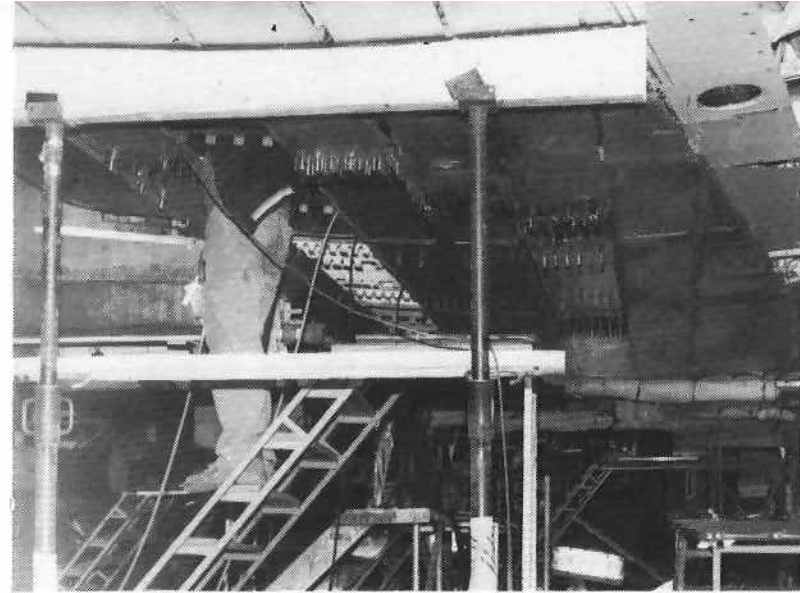
FOF først ute med skifte av vingep planker på L-188 Electra

konstruksjon på begge sider med nye vingep planker. Dette arbeidet var faktisk ikke tidligere blitt utført på Electra, så FOF skulle bli pioner på dette området. Reparasjon av vingep planker er vi godt kjent med gjennom årenes løp, men utskifting var noe helt annet.

Bakgrunnen for dette, var store korrosjonsskader og sprekker på underside i nacelle og understellsområder. Uansett metode ville det føre til store reparasjoner, så i nært samarbeid og kontakt med fabrikkanten Lockheed i Statene, ble ingeniøravdelingens avgjørelse om å skifte ut deler av vingens underside tatt. Dette var i tråd med styrets velsignelse. Nå kunne en langvarig og tidkrevende prosess ta til, skulle det vise seg. Lockheed måtte grave frem sine produksjonspapirer og dokumenter fra 60-årene, og sørge for tilvirkning av nye vingep planker. Da disse var ferdig, produsert og forsendt til Norge, var demontering og grovtilpasning allerede i gang



Klargjøring før montering med millimeternøyaktighet. Foto: S. Mauroy



Trangt om plassen inne i vingen på en Electra. Foto: S. Mauroy

på Fornebu. Totalt fem planker påliggende i en gjennomsnittlig lengde på 5-6 meter ga store hull i vingens underside. For å hindre forandringer underveis, ble flyet på forhånd nivelert etter alle kunstens regler, og sikkert plassert i solide vugger.

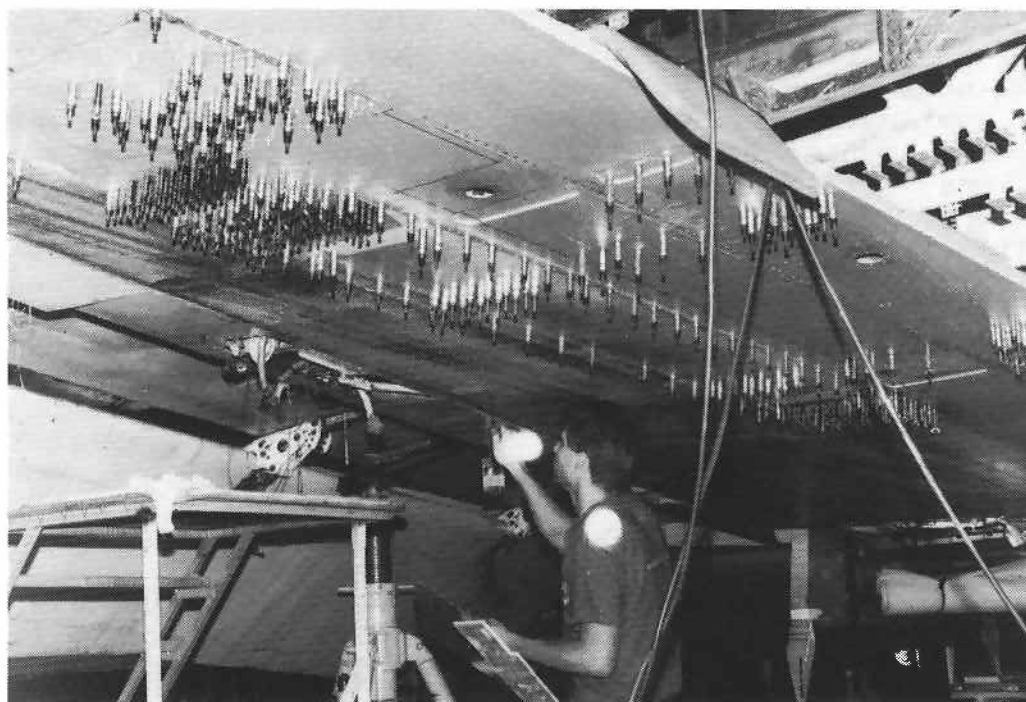
Kapasiteten på plateverkstedet vårt ble for liten til en slik stor oppgave, så for å holde tidsskjemaet, måtte vi foreta ekstrabemanning ved innleie av svenske platearbeidere. Dette skulle vise seg å være topp fagfolk, og sammen med vår egen

dyktige stab av strukturmekanikere, skred jobben sakte, men sikkert fremover. Etter ca. 10 uker med intens innsats kunne endelig siste bit sette kronen på verket. Da var i størrelsesorden 8-10.000 fastners montert, og en totalsum på nærmere 8 millioner kroner investert. Mye penger for et selskap i liten målestokk. Til gjengjeld kunne vår Electra med registreringen LN-FOG fremstå med tipp topp vinger, og igjen ta fatt på nye arbeidsoppgaver.

Operasjonen var en kostbar, men vellykket affære for selskapet, og den ga oss viktig informasjon og rik erfaring som vi kan leve videre på. På tross av flyenes høye alder og gangtid, er det hermed bevist at det fortsatt er mulig og forsvarlig med større reparasjoner utført.

Det er vanskelig å spå noe om fremtiden, men med nevnte sak avsluttet med godt resultat, er selskapets policy og tanker at vi trygt skal kunne benytte dagens flypark i mange år fremover.

S. Mauroy



Litt av en jobb, men det gikk greit. Foto: S. Mauroy

Nytt om kurs i SAS

Nå når sommeren ser ut til å være over, vil jeg komme med noen informasjonen om kursvirksomheten fremover i høst-, vinter- og vårsesongen.

Ettersom man nå har funnet ut at sertifikatdekningen er forholdsvis bra, vil det kun bli et sertifikatkurs på B737 for OSLTS. På grunn av samordningen med militærflygingen i Norg-Norge, har man valgt å utsette sertifikatkurset på F50 til våren. Det vil derfor bli satset på Brush-Up kurs både på MD80 og B767. Når det gjelder MD80 Brush-Up, som det har vært noe turbulent omkring, har kurskomiteen hatt flere møter og kommet frem til en del endringer i opplegget som bør føre til at dette kurset blir tilpasset vårt behov. Jeg skal derfor nevne de viktigste endringene i opplegget hvor det har kommet synspunkter fra elevene. De er:

- Testene blir omgjort til "OPEN BOOK TEST", slik at testen er så lik en vanlig jobbsituasjon som mulig. Man vil ha alle de vanlige hjelpemidlene tilgjengelig.
- Kompendiene vil fortsatt bestå av AOM og LAMM-schematics og andre Hand-outs som instruktørene finner nødvendig, men sertifikatkurskompendiene vil være tilgjengelig for de som måtte ønske å bruke disse på skolen eller hjemme.
- Praksisuken vil bli instruktørstyrt, noe av tiden vil bli brukt til BITE-trening på CBT og på dagtid, noe av tiden på fly.
- Alle får praksisuke, slik at kurset blir identisk for samtlige kursdeltakere.
- Kun utvalgte CBT-program, hovedsakelig BITE-tester, vil bli benyttet.

Når det gjelder de som ikke har bestått testen på de tidligere kursene, vil disse delta på de første kursene som blir kjørt nå i høst og til våren. NFO's styre vurderer nå hvordan man skal løse problemet dersom det skulle være noen som ikke skulle bestå annen gang. Det forutsettes nå at samtlige sertifikatnehavere skal igjennom Brush-Up kurset forholdsvis raskt, og at man kommer inn i en fast rutine med Brush-Up hvert tredje år. Navnet på kurset, "Brush-Up kurs", vil kanskje endres for tilpasning til JAR-bestemmelsene, hvor man benytter betegnelsen "Continuation Training". Kursets innhold, med en blanding av repetisjon og introduksjon av nye systemer og modifikasjoner, vil bli det samme.

Når det gjelder B767, arbeider TH nå med et kurs-opplegg som vi har etterlyst i lang tid. Det var i utgangspunktet STOTH som skulle lage dette, men dette arbeidet har blitt overført til OSLTH. Selve kursopplegget er klart, men OSLTH har en enorm jobb med å lage kompendiene. Bakgrunnen er, som de som har gått sertifikatkurset vet, at de originale kompendiene er av en svært dårlig kvalitet og at SAS-flyene, som vanlig, har en masse modifikasjoner som har kommet etter at de første gikk på kurs. Dette Brush-Up kurset blir derfor i stor grad et oppdateringskurs. Kurset blir på fire uker, og bygger på samme prinsipp som MD80-kurset, med praksis og CSS (Cockpit System Simulator). Det er foreløpig ikke diskutert hvilken type test som skal benyttes, men man bør sannsynligvis også her benytte Open Book Test.

TECHCOMM er vel nå det "kurset" som vil skape mest problem å få gjennomført. Line Maintenance's ledelse står fortsatt på at

samtlige skal igjennom innen 1. januar 1993. Vi har nå fått tilgang på PC'er på de fleste linjestasjonene, SVG, KRS og HAU får sine i disse dager, men det er fortsatt problemer med å få tid til gjennomføringen. NFO har i Line Maintenance Skole- og Utdannelsesutvalg etterlyst en mer aggressiv holdning for å nå frem i tide.

Til slutt vil jeg si at man har lagt opp til et hardt kursprogram med en stor mengde småkurs som det er smertelig behov for. Dette fører til at belastningen i produksjonen, med den reduserte bemanningen vi nå har, blir stor i lange perioder.

Odd Haldar
Skole- og Utdannelsesutvalget



Flytekniker etter 4 timer foran PC-skjermen, sett fra PC'en

B-767 CBT-kurs

I forrige nummer av INFO hadde vi en artikkel med endel synspunkter på det nye CBT-767 kurset som skoleavdelingen i CPH har utviklet. Gjennomgående ble kurset slaktet av de faglige representantene.

Nå kan vi berolige norske teknikere med at Line-ledelsen i

Norge, i grove trekk, deler NFO sitt syn i denne saken. Det finnes derfor ingen planer om å sende norske elever på disse kursene. I stedet har Line ledelsen bestilt kursplasser hos OSLTH etter det gamle kursoppsettet. Kurset er planlagt med oppstart i uke 1-93.

Knut

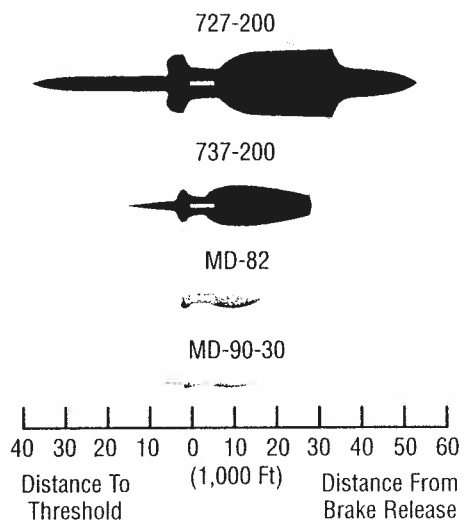


SAS kjøper MD-90

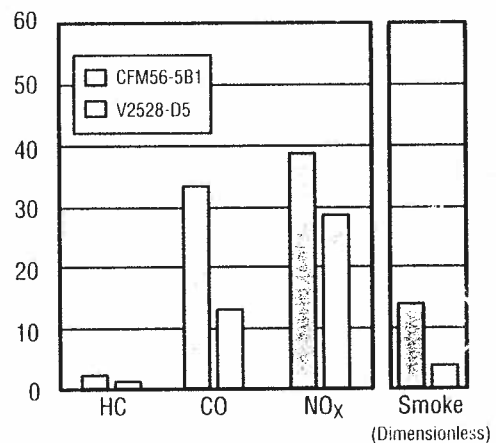


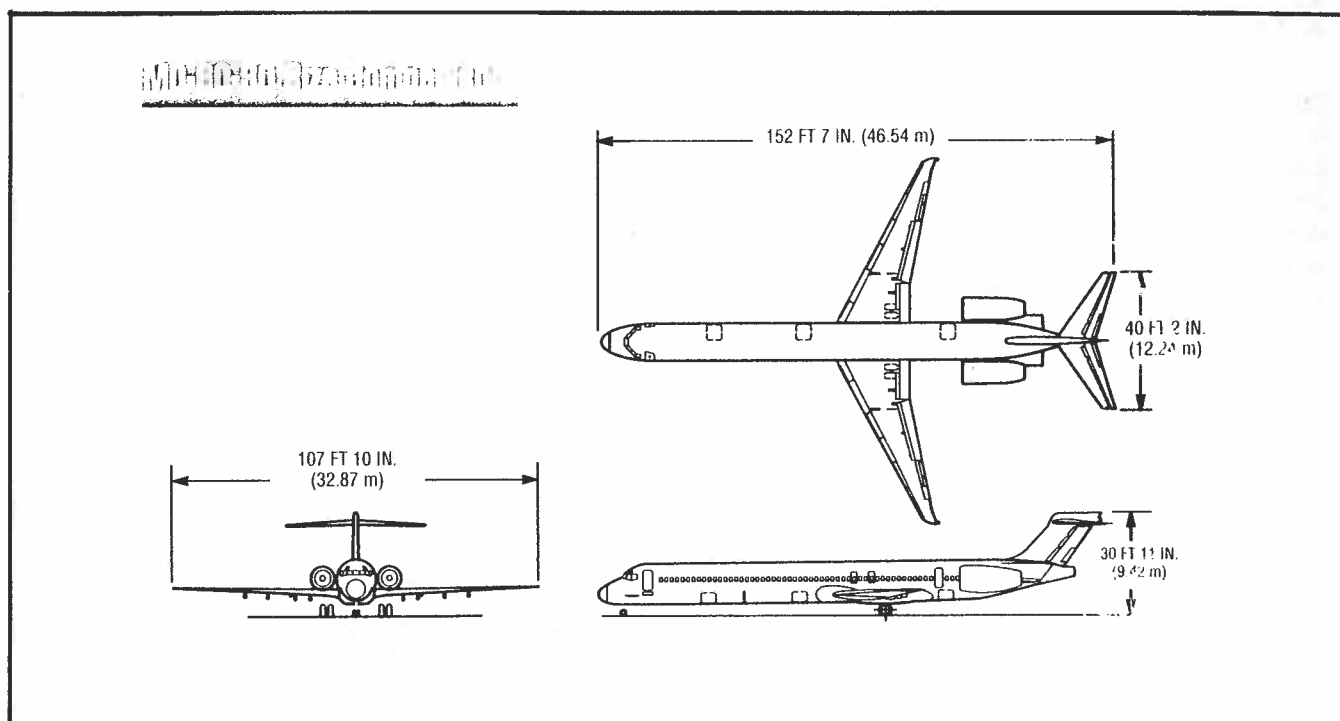
Pro-Environment

95 EPNdB Noise Contour Comparison 1,000-Nautical-Mile Stage Length



Reduced Emissions ICAO Index Comparison





SAS har omgjort sin bestilling hos McDonald Douglas. Syv MD-80 har blitt til seks MD-90. MD-80-ene skulle ha vært levert i år, mens de seks MD-90 flyene skal leveres i løpet av 1996. MD-90 tar 150 passasjerer og er to seterader lengre en MD-80 serien. Prototypen til MD-90 er ventet å fly sin første testtur i løpet av 1993. Det er imidlertid interessant for oss at motorene til denne typen er

en International Aero Engine (IAE) 2500. Dette vil bli et nytt bekjentskap for oss, som stort sett er kjent med Pratt & Whitney. AEI er et konsortium bestående av Rolls-Royce, Japanese Aero Engine Corp., Pratt & Whitney, Motoren und Turbinen-Union (MTU), samt Fiat Aviazione. Det reklameres med at motorene under test har vist stor motstandskraft mot is og foreign objects, FOD.

Halvårsresultat i Line Maintenance

Halvårsregnskapet for Line Maintenance er for det meste hyggelig lesning. Line Maintenance gjør det godt. Dette gjenspeiles i de økonomiske resultatene. Line gikk med et overskudd på 10,6 millioner første halvår. Vi ligger 31,6 millioner under budsjett på netto omkostninger. Av disse kan OSLTS/-OM notere seg for 14,5 mill., eller 45,8%. Hovedårsaken til dette gode resultatet er større reduserte personalutgifter enn forutsatt, samt økte inntekter på fremmedhandling.

På personalsiden ligger vi i

Line Maintenance totalt 35 mann under budsjett. Storparten av disse finner vi i LM-N. Se fig.1.

Ser vi litt nærmere på denne tabellen, ser det ut til at det ligger inne med en planlagt oppnormering av bemanningen ved OSLTS. Fra i dag 195 mann, til budsjeterte 210 mann DEC92. Nå har ikke jeg noen stor tro på at dette blir gjennomført. Vi har jo en lang tradisjon med heller å eksportere arbeidsoppgavene, fremfor å ansette personell her i Line Maintenance Norway. Det

Forts. s. 27

Foran de lokale lønnsforhandlingene 1992

Så stunder det mot de lokale lønnsforhandlingene igjen. Det er 1,5 år siden sist. I fjor sto vi over, på lik linje med alle bakkeansatte i SAS Norge. Året før førte vi lokale lønnsforhandlinger i mai, på grunn av LO-NHO direktiv om at alle lokale lønnsforhandlinger skulle være avsluttet innen 1. juni. Som kjent endte disse forhandlingene i konflikt, med derpåfølgende gå sakte aksjon. Denne igjen ble avblåst da vi fikk åpnet for en bonusavtale, hvor "the sky was the limit". Alle vet hvordan dette gikk.

Avtalen ble i bedriftens øyne altfor god for oss. Den ga oss kr 850,- ekstra pr. måned. Derfor tok bedriften den ganske enkelt bort. Argumentet var at signaleffekten i systemet ikke var bra. Det rimte ikke at man skulle gi bonus til en gruppe, når man samtidig sa opp ansatte i firmaet. I tillegg skulle vår bonusavtale samkjøres med en ny bonusavtale som skulle gjelde alle ansatte i SAS Norge. I dag vet vi at noen felles bonusavtale for alle SAS-ansatte aldri kom. Uansett hvordan man snur å vender på det, så avbrøt vi en konflikt på noe vi ble lovet og som vi fikk ha i 5 måneder, før arbeidsgiveren tok det fra oss igjen.

Sentralt i diskusjonen om lønnsfastsettelse står produktivitet. Det er her vi ikke har fått gjennomslag tidligere, og det er dette som har vært hovedarnen til tidligere konflikter. I 1990 dokumenterte vi en 23% effektivitetsøkning. Som takk for dette fikk vi et tilbud som var dårligere enn det andre i bedriften hadde fått. Det avstedkom 13 dagers gå sakte. I fjor effektiviserte vi oss ytterligere med 14%. Tabellen nedenfor viser hvordan utviklingen har vært så langt i 92. Nye skiftplaner med styrking av nattskift, lavere sykefravær og bedre organisering av PMW arbeidet har så langt gitt oss en produktivitet på gjennomsnittlig 143%. Dette er ganske fenomenalt bra. Så bra at man både i Sverige og Danmark vurderer og innføre lignende ordninger.

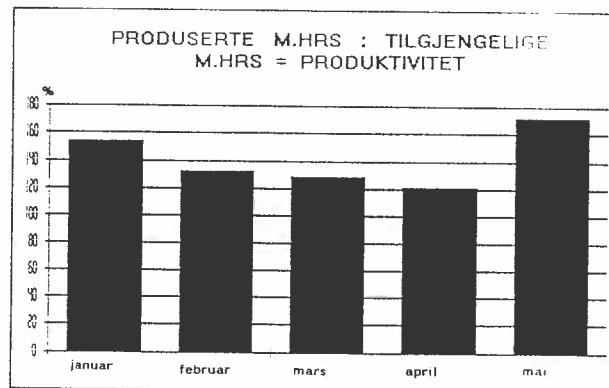


fig.1

Reduksjonen i antall ansatte i LM-N er også medvirkende til den økte produktiviteten. Vi har redusert til under det antallet som fagforeningene og bedriften ble enige om i protokoll av 8. mai 1991. Samtidig har vi greid å øke vår produksjon.

Sykefraværet er eksjepsjonelt lavt. Med helkontinuerlig skiftgang, temperatursvigninger med arbeid ute/inne og gjennomtrekk, må en bare ta av seg hatten for et sykefravær på i snitt 3,5%. Det meste av dette fraværet skyldes eldre arbeidstakere som er langtids-sykemeldte. Til sammeligning har stjerne (KR) et sykefravær på over 20%. Dette er mer en hva vi i Line Maintenance Norway har tilsammen i ferie, kurs og sykefravær. Se fig. 2.

Det har også vært en reduksjon i skole og opplæringsvirksomheten. Sist vi undersøkte dette, var i 1988. Da lå det registrerte kursfraværet i LM-N på 8,2%. I 1992 viser RLM (Resultatstyring Line Maintenance) at kursfraværet ligger på 4,2%. Nå skal

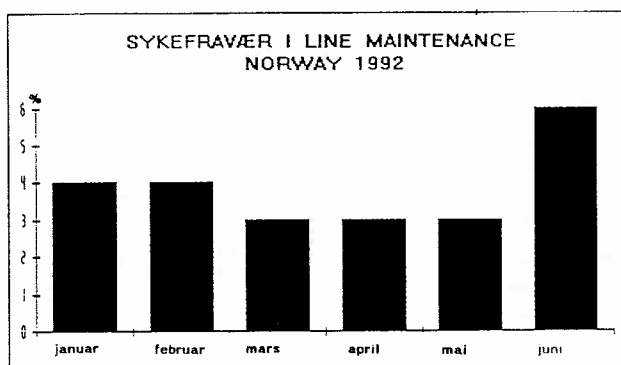


fig.2

det i sannhetens navn legges til at alle kurs som er kortere enn en uke, og som går på fritid, ikke fanges opp av RLM. Alikevel er det nærmere en halvering av kursvolum som har funnet sted. Dette er ganske dramatisk. Se fig 3.

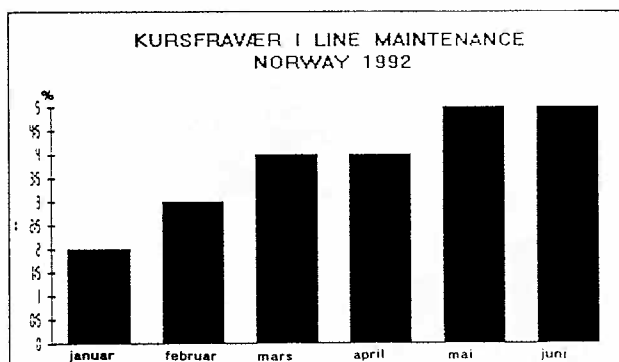


fig.3

I Line Maintenance Norway ligger vi over på alle målbare parametere. Morning readiness, punktlighet, og PMW produksjonen ligger "way above standard". Økonomisk går LM første halvår i år 31,6 millioner i pluss i forhold til budsjettet, som allerede er innebygd med en 5% reduksjon i forhold til i fjor. Ser vi på SAS Norges økonomiske resultater, så ligger vi an til ny rekord. Det skulle ikke forundre meg om vi i SAS Norge når 13,5% brutto marginalgevinst, som jo har vært SAS sitt mål i en årrekke. Vi har greid en større trafikkavvikling, med færre folk. Det ventes fortsatt vekst i passasjerutviklingen i Norge i tiden som kommer. Som vi ser ligger vi

godt over alle standarder og krav som er satt til oss. Kun på ett område ligger vi under standard. Det er i lønnsutvikling. Her holder vi ikke en gang tritt med prisstigningen.

Hvordan har så lønnsutviklingen vår vært de siste 4 årene? Vi har i fireårsperioden hatt en lønnsutvikling på 16,21 prosentpoeng. I den samme perioden har konsumprisindeksen gått opp med 18,76%. Det betyr at vi har saket akterut i forhold til prisutviklingen, og vi har hatt et tap i kjøpekraften i perioden på 2,55%. Sammenligner vi oss med gjennomsnittet for voksne industriarbeidere (NHO tabell), så har vi saket akterut med hele 4,91%. Se fig. 4.

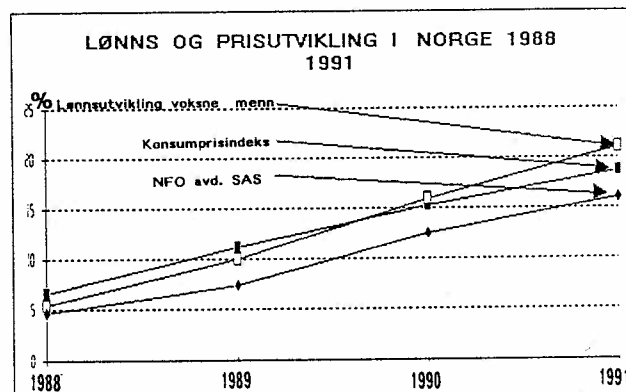


fig.4

Målsettingen må være å snarest mulig ta inn igjen det tapet i lønnsutvikling vi har hatt. Vi bør havne på et sted rundt 5% i lokale lønnstillegg i år. Konflikter er alltid uønsket, men av og til unngåelige. NFO avd. SAS har både evnen og erfaring nok til å gjennomføre en konflikt. Vi har alltid kommet ned med bena på bakken. La oss håpe at vi slipper en konflikt i år. Dette blir også den første lokale lønnsforhandlingen vi gjennomfører på 10 år, uten "streikegeneral" Morten i spissen.

Vi ønsker forhandlingsutvalget vårt lykke til.

Knut Grønskar



Sterk reduksjon ved LHR

I jakten på å redusere kostnader har STOMD bestemt seg for å erstatte SAS-teknikere med teknisk personell fra British Midland i London. Besparelsene i følge STOMD ligger på ca. Skr 600.000 pr. år pr. mann. Alle de tre flyteknikerorganisasjonene i SAS; sec. 9 (S), klub 537 (D) og NFO har bedt om å få se dette regnestykket. Dette har vi ganske utrolig blitt nektet. STOMD sier at det er Routesector International som har sagt nei til å vise regnestykket til de faglige. Nå har vi imidlertid krav på å få tilgang til dette, i henhold til vår hovedavtale. Vi har vært oppe i lignende saker tidligere, hvor vi selvfølgelig har fått overlevert alt tallmateriale. Når vi nektes dette denne gangen, blir vi mistenksomme. Hva er det SAI og MD ønsker å skjule?



I dag har vi 11 flyteknikere i London. 6 av disse blir nå hjemkalt og erstattet med A&P mekanikere fra British Midland. Hva er så en A&P mekaniker? I England har man et helt annet utdannelsessystem for flymekanikere. Man blir helt fra skolestart av styrt inn på spesifikke områder av flymaskinen. A&P står for Airframe & Powerplant. Det vil si at man kan det og kun det. Får man snag på instrumenter eller el.power, står man der helt blank. En A&P kan ikke selvstendig utbedre feil eller gi en airworthiness release. Det betyr at hvis man

får snag på flymaskinen, så må man allikevel tilkalle en flytekniker. Alternativt så må SAS koste på BM mekanikerene et flytypesertifikat, og heve deres kompetansenivå opp på SAS standard. Det siste vil bli så dyrt at det er uaktuelt. Da står vi igjen med at LHR vil bestå av 4 SAS teknikere pluss en Chief Station Engineer pluss 6 løpegutter fra BM. Med over 40 daglige SAS anløp på LHR og helkontinertlig skiftordning, spår vi at dette forsøket vil bli en dyr lærepenge for SAS.

Teknikerne ved LHR har ikke

ligget på latsiden, og har satt opp en nøyaktig oversikt over hva det koster å ha en SAS tekniker i London pr. år. Gutta har også sett på hva det koster å ha en A&P mekaniker fra BM pr. år. Det er ikke helt vanlig at vi har en flytekniker utestasjonert som også er utdannet økonom. Man har endog vært og besøkt både teknisk avdeling hos British Airways(BA) og BM. Dommen var helt klar. Nivåforskjellen på BA og BM er større enn mellom Rolls Royce og British Leyland. I England er det nemlig opp til det enkelte selskap hvilket nivå de ønsker å legge seg på (Company licence).

Slutt på trainees

Et av de få, om enn ikke eneste traineeprogram vi har innen teknisk, har foregått på LHR; 2 måneders opplæringsprogram, myntet på teknikere som søker utestasjoneringer. Her fikk man

opplæring i alle tekniske rutiner, slik at man ikke ble kastet helt "blank" ut i det, når man fikk en utestasjonering. Denne opplæringsmuligheten som alle har rost opp i skyene, vil nå bortfalle.

Passiv policy

Når man velger å trekke teknikerne hjem fra London røper dette en mangel på offensiv satsing. Har man tenkt på muligheten til å kunne påta seg handling av fremmede selskaper i London? Jeg er overbevist om at det er god business og at det ligger penger å hente på fremmedhandling i London; dette på lik linje med hva vi gjør f.eks i Tyskland. Sist vi så over Tyskland handlet vi SAS gratis, takket være den inntekten vi tok inn på handling av andre operatører. Noe for UK også? Eller er det kanskje ikke core business?

Forts. fra s. 23

PERSONALEOVERSIGT

AFDELING	AKTUELT		PROGNOSE		BUDGET		AFVIGELSE	
	JUN 92		DEC 92		DEC 92		DEC 92	
	TJM	ARB	TJM	ARB	TJM	ARB	TJM	ARB
ML-H	0	0	1	0	1	0	0	0
ML-X	1	0	1	0	1	0	0	0
ML-C	2	0	2	0	2	0	0	0
ML-A	2	0	2	0	2	0	0	0
ML-V	7	0	7	0	7	0	0	0
ML-U	0	0	0	0	0	0	0	0
MO-C	9	0	9	0	9	0	0	0
ME	21	0	23	0	23	0	0	0
JN	31	0	32	0	32	0	0	0
CPHMD	3	3	3	2	3	2	0	0
STOMD	10	0	12	0	12	0	0	0
CPHTS	102	400	102	369	104	350	2	-19
OSLTS	24	195	24	207	25	210	1	3
STOTS	52	180	53	186	53	186	0	0
CPHOM	0	8	0	8	0	8	0	0
OSLOM	2	110	3	110	1	113	-2	3
STOOM	12	69	12	70	13	70	1	0
NYT.MPC						-46	0	-46
IALT	278	965	286	952	288	893	2	-59
TOTAL	1243		1238		1181		0	0

fig. 1.

kan bli interessant å se hvordan Line ledelsen i Norge har tenkt å håndtere dette fremover.

Et annet trekk i personalreduksjonen er at det er i produksjonsleddet vi nedbemanner, mens bemanningen i administrasjonen øker svakt. Jeg trodde at det

først og fremst var i administrasjonen det skulle reduseres og ikke i produksjonsleddet.

Line har i perioden 1990-92 effektivisert seg med 22%, som er vesentlig mer en de 5% årlig vi er pålagt. Spørsmålet blir om vi nå får en utflating i denne prosessen?

Å få noen økonomisk oversikt over MD sine aktiviteter er ikke mulig. Årsaken ligger i at det er rutesector som fører regnskapene for den enkelte linjestasjon utenriks. Her mikses teknisk sine tall sammen med tallene for stasjonen. NFO påpekte denne svakheten for snart 10 år siden. Det blir nemlig svært vanskelig å se hva det koster å drive teknisk på de forskjellige utestasjonene. Alle sier at vi er dyre, men ingen kan vise oss tallene. Dermed fattes det beslutninger på tro og synsing.

Knut



Hub Scotland

I det siste nummeret av Orientering, medlemsavisen til Verkstedklubben i Norge, sto det en kritisk artikkel omkring SAS Commuter. Denne artikkelen har NFO blitt beskyldt for å ha skrevet. Dette er ikke riktig. Vi bruker INFO som vårt organ og greier oss godt med det.

Etter noe som virket som et kaotisk forspill, er nå SC i SVG i full drift. Flyene kommer og går som ruten skal, og snag har vi så langt vært forskånet for, stort sett. Så vi har ikke blitt satt på de helt store prøvene. Erfaringsnivået på guttene er vel høynet en del nå som vi fra tid til annen får lov til å gjøre et stykke arbeid på F-50.

SC sine stasjonsrepresentanter (våre danske venner), er kalt hjem etter tidenes lengste ferie og vi er atter alene om dagens gjøremål. SC har også gitt uttrykk for tilfredshet når det gjelder den tekniske regulariteten, samt måten stasjonen SVG som helhet har taklet utfordringene med mange nye avganger. Men akk; Adam var ikke evig i



paradis. Vår omverden sier "bare vent, snagen kommer", og i mellomtiden møter vi opp på ankomster og avganger med økende spenning; er det noe problem tro?

Papirmessig med w/u og jobb requester har til tider laget bølger som OSLOM og TS-H etter beste evne har forsøkt å informere oss om, men det var ting i starten som var noe vanskelig å forholde seg til. Det ser jo ut som en SAS-maskin og Paxen flyr SAS-ruter. Fortsatt er det en del som klart skiller seg ut fra SAS-standarder, men nå er nå en gang SC et selvstendig flyselskap, og vi jobber kun på request. På tross av dette, finner vi det merkelig at vi ikke får gjøre Service

Sjekk på flyene når de står hos oss på nattstopp i opptil 11 timer. Deretter flyr man morgengavangen til CPH, hvor flyet blir tatt ut av drift for å få gjort den samme Service Sjekken. Vi har tidligere regnet ut at hvis vi skulle operere våre DC-9/MD-80 fly på samme måten, ville vi ha måttet utøke flyflåten med 32 flyindivider.

Som de aller fleste har merket er ferien over, og her på vestkysten har vi fått alt regnet om ikke kom i vår. Ufyselig, men flyene virker godt enda. Hvor lenge vet ingen. Vi krysser fingrene for fortsettelsen av Hub Scotland.

Med hilsen Tom-Erik Nilsen SVGOM

TELEX TELEX TEL

OSLTSSK OSLOMSK SVGOMSK CPY SVGADSK CPHYHSK CPHYMSK CPHYGSK
 .CPHYMSK 060803/AUG92
 ATTN ERIK THRONSEN, MORTEN ARNESEN

VEDRØRENDE STAVANGER

SAS COMMUTER HAR INDTIL VIDERE BESLUTTET IKKE AT HAVE STATIONERET
 TEKNISK REPRESENTANT PÅ STAVANGER, BASERET PÅ GODE ERFARINGER MED
 DE FASTE STATIONEREDE TEKNIKERE, SOM HAR UDFØRT ET MEGET FINT JOB
 (100% REGULARITET), SAMT UDVIST STOR INTERESSE FOR VORES PRODUKT.
 SAMARBEJDET HAR FUNGERET FINT OG DET TYDER PÅ AT FREMTIDEN TEGNER
 GODT.

MED VENLIG HILSEN
 SAS COMMUTER
 CARL JOHAN NIELSEN

TELEX TELEX TEL

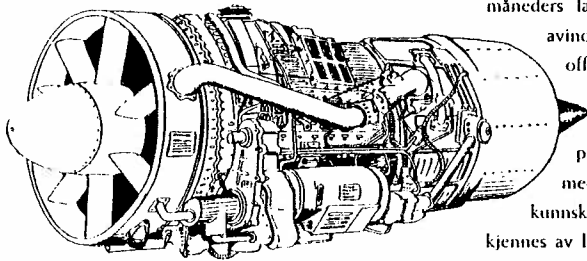


Grei om sommer'n, lei om vinter'n. Fokker 50. Foto: Klaus Møller

Ny informasjonsbrosjyre

Hvem er de?

En flytekniker er en person som Luftfartsverket har godkjent til et viktig arbeid, nemlig til å vurdere et flys luftdyktighet. Dette krever ikke bare kunnskaper, men også ansvarfølelse og nøyaktighet.



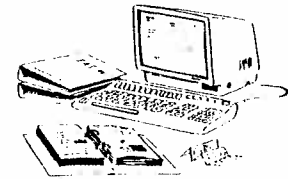
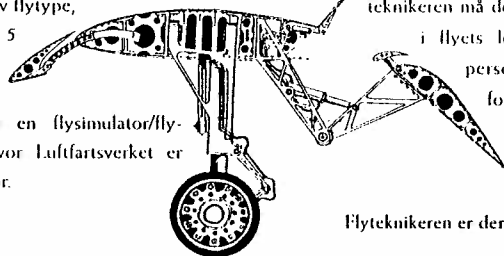
Hva gjør de?

En flytekniker er spesialutdannet til å utføre eller kontrollere vedlikeholdsarbeid utført på fly, med betydningen for flyets luftdyktighet. For alt slikt arbeid skal det utstedes og kvitteres for en luftdyktighetsattest før flyet kan starte.

Hvilken utdanning har en flytekniker?

Luftfartsverket setter som krav at man må være fylt 21 år, ha eksamen fra 1 årig grunnskole og bestått 2 årig flymekanikerlinje med meget godt resultat. Videre kreves 21 måneders læretid på skrog/system/avioic, for så å avlegge offentlig fagprøve.

Efter bestått fagprøve kreves minimum 1 års praksis som fagarbeider med påfølgende psyko- og kunnskapstest. Denne må godkjennes av Luftfartsverket. Så følger 3 måneders grunnkurs med påfølgende flytypekurs hvor varigheten avhenger av flytype, alt fra 3 til 5 måneder. Eksamen avlegges i en flysimulator/flymaskin, hvor Luftfartsverket er eksaminator.



Når man endelig har kommet igjennom og blitt flytekniker, har svært mange falt fra i prosessen.

Hvilket ansvar har de?

Mens pilotene har ansvaret for flyet i luften, er det flyteknikeren som har ansvaret for flyet på bakken. Ikke noen flymaskin letter før flyteknikeren har garantert at flyet er i orden og luftdyktig. Flyteknikeren må dokumentere dette i flyets loggbok, og står personlig ansvarlig for flyets tekniske tilstand.

Flyteknikeren er der for din sikkerhet.

NFO avd. SAS tok i våres et initiativ ovenfor Sentralstyret, om å få laget en liten informasjonsfolder om flyteknikeren. Initiativet til folderen kom etter et møte vi var tilstede på i SAS, hvor vi var sjokkert over hvor dårlig kjennskap det er i lederskapet og de andre avdelingene i SAS, om hva en flytekniker er og hva vi driver med. Hvis det står så dårlig til innen flyselskapet, hva da med myndigheter og mannen i gata?

Hvem er vi? Hva gjør vi? Hvilken utdanning har vi? Hvilket

ansvar påviler det oss? Det er i korte trekk innholdet i brosjyren. Per Pettersen har hatt ansvaret for utforming og kontakten med reklamebyrået. Tegningene er tegnet av Daniel. For å markere oss som en organisasjon som også er opptatt av miljø og en verden etter oss, er folderen trykket på resirkulert papir. Denne vil nå bli fordelt ut til alle avdelingene, samt fordelt til myndigheter, skoleverk, med fler. Trenger du noen eksemplarer, så ta kontakt med NFO kontoret på TLF: (02) 596545.

Knud



Storsatsing på data i avd. SAS



Rolf Dybwad beundrer PC-innkjøpet i avd. SAS

På siste styremøte i avdeling SAS besluttet man å gå til anskaffelse av fem nye PC'er. Valget falt på Control Data sine 386 maskiner av merke Desktower. Maskinene ble levert med 20MHz prosessor, 100 Megabyte harddisk og 4MB RAM. Dette vil kunne dekke vårt behov de neste 3 årene. Vi har fått et av våre medlemmer til å sette opp alle maskinene likt, med felles standard og programvare.

På opplæringssiden er vi også godt i gang. Hele arbeidsutvalget pluss komiteformenn (6mann) har nå dette leses vært på kurs hos Technical Academy og lært alt om Windows

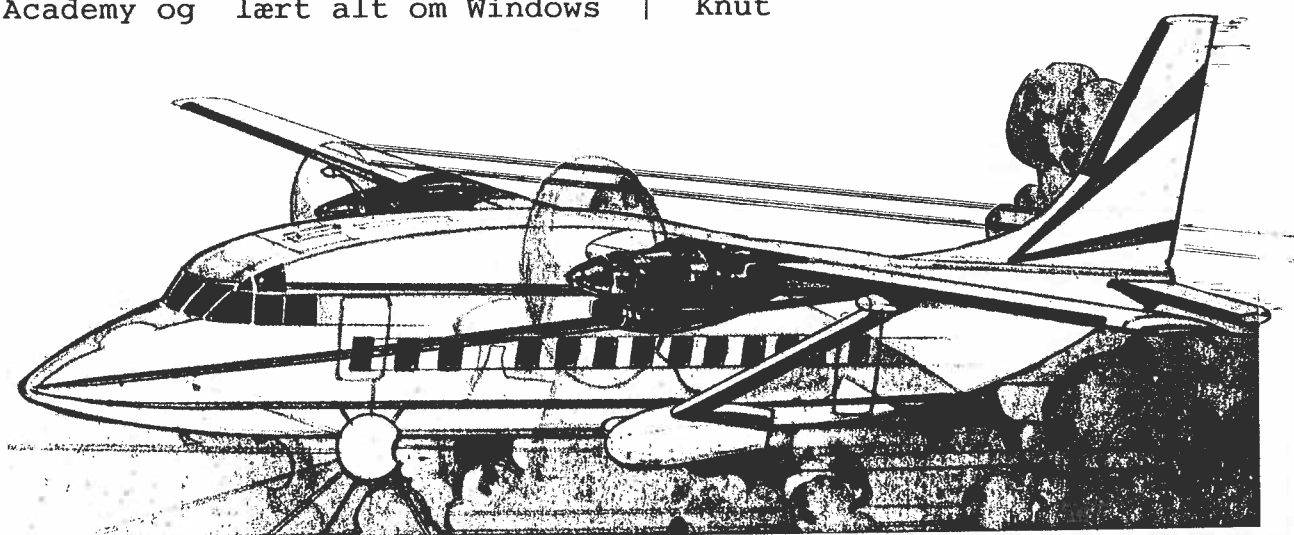
og Windows versjonen av Word Perfect. I tillegg kommer egne dagskurs i regneark og dataprogrammet Excel. Denne opplæringen skjer som et ledd i Line Maintenance sin strategiske satsing på PC-Data kompetanse.

Når avd. SAS gjør denne investeringen i nytt datautstyr, er det i trygg forvisning om at det er vel investerte penger. Vi har klart sett at de av de tillitsvalgte som har PC hjemme, har en klart større produksjonskapasitet. Meningen er at vi nå skal kunne bruke tiden på utvalgsmøter til saksbehandling, og ikke til å skrive brev og møteinnkalleser.

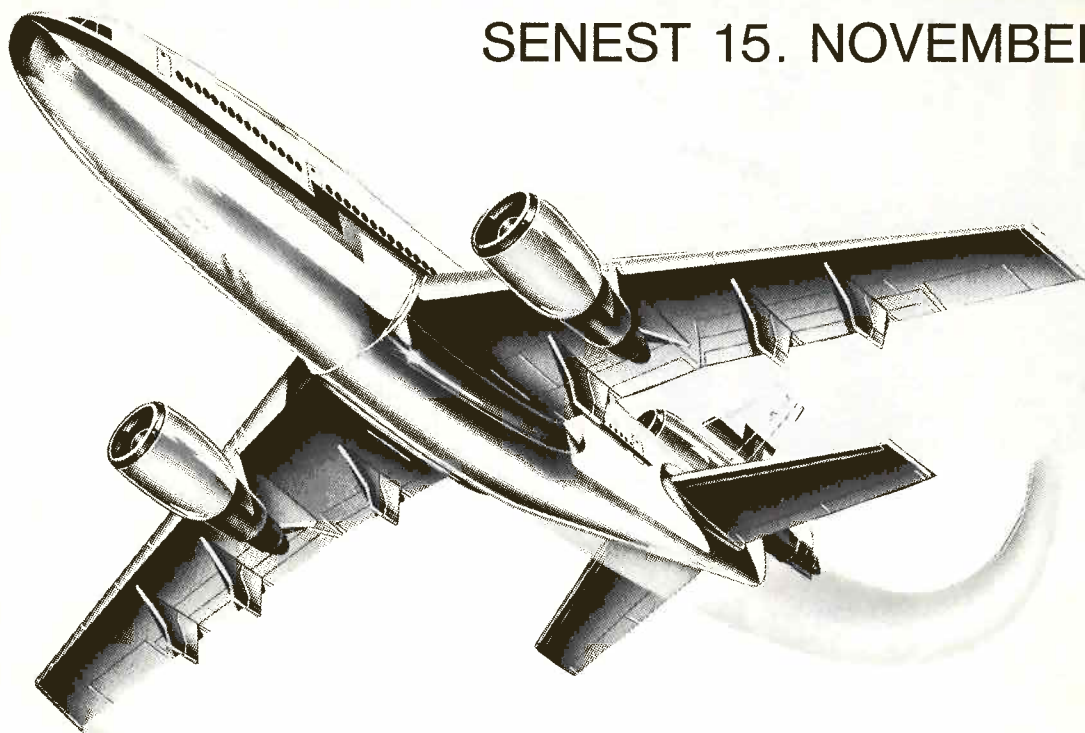
NFO avd. SAS tilbød seg også ovenfor Line-ledelsen i Norge og forskuttere innkjøpet av 11 PC'er, mot en leieavtale på 3 år. Dette for å avhjelpe oppstarten av TECHCOM. Dessverre falt dette i fisk pga. ytterligere restriksjoner på investeringer fra toppledelsen i SAS.

Pr. dato disponerer vi i NFO avd. SAS nå 8 PC'er, inklusiv en portabel Lap Top. I tillegg skylder Line Maintenance oss en portabel Toshiba PC, som Morten lånte med seg da han forsvant over til Line ledelsen.

Knut



HUSK STOFF TIL NESTE **INFO**
SENEST 15. NOVEMBER



NFO 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: