



iNFO

NR. 1 1993



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon



norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, 1330 OSLO LUFTHAVN, Tlf: 67.590660

SENTRALSTYRET 1993

FORMANN:	ROLF DYBWAD, Braathen Værnes Ugleveien 23, 7500 STJØRDAL	Arb. 07.825950 Priv. 07.825429
NESTFORMANN:	FRANK BERENTSEN, SAS Bergen Holtavegen 7b, 5046 RÅDAL	Arb. 05.997558 Priv. 05.130665
ORG. SEKRETÆR:	EGIL FØRRISDAL, OSLTS-0/4 Sørumslia 33, 3400 LIER	Arb. 67.597516 Priv. 03.840972
TEKN. SEKRETÆR:	ARILD HELSETH, OSLTS-0/5 Mellombølgen 10, 1157 OSLO	Arb. 67.596888 Priv. 22.745537
KASSERER:	DAG LANGE LAND, Braathen Værnes Holmekollvn. 1, 7550 HOMMELVIK	Arb. 07.825950 Priv. 07.971450
INFO REDAKTØR:	KNUT GRØNSKAR, OSLTS-0/5 Dragonvn. 50, 1362 BILLINGSTAD	Arb. 67.596888 Priv. 66.845082
STYREMEDLEMMER:	Per Ramslie, Jørgen Wiig, Knut M. Ballangrud, Keith Hudson, Heine Richardsen, Torstein Vikøren, Steinar Isaksen, Rune Thuv, Morten Gabrielsen Knut Fløtten Rolf Skrindlo Ivar Korsvold Baard Holmberg Kjell Øpstad	Braathen SAFE SVG Braathen SAFE SVG Braathen SAFE FBU Fred Olsen FBU SAS BOO SAS BGO SAS FBU SAS FBU Busy Bee Widerøe BOO Widerøe BOO Sterling GEN Norsk Air TRF Air Express

KOMITEFORMENN:		
Tariff Komitee (TK)	Kjell H. Paulsen, OSLTS-0/3	Arb. 67.596057 Priv. 03.850575
Teknisk Utvalg (TU)	Gunnar Johnsen, Widerøe BOO	Arb. 081.13500 Priv. 081.62458
Studie Utvalg (SU)	Per Pettersen, OSLTS-0/2	Arb. 67.596888 Priv. 66.849501 Mobil 030.44227 Fax. 66.848688
Støttekasse	Georg Cvijanovic, OSLTS-0/1	Arb. 67.596888 Priv. 66.780723

INFO REDAKSJON:	
Redaktør:	Knut Grønskar, SAS FBU
Avd. Braathen SAFE:	Jan K. Langebro, SAFE SVG
Avd. Widerøe:	Nils Terjesen, WF BOO
Avd. SAS:	Torstein Vikøren, SAS BGO
Avd. Sterling:	Ivar Korsvold, Sterling GEN
Avd. Fred. Olsen:	Sverre Mouroy, FOF FBU
Avd. Norsk Air Widerøe:	Paul Lingjærde, Norsk Air Widerøe, TRF
Layout, sats og montasje:	Siri Grønskar

STOFF/INNLEGG TIL INFO

Redaksjonen setter stor pris på tilsendte innlegg eller annet stoff til som kan være av interesse for leserne. Tips mottas også med takk. Send stoff til NFO-kontoret, FBU, eller helst direkte til redaktørens hjemmemadresse.

FORSIDEBILDE:

McDonnald Douglas MD-90, etter første testflight i Long Beach, California.

Formannen har ordet

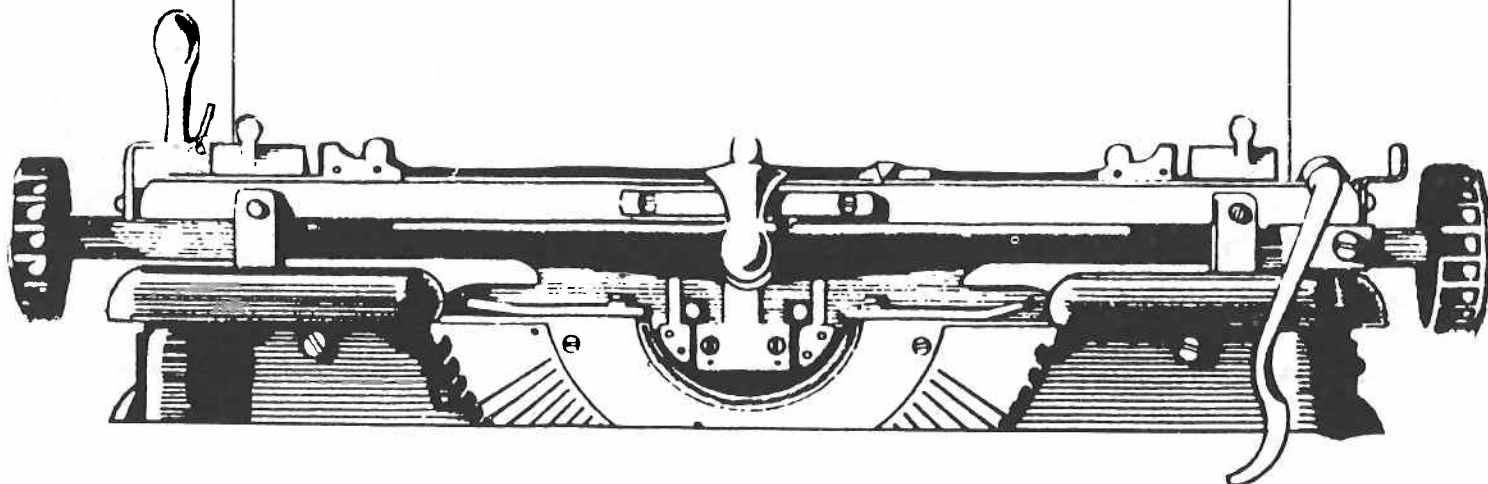
Vi hadde en grundig diskusjon på siste sentralstyremøte om problemet bruk av overtid satt opp mot det at det finnes arbeidsledige flyteknikere. Det er kanskje som kjent første gang det finnes arbeidsledige flyteknikere av et visst volum i markedet, og en ser ikke bort fra at dette kan bli en kronisk tilstand. Selskapene baserer sin drift på et visst volum av overtid for å drive butikken. Noe overtid kan jeg se er nødvendig. Det kan oppstå plutselige behov som må dekkes opp av overtid. Men jeg har en mistanke om at det spekuleres i dette og at systemet utnytter til de grader mulighetene slik at en skjuler behovet for ansettelser ved å oppfordre til/be om overtid. Noen har basert sin økonomi på et visst volum overtid i året, og noen er glad i penger. Noen er kanskje glad for å kunne være på jobb utover den normale arbeidstid også. Jeg vil ikke spekulere for mye i hvilke grunner den enkelte har til å ta på seg dette.

MEN når det nå er slik at det er flere som vil arbeide enn det er arbeide til, må det være bedre at en deler på det arbeidet som tross alt må gjøres med disse flyene. Selv om selskapene etterhvert vil at minst mulig skal gjøres av vedlikeholdsarbeide, vet vi som er ute i felten at uten den daglige dosen av sjekking og feilretting, vil standarden på sikt ble på et nivå ingen vil være tjent med. Det er jo heller ikke automatikk i det at de ansatte reduserer overtidsbruken og selskapene ansetter nye medarbeidere, så en kan kanskje ikke forvente den helt store bevegelsen. Men det er en måte å prøve å hjelpe. Et forsøk på å gi de arbeidsledige større sjanse til å kunne ha en meningsfylt hverdag. Dette gjelder ikke bare "alle andre". Det er ikke slik at det ikke er av betydning det jeg gjør. Skal dette ha en positiv effekt gjelder det deg som medlem av et fellesskap, nemlig Norsk Flytekniker Organisasjon. Det er viktig det hver enkelt av oss gjør. Det er viktig at vi tenker over problemet med arbeidsledighet, og det er viktig at vi prøver å yte en liten skjerv hver enkelt av oss. Arbeidsmiljøloven har klare regler for hva som er tillatt overtid, hvor mye overtid den enkelte kan ha pr. dag og over en viss periode. Dette regelverket skal bedriften kjenne til og praktisere, men det fritar ikke den enkelte av oss fra å sette oss inn i samme regelverk og påtale når en blir bedt om å utføre overtidsarbeid som går ut over lovens rammer. I tillegg har Flyteknikeroverenskomsten del II § 8 følgende bestemmelser:

§ 8.1.3 Overtidsarbeid bør innskrenkes til det minst mulige og i særdeleshet ikke overdrives av eller overfor den enkelte arbeidstaker.

§ 8.1.4 Den enkelte skal innenfor rammen av den i loven fastsatte begrensning av adgangen til overtid være berettiget til fritagelse for overtidsarbeid ved særlige anledninger som møter m.v., samt også andre private grunner.

Rolf Dybwad
Formann



Lederen



Cockpit på Airbus A340. Joy-stick og fly by wire.

Det er litt av et minefelt INFO-redaktøren nå begir seg utpå ved å komme med noen personlige betraktninger om de fusjonsplanene mellom SAS og Braathen SAFE som har versert en tid. Nå har INFO-redaktøren tråkket på miner tidligere og overlevd, så jeg tar sjansen.

Pressen har den siste tiden vært opptatt av ryktene rundt sammenslåing av SAS og Braathen SAFE. At det har vært samtaler rundt dette er blitt bekreftet. At samtalenene ikke førte frem, kom tydelig tilsyne av diskusjonene i kveldsaktuelt, hvor bl.a. direktørene for SAS Norge og Braathen SAFE deltok.

At SAS nå vil ha fri konkurranse på det norske innenriksmarkedet, har slik jeg ser det, ingenting å gjøre med at man trenger å øve seg på fri konkurranse.

Den øvelsen får vi mer en nok av ute i Europa. Jeg liker å kalle en spade for en spade. Den eneste grunnen jeg ser til SAS sitt utspill, er at det vil være lettere å knekke Braathen nå, enn om 4 år. Braathens store investeringer i fly og anlegg, med en svak kapitalbase, gjør at Braathen sitter i en utsatt posisjon, hvor de vil være lette å velte. Hvis SAS ønsker det, vil de sikkert kunne knekke Braathen i 1997 også, men da til en langt høyere pris.

Alternativet til denne krigen er et tettere samarbeid mellom SAS og Braathen. Hvis Braathen kunne være villig til å nærmest operere som et feederselskap til SAS i Norge, så kan vi unngå en for begge selskaper smertelig prosess.

For noen år tilbake reiste SAS-ledelsen til Widerøe.

De ville at Widerøe skulle tilpasse seg SAS sine ruter, for å feede in passasjerer til SAS-rutene i Nord-Norge. Dette ville ikke Widerøe. Hva gjorde SAS? Jo, de gikk inn og opprettet Norlink. Kjøpte 7 Fokker 50 og fløy rutene selv. Dette for å sikre seg tilførsel av passasjerer til sin DC-9/MD-80 trafikk. Hadde Widerøe tilpasset seg SAS, hadde vi ikke hatt noe Norlink, men et adskillig større Widerøe.

Som SAS-ansatt ønsker jeg ikke noen fusjon med Braathen. Jeg håper at selskapene, ved begge å utvise en stor posisjon smidighet, vil tilpasse rutenett og bookingsystemer til hverandre, slik at de kan unngå en ødeleggende krig. Vinneren av en slik krig blir den som har mest penger i banken. Taperen blir de ansatte i Braathen SAFE.

Knut

JAR 65E Certifying Staff – status and AEI position

STATUS MARCH 1993

JAR-65E Draft 4 is now available together with some ACJ-material and was the only agenda item at the latest JJMB-meeting held in JAA Headquarters, Hoofddorp 11/12 March. The JAR-65E Working Group is now concentrating on training requirements for various categories, mainly based on the revised ICAO Training Manual.

Some area of the regulation has been postponed due to their more controversial nature, i.c. License/Authorisation - Examination by whom - Title of the Holder etc. The JAA Committee has indicated that they will decide on these "political" hot issues, not being the job of the JJMB, and consequently there might well be two parallel proposals going to JAAC for final approval before the NPA process is taking off.

The JJMB agreed to set up an internal industry WG (AECMA/AEA/AEI) charged with the task of reaching acceptable compromises on the so-called

"political" issues earlier mentioned. This WG will meet in Hamburg 11 May and hopefully an agreed presentation can be made at the next JJMB-meeting scheduled for two full days in Monaco 26/27 May. Unagreed issues has to be reasoned and both parties (AECMA/AEA and AEI) will present own proposals. Target date for NPA process is still end of this year.

AEI POSITION ON A JAA LICENSING SYSTEM:

For a number of reasons the AEI request the establishment of a standardised Maintenance Licensing system within the JAA confines, based on the following requirements:

- The JAR-65E should contain provisions for a JAA Basic Maintenance License for all categories of certifying staff, issued by the central JAA and registered in a central database.

- Task- and Type Ratings should be issued by national authorities after passed ex-

aminations by NAA, approved training organisations or approved independent examiners.

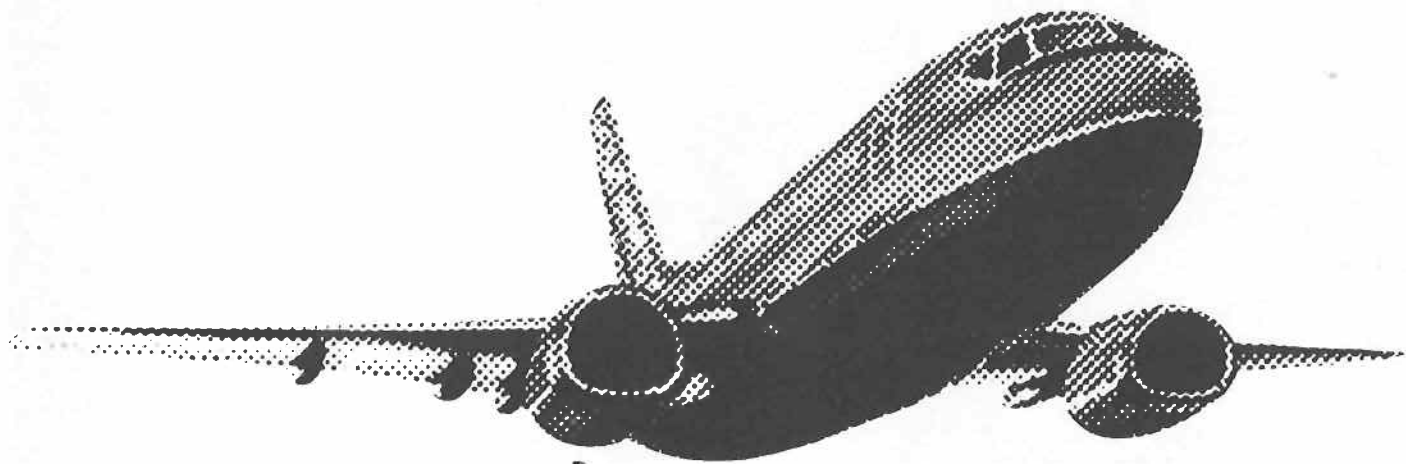
- The Basic License should be based on a common syllabus, the revised ICAO Training Manual, and Questions and Answers should be drawn from a central Question Bank under JAA control.

- The format and specifications for Maintenance Licenses should be standardised and appear in an Appendix to the JAR-65E.

- The JAR-65E requirements should apply from a given date, and transitional arrangements should be worked out and appear in a separate Appendix to the main regulation.

Only a uniform and common licensing system can assure the required safety standard in the JAA environment, national- and intercompany variations are causing the unacceptable grievances of today!

Svein Hansen
(JJMB rep)



Representantskapsmøtet -93

Representantskapsmøtet ble i år avholdt 30. og 31. januar på Plaza Hotel i Oslo. Arrangør var avdeling Busy Bee. Totalt 42 representanter fra de forskjellige avdelingene og to observatører var møtt frem.

Ved siden av det vanlige pliktøpet med gjennomgang og godkjenning av årsrapport, regnskap og budsjett, ble mye av tiden i år brukt til å fokusere på to for oss viktige saker. Nemlig de nye JAR-bestemmelsene og arbeidsledigheten blant flyteknikere i Norge. Selvom det heldigvis bare er en håndfull av den siste kategorien, så er problemstillingen helt ny for oss.

Svein Hansen er en sentral person i arbeidet med utformingen av nye JAR's. Svein nedlegger en kjempejobb. Dette for på en best mulig måte å ivareta de 15.000 flyteknikerne i Europa sine interesser i JAR. Svein koordinerer også dette arbeidet gjennom

Aircraft Engineers International (AEI). Vi er nå på oppløpssiden med den for oss viktigste av alle JAR's, nemlig JAR 65; om Personal Licensing. Her går ikke utviklingen vår vei. Ikke flyselskapene, men flyprodusentene har vist seg å være våre værste motstandere i

"slaget" om JAR 65. Maximum flexibility to cheapest price, er deres motto. Safety kommer i annen rekke.

Det jobbes gjennom AEI aktivt med å informere myndighetsrepresentantene i de forskjellige utvalg og working-groups. Ja, KLM's representant fikk endog audiens hos EF's Traffic Comission i Brüssel. Vi er og blir en liten organisasjon med begrensede ressurser. Flyselskapene og flyfabrikkantene synes å ha ubegrensede ressurser. De har sogar fulltidsansatte lobbyister. Vi kommer litt til kort her, selvom det vi kommer med er aldri så saklig og velbegrunnet.

Når det gjelder arbeidsledigheten blandt flyteknikere i Norge, er det først



Rekordstor deltagelse gjorde møtelokalet trangt. Foto: Siri Grønkar

og fremst konkurransen til Busy Bee som rammer oss. Det fremkom sterk kritikk mot enkelte selskapers missbruk av overtid, holdt opp imot at vi har kollegaer som går arbeidsledige. Det ble enstemmig vedtatt en sterk resolusjon hvor alle selskapene skal ta et felles tak for å redusere overtidsforbruket. Håpet er at det vil akkumulere seg så mye jobb at selskapene blir nødt til å ansette flere folk. Resolusjonen vil bli sendt ut til alle medlemmer underskrevet av forbunds-presidenten og alle avdelingenes formenn. Alle avdelingene skal også fremvise oversikt over overtidsforbruket i sitt selskap på hvert Sentralstyremøte.

Det var også en positiv holdning til en "leave of absence" ordning ved en overtallighet. Dvs. at overtalligheten blir løst ved en tvungen ordning for alle, med permisjon uten lønn. Vi fikk også noen nyttige tips fra Busy Bee om hvordan det ikke skal gjøres. Man må angripe sykdommen der sykdommen er. Man kurerer ikke sviktende markedsandeler med å redusere lønn, skippe feriedager og tyne sine ansatte.

Av mere hyggelige ting kan nevnes at Air Express nå formelt er tatt opp som en egen avdeling av NFO. Vi ønsker de hjertlig velkommen!

Under festbanketten ble Kjell Paulsen overlevert NFO-klossen for sin utrettelige innsats for NFO. NFO-klossen er den høyeste utmerkelsen en kan få i foreningen. Den er kun utdelt til et fåtall personer gjennom foreningens 55 årige



Kjell H. Paulsen mottok en velfortjent NFO-kloss. Foto: Siri Grønskar

historie. Det Kjell ikke vet om tariffavtalen er ikke verd å vite.

møte. Til neste år sees vi i Stavanger, hvor Braathen SAFE skal stå som arrangør.

Summa sumarum et vel gjennomført Representantskaps-

Knut Grønskar



Nytt NFO Sentralstyre for 1993 ble som følger:

Formann	: Gjenvalg	Rolf Dybwad	2 år (BU)
Nest formann	: Ny	Frank Berentsen	1 år (SK)
Teknisk Sekretær	: Ny	Arild Helseth	2 år (SK)
Sekretær	: Ikke på valg	Egil Førreisdal	1 år (SK)
Kasserer	: Gjenvalg	Dag Langeland	1 år (BU)
Infosekretær	: Gjenvalg	Knut Grønskar	1 år (SK)

I tillegg består Sentralstyret av avdelingenes formenn, samt avdelingenes oppnevnte representanter i forhold til medlemsantall.

Markedskreftene og flyindustrien

Dereguleringen som skjedde i USA viser at de frie markedskrefters lover ikke fungerer slik mange tror. En skulle få en flyindustri som tilpasset seg og som ville gi et bedre tilbud til publikum til en lavere pris.



Artikkelforfatteren i dyp konsentrasjon. Foto: Siri Grønscar

Resultat: Det er ikke blitt særlig billig å reise med fly i USA, ikke særlig bedre tilbud når det gjelder frekvens osv., men det ble en god del færre ansatte i flyselskapene (les arbeidsledige) og standarden på det flymateriellet som bys kundene er gått ned. Hvor er gevinsten?

Nå har jeg kabel-TV på Stjørdal, men beklageligvis får jeg ikke inn mange

Amerikanske kanaler. Jeg er ikke storleser av Amerikanske aviser heller, men det burde jo ha kommet meg for øret at det var skjedd noe flott der borte.

Nå skal en gjøre det samme flotte i Europa. Vi skal sitte og se på at industrien slår hverandre i hodet, rasjonaliserer, går ned i standard på vedlikehold av flymaterieell, sier opp folk; gjør det samme som

ble gjort i USA. Og med samme resultat. De er ikke mange de flyselskapene som tjener penger der borte. Og i kapitalistenes høyborg som noen yndet å kalle det, er vel det å tjene penger for eierne den viktigste drivkraften til det å drive butikk. Det er som om det er en naturlov at industri og myndigheter i Europa må gjøre de samme feilene som er gjort en gang. En lærer tydeligvis ikke av andres feil. Jeg har enda til gode å se positive resultater av dereguleringen i USA. Det er mulig en må ha gått på handelsskolen for å oppdage hvor det positive befinner seg, og jeg har altså ikke gått der.

Jeg håper det er noen av leserne som har gått på handelsskolen som kunne skrive noen ord i dette bladet om hvem det er som har fordeler av - og hvem det er til beste for - at en nå i Europa overlater flyindustrien til markedskreftene. Isolert sett er det greit å forstå at det enkelte selskap må justere seg i forhold til andre. Men snakker de ikke seg imellom? Må alle prøve å drepe hverandre? Må vi få en lavere sikkerhetsmessig standard i Norge, i Europa? Vil det totalt sett bli billigere for det enkelte samfunn i Europa? Vil det bli billigere og bedre for den reisende? Ja, det er kanskje ikke vanskelig å skjønne hva jeg mener om dette problemkomplekset, men som jeg sier en gang til: Noen må kunne forklare meg hvem dette skal gagne!

Deres medlem på Værnes,

Rolf Dybwad



Rapport etter deltagelse på NDT-seminar

Undertegnede var deltager på et todagers seminar for NDT-personell arrangert av Norsk Forening for NDT i Oslo 18.-19. november 1992. Bakgrunnen for TU-komiteens interesse for dette emnet har sin årsak i det arbeid som i dag pågår ved utarbeidelse av felles luftfartsbestemmelser i Europa - Joint Aviation Requirements (JAR). Spørsmålet om en europeisk standard for flyindustrien på dette spesialfeltet er reist og satt på agendaen i JAA Joint Maintenance Board (JJMB) av Aircraft Engineers International (AEI)'s JJMB-representant Svein Hansen.

Ser vi litt på historikken for NDT som fagfelt, så var Sverige først ute i Skandinavia på grunn av sin bilindustri, med innføring av militær standard. Etablering av aktiviteten i Nordsjøen har ført til at vi her til lands har innført en standard under benevnelsen NORDTEST, utviklet av Det Norske Veritas med Veritasskolen som opplæringscenter. Danmark praktiserer samme standard gjennom et selskap ved navn Nordisk Materialkontroll. Det eksisterer et skandinavisk samarbeid på dette området i form av

gjensidig informasjon/ register med navn, sertifikatrettigheter og gyldighet påført.

Arbeidet med å etablere en felles europeisk NDT-standard ble påbegynt i november 1989. I denne viktige perioden, med overgang fra forskjellige nasjonale eksaminerings-/sertifiseringsordninger til en felleseuropeisk standardisert ordning, har personer tilknyttet Nordtest/Veritasskolen deltatt svært aktivt. Parallellen til NFO's engasjement i JAR-arbeidet er her på-

fallende. Forslaget til felles europeisk NDT-standard (EN 473) er etter Comité Européen de Normalisation (CEN)-styremøte 10. mai 1992 sendt til 18 europeiske land for sluttvotering. Behandlingstiden er seks måneder, men ved utgangen av 1992 er EN 473-forslaget ennå ikke ferdigbehandlet i CEN-styret. Etter styrevedtaket vil EN 473 automatisk være gyldig norsk standard etter senest seks måneder.

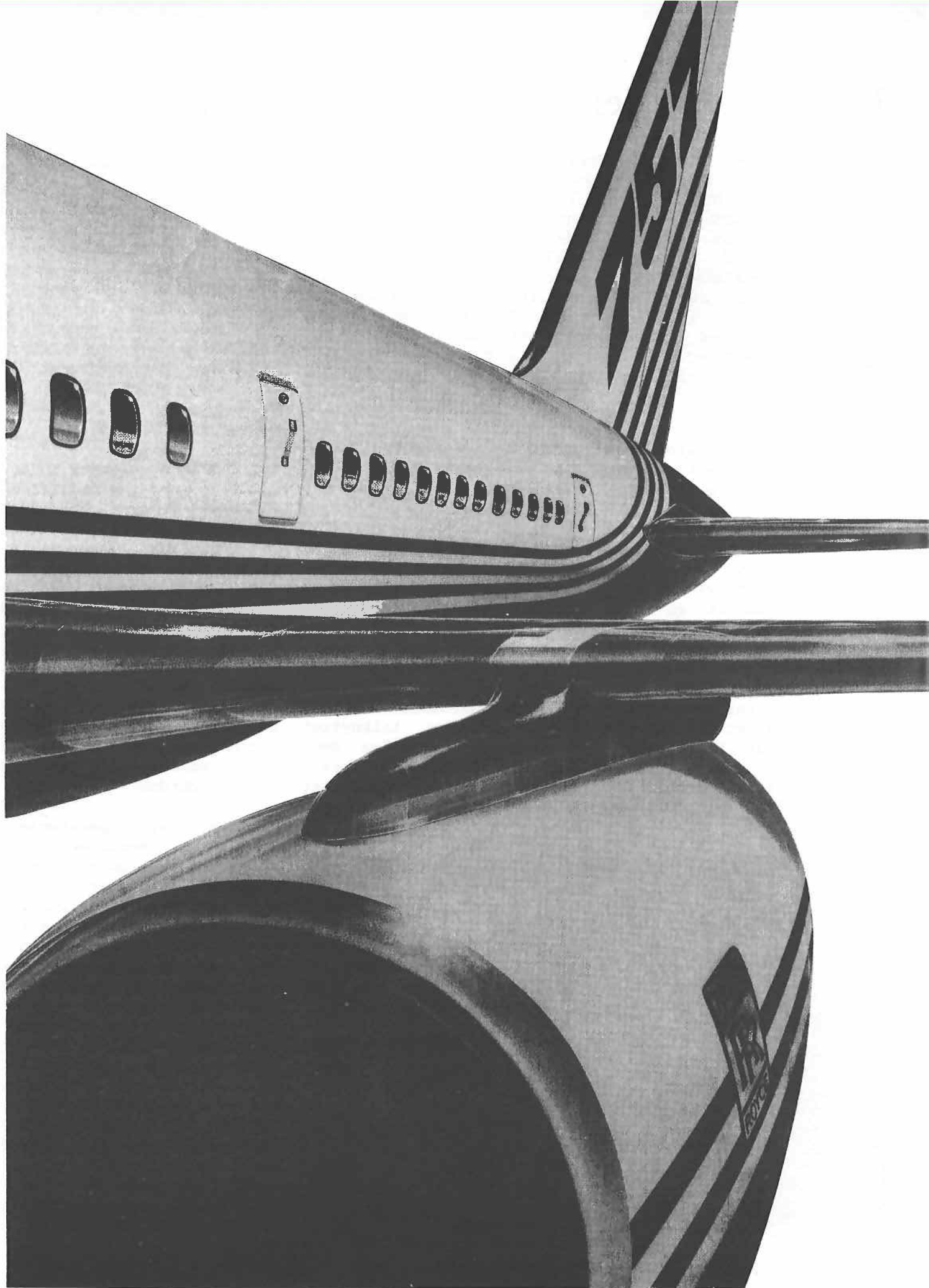
For å møte problemene i forbindelse med implementering av EN 473 i Norge, opprettet Nordtest's styre på forsommeren 1991 en prosjektgruppe under benevnelsen TG-NDT. Hovedoppgaven var å fremme europeisk samarbeid innen de forskjellige sektorene hvor NDT-personell ble eksaminert/sertifisert. Videre skulle TG-NDT utarbeide forslag til overgangsordninger, sertifiseringsorganer og bidra til utvikling/revisjon av EN 473-standard.

Gradvis har operatørselskapene i Nordsjøen forsterket kravet om at en NDT-inspeksjon skal være utført av sertifisert personell. Oljedirektoratet opprettet derfor via Stortingsproposisjonen og den kongelige resolusjon i juni 1991 sertifiseringsorganet Norsk Akkreditering (NA) for sertifisering av NDT-virksomhet i Norge. Arbeidsoppgavene til NA skal være godkjenning av kalibrerings/ prøvelaboratorier og sertifiserings-/inspeksjonsorganer, hvor sertifiseringsorganet blant annet sertifiserer personell. Vi ser her en parallell til Luftfartsinspeksjonen.

Seminaret innledet med en



Fra venstre: Gunnar Johnsen (WF), Egil Førreisdal (SAS) og Rolf Dybwad (BU).
Foto: Siri Grønscar



orientering om forskjellen på EN 473-standarden kontra Nordtest og opprettelse av godkjenningsorganet NA. Deretter ble deltagerne oppdelt i arbeidsgrupper for oppgaveløsning. Her var personell fra ulike industri, hvor flesteparten var på ledernivå med ansvar for bedriftenes NDT-virksomhet. Selv om arbeidsgruppenes størrelse kunne vært mindre, var diskusjonen omkring oppgavene stor og livlig. Siden NDT-inspeksjonen forutsetter personlig kompetanse, på lik linje med vår "profesjon",

kompetanse på ledersiden, kontra fagutøvere, som et problem. Manglende krav til instruktørsiden i NDT-ennene og myndighetskrav var andre momenter. Av særlig interesse var et bastant krav fra deltakerne om at NDT-leder i godkjent firma måtte ha utøvet NDT-praksis og bestått eksamen for aktuell NDT-metode.

Etter gjennomgang av erfaringer med eksisterende godkjenningsorgan spesielt i Sverige, ble andre seminar-dag avsluttet med følgende status:

Anbefalt EN 473-standard er ikke vedtatt i CEN-styret. I

europisk sertifiseringsordning. Uten deltagelse er det stor risiko for å få "sprikende" eksaminasjonsordninger. Det største problemet pr. dags dato for aktiv påvirkning er av finansiell karakter.

Til slutt vil jeg gi honnør til Norsk Forening for NDT. Det var tydelig at foreningen aktivt bidrar til endel "nybrottsarbeid" om hva en NDT-standard i Norge skal bli. Spesielt synes jeg det å få til en dialog mellom de forskjellige faggrupper og organet Norsk Akkreditering virket positivt. At det ikke forelå myndighetskrav til kompe-

ble det for eksempel reist spørsmål om utøvelse av rettigheter til et firma med NDT-godkjennelse, når personen med NDT-sertifikat sluttet. Konklusjonen etter mange "meningsyttringer" ble at firmaet ikke lenger kunne praktisere NDT-rettigheter. Samtidig var det stor enighet om at ingen person skulle kunne utføre NDT-inspeksjon uten å være ansatt i en organisasjon eller et firma. Debatten dreide seg også om standardiserte opplæringskriterier, type eksaminering med ferdighetsnivå, uavhengig eksaminator, gyldighetsperiode for sertifikat, praksis i perioden etc.

Enkelte opplevde for liten

beste fall vil dette bli i begynnelsen av 1993. Vi får da en Europa-standard for sertifisering, men det gjenstår mye arbeid før vi har en europeisk sertifiseringsordning. De land som har en etablert og operativ ordning må "bygge om" for å passe inn under EN 473's overordnede krav. Teksten i EN 473 er heller ikke entydig; man må derfor bli enig om en tolkning av for eksempel hva "a simplified procedure" og "the employer shall not be directly involved in the examination" betyr. Hvem skal eksaminere de første eksaminatorene osv. Med aktiv deltagelse fra arbeidsgruppen TG-NDT, vil det være muligheter for "innpoding" av Nordtest-ordningen i en

tanse for utøvelse av NDT-inspeksjon på fly overrasket deltagerne. Jeg har etter seminaret tilskrevet TG-NDT-representanten med spørsmål om informasjon fra arbeidsmøtet i desember 1992, men har ikke fått tilbakemelding enda.

TU-komiteen vil holde seg orientert om status med implementering av EN 473-standarden. Samtidig vil JJMB-representant Svein Hansen argumentere for henvisning til denne standarden i enten "Certifying Staff" (JAR-65) eller "Approved Maintenance Organisation" (Jar-145).

Formannen i TU-komiteen
Gunnar Johnsen



NFO's forsikringsordninger

NFO har med virkning fra 1. januar 1993 erstattet gjeldende ulykkesforsikring i UNI med intern Støttekasse. Formålet med denne er primært å yte økonomisk bistand til etterlatte.

Bidragsordningen er inndelt i tre, hvorav et beløp på 1G (kr 36.500,-) ytes til etterlatte av yrkesaktive medlemmer, som i tillegg til utbetaling fra Støttekassen har krav på utbetaling fra bedriftsvisse forsikringsordninger. For yrkesaktive medlemmer som ikke omfattes av bedriftsvisse forsikringer er beløpet satt til 5G. For pensjonister og passive medlemmer gir reglene under gitte betingelser - anledning til å yte et begravelsesbidrag på kr 5.000,-. Til å administrere ordningen ble det på NFO's Representantskapsmøte 31. januar i år valgt et styre på tre medlemmer for Støtte-

kassen. Disse er: Georg Cviijanovic (SAS), Knut Ballangrud (BU) og Nils Terjesen (WF).

For å finansiere dette har en valgt å benytte premien til den oppsagte ulykkesforsikringen. I tillegg har Sentralstyret overført et beløp som kan benyttes som en buffer i påkommende tilfeller. Om dette holder får tiden vise. Inntil erfaringen med Støttekassen sier noe annet, inngår ordningen i den normale fagforeningskontingenten.

Ytterligere informasjon gjennom vedtektene for ordningen kan en finne i NFO's Ringperm under kap. 2.5 eller ved å ta kontakt med ovennevnte styrerepresentanter for Støttekassen.

Kjell-H. Paulsen

Red.anm.

NFO har tatt opp spørsmålet om en eventuell utbetaling fra støttekassen blir skattepliktig. I svarbrevet fra Skattedirektoratet heter det, sitat: Skattedirektoratet er av den oppfatning at tilskudd i form av engangsutbetalinger fra støttekasse som nevnt er å anse som skattefritt på motakers hånd, jf, skatteloven §42,4. ledd 1 punktum. Dette gjelder såvel utbetaling i henhold til vedtektenes punkt 1.4, støtte ved sykdom/helseproblemer og utbetaling i henhold til punkt 1.3, tilskudd ved dødsfall og begravelsesbidrag. Skattefrihet gjelder under den forutsetning at tilskudd gis som engangsydelse. En gjør forøvrig oppmerksom på at endelig avgjørelse av spørsmålet om skatteplikt tiligger de lokale ligningsmyndighetene. Sitat slutt. Knut



ATR-72

Svar til Jostein Andersen fra formannen

1. Jeg må konstatere at vi ikke har sammenfallende syn når det gjelder muligheten til å påvirke staten i dens endring i opplegg vedrørende transport av militært personell.

2. Det er ikke staten, men det enkelte selskap som reduserer/øker antallet ansatte etter behov.

3. Det har vært reduksjoner i arbeidsmengde for andre enn BU, SAS og WF. Det siste NFO har drevet med via sin advokat, var i Sterling. Medlemmene der uttaler at de

har etter forholdene fått god hjelp. Men det hadde ikke vært mulig uten en aktiv deltagelse fra medlemmene selv.

4. Jeg kan ikke se at NFO har særlig muligheter til å pålegge det enkelte selskap å opprette/opprettholde arbeidsplasser der det ikke skal utføres arbeide.

5. Vi kan alle ønske oss at verden var annerledes.

Jeg har som leder av foreningen all mulig forståelse for de tanker og

synspunkter som kommer frem fra Jostein Andersen, og det å miste arbeidsplassen sin er noe som har stor betydning for den enkelte. Våre medlemmer er i en bransje med store endringer, og hittil har vi helt til det siste levd i et oppadgående system med nyansettelse og lønnsøkninger. Det er ingen trøst at andre har det verre. Det er beklagelig at Jostein Andersen føler at vi er kommet til kort.

Rolf Dybwad

Kollektiv hjemforsikring

Jeg har fått en del reaksjoner på at vår kollektive hjemforsikringspremie er gått opp til kr 690,- pr. år og at dette er en kraftig økning, samt at summen i seg selv nå er høy. Jeg har i den forbindelse nettopp lest en artikkel i Teknisk Ukeblad hvor en har gjort en undersøkelse over priser på kollektive hjemforsikringer for forskjellige organisasjoner. Det viser seg at vi ikke kommer så dårlig ut i så henseende. Tabellen viser følgende:

AF (Akademikernes Fellesforbund, 21600 medlemmer)
kr 888,- pr. år.

PF (Polyteknisk Forening, X-antall medlemmer)
kr 750,- pr. år.

NITO (Norsk Ingeniørorganisasjon, 14000 medlemmer)
kr 680,- pr. år.

NSF (Norsk Sykepleierforbund, 15000 medlemmer)
kr 546,- pr. år.

LO (Landsorganisasjonen, 670.000 medlemmer)
kr 440,- pr. år.

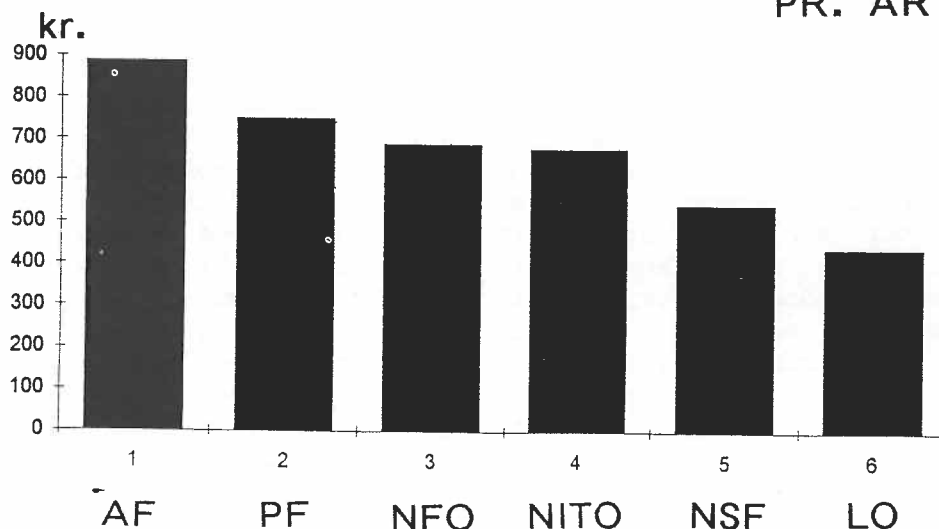
De tre organisasjonene som er listet og har høyest innbetaling har også begrensning i utbetalingen. Fortsatt er det billigere med kollektiv avtale enn at

den enkelte tegner egen forsikring. Dog vil det være fornuftig at de som er gift med en LO-organisert eller en NSF-organisert lar ektefellen ta seg av innboforsikringen.

Rolf Dybwad

PRISER PÅ KOLLEKTIV HJEMFORSIKRING

PR. ÅR



BRAATHENS S.A.F.E



B-737

Store forandringer preger Braathens SAFE

Året 1993 har startet på en litt annen måte enn vi hadde håpet på. Kanskje krever ny direktør nye utfordringer. Her ved Teknisk Avdeling ble det i januar meddelt at arbeidsstokken var for stor og at en hadde 62 medarbeidere for mye. Dette ble sett på som et resultat av konkursene i Busy Bee og Air Nordic, og bortfall av Time Air Sweden som kunde på vedlikeholdssektoren. De aller fleste som rammes kommer fra TFL tungt vedlikehold. Selskapet håper at en del vil benytte seg av førtidspensjonering, frivillig avgang og til sist oppsigelse av de siste. Dato for dette var satt til 1. april d.å. Foreløpig er det ikke kjent hvem som kommer til å gjøre

hva, men fakta at 62 personer skal bort, er bestemt.

Et paradoks til dette er at det for tiden utføres et maling og modifikasjonsprogram for SAS (eks-Linje-flyg) på deres B737. Dette arbeidet vil ta en del uker fremover og krever at et vist antall personer på gulvet går døgnskift og tar en del overtid i helgene spesielt. Disse folkene er de mest utsatte ved eventuelle oppsigelser. Vi kan forstå problemene med å motivere til en skikkelig innsats når det kreves. Dog kan en god feedback fra dette oppdraget gi nye kontrakter og derved sikre jobben for noen personer. Så lett skal det ikke være.

Det virker som om selskapet har innsett at en ikke kommer utenom brush-up kurs i fremtiden, eller at det er JAR 145 som påvirker deres holdning. I alle fall skal man starte opp med kurs i løpet av våren på tre ukers varighet. Kurset blir på 14 dager med teori og en uke i simulator, med en form for eksamen etter krav fra selskapet. Nivået på eksamen og hva en skal gjøre med eventuelle stryk er ikke helt avklart ennå. Kurset er tenkt bygget opp omkring de ATA-kapitler som gir de største problemer pr dags dato, men er allikevel stort nok til å gi ordentlig utbytte for alle. Tidsfaktoren gjør at kursene må være effektive og oversiktlige.

Undervisningsavdelingen jobber med pensumet for tiden.

72-timers S-sjekken går sin gang på alle -400/500 flyene på godt og vondt. Signalene som kommer er litt vage. På NFO-hold jobbes det fortsatt med saken og styret ønsker en skikkelig feedback fra medlemmene. Intet styre kan fange opp alt det som skjer uten at medlemmene følger opp. Det er videre søkt om 72-timers sjekk for -200-flyene også. Søknaden er

sendt til FAA. I den forbindelse har NFO sendt et brev til FAA, Frankfurt, for å belyse sitt syn på saken.

Kurs nr. 2 for kinesere skal, når dette leses, være i gang på Sola. Fly nr. 2 forlater Sola ca. 2. april etter de foreliggende planer.

I alt går vi noen spennende måneder i møte før vi vet hvordan og hvem som forlater oss på grunn av nedskjær-

ingene som skal finne sted. Samtidig har pressens såkalte luftkrig mellom BU og SAS kommet inn som en ny usikkerhetsfaktor. Uansett hvem som startet hva og hvem som vil knekke hvem, så er det norske arbeidsplasser dette går utover. Til sist er det meg og deg det går utover; de store gutta får seg sikkert ny jobb eller en solid fallskjerm.

Jan Kr. Langebro

Bemanningsreduksjon i Braathens SAFE

Så har trussel om dette også nådd Braathens SAFE's tekniske avdeling. På et AU møte den 28.01.93 fikk vi beskjed om at styret i Braathens SAFE hadde vedtatt det anbefalte forslaget fra Administrasjonen om å redusere bemanningen ved Teknisk Divisjon med inntil 62 personer.

I desember 1992 fikk vi ny Teknisk Direktør (TDI), og vi tror at hans første oppgave ble å redusere Teknisk avdelings utgifter med ca. 20 millioner. Den enkleste måten å gjøre dette på er ved å redusere bemanningen med 62 personer. (TDI beregner tre mann pr. million). Dette skal skje i ekspressfart, slik at resultatet kan legges frem som en økonomisk gevinst i sommer. Samtidig opplever vi at forespørsel om merarbeid, skiftordninger og overtid foreligger ang mass.

Som unnskyldning for å sette igang dette benyttes Busy Bee's og Air Nordic's konkurser, samt bortfall av Time Air Sweden som kunde. Alle fagforeningene ved Teknisk Divisjon har nå vært i inn-

ledende møter med avdelingsledelsen i de avdelinger hvor de har medlemmer. Etter møtene sitter de fleste fagforeningsrepresentantene igjen med den følelsen at dette også er tredd nedover avdelingsledelsen. De har problemer med å si seg enige i den foreslåtte reduksjon. Enkelte opplyser at det er "ting" på gang som utvilsomt vil øke arbeidsmengden ved avdelingene, hvilket fører oss nærmere en bemanningsøkning fremfor en reduksjon.

Fagforeningene har i de fleste møtene etterlyst hva avdelingsledelsen gjør for å erstatte bortfallet av nevnte selskaper og hvilke fremtidsutsikter der er. Noen har svart på en måte som best karakteriseres som "liggende hvilestilling og helsvart", mens andre igjen har svart at det er store muligheter for mer arbeid og en lys fremtid.

NFO/BU er av den oppfatning, at det med det inspeksjonsprogrammet og avtalt kundearbeid, ikke er grunnlag for å hevde at det er en over-tallighet pr. dags dato. Det

foreligger også mulighet for mer arbeid i nær fremtid. Prognosene og inspeksjonsprogrammet for 1994 ser dessverre mye verre ut, men det er noe vi og selskapet må bestrebe oss på å bedre.

Vi føler at prestasjonsangsten hos ledelsen er større enn isbiten som bør ligge i magen i denne tiden. Vi har foreslått at den tiden vi har tilgjengelig for å øke arbeidsmengden må utnyttes fullt ut, og at selskapet ikke kan være bekjent av å sparke ansatte den ene uken, for så å ansette dem igjen etter 14 dager - når det viser seg at nye avtaler er i havn.

I Stavanger Aftenblad i dag den 4. mars 1993 ser det ut som om vi er blitt hørt. Adm. dir. Erik G. Braathen forteller at verkstedet har fått så mye å gjøre at nedbemanningen må utsettes en tid. Hva skal en tro om vår tekniske ledelse som i januar måned sier at vi er overbemannet med 62 stillinger, og så gir administrerende direktør i begynnelsen av mars slike opplysninger?

BRAATHENS SAFE

Jeg får lyst til å sakse litt fra en brosjyre som Braathens Helikopter utgir til Braathens SAFE ansatte i Rogaland og Hordaland:

* 1993 blir et viktig år for Braathens Helikopter. Vi skal videreutvikle våre mål, og vi skal arbeide som et lag for å nå målene.

* Det er ingen som skal slå oss når det gjelder punktlighet. Forsinkelser som skyldes faktorer vi selv er herre over, skal det være minimalt av.

* Ved å opprettholde høy kvalitet og sikkerhet, kombinert med god service og vilje til nytenkning, vil vi stå godt rustet i årene som kommer.

* Uansett visjoner, mål og strategi, så er det enkeltmennesket og dets innstilling som avgjør selskapets fremtid.

* Det er utrolig mye kunnskap i selskapet vårt, og

denne kompetansen skal vi utnytte.

* Selvtilliten styrkes når vi vet at det er behov for oss og vår kompetanse. Dette får vi igjen for å utvikle oss fra passivt ansatte til ansvarlige partnere. Ledelsens oppgave blir å legge forholdene og systemene til rette slik at funksjonsbeskrivelsen drar nytte av hver enkeltes definerte kompetanse. Vi er avhengige av at alle ønsker å gjøre en god jobb og synes det er artig å bruke sine kunnskaper.

* Alle medarbeiderne i Braathens Helikopter inviteres til å ta del i prosessen som skal gjøre oss mer slagkraftige. Målet er at vi skal forbedre oss som organisasjon og bedrift. På den måten står vi enda bedre rustet både i driften av dagens kontrakter og i kampen om fremtidige oppdrag.

* Grekerne definerer klokskap som evne til å se

fremover.

Jeg håper BU's tekniske ledelse har lest denne brosjyren, for i den står det mye godt som også de bør merke seg.

Det er blitt slik at vi må skyve på ledelsen ved enkelte avdelinger for å få de opp i stående og slåss for vår felles fremtid. De innehar ikke lederrollen slik vi helst ser den. Holdningen er ledet inn på et destruktivt spor og de bidrar ikke med å oppmuntre, oppildne og engasjere de ansatte for å gi den motivasjon vi trenger for å holde vår posisjon som et ledende flyverksted.

NFO/BU påvirker i beste evne for å få vår tekniske ledelse opp å stå, slik at de som er her i dag også er trygge på at de er her i morgen, hvis de selv vil.

Kyrre Trang
Sekretær NFO/BU



Nediset og klar for pilotsjekk i Tromsø. Foto: Siri Grønskar

Braathens SAFE medlem i Ullevål Business Class?

I en midtsideartikkel i VG leste jeg den 22. september 1992: På fotballkamp på Ullevål stadion må 19.900 mennesker presse seg sammen på snaut tilmålte sitteplasser, forfriske seg med cola i pappkrus og stille sulten med pølse i papir. Greit nok for menigmann, men 1.100 andre på landskamparenaen har det ganske annerledes. Disse hører til fotballadelen. En privilegert kaste som ankommer arenaen to timer før den vanlige tilskuere og oppvartes som konger. På seter som A/S Ullevål stadion har solgt for sesongen - til kr

10.000,- pr. plass. For å komme med i Ullevål Business Class (UBC) må det kjøpes minst 4 plasser for sesongen. Braathens SAFE var en av kjøperne, sto det i avisen. Småpenger, småpenger...

I forbindelse med at Braathens SAFE nå skal justere antall ansatte, er det og skrevet i en informasjon fra selskapet at en skal fjerne en del "luksusgoder", og i min naivitet slo det meg: Stakkar; nå må de ty til pølse med brød og Coca Cola i stedet for indrefilet og rødvin. Det blir liksom

ikke samme stasen med den fotballkampen nå lenger. Å måtte menge seg med almuen og kanskje til og med måtte sitte sammen med en av disse arbeidsledige kunne ta bort hele festiviteten rundt kampen.

Det er noe som heter signaleffekt. Medfører avisartikkelen riktighet, forventer jeg at disse "årskortene" selges eller at jeg får invitasjon til fotballkamp på Ullevål (UBC). Og måtte den beste vinne!

Rolf Dybwad



Reisebrev fra São Paulo

Undertegnede fikk en tidlig morgenstund i januar måned en forespørsel om å reise til Brasil for å følge en C-sjekk på en utleid B737-200 (LN-SUZ) hos ovennevnte flyselskap. Det var kort tid til å bestemme seg og å ordne det som skulle gjøres før avreise. Eventuelle vaksiner/piller utenom en for gulsot, ble det ikke tid til. Tidsfristen var for kort. Antagelig er vi flyteknikere immune mot eventuelle bakterier.

36 timer senere forlot jeg Sola med BA med kurs for London. Jeg forlot et forblåst og regntungt Sola og ankom London i et enda verre vær. Etter en lang tur over Nordsjøen og mye rare holdinger, landet vi på Heathrow nesten tre timer etter avgang fra Sola. Heldigvis var det denne gang rikelig med tid til neste avgang til São Paulo. Mye vind og vær gjorde hoppet fra London til São Paulo til en ca. 13-timers flytur. Da passkon-

troll og toll var unnagjort, var det tid for å finne en drosje som kunne bringe meg til hotellet. Via en form for drosjesentral ble drosje med prislapp fremskaffet, og ut i en hesblesende trafikk bar det. Etter en, for meg, halsbrekkende tur, ankom jeg hotellet lettere sjokkert. Trafikktetthet og hastighet var stor etter våre forhold. Avstanden mellom bilene var fra 3-7 meter enten farten var 20 eller 140 km/t, og da ofte med fire biler i bredden på tre felts vei!

Etter noen timers søvn var det tid for å få kontakt med VASP. Flere timer senere måtte jeg innrømme at jeg ikke kom frem på telefonen. Nye forsøk ble gjort neste dag og jeg fikk kontakt, men rette person var vanskelig å oppspore. Etter mye om og men fant jeg ut at det var bedre å dra til VASP på Aeroporto de Congonhas enn å fortsette å ringe. Denne flyplassen lå mer sentralt til enn den internasjonale

plassen i forhold til mitt hotell. Ved ankomst ble jeg møtt av høytaler-bil, mye politi og en større menneskemengde utenfor vakten hos VASP. Drosjesjåføren slapp meg ikke ut før han fikk rede på hva oppstusset gjaldt, men inn slapp jeg da til slutt. Kaoset viste seg å skyldes at 1300 personer var blitt oppsagt over hele Brasil, og at flyparken var redusert med ca. 50%. Jeg ble fortalt at de nå hadde ca. 25 fly igjen, hvorav en stor del var B737. Under disse forhold kunne en trenge litt moralsk støtte fra en reisekamerat. Men akk; en flytekniker skal stå på egne ben, mener våre ledere.

I følge de planer som ble meg forevist, skulle mitt fly ankomme fredag kveld ved 9-10 tiden og arbeidet startet natt til lørdag. Etter avtale ble det avgjort at jeg skulle følge oppstarten av inspeksjonen og mine følgesvenner utpekt, da disse forsto engelsk best. Språket

i Brasil er portugisisk og alle papirer var også på det språket. De hadde noen sett Maintenance Manualer på engelsk, mens resten var på portugisisk. Jeg dro deretter tilbake til hotellet for å slappe av til nattens arbeid. Ute var nå temperaturen kommet godt over 30 grader og eksosen hang som en vemmelig eim overalt. Høyt støynivå og eksos fra trafikken hang i luften rundt svømmebassenget uten-dørs på hotellet. Det gikk også en stor trafikkåre i tunnel rett under, som sikkert var medvirkende til noe av forurensningen.

Nattens arbeid var raskt unnagjort, da flyet fikk en annen rute enn planen var. Så det ble en fri helg i stedet, men da jeg var alene fristet det ikke til uteliv. Beskjeden fra VASP-ansatte var forøvrig: "Gå ikke ut alene, ikke ha på klokke, fotoapparat eller mye penger"! Kjøreturen hjem denne sene kvelden avslørte et yrende liv av folk i alle aldre og en mengde barer og restauranter. Og det var det jeg så av Sao Paulos natte-liv.

Sao Paulo ligger på en 700-800 meters høyde over havet,

og temperaturen på denne årstiden var svært høy. Enkelte kvelder lå den på 27-30 grader, andre dager var det kraftig torden og regnskyl.

Inspeksjonsarbeidet startet tidlig mandag morgen og gikk over tre skift på grunn av sent innkommet fly. Først ble flyet plassert på en vaskeplass med halvtak, hvor paneler og stoler forsvant. Deretter ble hele flyet vasket ned utvendig. Neste dag var flyet flyttet til hangaren hvor C-sjekken ble utført. Det ble noe vanskelig å følge hele sjekken nøyaktig, da de jobbet døgnet rundt. Men jeg fikk gjøre det jeg var kommet for uhindret. Min vurdering av arbeidet som ble utført er at det var av en jevnt god kvalitet. Visse ting ble gjort annerledes enn hos oss - og mer tungvint. Det jeg fikk se av verksteder etc. gjør at jeg sitter tilbake med et bra inntrykk. Deres problemer var svært like de vi har på det faglige plan. Dog ønsket sjefen for kvalitetskontrollen mer reell innflytelse over snagrapportering og oppfølging av disse fysisk på flyparken. Han kunne tenke seg å gå vekk fra den amerikanske

sertifikatordningen og over til en typerelatert ordning. Da visste han hva slags folk han hadde, ga han uttrykk for. Han likte vårt norske ICAO-type sertifikat.

Det som avvek svært fra våre forhold, var arbeidsmiljøet. Her var det ikke snakk om god ventilasjon før en entret fueltanker, slik vi er blitt vant til. Støv etter maling, sliping og en maler som sprayet rundt en finger - var normalt. Mye kjefting og ukvemsord ble maleren møtt med. Men han var enten döv - eller svært tykkhudet, for han gikk rundt med et evig flir. Han visste hvem som rømte. Jeg antar at de ligger ca. 20 år etter oss angående arbeidsmiljøet.

Pengestørrelser og inflasjon er et alvorlig problem i Brasil. Kalkulatoren hadde ikke nok siffer da vi la sammen hotellregningen. For eksempel hadde jeg glemt å kjøpe barberblader før jeg reiste hjemmefra. Disse fem bladene kostet i Brasil US\$ 23,-, noe de sterkt beklaget da de så min reaksjon.

Dette var noen linjer fra en reisende flytekniker.

Jan Kr. Langebro



FERIE I NICE?

2 roms leilighet til utleie. Beliggende ca. 10 m. utter fra flyplassen og sentrum. Sydvestvendt med stor terrasse, i parkmessige omgivelser og utsikt mot Middelhavet og fjellene. Fullt utstyrt til 4-5 personer. Farge-tv og vaskemaskin. Eget svømmebasseng og tennisbane.



HENV.: EDMUND GROSHENNIG, TLF. OSLTS: 67 59 68 88, TLF. PRIVAT: 22 27 72 50

Til fjerne Østen med B737-200

Jeg hadde i januar den store fornøyelsen av å reise som flight mech. til fjerne himmelstrøk. Oppdraget var overlevering av den andre Boeing 737-200 til det japanske selskapet South West Airlines (SWAL), som har base på stillehavssøya Okinawa, 520 km sør for de japanske hovedøyene. Flyet, med registrering N890FS, var ex-Braathens SAFE's LN-SUQ.

Turen startet tidlig søndag morgen den 17. januar i surt rogalandsvær. Kaptein T. Øyan og copilot Ø. Ellingsen førte flyet, og med på reisen var også to passasjerer.

Første del av turen gikk til Ankara i Tyrkia. Flyplassen ligger på 3000' høyde, så det var en kjølig fornøyelse å være utendørs (-15 C). Etter refueling gikk turen så videre mot neste stopp som var Karachi i Pakistan. Ruten var lagt over Tyrkia og videre over Iran. Sikten fra 37.000' og skyfri himmel over de enorme snøkledde fjellmassivene i dette området var perfekt, og på resten av turen hadde vi like gode værforhold.

Etter ca. 9 flytimer var omtrent halve turen tilbake lagt, og vi ankom Karachi for nattstopp. Her var lite eller ingenting tilrettelagt, så det ble mye venting. Tiden fra landing i Karachi til ankomst på hotellet tok faktisk like lang tid som turen fra Ankara til Karachi. Når endelig taxi var ordnet, startet nok den mest hasardiøse delen av turen. For trafikk-kulturen er et kapittel for seg selv.

Etter en natts søvn på et svært bra hotell, med god



Tidligere LN-SUQ under mellomlanding i Ankara. Foto: Gunnar Hove

mat og alkoholfri drikke (alkohol er forbudt), hadde vi et par timer til rådighet til å ta en titt på byen. Her var det et yrende folkeliv, og familier på fire på en og samme moped var et uvanlig syn for oss. Tungt bevæpnet politi/militære var det overalt, og det var maskingeverstillinger på enkelte gatehjørner. Men trafikkpoliti var det mindre av.

Vel tilbake på flyplassen ble flyet klargjort, og den siste del av S-sjekken utført. Den eneste anmerkning var en C.S.D. som hadde minimalt med olje. Med medbrakt oljepumpe burde det være en kurant affære å få fyllet på, men til vår store overraskelse hadde pumpen feil adapter montert. Etter en del om og men ble turen lagt til Pakistan International Airways (PIA) sin hangar, der de var svært imøtekommende. Pumpe ble skaffet tilveie, og et par hjelpsomme mekanikere ble med for å fylle opp. Som takk for hjelpen ble det

delt ut litt reklameartikler som gjorde stor lykke.

Nå var det endelig klart for take-off fra Karachi. Etter en times tid var det solnedgang, og overgangen fra dag til natt går fort på disse kanter av kloden - og natten er beksvart. Etter å ha passert India og Bengalbukten, landet vi i Bangkok ved midnatt. Her var det behagelig temperatur på 27. Vi ble der henvist til en cargoterminal i utkanten av flyplassen, så det var alt vi fikk sett av denne byen.

Etter å ha fått ombord litt catering og fuel, ble kursen lagt for Okinawa. Vi krysset Thailand, Laos, og passerte sør for Hong Kong - og fløy videre over Taiwan. En times tid før ankomst kom soloppgangen, som var et fantastisk syn. Etter en reise på 18 flytimer landet vi presis på meldt ankomsttid på Naha Airport. På grunn av sterk medvind på mesteparten av turen, hadde vi tatt inn nærmere to timers flytid! Nå var "jobben" utført, og fly-

BRAATHENS SAFE

et hadde oppført seg svært så eksemplarisk.

Om kvelden var vi invitert av SWAL til et overrekkelser-party, som var arrangert på en ekte japansk restaurant. I garderoben måtte sko tas av, så det var en fordel at sokkene var noenlunde hele. Her ble vi så servert en rekke japanske retter, med tilhørende drikke. En del av rettene var litt uvante, blant annet var rå fisk litt tungt å få ned. Stolsetene sto rett på gulvet, så en kunne ikke

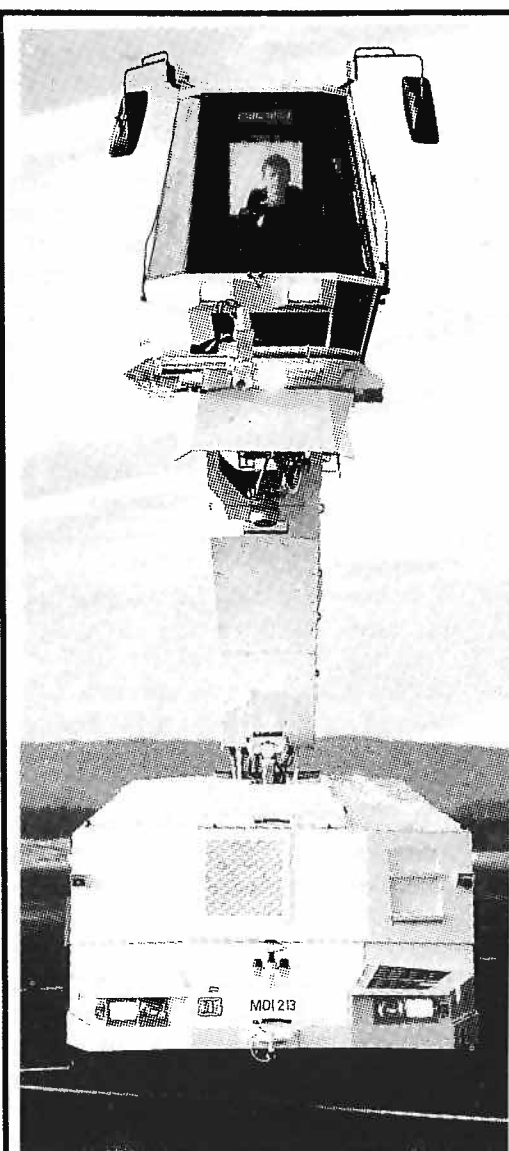
ramle av stolen, hvis det skulle bli litt i meste laget av nasjonaldrikken sakè.

Etter halvannen dag i Naha Okinawa reiste vi med Japan Airlines til Tokyo, hvor vi hadde to dager til rådighet. Vi bodde på et fantastisk hotell til den nette sum av kr 2.000,- pr. natt. Fra 29. etasje var det panorama-utsikt over byen. Tokyo var ellers den rake motsetning til kaoset i Karachi. Her var det system i sakene og alt gikk knirkefritt. Butik-

ker og kjøpesentre var det masse av, og vareutvalget var stort. Men prisene var også høye.

Nå sto hjemreisen for tur, og den gikk med KLM sin 747-400 direkte til Amsterdam, over Sibir. Overgangen var stor når en etter 12 timer i jumbojet skulle gå over i en Fokker 50, som fraktet oss til Sola. Nå var det blitt fredag kveld, og en opplevelsesrik tur var over.

Gunnar Hove



MDI 213 DE-ICER FROM HÄGGLUNDS MOELV IN NORWAY

- TOTAL ECONOMY
- SAFETY
- OPERATIONAL EFFICIENCY
- MODERN TECHNOLOGY

These are major factors to consider when searching for the latest in de-icer technology. That is why HÄGGLUNDS MOELV believe you should evaluate the MDI 213 de-icer concept whenever you plan to update your de-icer equipment.

HÄGGLUNDS MOELV

PO Box 244, N-2391 Moelv, Norway

Telephone +47 65 685 00

Telefax +47 65 670 56. Telex 76350 haamo n

Widerøe Norsk Air

Særavtalen i havn

Endelig har vi blitt enige om vår lokale tilleggsavtale, som har vært en kilde til mange diskusjoner i løpet av det siste året. Noen store endringer har det ikke blitt, men alt i alt er vi rimelig fornøyde med den. Det ble fristet med en del "gulrøtter" for at vi skulle oppgi dagsemuligheten, men den har vi altså beholdt slik som den står i NFO's vedtekter. På flere punkter har vi nærmet oss den avtale som Widerøe har, ikke helt uten grunn, for vi har etterhvert fått et godt samarbeid med foreningen i moderselskapet, og det ser ut til at det blir øket samarbeid på alle plan i fremtiden.

Noe generelt lønnstillegg for 1992 ble det ikke på oss. Resultatet for fjoråret var heller dårlig; dette til tross for at vi i 1992 fraktet flere pax. enn noensinne. Allikevel ble belegget langt under budsjett (hvor realistisk budsjettet var, er en annen sak). London-ruten ble stoppet før jul, kanskje den aldri burde vært startet?? I tillegg til dette, ble Norsk Air påført et betydelig tap etter Investa-konkursen. Blant annet som følge av dette er det nå store organisasjonsmessige endringer på gang, og her, som i så mange andre bedrifter, er det de ansatte som dessverre må ta den største støytten. Foreløpig er ingen teknikere berørt av disse tiltakene, til det er vi få nok som vi er. Det eneste vi kan si med sikkerhet, er at det er usikre tider vi går i møte!

I midten av januar hadde undertegnede gleden av å kjøre opp med våre 3 siste fagarbeidere som har tatt basic kurs, og det betyr at (med unntak av en plate-mann), alle på gulvet er teknikere nå. Dette er selvfølgelig med på å gjøre teknisk avdeling mer fleksibel, og utvilsomt styrke avdelingen på alle plan, særlig med tanke på ferieavvikling, kurs, sykdom, o.l.

I skrivende stund er undertegnede, samt de andre fire skiftlederne, på flytypekurs hos Widerøe i Bodø. Det er Dash-7 som er på timeplanen. Dette gjenspeiler noe av fremtidsutsiktene våre, planen var tidligere at det skulle settes inn en Dash-7 til sommeren, men på grunn av Busy Bee-konkursen får vi muligens en maskin tidligere.

Nettopp spørsmålet om fremtidig flytype er en av de store samtaleemner for tiden; pr. i dag er det EMB-120 vi opererer, men det er

etter sigende allerede gjort forsøk på å selge disse. Signaler fra ledelsen går imidlertid ut på fortsatt bruk av våre fly en tid, med styrking/eventuelt utskifting til Dash-7 på kort sikt. Det er også nevnt mulig innleie av Dash-8 som et alternativ. Det er sannsynligvis et mål å ende opp med en enhetsflåte av Dash-8 på sikt, og at TRFNC blir en WF-utebase.

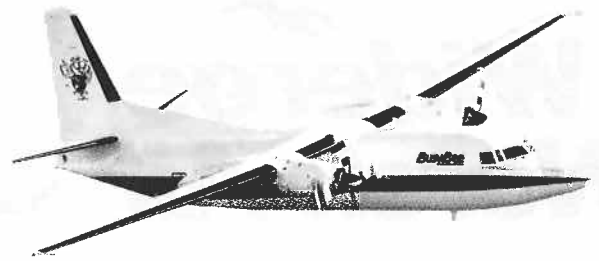
Vi har litt problemer med å forstå logikken med å skifte ut våre EMB-120 med Dash-7, selv om det er på kort sikt; flyene våre er som skreddersydd for rutenettet vårt, noe som vanskelig kan sies om Dash-7, og selv om kapitalkostnadene er høyere, så er driftskostnadene adskillig lavere enn med DHC-7.

Foreløpig er det mange ubesvarte spørsmål, men det vi selvfølgelig er mest opptatt av er om arbeidsplassene blir opprettholdt her på Torp, og i så fall hvor mange??

Paul Lingjærde



LN-KOC på Torp. Foto: Paul Lingjærde



De eneste som ikke har gitt opp vår postkasse er NFO. Vi setter stor pris på denne eneste kontakten til fly-bransjen, og vi vil prøve å videreformidle så mye som mulig til resten av avd. Busy Bee's tidligere medlemmer. Dette blir skrevet i all hast da INFO-redaktøren valgte å fylle opp vår postkasse i starten av vinterferien... en ferie kun for noen privilegerte... ferie?? Ferie fra hva...

Her sitter vi da etter over to måneder i arbeidsledighet. Vi leser og hører om "krig" mellom Braathen SAFE og SAS. Sammenslåing av SAS, KLM, SWISSAIR og AUSTRIAN. Varslede reduksjoner i Braathen og frykt for reduksjoner blant ansatte i SAS. Vi leser også om en samferdselsminister som setter mest pris på SAS og Europa. Innimellom dette prøver vi utenfor sidelinjen på noen spede jobbforsøk, og hva møter vi? Jo, i Fred Olsen foretrekker en FE'er fra Falcon Aviation, Malmö, SVERIGE. I Line Maintenance SAS, Norge, er en 10 personer under budsjett, men får ikke ansette på grunn av tidligere sammenslåing av SAS/LIN og "plutselig" altfor mange folk i Sverige. Der har svenskene tatt fler gullmedaljer enn oss. Nei, lystelig ser ikke fremtiden ut for noen som ønsker å fortsette i flybransjen. Det må jo være litt av et tankekors for politikere og ansvarlige innen arbeidsmarkedsetaten at arbeidsledigheten opprettholdes på grunn av sysselsetting i et naboland. I tillegg kan vi ikke søke jobb i EF-land fordi Norge står utenfor. Forstå det den som vil.

Det var ikke dette vi skulle

skrive om, men innledningen ble bare så veldig lang. Det som var Info-redaktørens oppfordring, var å skrive litt om hva vi i Busy Bee har opplevd forut for konkurransen i desember 1992. Som de fleste vet, fikk vi oppsigelse som årets jule-



gave overlevert den 23. desember 1992. Et psykologisk tidspunkt som eierne burde skamme seg over. Vi hadde levd på kanten av stupet i to og et halvt år, men sjokket er der uansett hvor forberedt en er.

Årsaken til konkurransen var mange - og kan trolig spores helt tilbake til 1988. Vi ansatte ble på et tidlig tidspunkt informert om "rikets tilstand", og høsten 1990 ble grunnlaget lagt for den første "pakken" med besparelser. Forut for dette hadde vi hatt to år med

lønnslov og de begrensninger dette la på lønnsutviklingen. Noe vi antar også selskapet hadde nytte av. Denne første tillits-erklæring skulle gjelde for 1991 med mulig forlengelse inn i 1992. Overtid skulle reduseres til 40% og 80% satser. All overtid skulle avspaseres. Diett skulle fryses og reduseres med 30%. Lønnstopp. Ingen årsopprykk.

Vi hadde en ny runde i desember 1991 gjeldende for 1992. Kravet var ytterligere 5% ned i lønn. Ingen årsopprykk. 6 dagers ekstra permittering uten lønn i løpet av de 4 første månedene. Overtidsgodtgjørelse fortsatt på 40% og 80% satser. Vi la frem regnestykker som ville gi større besparelser enn det selskapet hadde foreslått. Disse gjorde at vi i teknisk produksjon slapp 5% lønnsreduksjon og 6 ekstra "fridager" uten lønn. Vi ga i tillegg avkall på toaletttillegg og flight-mech.tillegg. Forøvrig ble ingen av våre sparetiltak gjennomført, da vi hadde tråkket i Braathen's salat. Resultatet av dette ble at besparelsene slo ut forskjellig fra gruppe til gruppe.

I løpet av dette året fjernet selskapet alle skiftlederstillingene. De sparte 5% lønn på fire mann, og vi fikk en arbeidssituasjon hvor vi gikk skift uten styring.

Ut på høsten ble det tatt opp som et krav fra selskapet at det skulle innføres dobbel-signatur. Vårt

kontrollørtillegg på 10% skulle dermed bortfalle. Dette ble det ikke noe av, da en ikke var klar over konsekvensene da forslaget ble lagt frem. Det ble også ført kollektiv avtaleforhandlinger dette året som skulle gjelde for 1993 og 1994. Her ble det blant annet ytret ønske fra selskapet om bortfall av skifttillegget da det ikke lenger var behov for skift på Fornebu.



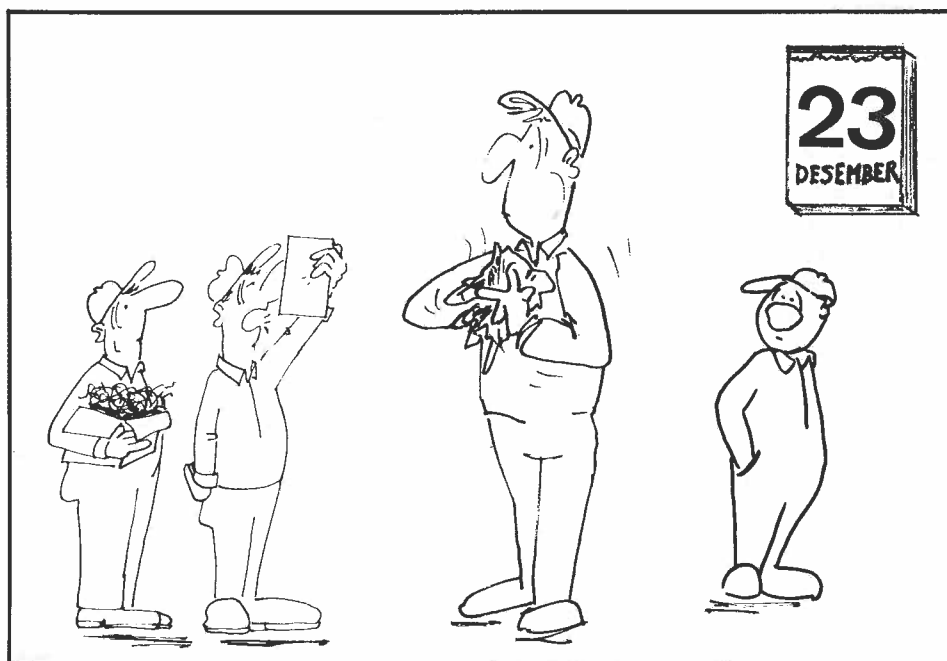
Allikevel skulle vi være tilgjengelig til alle døgnets tider både på Fornebu, i Stavanger, i Bergen og i Trondheim. Dette som alt annet rant ut i sanden i løpet av året. Det var ingen tvil om at vi la ned mange kreative timer for å finne løsninger og svar på problemstillinger; problemstillinger som selskapet bare hadde kastet ut til foreningen uten å ha lagt nevneverdig arbeid i det selv.

Det å jobbe under slike forhold gir ingen god arbeidsmoral, og vi tror mange av oss måtte helt ned i kjeller'n for å finne arbeids-

glede og spirit. Rundt oss forsvant kollegaer på grunn av reduksjonene; særlig på flyger- og flyvertinnesiden. Kontorsiden ble heller ikke spart for reduksjoner. Vi på teknisk avdeling ble forskånet for de store innhugg på grunn av at folk fant andre alternativer. Allikevel greide vi å holde humøret oppe. 1992-budsjettet var blitt lagt opp med underskudd og regnskapet viste en forbedring utover året. Budsjettforslaget for 1993 ble lagt frem med tilnærmet balanse. Vi øynet et lys i enden av tunnelen.

ENDELIG!!

Men hva skjer? Nye reduksjoner av ansatte. Parkér alle F-27-200. Alle ned 15% i lønn og diett. Vi hadde ikke annet valg enn å akseptere dette. Selskapets ledelse gikk til styret med disse besparelser inkludert i 1993-budsjettet. Resultatet vet alle. Selskapet ble levert til Skifteretten den 17. desember 1992. Våre tiltak hadde over hodet ikke hjulpet. Dette var tiltak som hadde betydd mye for hver enkelts privatøkonomi, men ikke for selskapets.



Vi vil trekke frem kun én sak som var en del av Busy Bee's ryggrad: Forsvarskontrakten. Denne mistet vi etter 15 år på grunn av samordningen mellom sivile og militære ruter som SAS overtok. Så går vi litt videre i kabalen og ser hvordan Braathen SAFE kanskje kan bli "spist" opp av SAS og Opseth, for så kanskje å se at SAS Norge, Sverige eller Danmark blir spist opp av KLM, SWISSAIR, AUSTRIAN. Er det slik vi skal få det?!? Er det slik vi vil ha det ??

Vi som nå står utenfor setter stor pris på de tiltak NFO har gjennomført, ref.

vedtak på siste representantskapsmøte. Herunder også punkter til behandling på

NFO's tariffkonferanse den 16. mars.

Hilsen oss passive og arbeidssøkende fra avd. Busy Bee

Litt senere . . .

Opp av asken stiger etterhvert et nytt selskap. Vi tidligere ansatte leser om det som alle andre..... i avisen. Norwegian Air Shuttle.

Det starter flyvninger på Braathens vestlandsruter - som i Busy Bee sine dager. På den tekniske siden tas det inn to mann. Det er allerede en planlegger på Fornebu som jobber for boet.

Det er altså NAS som starter flyvninger med konkursboets driftstillatelse - eller er det konkursboet som flyr med NAS innleid??

Det virker også noe uklart hvor de ansatte er ansatt. I boet eller i NAS? Det vi kan se fra sidelinjen er at hele den gamle Busy Bee-organisasjonen starter opp igjen og leier inn tekniske tjenester fra Braathen SAFE. På denne

måten kan en ansette så få som mulig. De rettighetene gjennom arbeidsmiljøloven tidligere ansatte har om fortrinnsrett ved oppstart av ny drift unngåes.

Det som nå gjenstår å se, er hvor mange som får fortsette i NAS, når de får sin egen driftstillatelse.

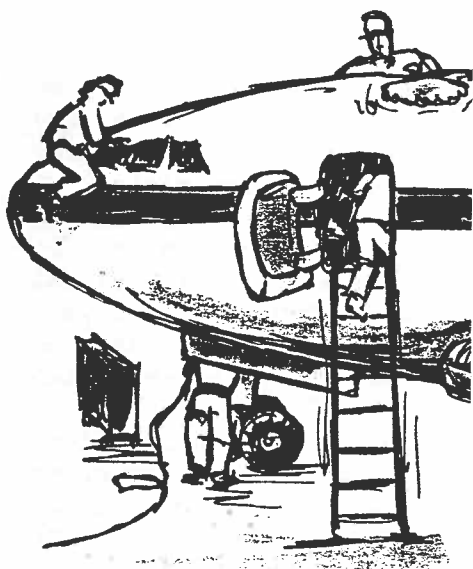
"Fra sidelinja"



STERLING AIRWAYS^{AS}



Sterling fortsatt på Gardermoen



Vi har et turbulent år bak oss, og mange medarbeidere har måttet slutte.

Vi var alle uten jobb 1. november 1992. Den 11. november ble to mann tilbudt jobb. De fire som var igjen i selskapet syntes det var en god idé å dele på dette. Resultatet ble 50% ansettelse frem til 1. april, og det forhandles nå om fulltidsansettelse fra 1. april.

Trafikkgrunnlaget for sommeren blir en B-727 stasjonert her på GEN med 12 flighter pr. uke. Sommerprogrammet for Sterling totalt blir 6 stk. B-727-200

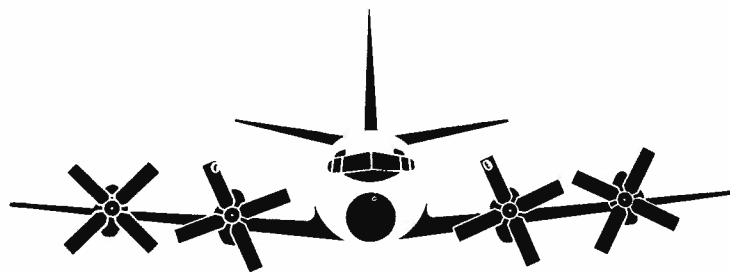
og to stk. B-757. Flyprogrammet etter 1. november 1993 er helt i det blå. Alt tyder på at selskapet igjen vil kjøre på sparebluss med kun 5 stk. B-727 i produksjon.

Sterlings aliansepartner, Transwede, sliter meget tungt med for mange fly. Et nærmere samarbeide tvinger seg kanskje frem, eller vi får en endelig løsning.

Spies-consernet Conair har også skåret inn til beinet etter store tap. Fremtiden i charter ser med andre ord ganske mørk ut.

Ivar Korsvold

Samarbeid kan sikre arbeidsplasser



Jeg kom forleden over en artikkel i en herværende dagsavis som tok opp frykt for ledighet blant flyteknikere. Der sto det blant annet: Sitat: I dag utfører SAS tungt vedlikehold på Forsvarets Hercules og Orion-fly, i tillegg til arbeidet på selskapets DC-9 og MD-80 flåte. Sitat slutt.

Vel og bra, men i denne sammenheng vil jeg gjøre oppmerksom på at dette er en

kontrakt som SAS har i samarbeid med Fred Olsen. Med en kontraktbundet fordelingsnøkkel gis Fred Olsen mulighet til å utføre og innkassere en tredjedel av arbeidsmengden. Dette er vi godt fornøyd med og strekker oss langt for å ivareta og opprettholde våre forpliktelser.

Inneværende periode av Iran - Hercules, har vi dekning på alle felt av arbeids-

oppgavene. Fra arbeidsledelse, kontroll, reservedeler, struktur, NDT, og ikke minst en dyktig stab fagarbeidere som ivaretar selve produksjonen. Alt i alt tror jeg dette positive samarbeidet er med på å styrke begge parter og gir et bidrag til å sikre arbeidsplassene på Fornebu inntil videre.

Sverre Mauroy

Nyvalgt styre i NFO avd. FOF

Etter avholdt årsmøte og nyvalg i foreningen, har følgende personer påtatt seg styreverv for det kommende året. Her følger en kort presentasjon av de tillitsvalgte:

Som formann rykket Keith

Hudson opp. Han har flere år bak seg i avdelingen som nestformann. Opprinnelig er han fra England, men bosatt og langpendler mellom Rykkinn i Bærum og Hovet i Hallingdal, hvor kone og barn holder til. Hans daglige hovedbeskjeftigelse er

delansvarlig for teknisk drift av vår HS-748 med kjennetegn LN-FOM. Det betyr også en del reisevirksomhet på kryss og tvers av landet i form av vår kontrollflyvning for LV. Han er også representant for TK-komiteen.



Mye flyging for Fred. Olsen om dagen. Foto: Sverre Mauroy

Jostein Øveraasen er nyvalgt nestformann. 28 år og opprinnelig fra Fagernes. Han jobbet i Luftforsvaret i perioden 85-88, og han er teknisk befal på Andøya med Orion som sitt arbeidsfelt. Med sin bakgrunn og praksis var veien kort til å bli flytekniker på vår L-188 Electra. Daglig line service og maintenance for å holde våre fly i tipp topp stand er hans hovedoppgave. Han er også representant i SU-komiteen.

Neste mann på listen heter Helge Bendiksen. Han er Andøyaværing, og også han har sin utdanning fra Kjevik og Luftforsvaret. Naturlig

nok ble hans arbeidsfelt Orion på hjemmebane i perioden 82-84. Han har videre flere års erfaring på motorverkstedet i FOF og foretar de fleste motorskift på rekordtid sammen med sine andre arbeidskollegaer. Han er utdannet som tekniker på Electra og er gull verd når

motorproblemene hopper seg opp. For tiden bistår han i kontrollavdelingen på C-130 og er ansvarlig for tilsynet og kontroll av motorene ved Iran-inspeksjonen på Fornebu. Han representerer i TU-komiteen.

For min egen del inntar jeg

de bakre rekker som styremedlem og prøver også å fange inn noe stoff til INFO. På vegne av avdelingen takker vi det forrige styret for innsatsen - og ønsker de påtroppende et godt arbeidsår.

Sverre Mauroy



Widerøe

Dash 8 – endelig!

Fredag 18. desember 1992. Dette vil forbli en historisk dag i Widerøe. Denne dagen ga Stortinget de nødvendige garantier til Widerøe for total utskifting av flyparken. Selskapet fikk også konsesjon på kortbanenettet frem til 1. januar 1998. Dette betyr innfasing av 15 stk. Dash-8 med

glasscockpit og dermed har den moderne tidsalder også kommet inn i Widerøe's fly.

Kursaktiviteten er allerede kommet godt i gang. Vi har hatt fem flyteknikere på typekurs i Canada, og det har i tillegg vært personell fra skoleavd., kontrollavd., ingeniøravd. og avionikk-

verkstedet på kurs der. Det første typekurset for Dash-8 på Widerøe's skoleavdeling startet allerede 22. februar, så en må virkelig si at opplæringen har fart på seg. Job training for de første skal foregå hos operatør i Europa. Dette fordi de to første flyene er planlagt levert ca. 16. mai 1993, og



Widerøes Dash 7, snart historisk

da bør Widerøe ha de første teknikere med papirer klar. For etter det som er planlagt, skal Dash-8 fly på rute i løpet av juni.

I år får selskapet levert fire Dash-8, og innen utgangen av 1996 skal alle være levert. Denne innfasing av nye fly betyr at selskapet har fem Dash-7 og elleve Twin Otter å selge ut. To Dash-7 ble solgt til et leasingselskap for et par år siden. Twin Otterne er det nok lettest å få solgt; det blir nok litt vanskeligere å selge unna de fem Dash-7 flyene.

Hvilken betydning denne overgangen til nye fly vil få for de ansatte i selskapet, og ikke minst for

oss i teknisk avdeling, vil bare fremtiden vise. Men direktøren for driftsdivisjonen har antydning i et avisintervju at mellom 60-90 arbeidsplasser er i fare i Widerøe når innfasingsperioden er over. Disse tallene må nok regnes som svært teoretiske og nokså avhengig av hva selskapet har av oppdrag i 1996/1997 og om antall fly er 15 stk. Dash-8.

I forbindelse med at Norsk Luftfartssenter er under bygging i Bodø, har Widerøe som første sivile bedrift inngått leiekontrakt av 272 kvadratmeter. Her skal selskapet etablere en cabin-simulator og to undervisningsrom. Men selv om dette senteret med flymuseum blir

liggende i Bodø, så får vi håpe at SAS og Braathen SAFE ikke uteblir helt. Det ville være trist.

N. Terjesen

NFO avd. WF's styre 1993:

Knut Fløtten	Formann
Nils Terjesen	Nestformann
Rolf Skindlo	Kasserer
Jens Valdal	Styremedlem
Jan A. Røhme	Styremedlem
Trygve Tessen	Tariffkomite
Jens Valdal	TU-komite
Jan A. Røhme	SU-komite
Knut Fløtten	Sentralstyre
Rolf Skindlo	Sentralstyre
Nils Terjesen	Støttekasse
Nils Terjesen	INFO
Gunnar Johnsen	TU-formann

Widerøe trofast kunde hos de Havilland i 60 år

Med kjøpet av 8 stk. Dash 8, viderefører Widerøe sitt 60 år lange kundeforhold til de Havilland, en avdeling av det verdensomspennende Bombardier konsernet. Widerøe har vært en trofast kunde hos de Havilland fra starten av i 1934, hvor selskapets første fly var en de Havilland DH-60 Moth. I 1953 kjøpte man en DHC-2 Beaver, tett etterfulgt av flere DHC-3 Otter på flottører i 1954. I 1968 tok Widerøe steget over til landfly og valget falt på DHC-6 Twin Otter. En trofast og solid sliter på kortbanenettet. Den første Dash 7 fikk selskapet i 1981. I år slutføres rekken så langt med kjøpet av Dash 8-100B. Flyet er utstyrt med 2 motorer fra Pratt & Whitney. På PW121 er motorytelsene økt fra 2000 shp (share horse power) til 2150 shp. pr. motor. Dette bedrer STOL

egenskapene. -100B har også høyere minima for crosswind. På de fem første stolradene er det montert ekstra vibrasjonsdemping. Tuned Vibration Absorbers (TVA). Dette skal sikre en ekstra stor passasjerkomfort ombord.

Per Helge Røbeek, teknisk og

operasjonell sjef i Widerøe, opplyser at man regner med at Dash 8 flyene i gjennomsnitt vil fly mellom 2.000 og 2.300 timer hvert år. Med en gjennomsnittlig flytid på 27 minutter pr. leg, vil dette gi mellom 4.500 og 4.800 cycles pr. år.



Widerøe flyr i dag på 37 flyplasser i Norge, hvorav 25 har 800 meters rullebane. De første flyene vil allerede i år bli satt inn på Widerøe's ruter fra Bodø til Trondheim, og på rutene til Lofoten (Vesterålen).

I tillegg til de 8 bestilte flyene av typen Dash 8-100B, har Widerøe opsjon på ytterligere 7. Herav 4 av typen Dash 8-300. Disse 4 er øremerket for Widerøe Norsk AIR. Flyene skal operere på Widerøe Norsk AIR sine ruter

på Sandefjord, Skien, Stavanger, Bergen og Trondheim. Med dette vil Widerøe/Widerøe Norsk AIR på sikt kunne operere med en enhetsflåte, med de driftsfordelene dette gir.

Knut



Formasjonsflyging over Vesterålen

Rekrutteringsundersøkelse fra Norsk Aero Klubb

NFO har blitt forspurt om å bli med i en spørreundersøkelse blandt luftfartspersonell i Norge. Dette er et prosjekt som forsøker å kartlegge mønstre for yrkesvalg innenfor luftfarten i Norge. Det er Norsk Aero Klubb som arrangerer denne undersøkelsen. Alle NFO

medlemmer får derfor et spørreskjema vedlagt dette nummeret av INFO. For å få et godt underlagsmateriale å bygge på, er det viktig at du tar deg tid til å fylle ut og returnere vedlagte spørreskjema. Det er hyggelig at vi i NFO blir tatt med på denne undersøkelsen.

I Luftforsvaret er prosjektet allerede gjennomført, med en utrolig høy svarprosent. La oss i NFO vise at vi ikke er dårligere. Norsk Aero Klubb gjør en kjempeinnsats for flymiljøet i Norge. Fyll ut og send inn svarskjemaet i dag !!!

Knut

Line Maintenance og styringsverktøy?

I 1992 bestilte Fleet Management og Line Maintenance en gjennomgang av virksomheten på linjestasjonene av en konsulent fra Mc-Donnell Douglas. Mannen Jim Michel, reiste rundt på stasjonene og samlet data. På Basene fikk han de informasjonene ledelsen mente han skulle ha. På denne bakgrunn laget han en rapport som inneholder en forklaring på hvordan rapporten er bygget opp, hvor data er hentet og en mengde tabeller og diagram. Disse går både på mengden av oppgaver som blir utført på de forskjellige stasjoner og økonomien i dette.

I forbindelse med Ressurs-optimaliseringen innen Line Maintenance Norway (LMN), fortalte OSLTS-H og OSLOM at dette var styringsverktøyet som ble brukt innen Line Maintenance (ML). I følge rapporten ville man spesielt se på BGOOM og GOTOM da disse stasjonene lå under gjennomsnittet. BGOOM ble i denne sammenheng bedt om å se på rapporten og finne ut hvor man skulle sette inn ressursene for å forbedre resultatet.

BGOOM nedsatte derfor en komite for å se på dette. Vi hadde i grunn ganske god trening på dette, da det ikke er mer enn et år siden vi selv gikk igjennom hele virksomheten i BGO og selv lagde en rapport om driften. Vi startet derfor med å gjennomgå J.Michel's rapport punkt for punkt. Vi fant dessverre en mengde feil i tallmaterialet. Noen på grunn av misforståelser mellom J.Michel og de som hadde gitt ham informasjonene. Både i BGO og sentralt. Når disse feilene

blir korrigert, viser det seg at BGOOM kommer ut over gjennomsnittet.

Vi fant det også nødvendig å se på tallene for noen av de andre stasjonene. Spesielt de danske, da disse ble brukt som eksempel på hvor effektivt man kunne bli. Ålborg (AALOM) ble spesielt nevnt, da diagrammene her viste en skyhøy effektivitet sammenlignet med de andre stasjonene. Det viste seg raskt at man her har vært litt unøyaktig med opplysningene. Man har kun regnet med bemanning og lønnskostnader for 1/5 mann. Dvs. kostnadene til en mann i CPHML, dividert på fem linjestasjoner i Danmark. En årslønn på Dkr. 64.000, pr. stasjon. Man har dessverre glemt å regne med fire mann man leier inn fra et eksternt firma i AAL.

I rapporten finnes det kun tre linjestasjoner AAL, AAR og KRP. Ettersom man har delt utgiftene på fem, må man øyensynlig også ha glemt å ta med Søndre Strømfjord (SFJ) og Thule (THU) i tabellene. Vi fant også en del feil ved andre stasjoner, uten at dette

gjør dramatiske utslag.

I midten av desember oversendte vi våre kommentarer til TS-H og ba om at disse ble gjennomgått og lagt inn i tabellene, slik at man hadde et korrekt materiale å arbeide med. Hele rapporten ligger på en diskett som flere i ML har tilgang til. Det er fullt mulig å legge inn de korrigerte tallene. Det vil gi et riktigere bilde av driften innen hele området.

Vi har dessverre til nå ikke fått noen tilbakemelding på at man har reagert på vårt arbeid. Det er dessverre en kjennsgjerning at man fortsatt bruker den originale utgaven av rapporten når man diskuterer den videre drift. Jeg synes det er tragisk at man velger å overse de feil som ligger i rapporten. Dette til tross for at de har blitt påpekt og dokumentert. Spesielt når man er i en situasjon hvor lønnsomhet settes opp mot arbeidsplasser og personers framtid i SAS.

Odd Haldar
BGOOM



Vegar Viking på tarmac i Tromsø. Foto: Siri Grønscar

50% av alle kurs er kansellert i år

Det er trist å konstatere at halvparten av all planlagt opplæring i Line Maintenance Norway i år har blitt kansellert. Nå har det vært vanlig med kanselleringer tidligere også, men ikke i nærheten av det volumet vi har opplevd i år.

Hovedårsaken er bemanningsmangel. Vi har ikke avløsere. Skiftene kan ikke avgi folk osv osv. I tillegg har vår lokale Line ledelse lagt seg ut med både SAS Commuter og Scanair om hvem som skal betale for opplæringen. Res-

ultatet er at alle disse kursene har blitt kansellert. Uansett tror jeg ikke vi hadde hatt folk å sende likevel. Så det kan jo være det samme.

Hva bruker våre konkurrenter av ressurser på opplæring? Bernhard Bialojan, general manager of quality assurance and technical inspection i Lufthansa, sier at man i Lufthansa bruker årlig mellom 8 og 9% av den ansattes arbeidstid til opplæring. Stewart John, engineering director i Cathay

Pacific, anslår at der i gården bruker man rundt 15% av arbeidstiden til opplæring. Han nevner spesielt de gode erfaringene man har med å kjøre teknikerne grundig i simulator.

Til slutt kan nevnes at Air France i fjor brukte over 700.000 arbeidstimer i opplæring av sine flyteknikere. En vesentlig del av dette var continuous training. Eller det vi kaller brush-up.

Knut



Kompetanse og økonomi

Flyindustrien har, historisk sett, vært knyttet til skipsindustrien. Ord og uttrykk, komandolinjer osv. er kjent innen begge grener. Det sterke internasjonale samarbeidet er også en fellesnevner innen disse industriene.

I årtier har norske skipsmannskap vært kjent for sitt høye kompetansenivå, og sitt gode sjømannskap. Det høye kompetansenivået, og dermed kostnadsnivået, har dessverre ført til at skipsindustrien nå benytter mannskap fra områder hvor kompetansenivået ligger vesentlig

lavere. Lønnskostnadene blir selvfølgelig deretter. Innen skipsindustrien har fri konkurranse lenge vært praktisert, og kostnadsnivået har dermed vært det styrende. Alle nasjoner har hatt forskjellige kompetansebevis (sertifikat), men med svært forskjellig nivå. Felles for disse har vært at de alle ligger over et internasjonalt minimumsnivå. Denne dreiningen har pågått i flere år, og i den senere tid har man sett langtidsvirkningene, med et stort antall forlis og katastrofer, hvor årsaksforholdet synes å kunne spores til

manglende kompetanse og erfaring.

Flyindustrien er nå inne i en omstilling, hvor man i Europa skal innføre et nytt regelverk gjennom J.A.A. (Joint Aviation Authority). Nye sertifikatbestemmelser er på trappene. For oss innen teknisk i Skandinavia vil bestemmelsene bli en svekkelse. For andre deler av europa vil det bli en skjerpelse. De nye bestemmelsene er dog minimums krav, og det er grunn til å tro at de skandinaviske myndigheter vil legge nivået

nært opp til det vi har i dag.

Innen SAS (Line Maintenance Norway, LMN) har vi i en årrekke hatt et utvalg (Skole- og Opplæringsutvalg) hvor opplæringsformer og behov har blitt behandlet. I våre håndbøker, som omhandler opplæring og kompetansekrav, er etterutdanning klart spesifisert for de flytyper SAS opererer. Dette er krav som både NFO og de som er ansvarlig for kompetansenivået innen LMN er enig om og som man søker å opprettholde.

Man har i den senere tid kommet opp i nye problemstillinger som NFO har vondt for å akseptere. Det er spesielt to vinklinger som bør belyses.

Det første; Bemanningssituasjonen i forhold til etterutdanning. Innen LMN, og spesielt på Linjestasjonene har man nå redusert bemanningen slik at det ikke er mulig å ta folk ut av produksjonen for å delta i utdanning generelt og etterutdanning spesielt. Dette vil på sikt senke nivået

drastisk. De få MD80 brush-up kursene som har blitt gjennomført har til fulle bevist at kompetansenivået nøye bør overvåkes. MD80 Brush-up kursene som var satt opp i vårsemesteret 1993 er nå flyttet på ubestemt tid.

Og det andre; Hvem som skal betale for utdanning har blitt et stort problem. Så lenge jeg har deltatt, har det alltid vært slik at når man selger tjenester (fremmedhandling), har man solgt en tjeneste som, innen Line Maintenance, har vært Check, feilretting osv. Kompetansenivået har selvfølgelig blitt holdt på det samme nivå som man selv holder innen egen drift. Kontraktprisen har like selvfølgelig dekket den påkrevde utdanning.

Problemstillingen har derfor blitt:

Kan vi leve med to kompetansenivåer. Ett for SAS opererte fly og et annet (les lavere) for de som kun er delvis eid av SAS, og kanskje et tredje for eksterne kunder. Alt avhengig av den/de som

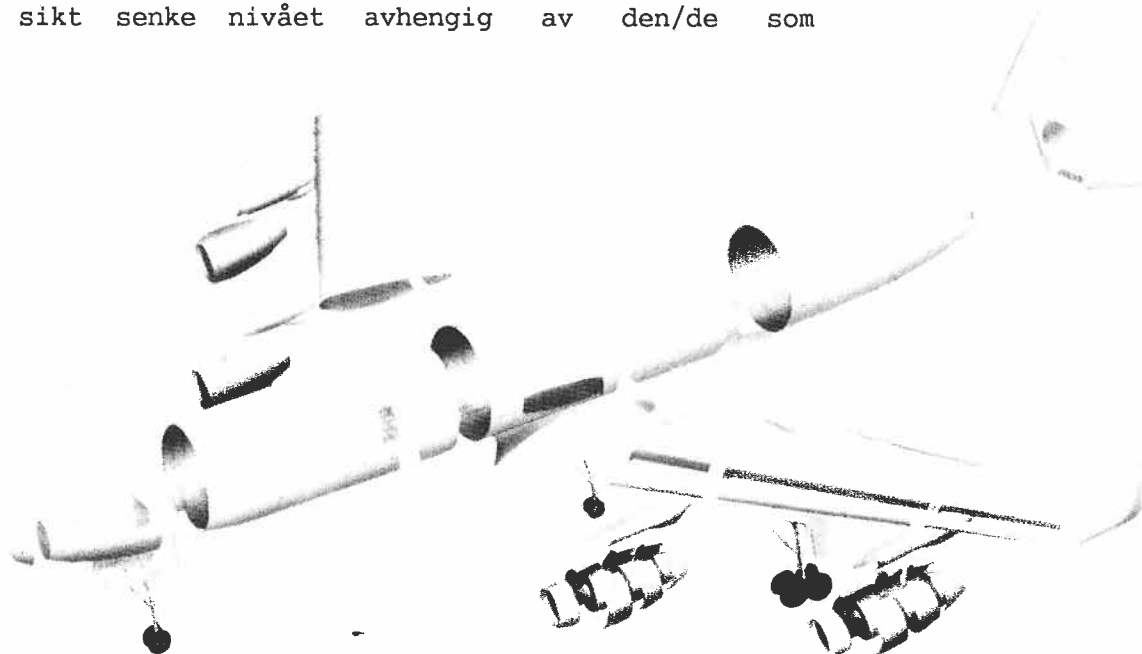
skriver kontrakten?

For meg synes dette vanskelig, og det er tydelig ikke like lett å akseptere innen LMN heller. For kundene som kjøper en SAS billett bør det også være interessant. De tror antakelig at SAS er SAS. At flyene med propeller opererer etter andre og lavere normer, fremgår ikke av noen brosjyrer eller prislister.

Og så til sammenligningen med skipsindustrien. Det synes nå ganske klart at vi er inne i den første skruen på den spiralen skipsindustrien har vært igjennom. Økonomien har blitt det altoverskyggende for budsjettfantastene. Vi kan bare håpe at vår argumentasjon når fram, før vi blir innhentet av skipsindustriens erfaringer.

Problemstillingen burde forøvrig være av interesse for de som stiller med kvalitetssikring, og vi må ha tillit til at de titter inn i sakskomplekset.

Odd Haldar
BG00M



TECHOM

TECHCOM heter et PC-basert opplæringsprogram for Line Maintenance. Programmet skal lære oss om selskapets administrative rutiner. Dette har vært et ankepunkt fra STK i mange år. For å få orden på dette besluttet LM at TECHCOM skulle lages og kjøres. Alle innen Line Maintenance skulle gjennomgå dette. Dead line var 01.01.92. Det gikk ikke. Så ble absolutt siste dead line 01.01.93. De teknikerne som ikke hadde gjennomgått og bestått TECHCOM, ville etter 01.01.93 miste sine kvitteringsrettigheter. Fagarbeidere som ikke hadde det samme, ville ikke kunne

signere for work performed.

Vi har lenge sett at vi i Norge ikke ville komme i mål til 01.01.93 heller. Det har ledelsen vår også blitt gjort oppmerksom på. Da vi nærmet oss d.l. hadde i underkant av 50% fullført kurset. NFO sendte derfor en telex til ML-H, hvor vi ba om å få dispensasjon, samt at det måtte utarbeides en tempoplan for gjennomføringen. Vi fikk i et hyggelig svarbrev fra Line ledelsen vite at d.l. var utsatt på ubestemt tid, men at det var en høyt prioritert oppgave, som man ville ta tak i straks. Dette er 3 måneder

siden.

Nå er det ikke lett å være Line ledelse heller. Både ledelse og fagforeninger er enige om at vi er underbemannet og mangler folk. I LMN har vi rett og slett ikke ressurser nok til å sende folk på kurs. Vi er nemlig de flinkeste til å effektivisere. LMN har vært år levert de beste økonomiske resultatene. Takken for innsatsen er en likvidering av planlagte kurs, med ditto kompetansesenkning.

Knut



A-sjekk på motor på Fornebu. Foto: Knut Grønscar

Policy som ikke blir fulgt undergraver tillit



Gear up! Foto: L. Olsson

Vår julegave i fra SAS ledelsen i år var et A-5 hefte på 35 sider, omhandlende policy, målsettinger, oversikt over nedbemanninger etc. Det kan sies mye om denne A-5 folderen, men noe av det positive var en klargjøring av de kompetansemessige satsningsområdene for personalet. For å kunne stå best mulig rustet til kampen om kundene, er det fra toppledelsen i selskapet besluttet og satse på:

- 1. Faglig opplæring
- 2. Customer Focus Seminars
- 3. Medarbeidersamtaler

Skal vi vinne krigen, må vi også ha kunnskapen. Dette er

ledelsens klare filosofi.

Så fra reklamen og over til hverdagen i Line Maintenance Norway:

- 50% av alle kurs har blitt kansellert.
- Customer Focus Seminarer har ikke blitt avholdt.
- Medarbeidersamtaler har ikke blitt avholdt.

Begrunnelsen er den samme hver gang. Vi har ikke ressurser å avse. Skal vi gjennomføre dette, vil det få konsekvenser for utviklingen av flytrafikken. Det er vårt ansvar som linjeledere å påse at flyene går på rute. På den annen

side er det vel også linjelederens ansvar å påse at de direktiver og policies som trekkes av selskapets ledelse, blir fulgt nedover i organisasjonen. Resultatet blir i alle fall at vi på grasrota får et noe perifert forhold til de signalene som toppledelsen sender ut. Dette fordi vi ser at de ikke blir fulgt. Når Kjell Fredheim og Janne Carlson snakker om at vi må effektivisere oss med 8 %, ja så tenker vi at det var jo de samme som snakket om at personalet er vår viktigste ressurs, og at man skulle satse på kompetanse for å vinne krigen. Vi arkiverer det i file 13. (søppelbøtta).

Knut



Hva mener pilotene om pilotsjekk?

Vi har foretatt en høyst uoffisiell Gallupundersøkelse om hva pilotene i SAS selv mener om pilotsjekk. Vi stilte 82 SAS piloter følgende spørsmål:

Hva synes du om planen om å innføre pilotsjekk i SAS? Kunne du tenke deg å gjøre dette, hvis du fikk godt betalt for det?

86,5% kunne ikke tenke seg å utføre pilotsjekk. 13,5% ville gjøre det hvis de fikk godt betalt for det.

Nå må resultatene av en slik liten spørreundersøkelse taes med alle mulige forbehold. Men den gir allikevel en indikasjon på hva pilotkorpset i SAS mener om saken.



Knut

En fornøyd og nødvendig flytekniker i Tromsø, Lars Starnes. Foto: Siri Grønkar

 FRA SVENSKA DAGBLADET 17/3 1993

Nedisat inrikesflyg stoppat i sista stund

Dålig säkerhetskontroll fokuserar facklig stridsfråga

● Under mars har ett inrikesplan, inhyrt av SAS, vid två tillfällen försökt starta från Umeå flygplats med isbeläggning på vingar och stjärtfena.

Först efter påpekanden och protester från tjänstgörande flygtekniker avisades planet.

SAS, som hyrt in planet från Maersk Air, har informerats om incidenterna.

Piloterna på Maersk Air genomför själva säkerhetskontrollen av flygmaskinen. Enligt flera vittnen lämnade piloterna inte ens cockpiten för att

kontrollera planet.

Som SvD tidigare berättat planerar även SAS att pröva modellen med att låta piloterna genomföra säkerhetskontrollen – något både flygtekniker och piloter protesterar häftigt emot.

– Det här visar vad som kan hända om vårt jobb försvinner och om piloterna struntar i översynen, säger Hans Holmquist, ordförande för Svensk Flygteknikerförening.

NÄRINGSLIV/Sid 1



Miljonjakt gör luften osäker

Flygtekniker slår larm etter flere incidenter med bristende flygplanskontroll

● Den 5 og 12 mars forsøkte ett av SAS inhyrda inrikesplan starta från Umeå med isbeläggning på vingarna och stjärtfena.

Först efter påpekanden och protester från tjänstgörande flygtekniker avisades planet före start.

Incidenten bevitnades av flera på flygplatsen och rapport om det inträffade har lämnats till SAS, som hyrt in den aktuella maskinen.

– Detta visar vad som kan hända om och när vårt jobb tas bort och piloterna struntar i översynen, säger Hans Holmquist, ordförande för Svensk Flygteknikerförbundet, SFF, till Näringsliv.

"Marginalerna minskar"

– Den inhyrda maskinen kör med pilotcheck och inte med tekniker för översyn. Då blir säkerhetsmarginalen mindre.

Hur allvarligt eller riskfyllt det är att starta eller flyga med nedisade vingar och stjärtfena vill ingen bedöma eller avgöra med säkerhet.

– Det kan gå bra om ingenting oförutsett inträffar under flygningen, men det kan också

gå riktigt illa, säger Hans Holmquist.

Planen i Umeå hade säkerhetskontrollerats av piloterna som uppenbarligen inte ansåg att nedisningen var ett bekymmer, alternativt inte upptäckt det.

– Piloterna på den maskin det gäller lämnade inte ens cockpit för sin pilotcheck, säger flygteknikerna Kjell Domeij och Anders Strömberg i Umeå till Näringsliv.

Incidenterna har rapportrats till SAS för att företagsledningen skall huta åt den aktuella flygbesättningen och skärpa reglerna.

Men SFF:s larm syftar också till att få stopp på företagsplaner att göra sig av med flygteknikerna och låta piloterna ta över de här arbetsuppgifterna.

SAS tekniske chef, Ragnar Hellstadius, har tidigare avvisat säkerhetsargumentet och

hävdade att piloterna kan klara en yttre okulär besiktning lika bra som teknikererna.

– Grunden för oss är att både befälhavaren och den tjänstgörande tekniker har ansvar för planen, säger direktör Bengt Hörnsten, på SAS till Näringsliv.

Exakt vad som hände i Umeå kan han inte kommentera, men han bekräftar att de två incidenterna ägt rum och att SAS därför gått vidare till

Maersk Air som flyger den aktuella maskinen.

"Högsta säkerhet målet"

– Målet är alltid högsta möjliga säkerhet, säger Bengt Hörnsten, som vill avvakta med vidare kommentarer till dess att befälhavaren och bolaget gett sin syn på saken.

De svenska flygtekniker litar dock inte ett ögonblick på pilotcheck och Svenska Pilotförbundet, SPF, avvisar också systemet med att ta över flygteknikernas arbetsuppgifter.

Enligt SPF har piloterna varken utbildning eller erfarenhet för uppgiften och dessutom förlänger pilotchecken tiden på marken och det är dyr tid.

– En förutsättning för att upptäcka eventuella brister är att piloterna går ur maskinerna, säger Hans Holmquist. Och det här "Umeåplanet", som hyrts in av SAS, har vi dåliga erfarenheter av på flera håll i landet vid ett flertal tillfällen.

Några formella möjligheter för flygtekniker att hålla kvar planen på marken finns inte.

Det finns heller inget regelverk som kräver att just flygtekniker skall ha kollat planet före start.

– En del piloter skratrar bara åt våra invändningar och vi kan ingenting göra, säger Hans Holmquist.

Bakgrunden till offentliggörandet av incidenterna är den hårdnande striden inom SAS när det gäller den yttre kontrollen av planen ute på destinationsorterna.

Kan spara miljoner

SAS planerar nu att pröva modellen med pilotcheck även på de egna planen – piloterna tar ansvaret för kontrollen före hemresa – för att sedan kunna införa systemet över hela Skandinavien.

Det innebär många miljoner i besparingar och i den intensiva kostnadsjakt som pågår på den avreglerade flygmarknaden är varje miljon välkommen.

– Våra beräkningar visar att kostnaden för flygteknikernas arbete ligger på sex kronor per passagerare. Vi tror passagerarna mer än gärna betalar för den ökade säkerhet det innebär, säger Hans Holmquist.

TOMMY ÖBERG

Facklig protest mot övertid på SAS

● Flygsäkerheten på SAS äventyras när bolaget beordrar tekniker att jobba över. Det anser facket Svensk Flygteknikerförbundet, SFF, som kräver att luftfartsinspektionen griper in.

Facket hävdar att flygbolaget SAS bryter mot luftfartslagen och bestämmelserna för civil luftfart.

Kulmen nåddes i februari, anser Hans Holmquist, ordförande i SFF.

– Vi hade medlemmar som fick jobba över 80 timmar på

åtta dagar. De arbetade ordinarie timmar och sedan beordrades de ut på övertid, säger Holmquist till Östgöta-Korrespondenten.

En flygtekniker bad att få slippa jobba övertid på grund av för lite sömn. Men SAS avvisade hans ansökan och nu har SFF skrivit ett brev till luftfartsinspektionen.

– En flygtekniker är skyldig att inte jobba om han är trött, säger Hans Holmquist.

SAS anser att brevet från

SFF är en följd av tidigare bråk mellan bolaget och flygteknikererna.

När SAS tog över inrikesbolaget Linjeflyg förlorade Linjeflygs tekniker upp till 20 procent av lönen. Teknikerna är missnöjda med att SAS inte erkänt SFF som avtalspart.

– Brevet från SFF är en del i spelet som pågår. Vi får inte alls ut det arbete som duktiga flygtekniker normalt gör. Det gör att de måste jobba mer övertid, säger Jan-Ivan Åker-

SFF, Svensk Flygtekniker Forening har regnet ut att det koster kr. 6.- pr. passasjer, å ha en flygtekniker til å kontrollere flyet før hver avgang. Man har også regnet på hva det vil koste å ha piloter til å gjøre den Pre Departure & Ice Check, som teknikeren utfører i dag. Pilotsjekken vil totalt sett bli dyrere. Siden det er et myndighetskrav, må sjekken gjøres. For (ATD) teknisk divisjon er pilotsjekk besparende, for SAS totalt er det fordyrende.

SAS har også regnet ut at punktligheten ved å innføre pilotsjekk vil gå ned med 0,7%. Da har man over en periode sett på antallet "no go" logganmerknninger. Hva vi teknikere har funnet av feil som ikke er notert

i loggen, men skrevet rett på feilkort i datasystemet, er ikke tatt med. Eks. slitte hjul, bremses, hydraul lekkasjer etc. Det er nå engang slik i SAS at Aircraft Log ikke viser helhetsbildet på den tekniske tilstanden på flyet. Den ligger i dataanlegget.

Hvor ofte ser vi ikke at piloter beinflyr fra et fly og rett over til et annet. Hvor ofte har vi ikke stått og vært klare til å gå, men måttet vente på crew som kommer forsinket inn med et annet fly. Skal disse i tillegg gjøre en Pre Departure & Ice Check, er jeg redd trafikksystemet vårt vil rakne. Dette er vår hverdag, fjernt fra økonomenes skrivebord.

Knut



Sjekk av lynavledere etter lynnedslag.

Foto: Knut Grønscar

Skandinaviske flyteknikere i arbeidsledighetskø i Europa?

SAS har inntil nylig hatt et relativt ryddig forhold til sine utestasjonerte flyteknikere. Bortsett fra noen små sleivspark i ny og ne, har selskapet stort sett forholdt seg til gjeldene utenlandsregulativ. Men så kom "økonomene" til makten i SAS, og dermed ble våre utestasjonerte teknikere for kostbare. Økonomene tenker som kjent teoretisk, og har liten sans for sikkerhet, punktlighet og effektivitet, som er alfa omega i dagens konkurransepregede luftfart. Vi i avd. SAS ble presentert høye kostnadsoverslag. Vi fikk aldri vite, på toss av utallige purringer, hvilket tallmateriale som lå til grunn, eller hvordan regnestykket så ut. Vi fikk kun standard svar: Det er for kostbart.

Med bakgrunn i dette ville SAS, tross våre motforestillinger, overføre teknisk handling av våre fly til British Midland personell på LHR. Dette personellet hadde ikke de nødvendige sertifikater eller godkjenning. De måtte derfor få tilleggsutdanning og godkjenning fra STOMQ (SAS quality). Dette viste seg i ettertid å by på problemer, og pr. dags dato er kun to personer delvis godkjent.

Ettersom dette "prosjektet" tydeligvis ikke svarte til forventningene, er nå et nytt utspill på trappene. Hvorfor ikke lokalansette SAS-flyteknikere på utestasjonene?

SAS regnet fort ut at å utdanne nytt personell med sertifikater på SAS sine flytyper opp til "Skandinavisk Standard", ble for dyrt. Derfor vil man nå åpne

for å ansette skandinaviske teknikere i fast stilling på utestasjoner. På såkalt "OPEN END CONTRACT" Dette måtte jo være et strålende tilbud til oss ???

Ja, det er sikkert endel av oss som kan tenke seg å få fast ansettelse i NCE, MAD, PAR osv. MEN, også her er det selvsagt et men. Dette er nemlig ikke noen fast ansettelse! For dersom SAS av en eller annen grunn skulle finne på å legge ned angjeldende stasjon, er vedkommende plutselig arbeidsløs. Jeg kan vanskelig venne meg til tanken på å stille i kø på arbeidskontoret i London eller Madrid.

Nå forandrer jo verden seg fra dag til dag, og med de siste utspill vedrørende "EUROPEAN WORLD AIRWAYS" er det vanskelig for noen og enhver å spå. Spesielt om fremtiden. Det eneste som er sikkert er at alt er usikkert. Spesielt lokalansettelser utenriks.

Torstein

Red.anm.

Etter at Torstein skrev dette har det i INSIDE SAS blitt utlyst 2 stillinger for flyteknikere, hvor man vil ansette disse på lokale vilkår. En i Paris og en i Glasgow.

NFO avd. SAS har sendt brev til NHO vedrørende dette siste utspillet til MD. Vi mener at SAS bryter utenriksavtalen ved å ansette skandinaviske flyteknikere utenlands på ringere vilkår enn det avtalen hjemler.

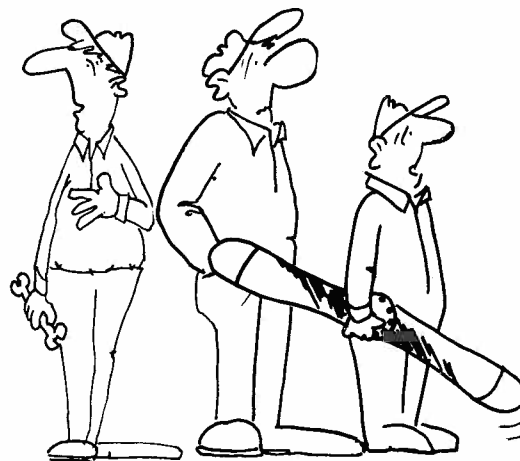
Undertegnede har også tatt kontakt for å få oversendt

de lokale vilkårene. Disse finnes ikke enda, men vil bli utarbeidet, var svaret jeg fikk. Hvordan kan man søke på en jobb, når man ikke vet hva slags vilkår som gjelder?

Dette ser ut til å være et lite gjennomtenkt hastverksprodukt i stil med tidligere produkt fra MD. Vi nektes å få se underlagsmaterialet og vi nektes å få se de økonomiske kalkylene. Begge deler er klare brudd på vår Hovedavtale.

Det ryktes også at både våre svenske og danske flyteknikerkollegaer har reagert og stevnet saken inn for sine hovedorganisasjoner. Hvis dette skulle gå til arbeidsdomstolene, får vi vurdere i hvilke land det vil lønne seg å kjøre saken. Jeg vil anta Sverige, da det her ikke er mer en 2 år siden SAS ble bøtelagt for brudd på den samme avtalen. Dømmes SAS for brudd nr. 2, vil det erfaringsmessig ikke bli snakk om noen symbolsk bot. Snarer et siffer med n'te nuller bak.

ARBEITSVERMITTLUNG



- SAS må regne med milliontap på utleien av 3 MD-80 fly til det Australske selskapet Compass. Selskapet gikk nylig konkurs for andre gang på ett år. Det jobbes intenst med å få flyene hjem, før kreditorene i Australia får slått kloa i dem. Skjer dette kan flyene bli "låst" i Australia, inntil bostyret har levert sin innstilling. Ingen teknikere er med på denne hjemhenting.

På den annen side er det ting som kan tyde på at vi trenger disse flyene selv. SAS har nå i flere måneder leid inn fly fra Braathen og Mærsk til å fly svensk innenriks.

- Jan Reinås, direktør i SAS Norge, skal nylig ha tegnet en intensjonsavtale med

Widerøe. Her står det at Widerøe skal overta all commuterflyging i nordnorge fra 01.januar 1994. Rutene skal flys med Widerøe sine nye Dash 8 fly. Dette vil bety slutten på Norlink, og flyene skal overføres til Eurolink.

- SAS har i en tid nå målt temperaturen på hudplatene på vingene, før og etter fylling av fuel. Noen av flyene har et modifisert fuelsystem. I teorien skal "varm" fuel fra tankbilen varme opp hudplatene for å minske faren for is. Så lagt tyder det på at effekten av dette er liten.

- Belegget på SAS sine ruter Kjøbenhavn - Bergen, respektive Stavanger og Kristiansand har de siste fem månedene økt med 10 prosent.

Dette på tross av at setekapasiteten har blitt redusert. På sommerprogrammet planlegger man med DC-9/MD-80 trafikk på Kristiansand.

- ICAO melder om en trafikkvekst i januar i år på 10%, i forhold til januar i fjor.

- Verdens største flyselskap Aeroflot kan bli splittet i 150 til 200 separate aksjeselskaper når det skal privatiseres til neste år.

- A-321, Airbus sitt siste skudd på stammen, foretok sin første testtur 11. mars i år. A321 har 24% flere seter enn lillebror A320, og 40% større cargoplass. De første leveranse går til Lufthansa og Al Italia. Det er bestilt 153 fly av denne typen.



Prototypen på Airbus A321

VI HAR HØRT AT

● International Transport Federation (ITF), har avholdt et større seminar med representanter fra 58 forskjellige fagforeninger. På agendaen sto ; How to protect labour rights against the perceived threat of globalisation. Det ble vedtatt en resolusjon som sier: Foreign based crew's chalet enjoy wages and conditions of work based on the existing collective bargain agreements, either of the host country union or the home country union, whichever is superior.

● City Air Scandinavia, har bestilt 5 BAe RJ85 for levering i 1994-95. RJ85 er en videreutvikling av BAe 146.

● Bill Clinton løser nå opp på den antifagforeningsholdningen som har vært rådene i USA de siste 12 årene, under Reagan og Busch administrasjonene. Det snakkes allerede om å myke opp lovverket og gi de fagorganiserte tilbake noe av sine rettigheter fra før Reagan, Busch.

● Det Brasilianske flyselskapet VASP sliter tungt økonomisk og er på konkursens rand. Braathen SAFE leaser ut fly til dette selskapet. I følge VASP skal leasingavtalen med Braathen være reforhandlet, til langt bedre vilkår.

● I Widerøe ga bonusordningen i snitt kr. 8000.- for 1992.

● I følge prognoser fra Airbus Industrie vil verdens flyselskaper trenge 13.500 nye fly over de neste 20 årene. Det ventes en kraftig vekst i flytrafikken i årene som kommer.

● Swissair har bestilt sin MD-11 nr. 13.



Lufthansas første A340 under avgang fra La Paz, Bolivia.

● Norske SAS Flygeres Forening (NSF), har varslet at hvis de ikke nå kommer til enighet med SAS om en ny pensjonsordning, så vil de gjennomføre en endags streik fredag 2. april. Pilotene har forhandlet med SAS i en årrekke uten å komme til enighet i dette spørsmålet.

● KLM har avskrevet et tap på sine investeringer i Northwest på 2.4 milliarder NOK. På tross av en trafikkvekst på 13%, greide ikke KLM mere en status quo på inntektssiden. I tillegg økte kostnadene med 8%.

● Lufthansa har tatt i bruk den første Airbus A-340 i ordinær rutetrafikk. Her under avgang fra La Paz, Bolivia.

● Utbetalingene fra verdens forsikringsselskap pga. havarier med vestlig byggede jetfly, økte med 14% i 1992. Tar man med utbetalingene for vestligbyggede commuterfly er økningen på over 20%.

● SAAB 2000 har kommet godt i gang med sitt testprogram. Det første flyet vil bli levert til Crossair i begynnelsen av September.



De tre testmaskinene av SAAB 2000 inne til vedlikehold. Foto: T. Caspersson

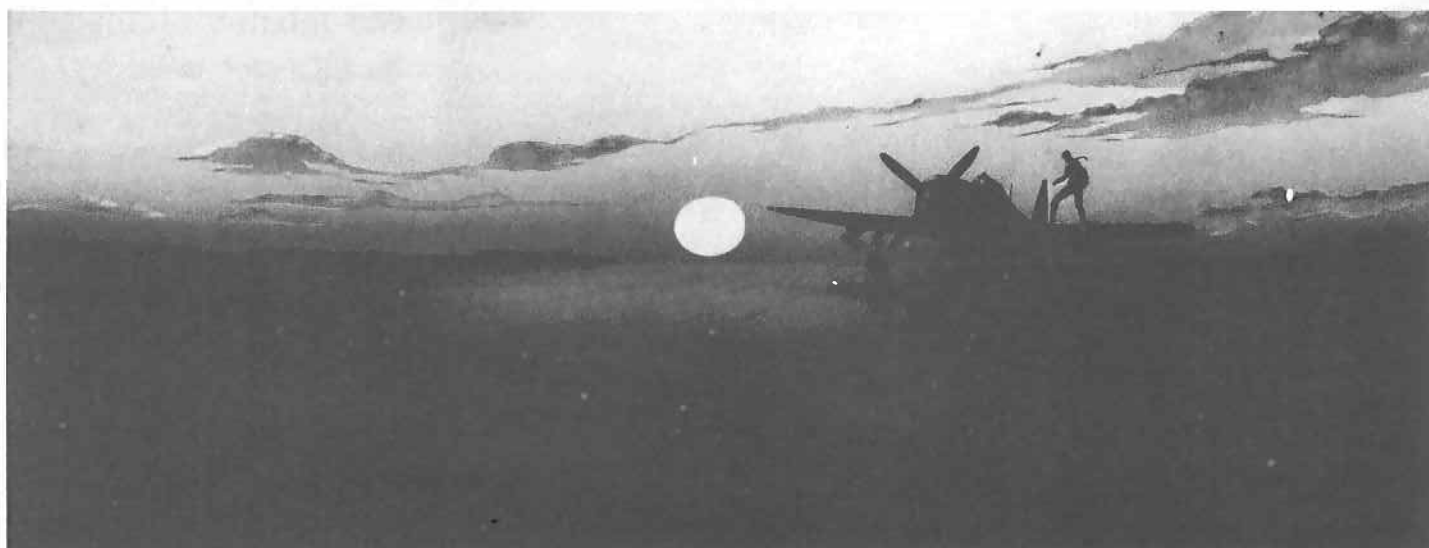
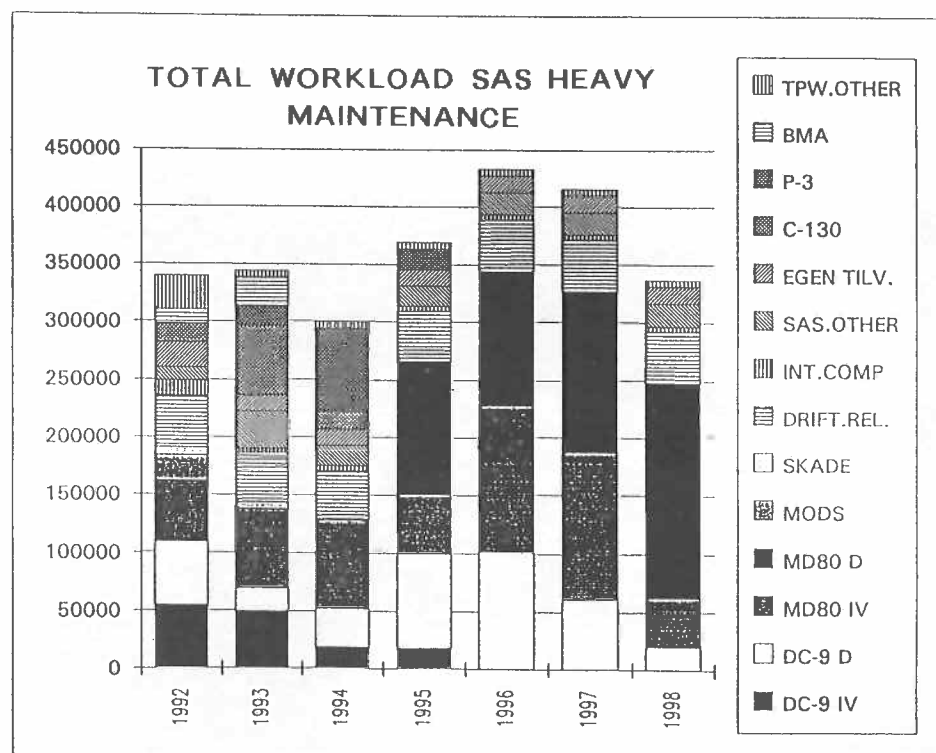
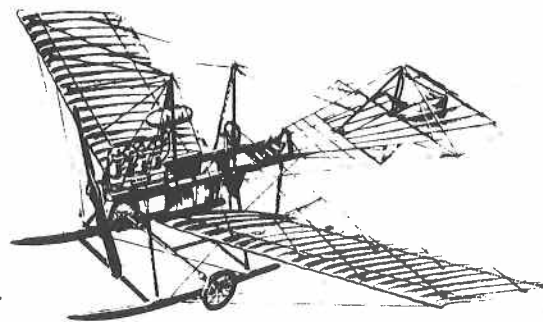
● Malmø Aviation er konkurs. Malmø Aviation har drevet med prisdumping og vært en arg konkurrent til SAS og Trans Sweede på svensk innenriks, og på rutene til London. I følge administrerende direktør slår de seg selv konkurs for å få sanert gjeld. Han vil umiddelbart starte opp igjen med et nytt selskap. Fly de samme rutene med de samme ansatte. Det nye selskapet skal hete Malmø Aviation Schedule A/S. Er det virkelig så enkelt?

● KSSU(KLM-SAS-Swissair og UTA) samarbeidet innenfor teknisk vedlikehold og deler, sprekker. Grunnen er at UTA har blitt kjøpt opp av Air France, samt at selskapene har valgt forskjellig flypark. Det er nedsatt fire arbeidsgrupper som skal se på videre mulighet for samarbeid innenfor teknisk vedlikehold/ spareparts/ components. Vi regner med at SAS her er sterkt representert?

● Phillipine Airlines har fått store interne problemer etter at det ble privatisert i fjor. En av de store aksjonærene og en av filippinenes sterke menn,

har på egenhånd gått bort og bestilt seks A-340 og fire 747-400. Dette har naturligvis skapt reaksjoner blandt de andre i styret, siden saken ikke hadde vært styrebehandlet. Det forelå ikke engang planer om noe slikt.

● Boeing solgte i uken før jul fly for 32 milliarder NOK. Det dreide seg om salg av 66 jetfly.



VI HAR HØRT AT

- Austrian Airlines økte sin trafikk med hele 30% siste år. Kapasiteten ble økt med 25%.

- Otto Loepfe, president i Swissair, har blitt utnevnt som leder for Association of European Airlines. (AEA).

- Malev har nå dette leses mottatt sin første B-767-200ER. Pr. dato er det bestilt 617 B-767 fra 49 kunder. Ellers kan det nevnes at Boeing i 1992 leverte 441 trafikkfly. Det er det største antall noen sinne. For 1993 planlegges det med å bygge 340 stk.

- I forbindelse med at SAS kjøpte Linjeflyg, fikk de med Swedair på lasset. Det var ingen entusiasme i SAS Commuter styret for at Swedair skulle integreres i SAS Commuter. Hva styret i SAS Commuter bestemmer og mener betyr visst ikke så mye. Det ble slik Janne Carlson og Kjell Fredheim ville ha det. SAS Commuter kjøper Swedair av SAS.

- 25-30 av de 60 flyselskapene i Norge sliter med alvorlige kapitalproblemer. De klarer ikke å oppfylle de minimumskrav til nettokapital som EF krever.

- Norway Airlines skal gjenoppstå fra asken. Det nye navnet blir Air Norway. I første omgang er det snakk om drift med et fly og 25 til 30 ansatte. Selskapet skal i første omgang satse på charteroperasjon. Det ryktes at Akershus Fylkeskommune har skutt inn midler i dette selskapet, men det må vel være feil??

- Bonusordningen i Braathens SAFE gav 50 millioner i potten til de ansatte. Fratrullet arbeidsgiveravgift og sosiale utgifter, vil dette gi hver ansatt i Braathens ca. kr. 15.000.- i bonus for 1992.



Stadig flere østblokkland kjøper flymateriell i Vesten.

Dagens/fremtidens flyflåter i KL;OS;SK og SR.

A/C	Versj.	KL		OS		SR		SK		Anm.
		F	O	F	O	F	O	F	O	
747	200	12								
747	300	3				5				
747	400	11	6							
MD11			10			10	2			
DC10	30	4				4				Fas.ut
767	2/300							14	2*	
A310	200	10				5				
A310	300			3	1	4				
A340	300			2						
A320					7		7			
A321	100				6		19			
DC9	41							28		
DC9	21							9		
MD80	81			7		24		32		OS/SR
MD80	82			6				10		OS ut
MD80	83			2						OS ut
MD80	87			5				16		OS ut
F100						10				
F28		4						19		#
F50		10		6				22		#
Saab	340	13								#
737	200	2								
737	300	13						3		□
737	400	7	6					8	3	**
MD90									6	
SUM		89	22	31	14	62	28	161	11	

Anm.: Alle MD80 varianter er tenkt utfaset i SR og OS fra 1995 og utover.
 # Alle F28, F50 og Saab 340 hos KLM tilhører KLM Cityhopper.
 □ 737-300 hos SAS er lease fra Falcon.
 **767, 737 og MD80 flyr ute på lease fra SAS er ikke medregnet.
 Bidrag fra SR tilknyttede selskap som Balair, CTA (4 MD87) og Crossair (23 Saab 340, 5 F50 og 4 Bae 146) ikke medregnet.
 F-kolonnen står for i drift
 O-kolonnen står for i bestilling. Opsjoner ikke tatt med.
 Tallene bedømmes som rimlig eksakte og kommer fra personlige kontakter inne SR og OS pluss publikasjoner som ATW og Flight.

NORGE HAR FÆRREST FRIDAGER

Av JENS HENRIK STEMLAND

Vi er et av de land i verden som har flest fridager av typen 2. påskedag og Kristi himmelfartsdag, blir det oss fortalt. Er vi nordmenn så lettlyrte? Svaret er – dessverre – ja. Faktum er at Norge er det land i Europa – ved siden av Italia – som har flest arbeidsdager i året.

Og vi er allerede på forhånd et av de land som har absolutt færrest religiøse og nasjonale fridager. I år færre enn noen gang.

1. juni til 30. januar, i tillegg til 1. juledag, som i år faller på en lørdag. Til sammen har USA ti fridager i året foruten helgene.

Ser en på året 1993, har Tyskland 11 religiøse eller nasjonale fridager pr. år, mens Sveits har ti, Hellas har 12 og Finland 10, det samme som Sverige. Island har 11, Spania 12, en mer enn Østerrike, som har 11.

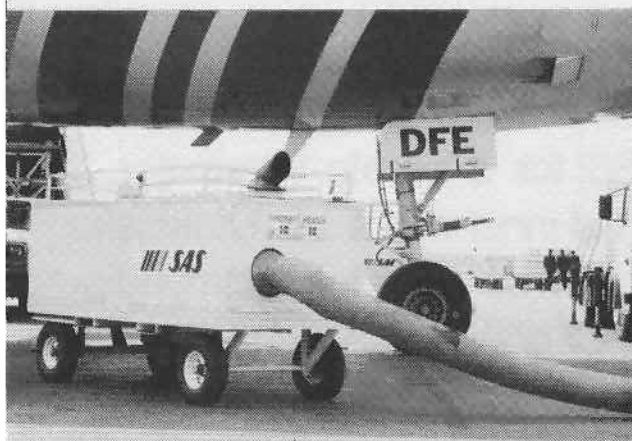
Seks fridager

I 1993 har vi seks ekstra fridager utenom helgene som vi kan bolte oss på. Da er alt regnet med, både skjærtorsdag og langfredag, 2. påskedag, 17. mai og Kristelig himmelfartsdag. Årsaken er at f.eks. 1. mai faller på en lørdag, og det samme gjør 1. juledag. Den sjette «ekstra» fridagen har vi forresten allerede brukt opp. Den gikk over i historien 1. nyttårsdag.

Det er ikke bare det at vi har færre fridager året gjennom, men i de syv siste månedene av 1993 har vi ikke en eneste fridag unntatt helgene. Akkurat det er noe vi deler med bare ett eneste land til i Europa, nemlig Nederland. USA, for eksempel, har seks fridager i tiden fra

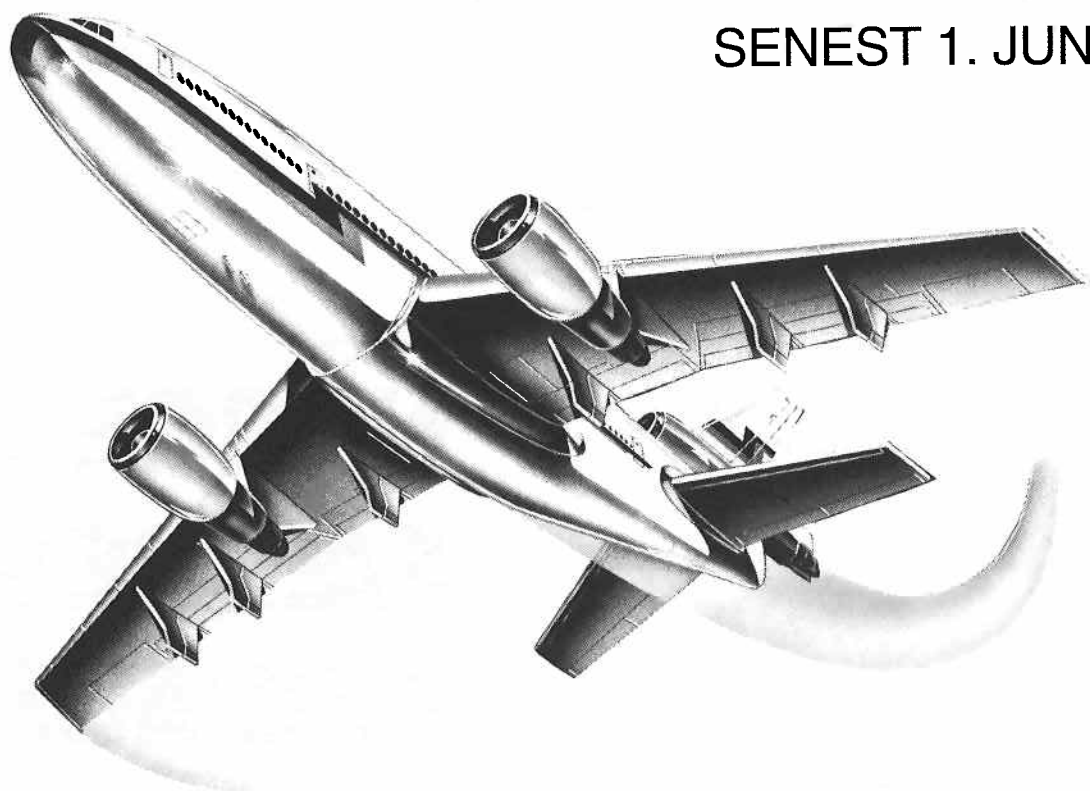


MOBILE HEATING AND VENTILATION SYSTEM LM 80 D/E AIRCRAFT HEATER



 LIER MASKIN A/S

HUSK STOFF TIL NESTE **INFO**
SENEST 1. JUNI



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:

Are you
looking for:

CFM56 or JT8D Engine Overhaul?

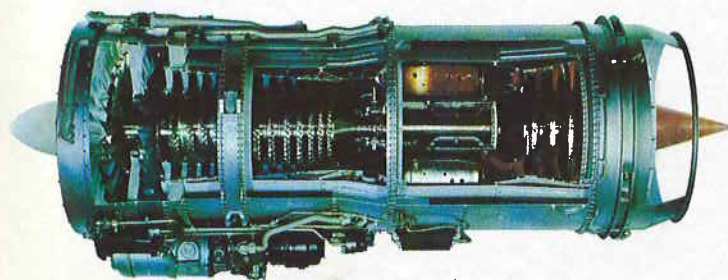
BRAATHENS SAFE CONTINUING A NORWEGIAN TRADITION

**Just like
the Viking
Ships: - - -**

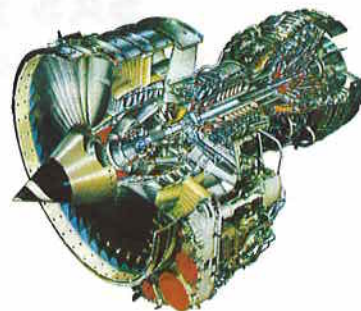


**RELIABILITY
STRENGTH
DEPENDABILITY
DURABILITY**

FOCUS YOUR ATTENTION IN OUR DIRECTION



JT8D-9-15-17



CFM56-3

Your Personal Invitation to visit our

"State of the Art"

Engine Overhaul Facility in Stavanger

Where you can witness **First Hand Norwegian Quality and Costs** that are **Considerably lower** than you think.

BRAATHENS SAFE 

TECHNICAL DIVISION

Address: P.B. 504, N-4055 Stavanger Airport, Norway
Tel.: +47 4 65 90 00 - Fax: +47 4 65 93 77 - Telex: 33 025
Attn.: Technical Sales

**Braathens SAFE - Known for Top Quality, Flexibility,
Reliable turnaround time and Favourable prices!**

**"To us, this is not a toy.
It's a guiding star."**

*Helge Kingo, Managing Director,
SAS Component Maintenance*



SAS gives you the fastest component maintenance in the business. Guaranteed.

»We provide it« "I'd heard of turn-around time before. But only when I came to work for SAS did I discover the true meaning of the term.' This is what one of our new employees wrote to me recently. He had gotten his job here because he was highly skilled and just as highly motivated to become even better at what he does.

But he hadn't imagined that the promises we make in these ads and the pep-talk he got from his new boss –

that all that was not only true, but true to the letter. 'Normally, in a couple of days it's business as usual and pretty much the same as your last job', he wrote in his letter.

We're used to that. New people regularly spend the first couple of weeks with SAS trying to catch us skimping on details. Then they spend a couple of weeks trying to find out if the old hands in the company really believe what they say in the ads.

But after a while they understand

that SAS Component Maintenance simply is determined to be the world's fastest in its field. At a fixed number of days for each type of maintenance job. And at unbelievably high quality standards.

That's when they begin to feel proud of the fact that we've hired them to keep our promise.

Call +45 32 32 33 32 and speak to our sales department. They're proud too, but not too proud to go out of their way to satisfy you."



SAS

COMPONENT MAINTENANCE

When you think turn-around time, think SAS.

Telephone +45 32 32 33 32, Telefax +45 32 32 33 18. Postal address: Dept. CPHMC, P.O. Box 150, DK-2770 Kastrup