



iNFO

NR. 3 1993



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

**"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



NFO 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. 07.825427
NESTFORMANN:	FRANK BERENTSEN, SAS Bergen Holtavegen 7b, 5046 RÅDAL	Arb. 55.997558 Priv. 55.130665
ORG. SEKRETÆR:	EGIL FØRRISDAL, OSLTS-0/4 Sørumslia 33, 3400 LIER	Arb. 67.597516 Priv. 32.840972
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. 67.596058 Priv. 32.850575
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 hjemmeadresse.

FORSIDEBILDE: Forsiden viser bilde av en Learjet 60.

Formannen har ordet

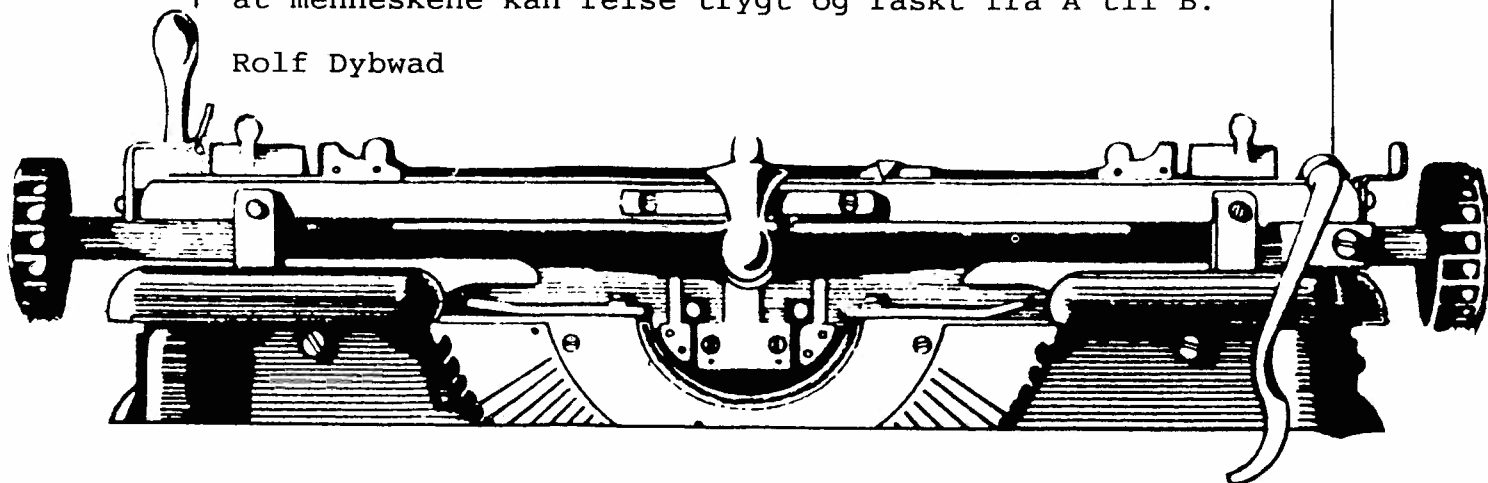
I forrige nummer av INFO var jeg i det filosofiske hjørnet. Det er nå et tilbakelagt stadium, og det har skjedd en forflytning over i det pessimistiske.

Jeg hadde to timer handelsregning i uken det siste året på realskolen. Der var det debet og kredit som dominerte med debet til venstre. Så var det noe med at det måtte komme noe inn for at en skulle kunne føre noe ut. Ellers gikk kjøpmannen konk. Når jeg overfører dette til flyindustrien generelt, er det ikke vanskelig å se at i store deler av verden er det noe mer som går ut enn inn. Det kalles underskudd. Dette gjennomsyrrer industrien og hver gang en leser om selskap som tjener penger, så lurar en på hvordan dette er mulig - når de fleste ikke greier det. De som går med underskudd går inn som det heter. Men så er det de som går med underskudd år etter år og fortsetter som om ingenting er skjedd. Hvem er det så som betaler dette til slutt?

I den kommende europeiske dereguleringen hvor alle ulvene skal slåss, vil vi føle på kroppen at det er noe som ikke stemmer innen denne industrien. Har en ikke tjent penger før, er det vanskelig å se at det skal endre seg til det bedre når det kriges på pris. Da må en bruke mindre enn en gjør i dag. En må gå ned på standard. Det være seg lønn, vedlikehold, servering, service etc. Og alt dette gjøres for at noe skal bli bedre?? Ja, det må da vel være det som er intensjonen med alle disse omveltningene. Noe skal bli bedre, men for hvem? Nå er nok ikke jeg den eneste som lurar på hvor dette ender. En kan ikke åpne et eneste "flyblad" uten at det er artikler som ser tegn i tiden som ikke er positive.

Det jeg opplever som trist, er at det er så mange som går rundt og er utrygge og til dels deler min pessimisme, og som også føler at dette kan en ikke styre. Måtte det komme noen som kunne bringe optimisme inn i flyindustrien. En gledesmelding som ville gjøre hverdagen lysere, som ville få alle som jobber til å se frem i tiden med glede og følelse av å ha bidratt til at menneskene kan reise trygt og raskt fra A til B.

Rolf Dybwad



Lederen

Vi har hatt en del problemer med å få utgitt dette nummeret av INFO. Vi skriver INFO på PC. Både PC'en og disketten som vi har skrevet på, har slått seg vrange. Først gjorde PC'en noen merkelige greier med margene, slik at teksten flyttet seg hit og dit. Etter å ha definert nye marger og strøket de gamle et utall ganger ble dette til slutt bra. Det verste var dog at jeg fikk feilmelding når jeg skulle hente opp noen av filene fra disketten. Error on diskett A, og det var umulig å få opp filen på skjermen. Da fant jeg det best å kjøre antivirus-program både på PC'en hjemme og på PC'en på NFO kontoret. Heldigvis fant jeg ikke noen virus. Neste skritt var å prøve å reparere feilene på diskett A. Jeg har tidligere brukt Norton Disk Doctor med stor suksess. Denne gangen gikk det imidlertid helt galt. Av en eller annen grunn slettet den alt på disketten. Flere dagers arbeid borte. Da var stemningen laber i heimen noen dager. Derfor ber jeg om forståelse for at vi ligger litt etter schedule med utsendelsen av dette nummeret.

Det har vært mye positiv kritikk å få for utgivelsene av INFO. Stadig drypper det inn henvendelser fra folk som vil bli satt på vår mailingliste. Spesielt gjelder dette ledere som nå ønsker INFO tilsendt. Dette er gledelig.

Noe kritikk har vi også fått. Fra lederhold har INFO blitt kritisert for å være for negativ. Hvorfor ikke fokusere på litt av det som går godt og som er positivt? Ikke alle beslutninger ledere gjør er feil. Med en

fokusering bare på feilene fremstår det som alt som gjøres er galt. Dette er kritikk som vi i INFO vil ta til etterretning, og vil prøve å gjøre noe med. Som et fagforeningsblad blir det lett til at man kommer trekkende med uløste problemer. INFO blir ofte et siste rop på en løsning, når de formelle veiene er brukt opp. Slikt sett har INFO en misjon å fylle. Vi har sett at problemer har blitt løst høyere opp i hierarkiet etter at INFO har rettet søkelyset på disse.

Så over til noe positivt. Både Fred.Olsen og Braathens SAFE er ferdige med sine lokale lønnsoppgjør. Fred. Olsen har fått et generelt tillegg på 4,5%. I tillegg er teknikerne overført på flyvernes diettregulativ, pluss en god del andre tillegg. Totalt kommer de over 6%. Det er jo bra, spesielt tatt i betraktning at FOF er lønnsledene allerede. I Braathens har man fått full kompensasjon for prisstigningen, samt ny bonusavtale. I fjor ga bonusavtalen kr 1250,- i måneden ekstra. I år er bonusavtalen også gjort gjeldene både for beregning av feriepenger og pensjon. Sist men ikke minst; Braathens vil fylle opp for reduksjonen av folketrygden. Det betyr at en flytekniker i Braathens vi komme ut med ca. 10% høyere pensjon enn en flytekniker i f.eks. SAS.

Andre positive meldinger går på sysselsettingssituasjonen for flyteknikere i Norge. Pr. dags dato har vi ingen arbeidsledige innenfor NFO området. Signalene nå går på at flere av selskapene vil trenge folk i tiden fremover. I Braathens snakkes det om å utøke be-



Knut Grønskar

manningen med 30 til 35 flymekanikere/ flyteknikere, etter at Braathens fikk kontrakten på overhaling av forswarets Orion fly. Etter dette har Braathens også dratt i land en overhalingskontrakt på motorene til Xiamen Airways.

Fred. Olsen går med planer om nyansettelser. Her snakkes det om tre flyteknikere og fem fagarbeidere. Også fra Helikopterservice kommer det signaler om at de vil komme til å trenge folk fremover. Luftforsvaret har vært inne og forsynt seg av våre medlemmer. Både siviltansatte og ansettelser i offiserstillinger. Sterling har mere en nok å gjøre. Det blir ikke noen halvdagsstillinger i vinter, slik man hadde i fjor vinter. Sterling har også tegnet kontrakt om flyging av frakt for United Parcel Service. Sterling skal drylease fem B-727-F. Dette vil kreere mye jobb og en rekke utestasjoneringer.

I en ellers mørk situasjon for luftfarten, kan vi i alle fall innenfor vårt område se klare tegn på lysere tider. Måtte det vare!!

Knut Grønskar



Hvem passer på flyene våre når de er utleid?

Flere flyselskaper sitter i dag med et overskudd av flymaterieell. Denne situasjonen har oppstått som følge av optimistiske flybestillinger i gode tider, samt at flyselskapene har blitt flinkere til å utnytte flyparken sin bedre. Dette gir ledige fly, som selskapene forsøker å skaffe seg inntekter av ved å leie dem ut til andre operatører. At dette markedet er stentøft, hersker det ingen tvil om. Med et antatt overskudd på 350 jetpassasjerfly i 1992, har kunden gode kort og mye å velge i. Både SAS og Braathens SAFE forsøker å få leid ut sine overskuddsfly. I denne artikkelen vil vi rette søkelyset på det tekniske vedlikeholdet av fly som er utleid. Hvilke erfaringer har andre selskaper høstet med utleie av fly, og hvilke erfaringer har vi selv hatt så langt? Enkel psykologi tilsier at leietager vil holde vedlikeholdskostnadene på materieell de selv ikke eier på et absolutt minimum. Dette har mange utleieryer erfart. Otto Schoenholzer, leder for FAA Maintenance Review Board (MRB), kan fortelle om tilfeller hvor fly som returneres til utleiery, kommer tilbake uten å være i nærheten av luftdyktige. Tre jumboer, som ble levert tilbake etter en treårsleiekontrakt, var så nedkjørt at det måtte påkostes 35 millioner NOK for å få dem på vingene igjen. De verste tilfellene oppstår når leietageren selv har lignende flytyper i egen flyflåte. Da har vi sett tilfeller av at flyene rett og slett strippes for brukbart utstyr og erstattes med selskapets eget utgåtte utstyr. Ren svindel, men svært vanskelig å få bevist. Slike tilfeller er det mange av. Det er alltid rot med papir-

er, gangtider, dokumentasjon etc. Spesielt ser dette ut til å være tilfellet med fly utleid til Sør-Amerika, sier Mr. Schoenholzer.

Både SAS og Braathens SAFE har leid, og leier fremdeles ut overskuddsmaterieell. Noen av disse selskapene har vi som flyteknikere fått stifte nærmere bekjentskap med. Her kommer noen av de observasjonene vi har gjort:

Scanair

Scanair leier tre MD-80-fly fra SAS. Det vil si SAS Leisure AB står oppført som eier av et av disse. I tillegg leier Scanair hver som-

mer inn enda to MD-80-fly fra SAS. Flyene opereres og vedlikeholdes i leieperioden av Scanair, som har sin egen drifts- og vedlikeholdstillatelse. Scanair er meget dyktige til å søke dispensasjoner og til å utsette vedlikehold på disse flyene. Dette skyves bevisst til flyene returneres til SAS. Selv AD-notes blir ikke gjort. Dette resulterer i at flyene, når de returneres til SAS og skal bringes tilbake til SAS standard igjen, alltid blir liggende vesentlig lengre i dokk enn planlagt. Dette skjer hver gang. Papirmølla skal vi forbigå i stillhet.



Air Europe

Etter konkursen i Air Europe, greide den italienske delen av firmaet å refinansiere seg og starte opp igjen. Selskapet leier 2 stk. B-767-300 fra SAS, OY-KDH og LN-RCB. I startfasen hadde SAS egne teknikere stasjonert i Italia for å hjelpe selskapet i gang. Selskapet hadde selv ikke operert med B-767 tidligere. Erfaringen den gang var at selskapet ikke vedlikeholdt flyene som de skulle. Det hadde de ikke ressurser eller tid til. A-sjekken ble

man aldri ferdig med. To timer før flyet skulle stå på gate, kom formannen og ropte at nå måtte arbeidet avsluttes. Arbeidet som man ikke rakk, ble stemplet ut som fully performed og sjekken kvit-tert ut av formannen. To engelske flyteknikere som var blitt med over i det nye selskapet etter konkursen i England, sluttet på dagen. Ukjent av hvilken grunn. Problemet var imidlertid at for å få driftstillatelse, måtte Technical Department ha et visst antall ansatte. Nå

manglet man to. Dette ble løst ved å hente inn en sekretær fra salgskontoret og sønnen til den tekniske sjefen, henge på disse kjeledress, og ansette dem i Technical Department. Dermed var man operative igjen. De siste to årene har selskapet greid seg på egenhånd. I høst får SAS flyene tilbake etter nærmere fire års utleie. Det skal bli spennende å se tilstanden på disse flyene når de kommer til Kastrup og skal over i SAS-systemet igjen. Vi spør at det kommer til å ta lang tid, ikke minst fordi det kommer til å være kaos i underlag og dokumentasjon. Vi ønsker danskene lykke til!!

Hawaiian Airlines

Hawaiian Airlines leier en av de tre DC-9-51 som SAS i sin tid kjøpte av Swissair. Selskapet går dårlig og i Airline Business kunne man lese at selskapet for tredje år på rad gikk med stort underskudd. Det er tegn på økonomisk bedring, selskapet forbedret inntjeningen sin med 34,2% siste år. På tross av dette rapporteres det om vanskeligheter med å få fullført en refinansiering. Hawaiian Airlines har leid dette flyet fra SAS INC: siden oktober 1986. Vi kjenner ikke tilstanden på vår DC-9-51. Vi tipper at SAS heller ikke kjenner den.

VASP

Braathens SAFE har hatt to fly utleid til VASP; et brasiliansk flyselskap med base i Sao Paulo. De flyr primært innenriks i Brasil. Vi er ikke sikre på om selskapet nå er gått konkurs, eller om det til slutt greide å få refinansiert seg. I alle fall har Braathens SAFE fått hjem sine to utleide fly. Det



siste som ankom Sola hadde vært utsatt for kanibalisering; det vil si VASP hadde skrudd av brukbare komponenter og satt på utgåtte og nesten utgåtte deler. Hvor mye dette kostet Braathens SAFE er ukjent for oss, men det drar fort på seg noen millioner.

Compass Air

Compass Air var et nystartet flyselskap i Australia; det vil si det hadde først gått konkurs en gang. Selskapet opererte da med en Airbus flyflåte. I et nytt forsøk leide selskapet blant annet tre DC-9-80 fly fra SAS. Selskapet holdt ut i 6 måneder, så gikk det konkurs igjen. Vi skal ikke gå i detaljer omkring denne affæren; bare fastslå at denne skapte en masse merarbeid for oss, og at SAS ligger an til å få et tap opp imot 20 millioner SKR.

British Midland

SAS leier ut tre stk. B-737-500 til British Midland. Vi har ingen kjennskap til hvordan SAS kontrollerer vedlikeholdet på disse flyene. På Koksa har vi hatt kontakt med British Midland når det gjelder vedlikeholdet av deres DC-9 fly. Hvordan noen av disse flyene så ut, setter vi ikke på trykk. Tre B-737-500 representerer er verdi på oppimot

en milliard NOK.

Nordic East

Dette selskapet leier en DC-9-82 av SAS. Selskapet eies og drives stort sett av tidligere SAS-ansatte. Vedlikeholdet kjøpes av SAS.

Reno Air

Reno Air er et lavpris-selskap som opererer på den amerikanske vestkysten. Selskapet leier tre stk. MD-80 fra SAS. Det er tegnet kontrakt på utleie av ytterligere to stk. Det er to av de flyene som vi fikk tilbake fra Compass Air, som nå skal over dammen til Reno Air. Som alle amerikanske flyselskaper, sliter også Reno Air tungt økonomisk. Riktignok rapporterer selskapet om overskudd før avskrivninger første halvår 1993. Derimot har selskapets satsninger på ruter fra Reno til midtvesten slått feil. Også melkeruten til San Jose har fått problemer, etter at Southwest begynte å fly den samme ruten. Selskapet sies også å lide av elefantsyken med overekspandering. Reno Air har i dag 15 stk. MD-80. De har nylig søkt om å få utvide aksjekapitalen begrunnet "drift og kjøp av flere fly". Ingen fra SAS følger opp eller kontrollerer om Reno Air vedlikeholder flyene som avtalt. Verdien av de fem flyene



Reno Air leier beløper seg til nærmere 1,5 milliarder NOK.

LOT

Det polske flyselskapet LOT leier for tiden en B-737-500 av SAS. Vi kjenner ikke til hvordan vedlikeholdet er på dette flyet. LOT gikk med et underskudd på \$ 10.749.700 i 1992.

Store verdier, intet tilsyn

Som vi ser er det store verdier som selskapene vi jobbert i legger i hånden på fremmede og ofte ukjente selskaper. Jeg vil påstå at det er uforsvarlig å leie ut flymateriell verd milliarder av kroner, uten at noen er til stede og passer på og kontrollerer at flyene blir ivarettatt og vedlikeholdt i henhold til kontrakten. For SAS sitt vedkommende leier selskapet ut fly som til sammen har en verdi på oppimot 6 milliarder kroner. Hvorfor skal vi gjøre de samme feilene som andre har gjort før oss? SAS sitt milliontap på Compass Air burde være en advarsel god nok. At vi effektiviserer og utnytter flyflåten bedre, hjelper lite hvis det overskuddsmateriellet dette kreerer blir tapt ved utleie til selskaper som ikke ved-

likeholder flyene. Vi risikerer å få hjem nedslitte og utgåtte fly og komponenter. Med enkle midler kan vi eliminere denne faren. Som flyteknikere har vi både den administrative og praktiske kunnskapen som behøves for å kunne kontrollere at leietager følger opp vedlikeholdet som avtalt. Dette var helt standard tidligere. Å ha en flytekniker som eierens representant hos leietager er en billig forsikring. Det dreier seg tross alt om å ivareta verdier i milliarderkronersklassen. Tapet SAS fikk på Compass Air kunne langt på

vei ha vært unngått hvis vi hadde hatt en tekniker stasjonert til å overvåke operatøren og følge opp komponentskifter, gangtider etc. Fremdeles ligger en av SAS sine motorer som delemotor i Australia - som en del av boet i Compass-konkursen.

Det blir spennende å se hva det vil koste å få de to B-767'ene, som vi får igjen fra Air Europe i høst, opp til SAS standard. Jeg er redd den prisen kan bli smertelig høy.

Knut Grønscar



En veteran går av

Tidlig i våres ryktes det i SAS hangaren at Nils L. Heldal, gründer og mangeårig rektor for flymekanikerlinjen ved Oslo Yrkes-skole, nå Sogn Vidregående, skulle trå inn i pensjonistenes rekke. Dette mente vi måtte markeres, og en innsamlingsaksjon ble satt igang. 22. juni reiste en delegasjon over på Gamle Fornebu, til Yrkesskolens flotte lokaler der, for å overrekke en liten takk for den innsatsen Heldal har lagt ned for sine elever gjennom all disse årene.

Det begynte i 1964. Da ble den første sivile flymekanikerlinjen i Norge åpnet. Heldal ble ansatt som rektor helt fra starten av. Det var en arbeidskrevende tid, kan Heldal fortelle. Undervisningsmateriell manglet, og det ble å sitte til langt på natt og skrive teorikompendier - og så undervise på dagtid. Det gikk døgnet rundt de første årene.

"Det har det forresten gjort de siste årene også", sier Heldal. Skolesjefens innbitte kamp for å få lagt ned linjen har ført til mye ekstraarbeid for oss. Vi fikk først kjennskap til at vi skulle legges ned når saken sto på kartet til behandling i Bystyret. Dette ble stanset. Nå er det imidlertid på'n igjen. I Reform -94 er vi strøket av kartet igjen, men denne gangen er vi bedre forbredt. Jeg håper vi nå snart får en endelig positiv avklaring; Vi kan jo ikke holde på sånn hvert år, sier en noe oppgitt Heldal.

Over 500 elever har i årenes løp gått ut fra flymekanikerlinjen på Sogn. Over



Einar Jensen overrakte gaven fra tidligere elever i SAS. Foto: Knut Grønscar

50% av disse har fått jobb, og dette er godt over det de andre linjene på Sogn kan fremvise. At linjen er populær hersker det ingen tvil om. I år kom det inn 310 søknader til linjen. Det taes opp 24 elever. Kravet for å komme inn i år var en snittkarakter på 5.5.

At Heldal kunne være noe uortodoks i sine arbeidsmetoder er sikkert. Med det ene benet plassert oppe på kateteret og armen svingende opp og ned, og med kurvene for luftens hastighet og trykk gjennom jetmotoren tegnet opp på tavla, hvem husker vel ikke det. Det sitter som spikret.

Undertegnede gikk på linjen i den tiden det var populært med langt hår. Dette falt absolutt ikke i Heldals

smak. Langt hår passet seg ikke for vordene flymekanikere. De første fjorten dagene ble det kjørt en psykologisk krig mot langt hår. Med stålblikk ble den ene etter den andre med langt hår satt under ild. Mot slutten av året var det ikke mange igjen med langt hår, nei.

Vi som har gått på Sogn har fått en grundig opplæring og en solid plattform å stå på. Vi har mye å takke Heldal og hans kollegaer for. Som et lite bevis på vår takknemlighet fikk Heldal overrakt en liten gave fra tidligere elever i SAS. En kadmiert bungeecylinder, til å pynte opp på peishylla. Vi ønsker Heldal lykke til med pensjonisttilværelsen. Knut

JAR-65 certifying staff Draft 5 – JAR OPS1/JAR OPS3

Since last issue of the INFO very little has happened regarding the JAR-65, summer holiday and the controversial nature of the pending problems seem to have rendered further progress impossible. The July JJMB-meeting in Oslo resulted in nothing, the next move will be a detailed study of all current comments and responses to Draft No 5 to be carried out in Dresden, Germany 23/24 September.

Thereafter the Authorities still hope to progress towards a NPA process by the end of this year, possibly by presenting two different options for the NPA, one based on the state-issued license concept and the other on the company approval scheme.

The AEI has strongly opposed this method, in our opinion there should never be more than one proposal going out for public consultation, it

must be the JAA Authorities responsibility to sort out difficulties and come forward with compromises where agreeable solutions seem impossible.

My personal feeling is that introduction of a new JAR; JAR 147 AVIATION MAINTENANCE SCHOOLS, is the only mean which can save the day for the JMB in this issue. If we could have established such a JAR 147, regulating Basic and Type training and Examinations - then the AEI, and only then, will have to reconsider its current position on direct Authority involvement in examinations and the act of issuing Maintenance Licenses.

The JAR OPS1 and JAR OPS3 (Helicopter) have finally been released for NPA consultation, and the response date is end of November. The AEI JAR Delegates have been circulated with the necessary paperwork and it is

hoped that position papers can be received from a majority of our European affiliates.

I specially would like to draw the attention to the Nordic CAA's joint position on a certain minimum maintenance capability required to become OPS Operator approved, a position turned down by a majority of the JMC and OPS Committees, but supported by the AEI. All AEI NPA-subscribers should address this particular issue, and hopefully arrive at the same conclusions as the undersigner and the JAR Reference Panel Chairman; such a requirement is the only way to prevent future "Donald Duck" operators from jeopardising the level playing field we all need to survive in an increasingly harsher economical climate.

Svein Hansen
(JJMB Rep.)



Canadair Challenger 601-3A

Mechanic's Creed

*U*pon My Honor I swear that I shall hold in sacred trust the rights and privileges conferred upon me as a certified mechanic. Knowing full well that the safety and lives of others are dependent upon my skill and judgment. I shall never knowingly subject others to risks which I would not be willing to assume for myself, or for those dear to me.

*I*n Discharging this trust, I pledge myself never to undertake work or approve work which I feel to be beyond the limits of my knowledge, nor shall I allow any non-certificated superior to persuade me to approve aircraft or equipment as airworthy against my better judgment, nor shall I permit my judgment to be influenced by money or other personal gain, nor shall I pass as airworthy aircraft or equipment about which I am in doubt, either as a result of direct inspection or uncertainty regarding the ability of others who have worked on it to accomplish their work satisfactorily.

I Realize the grave responsibility which is mine as a certified airman, to exercise my judgment on the airworthiness of aircraft and equipment. I therefore, pledge unyielding adherence to these precepts for the advancement of aviation and for the dignity of my vocation.

Created by Flight Safety Foundation

Nok arbeid og mye overtid på Sola

Akk ja, så er ferien over og redaktøren krever nok et innlegg til bladet. Her i BU går livet sin vandte gang; små og store problemer hånd i hånd. Ved Heavy Maintenance ble oppstarten etter ferien lik avslutningen før, hektisk og stri. Innleie av folk fortsetter og muligheter for bortsetting av arbeid har vært diskutert. Forhåpentligvis blir alt på huset.

Flytting og omstokking på grunn av omorganiseringen finner sted i skrivende stund. Jeg håper alle finner sin plass igjen etter ferien, hvis ingen er blitt overflødig da. Ref. arbeidspress, så heter det ifra

hangarledelsen at kun dødsfall er gyldig fraværsgrunn. Tillitsvalgte har store problemer med å få utført sine oppdrag. Overtid må enkelte regne med til langt over ørene i visse perioder. Enkelte avdelinger er nok hardere rammet enn andre; for eksempel Avionic Avdeling som har fått hendene fulle med omfattende T.O's på TCAS og Windshear installasjon på alle gamle B737-200 som skal tilbake til USA i løpet av høsten. Enkelte lurar på om de i visse perioder får lov til å besøke hjemmet (kone og unger).

Ellers går alle og lurar på hvem Luftforsvaret tildeler

Orion-kontrakten for de neste årene. Det er avgjort når dette leses. 5 døgne C-sjekk på de nye B737-400/500 holder hardt på tiden. Mye snag og mange T.O's krever sitt. For øyeblikket har C-sjekkene hopet seg opp de neste månedene på grunn av at kalendertiden på 18 måneder går ut før det oppnådde inspeksjonsintervallet på 3600 timer. Flyene når ca. 3200-3300 timer eller ca. 5200-5400 cycles. Med god innsats og dyktige, og ikke minst velvillige folk, går det som regel på tiden.

Dette var et lite forsøk på å få til litt nytt fra oss.

Jan Kr. Langebro

Ullevål Business Class

I et tidligere nummer av INFO hadde jeg et noe ironisk, kanskje harsellerende innlegg, over at Braathens SAFE hadde kjøpt noen eks-

klusive plasser på Ullevål Stadion med rødvin og indrefilet istedet for pølse med lompe og papprus med kaffe.



Den 30. april fikk jeg et hyggelig brev fra Erik G. Braathen, hvor han for det første sier at han er en av de heldige mottagere av INFO. Han følger opp med å informere om at det medførte riktighet at Braathens SAFE hadde slike plasser i 1992, fortrinnsvis for å ta med reisebyråer og andre kunder, men at ordningen var opphørt. Jeg tror ikke at min artikkel i INFO var foranledningen til at ordningen opphørte.

Jeg skal ikke spinne videre på denne saken, annet enn å si at det var hyggelig gjort av Erik G. Braathen å svare meg direkte med brev, og jeg synes det er positivt for vårt medlemsblad at det leses ut over vår midte.

Rolf Dybwad

Flysikkerhet relatert til teknisk vedlikehold

INFO's utdrag fra Flyhavari-kommisjonens rapport angående Partnair-ulykken høsten 1989, får en til å gjøre visse refleksjoner vedrørende dagens krav til billigere billetter, gamle fly og redusert vedlikehold.

Kravet til økt konkurranse og derav billigere billetter medfører selvsagt at selskapenes økonomer forlanger lavere kostnader pr. fly for å sikre positiv inntjening. Hvor finner man så disse pengene? Et krav blir til selskapenes Vedlikeholdsorganisasjoner om å få mer ut av hver krone, timeprisen må ned. Resultatet blir at en kvitter seg med uønskede elementer (eksempelvis kontrollenheter) og forsøker alle muligheter for å strekke så vel daglige sjekker som hovedettersyn. Flyfabrikanter og myndigheters tilatelser får en som regel. I følge fabrikantene trenger ikke deres produkt noe særlig ettersyn de første årene. At realiteten er en helt annen, snakker de ikke høyt om.

I kjølvannet av kravet til reduserte vedlikeholdsutgifter, dukker billigverksteder opp hist og her, til for eieren med gunstige priser og liggetid. For en presset økonomi og hard konkurranse gis disse verkstedene jobben fremfor de mer seriøse. Dette vil på sikt medføre at de seriøse for å delta i konkurransen, bevisst eller ubevisst senker egne krav for å få en bit av kaken; noe som til syvende og sist går ut over sikkerheten. Det er ikke den enkelte feil som forårsaker de store katastrofene, men summen av feilene. Vi har vel alle opplevd ting, som en for noen år tilbake ikke



Mye jobb i Braathens SAFE for tiden. Foto: Braathens SAFE

ville ha blitt nevnt seriøst i denne retning.

Et eksempel på denne kan jo nevnes her: En kunde overtok et fly fra en annen, et leasingselskap er eier. Flyet ankom oss for D-sjekk og visse andre arbeider. Det ble registrert at begge motorene var så godt som utslitt. Eierne bestemte at motorene skulle tas av flyet og sendes ut av landet for sjekk og reparasjon. Nye motorer skulle skaffes. Etter en tid ankom disse med beskjed om at de skulle monteres på flyet. Ansvarlig kontrollør fikk problemer med dette, da servicable tager manglet og tok dette opp de rette veier. Beskjed: "Monter motorene, tagene kommer siden". Kontrolløren ba om flere opplysninger, samtidig som han påpekte at dataplater manglet. "Monter motorene og ikke mer innvendinger fra din side", var beskjeden fra en opptrekt ledelse. For sikkerhets skyld fikk kontrolløren sprekksjekket festeboltene før han etterkom ordren. Det ble funnet en sprukken bolt.

Nå fikk både ledelsen og representanten for eieren et litt annet syn på saken. Eierne forlangte nå at flyet måtte ha full power asurens kjøring. Resultat: Ingen av motorene holdt mål og måtte skiftes igjen når flyet ankom USA, før en ny kunde kunne overta flyet. I ettertid viste det seg at begge motorene var hentet fra et annet fly, hvor besetningen hadde klaget over dårlig skyvekraft.

En må få lov til å spørre om dette er meningen med fri konkurranse og alt det andre en søker etter. Ett er i alle fall sikkert etter min mening - og det er at fremtidens flyteknikere skal ha been i nesa for å kunne forsvare sine avgjørelser dersom disse ikke henspiller til ledelsens ønsker. Frem til i dag har vi stort sett hatt å gjøre med folk som har gått gradene selv - og vet hvilket ansvar som følger med. Den siste tids erfaring skremmer.

Jan Kr. Langebro



C-sjekk på hjemmebase en suksess!

**Widerøe
Norsk Air**

Sommeren er snart over, men det er fremdeles noen som i skrivende stund, i slutten av august, er på ferie. Mye jobbing i sommer førte til at mange måtte utsette ferien.

Mesteparten av juli måned har gått med til C-check på to av flyene våre, og dette er forholdsvis store jobber for vår beskjedne teknisk avdeling. Vi har fått god hjelp av Widerøe, som har hatt 4 mann til enhver tid med oss, også FOF har bidratt med platemann i en periode. Så ble da også begge flyene ferdige til fastsatte tider. Vi er godt fornøyd med at slike etter-syn blir tatt på hjemmebase, etter en periode der flere slike større arbeider har blitt satt bort.

Selskapet har utvilsomt en gevinst i å utføre større jobber på hjemmebase fremfor å sende dem eksempelvis ut av landet, som vi har gjort flere ganger tidligere. Stikkord i denne forbindelse

er; arbeidsplasser, erfaring, tilgjengelighet på deler, punktlighet, arbeidsmiljø, mindre fraktutgifter etc. Vi er ikke i tvil om at det lønner seg, selv for et mindre flyselskap som oss, at vi utfører slikt arbeid selv. De siste årene har vi merket en trend på det motsatte, men tør vi nå håpe på en utvikling i denne retning? Det er fremdeles store arbeidsoppgaver som venter på gode løsninger. Vi sender fortsatt altfor mange komponenter etc. ut av huset, som vi med fordel kunne reparert/overhaldt selv. Her ligger det store utfordringer, ikke minst til teknisk ledelse.

Vi vet jo erfaringsmessig at det er budsjettene som rår. Men vil ikke de fleste nikke gjenkjennende når jeg sier at et godt arbeidsmiljø, trygghet på arbeidsplassen, variert arbeid, god og allsidig erfaring, og en interessant jobb er en god investering i fremtiden, og at dette utvilsomt påvirker



Brasiliaen på finale for innflyging til Torp

økonomien i et selskap i riktig retning? Mye av dette lar seg imidlertid ikke tallfeste. Det er ikke lett å verdsette et godt og inspirerende arbeidsmiljø i kroner og øre, selv om alle vet at det har en positiv effekt på økonomien. Verdiskapning handler om litt mer enn bare penger.

I slutten av juli gjennomførte vi vår tradisjonelle båttur for teknisk avdeling, og den gikk med skøyte ut fra Tønsberg til en øy utenfor Nøtterøy, hvor vi i beste stemning inntok mat og drikke, men det ble ikke så mye badeliv på grunn av noe lav sjøtemperatur. Værgudene var i alle fall på vår side denne kvelden, og etter en fin seilas tilbake til Tønsberg, ble det en tur på byen. I år fikk vi gleden av å ha noen av gutta fra Widerøe med oss - og jeg tror de satte minst like stor pris på turen som oss fra Norsk Air. Synd det er så lenge til neste sommer!!!



Kim Söderberg sjekker bremsene for slitasje

Paul Lingjærde





Brasilia Embraer klar for ombordstigning



Daglig inspeksjon utføres



Brasiliaen på tarmac på Torp



Propellene sjekkes for delaminering



Stemningsbilde fra Torp. Fotos: Siri Grønscar

Fred. Olsen godt forberedt til JAR 145 Fred.Olsen

Det var lagt ned mye forberedende arbeid og en grundig gjennomgang av lokalavtalen før høstens forhandlinger tok til. Vi følte oss rimelig godt forberedt, og med tanke på fjorårets nulloppgjør følte vi oss ganske sikre i våre krav.

Forhandlingene skred frem uten den store dramatikken, og det gikk raskt mot en avklaring og et forslag. Resultatet av oppgjøret var tilfredsstillende, og med justering på de fleste punkter, tror jeg samtlige kan si seg godt fornøyd med den nye avtalen.



Fred. Olsens Electra klar etter C-sjekk. Foto: Sverre Mauroy

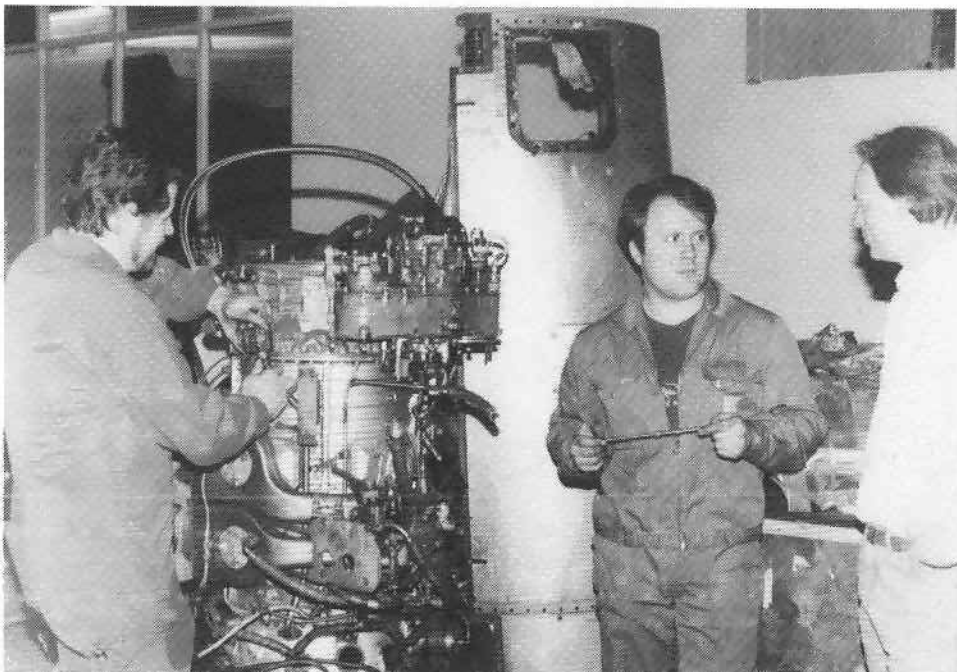
JAR 145

I forbindelse med innføring av de nye JAR 145 bestemmelsene som skal tre i kraft på nyåret, har selskapet sett det nødvendig å foreta en revisjon av vårt vedlikeholdssystem og forskrifter. Dette har resultert i et omfattende arbeid med å forandre og oppdatere dagens vedlikeholdsbok. I grove

trekk vil vi søke å oppdele det vi har i dag i mindre enheter, som så kan skredersys og tilpasses de forskjellige avdelinger. Dette vil gi oss et bedre og oversiktlig boksystem, samtidig som det vil være svært brukervennlig. Arbeidet med den nye systemhåndboken og fullførelsen av denne, vil i alt gi oss fordeler og et bedre utgangspunkt til å

imøtekomme de nye bestemmelsene. I kjølvannet av omarbeidelsen har selskapet fulgt opp med å holde orientering og informasjon om de nye JAR bestemmelsene.

Mange oppdrag på fraktmarkedet gjør at selskapet har måttet ty til innleie av en maskin mens større vedlikeholdsarbeider utføres på våre Electra. Selskapet seiler i medvind for tiden, og har utvidet sitt samarbeid med KLM til å omfatte nok en rute. Det hersker fortsatt stramme økonomiske vilkår for denne bransjen, og kontrakter med korte oppsigelsestider gjør at det er vanskelig å investere i nyere materiell og utstyr. Det har i det siste versert rykter om andre flytyper for selskapet, men foreløpig får man betrakte dette som løse tråder, men allikevel grunn for optimisme. Frem mot årskiftet og våren kommer våre fly til å operere videre på de fastsatte ruter for DHL og KLM.

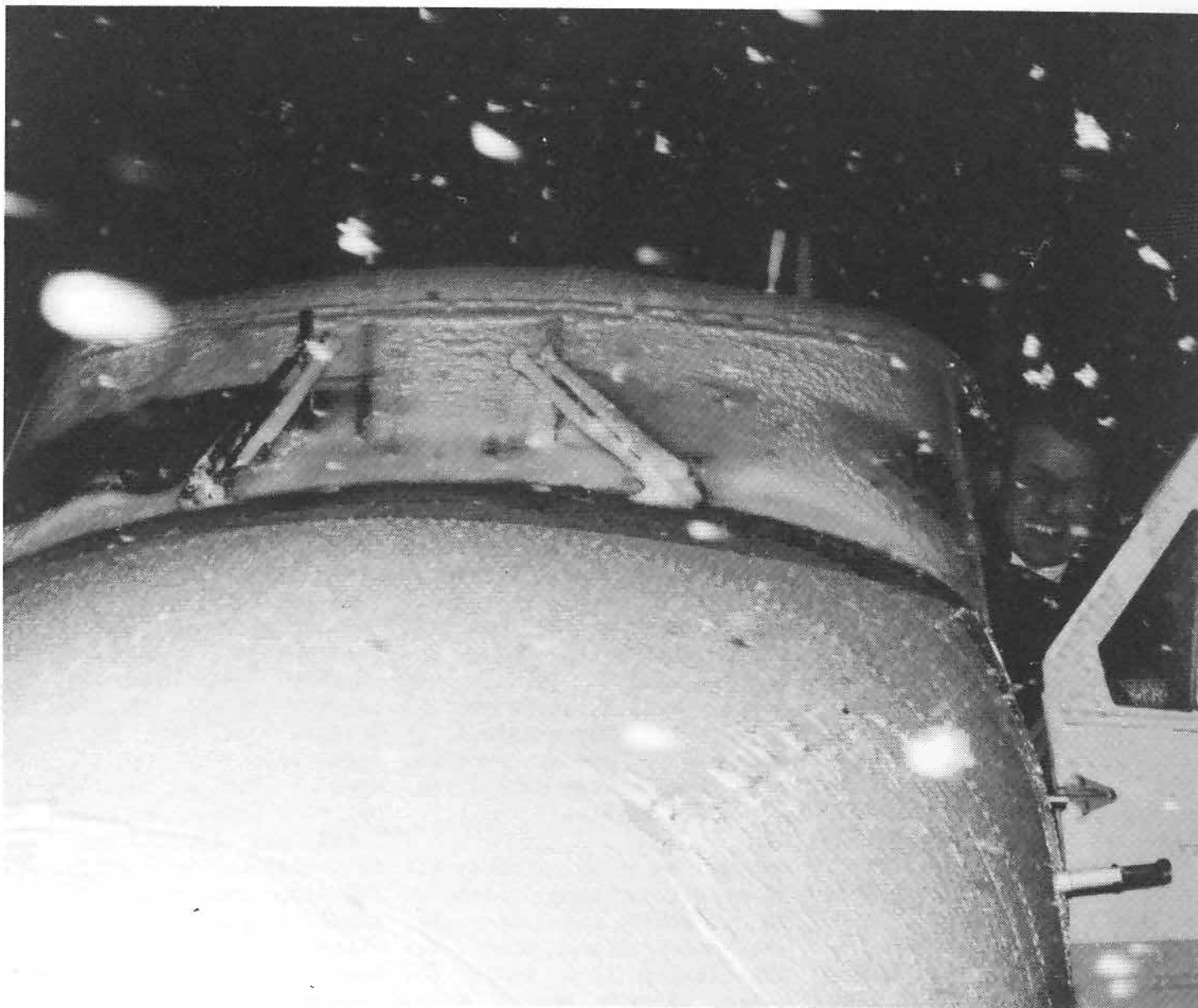


Tekniske problemer diskuteres på motorverkstedet. Foto: Sverre Mauroy

Sverre Mauroy



Heavy icing condition



Det ble målt 4,5 cm is på frontruten! Foto: Ole Holdø

Det nærmer seg raskt en ny vintersesong med is og snø. At værforholdene i Nord-Norge kan være ekstreme vinterstid, er denne historien et eksempel på. Hendelsen fant sted i fjor vinter:

En Twin Otter på vei til Bardufoss kom inn i ekstreme isingsforhold. Den greide ikke å ta seg over Lyngsalpene, og pilotene valgte i stedet å gå til Alta. I mellomtiden bygget det seg opp stadig mer is.

Til slutt var frontruten så tiliset, at det var umulig å se ut gjennom den. Gode råd var dyre. På finalen inn til Alta måtte annenpiloten åpne sideviduet og bruke brann-øksen og hugge løs isen fra frontruten; nok til at det ble mulig å landet. Imidlertid kom det nå en snøbyge, men de rakk akkurat inn over terskelen og fikk satt seg før byggen var der. Med døren oppe taxet de inn den siste kilometeren og fikk parkert flyet. Crewet gikk så inn for å ringe til

Bodø. I mellomtiden økte vinden raskt. På ti minutter økte den fra 25 knots til 82, med det resultat at flyet ble blåst ukontrollert sidelengs bortover oppstillingsplassen. Dette gikk bra, og flyet ble til slutt tjoret til to tankbiler for å holde seg i ro. At den jobben mannskapene gjør i Nord-Norge vinterstid er krevende, kan jo dette stå som et eksempel på.

Knut Grønscar



Hvorfor er vi som vi er?

SAS

NFO avd. SAS har vært i møte med våre ledere innen Line Maintenance og vår nye sjef innen Production Division angående samarbeidsproblem. I pausene fikk NFO meget god omtale av vår herværende fagforenings avis INFO. Flere ønsket å komme på Mailinglisten, og både innhold og Layout ble positivt omtalt. Line Maintenance leder i CPH synes imidlertid at vi var svært negative overfor ledelsen, og så gjerne at vi skrev noe mer positivt; en oppfordring jeg synes det var riktig å gripe fatt i.

Nå har jeg vært ansatt i SAS siden 1971, og har dermed fått med en del av svingningene i bransjen, og føler dermed at jeg kan se verden i et visst perspektiv. Den første tiden i NFO var, som de fleste vet, ganske turbulent - og mye av tiden gikk med til organisasjonsmessige oppgaver. Etter at vi fikk vår avtale i orden har vi fått bedre anledning til å arbeide med mer faglige forhold.

På 1980-tallet var vi med på det store oppsvinget under J. Carlzon og opplevde hvordan det gikk å samarbeide mot et felles mål. Denne trenden har dessverre svunnet hen.

Vi har vært igjennom et utall omorganiseringer, og måttet ta vår del av innskjæringer og omplasseringer. Man har opplevd en utskifting av ledere innen Teknisk som mangler sidestykke i bransjen. Det må dessverre sies at man ikke har vært spesielt gode til å finne de rette.

Som jeg skrev innledningsvis, vil jeg ta tak i hvorfor vi er som vi er. NFO

avd. SAS har selvfølgelig to sider man må ta hensyn til, medlemmenes rettigheter og goder, og bedriftens mulighet til å overleve. Det siste er like viktig for oss som for våre ledere.

Jeg vil her sette fingeren på noen punkter vi finner svært vanskelig å akseptere.

De tre skandinaviske fagforeningene, som organiserer teknikere i de tre land, har inngått en intensjonsavtale om en del prosjekter man ønsker å sette i kraft. Ledelsen har i ettertid funnet at man vil ut av denne. Man har dermed sagt opp avtalen med utløp 01OCT93. I Sverige har man allikevel igangsatt et kontroversielt prosjekt fra 01JUN93, til tross for avtalen. Vår sjef i CPH ønsker ikke å gjøre noe med dette, under begrunnelsen at dette er et svensk problem. Et utmerket eksempel på answersfraskrivelse.

Det er en markant forskjell på antall nordmenn, svensker og dansker som er ute-stasjonert og som blir valgt til forskjellige former for avløsning i utlandet. Norge er klart underrepresentert. Dette blir fra sjefen for utenlandsstasjonene forklart med at det er mye enklere og raskere å benytte folk fra EF land til slike oppgaver. Jeg vil hermed gratulere SAS STOTS og STOMD med medlemskapet i EF. De er noe tidligere ute enn resten av Sverige.

Det blir stadig pekt på at man må finne de billigste løsningene. Det er vi helt og fullt enig i. Men vi finner det noe underlig at LHRM avløser ABZOM (Aberdeen), og at LHRM må ha avløser fra OSL for å dekke fraværet.

Line ledelsen ønsker nå å innføre et sjekk-system hvor man skal gjøre MSC (Maintenance Service Check) hvert tredje døgn i motsetning til dagens system, hvor denne gjøres hver natt. NFO har dokumentert at dette blir dyrere og vil gi en del andre negative konsekvenser, som redusert punktlighet, regularitet og Cabin Standard, samtidig som man overfører en del oppgaver til andre avdelinger, noe som ikke gir noen reelle innsparinger. Ledelsen sier at man vil innføre systemet 01SEP93 til tross for vår motstand og dokumentasjon.

I Norge har man en noe annen fremgangsmåte. Ved innsparingene for noen år siden, ble en del personer forflyttet. Noen ble flyttet fra BGO til BOO. To mann ble flyttet fra KRS til OSL. Disse har sine familier og hjem i KRS og pendler til OSL. Ved behov for avløsning i KRS har man, til tross for de sosiale og økonomiske forhold, valgt å benytte avløsere fra BGO, (omtalt i siste nummer av INFO). Den ene personen har nå valgt å slutte i Line Maintenance og begynt i en annen avdeling i KRS for å kunne leve et normalt liv med sin familie. Både nå og tidligere sender man en mann uten sertifikat på avløsning til KRS på overtid, med diett og hotell. Et enkelt regnestykke, som er lagt frem for ledelsen. Det viser seg at mannen fra KRS kunne ha bodd hjemme hele uken og kun jobbet i weekendene, og at dette ville blitt billigere enn avløsningen fra BGO. Det er vanskelig å se at dette er god personalpolitikk.

Samtidig opprettholder man en sosial profil på en annen stasjon i det sentrale øst-

landsområdet, som flere i våre omgivelser reagerer på. Jeg skal avstå fra å spekulere om årsaken.

Og tilslutt; man har fjernet en del av medlemmenes økonomiske goder, som bilgodtgjørelse osv. Man har også

redusert vår kompensasjon ved møtevirksomhet med bedriften og forøvrig gjort det litt mindre trivelig å arbeide faglig. Samtidig opprettholder man ordninger for andre - som man skal ha et isfjell i magen for å kunne forsvare overfor om-

verdenen.

Vår leder i CPH ønsket seg en noe mer positiv omtale av avdelingen i INFO. Dette var det beste jeg klarte å få til. I'm sorry.

Odd Haldar
BGOOMSK



Nytt sjekk-system i SAS

Undertegnede har deltatt på de siste informasjonsmøtene omkring innføringen av 3 dagers sjekk på MD-80 i SAS. Nedenforstående artikkel er mine personlige betraktninger omkring emnet.

SAS har i den senere tid arbeidet for å innføre et nytt Maintenance Program eller check system. Det er utarbeidet nye sjekk typer og intervall.

NFO Avd SAS ble på våren -93 gjort kjent med arbeidet og spesielt den delen som griper inn i arbeidet i Line Maintenance. Det viktigste

for oss var innføring av MSC 3 dager. Det vil si at man ville at vi skulle gjøre en noe større sjekk hvert tredje døgn. I tillegg skulle det utføres en Overnight Parking Check og en Pre Flight Check de to andre nettene.

Disse sjekkene ville, etter NFO's oppfatning, gi dårligere punktlighet og regularitet og et vesentlig lavere service nivå, da man ikke skulle sjekke cabinen eller nødutstyret i det hele tatt. Punktlighet og regularitet vil bli redusert, da man ikke vil fange opp feil og

mangler i løpet av nattstoppen. Feilene vil først bli oppdaget ved første avgang; dermed får vi forsinkelser. NFO meddelte ledelsen våre synspunkter, og det ble avholdt noen møter med ledere på forskjellig nivå.

Vi ba flere ganger om å få se en økonomisk analyse over de innsparinger man forventet. Dette kunne man ikke fremskaffe. NFO lagde derfor en egen oversikt, og denne viste at det nye sjekk-systemet ville gi en kostnadsøking innen Line Maintenance. Det er vår opp-

fatning at dagens system, med en Maintenance Service Check hver natt, er det beste alternativet, både teknisk, servicemessig og økonomisk. Dette ville Line's ledelse ikke erkjenne. Etter et møte i OSL, hvor ledelsen fikk med våre beregninger, lovte de å revidere hele konseptet. De hadde satt 01SEP93 som start dato. Tidspunktet for innføringen ble igjen utsatt. Signaler vi fikk gikk ut på at man hadde funnet at våre beregninger var korrekte, og at man ville ta våre synspunkter med i et revidert opplegg.

Vi ble så innkalt til møte i CPH sammen med fagforeningene i CPH og STO, hvor det nye reviderte opplegget skulle presenteres.

Hva har man så gjort????

Man innrømmer at våre

beregninger er korrekte, at man ikke vil få noen innsparinger. DERFOR HAR MAN FJERNET HELE OVERNIGHT PARKING CHECKEN. Hva vil så dette si? Man skal gjøre en MSC hver tredje natt. De mellomliggende nettene skal man kun gjøre en Pre Flight Check, ikke sjekke eller etterfylle motorolje, ikke sjekke hydraul-olje, ikke sjekke motorenes kompressor, ikke gå inn i cabinen i det heletatt, overhodet ikke sjekke noe i cockpit, i tillegg til en del andre punkter som ikke skal sjekkes, og som drastisk vil senke vår konkurranse evne. I Sverige kan denne sjekken utføres av en såkalt PFC-mekaniker, hvor kompetansekravet er svært svevende. På møtet i CPH la alle fagforeningene frem synspunkter og dokumentasjon som klart viser hvilke konsekvenser dette vil få, men for døve ører. Man var

overhode ikke villig til å høre på vår argumentasjon. Man har nå satt oppstarts-datoen til 01OCT93.

Våre ledere i CPH har både i denne saken, og en del andre saker som jeg har tatt opp i et annet innlegg i samme avis, vist en holdning overfor de faglige representantene og deres medlemmer, som er absolutt uholdbar. Hvordan kan man i det hele tatt ha tillit til denne ledelsen?

Det vil nå bli arbeidet for å komme ut av dette ufor- et, og man må dessverre se på andre veier å gå; normale møter, brevskrivning og dokumentasjon til våre nærmeste ledere fører ikke lenger frem.

Odd Haldar
BGOOMSK



SAMMENLIGNING DAGENS MSC MOT NYTT PROGRAM MED MSC/3DAGER

NÅVÆRENDE SYSTEM.

NATTSTOP CHECKER 308 DAGER MSC 2 MNHRS 92 FLY		$92 * 2 * 308 =$	56672	MNHRS
NATTSTOP CHECK WEEKLY 52 DAGER 2,8 MNHRS 92 FLY		$92 * 2,8 * 52 =$	13395	MNHRS
TOTALT VED NÅVÆRENDE SYSTEM.			70067	MNHRS

NYTT SYSTEM

NATTSTOP CHECKER 120 DAGER MSC/3D 3,7 MNHRS		$92 * 3,7 * 120 =$	40848	MNHRS
NATTSTOPP R - CHECK 20CHECKER 6 MNHRS 92 FLY		$92 * 6 * 20 =$	11040	MNHRS
NATTSTOP CHECKER 240 DAGER PFC 0,3 MNHRS		$92 * 0,3 * 240 =$	6624	MNHRS
PROLONGED PARKING 240 DAGER 0,5 MNHRS		$92 * 0,5 * 240 =$	11040	MNHRS
TOTALT VED NYTT CHECK-SYSTEM.			69552	MNHRS

TEORETISK INNSPARING VED NYTT SYSTEM I MNHRS:			515	MNHRS
TEORETISK INNSPARING MANNÅR	515 mnhrs	:1300(normalutnyttelse pr mann)	0	MANN

NOTE 1: MAN HAR INGEN FORMENING OM HVOR MANGE NATTSTOPPENDE FLY SOM SKAL HA MSC/3D ELLER PFC. PLANLEGGING BLIR DERFOR SVÆRT VANSKELIG. EVENTUELL INNSPARING BLIR SVÆRT TEORETISK.

NOTE 2: DET ER LAGT TIL 0,5 MNHRS FOR PROLONGED PARKING REF L.M.H. 7.9.7. DVS MOTORDEKSLER, HEATER LUKKING AV DØRER OSV.

NOTE 3: DET ER IKKE REGNET MED FEILRETTING.

Hva sparer vi på 3-dagerssjekk?

SAS

Klar for 3-dagerssjekk?

I over et år nå har ryktene gått om SAS sine planer om innføringen av 3-dagers MSC på DC-9/MD-80. Først skulle dette igangsettes 1. april, men ble utsatt til 1. juni. Så ble det utsatt ytterligere til 1. september, for så å bli utsatt inntil videre. Nå ønsker Line ledelsen å starte opp 1. oktober.

Drivkraften i arbeidet var at det var så mye penger å spare på innføringen av 3-dagers sjekk. Hele 160 millioner kroner årlig var det kalkulert til. På det siste møtet i CPH var dette regnestykket justert ned til 7 årsverk. Ledelsens nye regnestykke viste at besparelsene på innføringen av det nye sjekksystemet var på syv - årsverk. Skal vi virkelig

ødelegge det vedlikeholdsprogrammet vi har og som har vist seg å være bra, for en besparelse på 7 årsverk? Denne siste kalkylen gir en reduksjon fra den opprinnelige på 98%. Det må være lov å lure på seriøsiteten i dette arbeidet. Det osrer av dårlig håndtverk.

På møtet i CPH kom det også frem at det vil by på store problemer å styre 3-dagers-sjekkene. Det ble sagt at med en så stor flyflåte vil dette være tilnærmet umulig. Det vil f. eks. for oss på Fornebu, som normalt har 20 overnattende fly, bety at vi i "worse case" en natt kan få 20 3-dagers sjekker, og den neste natten ingen. Spørsmålet kom jo da fra de faglige om man skal bemanne

opp for å kunne ta "worse case". Dette var det ikke mulig å få noe svar på. På basene kan du kompensere noe av svingningene med planlagt arbeide, men 30% av vår DC-9/MD-80 flåte overnatter ute på linje nettet.

Jeg er overbevist om at det nye sjekksystemet vil kreve større ressurser enn vårt nåværende. I tillegg gir det en dårligere standard og en dårligere punktlighet. Med et økende jobbvolum skulle man jo holdt munn og vært glad til. Det er bare det at jeg vil jo gjerne at firmaet skal overleve i fremtiden jeg også. Helst til jeg når pensjonsalderen, og dit er det enda noen år igjen.

Knut Grønkar



Hvor er det blitt av reservedelene??

Den siste tiden har det vært kritisk dårlig med reservedeler til DC-9 og MD-80. Vi har på Fornebu hatt opptil 5 fly stående på bakken, ventende på deler. Heldigvis har dette skjedd i fellesferien med et sterkt redusert trafikkprogram, slik at vi har greid oss med et fåtall kanselleringer. Det må være noe feil når vi går tomme for forbruksdeler som hjul og bremses. Resultatet ble at vi måtte skru av hjul fra de flyene som skulle gå sent og montere på de som skulle gå tidlig. Bremses måtte vi kanibalisere fra fly som alikevel sto og måtte vente på andre deler. Det har aldri vært så ille som nå. I natt gikk vi tomme for hovedhjul igjen, for andre gang på en uke.

I ATD har det vært en egen arbeidsgruppe som har hatt til oppgave å effektivisere lagerhold for å redusere kapitalkostnadene på reservedeler. Gruppen har greid å redusere lagerkostnader for flere titalls millioner årlig. Dette er selvfølgelig bra, men medaljens bakside ser vi nå i produksjonen. Muligens ligger også noe av problemet i økt omløpstid på bakverkstedene, da vi har effektivisert bort personalet. OY-KGP sto halvannen dag og ventet på en brakett til nesehjulsstyringen. Braketten kostet 1100.- kroner. Den ble solgt fra lageret vårt en måned tidligere. Det er så at deler som har ligget på lager i over et år uten å ha vært brukt, blir solgt. Vi har regnet ut at vi kunne ha hatt denne braketten liggende på lager i 272 år, for den kostnaden det var å ha flyet stående i halvannet døgn.

I dag tauet vi bort LN-RLS det vil ta på RLR. (Det tok da vi ikke hadde værradar. 2 1/2 døgn).

RLR sto med motorskift, men vi fikk sendt opp en venstre motor i stedet for en høyre. Motoren må da bygges om. Dette tar normalt en dag, men vi hadde ikke ressurser til å begynne på dette. Normalt bytter vi en motor på 12 timer. Det skal bli spennende å se hvor lang tid

Noe må gjøres og det fort, for å få rettet opp manglen på deler. Må vi slite med disse problemene når trafikkprogrammet tar seg opp utover høsten, vil det gå riktig ille.

Knut Grønscar



Pakningsskift på understellet til F50 i Bodø. Foto: Torstein Vikøren

Scanair + Conair = sant

Scanair og Conair har planer om å slå seg sammen. Foreløpig heter prosjektet bare NEWCO. Hver av selskapene skal eie 40% i det nye selskapet. Hvem som skal eie de resterene 20% er ennå ikke klart. Det snakkes om General Electric Capital, men disse skal etter sigende ikke være interessert. Også Airbus Industrie skal være nevnt som en mulig partner.

For oss i Line Maintenance Norway vil dette i første omgang få liten betydning. Vi har 5 årsverk betalt av Scanair. Det er hele den tekniske biten på Gardermoen. Sålenge man fortsatt skal operere med DC-10-10 i Norge, er disse arbeidsplassene sikre. Med SAS på eiersiden i det nye sel-

skapet ville det også være naturlig at SAS foretar den tekniske handlingen for det nye selskapet på Gardermoen.

Hva slags flyflåte man vil standardisere på, er ikke fastlagt. Skal vi gjette, ville vi tro at Conairs A-320 vil være å foretrekke, da Scanairs DC-10-10 er for store for markedet. Mens Scanair gikk med overskudd i 1992, er den økonomiske situasjonen hos Conair svært anstrengt. Dvs. de har opparbeidet en negativ egenkapital på over 400 millioner danske kroner. Conair sitter fremdeles som ulykkelige eiere av SAS sine 3 stk. gamle A-300. Disse har stått ubrukte på bakken i en lengre periode.

Ser vi litt lenger inn i

glasskulen, så vil ordet charter forsvinne fra vokabularet i Europa. Fritt marked gjør at alle kan fly hvor de vil. Kan det tenkes at dette nye selskapet kan bli en konkurrent, i stedet for en samarbeidspartner? Det finnes ikke noe som begrenser selskapet til bare å fly charter. Kanskje passer det å fly rutefly på noen av de rutene SAS flyr på i dag? Kanskje burde SAS sikre seg aksjemajoriteten. Med Conairs dårlige økonomi og kurs for skifteretten, burde det være muligheter for å få til en slik løsning. NEWCO er enda ikke ferdig styrebehandlet, hverken i SAS eller hos Conair. Vi venter i spenning.

Knut Grønscar

Change

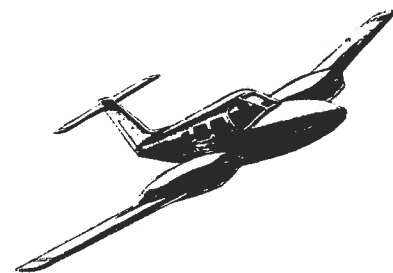
Change, heter et video-program utarbeidet av vår toppledelse borte i Sveariket. Programmet omhandler hvilke forandringer vi kan forvente oss når det frie markedet i Europa slippes løs. Alle SAS ansatte skal se denne videoen. De som har sett den synes den er bra. Også alle i Line Maintenance Norway skal se dette programmet. Kassetten fikk vi like over nyttår, men etter 9 måneder har bare 16 mann av 350 sett Change. Fortsetter vi med det samme tempoet vil sistemann i LMN være ferdig i år 2146. Den eneste måten å få gjennomført slike prosjekter på hos oss, er at det settes opp en timeplan slik at alle vet hvor og når de skal møte opp. Å sende kassetten til skiftlederen med beskjed om å ta dette

innimellom, har nok en gang vist seg dødfødt.

At slike budskap sendt ut fra vår toppledelse ikke kommer frem til oss i LMN er ikke noe nytt. "People for the future" som også alle skulle ha, har vi ikke sett noe til. Først ble kurset redusert fra to til en dag. Reduksjonen gjaldt kun for de som jobbet i teknisk. Siden ble kurset utsatt til høsten. Nå er det utsatt på ubestemt tid. Dvs. aldri.

Medarbeidersamtaler er historie. Derimot er jeg overbevist om at LMN kan fremlegge de beste økonomiske resultatene i Line i år, som i fjor, som i forfjor, som i -----.

Knut



DAGBLADET i forbindelse med havariet med JAS-Gripen:

Fikk trøbbel

Midt under den halsbrekkende flyoppvisningen og over hodene på tusenvis av festivalstemte og skuelystne mennesker i Stockholms gater i går, fikk testpilot Lars Rådestrøm problemer.

Flyet, som kan oppnå det dobbelte av vindens hastighet, mistet fart og begynte å vingle.

Noen tilskuere trodde det inngikk i oppvisningen. Andre ante uråd.

Spørsmål: Hvor fort flyr flyet når det er vindstille?

Det er penger å tjene på fremmedhandling – third party work



Airbus A340-200 i Lufthansa-farger

På tross av liten eller ingen markedsføring, kommer det stadig henvendelser fra utenlandske operatører til DC-9/MD80 fabrikken i OSL. Disse ønsker SAS til å få gjort arbeid på på deres DC-9/MD80 maskiner. Den siste henvendelsen var fra et flyselskap i USA, som lurte på om SAS kunne bygge om deres MD-80 fly til EFIS. Så vidt vites er SAS den eneste operatøren utenfor USA, som har fått FAA Approval for å kunne gjøre denne typen arbeid. Det er ikke noen småjobb det er snakk om. Ombyggingen tar tre uker pr. fly. Jobben krever også høyt kvalifisert arbeidskraft.

forespørselen, er at Reno Air har hatt så god erfaring med de EFIS maskinene de leier fra SAS. Dette har ryktes i USA. Vi har ikke kapasitet til å påta oss jobben, men har sagt ja til å lage hele ledningsopp- legget, harnesser etc. I tillegg skal vi supervise selskapet med arbeidet. Da dette som tidligere nevnt ikke er noen enkel jobb, ser jeg ikke bort ifra at vi vil få request om å måtte støtte opp med IERA personell når det lir litt utpå. Det beste hadde vært om vi kunne ha påtatt oss hele jobben. Men det har vi altså ikke bemanning til.

Årsaken til at SAS fikk Knut

NEWS IN BRIEF

LUFTHANSA PROFIT

German flag-carrier Lufthansa's maintenance base in Hamburg pushed up revenues from third-party business by 12% during 1992, to reach DM864 million (\$500 million). Over 30% of Lufthansa Technik's man-hours are provided for outside customers. The company, which has been heavily promoting third-party work, had 15 outside customers on its total support package under which customers' aircraft are completely integrated into Lufthansa's own fleet-servicing plan. The base handled 49 aircraft and 274 complete engines during the year. On 14 July, Lufthansa Technik announced that it had won a contract to overhaul Pratt & Whitney PW4000 engines of Air Mozambique's fleet of Boeing 767s.

Spare seg til fant – eller historien om en hydraulpumpe

Sist undertegnede gikk ettermiddagsskift, fikk vi snag på en auxiliary hydraulikkpumpe på en MD-80. Med 130 utålmodige nordlendinger ventende, hev vi oss på med å skru ut pumpen, etter at vi først hadde sjekket at vi hadde ny pumpe på lager. Ut gikk det greit, men da vi åpnet transportkassen for å ta ut den nye pumpen vi skulle montere inn, ble vi noe betenkte. Pumpen så ut som om den kom rett fra søppelplassen på Grønmo. "Dette må være feil", tenkte vi. "Vi har fått en brukt pumpe". Da vi heller ikke kunne finne den sedvanlige gule og grønne KSSU taggen som følger med alle SAS typemerkede reservedeler, var vi overbeviste om at vi ved en feiltagelse hadde fått ut en brukt pumpe. Vi kalte derfor inn til "Head Quarter" og fremla problemet. De kunne

etter en stund opplyse at pumpen var OK, og at den var en SAS pumpe overhaldt i USA. Etter litt fant vi nede i det ene hjørnet av transportkassen et sammenkrøllet brunt A-5 ark, som skulle fungere som følgeseddel. Midt over denne følgeseddelen var det et aldeles nydelig fotavtrykk, størrelse 43. Dette bygget bare opp under vår misstillit til denne pumpen. Da vi sjekket nærmere viste det seg at partnummeret på følgeseddelen ikke stemte med partnummeret på pumpen. Da hadde vi fått nok, og besluttet raskt at noe sånt skal ikke vi montere på et SAS fly. Som resultat av dette ble flyet tauet i hangar. Flighten ble kansellert og passasjerene overført til Braathens SAFE.

I ettertid har jeg fått vite at SAS har måttet sende 16

hydraulpumper til overhaling i USA, da vi ikke lenger har kapasitet til å gjøre denne jobben selv. Regningen på denne overhalingen kom på NOK 800.000.-, eller NOK 50.000.- per pumpe. For dette beløpet kunne vi ha lønnet tre mann på fulltid i et år. Tidligere overhulte vi disse pumpene på Koksaverkstedet. Vi har lokalitetene, vi har testutstyret, vi har verktøyet, vi har reservedelene, men vi mangler folkene til å gjøre jobben. I sin iver etter å effektivisere, har vi kvittet oss med så mye folk at vi ikke lenger greier å gjøre jobben vår. Det kan nærmest virke som om våre ledere blir vurdert etter hvor mange hoder de har greid å redusere med. Fortsetter denne trenden, kan våre konkurrenter se fremtiden lyst i møte.

Knut



Litt nostalgi. NFO's forhandlingsutvalg ved utenriksforhandlinger i København i 1989. Fra venstre: Kjell Paulsen, Knut Grønscar, Steinar Holmen, Morten Arnesen og Erik Throndsen.

Et rop om hjelp fra Lan Chile!

Brev fra de ansatte i Lan Chile

Dette brevet lå en dag i min comailhylle. Jeg har tatt kopi av det og videresendt det til lederen for alle fagforeningene i Norge, (AFS/N) Ingvar Lilletun. Han sitter som de ansattes representant i SAS styret. Jeg håper brevet blir behandlet i AFS, og at man denne veien oppretter nærmere kontakt med Sindicato De Trabajadores. AFS får ta stilling til hvordan man vil behandle saken videre.

SAS Maintenance Union
N-1330 Oslo Lufthavn
Snarøyveien 57
NORWAY



Knut

Santiago, June 21st, 1993.

SAS Union
Stockholm, Sweden. -

Dear Sirs:

We represent the LAN-CHILE Unions who sign below.

Since SAS took over control of LAN the labour conditions have deteriorated to a point where we are in a much worse position than during the Pinochet regime.

Labour contracts are routinely broken with almost total impunity and the company just pays small fines and continues with its policies. Labour leaders are intimidated and even fired, even though the company after judicial procedures have to reinstall them.

We have been threatened that if we do not put an end defending our rights we will "destroy" ourselves.

Procedures of using intermediary companies to hire workers for LAN under adverse conditions which were prevalent under the Pinochet regime and were stopped when the company was privatized are now being reinstated.

In general the labour situation is extremely bad and the motivation of employees is non-existent.

We have been very prudent and restrained in our actions, knowing the serious situation of the airline industry. This attitude has been interpreted as weakness and we have been trampled, insulted and downgraded to a point we will have to take some action.

Furthermore, we believe the situation will continue, since for the third time in a row a Scandinavian, who does not even know Spanish or anything about this hemisphere, has been appointed general manager, over the opposition of our representative.

We must remind that LAN is much older than SAS and that the quality, security and level of service of our company is of world class. We cannot understand why a Chilean or at least a Spanish speaking person has not been selected or trained during these years. Moreover the former General Manager destroyed all the Human Resources Area of LAN and now we have not a person to whom discuss our problems.

The reason to write this letter now is an incident related to the decision by the company to sell a sports ground which we helped to build and we fully maintained by deductions of our payroll; was taken without even mentioning it to the employees.

We protested about this in a press conference and went to see the Minister of CORFO, a Government entity, which is a shareholder. He said he agreed with us and started action to prevent the sale.

Now we are informed that your representatives have requested the police to investigate where we obtained the information.

There was no effort to ask us or the board members how the information got to us, they went directly to the police to further intimidate us.

The information is no commercial secret, it is about the sale of our stadium, as we helped to pay for it.

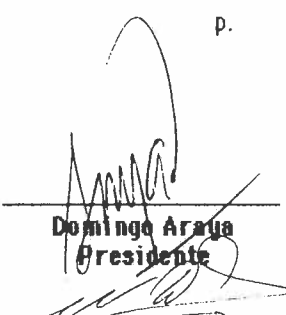
We must state very firmly we are not going to be intimidated by these methods which are totally alien to Chile and we will not permit our honor, rights or dignity to be trampled upon.

We want to send you this message as we believe these actions are being done by a small number of individuals for reasons that are not in the interest of either LAN or SAS.

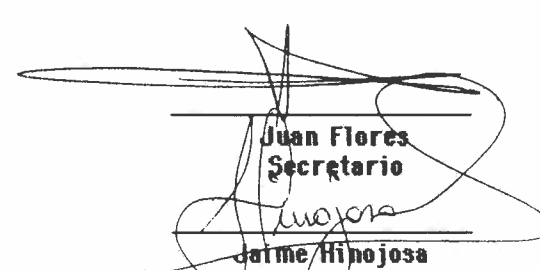
Please tell us what we can do on these issues and who is the person in charge of them to contact by us.

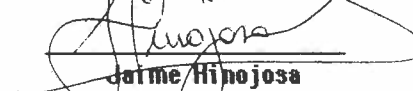
Respectfully yours,

p. SINDICATO DE TRABAJADORES DE LAN-CHILE


Domingo Araya
Presidente


Mario Díaz
Tesorero


Juan Flores
Secretario


Jaime Hinojosa
Director


Eva San Martín
Directora

 **LanChile**

SINDICATO DE TRABAJADORES
DE LA EMPRESA. N° 13.01.1581

Vi har hørt at

Alle motorfestene på B747 må bygges om

FAA har i samarbeid med Boeing utarbeidet et Airworthiness Directive (AD-note) på motorfestene på alle B-747. Det er ikke noen småjobb det er snakk om. Ombyggingen er estimert til å ta tre uker pr. flymaskin. Boeing vil koste delene pluss noe av arbeidskostnadene forbundet med modifikasjonen. Årsaken til modifikasjonen kommer av flere tilfeller hvor en eller flere motorer har falt av under flight. 2 av disse resulterte i fatale havari-er.

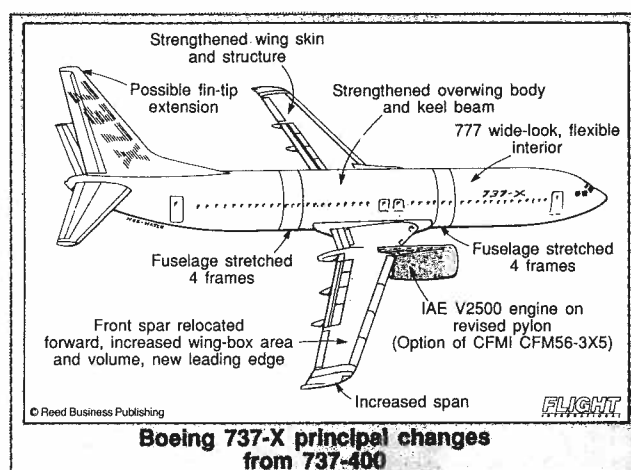
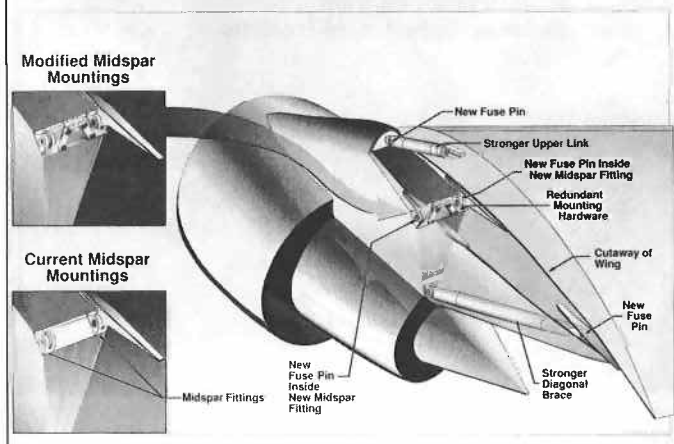
Oslo Airport Ground Handling Oslo Airport Ground Handling, heter et nyoprettet selskap. Selskapet tilbyr groundhandling på Gardermoen etter vanlig IATA Ground Handling Agreement. Eierstrukturen i selskapet består bl.a. av tidligere ledere fra Sterling og Busy Bee. De har selv begrenset teknisk ekspertise så kontakt er opprettet med SAS Line Maintenance. Tanken er at de tekniske bitene i Annex A skal utføres av SAS teknikere. Den første handlingen etter dette konseptet har allerede funnet sted. Selskapet håper på kontrakt

med Sterling og ellers en del ad hoc operasjoner, spesielt i forbindelse med OL på Lillehammer. En telefon til Brønnøysundregisteret avslører at selskapet ikke er registrert.

Nye motorer til gamle fly

Finnair og Air Canada er med i et prosjekt som tar sikte på å sette på nye og mer støy- og drivstoffvennlige motorer på sine aldrende DC-9 fly. Motortypen som skal prøves ut er en ny motor som er utviklet i et samarbeid mellom BMW og Rolls Royce. Motoren har typebetegnelse BR715. Noe for SAS?

747 Engine Strut Modification



Modernisering av F-16

Luftforsvarets F-16 jagerfly skal moderniseres for 1,6 milliarder kroner. Flyenes operative levetid vil etter dette vare til år 2015. Det er Lockheed Forth Worth Company som skal stå for moderniseringen.

BAC 1-11 til Mærsk Air

Mærsk Air sitter igjen som eiere av Birmingham European Airways (BEA). Dette etter et misslykket forsøk på å fusjonere BEA og Brymon Airways. Mærsk er nå eiere av Birmingham European og en flyflåte med 5 stk. BAC 1-11.

B-777 på vingene neste sommer

I en pressemelding fra Boeing fastslås det at man ligger godt an på tids-skjemaet når det gjelder utviklingen av B-777. Prototypen skal som planlagt fly første tur sommeren -94.

Finnair beholder MD-11 og DC-9

Finnair har skrinlagt sine planer om å bytte ut sin Douglas flyflåte med nye Boeing fly. I stedet jobbes det nå med å forlenge levetiden på Finnairs gamle DC-9 fly, bl.a. ved å montere nye motorer på disse flyene.

Boeing tilbyr B737-X

Boeing tilbyr nå en ytterligere forlenget versjon av sin B737. Modellen heter foreløpig B737-X. Flyet skal kunne ta opp til 157 passasjerer. Av motorer er så langt kun CFM56-3XS godkjent til bruk på typen. Første levering vil kunne finne sted i 1997.

28 fly brant opp

28 fly, derav 13 Cessna T-47 Citation brant opp i en hangarbrann i Topeka, Kansas. Hangaren var overfylt med fly som, ironisk nok, hadde flyktet fra oversvømmelsene langs Mississippi.

Swissair grounder MD-11

Swissair har groundet 2 av sine MD-11'er. Årsaken er ukontrollert enginesurge med derpåfølgende stall på motorene. Flyene er utstyrt med Pratt&Whitney PW4060 motorer. Dette er de samme motorene som SAS har på sine B767. Også SAS har hatt tilfeller av surging på sine motorer. P&W har sendt et eget team til Swissair for å finne løsning på problemet.

TCAS varslet

SAS kan i dag prise seg lykkelig for at de har installert Traffic Collision Avoidance System (TCAS) på alle sine B767. Dette hindret antagelig en større ulykke i luftrommet over Island nylig. To B767 møttes på motgående kurs og i samme høyde. Den ene av Boeingene hadde installert TCAS. Denne

varslet og flyverne fikk trukket opp og rakk såvidt å se motgående fly passere under. Det ble antydnet en vertikalavstand på under 100 meter.

Kraftig passasjervekst i Norge

Antall passasjerer som reiste over de norske stamruteplassene økte kraftig i juni. Sammenlignet med samme måned i fjor var veksten på 10% på innenlandsrutene og 13,4% på utenlandsrutene. På sekundærplassene økte trafikken med 9,9%.

Havarerte under test

En Bombardier Reginal Jet, havarerte under testflyging fra sin testbase i Kansas. Begge pilotene og en flytekniker ombord omkom. Øyenvitner sier at flyet kom i

flatspinn som det aldri kom ut av. En spesialfallskjerm som var montert i halen ble funnet et godt stykke unna vraket. Flyet var med vilje lastet helt galt med center of gravity langt utenfor det normale.

SAS teknikere til Emiren av Kuwait

SAS har fått kontrakt med Kuwait Air Force. SAS skal stille med to teknikere til en DC-9 og en MD-80. De to flyene er privatflyene til Emiren av Kuwait. MD-80'en er helt ny. Fra fabrikken i Seattle ble den fløyet direkte til et firma for modifisering og montering av nytt interiør. Bare dette kom på den nette sum av 80 millioner NOK. Det må påregnes mye reising i denne tjenesten og 24 timers stand by.



Bildet viser det nye arbeidsantrekket til SAS-flyteknikere utlånt til Emiren av Kuwait.



Nye modeller fra SAAB i Linköping

Arlanda större en Kastrup?

På Airport Internationals top 100 liste, ligger Arlanda som nr. 46 av verdens største flyplasser, med 12.947.727 passasjerer årlig; en vekst på 8,6% siste år. Kastrup ligger som nummer 48 med 12.411.949 passasjerer. Opp 6,4% siste år. Fornebu er nummer 77 med 7.533.107 passasjerer og en vekst på 9,8%.

Shannon Aerospace

Spanair har tegnet en vedlikeholdskontrakt i mangemillionersklassen med Shannon Aerospace. SAS har en stor eierandel i Spanair. Hvor blir det av spinoff effektene vi har hørt om så lenge?

SAS Technical Academy til Riga

SAS Technical Academy skal etter det INFO erfarer ligge godt an til å få en kontrakt på opplæring av teknikere i Riga. Det er snakk om typekurser på DC-9. Kanskje kan

denne porten åpne for et nytt marked østover. Vi tror derimot ikke at det er mulig å kjøre typekurs på DC-9 med tolk, på tre uker.

Sterling ut av Transwede

Sterlig har solgt sin eierandel i Transwede til SARA Hotel og Travel Group.

Sterling solgt til Frankrike

Sterling har inngått en samarbeidsavtale med det franske reise- og charter-selskapet Europa Aero Service, EAS. I praksis betyr dette at Sterlig overtas av EAS. De to selskapene vil tilsammen operere 26 fly og ha 1200 ansatte.

Glemte og sette ut flapsen

En BAE 146 fra China Northwest Airlines, havarerte nylig rett etter avgang. Pilotene hadde glemt å sette ut flapsen før avgang. Det finnes en egen take off warning på denne flytypen. Denne virket ikke.

SAAB 2000 nærmer seg typegodkjenning

SAAB har hatt visse problemer med sin nye 2000 modell. Halepartiet har måttet bygges om. Dette ser nå ut til å ha løst stabilitetsproblemene denne modellen slet med. Typegodkjenning ventes i høst.

Nye B737-300 til Mærsk

Mærsk Air har bestilt to nye B-737-300. Ordren er verdt 500 millioner DKR.

30% passasjervekst

Det meget anerkjente tidsskriftet Air Transport World operer i sin oversikt med en passasjervekst for 92/93 på 30% for SAS. Revenue Passenger Km gikk opp med 20% og frakt med 5 %. Vi gjetter at noe av dette skyldes oppkjøpet av Linjeflyg. Braathens SAFE har til sammenligning en passasjervekst på 3,3%. RPK økte med fattige 0,4% og frakten gikk opp med 4,2%.

Course on Aging Aircraft Corrosion

NFO har i en Fax fra R.C. Williams, Maintenance Director i JAR, fått innbydelse til kurs vedrørende korrosjon og aldring på gamle fly. Kurset er spesialutviklet for FAA Inspectors, men flyselskapene oppfordres også til å sende sine folk på dette. Kurset går i Reno, Nevada. Hvis noen skulle være interessert, finnes adresse og telefonnummer for påmelding på NFO kontoret.

Fokker 100 til Transwede

Transwede har bestilt 5 stk. Fokker F-100, med opsjon på ytterligere to. Flyene skal utstyres med Rolls Royce Tay motorer.



The training organization with the competence to meet your total demands



Quality, service and innovation in an effective stimulating environment.

Training Services:

Ab Initio Programs - Aircraft Type Training - Crew Resource Management -
Recurrent Training - Flight Attendant Service and Emergency Training -
Maintenance Training - Instructor Training - Simulator Dry Lease

Aircraft Types:

Airbus A320/321 • B737 • B767 • DC-8 • DC-9 •
DC-10 • MD80 • Fokker 50 • Fokker F28 • Saab 340



Contact: Marketing and Sales Department.

Telephone (46) 8 797 4242. Telefax (46) 8 797 4241. Sita: STOOUSK. Telex: Sweden 19140 SASSTO S.

Address: SAS Flight Academy, S-190 45 Stockholm - Arlanda - Sweden



All customized to your needs

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



**RELIABILITY
STRENGTH
DEPENDABILITY
DURABILITY**

FOCUS YOUR ATTENTION IN OUR DIRECTION

OUR SERVICES INCLUDE:

**Aircraft
Inspection:**

A-B-C-D Checks
SSI/SIP Program
Aging Aircraft Program
Rectification of Defects
AD-note and SB Compliance
Interior Refurbishment
Stripping and Painting

**Engines/APU
Overhaul:**

CFM56-3C
JT8D/-9/-9A/-17/-17A
GTCP85-129 D/E/H

**Components/
Propellers:**

B737-200/-300/-400/-500
Fokker 50
Fokker F 27
C-130 Hercules
P3B/C Orion



Fokker 50

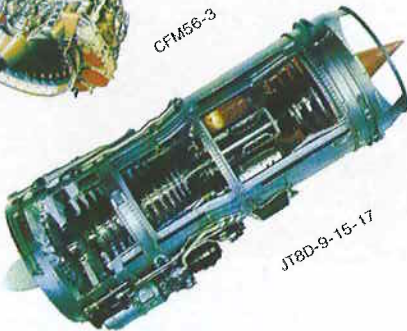


Fokker F-27

Engineering - Quality Control - Logistic - Training - EDP - Technical Handling Support



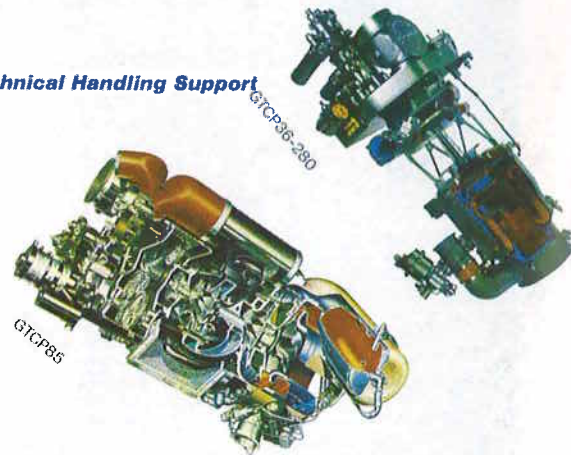
CFM56-3



JT8D-9-15-17



Boeing 737



GTCP85



**Sounds interesting?
Don't hesitate - try us!
Call for further information.**

BRAATHENS SAFE 

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!**