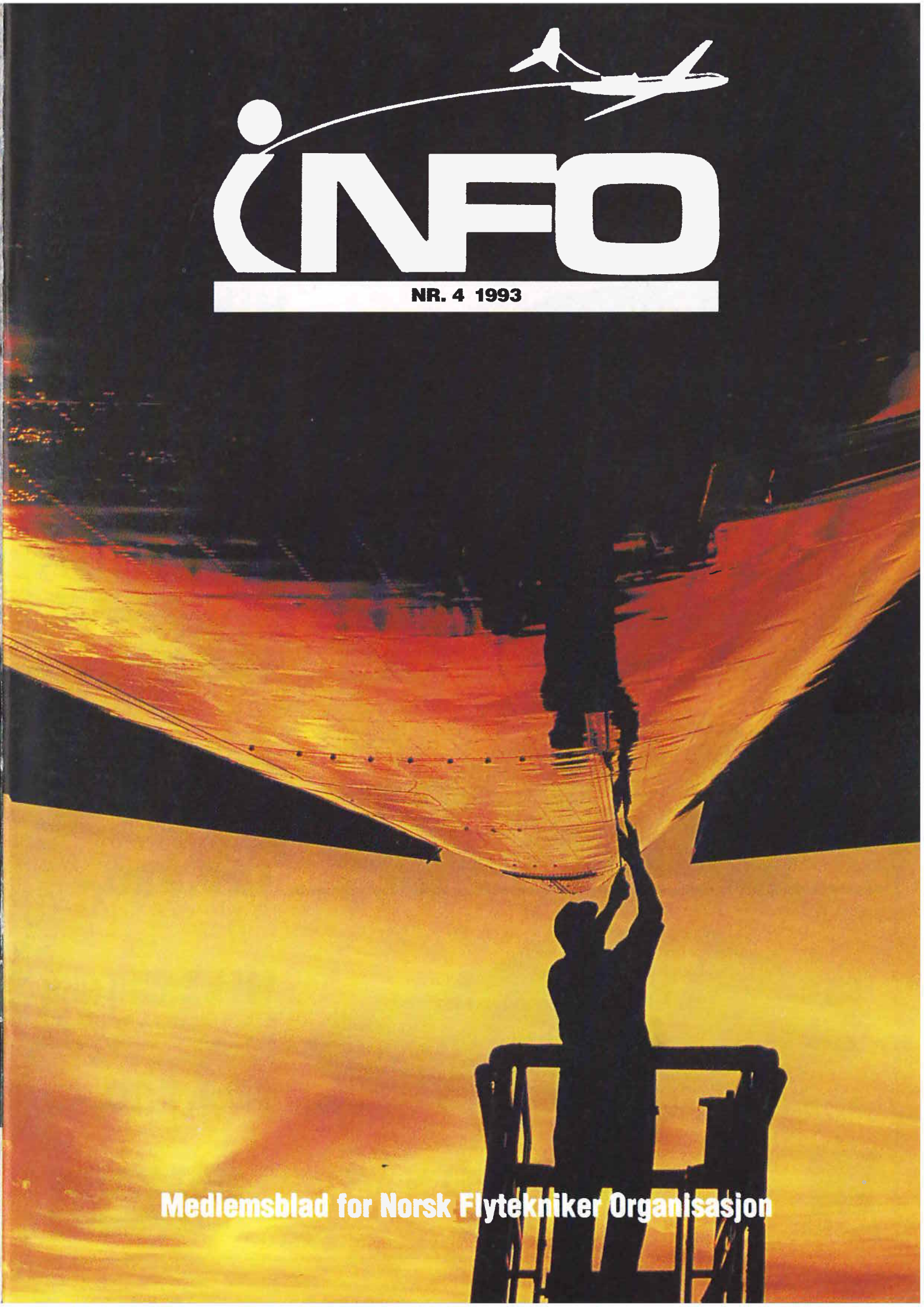




iINFO

NR. 4 1993



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

ALLE UNDER 200.000,-

Du kan nå velge mellom 4 velutstyrte Peugeot 405 In Business-modeller under den magiske 200.000-grensen. Og her er det ikke bare utstyr som servostyring, sentrallås og oppvarmede forseter som er standard. Samtlige modeller blir levert med vinterhjul og radio/kassettspiller inkludert i prisen. NB! Utvalget er begrenset!



405 IN BUSINESS 1,8 L STASJONSVOGN

Med et bagasjerom på 800 liter som kan økes til over det dobbelte med nedslått baksete, får du med deg det meste.

199.980,-



405 IN BUSINESS 1,8 L

Et bedre tilbud skal du lete lenge etter! Trekkvillig motor på 103 HK. Leveres med metallic lakk.

196.980,-



405 IN BUSINESS 2,0 L

Med 122 HK får du Peugeot kjøreglede i fullt monn. Under 0,6 l pr. mil ved 90 km/t.

199.980,-



405 IN BUSINESS DIESEL

Peugeot er som kjent nr. 1 i verden på dieselmotorer. Nå har vi gleden av å tilby en 405-diesel til under 200.000!

199.980,-

Prisene er veil. levert Bertel O. Steen A/S. Frakt og lev.omkost. kommer i tillegg. Lettmetallfelger er ekstrautstyr. Importør: Bertel O. Steen A/S



PEUGEOT

BERTEL O. STEEN A/S

Prof. Kohts vei 83/85 – 1320 Stabekk
Telefon 67 53 61 80

PEUGEOT

STABEKK

**NFO**

norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, 1330 OSLO LUFTHAVN, Tlf: 67.590660

SENTRALSTYRET 1993

FORMANN:	ROLF DYBWAD, Braathens SAFE Værnes Fax arbeid Ugleveien 23, 7500 STJØRDAL (Fax. priv. må slås på ved request)	Arb. 74 82 59 50 Fax. 74 82 62 95 Priv. 74 82 54 27 Fax. 74 82 54 27
NESTFORMANN:	FRANK BERENTSEN, SAS Bergen Holtavegen 7B, 5046 RÅDAL	Arb. 55 99 75 58 Priv. 55 13 06 65
ORG. SEKRETÆR:	EGIL FØRRISDAL, OSLTS-O/4 Sørumslia 33, 3400 LIER	Arb. 67 59 75 16 Priv. 32 84 09 72
TEKN. SEKRETÆR:	ARILD HELSETH, OSLTS-O/5 Mellombølgen 10, 1157 OSLO	Arb. 67 59 68 88 Priv. 22 74 55 37
KASSERER:	DAG LANGELAND, Braathens Værnes Holmekollvn. 1, 7500 HOMMELVIK	Arb. 74 82 59 50 Priv. 73 97 14 50
INFO REDAKTØR	KNUT GRØNSKAR, OSLTS-O/5 Dragonveien 50, 1362 BILLINGSTAD	Arb. 67 59 68 88 Priv. 66 84 50 82
STYREMEDLEMMER:	Per Ramslic Jørgen Wiig Knut M. Ballangrud Keith Hudson Heine Richardsen Torstein Vikøren Steinar Isaksen Rune Thuv Knut Fløtten Rolf Skrindlo Ivar Korsvold Baard Holmberg Kjell Øpstad	Braathens SAFE SVG Braathens SAFE SVG Braathens SAFE FBU Fred. Olsen FBU SAS BOO SAS BGO SAS FBU SAS FBU Widerøe BOO Widerøe BOO Sterling GEN Norsk Air TRF Air Express

KOMITEFORMENN:		
Tariff Komite (TK) Kjell H. Paulsen, OSLTS-O/3		Arb. 67 59 60 58 Priv. 32 85 05 75
Teknisk Utvalg (TU) Gunnar Johnsen, Widerøe BOO		Arb. 75 51 35 00 Priv. 75 56 24 58
Studie Utvalg (SU) Per Pettersen, OSLTS-O/2		Arb. 67 59 68 88 Priv. 66 84 95 01
Støttekasse, Georg Cvijanovic, OSLTS-O/1		Arb. 67 59 68 88 Priv. 66 78 07 23

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

STOFF/INNLEGG TIL INFO

Redaksjonen setter stor pris på å få tilsendt innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for INFO's lesere. Tips mottas også med takk. Send stoff til NFO-kontoret (FBU), eller helst direkte til redaktørens hjemmeadresse.

VI MÅ HA STOFF TIL NESTE INFO SENEST 1. FEBRUAR 1994

FORSIDEBILDE: Oppe og sjekker APU'en på Boeing 747-400

Formannen har ordet

Jeg er blitt bedt om å ha noe synsing på fenomenet korttidskontrakter etc. innenfor NFO-området. Her ute i provinsen har vi ikke så mye av dette, men for noen år siden hadde vi en del engelske flyteknikere som jobbet i Braathens SAFE. Det samme er tilfellet i Stavanger for tiden, er det blitt meg fortalt, samt at SAS har korttidsansatt et par mann fra tidligere Busy Bee. Hva det ellers gjøres på markedet er ikke kommet meg for øre, og jeg kan således ikke kommentere dette noe særlig.

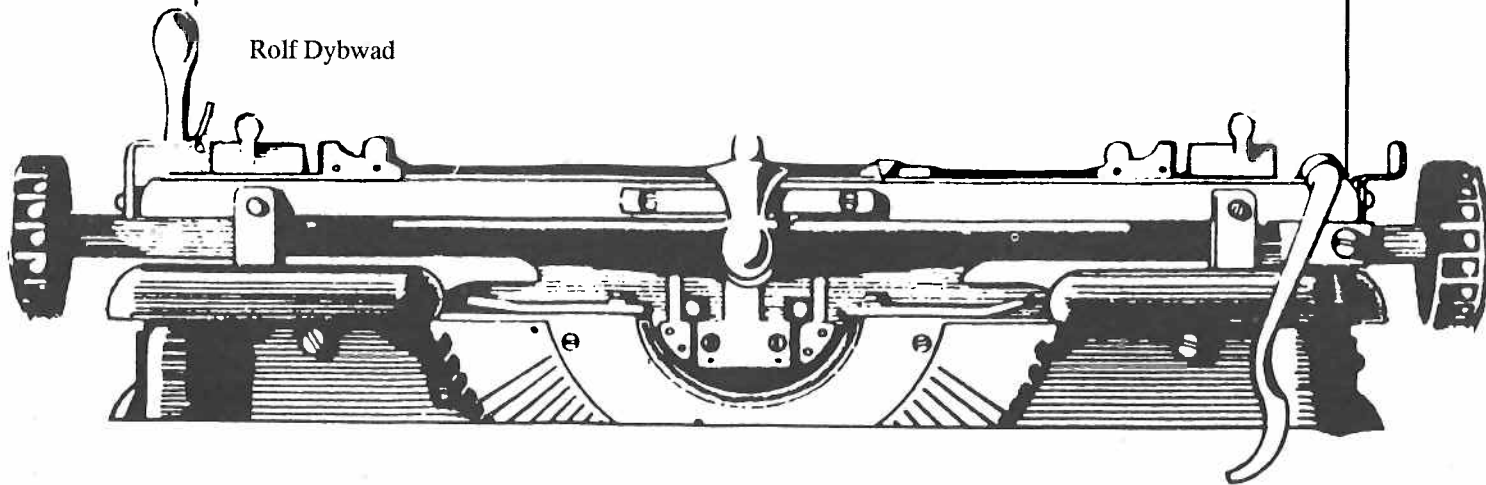
Personlig er jeg ikke særlig stor tilhenger av systemet. Dette er sett fra den korttidsansattes side. Det kan hjelpe vedkommende i en kortere eller lengere periode, men vil hele tiden ha et islett av usikkerhet med seg, som kan være tungt å bære. Jeg vil tro at en her går med et lønnlig håp om å få fast ansettelse etter en tid, og gjør at en kanskje kan tro det er en selv som ikke er dugende nok, mens det egentlig er helt andre momenter som avgjør fast ansettelse eller ikke. Noe annerledes er det for de fra England. De er gjerne ansatt i et kontraktørfirma og reiser rundt i verden på korttidsjobber. De jeg var i kontakt med var godt fornøyd med systemet i og med at de hadde egentlig jobb hele tiden, men bare på forskjellige steder (anleggsslusk). Om selskapene var like godt fornøyd vet jeg egentlig ikke, men kvaliteten på den innleide arbeidskraften varierte sterkt fra de helt udugelige til topp folk som var svært så dyktig.

Sett fra et selskaps side er det en fordel å kunne justere antall ansatte på en forholdsvis enkelt måte, alt etter behov. Men det må være en del ulemper med dette systemet også. En må kanskje investere i nødvendig opplæring, samt at det kan ta noen tid før den korttidsansatte kommer inn i alle rutiner etc., som det enkelte selskap er avhengig av å benytte. Dette gjør muligens "timeprisen" høy, men en slipper å ha overflødige ansatte i stille perioder.

Jeg vil gi honnør til flyselskapene i Norge. Det har ikke vært noe utbredt fenomen å sjonglere med de ansatte, permittere ved lavere produksjonsperioder osv. En har heller ikke i stor grad benyttet innleid arbeidskraft, men søkt å gjøre jobben med økt innsats hos de normalansatte. Dette har gitt stabile forhold både for selskap og de ansatte, og må sees på som et stort pluss for selskapene. Men det er ikke å stikke under en stol at selskapene har vært nødt til å gjøre det slik, i og med at det ikke er overflod av flyteknikere i Norge. Arbeidsledigheten hos NFO-medlemmene har vært ganske mye lavere enn i mange andre yrkesgrupper, vil jeg tro. Jeg ser heller ikke at det skulle endre seg i vesentlig grad, så lenge en vil utføre maintenance i eget selskap og ikke sette dette ut på kontrakt. Jeg forutsetter med dette utsagnet at selskapsstrukturen er som pr. i dag. Hvis Balata, eller hva det nå heter, kommer – kan dette fort endre seg. Kjøpes selskaper opp, kan det også endre seg osv... Det kan selvfølgelig skje endringer innen luftfarten som jeg, eller andre for den saks skyld, ikke kan forutse, men en kan jo krysse fingrene og håpe på langsomme revolusjoner. Det vil i så fall være en del enklere å forholde seg til. Flyselskapene, uansett hvem det måtte være, må imidlertid ha noen til å vedlikeholde flyene. Det ser ikke ut til å bli færre fly eller flyavganger. Og om en reduserer standard på vedlikehold, vil de for oss, heldigvis ikke være feilfrie. Og til tross for alle disse flotte computere med bite check som forteller i klartekst hvor den sannsynlige feilen ligger, vil dette ha i seg et kanskje mer komplisert system av feilsøking på sikt. I tillegg er denne "flyvemaskin" fortsatt en stor klump av mekaniske komponenter og leamikk som er mer eller mindre godt skrudd sammen, og som i utgangspunktet skal være like holdbar. Hvis en ser på noe så enkelt som et passasjer sete, vil en som er litt opp i åra huske at det tidligere var store tunge og holdbare seter. I dag er de vesentlig lettere, men en må daglig skifte ut plastbiter som sprekker eller ramler av. Det skaffer arbeide.

Det er det vi lever av.

Rolf Dybwad



Lederen

Vi har i dette nummeret av INFO gått over til en ny skriftstype. Dette har vi ønsket lenge, men problemer med å få til denne skriftstypen i Word Perfect har holdt oss tilbake fra å bytte. Nå har vi resignert og gått over til et nytt skriveprogram, Word for Windows. Den nye skriftstypen håper vi faller i smak. Den skulle være lettere å mer behagelig å lese. I tillegg komprimeres teksten slik at vi får plass til 30% mer stoff på siden. På denne måten får vi med like mye stoff som tidligere på færre antall sider. Det igjen betyr reduserte trykkekostnader.

Den nye skriftstypen med Word for Windows prøvde vi ut på PC'en på NFO kontoret og der virket dette utmerket. Problemer ble det derimot da jeg kom med en diskett som var skrevet på min PC hjemme, og så skulle ha utskrift på NFO kontoret. Det fungerte ikke i det hele tatt. Det kom bare opp feilmeldinger om at printeren var enten tom for papir eller ikke tilkoblet. Ved sjekk var printeren både tilkoblet og full av papir. 4 timer fordypet i manualer og utallige forsøk hjalp ingenting. Tilslutt måtte jeg ringe dataguru Førreisdal og be om hjelp. Men selv ikke med de mest sofistikerte bakveier var det mulig å få printout på laserprinteren på NFO kontoret. Derimot virket det hele utmerket på laserprinteren på TS-driftskontor. Dette ble bra, bortsett fra at den dyttet inn mere tekst på linjene enn det som vistes på skjermen. Det resulterte i at alle ord med bindestreker ble plassert midt inne på linjen. Det så jo helt dust ut og måtte selvfølgelig rettes opp. Nå er jeg lei alt som heter data. Veldig fint når det virker, men noe ordentlig herk når det skjærer seg.



To av sidene i dette nummeret er også satt helt ferdig på Desk Top Publishing, med programmet Aldus Pagemaker. Dette kjøpte vi inn i fjor og er en engelsk versjon. Så viser det seg at det er umulig å hente inn filer i fra de norske versjonene av Word Perfect og Word for Windows. Nok 4 timers blailing i manualene gikk med før jeg fant ut at det var slik det hang sammen. Jævla data!!! Hva skal jeg vel med dataprogrammer som ikke samarbeider?

Nok om det. Vi har kjørt en reklameoffensiv til dette nummeret av INFO. Det er hyggelig å kunne konstantere at alle våre faste annonsører i år ønsket å fornye kontraktene for nok et år. Det gir en indikasjon på at

annonsørene er fornøyd med jobben vår. I tillegg har vi lagt ned et anseelig antall timer med å skaffe nye annonsører. Dette krever mye tid og oppfølging. Med nye skriftstyper og god kostnadsdekning fra annonseinntektene, nærmer vi oss target for INFO. Nå blir jobben fremover å konsolidere stillingen og å få dataprogrammene og printeren vår til å prate sammen. Det har vært mye jobb å få INFO opp på dagens nivå. Uten god hjelp fra kona og våre medredaktører fra de enkelte flyselskapene, hadde ikke dette latt seg gjennomføre. Siden dette er det siste nummeret i år, vil jeg få benytte anledningen til å ønske alle en god jul og et riktig godt nytt år!!!

Knut Grønscar



Aircraft Engineers International (AEI) Annual Congress 1993 i Köln



Nr. 2 fra venstre Peter Doyer (BU), Rolf Dybwad (BU) og Arild Helseth (SAS)



Ny General Secretary Europe, Torstein Vikøren



AEI Executive Board

30. september til 3. oktober ble AEI's Annual Congress avviklet i Köln. Arrangør var den tyske flytekniker-organisasjonen Prüfer von Luftfahrtgerät e. V, med sin energiske leder Herbert Karich i spissen. Arrangementet var perfekt lagt opp med tysk grundighet. Et eget "leisure"-program for medbrakte koner falt også i god smak. Det var både båttur på Rhinen, sightseeing i Kölnerdomen, en tur innom Bonn m.m. For gutta ble det lange dager i møtesalen. For oss nordmenn utviklet kongressen seg imidlertid nærmest til en tragedie. Executive Board møtte lite forbredt og samkjørte. Møtet ble til tider dominert av medlemsorganisasjoner hvor ambisjonsnivået strakk seg langt utover innulligensnivået. Liten eller ingen oppfølging fra forrige kongress på Kypros. Dette er INFO-redaktørens hovedinntrykk etter tre dagers kongress i Köln. Den eneste aktivitet som har fungert inneværende år, har vært arbeidet med utarbeidelsen av nye JAR's. Både AEI JAR Reference Panel og Svein Hansen, som er delegat i JAA Joint Aviation Committee, har utført et stort stykke arbeid.

Noe positivt kom det jo allikevel ut av denne kongressen. For oss nordmenn var det gledelig å få valgt Torstein Vikøren inn som Assistant Secretary Europe. Dette er vel egentlig den viktigste posisjonen i organisasjonen. Det måtte litt finplanlegging til for å få til dette. NFO foreslo at Executive Board ble utvidet med en ny Vice President stilling. Til å bekle denne stillingen foreslo NFO den nåværende Assistant Secretary Europe. Dette gikk i boks og veien var åpen for Torstein inn som ny Assistant Secretary Europe. Det er behov for en av Torsteins kaliber for å få fart på organisasjonen igjen. Andreas Papandrakis, som ble Vice President, er det også fullt i, slik at det er håp om mer fart i organisasjonen i året som kommer. Andreas har forøvrig vært "out of business" det siste året, da selskapet hans sparket ham ut på grunn av at han var for dyktig som fagforeningsleder. Etter dette gikk hele ledelsen i Cyprus Airways. Ny ledelse ble etablert og Andreas tatt inn igjen.

Av andre positive ting kan nevnes at en ny tysk organisasjon for flyteknikere ble godkjent opptatt som medlem. Denne organiserer flyteknikerne i Lufthansa,

Condor og German Air Cargo. Hyggelig var det også at russerne hadde funnet veien til kongressen som observatører. En av delegatene er nestleder for alt teknisk personell på Sermatov-flyplassen i Moskva, med nærmere 14.000 ansatte. Deres organisasjon har 40.000 medlemmer, hvorav 35.000 er flyteknikere. De signaliserte at de ville søke om å bli opptatt som fulle medlemmer på neste Annual Congress. Også Kuwait stilte med observatør. De ville også søke om medlemskap til neste år. IBERIA hadde kontakter i Sør-Amerika, og håper å kunne bringe med seg noen av disse som observatører på neste kongress. AEI øker nå raskt både i antall medlemmer og medlemsland. Dette hindrer ikke at økonomien i organisasjonen er svak. Riktignok ble det med stort flertall vedtatt å ilegge en ekstrakontingent i år. NFO ønsket primært å heve kontingenten fast. Nå må vi på hver eneste kongress bruke tid på å diskutere ekstrakontingent!

Så over til sorgens kapittel. Diskusjonen rundt utviklingen av JAR 65 og Personnell Licensing. AEI's representant i JAA Joint Maintenance Board, hadde et opplegg klart for det han mente var realistisk å kunne oppnå. Dette var et kompromiss innad i JJMB som gikk på godkjenningen av en offentlig Basic License. I kompromisset ble det åpnet for at selskaper med JAR 145 og eget godkjent skoleprogram kunne godkjenne og utstede type ratings. I tillegg skulle kvalifikasjoner, skoleprogram osv. osv. hjemles i en egen JAR 147. Dette siste har industrien lenge gått sterkt imot, men inngikk nå altså som en del av "Dresden"-kompromisset. AEI var initiativtakeren til dette kompromisset som kom i stand ved et særmøte mellom AEI-AECMA (flyfabrikantene) og AEA (flyselskapene).

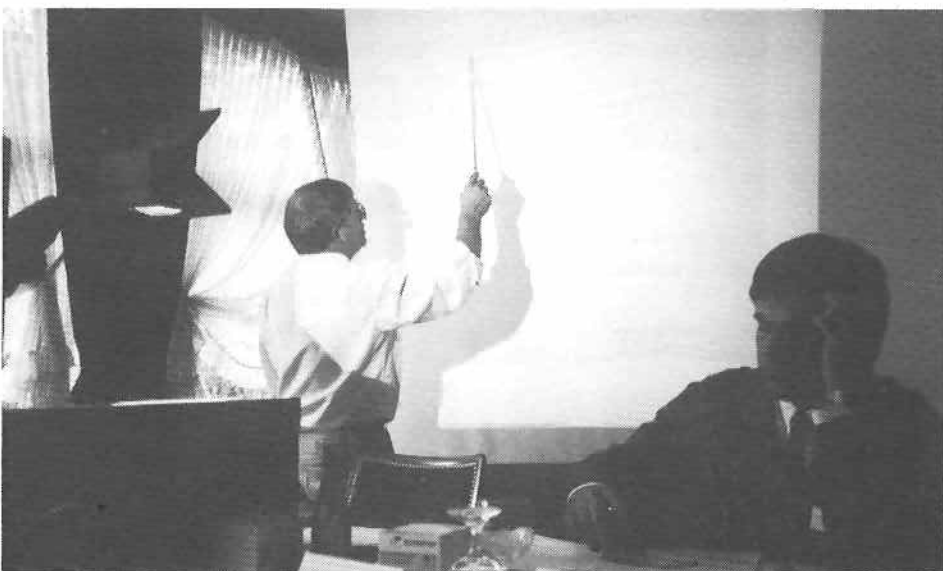
Dette er saker med krutt i. Med sydlandsk temperament utviklet seansen seg til bortimot polsk riksdag. Enden på visen ble at Dresden-kompromisset ble nedstemt av Annual Congress. At type ratings skulle kunne utstedes av godkjente flyselskaper, ble en for stor og hårete kamel å svelge for flertallet. Det er bare det at i politikk er det det muligens kunst som teller. Det holder ikke å bare sitte i en krok og kreve. Mega-ergelig er dette resultatet, tatt i betraktning at det er de som gjør minst som skriker høyest. Spesielt



NFO-formann Rolf Dybwad



Russerne stilte med tre mann på observatørbenken



Svein Hansen informerer om "Dresden-kompromisset"



Til høyre: Arrangør Herbert Karich, PVLV, snakker med representant for tyske luftfartsmyndigheter



Fred Bruggemann (KLM) representerer økonomigruppen i ALCAZAR

bittert ble dette for vår JJMB delegat, som var initiativtageren og drivkraften i kompromisset. Som Svein uttrykte det; jeg føler det som om jeg har løpt Marathon, for så å bli nektet å gå over målsteken. Med Dresden-kompromisset nedstemt, så Svein ingen annen mulighet enn å trekke seg som AEI-representant i JJMB. Jeg forstår Svein godt. Han kan ikke komme tilbake til JJMB og stemme mot det forslaget han selv har vært initiativtageren til. Hva slags troverdighet ville det gi!? På toppen av det hele, greide

ikke kongressen å stille opp med noen navn på personer som kunne overta Svein's plass i JJMB. Også formannen i AEI JAR Reference Panel trakk seg. Executive Board får nå litt av en oppgave med å stable organisasjonen på bena igjen. Det første møtet skal være i Oslo inneværende måned.

Slik sluttet altså Annual Congress 1993. Det er ikke noen overdrivelse å kalle dette en katastrofe for alle flyteknikere i Europa. Vi vet at vi aldri kan klare å presse JAA til

å kreve myndighetsutstedte flytype-sertifikater. Ikke ønsker myndighetene dette, ikke ønsker flyselskapene dette – og ikke ønsker flyfabrikantene dette. Det er kun AEI, en representant blant tolv, som har et sterkt ønske om dette. Hvor saken ender til slutt får tiden vise. Jeg er redd for at vi som flyteknikere må slite med resultatet de neste 50 år.

Knut Grønscar



Informasjonsmøte i Samferdselsdepartementet

Den 26. november inviterte Det Kongelige Samferdselsdepartement til informasjonsmøte i Pressesenteret i regjeringskvartalet. På agendaen sto orientering om:

1. Stortingsmelding nr. 69 om luftfartsselskaperes rammevilkår, tilpasset EF's luftfartspakke III.

2. Samferdselsdepartementets oppfølging – hvordan organisere norsk innenriks luftfart.

3. Teknisk og sosial harmonisering av regelverk.
– JAA/JAR
– Pilotsertifikater
– Slots

Fra 16. august i år ble Norge og Sverige tilknyttet EF's nye regelverk for luftfart –

den såkalte luftfartspakke III. Med dette står norsk luftfart foran store omstillinger de nærmeste årene. Flyselskapene får nye rammebetingelser å forholde seg til, noe som uvilkårlig vil påvirke oss arbeidstakere. Det er viktig for oss å være godt orientert om hvilke endringer vi kan forvente at kommer, slik at vi kan få forberedt oss i god tid.

Avd. direktør Torbjørn Lothe i Samferdselsdepartementet ønsket alle velkommen og introduserte de forskjellige foredragsholderne. Først ut var Rådgiver Hilde Barstad. Med Norges tilslutning til luftfartspakke III, ville man innenfor medlemslandene få felles bestemmelser på:

1. Sertifikater
2. Markedsadgang

3. Priser
4. Slots
5. Teknisk vedlikehold

Hilde Barstad tok for seg punktene 2, 3 og 4. At markedet åpnes for fri konkurranse betyr ikke at hvem som helst kan kjøpe seg et fly og starte for seg selv. Det er i pakken klare krav til operatørene både når det gjelder teknisk vedlikehold og nye flyselskapers finansielle bæreevne. Minstekravet for å kunne starte et flyselskap var en egenkapital på 80.000,- ecü, tilsvarende NOK 640.000,-. 51% av aksjekapitalen måtte komme fra land innen avtaleområdet for pakke III. Teknisk må det fremlegges et vedlikeholdsprogram som skal godkjennes av myndighetene.

Når et nytt selskap er blitt godkjent, må de søke om å få slottider. Dette er kanskje det

største problemet for nyetablerte selskaper, i alle fall hvis de vil fly fra Fornebu eller på internasjonale ruter. Nye selskaper stiller bakerst i køen, etter de såkalte "Grandfathers rights". Fornebu er fylt opp i peakperiodene. Samferdselsdepartementet indikerte at det tegnet seg til å bli en betydelig økning i antall frekvenser på Fornebu på sommerprogrammet 1994. Spesielt stor er økningen for Braathens SAFE og SAS på norske innenriksruter. Øst-vest banen på Fornebu vil bli åpnet for commutertrafikk, for å kunne øke antall frekvenser i peakperiodene. Det planlegges å avvikle mer av commutertrafikken fra gamle Fornebu.

Slot tider kan kjøpes og selges. 80% av alle flighter må flys. Dvs. man kan ikke gå inn og sperre slotter med å opprette fiktive ruter som man ikke har til hensikt å fly. Prinsippet er "use them, or loose them". Det må sendes inn søknader for slottider hvert halvår. Et for vinterprogrammet og et for sommerprogrammet.

Når det gjelder markedsadgang, så skal nasjonale overgangsregler være avviklet innen 1997. Myndighetene kan iverksette nasjonale begrensninger for adgang til innenlandsmarkedet. De kan dog ikke gi fortrinnsrett til nasjonale selskaper. Det er politisk enighet om å forlenge Widerøes konsesjoner så lenge som mulig innenfor regelverket. Ruter kan legges ut på anbud. Kriterier vil her bli: Pris, frekvenser og materiell.

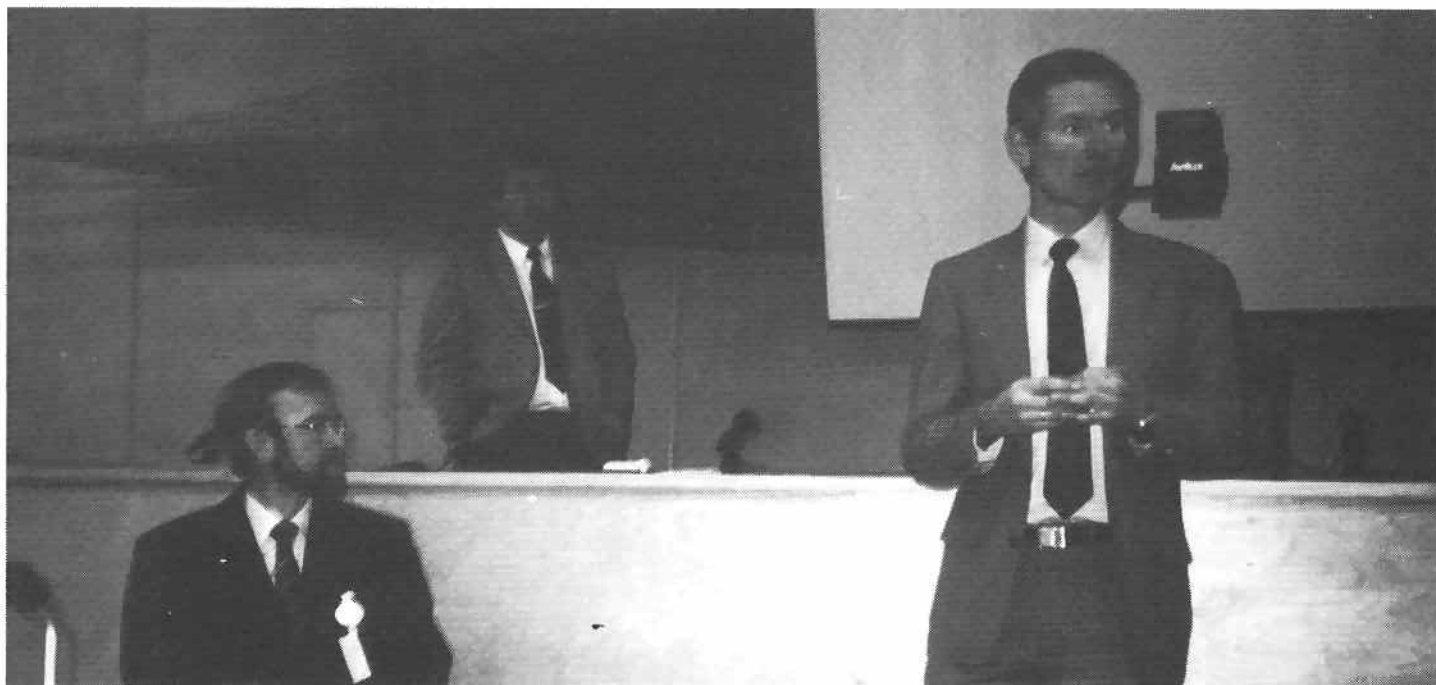
Det skal være fri prissetting innenfor avtaleområdet. Myndighetene har adgang til å hindre priskrig. Myndighetene vil ikke tillate fiendtlig prissetting eller dumping. Dette for å kunne hindre at et selskap konkurrerer ut et annet, for derigjennom å tilrive seg et monopol. Det vil være lov å differensiere priser avhengig av avgangstider. Det vil si at man kan risikere å måtte betale høyere priser i rushtidene. (Swissair har allerede begynt med dette).

Til slutt orienterte Stabsdirektør Ole Rambeck, godt hjulpet av den norske representanten i JAA Operation Committee, hr. Seterbakken, og lederen for sertifikatregisteret, Bjørn Bøe, om utviklingen inn JAA med utarbeidelsene av nye JAR's. Prosessen går sin gang, men det går tregt i spørsmålene som berører personlige sertifikater, både for piloter og teknikere. For pilotene er det spesielt de nye tjenestetidsbestemmelsene som har skapt vanskeligheter. For teknikerne er det spørsmålet om offentlige sertifikater. Norske luftfartsmyndigheter vil ikke gjøre avsteg fra JAR. De såkalte Sole Codes vil bli fulgt uten avvik. Det betyr at det vil bli ytterst vanskelig å få noen nasjonale avvik i JAR 65 vedrørende våre personlige sertifikater. De nordiske luftfartsmyndighetene ønsker offentlige sertifikater slik vi har i dag, det gjør ikke flertallet i JAA.

JAR OPS1 subpart 7 som omhandler krav til operatøren vedrørende teknisk vedlikehold, ligger ute på høring.

Høringsrunden skal avsluttes 30. november. I korthet finnes det ikke noe krav om å ha noe vedlikehold innen eget flyselskap/ organisasjon. Man kan kontraktere bort alt vedlikehold. De nordiske luftfartsmyndighetene mente at man måtte ha Line Maintenance i eget selskap. De laget et eget forslag som ble oversendt til JAA. Forslaget falt ikke i god jord og er ikke engang nevnt i det OPS1 part. 7 forslaget som er sendt ut på høring. Vi håper at de nordiske luftfartsmyndighetene kommenterer dette behørig i høringsrunden. Gjennom AEI har flere av medlemsorganisasjonene vært på både lokale myndigheter og politikere i dette spørsmålet. Hvis ikke JAR OPS1 part. 7 blir endret, vil dette direkte ha innvirkning på flysikkerheten. Da blir resultatet at man flyr med egne lapper bak i loggen – som man først noterer inn i loggen når man vet at man er et sted der en kan få kjøpt vedlikehold. Cheap and dirty. Det er begrenset hva man rekker igjennom på 3 timer og 15 minutter. Vi skulle gjerne ha hatt litt mer tid til å stille nærmere spørsmål. Samferdselsdepartementet og Torbjørn Lothe skal imidlertid ha ros og takk for det initiativet de tok slik at vi kunne bli informert. I tillegg fikk vi med litt lesestoff som St. prp. nr. 69. Tilråding om fastsetting av forskrifter om gjennomføring og håndheving av Luftfartspakke III, godkjent i Statsråd 20. august 1993, pluss mye mer. Alt er tilgjengelig på NFO-kontoret.

Knut Grønscar



Bjørn Bøe (til venstre), Ole Rambeck (til høyre) og Hr. Seterbakken (bak) orienterer

Kontaktmøte Luftfartsverket/NFO

13. oktober var det dags for et av de halvårige kontaktmøtene mellom NFO og Luftfartsverket. Disse har utviklet seg positivt og holdes på et tillitsfullt og uformelt nivå. Vi tok utgangspunkt i de agendapunktene vi hadde sendt over til LV, med saker vi ønsket å få belyst. Fra LV stilte Øyvind Askjem og Dag Silkoset. Fra NFO stilte vi med 6 mann fra de forskjellige flyselskapene.

Mye av møtet ble brukt til å utveksle informasjon og synspunkter vedrørende arbeidet med utarbeidelsen av nye JAR's. Først var vi innom JAR 145 Maintenance organizations. Opprinnelig var siste frist for godkjenning av flyselskaperes vedlikeholdsorganisasjoner satt til 1. januar 1994. Da enkelte selskaper ikke greier å tilpasse sin organisasjon og sitt regelverk til JAR 145 innen tidsfristen, ville det antagelig bli åpnet opp for en midlertidig godkjenning. I Norge lå vi godt an i saksprosessen. Pr. 13. oktober hadde Norwegian Air Shuttle, Trafikkflyverskolen på Bardufoss, Air Express, Helicopter Service, Norønnafly propeller, samt Mørefly fått 145 godkjenning. Det var kommet inn 42 søknader til LV. For mange av disse var det kun finpussen som gjensto for å få JAR 145 godkjenning. Verre sto det til ute i resten av JAA-landene.

JAR OPS1 er ute på høring. I part 7 om Operators maintenance, deler LV og NFO samme syn. Det må kreves at det finnes et

minimum (light maintenance) av vedlikehold i egen organisasjon. Dette hadde de nordiske luftfartsmyndigheter gått sammen om å kreve i JAA. Dette var helt utelatt i det høringsutkastet som nå er ute. De nordiske NAA uttaler sterk bekymring for at alt vedlikehold og ansvar kan settes bort til kontraktører. LV vil forfølge saken i JAA Maintenance Committee. Det vil vi også gjennom AEI og JAA Maintenance Board.

Prosessen med JAR 65 ble selvfølgelig behørig behandlet. Det ser ut til å gå mot en myndighetsutstedt basic license, mens selskapene etter godkjenning får lov til å utstede type ratings. JAR 65 Draft 6, vil komme ut i januar 1994. En del av stridsspørsmålene i JAR 65 har på initiativ fra AEI blitt løftet ut, og skal hjemles i en egen JAR 147, Maintenance Training. Dette ønsket opprinnelig hverken flyselskapene eller myndighetsrepresentantene i JJMB. Et notat vi har fått tilgang på viser imidlertid at en spørreunde til de forskjellige luftfartsmyndighetene klart går i favør av å utarbeide en egen JAR 147 (9 av 11 ønsket JAR 147).

NFO rettet også søkelyset på manglende regelverk for NDT og standarder for håndtering og reparasjoner av Composit-materialer. Nå ligger det fritt til selskapene å velge hvilken standard de vil bruke. Noen bruker Nortest sin standard ved NDT. Denne er på ingen måte tilpasset luftfarten. Det finnes heller ikke

engineeringkompetanse i selskapene på dette området. Det er et klart hull her. Når det gjelder utarbeidelsen av felles regelverk for NDT/sveising/støping, så skal dette på sikt hjemles i JAR 145. På grunn av et stort arbeidspress er denne biten foreløpig lagt på is.

Vedrørende handlingselskaper for teknisk handling/inspeksjoner; skal man gjøre en sjekk/inspeksjon, så må man være ansatt i en vedlikeholdsorganisasjon med en JAR 145 godkjenning eller godkjent Verkestedsautorisasjon. Det holder ikke bare å ha personlig sertifikat på flytypen.

Vi kom til slutt så vidt inn på problemet med å påbegynne en sjekk, som så blir avbrutt og flyet satt inn i trafikk, får så å fortsette sjekken neste dag osv. osv. Hvilken dato skal man da bruke når man kvitterer ut sjekken som fully performed? Svaret var at dette ikke var lovlig. Skulle selskapene ønske denne varianten måtte vedlikeholdsprogrammet bygges om og godkjennes av myndighetene på vanlig måte.

Konklusjonen på møtet er at det kun er nyanser som skiller NFO og LV i de sakene vi tar opp. Begge jobber vi aktivt internasjonalt for å få til et best mulig regelverk som kan ivareta flysikkerheten og de reisendes interesser.

Knut Grønscar



Gjensidig utveksling av synspunkter

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

JAR 65 should Lift International constraints of maintenance personnel recruitment

Artikkelen er skrevet av Mike Ambrose. Mike Ambrose er direktør i European Regional Airlines Association, ERA. Dette er paraplyorganisasjonen til commuteroperatørene i Europa. Widerøe er blant annet medlem her. Mike Ambrose sitter også som ERA's representant i JAA Joint Maintenance Board, hvor vi har Svein Hansen som representant for AEI.

There is no doubt that, starting from a blank sheet of paper, the industry and all European national aviation authorities would agree that Europe would best be served by a single set of requirements for certifying staff. However, when JAR65 is implemented as a progressive replacement for existing national regulation, it is inevitable that some carriers will suffer hardship where there are major differences between JAR65 and their national regulations.

That the introduction of JAR65 will go a long way to eliminate existing national variations, which some may consider to be permissive of competitive advantages, is not challenged. It is nevertheless questionable whether there is a short- or medium-term need for 'portable' qualifications throughout Europe for maintenance staff in the same way there is for pilots.

The European Commission (EC) has recently expressed some concern that such portability, originally intended to provide greater mobility of labor, greater career opportunities, social benefits, and a more level playing field, must not result in "social dumping", such as employment of qualified staff of other nationalities at lower-than-market rates. The mutual acceptance of existing qualifications must be seen as a preferable first stage, to many operators and even aviation authorities.

Even so, the eventual introduction of a single European requirement under JAR65 almost certainly will be a feature of future operations. Those within the JAA industry/authority team presently engaged in its drafting will need to exercise all their skills and experience to ensure that its short-term effects are sustainable by an already hard-pressed industry. In the long-term, the industry will need to use the existence of a single European-wide regulation as one tool to help increase the recruitment of the next generation of maintenance personnel in sufficient numbers to support future growth prospects.

At a time when the industry is troubled by decreasing fare yields, threatened increases in user charges and weak or declining markets, it is all too easy to neglect other, less spectacular factors that can constrain future development – for example, the underlying shortage of experienced and skilled maintenance personnel.

At present, many airlines have escaped the full effects of this shortage, having been shielded by the effects of recession causing overall industry contraction during the past few years. However, assuming that the pundits forecasting a slow economic recovery in Europe are right, then it can be expected that even two or three years' modest growth will expose this vital skills shortage.

Regional airlines must be the most

vulnerable to this problem. They generally operate from regional bases, not normally recognized as major aviation centers where employment prospects in air transport easily can be generated or transferred between different carriers. Additionally, in a situation in which carriers in the longer term future could be obliged to enter into remuneration wars to attract the requisite personnel – in the same way in which the pilot shortages a few years ago caused crew costs to escalate – regional carriers do not have the deep pockets to protect themselves against higher terms and conditions offered by the majors.

Under these circumstances, the work that has been undertaken by the Joint Aviation Authorities (JAA) during the past two years with respect to JAR65, which defines requirements for certifying staff, assumes even greater importance. It will strongly influence not only existing operations, their costs and logistics, but also the ability and constraints that the industry will have to meet in the recruitment of future maintenance staff.

Mike Ambrose



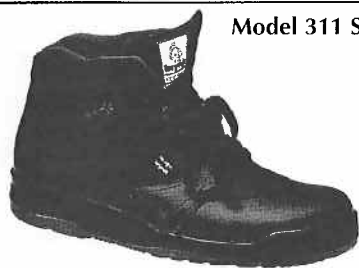


Magne Aasen a.s

Yrkesklær og verneutstyr. Design, produksjon, markedsføring
Grensevn. 50. Tlf. 22 63 02 80. P.B. 129 Økern, 0509 Oslo



Model 309 S



Model 311 S



Model 313

Vi leverer alt i vernesko.

Våre vernesko er spesiallaget for trakk på harde gulv.

Topp kvalitet!

Vi leverer alt i vinterklær.

Flyteknikerne i SAS holder seg varme i vårt vintertøy!

Ta kontakt med oss for ytterligere informasjon.



SUNNY XI

- Servostyring
- Spylere/viskere på frontlyktene
- Høydejusterbart ratt
- Oppvarmede forseter
- Sikkerhetsbjelker i sidedørene
- 16 ventilers Multipoint-injection motor 87 hk/DIN
- Nakkestøtter i baksetet
- Delt nedfellbart baksete
- Sporty 3-ekers ratt
- Turteller
- Hekkspoiler



Nissan importerer av Nissan Norge AS.

Nyheten Nissan Sunny XI



Nye Nissan Sunny XI 5-dørs familiecombi forener det praktiske med det behagelige.

Den tar utgangspunkt i vår suksessmodell Sunny, men er litt friskere og mer sportslig. Bilen leveres med 175/70R13 dekk, hekkspoiler, tre ekers sportsratt, turteller samt nytt og eksklusivt sete- og dørtrekk. Sunny XI har en nyutviklet 16 ventilers Multipoint-injection motor som yter 87 hk/DIN.

I Sunny XI får du plass til det du vil ha med deg. Bakluken er stor, innlastningshøyden er lav. Ønsker du ekstra god plass, kan seteryggen felles ned. Som alle Sunny-modellene imøtekommer også Sunny XI familiecombi de høyeste krav til kjørefort og sikkerhet.

Besøk oss idag og be om en prøvetur med nyheten Nissan Sunny XI.

Nissan Trygghetsgaranti: 3 år/100.000 km

Sunny XI 4-dørs kr.

Sunny XI 5-dørs kr.

Kr. 173.900,- på Kombi
÷ fast/SOS-rabatt

BIRGER N. HAUG A/S

v/salgsleder Roar Brauti – Olav Ingstadsvei 14 – 1351 Rud
Tlf. 67 13 62 60 – Fax: 67 13 77 32

**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

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



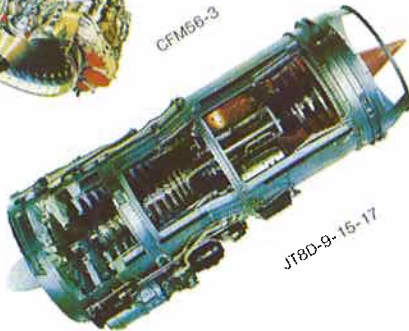
Fokker 50



Fokker F-27



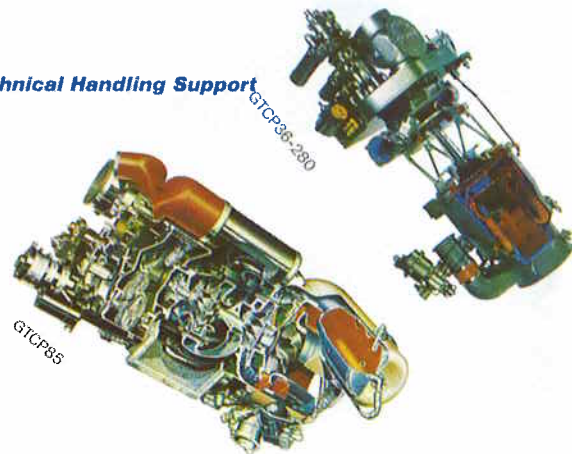
CFM56-3



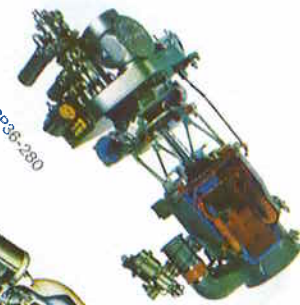
JT8D-9/-15/-17



Boeing 737



GTCP85



GTCP36-200

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



BRAATHENS SAFE 

TECHNICAL DIVISION

Address: P.B. 504, N-4055 Stavanger Airport, Norway
Tel.: +47 51 659580 - Fax: +47 51 659585 - Telex: 33025
Attn: Marketing, Sales & Customer Support Department

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

BRAATHENS S.A.F.E

Lurt igjen!

Undertegnede ble i slutten av uke 39 forespurt om å ta en tur til Lufthansa for å følge en C-sjekk på en B-737-500 som skulle tilbakeleveres til BRT innen 18. oktober. På grunn av sprenget kapasitet på Sola, skulle Lufthansa utføre jobben ved sin base på Schönefeld Flughafen i utkanten av Berlin. Dette var den tidligere russiske basen i DDR og base for Interflug.

Våre forhold tatt i betraktning, var dette en gammel og umoderne flyplass; riktignok hadde man fått en ny runway det siste året, men hangarbygninger og kontorbygg var svært gamle og tungvindte. Lufthansa hadde to linjer for D-sjekker og to for C-sjekker her. D-sjekklinjen var relativt godt utstyrt, mens resten var så som så når det gjaldt utstyret. Vi jobbet to skiftordninger med flere netter i tillegg, når behovet tilsa dette. Arbeidet ble utført rimelig bra etter mitt syn; det vil si, det lille jeg fikk se i startfasen. Man overholdt leveringsdagen som var planlagt, selv med mange problemer underveis.

Bosted var Metropol Hotel som ligger sentralt til på Friedrichsstrasse i tidligere Øst-Berlin. Hotellet var av god standard og til brukbar pris med meget bra frokost og bra grillbar. Det var også kort vei til T-banestasjon og andre kjente plasser.

Berlin hadde en biltrafikk som virket meget kaotisk for en ukjent. Det var rushtrafikk og parkeringskaos hele dagen. Avstanden fra hotellet til Schönefeld var ca. 25 km og transporttiden var aldri under 1 time, uansett hvordan en kjørte. Raskeste vei i avstand om morgenen ble enkelte ganger opp imot 2 timer. Derfor avsto jeg fra bilbruk og fikk et transportfirma til å gjøre jobben.

Litt tid til avslapping ble det på søndagen, og da været også var på topp, ble dagen benyttet til å se litt av byen. Den var svært skitten i øst, med mye anleggsarbeide alle veier. Det var triveligere i vest. Ellers var inntrykket av folk en omgikk på hotellet og i jobben svært bra.

Det var jo en del hentydninger om at vi kom med flyet til Berlin fordi vi ønsket å spare penger. Lufthansa betaler sine østtyske ansatte 20% mindre i lønn enn i Hamburg. Dette likte enkelte svært dårlig, og det er forståelig. Prisnivået var jevnt høyt etter hva jeg opplevde. Basen var bemannet med folk fra tidligere Interflug og på en stab på rundt 400 var kun 6 fra vest. En del tidligere ingeniører jobbet nå som mekanikere, og de var heller ikke så begeistret, men stort sett var folk fornøyd med at de hadde en jobb.

Tilbake til overskriften på denne artikkelen: Forutsetningen for mitt ja, var at det ble fortalt meg at det skulle være med andre folk fra andre grupperinger i selskapet. Disse skulle ta seg av papirarbeidet, mens jeg skulle følge opp inspeksjonen på flyet. Slik forsto jeg bildet, men igjen klarte man å bare sende en mekaniker for å dekke alt arbeidet. Det synes å ha blitt en trend uansett hvor i verden man drar.



Braathens SAFE på short final bane 06 på Fornebu

På bakgrunn av dette ble min hverdag en del annerledes enn det jeg hadde forestilt meg. Min første uke besto av 90% papirarbeid og liten eller ingen oppfølging på flyet. I den følgende uken var alle luker etc. lukket. Da skulle man helst ikke ha for mye åpent på grunn av funksjonssjekker og annet sluttarbeid. Det ble mye ståhei da jeg fortalte at hovedunderstellene måtte delvis demonteres på grunn av løse nagler i Main Landing Gear trunnion bearings. Det ble fortalt at dette kunne de ikke ta, da det var D-sjekk item, men etter mye om og men tok de det allikevel. Dette har vært en vanlig snag hos oss på alle nye fly, noe Lufthansa sa de ikke hadde. Men gutta på gulvet fortalte noe annet. Dette, sammen med bortkomne deler, skapte ganske mye ekstra bryderi. Hverdagen var i alle fall ikke kjedelig.



Komponentoverhaling på Sola

Oppholdet ble så avsluttet med en 2,5 timers testtur over Berlin-området – og det er ingen liten by. De snakket om ca. 4 millioner innbyggere. Videre gikk turen til Hamburg, hvor flyet skulle stå til den 18. oktober, hvorpå det skulle flys til Stavanger for overlevering. Etter ca. 12

dager alene i Berlin var ønsket om å forlate Tyskland stort. Da flyet var feilfritt, bød anledningen seg til å reise hjem en sen lørdags ettermiddag via Oslo. Godt var det

å kunne snakke norsk igjen.

Jan Kr. Langebro



Økonomisk analyse av 72-timer S-sjekk i Braathens SAFE

Denne foreligger dessverre ikke. Det er nå over et år siden Braathens SAFE innførte 72-timer sjekk på sine B-737-400/500 fly (14.09.92). Vi ba om en økonomisk analyse i 1992, og ble lovet dette innen et år. Hvorfor har vi ikke fått noen analyse enda? NFO BU har fulgt nøye med, da faktisk også vi er interessert i firmaets ve og vel. (Ref. BONUS). En argumentasjon NFO BU påpekte før 72 timer S-sjekk ble iverksatt, var at en 72 timer S-sjekk ikke er sikkerhetsmessig forsvarlig; ei heller en økonomisk fordel, og således

ikke er i våre medlemmers interesse. Flyparken vår er ennå meget ung, men NFO tenker en del fremover! Hvorfor ville ikke FAA godkjenne 737-200? Ta et tenkt eksempel fra hverdagen, som Dørum sier. I henhold til Maintenance Manual (Boeing) 12.15.51 skal hjulene toppes opp med nitrogen når hjultrykket er mellom 0 – 5% under riktig trykk. Hvordan i all verden kan en bedømme om trykket i hjulet er 185 psi eller 175 psi (ca. 5,4% avvik) ved kun å se på det? Kanskje vi også oftere bør bruke BSL-D 5-2-6 kap.

12.?

Nå skal det bli spennende å se om "økonomene" i SAS kan komme med positive tall etter at også de har innført 72 timer S-sjekk. Vi har imidlertid sluttet å mase mer på denne analysen, da vi følger at ledelsen synes dette begynner å bli plagsomt.

Med hilsen Per Reidar Ramsli
Formann NFO BU

Busy Bee: Et år etter ...

Etter oppfordring fra redaktøren kommer endelig noen livstegn fra oss teknikere som ble støtt ut i det store intet i fjor jul. Etter hva undertegnede vet pr. dags dato, er situasjonen som følger:

2 mann jobber i kontormaskinbransjen. 1 mann jobber i skoleverket. 1 mann jobber sivilt i Forsvaret som fagarbeider. 1 mann

jobber i Braathens SAFE på vikarkontrakt (utgår i november). 4 mann jobber i Norwegian Air Shuttle. Det er kun 1 mann som er helt arbeidsledig. I tillegg er det 5 mann, hvis primærønske er å fortsette som det er utdannet til; nemlig flyteknikere.

Det er nå snart gått et år, og frem til nå har det ikke vært interesse for å ansette noen

fast – hverken i Braathens SAFE eller i SAS. Flybransjen må være den eneste i norsk næringsliv som ikke ønsker å beholde kvalifiserte fagfolk innenfor egne rekker.

Fra Eks-formannen



A/S Fred. Olsens Flyselskap 60 år. 1933-1993

Det var skipsrederne Rudolf Olsen og Thomas Olsen som satte det hele i gang i 1933, nærmere bestemt den 16. oktober. De hadde antagelig sett hvordan luftfarten utviklet seg i verden for øvrig, og bestemte seg for at noe måtte gjøres. Det ble holdt en konstituerende generalforsamling og selskapet var et faktum. Navnet ble Det Norske Luftfartselskap Fred. Olsen A/S. Aksjekapitalen var på kr 750.000,-.

(Bilder av Rudolf og Thomas)

Årene 1933-34 rant ut, men ingen flygning var kommet igang. Arbeidet ble ledet av de to første sjefene Hjalmar Riiser-Larsen og Bernt Balchen. Selskapet ble også utvidet til å omfatte flere dampskipsselskaper og det endret navn til DNL Fred. Olsen og Bergenske a/s. Våren 1934 ble det gjort gjensidig avtale med Lufthansa om leie av en JU-52 mot kjøp av 2 stk. JU-34. Disse flyene var utstyrt som sjøfly, og den første i selskapets eie fikk navnet "Ternen".

Dette var den spede begynnelse som skulle få lov til å utvikle seg. Rutenettet strakte seg langs kysten og ble utvidet helt til Tromsø. Rutene korresponderte med tog og hurtigrute og ga de reisende et godt tilbud. Det var også mulig å komme til flere europeiske hovedsteder som var tilknyttet rutenettet. Det mindre enmotorsflyet "Ternen" gikk for det meste med post som av sikkerhetsmessige grunner var det beste for passasjerene.

Det ble ført forhandlinger med Pan-American om en mulig Transatlantisk rute for DNL. Til dette formålet ble et Sikorsky-fly av type S-43 innkjøpt, men avtalen kom aldri i stand. Flyet ble da satt til andre oppgaver.

Kort tid før krigen hadde DNL også en postrute til Göteborg, som ble fløyet på natten med et tomotors innleid militærfly. I tiden før krigen foregikk flygningene bare i sommerhalvåret og var, som en sikkert forstår, svært avhengig av været. Dette til tross viste det seg at regulariteten var svært høy. Når en også tenker på at værstasjoner og navigasjonshjelpemidler ikke var skikkelig utbygd, må en nesten si at det var en bragd. Stammen i selskapet i denne tiden var JU-52 som ble benyttet på hovedrutene rundt kysten. Ruten ble på slutten av trettitallet utvidet helt til Kirkenes.



Skipsreder Rudolf Olsen.



Skipsreder Thomas Olsen.

Sommeren 1936 ble selskapet imidlertid rammet av en tragedie, da et av flyene av typen JU-52 med navnet "Havørn" havarerte i fjellet Lihesten utenfor Sogn. Alle de ombordværende omkom. Flyet ble senere erstattet med et nytt av samme type, og fikk navnet "Falken".

Selskapet disponerte mesteparten av tiden før krigen fem fly, og det er slett ikke dårlig alle omstendighetene tatt i betraktning. Da krigen kom til Norge ble alle våre fly beslaglagt og virksomheten avtok naturlig nok. Da krigen endelig var over, lå alt selvfølgelig langt nede og det tok faktisk et helt år før vi var i gang igjen. Det "nye" selskapet som startet opp igjen etter krigen hadde nå fått nytt navn, A/S Fred. Olsen Flyselskap - FOF. Det gamle navnet DNL var etter forhandlinger overtatt av det helt nystartede nasjonale flyselskapet, hvor også flere av DNL's folk fra før krigen var med. Da FOF satte i gang i 1946 var dampskipsselskapene ikke lenger med, så selskapet var nå et rent Fred. Olsen & Co. foretak med Rudolf Olsen i spissen. Man bestemte seg for å kjøpe inn 3 stk. DC-3 Dakota fra den amerikanske krigsmaterielltjenesten. Disse flyene sto da i Skottland. Det første flyet ble straks fløyet over til Norge og ankom Fornebu den 24. juni 1946. De to andre ble igjen for å overhales før levering. De kom til Oslo henholdsvis i slutten av juli og august. Det første flyet ble satt i hangar på Fornebu for overhaling. Denne overhalingen skulle vise seg å ta lang tid

på grunn av mangel på nær sagt alle nødvendige ting som skal til ved en slik overhaling. Men det ga verdifull praksis og opplæring til personellet som senere skulle vedlikeholde flyene. Det første flyet som fikk norsk registrering (i FOF) var LN-NAD (Dolly) og flygningen kunne dermed ta til.

Nå ble det arbeidet hardt på alle felt for å skaffe dyktige medarbeidere både på den operative og tekniske siden. Dette gjaldt først og fremst kartlegging og forberedelse av fraktmuligheter, ettersom godsfrakt var ment å skulle være hovedbeskjeftigelsen, samt å skaffe agentur både i inn- og utland. Dessuten måtte man søke å ordne seg rettigheter på konsesjon for passasjerbefordring.

Etterhvert kom flygningen i gang, og hvilken start! Den første turen gikk fra Oslo til Colombo på daværende Ceylon. Selv i dag vil det være å anse som en "langtur". Frakten var en motordel til en Wilhelmsen-båt. Flyet tok av fra Fornebu torsdag 7. november 1946 kl. 10.00, og var fremme i Colombo søndag kl. 13.00. Flytiden var på 41 timer og må sies å være imponerende etter datidens forhold. Prisen var beregnet til kr 4,- pr. km!

I denne første tiden besto ledelsen av skipsreder Rudolf Olsen, kontorsjef Johan Wulfsberg og kaptein Helge Dahl, alle kjent fra tiden før krigen. Den imponerende flyturen viste at slike lange



Sjøflyhavna med hangar på Gressholmen i 30-årene



Junker W-34 "Ternen" under avgang fra Sjøflyhavna i Bergen i 1935



"Ternen" taxer ut fra Sjøflyhavna på Fornebu

turer ikke var noe problem å utføre med Dakota, og det ble flere slike langturer. Ruter og charterturer til Østen og Afrika ble gjennomført ved flere anledninger, men flygninger innen Europa var det "normale" arbeidsfeltet.

Alle de tre Dakotaene kom etterhvert i drift, og FOF satset nå fullt på charter med både passasjerer og frakt. Driften gikk bra helt frem til 1952, som ble et ulykkesår for FOF. To fly havarerte med bare en måneds mellomrom. Den ene måtte nødlande på en strand ved Biscayabukta. Dette gikk bra og ingen omkom, men flyet ble helt ødelagt. Den andre havarerte i Drangedal og mange mennesker omkom. De fleste var hvalfangere på vei hjem fra et langt tokt.

Som erstatning for de to flyene ble det i første omgang leiet inn to fly fra DNL, hvorav det ene senere ble kjøpt. Det ble også kjøpt en større firemotors maskin, en DC-4. Denne maskinen førte en noe "uroilig" tilværelse, da den ble benyttet både av KLM, SAS og FOF. Flyet fløy ruter på New York og Nord-Norge, og den ble også brukt til en del charter, men allikevel solgt etter bare to år.

FOF prøvde seg også på drift av helikopter, som da var i sin spede barndom. Det ble kjøpt et Hiller 360 helikopter, men da dette havarerte på sin første tur ble det fort stopp – og noen videre utvikling ble det ikke.

FOF var tidlig ute med gassturbin-motorer (turbo-prop), allerede i 1955 bestilte vi to Vickers Viscount maskiner. Disse to ble riktignok leiet ut direkte og kom ikke i drift her hjemme. Dette kom av at konsesjonene uteble, SAS-monopolet var da fastlagt når det gjaldt ruteflygning. Flyene ble derfor solgt etter et par år. Men FOF ga seg ikke og bestilte 4 stk. nye maskiner av samme type, noe forbedret, og også 3 stk. Curtiss Comandó C-46. Disse tre var "vanlige" stempelmaskiner og kunne ta ca. 6-7 tonn last eller ca. 50 passasjerer. Den ene DC-3 maskinen ble solgt mens de ventet på leveringen av alle de nye flyene. Alt dette hendte i 1957, som må sies å være et hendelsesrikt år i vår historie.

Viscountene som var rene passasjerfly gikk for det meste på charter, men fløy også for SAS på Nord-Norgesrutene. Curtissene fløy alle mulige charteroppdrag for folk og gods, og hadde for det meste

erstattet Dakotaene. Etterhvert kom man i 1959 til en avtale med SAS; og to av dem ble satt inn fast på SAS' fraktruter.

I 1958 var FOF med på igangsettelse av "Austrian Airlines". FOF gikk her inn med 4 stk. Viscount maskiner, piloter og noe teknisk personell, og vi sto for den operative delen av selskapet. Det var også med FOF-representanter i styret. Da dette nystartede selskapet fikk sine egne fly i 1960, kom våre maskiner etterhvert hjem. De ble satt inn på charter, men på grunn av dårlig marked og mangel på konsesjoner, ble flyene solgt til Indian Airlines i 1962. Dette førte til en del oppsigelser av ansatte og var nok en overraskelse for mange.

Vi hadde nå bare Curtissene igjen, da den siste Dakotaen var blitt solgt i 1961. Selv om disse Curtissene gikk for fullt på SAS-rutene, ble det allikevel tid til noe charter. Turer til Svalbard, Bjørnøya og Grønland ble gjennomført flere ganger, ja selv lengre turer til Afrika klarte en å få presset inn. Slik holdt det på inntil markedet igjen bedret seg og det ble behov for flere og større maskiner.

Så, i 1965, kjøpte FOF sin første DC-6 maskin. Det var en ren fraktmaskin utstyrt med ruller i cabingulvet for å lette inn- og utlasting. Dette flyet, som hadde fire motorer og tok det dobbelte av hva Curtissen fikk med seg, var selvfølgelig en stor kapasitetsøkning. Det ble allikevel for lite, og selskapet gikk i 1967 til anskaffelse av to DC-6 maskiner til. Disse gikk også inn på SAS-rutene og FOF sto nå for nesten all SAS-frakten. I ledige stunder ble flyene benyttet til charter og spesialoppdrag. Her kan nevnes turer til Grønland, og kjente oppdrag som charter-flygning til Sardinia etter blomster.

På denne tiden raste krigen i Biafra, og FOF ble engasjert av Kirkens Nødhjelp til å delta i luftbroen med hjelpeforsyninger. To Curtisser ble sendt ned til øya Sao Tome og fløy hver natt inn til Uli-stripen i Biafra. Våre flygere og mekanikere gjorde her en fantastisk god innsats. Etterhvert meldte behovet seg for større fly, og FOF sendte ned en DC-6. Driften gikk bra en lang stund til tross for nattbombing av Uli-stripen, men så i november ble vår DC-6 LN-FOM truffet i vingen av en bombe. Dette hendte mens flyet ble losset. Flyet ble vrak, men besetningen klarte seg - forholdsvis bra, heldigvis. En ny DC-6 ble sendt ned og den fløy jevnt til krigen var over.



M. 14/2 8/29
JU-52 "Hauken" legger til kai



Sikorsky S-43 "Valkyrien". Flyet var tenkt brukt til Atlanterhavsflygingen.



Douglas DC-3 Dakota - trofast slikter i FOF gjennom mange år

Mens dette pågikk hadde FOF gått til innkjøp av nok en maskin, denne gangen en Convair CV-340 (LN-FOF). Denne skulle brukes dels til charter med passasjerer og dels til kalibreringsflygning for Luftfartsverket. Slik var det den første tiden, men utbyggingen av alle kortbanene i Nord-Norge gjorde at den etterhvert bare ble brukt til kalibrering inntil den ble solgt i 1976.

Så over til den tekniske siden av selskapet: I den første tiden, før krigen, holdt man til på øya Gressholmen i Oslofjorden. Der var det hangar og verksteder, hvor selskapets tekniske avdeling drev vedlikehold på flyene. Vinteren ble brukt til overhalinger og større arbeider, for på den tiden fløy jo ikke flyene om vinteren. Etter krigen holdt FOF til i hangaren i "Dumpa", men drev der for det meste med mindre ettersyn og det daglige vedlikeholdet. Større arbeider ble satt bort. I 1955 ble det opprettet et eget teknisk selskap. Det skulle ikke bare ta seg av FOF's egne fly, men også tekniske oppdrag for andre selskaper. Dette selskapet het Fred. Olsen Aircraft Maintenance - FOAM - og holdt også til i den gamle hangaren i "Dumpa". FOAM ble drevet selvstendig frem til salget av Viscountene i 1962, men ble da lagt ned. Noen få folk ble overført til FOF og holdt til på Fornebu og i København, som på den tiden var hovedbase for fraktflygningen vår. FOF hadde i en periode flere mekanikere stasjonert i København.

I tiden utover 60-tallet ble ettersyn på flyene utført i SAS; og våre egne mekanikere tok seg av den daglige driften. Selv om den tekniske staben ikke var så stor, opprettholdt vi allikevel en egen ingeniør- og kontrollavdeling som hadde overoppsynet med det tekniske. Da vi fikk DC-6 maskinene var det naturlig at Braathens SAFE på Sola tok seg av de store ettersynene, ettersom de opererte samme flytype den gangen. Som før, sto vi selv for den daglige driften og mindre ettersyn. I starten med DC-6 ble dette utført i SAS-hangaren, men fra 1966 overtok vi den ene halvparten av den hangaren vi holder til i fremdeles, og begynte å bygge opp en egen selvstendig teknisk base. Her fikk vi plass til både hangar, verksteder, lager og en egen kontorfløy som administrasjonen holdt til i. Kontorene lå dog i DNL-bygget ved siden av hangaren, men da hele



Curtiss C-46 på charter-opppdrag til Svalbard, lenge før flyplassen ble bygget.

komplekset ble bygget ut i 1969, fikk hele selskapet plass under ett og samme tak, hvor vi siden har holdt oss. Teknisk avdeling har siden vokst seg stor og selvstendig med alle nødvendige instanser som skal til for å utføre et omfattende flyvedlikehold. Teknisk fikk da også godkjenning som autorisert flyverksted i 1972. Siden da har teknisk drevet med nesten alt fra små enmotors fly til hovedoverhalinger på store kompliserte firemotors maskiner, både på egne fly og for andre selskaper.

Utover i 70-årene gikk FOF helt over til fly med jetmotor eller turbo-prop.

Curtissene var solgt i 1971, og DC-6 maskinene begynte å vise seg umoderne og langsomme. De ble derfor byttet ut med de mer kraftige Lockheed Electra L-188. Utskiftningen foregikk i 1973-74 og vi fikk da tre fly av denne typen. Convair, som fløy kalibrering, ble skiftet ut med en HS-748, kjøpt fra Varig i Brasil. Vi opererte også på 70-tallet fly av typen DA-20 Falcon. Dette var små raske jetfly med plass til 10-12 passasjerer som egnet seg fint for travle forretningsfolk. De ble også benyttet en god del til ambulanseflygning, særlig fra "Syden" og hjem. Som vi ser er det ingen stempelmotormaskiner igjen i FOF.



Vickers Viscount på Fornebu



FOF Viscount på Production Line, 1957



Dagens fraktflyflåte består av Lockheed Electra L-188



DC-6 på Fornebu, senere bombet og utbrent i Biafra.



DHL er en god kunde hos FOF



Air de Cologne fikk et kort liv i FOF



Electra'en inne i hangaren på Fornebu for sjekk

Driftsmessig drev vi som før, med Electra-flyene på fraktruter og charter, og HS-748 maskinen drev kun med kalibrering for Luftfartsverket.

Da markedet for charter på business-jetene stagnerte, ble to av flyene solgt til Flyvåpenet, som hadde et behov for små og raske fly til kalibreringsformål. Et uhell i England førte til totalhavari, da et av flyene fløy inn i en fugleflokk etter avgang

og begge motorene "flamet" ut. Flyet landet på et jorde, men besetningen slapp mirakuløst fra uhellet med mindre skader. Som en kuriositet kom flyet aldri mer til Norge, men dens APU ble berget og installert i vår HS-748 som hjelpeaggregat. Flyet ble erstattet, men da markedet forsvant og lønnsomheten uteble, gikk også dette til Flyvåpenet med registreringen 0125, som er flyets serienummer.

Fra tid til annen endrer markedet seg, og endringene kan være både positive og negative. FOF hadde fløyet på SAS' fraktruter i årevis, og SAS hadde utvidet og endatil bygget opp sitt eget fraktselskap. Det hele var lagt stort opp med fly og biler, ja, et av våre fly ble enda malt om i det nye selskapets farger. Men, da det hele så riktig bra ut og alt så ut til å ekspandere, ble hele det nye selskapet, Air de Cologne, solgt. Dette førte til store

problemer for oss i FOF. Tre fraktere på bakken uten oppdrag – og det meste av driftsgrunnlaget var borte. Det ble en urolig, men allikevel en spennende tid for oss alle. Permisjoner og oppsigelser var faretruende nær, men en iherdig innsats fra selskapets administrasjon brakte oss ut av situasjonen, da de gjorde andre samarbeidsavtaler med KLM og TNT. Etter en noe urolig tid på fraktmarkedet, særlig organisasjonsmessig, kom vi over på mer faste kontrakter med fraktselskapet DHL i Brüssel. Dette ble etterhvert så omfattende at vi måtte gå til anskaffelse av ytterligere et fly. Vi fikk da vår fjerde

Electra i 1991–92. Siden den urolige tiden ser det ut til at det nå er mer stabilt, og flyene våre går jevnt. Det flys faktisk så mye at teknisk avdeling nok kunne tenke seg noe mer tid til å "stille" med flyene. Men jobb til flyene er det vesentligste.

For selskapet var det beklagelig rent økonomisk at samarbeidet mellom SAS og FOF ikke nådde frem i konkurransen om anbudet for vedlikehold av P3–C Orion. Vi ønsker allikevel våre kollegaer i Braathens SAFE til lykke med kontrakten. Imidlertid er situasjonen den at mye vedlikehold på våre egne fly står for døren

i tiden fremover, og dermed skulle de fleste føle seg vel sikre hos oss. Alt i alt; når vi skal sette sluttstrek for jubileumsåret 1993, må vi kunne si at det er en sprek 60-åring som fortsatt er på banen. Med stadig tro og vilje til å møte de kommende års oppgaver og utfordringer, er det et ønske og håp fra alle de ansatte om at selskapet vil lykkes – og ha mange gode år videre "in business"!

Sverre Mauroy

Artikkelen er gjengitt og bearbeidet med tillatelse fra Jon Sundby.

Bildene til denne artikkelen er utlånt fra Teknisk Museum.

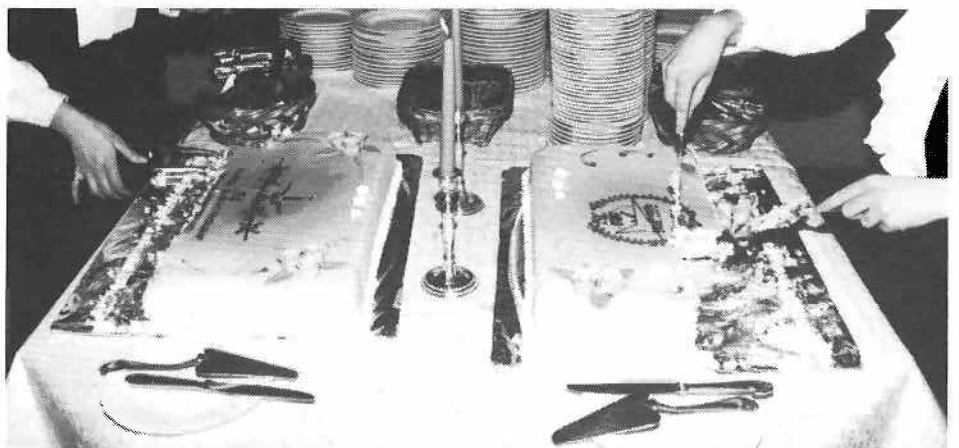
Jubileumsfest



Dir. Alex Lange under middagens jubileumstale. Foto: H. Bendiksen



Fra kveldens festmåltid. Foto: H. Bendiksen



Kaffe og marsipankake smakte godt! Foto: B. Mjølnes

I anledning Fred. Olsens Flyselskaps 60-årsjubileum ga selskapet et weekend-opphold på Dr. Holms Høyfjellshotell til alle ansatte og pensjonister med ledsager. Det ble en fin markering og en minnerik

opplevelse for alle som var samlet til fest. Lørdag 16. oktober vaiet Fred. Olsens Flyselskap sitt flagg over bygda Geilo og markerte dermed en historisk milepel. 250 feststemte gjester tok del i en gallaaften

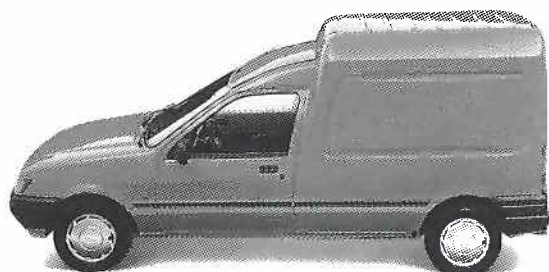
som kastet lys og glans over selskapets lange og erverdige eksistens.

Sverre Mauroy





I proffklassen skal du forlange sikkerhet for kontinuerlig drift.



Ford Courier. Ser ut som David - laster som Goliat.
Norges mest solgte små-varebil. 60hk 1.3l bensin eller 1.8l diesel, 2.8 m³ lasterom. 500 kg nyttelast. Førerplass med personbilkomfort.



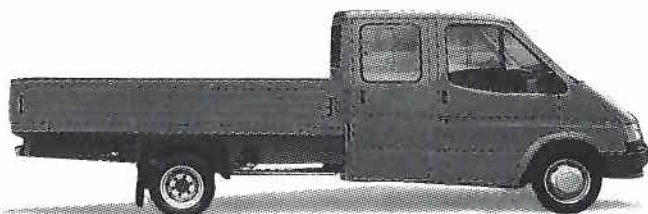
Scorpio varebil. Luksus på grønne skilter.
Nå med dobbel airbag og ABS bremser.
• Frontkollisjons forsterkninger • Stålbjelker i dørene • Beltestrammere og beltelåser • Anti-skli-seter • Forsterkede låser.



Transit varebil. Nyhet - 85hk miljøvennlig turbodiesel
Ny 85hk turbo-diesel, 97hk EFI bensin • Kort eller lang akselavstand • Lavt eller høyt tak • Servostyring • Differensialbrems • Oppvarmet frontrute • Oppvarmet fører sete • Lyktespylere • Nyttelast fra 1010 kg - 1645 kg.



Transit kombinertbil, Transit Buss.
God plass og fleksible løsninger.
Ny 85hk turbo-diesel, 97hk EFI bensin • 6 eller 7 seter • 10 eller 16 seters minibuss • Kort eller lang akselavstand • Lavt eller høyt tak • Servostyring • Oppvarmet fører sete • Oppvarmet frontrute • Differensialbrems • Lyktespylere • Nyttelast fra 1000 kg - 1600 kg.



Transit Chassis med plan. Turbodiesel og solid laste-evne
Med 85hk turbodiesel, 100hk turbo-diesel, 97hk bensin. • Med 4 meter lasteplan • Enkelt eller dobbelt førerhus • Kort eller lang akselavstand • Servostyring • Oppvarmet fører sete • Oppvarmet frontrute • Differensialbrems • Lyktespylere • Nyttelast 810 kg - 1560 kg

Ford Business Partner - Forenklet bilhold

Låner eller leaser du bil gjennom Ford Credit gir vi deg i tillegg tilbud om:

- Svært rimelig bilforsikring
- Drivstoffavtale med store rabatter
- Gunstig vedlikeholdsavtale

JONGSÅS 4, SANDVIKA



TELEFON: 67 56 56 00

INFO som vårt verktøy

Jeg har lest redaktørens Leder i INFO nr. 3/93, og merket meg at han har fått kritikk fordi vi skriver for negativt. Nå skal jeg være den første til å innrømme at det for en utenforstående kan virke noe "surmaget", men når man har stanget hodet mot veggen et antall ganger, har man to valg: Man kan ta mindre fart og til slutt resignere, eller man kan forsøke å gå rundt hjørnet. Nå vil de som kjenner meg vite at jeg sjelden velger det første alternativet. Det er derfor riktig som Knut skriver at INFO ofte blir den siste muligheten til å forsøke å få frem sine synspunkter og å søke å skape debatt.

På et seminar nylig ble INFO, og mine innlegg debattert, og noen av lederne følte at de ikke kunne besvare den kritikk som

fremkom. Jeg inviterte derfor herrene til å delta i den debatt jeg søkte å skape i INFO. I den samme diskusjonen tok jeg opp noe som for meg er et vesentlig større problem, nemlig det faktum at det er svært vanskelig å få inn innlegg i SAS' interne avis INSIDE, og tidligere i Technical Division's GO. Vi ved BGOOM skrev et innlegg med spørsmål til Kjell Fredheim, den gang sjef for flyelskapet. Våre spørsmål kom til slutt på trykk, men de ble besvart av OSLMN P.M.Mathisen, og hans svar var at han ikke kunne svare på våre spørsmål.

Lederen for Line Maintenance i Sverige, Herr Bertil Kloefelt, STOTS-H, presiserte i denne forbindelse at vi måtte være klar over at INSIDE SAS var ledelsens

verktøy, og dermed selv måtte kunne velge hva som skulle trykkes. Dette kom ikke som noen overraskelse, men bekrefter bare mine tidligere erfaringer.

Jeg vil derfor henstille til Redaktøren og redaksjonskomiteen at man også i fremtiden tar inn leserinnlegg, selv om de skulle ha en noe negativ tone. Jeg håper også at man er så åpne at man kan støtte opp om min invitasjon til ledelsen og andre "ikke NFO'ere" til å benytte INFO til debatt. I min tankeverden er nettopp det å utveksle meninger og synspunkter den eneste veien å gå for å nå et felles mål.

Odd Haldar - BGOOMSK

Gamle DC-9'ere blir som nye

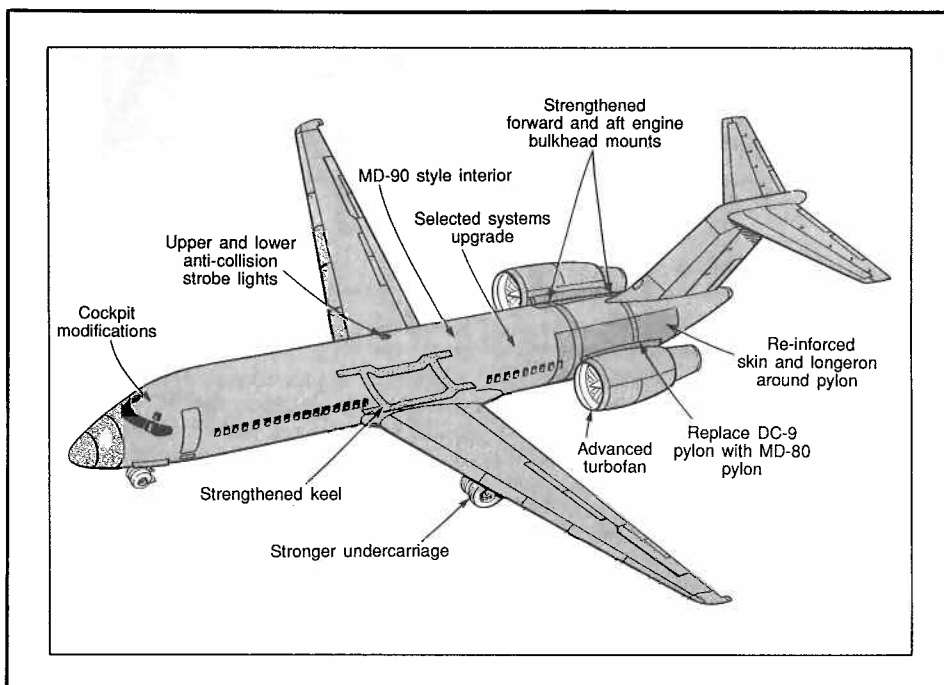
Tøff konkurranse og trange økonomiske tider tvinger flyelskapene til å tenke i nye baner. En mulig vei å gå er å modifisere eldre og allerede nedbetalte fly. Flere flyelskaper ser på denne muligheten. Kontakt er tatt med flyfabrikantene for i samarbeid å komme fram til en gunstig løsning. DC-9X er et slikt prosjekt.

Det er ikke all verdens ombygging som må til for å gi en gammel DC-9 new look og forlenget liv. De største endringene blir på motorsiden, hvor man må bygge om motorfester og pylon for å gjøre plass til en helt ny motor. McDonnell Douglas har ikke bestemt seg enda for hvilken motortype de skal satse på. Aktuelle er Rolls Royce Tay og den nye motoren til BMW/Rolls Royce BR 700.

Ombyggingsprogrammet er bygget opp i 6 moduler:

1. Nye motorer og innfestninger.
2. Strukturforsterkninger.
3. Nytt interiør a la MD-80.
4. Oppgradering av cockpit, EFIS.
5. Bytte alle rorcabler.
6. Forsterke understell

Hele pakken vil kunne forlenge levetiden på flyet vesentlig. DC-9X vil greie kravene til støykategori III. I tillegg vil den øke maks. avgangsvekt og minske



fuellforbruket betraktlig. Dette gir en utvidet range på ca. 550 km.

Finnair har vært pådriver i arbeidet med DC-9X, og håper å kunne selge modifikasjonspakkene som Third Party Work (TPW) fra sin tekniske base i Helsingfors. I følge McDonnell Douglas

flyr det i dag rundt 850 DC-9'ere i -20, -30, -40 og -50 serien..

I SAS har det på styrenivå vært diskutert å beholde, ja endog kjøpe, flere DC-9'ere. Kanskje DC-9X kan være løsningen?

Knut Grønscar

Nytt Maintenance Program DC-9/MD-80. Resultat så langt:

Etter en måned med det nye vedlikeholdsprogrammet peker alle målbare parametere mot en negativ utvikling. Tekniske forsinkelser på FBU har økt med 78%. Operational acceptance økte med 250%. MEL anmerkninger viser en svak økning, det samme gjør antall LOG anmerkninger. Ikke planlagte motorskift på MD-80 har nær blitt tredoblet siste måned. Størst forverring har vi fått på "morning readiness". Dvs. vi har store problemer med å få flyene ferdige til morgentrafikken.

Vi har nå levd en måned med det nye sjekksystemet på våre DC-9/MD-80 fly. Dette er i korteste laget for å kunne avsi noen endelig dom over det nye vedlikeholdsprogrammet. Allikevel gir de informasjonene vi har innhentet en pekepinn for i hvilken retning dette bærer. Tallmateriellet har vi fra STOOS - Nøgletall for Line Maintenance CPHML og fra dataregistreringsystemer i Production Division.

Det største avviket har vi funnet i teknisk punktlighet på FBU, før og etter innføringen av 3-dagerssjekk. Etter innføringen av 3-dagerssjekk økte antall tekniske forsinkelser på FBU med 78%. Antall Operational acceptance gitt av STOOS for oktober måned 1993 i forhold til oktober 1992, ble over tredoblet. Antall ikke planlagte motorskift på MD-80 økte fra 2 til 5. Antall MEL- (Minimum Equipment List) anmerkninger viste bare en svak økning på 0,5%. Dette var uventet lite. Før skrev vi MEL-releaser så sjelden at vi måtte inn i LMH'en for å se hvordan dette skulle føres. Nå har MEL-releaser nærmest blitt dagligdags. Antall loganmerkninger har også økt, men ikke spesielt mye. Nå kan det være at effekten av programmet forsterker seg og at vi i statistikken for november vil få se en klarere tendens. Vi venter spent.

Et annet problem med det nye sjekksystemet er at vi får store forskjeller i arbeidsbelastning på nattskiftene. Man greier ikke å styre MSC sjekkene. Noen netter har vi få, andre alt for mange. På FBU er vi ikke dimensjonert for å kunne ta toppbelastninger. Dette forklarer den store økningen i "aircraft late from hangar" forsinkelsene. I tillegg finner vi fra tid til annen fly som har fløyet utover sjekkintervallet, dvs. at man har fløyet etter at sjekken har gått ut.

Det er tre problemområder som har utkrystallisert seg under det nye sjekksystemet. Det er hjul/understell, motor/apu/csd/ hydraulolje og innvendig cabinstandard. I begynnelsen hadde vi på FBU hver morgen mellom 1 og 3 fly som returnerte til ramp med for lite motorolje. Senest i går returnerte to fly. For mye

motorolje har blitt et nytt problem. Vi mistenker for mye olje å være årsaken til 2 motorskift på MD-80. Det som da skjer er at oljetrykket blir så høyt at carbontetningene på lager 4 begynner å lekke. Det neste er at motoren begynner å kokse og tetter oljefilteret. Det kan bli for mye olje på motoren hvis man etterfyller olje på morgenen når flyet har stått natten over, uten først å starte opp og varmkjøre motoren i minst 5 minutter. Dette jukses det med for å unngå å få forsinkelser. Undertegnede har selv måttet tappe av olje på en MD-80 motor. Det vil si; å tappe var ikke nødvendig. Da jeg åpnet tankklokken sto det en geysir av olje ut av tankpåfyllingen. Strålen sprutet 2,5 meter ut på tarmac. En får være glad for at ikke hele oljetanken hadde spjæret.

Vi har hatt en dramatisk økning i CSD'er som har rast. Ja, Mr. Murphy greide endog å ordne det slik at begge CSD'ene raste med 20 minutters mellomrom på det samme flyet. Hver CSD koster ny SKR 1.296.983,-. Vi har også hatt en økning i bytte av hovedhjul på grunn av for lavt dekktrykk. Hjulene har lov til å lekke 10% pr. døgn. Ved å sjekke dekktrykk hvert tredje døgn kan altså 30% av luften ha lekket ut. Skjer dette betyr det at vi blir nødt til å bytte hjulet. Et nytt hjul koster DKR 44.237,-. I tillegg kommer arbeidspenger etc. APU'er som ikke lar seg starte eller som gjør autoshutdown grunnet for lite olje, er et helt nytt og økende problem for oss. Bekreftelsene på dette kan man hente ut av statistikken og gjenspeiles i økningen av MEL-releaser og dispensasjonssøknader. Alle målbare parametere peker den gale veien. Når vi i tillegg føler at de planlagte besparelsene i stedet har snudd til økte kostnader, er det på tide å stikke finger'n i jorda og la prestisjen fare. Innvendig cabinstandard er også raskt fallende. Selvom crew har blitt langt flinkere til å notere feil i aircraft log, greier vi ikke å opprettholde cabinstandard. Det skal bli spennende å se hva som var årsaken til at SE-DIB tok fyr i Kjøbenhavn. Vi har hatt problemer med varme ballaster til lystoffrørene i taket. Ta en titt neste gang du går igjennom cabinen å se på taket over lysstoffrørene. På mange av flyene er det



brunsvide merker. Dette var noe av det vi kontrollerte tidligere, når vi gjorde den daglige innvendigsjekken. Brannen i SE-DIB er en svært stygg sak. Alt fra nødutgangen og bakover er fullstendig utbrent. Kun noen forvridde rammer av noen stoler står igjen. Mye tyder på at flyet må skrotes. Alternativt må hele kroppsstrukturen byttes fra vingen og bakover. Vi har brukt opp kvoten av englehår nå. SE-DIB var ute på sin tredje dag uten MSC-sjekk.

Vår ledelse sier at vi må se hele det nye maintenance-programmet som en helhet. Besparelsene ligger ikke på tredagerssjekken, men på andre sjekker i systemet. Blant annet kan man strekke intervallet mellom de tunge D-sjekkene. Det er mulig det, men for oss i Line har det nye systemet bare økt belastningen på et allerede sterkt belastet mannskap. Uansett, synes jeg det er riktig å rope et varsko. Det er opplagte feil i maintenance programmet som må rettes opp. Det er for dyrt å la være. Skal man velge å gå tilbake på det gamle systemet, eller å innføre en overnight parking check - tjå det for tiden vise. Noe må i allefall gjøres.

Knut Grønscar

Premiair skaper overtallighet i Sverige

Scanair og Conair ble til slutt slått sammen til Premiair, med en eierandel på 50% hver. Det meste flyttes ut fra Sverige og over til Danmark, med hovedkvarteret liggende i København. For flyteknikerne i Scanair Sverige betyr dette at behovet for flyteknikere i selskapet blir redusert til 10. 1. januar 1994 tilbakeføres 45 flyteknikere fra Scanair til SAS, da disse hadde "återstellnings-garanti" fra SAS.

Fullt så greit har ikke denne prosessen gått

for seg blant de kabinansatte. Følg med. Det er utrolig at noe slikt kan forekomme i et sivilisert land som Sverige. Ledelsen og formannen i kabinforeningen i Scanair ble enige i et hemmelig møte om å opprette en hemmelig 6-mannskomite. Disse 6 skulle utarbeide en liste over de personene som de syntes fortjente å få fortsette over i det nye selskapet. Glemte var ansiennitet og erfaring. Trynefaktor og varm stråle var utslagsgivende for hvorvidt man fikk beholde jobben eller ikke. Dette har

resultert i at det stort sett er de med lengst erfaring og ansiennitet som har måttet forlate firmaet. Hadde man fulgt vanlige spilleregler for ansiennitet, ville flertallet av styret i kabinforeningen ha endt på gaten. La oss håpe at den rettssaken som er varslet kan få ryddet opp i slik uverdighet og primitiv oppførsel.

Ny avtale om arbeidsdeling Fabrikk/Line

14. juni ble det inngått en ny avtale mellom DC-9/MD80 fabrikk og Line Maintenance Norway, om fordeling av arbeid. Denne avtalen avliver alle ryktene om utradering av Line og overføring av folk til bare nattskift osv.

Avtalen regulerer volum av arbeid som Line skal gjøre for fabrikk. Fabrikk leier altså ressurser av Line. Avtalen er ryddig og grei. Det fastslås også at det er TS sine administrative rutiner som skal følges i arbeidet. Dette gir større fleksibilitet og mindre overhead.

For oss på grasrota i Line vil vi knapt

merke noen forskjell i det hele tatt. Ordningen med å rotere personellet mellom Line og fabrikk vil fortsette. På denne måten unngår vi å bygge opp murer mellom produksjonsenhetene, slik vi har noen skrekkelige eksempler på fra vårt naboland i øst. Vår måte å løse dette problemet på ble i sin tid klekket ut av vår nåværende TS-H, med en egen PMW skiftplan, linket opp mot ferieordning og betalte spisepauser. Denne ordningen har vist seg å være den mest effektive og billige tekniske produksjon SAS noengang har hatt. Forandringen for oss ligger på det administrative planet. Om det er A eller B som planlegger og bytter penger er et fett

for oss. Vi er opptatt av en effektiv produksjon uten kunstige murer. Med denne avtalen og måten å organisere arbeidet på burde mulighetene for å få til dette være de beste. Både Verkstedklubben og NFO går positivt inn for denne løsningen. Litt ros til våre ledere er også på sin plass. Dette ble mye bedre en vi hadde fryktet.

En legger også merke til at alle de fire lederne som har skrevet under på avtalen er tidligere flyteknikere og medlemmer av NFO.

Nye stoler et Columbi-egg!

2. november startet SAS opp med B-737 på ruten ARN-FBU-MAN og retur. Det har vært mye snakk om de hemmelige nye stolene om bord i dette flyet. De var så hemmelige at det måtte være med svenske flyteknikere som flight mech på denne ruten. En delegasjon av interesserte flyteknikere troppet derfor opp for å ta de

nye stolene nærmere i øyesyn da flyet første gang landet på FBU. La det være sagt med en gang. Vi ble imponert. Dette er virkelig smart. Med 10 enkle håndgrep ble en toseter til en treseter og vice versa. Treseterne kunne også gjøres om fra brede til smale. Genialt. Et columbi egg. Nå kan man tilby skikkelig komfort på Business

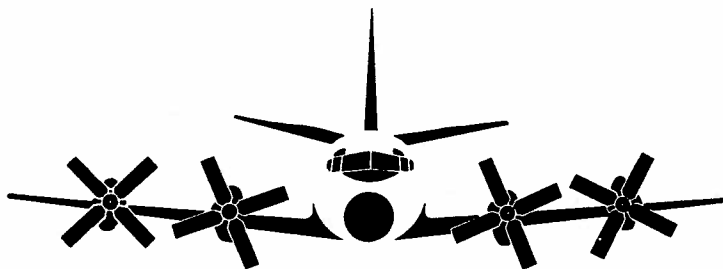
Class på en B-737, med 4 stoler i bredden. Arbeidsgruppen i STO skal ha ros for bra utført arbeid. Skal man ha noen bekymringer, så må det være holdbarheten på de nye stolene. De så riktignok gjennomført bra ut, så får tiden vise hvor mye snag det blir på dette systemet.

Svenskene inntar Gardermoen

Med hensyn til den økte trafikken i forbindelse med Olympiaden og Paralympics, er det allerede gått ut beskjed om at det vil bli svært vanskelig å få ferie i denne perioden. Vi er allerede blitt forespurt om å gå overtid for å kunne dekke opp for de ekstraflightene som får

lov til å gå fra FBU. Ekstrabelastningen som kommer på Gardermoen ser det ut til at svenskene skal dekke. Siden vi ikke har ressurser i Norge, er det på Arlanda hengt opp lister for teknikere som kunne tenke seg å jobbe to måneder på Gardermoen.

At svenskene har ressurser til dette kan synes merkelig. I allefall hvis vi ser på statistikken over tekniske forsinkelser. Her topper Arlanda meget klart. Det er noe som ikke helt rimer.



... Mer enn 50 års erfaring innen flyging!

Fraktflyging Kalibrering Autorisert Flyverksted

RSC 4

Ettersyn, reparasjon, modifikasjon etc. også for fly i klasse A, samt overhaling av komponenter, tilbehør og utstyr.

Agentur/Salg

Vi representerer bl.a. de fleste kjente leverandører av avionikk utstyr.

KONTAKT OSS!



FRED. OLSENS FLYSELSKAP
(FRED. OLSEN AIRTRANSPORT LTD.)

Postboks 10, 1330 OSLO LUFTHAVN

TLF.: (67) 53 09 00 TELEFAX: (67) 12 19 07 TELEX: 71645 FOAIR N

Station Engineer/Station Manager – GENOM/KK

Endelig har vi i SAS fått vår første tekniske stasjonssjef. Dette var et forslag, eller heller bortimot et løfte fra SAS sin side fra flere år tilbake. Men våre ledere rir som kjent ikke samme dag som de sadler.

Det var på ettersommeren i 1989 at vi i avdeling SAS ble innkalt til et seminar/møte med SAS-ledelsen i Norge. Det var kun et punkt på agendaen, og det var fremtidige samarbeidsformer mellom SAS og NFO. Fra ledelsen møtte blant annet daværende personaldirektør og teknisk sjef.

Vi i NFO ønsket blant annet å få definert flyteknikerens rolle i fremtiden og hvilken målsetning SAS hadde med oss. Svaret var

klart som blekk! SAS ville ha et høyt kvalifisert teknikerkorps ute i fronten. R/S Norge så dette i sammenheng med at de ville redusere sine driftskostnader, og konsekvensene av dette ville bli: SITAT: "Endring av jobbprofiler på linjestasjonene. Flyteknikere på linjestasjonene er nødvendig, men disse må inngå som en integrert del av stasjonens øvrige personell. De vil imidlertid fortsatt tilhøre Teknisk Divisjon". SITAT SLUTT. Det ble også hevdet i en bisetning at flyteknikeren var den første som burde ansettes på nye stasjoner; han kunne jo brukes til alt, til og med som stasjonssjef.

NFO støttet der og da ledelsen i å se på

nye arbeidsoppgaver og samarbeid på tvers av faggrenser. Vi gratulerer Helge Hestvik med sine nye oppgaver som kombinert tekniker skråstrekk stasjonssjef på Gardermoen.

Det ble enighet mellom SAS og NFO med støtte fra VKL og SPK, at dette var en farbar vei å gå for å sikre de nåværende og eventuelle fremtidige arbeidsoppgaver på Gardermoen. Vi vil selvsagt ikke frata noen av våre kolleger deres jobb, men vi mener det er forsøket verd å la Helge drive butikken Gardermoen og innhente hjelp/ekspertise etter behov.

Torstein Vikøren



SAS

TECHOM – Opplæring uten styring

Som det er skrevet i INFO tidligere, har SAS laget et opplæringsprogram for administrative rutiner, det vil si bruk av alt fra telefon til logføring og telexrapportering. Programmet er et CBT-program og kan kjøres på en standard PC. Programmet er delt i to, hvor den ene delen er opplæring, og den andre er Daily Guide. Her kan man hente frem aktuelle eksempler for utfylling av skjemaer, datamasker osv. Programmet er laget av CPHTH, og ideen og utførelsen er meget god. Det har selvfølgelig kostet et antall millioner å utvikle det, og den korrekte summen er det ingen som vil opplyse om.

I Norge var planen at man skulle få PC'er på alle stasjonene, slik at man kunne utnytte Daily Guide-delen. En ville også forsøke å gjennomføre utdannelsen på stasjonene, slik at en skulle spare hotell- og diettutgifter. Dette ville selvfølgelig kreve at den nødvendige kurstid ble

innvilget. Dette så utvilsomt meget effektivt ut, men så startet problemene. Sparetiltakene i SAS tok til, og PC'er ble det ikke råd til. Bemanningen ble også redusert og omplasseringer fulgte. Resultatet ble, som de fleste forstår, at man ikke kunne få gjennomført planene. I september 1992 kom det en purring til medlemmene om at man måtte bli ferdig med programmet innen nyttår. Dette var selvfølgelig en umulighet. NFO Avd. SAS sendte derfor en telex til Line Maintenance' leder i desember '92, hvor det blir påpekt at det ikke er mulig å bli ferdig under de rådende forhold. Direktøren beroliger NFO med at det ikke finnes noe krav om at programmet skal gjennomføres, men at ledergruppen skal løse dette problemet som en av de første oppgaver i 1993. På min kalender står det nå november 1993, og intet er gjort.

Som de fleste er kjent med, innførte SAS

MSC/3D 05.11.93. Dette har, i tillegg til andre forandringer i systemet, ført til at en rekke svært viktige rutiner og forskrifter er blitt endret. Og innholdet i systemet er dermed feil. På noen av de stasjonene i Norge som har PC, har dataprogrammet selv fortalt at det er "Outdated", og dermed ubrukelig (time due).

SAS har i mellomtiden søkt om JAR 145 Approval, hvor utdanningssystemene og autorisasjonene til den enkelte er en del av godkjenningen. Man har nå gått til det skritt å forlange at medlemmene umiddelbart, og innen 01.12.93, skal ha gjennomført TECHCOMM; hvis ikke vil man miste sine autorisasjoner og dermed kunne havne i en overtallighetsprosess. Det kan synes som om noen har mistet perspektiv på saker og ting, og at noe er ute av styring. Jeg vil for ordens skyld si at NFO Avd. SAS har engasjert seg i saken.

Heine Richardsen – NFO Avd. SAS

a.s Kilco



Østensjøveien 29, 0661 Oslo. Telefon 22 65 71 00. Telefax 22 64 33 73

KILFROST-produktene

Aviservæsker for fly
Smøreljer og fett som forhindrer ising
Fly - Jernbaner - Båter
Transportanlegg
Industri
Kraner
Trykkluftanlegg og verktøy
Borerigger
Pumper
Fryseanlegg
Gjerdesager
Motorsager
Slinger
Slangeklemmer
Verktøy

Fremmedhandling på Fornebu, bare rot!



Canadair Regional Jet begynte flyginger på Fornebu 1. november

Ja, den 1. november begynte vinterprogrammet, og med det det gamle, vanlige ståket. Jeg startet dette herlige vinterprogrammet med mye godt humør, og det var bra, for slik som dagen utviklet seg kunne jeg like gjerne ha gitt opp og bestemt meg for å bli CFM 56 – Mat. Kl. 07:00 fikk jeg beskjed om å ta meg av LH 7012, en B737-F som kommer om morgenen, og som blir på Fornebu til kl. 20:40. Stadig vekk snudde jeg meg for å konsultere OSLTS-S' eminente fremmedhandlingstavle. Der sto det at vi på Line skal møte opp ved arrival og departure. STOP. Litt lenger nede på denne fine korttavlen sto det ytterligere et skriv om Lufthansa: Det sto at når vi drenerer vann og drar C/B for heater, så skal det være på Work Order. "Greit", tenkte jeg og tok W/O under armen og kjørte over til gamle Fornebu. Der tok jeg imot flyet da det ankom og spurte kapteinen om vingene fortsatt satt der de skulle. Da jeg koblet fra, kom en kollega fra Braathens SAFE og spurte meg hva jeg gjorde der. Jeg svarte naturligvis med stor selvsikkerhet at det var SAS som hadde handlingen på Lufthansa. Da parerte han med en telex fra Lufthansa til Braathens SAFE, der Lufthansa ber om teknisk assistanse fra BU (som forøvrig satt i BU's fremmedhandlingsfile angående Luft-hansa). Jeg kunne jo selvfølgelig ikke motbeviser dette der og da, så jeg passet på

å få Work Order signert – for siden å gå runden med denne saken.

Et par minutter senere var det på'n igjen, skjønt da dreide det seg om Lufthansas Canadair Regional Jet, som hadde overnattet på Fornebu. Nå var spørsmålet: Hvem skal sende den? Vi fikk beskjed fra vår Line Station Manager om at det er vi som har Push/Start & Communication på alle Lufthansa fly, så vi kjørte ut til maskinen. Der stod en Lufthansa tekniker som ikke visste hverken ut eller inn. Etter en stund kom også Lufthansa-representanten og forklarte oss at vi slett ikke hadde handlingen, for den hadde Braathens SAFE. Men hvor var Braathens-teknikeren?

Det dukket aldri opp noen Braathens-tekniker, så alle sto og klødde seg i hodet og forsto ingenting; aller minst Lufthansa-teknikeren – som trodde at han skulle være i Oslo i fire dager for å lære opp folk på ovennevnte flytype..... Men, hvor holdt elevene hans hus?

Vi har også hatt mye rot med TAP. Dette skyldes ganske enkelt manglende informasjon. Vi som skal yte denne servicen til fremmede selskaper er også de som kommer i klemme, og som må ta støten fra crew og selskapenes representanter når ting skjærer seg. Får vi

be om at ledelsen vår skjerper seg?

Ytterligere to timer senere kommer neste prøvelse. Som bekjent, så skulle SAS ha begynt å fly med B737-500 på ruten STO – OSL – MAN(chester). Dette flyet, SE-DNK, har stått i hangar på Arlanda i to uker for å gjennomgå en ombygging til Euro Version med "TOPP-SECRET" nye flexichairs; så hemmelig at vi ikke kunne sende en flight meck. fra Fornebu, men måtte sende en fra Arlanda istedet. Hvordan det nå enn var, så kom SE-DNK aldri ut av hangaren den 1. november; kanskje disse stolene er så hemmelige at man ikke turde å ta flyet ut av hangaren!!?

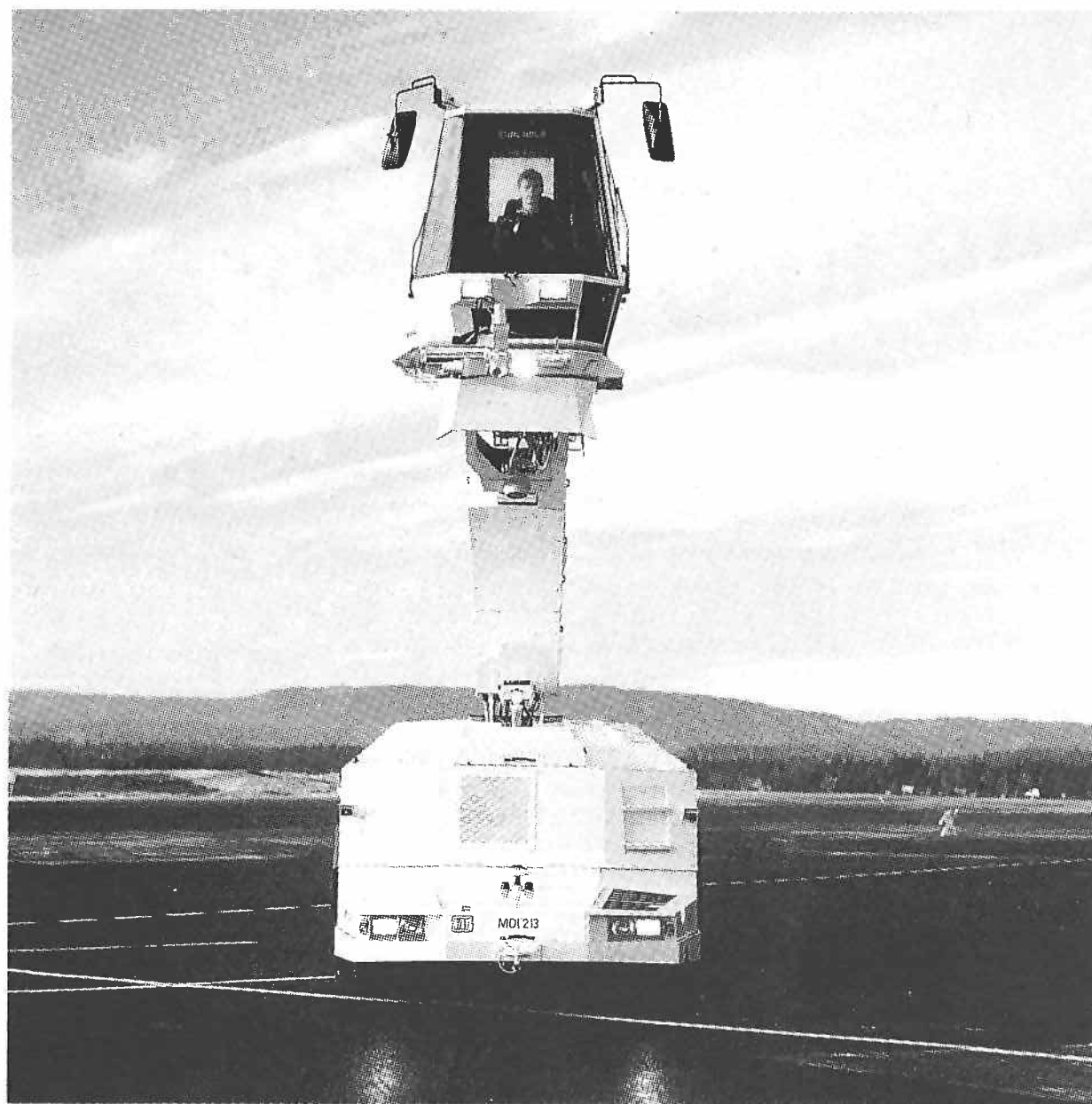
Vel, OY-KGN, en DC-9-41, ble satt inn som erstatning på denne ruten, men det man ikke var klar over, var at i MAN var det ingen teknikere på vakt, ettersom de trodde at SK 1541 var en B-737 med egen flight meck. om bord. Huff, huff! Det er trist når slike ting skjer – og det er ikke første gangen.

Det er kun takket være vår sterke psyke at trafikkavviklingen på TS går så bra – og at vi holder ut.

Beste hilsener,
Stewart Ewing – Skift 5



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 hagmo n

Ingen avklaring vedrørende betaling av kostnadene for Fokker 50-kurs

Det er nå et år siden Brush Up-kursene våre på Fokker F-50 ble kansellert. Årsaken var at Line Maintenance Norway og SAS Commuter ikke kunne bli enige om hvem som skulle betale regningen for opplæringen. NFO har hele tiden hevdet at det må være den som påtar seg handlingen som også må svare for utgiftene til opplæringen av personellet. Nå har vi liten tro på at LMN og SAS Commuter noen gang kommer til enighet i dette spørsmålet. Grunnen til dette ligger i at nåværende situasjon passer begge parter utmerket. LMN har ikke bemanning nok til å ta folk ut av produksjonen for å la dem gå på kurs, og SAS Commuter vet at kurskostnadene vil LMN ta inn igjen på

handlingprisen. Derfor feier vi saken under teppet og later som ingenting.

I NFO har det vært luftet tanker om å skru av all SAS Commuter-trafikk i Norge for å fremtvinge en avklaring på ovennevnte problem. Man har allikevel valgt å avvente situasjonen inntil videre, til SAS får JAR 145 approval. I JAR 145 er det nemlig krav om continuous training. Sist vi snakket med R.C. Williams, Maintenance Director i JAA, indikerte han at lengden på slike kurs burde være en uke hvert år pr. flytype. Dette er vi fornøyd med, og dette er også helt identisk med de kravene som hele tiden har vært gjeldende i SAS' Technics Training Guide (TTG).

I JAR 145 står det også klart at det er den som påtar seg handling som også må påta seg utgiftene til å opprettholde kompetansenivået på personellet. Dermed burde denne saken kunne gå mot en fredelig løsning. Der vi eventuelt vil få uenighet, er på lengden av kursene. Dette er ikke definert i JAR 145. Med en JAR 145-godkjenning vil kursvolumet øke, noe Technical Academy må ta høyde for. Pr. i dag er det ikke satt opp noen kurs på F-50 på kursplanen til Technical Academy. Det vil si; det er satt opp med Brush Up-kurser på F-50 - for flyteknikere i Widerøe.

Knut Grønscar

HVORFOR ER DET BARE VI SOM FÅR LØNNSTREKK?

Det har vært diskutert om vi skal trekke oss ut av AFS/N. NFO avd. SAS har gitt uttrykk for at de ønsker en gjennomgang av saker som skal opp i SAS-styret, før styremøtene. Vi synes ikke det er nok at vi i etterhånd blir orientert om det som er blitt besluttet.

NFO avd. SAS er også den eneste organisasjonen i AFS som får lønnstrekk ved å møte her. I henhold til møtematrisen til Eigil Nygaard skal alle trekkes i lønn ved AFS-møter, men det er bare overfor NFO at dette praktiseres. Spørsmålet blir da om det koster mer enn det smaker å være med i AFS.

Knut Grønscar



Fokker 50 i Tromsø Lufthavn. Foto: Siri Grønscar

Nytt datautstyr

NFO vurderer for tiden innkjøp av nytt datautstyr til foreningskontoret på Fornebu. Sentralstyret ønsker å kjøpe en egen CD-Rom stasjon og avd. SAS ønsker en ny kombinert fargelaserskriver og scanner. For Sentralstyrets del kjøpes CD-rom stasjonen for å kunne kjøre hele det nye JAR-regelverket fra en CD. For

avd. SAS er det behov for en scanner blant annet for å kunne scanne inn alle avtaler og protokoller opp gjennom tidene, slik at de blir lett tilgjengelige for alle våre tillitsvalgte. Bare et antall lokale protokoller ligger i dag på en størrelsesorden rundt 400, og befinner seg i tre stappfulle og megatykke arkiv-

permer. Ved å scanne de inn på en diskett får man plass til alt på en liten 3,5" diskett.. Avd. SAS vurderer også å oppgradere sine PC'er fra 386 til 486 Mhz. I tillegg kan det bli aktuelt å sette inn Fax kort..

Knut Grønscar

Vi har hørt at

Stjålne deler, big business

FBI har intensivert sitt arbeid med å avsløre omsetning av stjålne reservedeler "bogus parts" til fly. 23 mann ble nylig arrester i Florida misstenkt for slike forhold. I forbindelse med arrestasjonene beslagla FBI stjålne deler for 3,5 millioner US \$. Alle typer deler og utstyr er det mulig å få kjøpt billig med de rette kontaktene. Det har hendt at seriøse flyselskap har kjøpt tilbake sine egne stjålne deler billig, uten å vite om det. FBI kom også over "fiksing" av vedlikeholdsdokumenter.

Utgåtte komponenter ble fikset luftdyktige, uten st de var blitt overhalte. En slik fiksing hadde en standardpris på 100 US\$ stykket. Vi er overrasket over volumet på denne virksomheten. "Består Amerikansk luftfart bare av gangstere", spør FBI.

SAS Technical Academy i Riga

SAS Technical Academy har hittil kjørt B-737 typekurs for Riga Aeronautical Institute. Elevene er instruktører ved instituttet. Kurset ble kjørt på 7 uker pluss praksis og CSS kjøring i Stockholm. I tillegg har det vært kjørt General familization og glasscockpit kurser, med meget godt resultat. Andre eksterne kunder er Widerøe, som nå skal igang med brushupkurser på Fokker 50.

Swissair tjener godt på vedlikehold for andre

Swissair's tekniske divisjon tjente inn 430 millioner SFR på vedlikehold for fremmede flyselskaper i 1992. Over 50% av alt teknisk vedlikehold Swissair utfører er for andre operatører (TPW).

FAA strammer inn reglene for avising av Commuter/Taxi fly

De amerikanske luftfartsmyndighetene har strammet inn på reglene for avising av Commuter/Taxi fly. FAA direktør David R.Hinson sier: "We're expanding the scope of deicing regulations to include commuter aircraft to provide a greater margin of safety for the travelling public". Air Line Pilot Assn. (ALPA) er ikke fornøyd med det nye direktivet. De mener at alle fly med over 10 seter, må operere med de samme avisingsregler. Dagens system gir "two levels of safety", sier ALPA.

Ansatte tar over aksemajoriteten i United Airlines

For en pris på 3,6 milliarder US\$, skal fagforeningene i United kjøpe 60% av aksjene i selskapet. Det er i hovedsak piloter og maskinister som står bak oppkjøpet. Direktør Stephen M. Wolf vil gå av hvis dette er ønskelig.

Bøtelagt for mangel på opplæring, og dårlig vedlikeholdt utstyr

Fra INFO's utsendte medarbeider i Aberdeen har vi fått tilsendt et avisutklipp som omhandler to rettsaker som er blitt reist i England. En mot et handlingselskap og en mot Air UK Engineering. I det første tilfellet røk et styrestag på en traktor, slik at traktoren dro ut og inn i en propell. Traktørføreren pådro seg så store skader at han senere døde. Traktoren var ikke vedlikeholdt tilfredsstillende. I det andre tilfellet ble et arbeid på fly utført feil, med derpåfølgende skade på flyet. Forsikringsselskapet hevder at personellet ikke hadde fått nok og riktig opplæring, trening og støtte for å kunne gjøre jobben. Domsavgjørelse faller 11. og 18. januar.

British Midland faser ut DC-9.

British Midland ønsker å fase ut sine DC-9'ere så raskt som mulig. BMA skal erstatte sine DC-9'ere med fem Fokker F-100 og tre F-70. I flåteplanen inngår også overtagelse av åtte av SAS sine B-737, med opsjon på ytterligere tre. SAS eier 40% av BMA.

Lufthansa vedlikeholder B-737 for TAROM

Lufthansa skal foreta all engineering og vedlikehold på fem B737-300 for det romanske flyselskapet TAROM.



Lufthansa fikk kontrakten på vedlikeholdet for TAROM



Syke flygeledere

Det har ikke vært til å unngå å opservere at flygelederne i en periode i høst har vært mye syke. Kanskje kommer det av at de har ligget for mye med rompa bar?

Hawaiian Airlines i chapter eleven

Så havnet også Hawaiian Airlines i chapter eleven. Selskapet tapte US\$ 111.000.000 i 1992. SAS leier ut en DC-9-50 til Hawaiian Airlines.

Norway Airlines lar vente på seg

Det ser ut til å være vanskelig å reise kapital til å få stablet Norway Airlines på bena igjen. Stadig hører vi om at selskapet skal på vingene, men det ser ut til å bli med teorien. Selskapet har søkt om 100 slots pr. uke på Fornebu for vintersesongen. Først fra september, så oktober og så fra november. Nå sier LV at de har fått nok. Hvis ikke selskapet er på vingene inne 1. desember mister de sine slot-tider for hele vinteren.

Typogodkjennelse av SAAB 2000 forsinket

Typogodkjennelsen av SAAB 2000, er nå utsatt til høsten 1994. Årsaken ligger i at SAAB har bestemt seg for å bygge helt om elevator control systemet. Man hadde opprinnelig ikke tenkt og ha hydraulisk opererte høydror, men manuell operasjon krevde i enkelte situasjoner så stor muskelkraft, at man ble nødt til å gjøre om og montere inn PECS (Powered Elevator Control System).

MD-90 nr. 2

McDonnell Douglas fikk ferdig MD-90 byggenummer 2 sist måned. Flyet skal inngå i testprogrammet for sertifisering av denne typen. Testprogrammet følger planen, sier Douglas. Da får vel SAS sine leveringer som planlagt i 1995?

Forlenget levetid på F-28

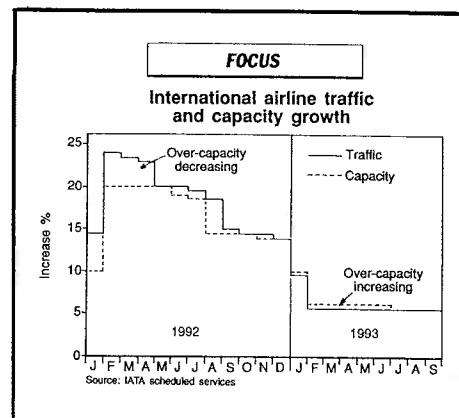
Fokker har utvidet levetiden på F-28 til 100.000 cycles. Det må søkes Fokker om tillatelse og flyene må gjennomgå en omfattende ombygging og forsterkning for å få forlengelsen.

Pakistan CAA grounder Raji Airlines

De Pakistanske Luftfartsmyndighetene har sett seg lei på alle overtredelsene som selskapet gjorde seg skyldig i. Spesielt ble det nevnt at den tekniske standarden var svært dårlig på selskapets godt brukte Ilyushin Il-86-fly. Selskapet var flere ganger blitt bedt om å fylle opp flaskene med oksygen til passasjerene, uten at dette var blitt gjort. Det skar seg helt da luftfartsinspektører fant ut at hjulene til selskapet ble vedlikeholdt på den nærmeste bensinstasjonen. Dette var billig. Kun 100 rupi i timen (ca. NOK 25;-).

Airbus A-340 til Kina

China Aviation Supplies Corporation tegnet nylig en ordre på 6 nye Airbus A-340. Ordren er verdt vel 700 millioner dollar.



Overkapasitet også i 1993

Det kommer vel ikke som noe sjokk at det er for mye fly og ledige seter på markedet. IATA spår at overkapasiteten vil bli redusert i årene fremover. Høyere load factor vil komme som et resultat av en sterk reduksjon i kjøp av nye fly, samtidig med en forventet god passasjervekst.

Overrislingsanlegg i cabinen for dyrt

Dette er konklusjonen de amerikanske og engelske luftfartsmyndighetene har kommet til. Regnestykket viser at installasjon av overrislingsanlegg vil koste ca. \$20-30 millioner pr. potensielt liv reddet. Myndighetene anbefaler i større grad installasjon av flere portable brannslukkere ombord, samt bedre brannvarslingssystemer for cabinen. Fire detector loops. Strengere krav til branntraining for cabincrew ble også foreslått.

JAA

Vacancy Notice

Technical Assistant to the Maintenance Director

Title: OPS Maintenance Coordinator
Deadline: 31 January 1994 by noon
Budget Maximum: ECU 75.000

Nærmere informasjon og stillingsbeskrivelse kan fåes ved kontakt til NFO-kontoret

Vi har hørt at



SAS profilerer OL på Lillehammer

2 stk. MD-80 er blitt malt om med ny OL dekor. Resultatet har blitt svært bra. Her et bilde av Vegard Viking under et bakkestopp på Fornebu.

FAA strammer inn maintenance programs for Ageing Aircrafts

FAA har utarbeidet nye retningslinjer og krav for fly eldre enn 13 år. En rekke nye AD-notes er utarbeidet. Dette er det siste av tiltak som er igangsatt på bakgrunn av den amerikanske Congressen's "Aging Aircraft Safety Act of 1991". Påbudet gjelder i første omgang for alle amerikansk registrerte fly.

Farlig å fly i Kina

Kina er det klart farligste landet å reise med fly i. Kina har hatt en svært rask trafikkvekst med gjennomsnittlig 30% de siste årene. Det har poppet opp med nye flyselskap, som ikke alle har vært like heldige med driften.

Vestlige flygere som har fått jobb i Kina påstår at de har visse vanskeligheter med blant annet å lese sjekklistene på kinesisk, samt å snakke med tårnkontrollene på 52 forskjellige kinesiske dialekter.

Nylig havarte MD-80 nr. 2 i år. I følge Flight International er det statistisk sett sikrere å gå gatelangs i Sarajevo enn å fly innenriks i Kina.

SAS selger sine B-737

SAS vil kvitte seg med B-737 i sin flyflåte. Etter planen skal siste fly forlate SAS sommeren 1995.

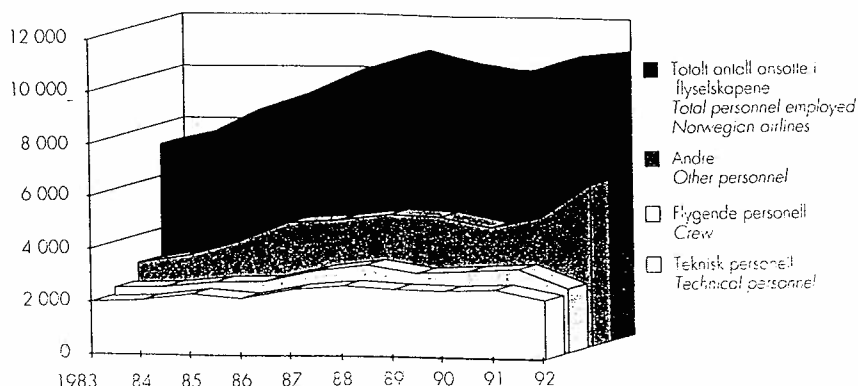


Tegning: Kari Åsvestad

**INFO ØNSKER ALLE SINE LESERE
EN GOD JUL OG ET RIKTIG GODT
NYTT ÅR!**

UTDRAG FRA LUFTFARTSVERKETS STATISTIKK FOR 1992

ANTALL ANSATTE I SIVIL LUFTRANSPORT 1983 - 1992.



ANTALL PERSONER ANSATT I SIVIL LUFTFART PR. 31. DESEMBER 1992.

Selskap	Flygende personell	Teknisk personell	Andre	Total
Company	Crew	Technical Personnel	Others	
A/S Fred. Olsens Flyselskap	32	46	42	120
A/S Lufttransport	22	33	8	63
A/S Mørseth	28	36	26	90
A/S Norving	6	4	4	14
Air Stord A/S	10	7	8	25
Braathens Helikopter A/S	37	43	25	105
Braathens SAFE	664	684	1 484	2 832
Coast Air K/S	6	6	4	16
Helikopterservice A/S	132	263	250	645
Norsk Luftambulans A/S	70	16	34	120
Scandinavian Airlines System	1 076	856	3 934	5 866
Teddy Air A/S	8	2	2	12
Widerøe Norsk Air A/S	38	20	65	123
Widerøe's Flyveselskap A/S	231	190	231	652
Andre flyselskap				
Other companies	73	25	27	125
TOTAL	2 433	2 231	5 144	10 808

3 nye Bærbare Radioer
fra **ascom** – en av dem passer sikkert
i ditt konsept.



Autorisert innen: Sterkstrøm • Svakstrøm • Alarm • Tele- nettverk- og radiokommunikasjon.

Strandveien 10. Postboks 283, N-1324 Lysaker. Telefon: 67 12 34 44. Telefax: 67 53 48 52. Mobil: 92 04 49 49. Teknisk avd.: 67 12 20 94.

AVIATION MAINTENANCE TRAINING

**High tech
and high touch,
blended to suit
your needs**

Your aviation maintenance training is an important investment. To get maximum return you need a flexible combination of advanced technical methods and the human touch provided by experienced instructors. In a mix adapted to your specific needs.

Our resources include dynamic instructional presentations, computer-assisted training systems, access to aircraft and experienced personnel who know how to give students motivation and self-confidence.

We can give you training programs ideally suited to your present and future needs. Give us a call and the dialogue can begin.

WE TRAIN PEOPLE FOR THE FUTURE

**SAS**
TECHNICAL ACADEMY