



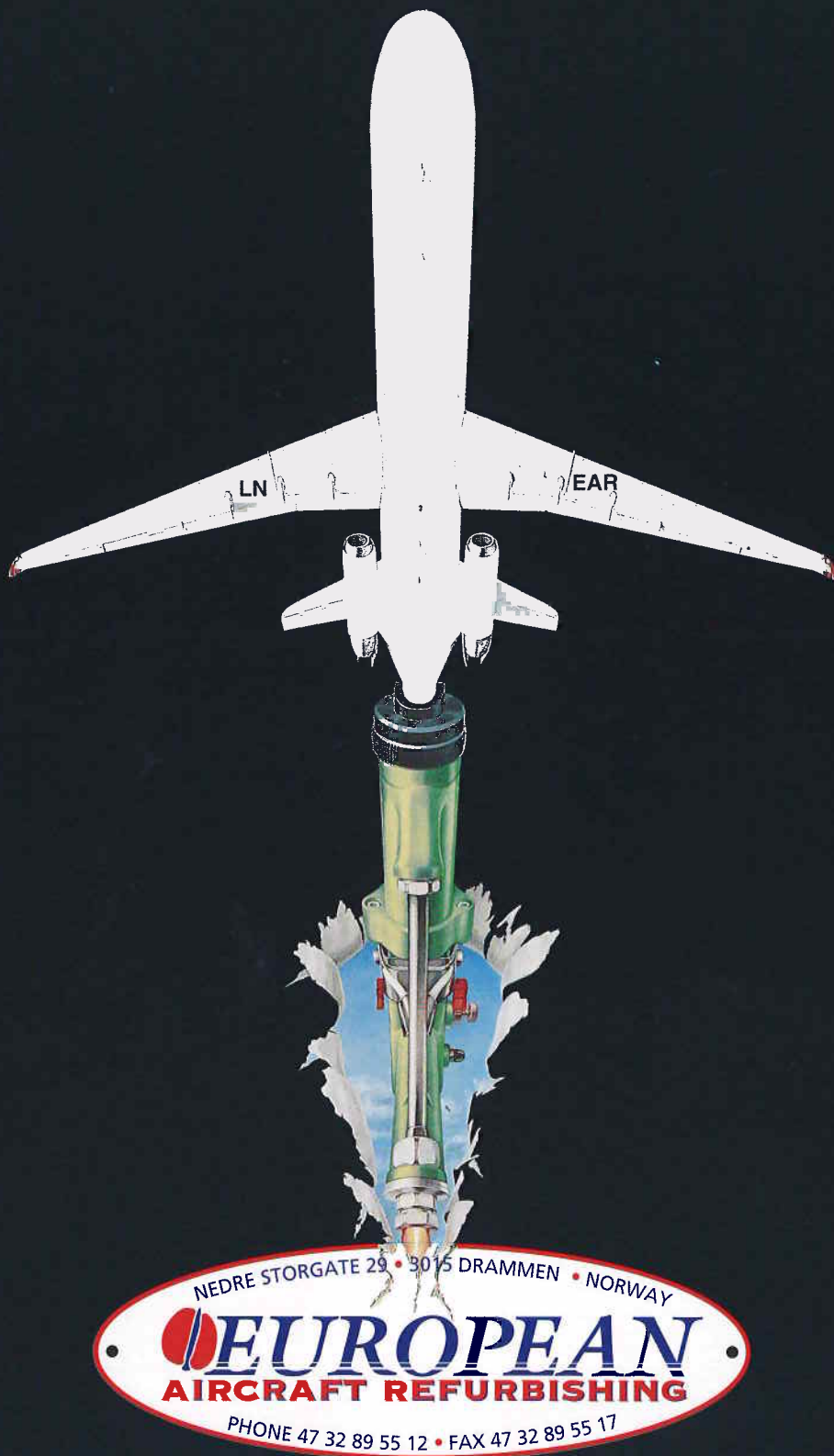
iNFO

NR. 2 1994



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

PAINT • QUALITY • SAFETY



INNOVATION AS 32 89 36 66

PAINT REMOVING IS AN IMPORTANT FACTOR IN THE AIRCRAFT INDUSTRY.
EUROPEAN IS THE ONLY COMPANY IN NORWAY THAT OFFERS YOU A TOTAL PACKAGE
IN AIRCRAFT REFINISHING. TECHNICALLY TRAINED PERSONEL WITH MANY YEARS OF EXPERIENCE
IN AIRCRAFT REFINISHING, MEETING ISO 9002 QUALITY AND SAFETY STANDARDS.

• EUROPEAN OFFERS YOU •
STRIPPING • CORROSION TREATMENT • TECHNICAL WASH • SEALING • PAINTING • POLISHING
EXTERIOR/INTERIOR WASHING • CONSULTING • ENGINEERING • MANAGEMENT
AND ASSISTENCE FOR YOUR OWN PERSONEL ON LOCATION.



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 Sørumsli 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 Ramslie Jørgen Wiig Jan E. Stenhaug Keith Hudson Heine Richardsen Erik Sannerud Steinar Isaksen Rune Thuv Knut Fløtten Rolf Skrindlo Ivar Korsvold Baard Holmberg	Braathens SAFE SVG Braathens SAFE SVG Braathens SAFE FBU Fred. Olsen FBU SAS BOO SAS FBU SAS FBU SAS FBU Widerøe BOO Widerøe BOO Sterling GEN Norsk Air TRF

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) Torstein Vikøren, BGO-OM	Arb. 55 99 75 58 Priv. 55 22 97 02
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:	Richard Eriksen, SAS FBU	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. AUGUST!

FORSIDEBILDE: Transport med små executive jets viser en sterk økning i Europa.

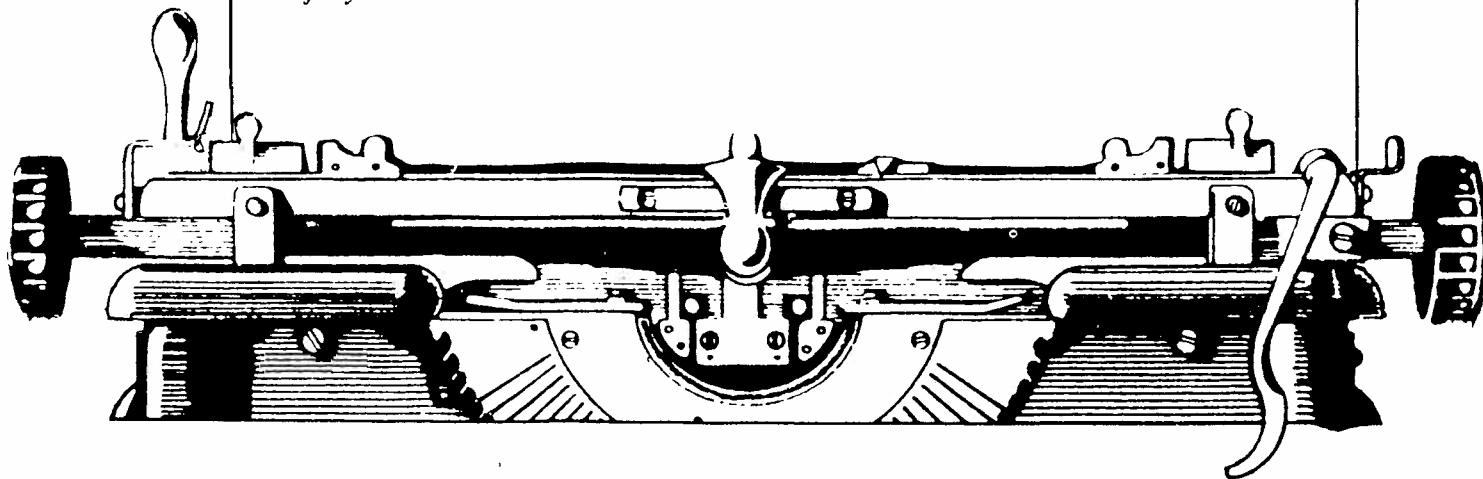
Formannen har ordet

Hvor var du da Oddvar Brå brakk staven? Ikke vet jeg, men kjære ansvarlige leder: Hvor var du da det store frisleppet innen norsk luftfart startet? Du som trodde at det var blitt flere mennesker her i landet. Og at alle ville fly med deg. Du som trodde at flere mennesker ville reise mellom Oslo og Trondheim sånn over natten. Du som lever av markedsandeler. Hvor var du?

Jeg vet at du ikke satt sammen med miljøvernministeren og forklarte ham at du skulle sende flere fly og flere tomme seter opp i luften, for det har han først i ettertid oppdaget. Han forutså ikke at noe slikt kunne skje??? Det får jo ministeren svare for selv. Og så kan han jo legge på en avgift eller to slik at det blir for dyrt for passasjerene å reise med fly. Og da har en jo oppnådd noe. I et herværende flyselskap er det sendt ut melding om at det er riktig som miljøministeren har observert. Det flyr minst 15.000 tomme seter over Norge hver eneste dag, og dette var den situasjonen våre politikere visste ville komme da de stemte for fri konkurranse i luften. (Forsøker selskapet seg på ansvarsfrigjørelse?). Dette er ikke helt det samme. Det er gitt lov til å sende dem opp i luften, men ikke noe pålegg om å gjøre det. Lokalt, ja sånn konkret lokalt i hangaren på Værnes der jeg henter lønningsposen min, har dette frisleppet vært diskutert, og ingen av oss har gått på handelsskolen hverken i Bergen eller andre steder for den saks skyld, for å innse dette. Vi hadde tidligere fått forståelse for at en måtte ha en viss cabinfaktor for å få det hele til å gå rundt. For å tjene penger. For det måtte en gjøre for å ha nok til å kunne for eksempel vedlikeholde fly, opprettholde en sikkerhetsmessig standard, betale lønninger osv. Hvor ble det av denne cabinfaktoren nå da? Ble den avløst av markedsandeler? Er det helt det samme? Jeg skjønner at begge kan beregnes i prosent, men det må vel være det eneste felles.

En kan kanskje trekke den konklusjonen at jeg ikke ubetinget er tilhenger av markedskreftenes frie spill, og ikke tror at dette nødvendigvis vil være til mor Norges beste. Men det er ikke av særlig betydning hva jeg er tilhenger av. Min plass er ganske beskjeden på de steder det tas avgjørelser, men jeg er da enda oppegående og kan observere. Og jeg har mulighetene til å uttrykke mine tanker gjennom dette INFO. Jeg har ikke resignert. Jeg har ikke sluttet å forbause meg. Og jeg vet hvor jeg var da Oddvar Brå brakk staven.

Rolf Dybwad



Lederen

Endelig er det tegn i tiden som tyder på at luftfarten kan være på vei ut av sin verste depresjon siden krigen. Drivstoffprisene har vært jevnt synkende, og folk reiser stadig mer. Vi får håpe at det lyset vi ser i tunnelen ikke er toget, men et tegn på bedring i verdensøkonomien. Stadig flere flyselskaper rapporterer om bedret økonomi. Vi fortjener sannelig å få noen positive meldinger nå. De siste syv årene har vært en lang og trist jammerdal. Det tar på psyken å arbeide i motgang over så lang tid. Det kunne vært deilig om man nå kunne lette litt på vekten i ryggsekken. Flyselskapsledelsene har litt av en jobb foran seg med å bygge opp selvtilit og arbeidsglede hos de ansatte. Det tar på å bare bli betraktet som en utgiftspost som helst skulle vært fjernet.

Selvfølgelig finnes det skjær i sjøen fremdeles. Et av dem er myndighetenes iver etter å få fylt opp statskassen. Det siste utspillet er å legge miljøavgifter på luftfarten. Ved å kalle det miljøavgift prøver myndighetene å grønnmale sitt stadige behov for å fylle opp statskassen. Det er lettere å få folk med på økte avgifter ved å appellere til natur og miljø. Sannheten er

nok heller at myndighetenes sugerør trenger påfyll. Statsråd Opseth sa på Solakonferansen i år at avgifter ikke er konkurransevridende. Dette er i og for seg riktig, men noe alle vet, er at man må ha et solid hjemmemarked som en plattform å stå på for å kunne møte konkurransen ute. Undergraver man plattformen, vil dette kunne resultere i tap av arbeidsplasser og et dårligere transporttilbud hjemme.

1. april fikk vi fri konkurranse i Norge. Resultatet for oss så langt er mer jobb. Ikke skjønner jeg at det kan lønne seg å fly med 15.000 ledige seter i uken bare i Norge. Derfor må dette bli et forbigående fenomen. Norsk luftfart har rett og slett ikke råd til å operere på denne måten. Fri konkurranse presser lønnsomheten ned, noe selskapene forsøker å kompensere ved å kutte ned på flyvedlikeholdet. Alle flyselskapene i Norge har det siste året redusert kostnadene til vedlikehold vesentlig. Man kontrollerer flyene sjeldnere og mindre omfattende. Dette er en utvikling vi som teknikere ser på med stor bekymring. Dialogen mellom produksjonen og økonomene er dessverre totalt manglende i denne prosessen. Dette kan

vise seg å bli skjebnesvangert.

At det svinger fort i flybransjen får vi stadige eksempler på. Behovet for arbeidskraft likeså. For en måned siden ble folk oppfordret til å ta ut ferie i mai, fordi det var så lite å gjøre. Det ble i enkelte selskaper snakket om fare for permitteringer. I dag er all ferie inndratt og man har leid inn 40 engelskmenn for å få utført alt arbeidet. Økt jobbvolum gjenspeiler også den gledelige utviklingen vi har arbeidet mot; nemlig å bli konkurranse-dyktige. SAS vant nylig en kontrakt på en D-sjekk for Inex Adria. SAS slo ut blant annet Shannon Aerospace på oppløps-siden. Lav inflasjon og økt produktivitet har drevet kostnadene ned. Vi er ikke lenger det høykostlandet vi var for bare 4-5 år siden. Kostnadsnivået hos våre konkurrenter er i ferd med å ta oss igjen. Dette er gledelig, og vil helt sikkert telle med når SAS' styre skal ta beslutningen om det tunge vedlikeholdet på DC9/MD80 skal få følge med på flyttelasset fra Koksa til Gardermoen.

Knut Grønscar



Sola-konferansen 1994

Årets begivenhet innenfor norsk luftfartsmiljø, Solakonferansen, gikk i år av stabelen 2-3 og 4 mai. NFO var godt representert i år. Selve konferansen viste seg å fokusere lite på våre interesseområder. Således ga nok fjorårets konferanse større utbytte for oss. Da ble det fokusert mye på JAR arbeidet. Allikevel var det nok av interessante innlegg. Det vil gå for langt å orientere fra alle emnene som ble behandlet i år. Vi har derfor prøvd å plukke ut noe av det som kan ha interesse for oss. Konferansen gir et godt innblikk i den utviklingen som foregår i andre deler av luftfarten i vårt land. Det kan jo være greit med litt vidvinkel. Sist men ikke minst har man muligheten til å treffe folk og knytte kontakter med personer man ellers aldri kommer i kontakt med.

Konferansen startet som vanlig opp med et "Get-together-party". En hyggelig sammenkomst over reker og hvitvin. I år var seansen lagt opp med en båttur. M/S Riskafjord II tok oss med på en rundtur i Stavanger skjærgården. Vi var heldige med været, selvom de fleste trakk innendørs etterhvert.

FØRSTE DAG

Tirsdag morgen startet vi opp på det offisielle programmet. Konferansen ønsket å fokusere på fem hovedtemaer:

- Luftfart og miljø
- Kortbaneflyplasser
- Utdanning og kompetanse
- Utviklingstrekk i luftfartspolitikken
- Trafikksikkerheten på norsk kontinentalsokkel.

For oss var spesielt utdanning og kompetanse viktig.

I tradisjonens tro ble konferansen høytidelig åpnet av ordføreren i Sola kommune. Deretter gikk ordet til Samferdselsminister Kjell Opseth.

Utviklingstrekk i luftfartspolitikken

Opseth kåserte over utviklingstrekk i luftfartspolitikken. Vi har gått fra et konsesjonssystem til et deregulert marked. Ideen er å få felles luftfartsregler i Europa, med sikte på likeverdige konkurransevilkår. Dette betyr ikke at alt slippes fritt. Styresmaktene vil fastsette minimumskrav til ruter, priser m.m. De kan stille særskilte krav til trygghet, materiell og miljø. Ruter kan legges ut på anbud. Styresmaktene vil stille samme krav til sikkerhet som før dereguleringen. Deregulering vil føre til generell vekst i luftfartsnæringen, med økt sysselsetting og positive effekter for næringer tilsluttet luftfarten.

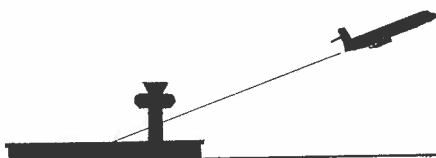
I 1993 ble det utarbeidet nye rammevilkår for drift av luftfartsselskap i Norge. Det kom en ny norsk luftfartsplan som skal gjelde til 1997. Byggingen av ny hovedflyplass på Gardermoen har krevet mye ressurser. I tillegg har man omorganisert Luftfartsverket til en egen forvaltningsbedrift. Dette er sentrale luftfartspolitiske saker som Regjeringen har lagt fram og fått vedtatt i Stortinget.

Opseth trodde ikke at den overkapasiteten man hadde sett på visse ruter i forbindelse med fri konkurranse i Norge, ville vare særlig lenge. Selskapene ville nok etterhvert tilpasse seg markedet bedre. Det hadde så langt ikke vært nødvendig å kryssubsidiere ruter i Norge ved hjelp av seteaavgifter. Opseth pekte på at det ville bli stilt strenge krav til kontroll av flyselskapene og deres drift og vedlikehold. Dette er og vil fortsatt være en viktig oppgave for Luftfartsverket.

Deregulering i Europa - fakta eller visjon

Neste foredragsholder ut var Ekspedisjonssjef Paal Tore Berg i Samferdselsdepartementet. Han mente det var feil å snakke om deregulering av europeisk luftfart. Det var riktignok å snakke om en liberalisering. Hvert land har fortsatt styringsmuligheter og særinteresser de ønsker å ivareta. Flere land subsidierer sine nasjonale flyselskaper med milliarder. Det har vist seg vanskelig å få stanset dette. Resultatet er ulike konkurransevilkår, på tvers av EU's intensjoner om å åpne Europeisk luftfart for fri og lik





SOLAKONFERANSEN 1994

konkurranse. Først 1. april 1997 åpnes Norge helt for fri konkurranse, dvs. cabotasje. Det jobbes med harmonisering/effektivisering av ATC og med utbygging av flere flyplasser i Europa.

Internasjonalt samarbeid – innflytelse og resultater

Luftfartsdirektør Ove Liavaag orienterte litt om alle de internasjonale samarbeidsorganisasjonene som finnes for sivil luftfart. Det finnes noe over 20 slike organisasjoner i dag. Av disse 20 ble ICAO-JAA og ECAC holdt frem som svært viktige. Norge og Norden synes å ha rimelig sterk innflytelse i europeisk luftfart. Vi er faglig kompetente og blir lyttet til i forsamlingen. Bl.a. hadde Norge tatt til orde for å avgiftsbelegge forurensende utslipp fra fly; det vil si miljøavgifter (La oss håpe de ikke får gjennomslag. Red. anm.)

Etter disse tre innleggene var det duket for paneldebatt. NFO var først ute i spørsmålsrunden. Vi ønsket å rette søkelyset på tre problemområder. Vi spurte derfor



Dir. Viggo Løfsgaard (LV)

Samferdselsminister Opseth om følgende:

1. Har Lufttartsinspeksjonen nok ressurser til å møte utfordringen om økt kontroll av flyselskapene, samt problematikken rundt Bogus parts?
2. Hvilke straff har man tenkt å gi flyselskaper som blir tatt i å fuske?
3. I dag har vi ingen mulighet til å kunne stanse fly på utenlandsk register som vi ser ikke er luftdyktige. Vi etterlyser et luftfartens havnepoliti, som kan ta seg av dette.

Det er klart at når en stiller slike spørsmål til en Samferdselsminister, så forventer man ikke at han skal kunne svare på strak arm. Vår hovedhensikt var å rette søkelyset på problemområder, hvor vi er avhengig av myndighetenes innsats for å få ordnede forhold. Vi fikk som ventet ikke noen konkrete svar utover at ressursene i Lufttartsinspeksjonen synes på det nåværende tidspunkt å være tilfredsstillende.

Hyggelig for oss var det at neste spørsmålsstiller ut, direktør Thor E. Hanich fra Agder Høgskole, trakk opp INFO og artikkelen om Bogus parts som et eksempel på faglig engasjement. Kampen mot Bogus parts måtte føres på alle fronter og her ville det klart kunne ligge arbeidsoppgaver for flyingeniører.

Svein Grimholt far Norsk Flygerforbund pekte på at det finnes en bakside av den medaljen som heter deregulering. Økonomien i selskapene blir presset, noe som igjen fører til press på standarder. Det tekniske vedlikeholdet reduseres, arbeidstidsbetømmelser forsøkes strukket til det uforsvarlige osv. osv. Det er ikke gull alt som glitrer.

Det ble også stilt spørsmål om de forskjellige JAR'ene er overordnet våre BSL'er. Liavåg svarte at det er de. Et eksempel på dette er at JAR145 rager over BSL. Det er opprettet egne MAST team i JAA, som skal påse at de enkelte land følger JAR bestemmelsene.

Luftfart og miljø

Etter paneldebatten var neste tema "Luftfart og miljø". Det vil gå for langt å ta med alt som ble sagt om dette emnet, så jeg tar bare med noen "highlights" fra



Dir. Per Helge Røbekk (WF)

kåsører og debattanter.

- * Deregulering fører til flere tomme flyseter, ressursløsning.
- * Deregulering hindrer flyselskapene i å bytte til miljøvennlige fly.
- * Gardermoen som ny hovedflyplass vil redusere støyutslippene til befolkningen i Norge med 50%.
- * Flyselskapene viser liten vilje til å ta miljøspørsmålet på alvor.
- * Luftfartens frynsete rykte som forurenser er ikke det spor bedre enn det den fortjener.
- * Braathens SAFE fikk Sola-kommunes miljøpris for godt miljøarbeid i 1993.

GPS-fremtidens navigasjonssystem

Avdelingsleder Geir H. Mathisen foredro om mulighetene for bruk av GPS i sivil luftfart. Mathisen arbeidet for Seatex, et norsk firma som har spesialisert seg på GPS navigasjon og som bl.a. har utarbeidet navigasjonssystemet på hurtigbåtene Seacat. Man snakker om forskjellige grader av nøyaktighet på denne form for navigasjon. For flyindustrien vil det bli aktuelt med Differensiell GPS – DGPS. Dette systemet vil kunne navigere ned til en tredimensjonal nøyaktighet på 10 cm. Man kan få det helt ned i millimeter også, men det vil bli dyrt. Med DGPS kan man hive ut ILS-DME-ADF-VOR og Area Nav. Med DGPS vil man kunne fly

landinger ned til Cat II, med muligheter på sikt ned til Cat III. DGPS krever en enkel bakkeinstallasjon. Referansepunktene er satellitter. DGPS er opprinnelig et militært system. Det kan slås av med en bryter et sted borte i USA. Amerikanerne har lovet å ikke slå det av, og har åpnet det for sivil bruk. DGPS kan kobles til Flight Management System. Man vil kunne fly tettere og utnytte luftrommet mer optimalt. Det er ingen tvil hos undertegnede om at dette er fremtidens system. Dette har vi i bruk om et år eller to.

På kvelden var det felles middag hvor høydepunktet var overrekkelsen av Sola-prisen 1994. Prisen deles ut til en bedrift eller en enkeltperson for sin innsats for å øke flysikkerheten. Prisen ble i år tildelt en danske. Val K. H. Eggers. Eggers har innehatt flere sentrale lederstillinger innenfor forvaltningen av europeisk luftfart. Vi fikk ikke med oss alle, men jeg kan i alle fall nevne organisasjoner som ECAC, JAA, Eurocontrol og mangeårig leder for det danske Luftfartsvæsen. Overrekkelsen var høyst fortjent og meget populær blant forsamlingen.

ANNEN DAG

Dagen åpnet kl. 08.00 med visning av en tysk dokumentarfilm om Bougus parts, eller "juksedeler". Filmen var svært god og gikk bl.a. grundig gjennom Partnair-havariet. For mange av deltagerne var det nok første gang de i det hele tatt hørte ordet Bogus parts. Det var helt stille i lokalet etter at filmen var ferdig. Mange fikk seg nok en aha-opplevelse. Noen snakket lavmælt om at de kanskje skulle ta toget hjem. Problemene med Bogus parts er økende. Profitten på salg av Bougus parts er stor. Presset økonomi i flyelskapene kan tvinge frem billige løsninger på reservedelsproblemet; løsninger som i



Samferdselsministeren taler



Overrekkelse av Sola-prisen 1994

flere tilfeller har forårsaket uskyldige mennesker livet. (NFO har bestilt en videotape av dette programmet. Kontakt NFO kontoret for utlån).

Det nye Luftfartsverket – status og fremtidsplaner

Direktør Jan Sjølander i Luftfartsverket kunne fortelle at de betydelige endringene man hadde gjort i LV de senere årene, hadde gjort den bedre i stand til å løse sine oppgaver på en effektiv måte. LV var nå omgjort til en forvaltningsbedrift med 13 nye regioner. Man jobbet med en ny strategiplan som skulle gjelde for perioden 1995–2005. Produktiviteten i LV er på vei opp og ligger over det forventede.

Avgiftsnivået i Norge er høyere enn gjennomsnittet. Det er slik i Norge fordi politikerne har bestemt å kryssubsidiere ikke lønnsomme flyplasser. Uten kryss-subsidiering kunne avgiftsnivået på enkelte flyplasser vært over halvert, på andre måtte de fire og femdobles. Det er bestemt i Stortinget at luftfartsvavgiftene heretter skal følge prisveksten.

Sikkerheten på norske kortbane-flyplasser

Driftsdirektør Per Helge Røbekk i Widerøe kåserte i dette emnet. Widerøe har vært igjennom en vanskelig periode med flere havarier. Vi forsto godt at det ikke var bare lett for Røbekk å gå i detaljer

på dette området, så lenge det fremdeles foregår etterforskning, og havarirapporten fra Namsosulykken enda ikke foreligger. At operasjon på kortbaneflyplassene i Norge er krevende, er vi alle klar over. Det opereres på tre forskjellige kategorier flyplasser og alle flyplassene har forskjellige innflygingsprosedyrer. Konklusjonen var at sikkerheten på norske kortbaneflyplasser er akseptabel, men at bedre instrumentering vil være et godt hjelpemiddel for å høyne sikkerhetsnivået. DGPS vil kunne bli løsningen, når utstyret engang blir godkjent brukt til luftfart.

Krav til utdanning og kompetanse i et internasjonalt marked – ansvar og rollefordeling

Direktør i Luftfartsverket Viggo Løfsgaard var først ut på dette temaet. Norge holder i dag et flyteknisk nivå minst på lik linje med resten av Europa. Minstekravene skjerpes i de nye JAR-bestemmelsene. Det vil bli stilt strengere krav til teori i fremtiden. Løfsgaard beklaget at den statlige flyskolen på Torp ble nedlagt. I stedet blir det jobbet intenst med å opprette et statlig trenings og kompetansesenter. Dette vil kunne høyne det faglige kompetansenivået. Det er ønskelig at dette kobles opp imot høyskolenivå. Jeg fikk ikke helt tak i hvor den tekniske biten i et slikt kompetansesenter var plassert. Vi i NFO har i alle fall gjort oss noen tanker omkring hvordan dette

kan integreres i et slikt senter på en fornuftig måte. Løfsgaard hevdet at på enkelte områder er vi i dag hemmet av et for lavt kompetansenivå. Dette gjelder først og fremst i små flyselskaper med dårlig økonomi. Vi har 41 flyselskaper i Norge. Vi kunne fint ha greid oss med halvparten.

Uttakskriteriene til personell som skal jobbe i sikkerhetsyrker må skjerpes. Krav til instruktørene må heves og oppfølgingen av "on job training", OJT, må skjerpes. De som jobber i felten er trendsettere. Vi må ikke la blårussens innflytelse i norsk luftfart bli for sterk. Det kan føre oss ut på ville veier.

Opplæringsrådet for Flyindustrien

Birger Bøe, sekretær i Opplæringsrådet for flyindustrien, ga en orientering om rådets arbeid med nye fagplaner VK1 og VK2. Det var nå tilpasset Reform -94 og de nye JAR-bestemmelsene. B. Bøe har lovet å komme med en nærmere orientering om dette arbeidet i neste nummer av INFO. Som kjent er NFO utestengt fra Opp- læringsrådet, siden vi ikke har den rette politiske fargen. For å få plass på arbeidstagersiden i Opplæringsrådet må



man minst flagge 1. mai. Vi har bedt om å få tilsendt referater og i det minste få være med på høringsrunder, men dette blir ikke etterkommet.

JAS37 - Gripen

Til avslutning fikk vi se en video om JAS37 - Gripens fortreffeligheter. Vi fikk også en orientering om utviklingen av Gripen av överingenior Ulf Rehme, Saab Military Aircraft. Han gikk også nøye gjennom hva som gikk galt med den maskinen som falt ned i Stockholm. Dette er selvfølgelig nå rettet opp.

Til slutt er det på sin plass å rose Styringskomiteens innsats for å få til et godt arrangement med foredragsholdere av første klasse. Både Tor H. Strand og Jan Asbjørnsen sto på fra morgen til kveld, for å sikre nok en vellykket Sola-konferanse.

P.S. Alle foredragsholdernes manuser ble trykket opp og distribuert. Er du spesielt interessert, finnes disse på NFO kontoret.

Knut Grønscar



TESS

SLANGER FOR ALLE FORMÅL

TESS løser slangeproblemer for enhver bransje.

Kontakt oss for nærmere informasjon

FAKTA OM TESS

- Etablert i Drammen i 1968
- Første avdeling opprettet i Stavanger i 1972
- 48 selvstendige forretninger over hele landet
- Kvalitetssikring i.h.t. ISO 9002
- 24 timers service
- DnV typegodkjente produkter

For nærmere informasjon ta kontakt med:

TESS - Servicekontoret

Postboks 543 - 3412 Lierstranda - Drammen - Tlf.: 32 84 01 55 - Telefax: 32 84 06 48



AEI PR-Committee Conference i Hoofddorp 17. -18. mars

I AEI har man lenge ønsket å styrke profileringen av AEI som en internasjonal organisasjon for flyteknikere. Et av virkemidlene som ble foreslått på Annual Congress var å opprette en egen PR-komite. For å etablere arbeidsform, kontaktnett osv. innkalte PR-komiteen til en to-dagers "brainstorming"-konferanse i Hoofddorp, Holland. Det praktiske arrangementet sto vår hollandske søsterorganisasjon, UNIE, for. De har sine egne kontorer et steinkast fra Joint Aviation Authorities (JAA).

8 medlemsorganisasjoner og 18 delegater var møtt frem. Dette var vel ikke spesielt imponerende, men det var stort sett motorene som var til stede. Vi savnet engelskmennene. De har gått på tomgang etter krasjet i JAR65 i Köln. I tillegg fikk vi telefon fra Heathrow, hvor en delegasjon med nigerianske flyteknikere, som ønsket å delta, hadde strandet. De hadde ikke visum til Holland, og ble etter en dag på Heathrow returnert til Nigeria. I tillegg fikk vi hilsener fra Kuwait. De har nå søkt om opptak som medlemmer.

Vi fra NFO hadde forøvrig flere planer med dette møtet utover PR-siden. Vi hadde avholdt et forberedende endagsmøte i Oslo, hvor vi blant annet drøftet situasjonen i det for oss viktige JAR-arbeidet. I tillegg ønsket vi å belyse den økonomiske situasjonen i AEI.

Økonomi

AEI startet mer eller mindre opp som en internasjonal sosial klubb for flyteknikere. Veksten gikk sakte de første 10 årene. Først da NFO gikk med i 1981 begynte organisasjonen å ta form slik vi kjenner den i dag. I dag er AEI "recognized" som en internasjonal arbeidstakerorganisasjon for flyteknikere og den eneste organisasjonen JAA vil snakke med i flytekniske spørsmål. Det fordrer en helt annen måte å drive organisasjonen på enn tidligere. Det krever både økonomi og ressurser. Begge delene er begrenset i AEI. Sett med norske øyne er økonomien elendig og legger en sterk begrensning på aktivitetsnivået. Dette mener vi i NFO at det ikke er mulig å leve med lenger. Medlemskontingenten må opp. At dette ikke er enkelt fikk vi et eksempel på fra finnene. De er medlemmer av en stor LO organisasjon i Finland. 79% av deres medlemskontingent gikk direkte til hovedorganisasjon. Av de resterende 21% flyteknikerne satt igjen med til eget bruk, går i dag nærmere en fjerdedel med til AEI. Finnene var også medlem i "aviation branch" i ITF. På et nylig ITF-møte på

Heathrow om JAR65 møtte det 15 stykker, hvorav kun 2 var eller hadde vært flyteknikere. De andre var heltidsansatte foreningsmenn blant cabinansatte, stuere, catering etc. etc. Til slike møter dekket hovedorganisasjonen alle utgifter, mens de ikke var interessert i å dekke noe for AEI, siden vi ikke er en LO organisasjon. Å doble medlemskontingenten slik NFO ønsket, ville tvinge finnene ut av AEI. Det samme problemet var ganske utbredt blant de fremmøtte medlemsorganisasjonene.

NFO er allikevel av den oppfatning at skal vi få AEI til å bli en effektiv internasjonal flyteknikerorganisasjon som skal ivareta våre interesser ute, så må vi heve kontingenten. AEI må få en bedre økonomisk plattform å stå på. Da får vi heller leve med at noen faller fra. Med vår representasjon i JAA og sterke engasjement i JAR arbeidet, er AEI nå blitt en attraktiv organisasjon å være medlem i. Vi kan tillate oss at noen melder seg ut.

AEI JAR Reference Panel

Vi hadde jobbet bra på hjemmebane og forberedt reetablering av dette panelet godt. AEI JRP ble nedlagt etter kongressen i Köln. Med ferdigsnekret pakke gikk vårt forslag igjennom med enstemmighet.

NFO vil derfor sende brev til Executive Board med forslag om reetablering av AEI JRP. Som ny leder for panelet forslår vi Terje Rading, som representerer Norske Helikopteransattes Forbund. På denne måten ønsker vi å få innflytelse, og å være med på å "styre" vår nye greske representant i JAR Maintenance Board. Han trenger forøvrig all den støtten han kan få.

Political Area

Mye av den første dagen gikk med til å legge en strategi for å få større politisk innflytelse i EU. Noen av medlemslandene hadde allerede etablert gode kontakter blant sine egne lands representanter i EU Parlamentet. AEI hadde også vært i møte med EU's Transport Commision. Erfaringen var at vi ble lyttet til og at saklighet vinner frem selv i EU byråkratiet. Både grekere, hollendere, italienere og irlendere hadde brukbare kontakter til EU's Transport Commision.

I tillegg kan vi oppnå større innflytelse ved å tilslutte, eller ha et nært samarbeide med større organisasjoner som allerede har egne lobbyister og kanaler åpne til Brussel. En slik organisasjon er FIED; en internasjonal arbeidstagerorganisasjon med 11 millioner medlemmer i 100 land. De er oppdelt i 7 seksjoner. De kunne tenke seg å opprette en åttende seksjon "Civil Aviation". Manøvrerer vi godt her kan AEI få i jobb å etablere denne seksjonen, med de mulighetene dette gir. De har et godt lobbyapparat i Brussel som vi sårt trenger. Møtet var avtalt, men dessverre skar det seg da vår president



AEI PR-Committee: Fra venstre Heine, Mario og Valentin

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



Representanter fra Holland, Finland, Island og Irland

som vanlig ikke stilte opp.

Politisk innflytelse har ikke vært noen prioritert oppgave i AEI. Vi er en upolitisk organisasjon som kun har konsentrert oss om de faglige aspektene. Nå ser vi at flere for oss viktige spørsmål avgjøres av politikere. Vi kan derfor ikke lenger sitte med hendene i fanget å la oss overkjøre politisk. Et eksempel er bl.a. utarbeidelsen av JAR65. Franskmenne har her bevisst torpedert og stallet hele JAR65, fordi de synes kravene har blitt for strenge. Frankrike har i dag ikke krav om utdannelse eller kompetanse for flymekanikere eller flyteknikere. Alle kan bli det hvis operatøren sier det er OK. Ved å ødelegge den faglige prosessen i JAA, vil saken bli løftet ut og sendt til Brussel hvor politikerne må ta avgjørelsen. Her er franskmenne sterke. De har sikkert vurdert det som taktisk riktig å stalle JAR65, for å få en politisk beslutning. I Brussel er de ganske sikre på å få gjennom sine egne forslag. At dette har satt sinnene i kok i JAA, hjelper oss svært lite. Guiseppe, Al Italias representant i AEI, lovt med sterk innlevelse at han skulle sende mafian for å ta kverken på de franske representantene i JAA.

Social and Economic Area

UNIE har lenge gått svangre med planer om å opprette en egen database med informasjon om de enkelte flyselskapene som AEI representerer: Økonomi, antall

ansatte, antall fly, pensjonsvilkår osv. Fred Bruggemann UNIE, utarbeider et forslag til questionare og oversender det til Executive Board for godkjenning. UNIE vil stå for både den økonomiske og praktiske gjennomføringen av prosjektet. Det ble også tid til å gå gjennom status for økonomi og bemanningssituasjon, pensjonsforhold, førtidspensjonering etc. i de enkelte flyselskapene som var representert på møtet. Jeg har plukket ut noen av de selskapene som kan ha interesse for oss:

Al Italia:

30% av flyflåten står på bakken. Nytt styre valgt siste måned. 400 millioner lire i statsstøtte i fjor, skal brukes til førtids-

pensjoneringer etc. Totalt 24.000 ansatte. 800 skal førtidspensjoneres, ingen skal sies opp. Bytter fra B747 til B767. Ønsker å kjøpe MD-80 heavy maintenance ute. Tapte 400 millioner lire i 1993. Førtidspensjoneres fra 55 år. Opprettholder 80% av normal lønn.

KLM:

Har gjennomført store kostnadsreduksjoner. Forventer et lite overskudd i år. Dette skyldes bl.a. at man reduserer innbetalingen til pensjonsfondet. Full innbetaling i 1995. Teknisk departement 5000 ansatte i 1993, 4300 ansatte i 1994 og 4000 ansatte i 1995. Employment costs skal ned 20%, kompenseres med noe trafikkvekst. Førtidspensjoneringer fra 50 år, opprettholder ca. 90% av normal lønn. Overtallige får 80% lønn i en 1,5 års transferperiode. Selskapet betaler kostnader til omskolering.

Icelandair:

1200 ansatte. Innføring av ny flyflåte resulterte i 60 overtallige piloter. I Icelandair er det 30 forskjellige fagforeninger. Alle gikk ned 20% i lønn. Deretter fikk pilotene hevet sin lønn med 14% for å utføre PPC. Dette trådte i kraft 1.mars i år. Konflikt. Kan pensjoneres ved 67 i stedet for ved 70. Ingen økonomisk kompensasjon.

Finnair:

Er på vei opp igjen. Er 8000 ansatte. Skulle ha redusert med 1000, men greide 600. Ingen planer om ytterligere slanking. 4 DC-10 på bakken, prøver å få solgt



Som så mange ganger løses problemer i baren

disse. Har hatt frosset lønn de tre siste årene, men skal igang med nye for-handlinger nå. Førtidspensjoneres fra 58, noen helt ned til 55. TPW økt 25%. Sier i dag nei til kunder p.g.a. mangel på kvalifisert arbeidskraft.

Lufthansa:

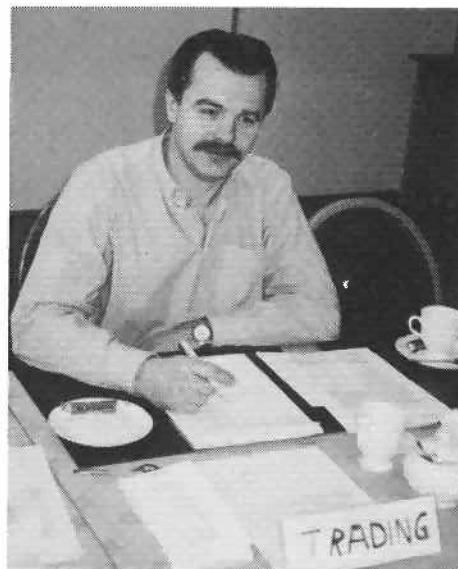
49.500 ansatte i 1993, etter en reduksjon på 8.500. Ytterligere reduksjon på 1500 gjenstår. Ingen sies opp. LH låner ut 29 hele cockpitbesetninger. Førtidspensjoneres fra 50 år med 99,1% i lønn. Trappes årlig ned med 1% til 89%. Tidspunkt for hvilket år du kan førtidspensjoneres er koblet til antall år i bedriften. 20 år i bedriften for å kunne gå av ved 50 år. Opptil 2 års ferie, med noe redusert lønn, kan taes ut på forskudd. Som gjenytelse får man redusert lønn når 2 årsperioden er over, inntil status quo. LH har 50 fly parkert i Mohjave ørkenen. Prøver å selge 42 B-737 til Malaysia, men de har ikke penger å betale med. LH er 51.7% stats-eiet. De ansatte går på statlige pensjonsordninger som er svært gode. Det er ønsket om å privatisere LH, men da må nye eiere skyte inn 4,8 milliarder DM i pensjonsfondet. LH har gjort om organisasjonen til profit-centers. Først ut som profit-center er LH-Cargo og Condor Maintenance. De neste blir Catering og LH-Maintenance.

Public Relation Area

AEI-PR Committee fikk i oppgave å utarbeide en egen PR-manual med guide lines for pressemeldinger, adresser etc, pluss retningslinjer for lobby-virksomhet. Navnelister på alle representantene i EU's Transport Committee vil bli fordelt. Der er det forøvrig nyvalg av delegater i juni. En ny PR-brosjyre om AEI er under utarbeidelse. Den tegner til å bli bra. Straks denne er ferdig trykket, vil PR-Committe kjøre en annonsekampanje i diverse internasjonale flyblader. Det er ikke mange som kjenner til AEI eller vet hva vi står for. Behovet for markedsføring er derfor stort. Håpet er at en slik kampanje skal resultere i at flere flyteknikerorganisasjoner slutter seg til AEI. Dette vil igjen bidra til bedre økonomi.

NFO påpekte også behovet for å bedre den interne kommunikasjonen mellom medlemsorganisasjonene i AEI. Vi foreslo å utgi et eget newsletter, bygd opp på samme måten som INFO, med egne kontaktpersoner fra alle medlemsorganisasjonene. Dette ble straks adoptert og General Secretary valgt til "editor" og samholdene for dette prosjektet.

Summa sumarum var dette en av de bedre konferansene jeg har vært med på arrangert av AEI. Både møteledelse og



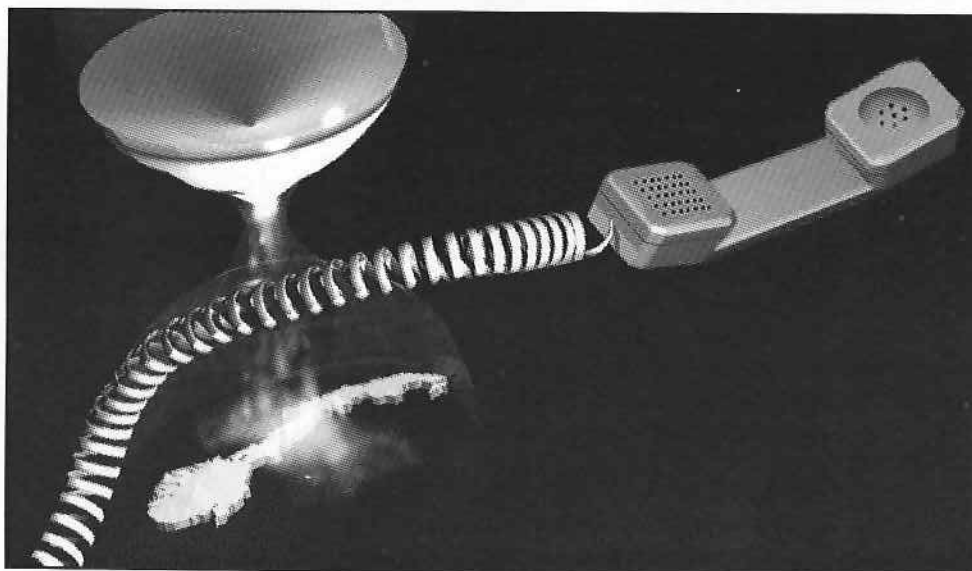
Terje Rading fra NHF

fremdriftsplaner var klare og konsise med arbeidsfordeling og ansvar klart definert. Det gjenstår selvfølgelig å se hvor mye av det vi ble enige om som følges opp i praktisk handling, men jeg har mer tro på "action" nå enn tidligere. Vi i NFO skal i allefall fotfølge prosjektene gjennom vår representant i Executive Board. Slike temakonferanser burde arrangeres oftere i AEI. Kanskje skulle vi i NFO arrangere den neste?

Knut Grønscar



Hjelp oss å stoppe narkotikaen ved grensen



Er du bekymret over narkotikasituasjonen?

Ønsker du et narkotikafritt Norge?

Tollvesenet makter ikke å stoppe narkotikastrømmen alene.

Derfor trenger vi din hjelp.

Gi oss et tips hvis du får mistanke om smugling.

Hjelp oss å stoppe narkotikaen ved grensen. Ring tipstelefonen.

Tollvesenet har taushetsplikt.


NARKO-TIPS
800 3 12 12
TOLLVESENET

D I T T T I P S K A N R E D D E E T L I V

DASH 8 ER PÅ VINGENE



I år fyller Widerøe 60 år, og fra den spede begynnelsen i 1934, med 5-seters Waco Cabin, har selskapet utviklet seg til å bli verdens mest moderne flyselskap: Fortløpende vil vi skifte ut våre Twin Ottere og Dash 7, og i løpet av første halvår 1995 vil vi ha en flyflåte bestående av 15 Dash 8.

Dash 8 er et top moderne, tomotors turboprop-fly med 37 seter. Rikelig med plass til bena, og ellers en komfort du kan

glede deg til. Selvfølgelig er det trykk-kabin og toalett. God kapasitet til frakt. Marsjhastighet på over 500 km/t.

Dash 8 er produsert ved samme fabrikk som Twin Otter og Dash 7, deHavilland i Canada. Flytypen er tilpasset våre forhold, og er vel utprøvet i bl.a. Canada, Alaska og i Alpene.

Så nå kan du snart vinke farvel til både Twin Otter og Dash 7. Litt vemodig – men mest behagelig, ikke sant?

Velkommen ombord i fremtiden.

Widerøe



A321 – det første helt tyskproduserte flyet fra Airbus.

Kontaktmøte med Luftfartsverket

Den 28. april 1994 var det dags for vårt halvårlige uformelle kontaktmøte med representanter fra Luftfartsverket. Disse møtene har utviklet seg svært positivt, og vi utveksler mye nyttig informasjon. Vi treffer på et kompetansenivå hvor vi kan ha en dialog på et plan vi savner i enkelte av flyselskapene. Man får ikke alltid de svarene man ønsker. Derimot underbygde og klare tolkninger. Av saker vi var innom kan nevnes:

JAR 145

Det har kommet en NPA 145-3 vedrørende delayed implementation. Det er så at ikke alle flyselskapene greide å tilpasse seg JAR 145 innen 1. januar i år. SAS er et av de selskapene som ikke greide dette, og som opererer under NPA 145-3. De har fått en midlertidig godkjenning for det første året, gitt av OPS utvalget. Alle de andre store flyselskapene i Norge har fått sin JAR 145 godkjenning. I tillegg har SAS Commuter blitt godkjent. Innen 1. juni må alle som har egen Base-organisasjon ha fått sin 145 godkjenning. Dispensasjonene vil ikke bli forlenget. Line må ha fått sin godkjenning før 30. september og Component før den 31. desember.

Bougus parts

Luftfartsverket vil intensivere arbeidet med å forhindre at bougus parts får innpass på norskregistrerte fly. Det vil bli utgitt en ny AIC med krav til dokumentasjon og sporbarhet på flydeler.

NFO tok opp produksjon av egne deler. Det er i dag tillatt å produsere enklere deler til eget bruk; bøye rør, lage rorkabler, dreie foringer etc. Disse er kun tillatt brukt på fly som står inne hos et JAR 145 godkjent verksted. Produksjon av slike deler skal selvfølgelig skje etter fabrikantens spesifikasjoner.

JAR OPS-1

Det har kommet inn over 3000 høringskommentarer. Det vil ta tid å komme gjennom alt dette. Man vil differensiere krav til tyngre og lettere luftfartøyer. En ny grense på lettere luftfartøyer er foreslått til 10.000 kg. De nordiske luftfartsmyndighetene har også foreslått å dele flyvedlikeholdet inn i tre deler: Ramp, Line og Base.



JAR147 Maintenance training

NFO orienterte om at de gjennom AEI hadde sendt brev til JAA, hvor man etterlyste koblingen av JAR65 til JAR147. Dette var falt ut i siste høringsutkastet på JAR65. De nordiske luftfartsmyndighetene deler NFO's syn, og vil stresser dette gjennom sine representanter.

JAR65 Certifying Staff

Det er usikkert hvor fort det går med utarbeidelsen av JAR65, siden franskmennene har slått kontra i denne saken. Mer tidkrevende blir denne prosessen, da den nå skal utvides til å omfatte helikopter og fly under 5700 kg. Man håper å få JAR65 ut på en siste høringsrunde (NPA) i løpet av januar 1995. JAA skal ha et eget møte om JAR65 den 30. juni.

Tilsynsansvar på fly som leies ut

På fly som leies ut blir tilsynsansvaret overført luftfartsmyndighetene i leietagers hjemland. Man skiller strengt på utenlands- og norskregistrerte luftfartøyer. Derimot har myndighetene et ansvar når det gjelder besiktigelse av utenlandsregistrerte luftfartøyer operert av norske selskaper. Med de nye EØS-reglene, er det kun mulig for norske selskaper og operere utenlandsregistrerte fly i 6 måneder. I tillegg blir dette gebyrbelagt og det er dyrt.

Flyteknikerens plikter ved uregelmessigheter.

Som flytekniker er det vårt ansvar å rapportere til LV når vi ser selskapet

bryter lover og regler. Som flytekniker har vi faktisk plikt til å gjøre dette. Man kommer her opp i en konfliktsituasjon mot selskapet en jobber i. NFO ble oppfordret til å lage et internt system for slik rapportering – med videresendelse til LV.

Certificat of Release to Service (CRS)

Dette vil erstatte Airworthiness og Maintenance Release. Man vil ikke kunne gi noen CRS med et ICAO type I sertifikat. Dette sertifikatet er ment som et bakverkstedssertifikat.

Fornyelse av hvilende sertifikater

NFO påpekte problemet med at folk som ikke hadde praktisert på fly på mange år, fikk fornyet sine flyteknikersertifikater uten å tilfredsstille kravene i BSL. LV har ikke kapasitet til å kontrollere om det fuskes ved fornyelse av flyteknikersertifikatene. Hvis vi ser at dette skjer, ble vi bedt om å ta kontakt.

Continuation Training

Kan et selskap som har fått godkjent et eget opplæringsprogram på en flytype gjøre vesentlige endringer, eventuelt kjøpe et helt annet opplæringsprogram, uten å søke myndighetene om godkjenning? Svaret var nei. Spørsmålet ble reist i forbindelse med SAS Commuter og F-50.

Nok et givende møte ble avsluttet med lunsj på Oslo Plaza.

Knut Grønscar



Rapport fra FAA-Course 28304



Klasserommet vårt i Reno, Nevada



Praktiske øvelser var en viktig del av kurset



Alle øvelsene ble grundig evaluert. Fotos: Gunnar Johnsen.

AGING AIRCRAFT CORROSION

Fra et JAA-dokument høsten 1993, i forbindelse med harmoniseringsforhandlinger om JAR-/FAR-regelverket, ble vi i Teknisk Utvalg (TU) oppmerksom på FAA-kurs i Aging Aircraft Corrosion. Kursene var oppsatt for egne inspektører, men i 1994 ville disse bli tilgjengelig også for personell fra flyselskapene. TU meddelte derfor FAA vår interesse for et slikt kurs, og fikk i februar 1994 tilbud om kursplass. Kandidat ble påmeldt, men i forbindelse med bekreftelse mottatt fra FAA, fikk vi spørsmål om NFO var en offentlig organisasjon. Siden vi ikke har en slik "status", sendte vi forespørsel til Luftfartsverket om bistand i saken. I Luftfartsverket var hjelpsomheten meget stor, avdelingssjef Askjem sendte FAA en anbefaling om kursplass for en NFO-representant, og problemet var løst til vår fordel. Samtidig signerte Luftfartsverket som garantist for vår organisasjons betalingsevne, og uten denne "supporting" ville vi trolig ikke fått deltatt på FAA-course 28304.

AGING AIRCRAFT CORROSION. FAA-COURSE 28304

Kurset var oppsatt i tiden 28. mars - 1. april d.å. og ble gjennomført ved ADVANCED COMPOSITE TECHNOLOGIES (ACT), Reno/Sparks, Nevada, Az. ACT var en liten produksjonsbedrift for diverse composite-produkter, og produserte blant annet antenner for Boeing 767/777. Kurset med innhold var bestilt av FAA og deltagerne, foruten undertegnede, var alle FAA-inspektører. Problemområdene som kurset inneholdt var korrosjonsområder på fly eldre enn 15 år, inspeksjonsregelverket på disse, og fremtidens problemer med anvendelse av kompositemateriale på flyskrog/deler. Uten å ville gå nærmere inn i kurskompendiet, er alle tre emnene sentrale problemstillinger i våre medlemmers hverdag. Sett på bakgrunn av at de øvrige kursdeltagere representerte inspektører av flystandard i FAA-området, ble kurset svært interessant for meg. Her praktiseres myndighetsinspeksjonen (audits) av flyselskapene noe annerledes enn her på berget. Selv om både egenkontroll, og kvalitetssystemet også her er innført, praktiseres inspeksjonene uanmeldt med kontroll av både flymaskin og papirer. Nå er ikke systemet bare herlighet heller; inspeksjonsmåten er svært ressurskrev-

ende. Med titusener av flyindivider er det umulig å kontrollere alle. Muligheten for å bli tatt i juks er relativt små, og de korrektive tiltak er som oftest store bøter. Motstykket til dette, er våre egne myndigheters forhåndsannmeldte dokumentinspeksjoner av flyselskapene. Har du papirene i orden, er "alt bra". Kanskje stoler de på at flyteknikerne holder orden på det praktiske plan?

Gledelig er det i alle fall å registrere at Luftfartsverket synes å ville innføre rapporteringsplikt fra operatørene, når fly over en viss årgang skal inn til større inspeksjoner; dette som et tiltakt i

problematikken rundt Aging Aircraft.

SAMMENDRAG:

Kurs som behandler forannevnte problemområder er trolig "mangelvare" i alle våre hjemlige flyselskaper. Jeg vet at slike kurs tilbys hos flyfabrikantene, men hvor mange av våre medlemmer deltar der? Hva med regelverket for Aging Aircraft Corrosion i JAR-området? Hvem kjenner til korrosjonsproblemet på skrog, motorer, avionikk etc. i ditt selskap? Er de der... og hva koster de oss? Hva med fremtidens inspeksjonskriterier på composite-området? Er opprettelse av et nasjonalt forum med flyselskapene og Luftfarts-

verket av interesse innenfor disse emnene med eventuelt også NDT-virksomheten som tillegg?

KONKLUSJON

Avslutningsvis kan man spørre hva NFO som organisasjon tjener på å sende en representant til et slikt kurs. Inntjeningen kan bestå i det å utveksle erfaringer og opprettelse av kontakter som senere kan komme til nytte. Et forslag kan også være å forsøke å få gjennomført et lignende kurs her til lands.

Gunnar Johnsen
Formann i Teknisk Utvalg



ABB Installasjon

ASKER OG BÆRUM

Industriveien 33. Sandvika

Postboks 108.

1312 Slependen

Din elektriker

RING:

67 56 58 51



ABB

Flying cheap is costly

By KEVIN COWHERD

I SEE where the airlines are engaged in another price war, which means you can fly from Baltimore to London for about seven bucks now and, as an added bonus, the three surviving members of the Beatles will greet you when you land.

By now we're all familiar with how these price wars work.

One airline slashes its fares 30 per cent and everyone gasps: "Ooooh. That's not bad."

Then another airline says: "Oh yeah? Not only will we match that ticket price, but we'll let you bring all the carry-on luggage you want. You can bring your TV, pots and pans, refrigerator, whatever you feel like."

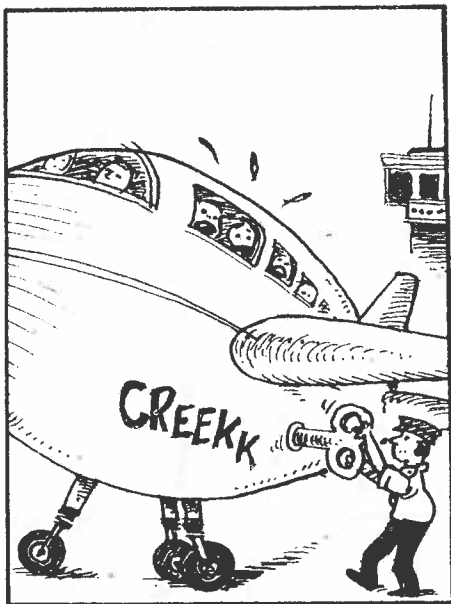
Then a third airline says: "Oh yeah? Well, we'll let you bring farm animals on board. Horses, cows, pigs, it doesn't matter to us. Come to think of it, you want to bring your tractor, hey, that's fine, too."

Then a fourth airline says: "Farm animals, schmarm animals. Look, we'll even land the plane in your backyard and pick you up, save you a trip out to the airport."

Pretty soon, of course, air travellers have been whipped into such a ticket-buying frenzy that they're jetting off to places like Salt Lake City, Madagascar, the Falkland Islands not because they want to go, but because they feel compelled to go since it's so cheap.

My only concern with these price wars is how the airlines make up all the money they're losing.

For instance, I don't want to see them laying off any mechanics. I don't want to save



150 bucks and then watch my plane plummet 30,000 feet into the North Atlantic, just because there was no one to check that bolt on the number two engine.

I don't want to see any skimping on pilot salaries, either, if you catch my drift.

In place of the 20-year veteran making \$200,000 who was supposed to pilot my flight, I don't want them bringing in some guy named Wayne who was flying cropdusters in Nebraska two days ago and is now drooling at the prospect of pulling down 40 grand a year flying a commercial jet.

I'll tell you a true story about the last time I flew during a price war.

We were hurtling down the runway ready to take off when suddenly the pilot hit the brakes and we came to a screeching halt.

I thought I handled the whole thing pretty well, at least until I ran up to that nun and started screaming: "We're all gonna die."

Anyway, the pilot quickly came on the intercom and said: "Uh, folks, we had a warning light come on for one of the engines. We're gonna have it checked out, just to be on the safe side." Which was fine with me, of course.

Any time you want to be on the safe side with me in your plane, knock yourself out. Take as much time as you need, that's my motto.

Anyway, we taxied back to the hangar and now I was expecting to see a team of ace mechanics in crisp white uniforms swarming all over the plane.

I was expecting to see computers hooked up to the engines as well as sophisticated electronic equipment.

Instead this one old guy in dirty overalls came shuffling out of the hangar. Under one arm, he carried a folding ladder.

Over his breast pocket was written the name Hal.

Apparently, Hal was going to fix our plane.

The thing that should be pointed out here is that I was sitting in a window seat, directly across from the engine evidently causing the trouble.

This meant I had a clear view of exactly what took place next, which was this:

Hal set the ladder under the engine. He climbed up four steps. He took a big wrench out of his back pocket. He banged the wrench against the engine a couple of times.

Then he climbed down, folded up the ladder, and shuffled back to the hangar.

Sure enough, 10 seconds later, the captain came back on the intercom: "Uh, ladies and gentlemen, it looks like we've got that engine problem corrected and we'll be on our way shortly."

I couldn't believe it. Needless to say, I started waving frantically for the beverage cart right away.

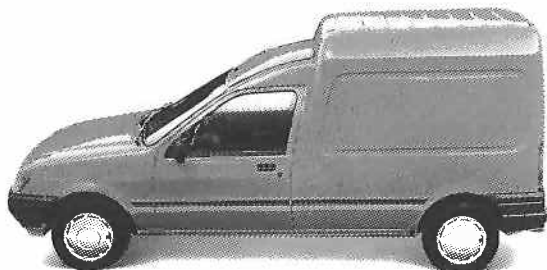
A couple of other passengers had also witnessed this entire little drama with Hal, and seemed equally shaken.

Attempting to make small talk, I said: "We haven't got a prayer. That engine'll fall off into some farmer's cornfield in a matter of minutes."

I think I saved \$200 on that flight, which seemed a small price to pay for the three years it took off my life. — LAT-WP



I proffklassen skal du forlange sikkerhet for kontinuerlig drift.

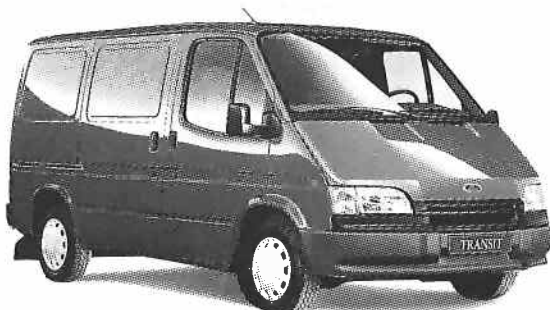


Ford Courier. Ser ut som David - laster som Goliat.
Norges mest solgte små-varebil. 60hk 1.3l bensin eller 1.8l diesel, 2.8 m³ lasterom. 500 kg nyttelast. Førerplass med personbilkomfort.



Scorpio varebil. Luksus på grønne skilter. Nå med dobbel airbag og ABS bremser.

• Frontkollisjons forsterkninger • Stålbjelker i dørene • Beltestrammere og beltelåser • Anti-skliester • Forsterkede låser.

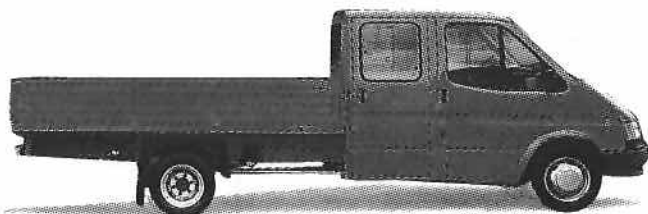


Transit varebil. Nyhet - 85hk miljøvennlig turbodiesel
Ny 85hk turbo-diesel, 97hk EFI bensin • Kort eller lang akselavstand • Lavt eller høyt tak • Servostyring • Differensialbrems • Oppvarmet frontrute • Oppvarmet fører sete • Lyktespylere • Nyttelast fra 1010 kg - 1645 kg.



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

BU-nytt

I forrige nummer av INFO skrev jeg at Sola har fått rusegrop for flykjøring. Dessverre viser det seg at nye problemer dukker opp. Ved kjøring av B737 med JT8D-motorer er problemene minimale, men med CFM56-3 kommer de frem; stalltendenser og flukterende motor parametere er fast takst. Årsaken antas å være turbulent luft og mangel på luft; forholdene forverres med økende vindstyrke på utsiden av gropa. I ettertid vet vi at disse forholdene ikke ble analysert ved modellberegningene. Man beregnet kun for støy og for hvilken retning vinden tok i forhold til utsiden. Hva resultatet blir, vet man ikke pr. dags dato, men det blir utfyllt et skjema etter hver kjøring for å få analysert forholdene under forskjellige værtyper. Det sier seg selv at kjøring under disse forholdene ikke er holdbare, og hvem vil kvittere for slike resultater?

Videre skrider arbeidet med den første

Orion sakte fremover. Det er tydelig at det ikke er helt problemfritt der i gården heller. De har kontroll, blir det påstått, så da får en stole på det.

Siste typekurs på B737-400/500 går mot slutten og er vel fullført for de fleste med avsluttende test i simulatoren når dette leses. Det er bruk for folkene, så vi håper at alle for ansettelse på sertifikatene sine.

En del av de eldre flyteknikerne trer ut av rekkene etterhvert som pensjonsalder og eventuell førtidspensjonering kommer til anvendelse. Dette året har Adolf Sande gått av etter ca. 45 år i selskapet og Martin Mellomstrand er overført til halv stilling ved post-/kopieringstjenesten før sin førtidspensjonering ved årsskiftet. Begge har vært medlemmer av NFO siden starten.

Braathens SAFE slipper å utbetale bonus til sine ansatte, lød meldingen som sto i

enkelte aviser etter at fjorårets regnskap var fremlagt. Etter opplysninger fra NFO's formann, Per Ramslie, avd. BU, blir det allikevel et lite overskudd å dele på de ansatte. Det er kommet forslag fra enkelte hold om at disse pengene burde øremerkes til et fond for tjenstepensjon/sosialfond for de ansatte, da andelen til den enkelte blir svært liten. Man snakker om et overskudd på 0,074%. Møte om bonus ble avholdt 19. april d.å., så får en se hva resultatet blir.

Sommeren vil vel gi oss svaret på hvordan den frie konkurranse situasjonen vil utvikle seg for det enkelte selskap. La oss alle håpe på at vi har en jobb å gå til også i fremtiden, uansett hvilket selskap vi tilhører!

Jan Kr. Langebro



Kort om første Orion-inspeksjon

Det nærmer seg nå slutten på første Orion-inspeksjon på Sola. Den første tiden under inspeksjonen var det mye lesing av inspeksjonskort og snagvurderinger. Forsvaret godtok ikke at vi startet på snaging før de hadde godkjent alle sammen. Dette førte til at vi gikk litt oppå hverandre, men det ble bedre da jobbingen startet og vi plutselig hadde for få folk.

Etterhvert som arbeidet stred frem akkumulerte delemangelen seg. Dette gjorde at mangen jobber ble forskjøvet. Til tider var dette litt frustrerende. Vi fikk vel litt motivasjonsproblemer også, siden flyet skulle stå så lenge, men situasjonen ble bedre da diverse deler ankom. Under hele inspeksjonen har vi hatt et ukentlig møte med prosjektleder og planlegger, hvor vi

har utvekslet ønsker, meninger, kjeft og skryt.

Mot slutten av perioden fikk vi imidlertid litt motgang, da hydraulic testingen ikke ble godkjent (full av partikler), og alle rør og flaps måtte strippes/omlakkerees grunnet feil lakk (feillevering). Vi føler nå mer at vi kjører testene og monterer riggesystemer, og at vi er litt pionerer på området. Det er ingen vi kan spørre om hvordan eller hvor – dette kan til tider ta litt ekstra tid.

Jeg vil imidlertid nevne en ting om Forsvarets tekniske system. De har spesialister på hvert område. Med dette systemet er det veldig vanskelig å forklare problemet man har gjennom telefonen, da

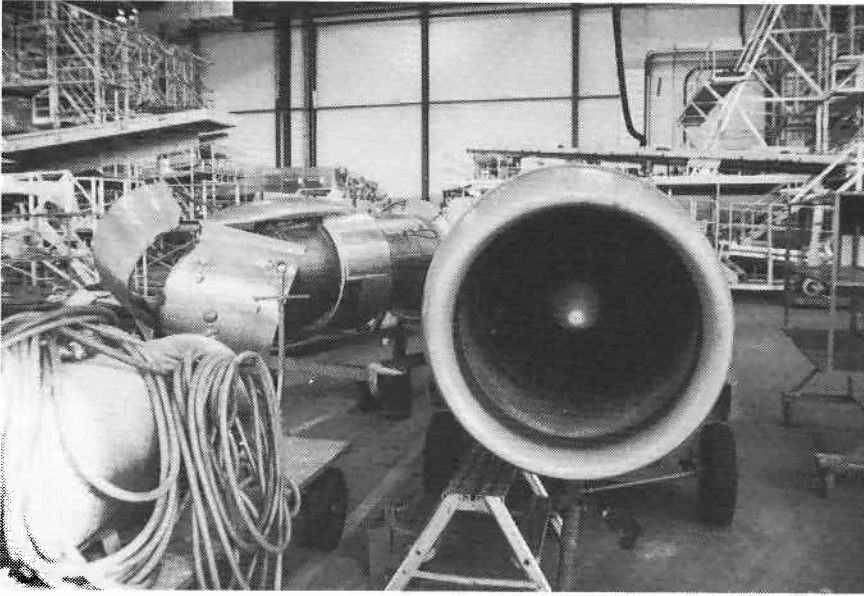
spesialistene ikke kan noe utenom sitt fagområde. Dette fikk vi erfare under justering av Landing Gear, switch A. Jeg vil med dette håpe at vi i sivil luftfart får beholde dagens system, hvor vi jobber på komplett luftfartøy.

Forøvrig ligger det en god del prestisje i å få flyet ut på rett tid. Jeg lurte imidlertid litt på hvorfor Luftfartsverket og Forsvaret ikke har de samme reglene for vedlikehold/personell på deres fly, som de vi har på sivile fly. Med dette håper vi at det går bedre på neste fly som skal ankomme Sola ca. 18. juni.

Roger Handeland



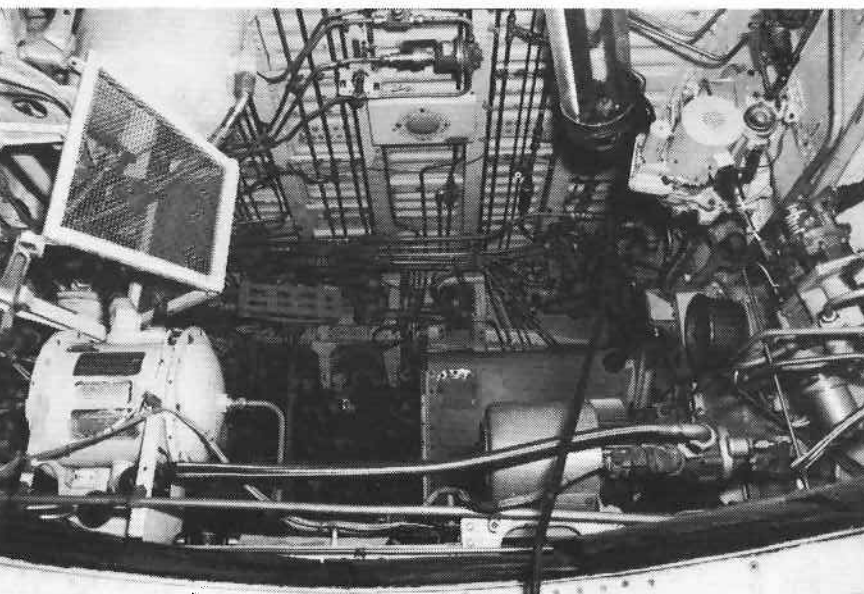
Siste D-sjekk på Boeing 737-200



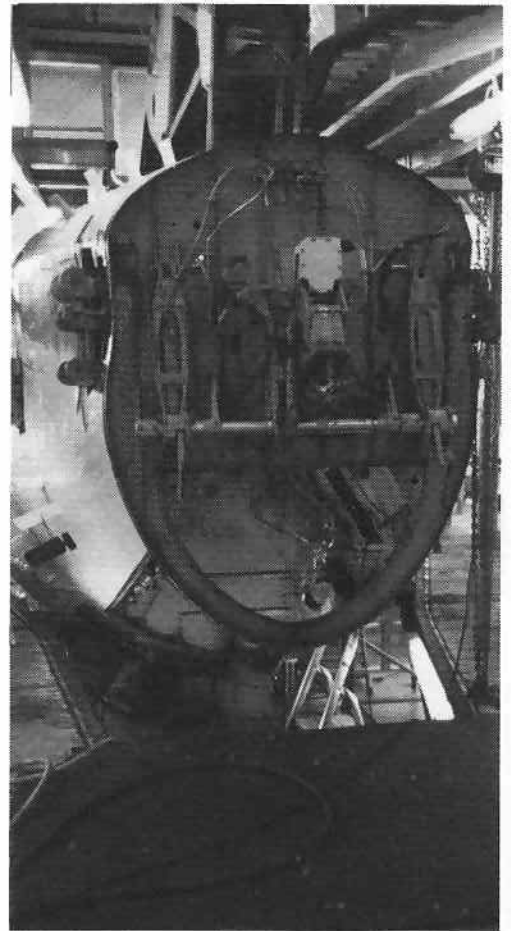
Siste D-sjekk for Braathens på Boeing 737-200 på Sola



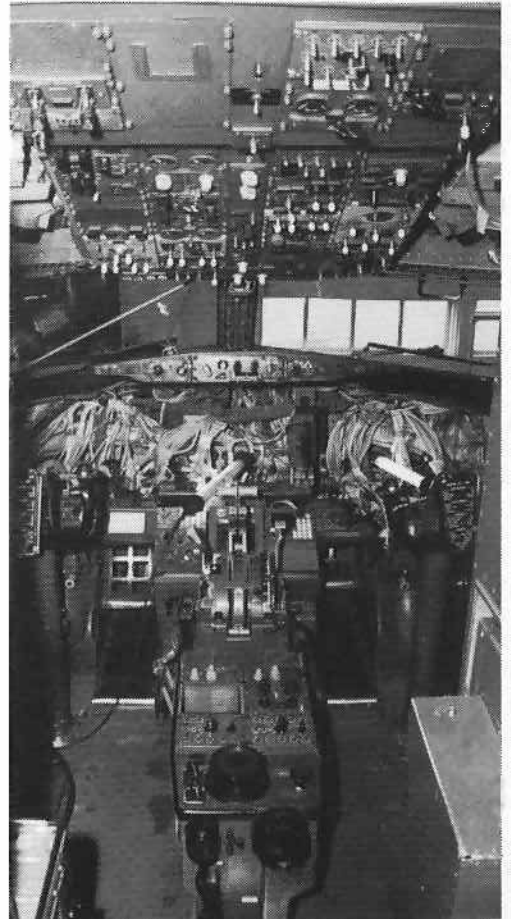
Flyet plukkes helt fra hverandre for kontroll



Litt å velge i fra hjulbrønnen



Roroverføringer og bakre trykkskott kontrolleres



*Alle instrumentene tas ut for inspeksjon.
Fotos: Pieter Doyer*

Åpent hus hos Braathens SAFE's tekniske divisjon på Sola

Lørdag den 16. april ble Teknisk Divisjons lokaler åpnet for spesielt inviterte, med omvisning og musikk av Vaselina Bilopp-høggers. Søndag den 17. april var det så åpent for alle som ville inn og se. Og folk sto i kø da dørene ble åpnet kl. 10.00. Alle verkstedene var åpne, og det var stilt ut komponenter/testutstyr med plakater som fortalte litt om hva det var, samt oppga prisen på disse. (Og var det ikke pris på noe, ble det spurt spesielt hva prisen var på den delen).

Braathens SAFE fikk lånt en F-27-100, og en Heron fra flymuseet på Sola. Begge var lakkert i BU-stafferinger. I lakkhangaren i HGC var det kun en Orion som sto inne. Her stoppet mange opp for å kikke litt og stille spørsmål. Her ble det jobbet både lørdagen og søndagen, og selv om flyet var inngjerdet, fikk folk i alle fall se

hvordan nesegearet ble justert. På linje 1 (Boeing-dokka) var det ikke fly inne (til manges skuffelse), men her sto montere fra ingeniørseksjonen, samt inspeksjonsavdelingen – som stilte ut testutstyr og diverse deler. Det var mange som kikket ekstra på et Belly Loading System (også kalt Flying Carpet), og opplæringsavdelingens 737-200 Papp Cockpit Mock-Up.

Line-hangaren var omgjort til kafe, samt utstilling fra "Billett", frakt, Boeing rep. + Cateringutsal. Årets Sommerfly, LN-BRJ, sto midt på gulvet med adgang til cockpit, der det var piloter som forklarte. Her var køen over en time lang. Forøvrig var det hengt på en Escape Slide på aft service door. Og denne ble flittig benyttet av både små og store. Gleden var størst blant de små, som logget adskillige turer.

En B-737-500 kom så charter fra BGO for å drive rundflyging med folk over Stavanger. Disse seks turene ble kjøpt utsolgt, og det var mange som var skuffet over at bilettene gikk så fort unna. De var beregnet på barn, men resultatet ble at det var like mange store unger som tok seg en tur. Og Prekestolen i Lysefjorden i lav høyde på den 20 minutter lange turen var en ny opplevelse! Det var dermed mange smil da folk kom ut etter turen, selv om det hadde vært mye turbulens.

Alt i alt var det mange som var innom dørene de 7 timene med "åpent hus"; ca. 10.000. Men neste gang bør det stå en 737 i Boeing-dokka også, da det er mange som ønsker å kikke litt ekstra.

Atle Straume
Inspeksjonsavdelingen, BUSVG



En glad gutt! Braathens sommerfly. Foto: Arild Låstad.

THE TOTAL BOEING 737 MAINTENANCE CONCEPT

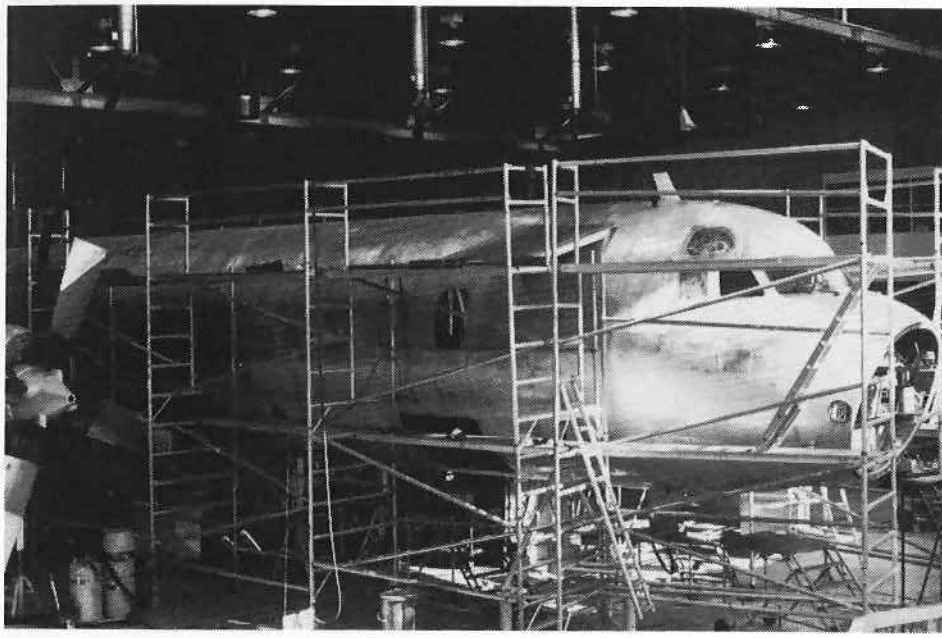


BRAATHENS 
THE WINGS OF NORWAY

TECHNICAL DIVISION

Address: P.O.Box 504, N - 4055 Stavanger Airport, Norway. Attn.: Marketing, Sales & Customer Support
Telephone +47 51 65 95 80. Fax +47 51 65 95 85. Telex 33 025

Flyflåten utøkes med 33%



Fred. Olsen holder på med en 20.000-timer inspeksjon på en av sine Electraer

De etterhvert så sterke rykter om utvidelse av selskapets flypark, ser nå endelig ut til å bli en realitet. Styret i Fred. Olsen Flyselskap har besluttet å utvide flyparken med to fraktere. Denne avgjørelsen ble gledelig mottatt blant de ansatte, da det i lengre tid har vært mye frem og tilbake, og usikkerhet rundt flykjøpet.

Selskapet har i en tid hatt opsjon på to fly hos Santop; et amerikansk selskap som har operert Electra i lang tid. Det var like før påske at det for alvor ble fart i sakene, og noen av selskapets medarbeidere reiste over for å ta flyene og deres papirer i nærmere øyesyn. Et av flyene har vært i daglig drift, mens det andre har stått parkert. Begge flyene gjennomgår i disse dager en grundig sjekk på vedlikeholdssenteret hos Santop i Georgia. Etter at dette arbeidet er gjennomgått, og test flight utført, skal flyene tas til Wilmington i Philadelphia, hvor den ordinære overtagelsen skal finne sted. Her vil flyene bli prøveflyet nok en gang, men av selskapets egne piloter. Til slutt – hvis alt går etter planen – vil flyene overføres til Norsk Luftfartøyregister og motta sine registreringsbokstaver. Deretter går turen via Reykjavik med mellomlanding før man til slutt kan sette hjulene trygt på Fornebu.

Flyene vil få registreringen LN-FOO og LN-FON, og kommer ferdig malt i DHL's farger. Så vil man søke å gjøre oppholdet så kort som mulig før de settes inn på

rutenettet for DHL i Europa. Selskapet vil da være i besittelse av totalt seks fraktere og for tiden kunne operere fem av dem. Innleie av to amerikanske fly går dermed mot en slutt, og man håper å få til dette før avtalens utløp i mai.

En såpass vesentlig økning av flyparken vil sette større krav til vedlikeholdssektoren, samt tilrettelegging og planlegging i Fred. Olsen. Det er håp om at denne oppgaven blir tatt alvorlig i enn allerede så stram arbeidssituasjon.

For tiden foregår det større og tyngre

vedlikeholdsarbeider på et av selskapets fly. Det er til nå funnet ting som krever større reparasjoner og utbedringer. Men alderen tatt i betraktning og 60.000 timer i luften, kan man tross alt ikke klage. Flytiden ble akkumulert allerede i ung alder, da den fløy lange legger for Air New Zealand. Flyet er utstyrt med større brennstoffkapasitet enn de andre, da man har utnyttet rommet over understellene.

For å gjennomføre en 20.000-timer inspeksjon på en Electra, og alt det innebærer, har selskapet måtte se seg om etter ekstra bemanning. Det har vi fått fra blant annet svenske platearbeidere, som er spesialister på sitt felt og utfører særdeles bra strukturarbeid. Når slike forhold råder, er innleie den beste løsning for begge parter. En henvendelse fra SAS, derimot, gjør at flyfagarbeiderne fra Koksa blir leid inn på en turnusordning. Denne form for samarbeid må betraktes som positiv, da den er med på å tjene begge parter på en fordelaktig måte.

En ordning i samarbeid med arbeidskontoret gjør at det for tiden er plass til en på kontrakt i teknisk avdeling. Denne såkalte fadderordningen har vært praktisert i noe tid, og i flere tilfeller har det etterhvert ført til fast ansettelse; nyttige og positive trekk i en ellers så tøff tid med arbeidsledighet.

Sverre Mauroy



LN-FON – den første av de to nyhervervelsene til Fred. Olsen. Foto: Sverre Mauroy



A330 utstyres med Rolls-Royce Trent motorer for typegodkjenning

POLYTEC

LEVERER -

- * 400Hz GPU fra AXA POWER
- * 28VDC GPU " "
- * 400Hz kontakter fra LPA
- * 400Hz 7-leder kabel
- * 400Hz last bank fra Cannon
- * Banebelysning fra Simon Aviation
- * Docking system - " - " -
- * Routing system - " - " -
- * Prosjektering
- * Installasjon
- * Service

POLYTEC AS
Postboks 388, 1401 SKI
Tlf. 6487 7044, fax. 6487 7046



Hvilke planer har SAS teknisk på Gardermoen?

Dette er et spørsmål som stadig opptar fler og fler av oss i teknisk. Ja, resten av SAS systemet også. Det er ikke lenger noen tvil om at det blir Gardermoen. 1. oktober 1998 åpnes Oslo Lufthavn Gardermoen. Spørsmålene kommer da automatisk: Hva gjør SAS med det tunge vedlikeholdet på DC-9/MD80? Kommer SAS til å flytte det tunge vedlikeholdet fra Koksa til Gardermoen? Vil SAS investere flere hundre millioner kroner i hangarbygg på Gardermoen, når de kan kjøpe vedlikeholdet minst like billig ute? Hvor mye betyr det for SAS å ha egen teknisk kompetanse?

INFO har forsøkt å få kartlagt våre tekniske leders holdninger til disse spørsmålene. Svaret er entydig og rungende fra alle; SAS Heavy Maintenance DC9/MD80 skal være med på flyttelasset til Gardermoen. Men det tilføyes raskt og ikke fullt så rungende, at det i siste instans blir SAS sitt styre, som skal trykke på den røde eller grønne knappen. Det er i alle fall ingen tvil om at våre norske ledere går sterkt inn for og jobber aktivt med å sikre at Heavy Maintenance på DC-9/MD80

flyttes til Gardermoen. En egen organisasjon er opprettet, og man holder på med å kartlegge arealbehov etc. INFO har vært i kontakt med Tore Haugen, TN-T, som sitter som brukerkoodinator i prosjektgruppen for SAS teknisk divisjon. Han har gitt oss all informasjon så langt det er mulig på det nåværende stadiet i prosessen.

Lengst har man kommet med ekspedisjonsbygningen. Her vil Line Maintenance

få noen av sine lokaler. Lokalene bygges i stor grad etter malen på "Svensk Inrikes" på Arlanda, med integrerte løsninger. Det vil si med bl.a. felles oppholdsrom for alle som arbeider på ramp. Dette har vist seg å ha en positiv effekt på Arlanda. Det planlegges også med et eget driftssenter eller mini MCC, med representasjon fra TS. Om MO-Z'ene vil bli integrert i MCC, eller om de vil få egne lokaler, er ikke avgjort enda.

I hvor stor grad man ønsker å automatisere den tekniske handlingen på rampen, er oppe til vurdering i en egen prosjektgruppe. Vi kan se for oss fueling fra egne punkter i bakken (ingen fuel truck), toalett og vann tømmes/fylles fra egne uttak i bakken, bagasje transporteres direkte til flyet på bånd. Varm/kaldluft til aircondition og Pneumatic luft til starting av jetmotorer planlegges lagt til hver parkeringsposisjon. Til slutt er det mulig-



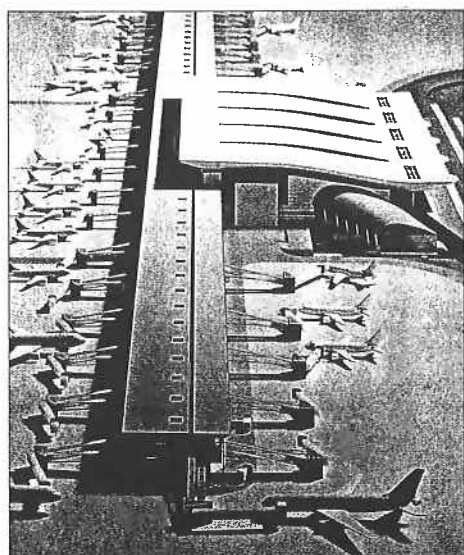
heter for automatisk pushback, dvs. exit pushback traktor. Dette koster nødvendigvis noen kroner å installere. Prisen på dette vil nok Luftfartsverket vite å ta seg betalt for, men bevares, det vil jo spare flyselskapene for store summer både i utstyr og bemanning.

Selve ekspedisjonsbygget vil bli 819 meter langt, med oppstillingsplasser plassert på langsiden.

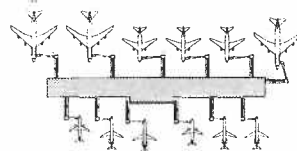
Det er plass til videre utvidelser i begge ender. I utgangspunktet hadde SAS håpet å kunne avvike all SAS-trafikk fra østre pir. Endrede forutsetninger i trafikkutviklingen innland/utland har gjort at

Hovedmilepeler

Beskrivelse	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Start Prosjektering	▼					
Start anleggsforberedelser (13. aug. 1993)	▼					
Start gravearbeider, Kulvert		▼				
Start gravearbeider, Ekspedisjonsbygg			▼			
Start anleggsarbeider, Teknisk Infrastruktur				▼		
Start anleggsarbeider, Østre Bane				▼		
Start byggarbeider, Driftsbygning				▼		
Start anleggsarbeider, Vestre Bane					▼	
Flytte trafikk til Østre Bane						▼
Åpning av flyplassen						▼

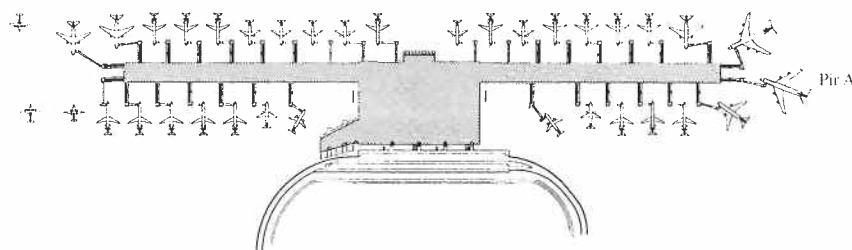


2. fase



Pir B

1. fase



SAS må fordele trafikkavviklingen over hele pirens lengde. Dette vil kreve større personellmessige ressurser. For oss på teknisk vil det f.eks bli 2 km å taue flyene fra hangar til ramp. Noe seier meg at vi i større utstrekning kommer til å måtte reparere flyene på rampen. Det skal bli gøy når kulda legger seg på Gardermoen med minus 20^oog kaldere.

Når det gjelder bygging av hangarer, verksteder etc., ønsker SAS og opprette to produksjonslinjer for tyngre vedlikehold av mellomdistansefly og en posisjon for lakking av fly. Viderer ca. 15 produksjonslinjer for ulike typer av trafikkrelatert vedlikehold. Det skal dimensjoneres for bakverksteder, lager og støttefunksjoner. Garasjer og verksted for vedlikehold av flyplassavhengig utstyr ligger med i planene. Også tekniske skoler og administrasjon er det tatt høyde for.

SAS har satt et konsulentfirma på oppgaven med å anslå arealbehovet. Det er et dansk konsulentfirma som heter Peter H. Matthiesen A/S som jobber med dette. Det ser ut til at vi ender opp med noe nær det arealet vi disponerer i dag. Da er ekspansjon i trafikk og overnattende fly tatt med i beregningene. Det som nå gjøres er et forstudie; dette skal avløses av et forprosjekt. Så langt har så vidt undertegnede vet ingen fra brukerne blitt trukket med i denne prosessen. Jeg regner med at det ordnes opp i dette når forprosjektet startes opp. Nå har man ikke all verdens tid på seg. Om et snaut år må byggemeldinger etc. sendes. Det kan ta opptil 18 måneder å få byggemeldingen igjennom de forskjellige instansene. Konsulent-

rapporten fra P.H. Matthiesen A/S skal være ferdig i midten av august. Straks denne foreligger vil tempoet i prosjektgruppen trappes opp.

Det er så langt ikke satt noe spørsmålsteget fra SAS ledelsen om det arbeidet som nå gjøres fra teknisk side vedrørende utbyggingen på Gardermoen. Jeg går utifra at det ledelsen er interessert i, er prislappen på dette prosjektet. Først når den foreligger, vil vi kunne avdekke styrets syn. Det er ikke tvil om at vi faglige har en oppgave å gjøre her. Vi sitter representert i SAS styret, og vi har politiske kontakter som om nødvendig må alarmeres. Vi må blant annet allerede nå gå på myndighetene for å få de til å fjerne klausulen om at all bygningsmasse på Lufthavner i Norge skal tilfalle staten vederlagsfritt etter 15 år. Hadde du satt sparepengene dine i å bygge hus, hvis det skulle tilfalle staten etter 15 år? Dette er urimelig. Det umuliggjør en konkurranse på like vilkår. Vi ser at andre land tilbyr gratis tomter, betaler alle etableringskostnader og gir driftstilskudd, for å få flyselskapene til å etablere vedlikeholdsbase på sine områder. (Eks. Shannon, Irland).

Årskiftet 95/96 må SAS-styret fatte sin endelige beslutning. Det er godt å vite at norske ledere og ansatte i denne saken står skulder ved skulder. Det vil være et setback for SAS, en trist dag for Norge og en katastrofe for de ansatte, om 1. oktober 1998 skulle være dagen man satte kroken på døra for 900 teknologiske arbeidsplasser her i landet.

Knut Grønkar



Siste!! Brudd i tariff-forhandlingene!

I det INFO skal gå i trykken, får vi beskjed om at forhandlingene mellom NHO/FL og NFO har endt i brudd. Oppgjøret går nå til mekling og partene har 16 dager på seg til å finne en løsning.

Bruddet kom på den såkalte omfangspara-grafen, det vil si hvem vi skal kunne organisere. I de nye Europeiske Luftartsbestemmelsene som Norge har tilsluttet seg gjennom Joint Aviation Authorities og deres regelverk JAR, finnes det ikke noe som heter flyteknikere. Flyteknikeren og han arbeidsoppgaver skal gjøres av enten en Certifying Technician eller en Certifying Mechanic. I JAR har disse fellesbetegnelsen Certifying Staff. For ikke å risikere på sikt å bli utradert som fag-

forening, må vi tilpasse avtaleteksten til de nye begrepene som kommer. Vi har derfor bedt om at vårt avtaleverk skal omfatte Certifying Staff.

NHO og flyselskapene ønsker ikke en slik løsning. De ser her en mulighet til å redusere og på sikt bli kvitt en aktiv fagforening. I SAS prøver man ikke en gang å legge skjul på dette. De sier rett ut at de ønsker kun en fagforening å forholde seg til. Aftenposten 18. mai bringer en artikkel om NHO's ønsker om færre avtaler. Direktør Lars Chr. Berge i NHO vil helst redusere antallet Hovedavtaler med 90%. Han trekker spesielt fram SAS som et grelt eksempel om hvor galt det kan gå, med 15 forskjellige avtaleområder. Joda,

vi har også forståelse for at det er plundrete for arbeidsgiverne å ha så mange foreninger å forholde seg til. Men det er nå engang slik at vi lever i et demokrati, og må forholde oss til det.

NFO er tydeligvis den første fagforeningen arbeidsgiverne ønsker å effektivisere bort. Det kommer ikke til å skje uten sverdslag. Såvidt vi vet har NHO avsatt et eget fond til dette formålet. Det betyr at en konflikt ikke vil koste arbeidsgiverne spesielt mye. Går det galt, vil vi sikkert bli hengt ut i pressen igjen som streikekåte og uforsvarlige. Jeg gleder meg ikke.

Knut

Jobbmarkedet

På det siste Sentralstyremøtet ble det uttrykt ønske om vi gjennom INFO kunne formidle ledige jobber for flyteknikere. For å få dette til er vi avhengige av at folk sender en liten beskjed til INFO redaktøren når slike jobber dukker opp.

Shannon Aerospace

Trenger en flytekniker med IERA bakgrunn og typesertifikat på MD80. Korttidsengasjement på 3 uker.

Tilbyr:

Fri bolig.

Gratis reise med Aer Lingus t/r CPH.

120 til 150 UK£ i timen

Line Maintenance Dublin

Trenger en flytekniker med typesertifikat på B-737-200. Stasjonering i 6 til 12 måneder. Skiftarbeide med 12 timers vakter 4 dager på – 4 dager av.

Tilbyr:

Fri bolig

Gratis reise t/r CPH

2500 UK£ i måneden

Interesserte bes kontakte Park Aviation v/ Geoffrey White eller Simon Kennedy.

Tlf: + 353 18429933

Fax: + 353 18423284





Canadairs nye skogbrannfly, CL-415, kan ta 6 tonn vann.

SAS utvider gangtidene på DC9/MD80

De vesentlige endringene i det nye sjekksystemet, er at man har gått over fra å kontrollere flyene mellom fastsatte tidsintervaller (kalendertid) – til nå å skulle kontrollere dem etter antall flytimer. I praksis vil dette gi utslag i at intervallet mellom hver heloverhaling, D-sjekk, utvides med ca. 2 år. Det vil si at tiden mellom heloverhalingene utvides fra 10 til ca. 12 år på MD80, og fra 8 til ca. 10 år på DC-9. Vi må si ca., da dette vil avhenge av hvor mye flytid de forskjellige individene produserer. Dette vil naturlig nok variere fra fly til fly.

Også "midt imellom-sjekken", IV-sjekken, blir utvidet fra 5 til 6 år på MD80 og fra 4 til 5 år på DC-9. IV-sjekken på MD-80 heter nå P4, og D-sjekken heter P8. Endringene er gjort for å få sjekkene inn under vanlig fasen vedlikehold. Dette systemet vil gjøre det vanskeligere å

kontraktere bort arbeidet, da det er vrient eksakt å kunne bestemme flytid og bestille overhalingen på bestemte datoer. I følge planlegg-ingsavdelingen vil SAS med det nye sjekksystemet få bort produksjonstoppene, og de kan således planlegge med en jevnere produksjon.

Første flyet som blir berørt av den nye ordningen er OY-KIB, en liten nier. Den har logget 49.564 flytimer pr. 29. april. Etter det gamle vedlikeholdsprogrammet skulle den ha hatt en D-sjekk. Nå ville skjebnen det slik at vi fant et korrodert hull i skutesiden ved et av de statiske inntakene. Det resulterte i tre dager i hangar. Uken etter fant vi sprekker i bakre trykkskott. Flyet mått inn på nytt, og har nå dette skrives stått på jekker i tre uker. Vi regner med ytterligere en uke før det blir ferdig. Det blir litt over fire uker ute av drift, samme tid som vi bruker på en

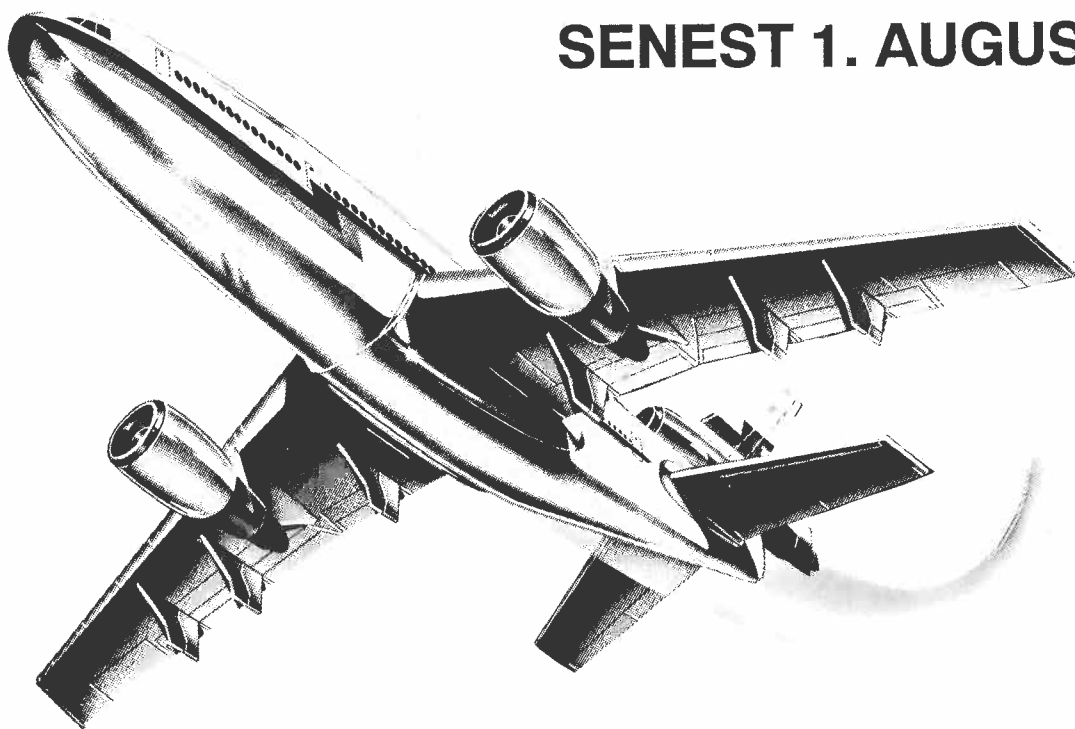
D-sjekk. Nå er nok dette et spesielt uheldig tilfelle, får vi håpe.

En annen sak, er at mange av flyene ser mildest talt forferdelige ut i lakken. Ved å strekke tiden mellom lakking ytterligere, vil nok utseendet på flyene gi kundene et dårlig inntrykk av vedlikeholdet. Dette vil muligens tvinge frem et eget "refurbishment program", hvor lakking av fly vil bli utført oftere enn ved hver IV- og D-sjekk.

Summa summarum kan en si at planen går ut på at vi skal vedlikeholde flyene mindre, og derved spare penger. OY-KIB viser at økonomenes utregninger ikke alltid passer inn i virkelighetens verden.

Stig Rusten OSLTF-C
(Lettere omskrevet av INFO red.)

HUSK STOFF TIL NESTE INFO SENEST 1. AUGUST



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

NFO, Postboks 60, 1330 OSLO LUFTHAVN



Send meg **INFO!**

Navn:

Adresse:

Flyselskap:

Rollout for Boeing 777

9. april ble prototypen av B-777 trukket ut fra production line i Seattle. Flyet skal kunne ta opptil 550 passasjerer. Max. avgansvekt blir ca. 250 tonn. Første testflyging er planlagt til 1. juni. Vi skal prøve å komme tilbake i et senere nummer av INFO med noen kritiske bemerkninger til dette prosjektet.

United bygger nytt vedlikeholdssenter til 5.6 milliarder

United Airlines innviet nylig første byggetrinn på sitt nye vedlikeholdssenter i Indianapolis. Her skal selskapet vedlikeholde sine fly av typen B-737 og 757. Det skal bygges 11 hangarer. Disse skal huse 20 dokker, og et tilsvarende antall med bygninger til component og tilleggsutstyr. United har fått tomtearealet stilt gratis til disposisjon, og i tillegg fått 2.1 milliarder kroner i økonomisk støtte fra staten Indiana.

Shannon Aerospace

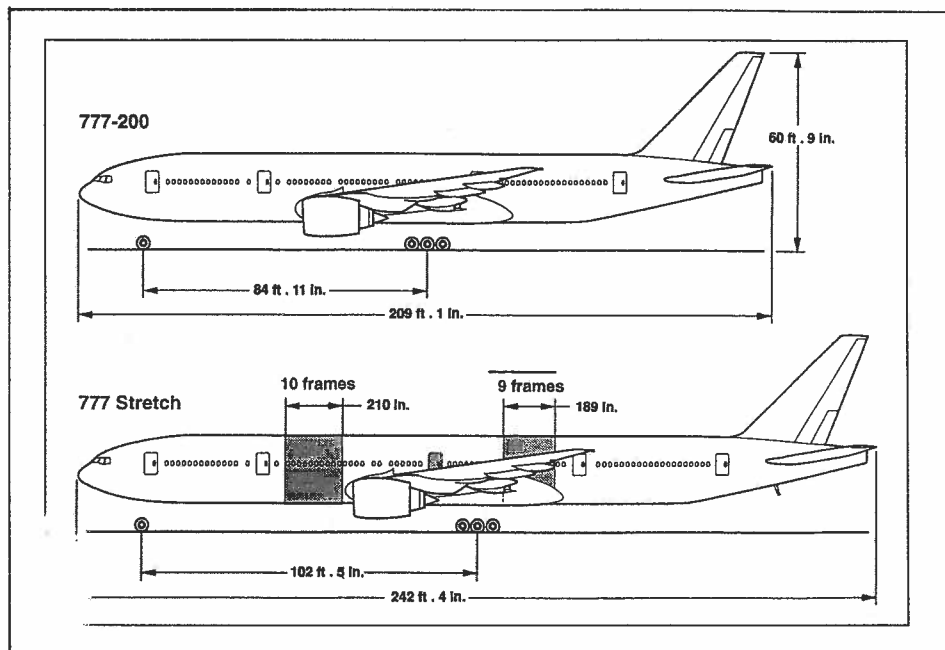
Det Swissair/Lufthansa/GPA eide Shannon Aerospace på Irland har nå fått opp farten, og kan tilby overhaling på de fleste flytypene som finnes. Hele 2000 ansatte jobber kun med vedlikehold av fly og utstyr. Gjennomsnittsalderen på de ansatte er lave 22 år. Selskapets største problem har vært å få amerikansk verksteds-godkjennelse, FAR 145 approval. Lacey Connolly, en av direktørene i Shannon Aerospace, synes det er rart at amerikanske vedlikeholdsorganisasjoner lett får JAR145 godkjennelse, mens amerikanerne av jobbproteksjonistiske grunner trenerer utsedelse av FAR 145 godkjenninger til Europeiske organisasjoner.

737-700 i trafikk i 1997

737-700 blir en videreutvikling av 737-400. Den nye modellen får nye motorer av typen CFM56-7. Disse er sterkere og mer stillegående enn dagens motorer på 400 og 500. 737-700 er planlagt satt i trafikk høsten 1997. Strek 600 og 800 er reservert til større og mindre versjoner av 700.

Rekordansettelser av piloter i USA

723 nyansettelser i 103 amerikanske flyselskaper i USA, ble fasiten for mars måned i år. Dette er det største antallet ansatt i en måned på over tre år. 40% av ansettelsene var i de større amerikanske selskapene. Behovet fremover er forventet å øke.



Nytt om Aeroflot A310 havariet i Sibir

22. mars havarerte en Airbus A310 fra Aeroflot i Sibir. Både voice- og flight datarecorder er nå avspilt. Disse viser at 4 timer etter avgang fra Moskva inviterte kapteinen sin sønn og datter frem i cockpiten. Sønnen satte seg i venstresetet og datteren i høyre. Etter en kort instruksjon ber kapteinen sønnen om å ta stikka over mot høyre. Dette gjør sønnen så grundig at flyet ruller kraftig over mot høyre, sogar over 90 grader bank. De aerodynamiske lovene slo til og flyet droppet nesa kraftig. Flyet forsatte nå i et stup i nær 3 minutter, før man fikk trukket nesa opp igjen. Dette ble til gjengjeld gjort så grundig, at flyet stallet ut på nytt. Denne prosessen gjentok seg nok en gang, hvor nesa ble trukket opp – over 50 grader over horisonten. I et av uttakene ble det notert hele 4.8 g. Flyet var nesten under kontroll, men med et svakt gjennomsynk, da venstre vinge traff bakken. Alle de 63 passasjerene og besetningen på 12 ble drept.

Tok Aeroflot av på bare 2 motorer?

Søndag 17. april på Fornebu fikk en Aeroflotmaskin problemer med å få start på en av sine 3 motorer. Det sto en sky av jettfuel ut bak motoren. Det var tydelig noe feil med tenningssystemet. Flyet returnerte til gate, og det ble skrudd på motoren en times tid. Ny pushback og den samme historien gjentok seg; ingen tenning og ny fuelsky. Nå returnerte de imidlertid ikke til ramp, men taxet ned til start. Teoretisk kan

de ha fått fyr på motoren under taxing ned til avgang. Det var forøvrig en lignende maskin som havarerte under avgang 3. januar i år nær Irkutsk i Russland. Her valgte pilotene å tro at en varsellampe for feil på en starter til motor nr. 2 måtte være en indikasjonsfeil. Det var det ikke, og like etter avgang eksploderte starteren og satte motor nr. 2 ut av funksjon. I tillegg tok motoren fyr. Flyet havarerte og alle de 125 ombord omkom.

MD90 typegodkjennes i november.

Testprogrammet for MD90 går sin gang. Nylig ble man klare med alle støytestene og flyet har nå fått støytestifikatet utstedt. Første levering av MD90 skal etter planen finne sted i februar neste år. Det er Delta Airlines som blir først ut med denne flytypen.

SAS kjøper seg inn hos Latvian Airlines – Latavio

Hvis alt går som det skal, vil et memorandum of understanding bli signert mellom Latavio og SAS før sommerferien. I Planen skal SAS skyte inn 5 fly. Enten F-28 eller DC-9.

Braathens trenger flere fly

Braathens SAFE leier for tiden inn en 737-400 fra ILFC. Etter et halvt års leie skal kontrakten konverteres i en leieavtale på et fabrikknytt B-737-500. Denne nye leieavtalen skal gå over tre år. Det er økt etterspørsel på chartermarkedet, som er årsaken til behovet for flere fly.

Vi har hørt at



SAAB 2000 i Crossair-logo

SAAB 2000 typesertifisert

Et år etter planen har nå SAAB 2000 fått sin endelige typegodkjennelse. Både FAA og JAA har gitt sine godkjenninger. Første levering skal skje til Crossair i august. SAAB har 36 bekreftede bestillinger på denne typen.

Transwede leaser ut fly

Transwede har leaset ut to fly av typen MD87 til et gresk flyselskap som heter Venus Air. Avtalen gjelder for tre år. Transwede har med dette standardisert på MD83 og Fokker 100. Selskapet flyr i dag med syv MD83 og syv Fokker 100.

Utvidede gangtider på dash 8

I en pressemelding fra Bombardier deHavilland, har man fått godkjent et nytt spareprogram for det tekniske vedlikeholdet på Dash 8. I programmet inngår bl.a at A sjekkene kan utøkes fra 300 til 400 flytimer og C-sjekkene fra 3000 til 4000 flytimer. Totalt vil programmet kunne redusere det tekniske vedlikeholdet med 15%.

På hengende håret !!

Baltic Airlines heter et av de mange nye flyselskapene som har poppet opp i tidligere østblokkland. En DC-9 fra dette

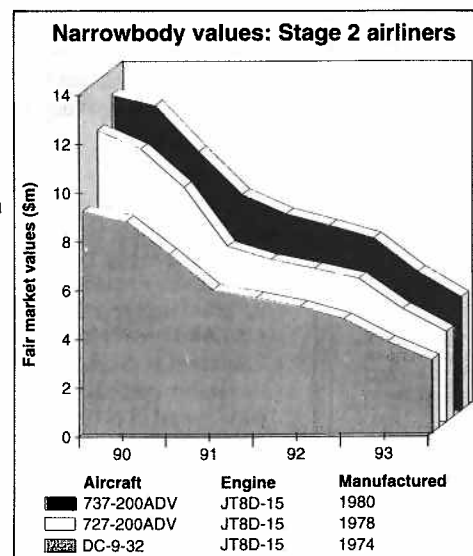
selskapet var nylig ute og svømte på innflygingen til Gatwic. Flyet hadde tekniske problemer med ILS-mottakeren til annen piloten, hvor bl. a. glidesloopen hadde falt ut. Pilotene var så opptatt av dette, at de glemte å passe på høyden sin. Heldigvis hadde man med seg en sjekkpilot på klappsetet. I 500 ft. og med 20 graders krengeing til venstre, ropte sjekkpiloten at man måtte gå rundt. Dette gikk ikke inn på tapen til pilotene som bare fortsatte videre nedover. Da fikk sjekkpiloten kastet seg frem og koplet ut autopiloten, gitt fulle skafter på throttlene og rettet opp flyet igjen, idet flyet passerte 20 meter over hangartakene på sydsiden av Gatwic. Til alt overmål greide annenpiloten å ta flapsen helt inn, men sjekkpiloten fikk slått håndtaket ned i 20 grader igjen.

Det hører med til historien at det var et engelskt selskap som hadde påtatt seg å sjekke ut Baltic Airs DC-9 piloter, men da de engelske instruktørene fikk se flymaskinen, snudde de på hælene og reiste hjem igjen. Selskapets DC-9 var i en så dårlig teknisk forfatning, at de ikke ville fly med den. UK Transport Departments Air Accident Investigation Branch konkluderer med at "inadequate crew training" og "poor engineering back-up

resources" var årsak til denne nesten ulykken.

Billige fly

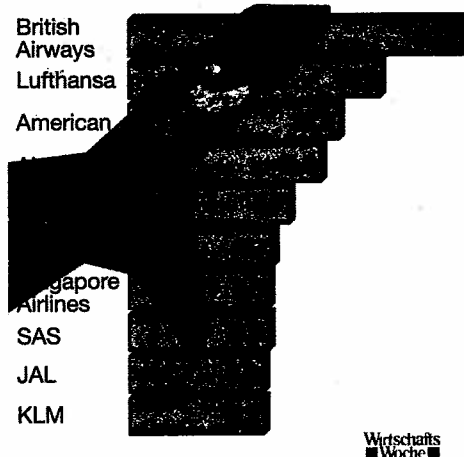
Delta Airlines solgte nylig 14 stk. DC9-30 til Valujet; et nystartet amerikansk selskap. Prisen var 14 millioner kroner pr. stk.



Vodka som aviservæske

Et amerikansk charterselskap kunne rapportere at vodka godt kan brukes som

aviservæske. Seansen inntraff selvfølgelig på en flyplass i Russland, hvor man hadde gått tom for aviservæske. Vodkaen ble sprøytet på med en havesprøyte, etter at isen på vingene var blitt fjernet med varmt vann. Det gikk med 25 flasker vodka, blir det opplyst.



Befordrede passasjere i millioner, på internasjonale strekninger.

FAA pålagt å forsterke kampen mot Bogus parts

Det amerikanske Transport Departementet er ikke fornøyd med det arbeidet FAA til nå har gjort i kampen mot Bogus parts. I to interne rapportet utarbeidet av departementet ber man FAA om å stramme inn på utstedelsene av sertifikater til Repair Stations. I tillegg skal det strammes inn på regelverket for å få lov til å produsere deler til flyindustrien.

Lufthansa med overskudd i 1994

Tyske Lufthansa sier at de vil produsere overskudd i 1994. Selskapet gikk 110 millioner DM i underskudd i fjor og 373 millioner DM minus i 1992.

Minst 14 Tornado jagerbombere må skrotes etter feilutførte tekniske modifikasjoner.

RAF forbereder seg på å gå til økonomisk søksmål mot Airwork Repair Company, et nå nedlagt engelskt flyvedlikeholdsverksted. ARC hadde vunnet en kontrakt på modifikasjoner på Tornado F3 jagerbombere for det engelske luftforsvaret (RAF). Modifikasjonene skulle resultere i forlenget gangtid på disse flyene. I stedet resulterte arbeidet i at flyene ble ødelagt. RAF hevder at ARC ikke har fulgt arbeidsbeskrivelsen, med det resultat at arbeidet forårsaket "irreparable damage". Militære engelske spesialister betegner arbeidet som "below standard workmanship", og vil kreve over en milliard i økonomisk kompensasjon for tapet av flyene.

Aviservæske i pitot static systemet

Dette synes å ha vært årsaken til at en MD82 fra Continental Airlines måtte avbryte avgangen, og endte utenfor rullebanen på La Guardia flyplassen i New York 2. mars i år. Det var snøstorm denne dagen og flyet ble grundig aviset. Avgangen ble avbrutt da flyets fartsmålere begynte å oppføre seg merkelig. Hastigheten gikk raskt opp til 78 knots, før den så begynte av avta igjen.

Russiske flygere streiker mot dårlig sikkerhet.

80% av Russlands 62.500 flygere innledet forrige uke en landsomfattende streik. Streiken er en protest mot den lave sikkerhetsstandarden på Russiske fly samt at det kreves bedre pensjonsordninger for pilotkorpset. Streiken lammet all trafikk på 150 flyplasser i landet. Faren for dødsulykker er ti ganger høyere i SUS enn i andre land.

SAS utsetter beslutningen om flykjøp til høsten.

SAS har utsatt sine planer om kjøp av 52 nye mellomdistansefly til høsten. Så langt INFO har brakt i erfaring står valget mellom Fokker 100 og MD95. I samme åndedrag kan vi nevne at det er Wallenberg som har agenturet for McDonnell Douglas i Europa.

Thai - Garuda - Singapore Airlines og Cathay Pacific, danner vedlikeholds-konsortium

Planene om et slikt samarbeid har vært planlagt lenge. Navnet på konsortiet blir South East Asian Maintenance Alliance (SEAMA). Dette er det første samarbeidsprosjektet i Asia i sitt slag. Det er i første omgang snakk om å dele reservedelslager, samkjøre opplæring av teknisk personell samt fordele motoroverhalinger. Sammenslutningen er frivillig og skal ikke organiseres som noe aksjeselskap.

Vedlikeholdet til Northwest i søkelyset

For første gang i historien har Japans Civil Aviation Bureau bedt FAA om å granske det tekniske vedlikeholdet til et amerikansk selskap. Det vurderes også om Northwest skal utestenges fra Narita flyplass. Northwest hadde 26 incidents på Narita i fjor. Hver tredje incident på denne flyplassen i fjor var forårsaket av fly fra Northwest. Av de fem gangene flyplassen måtte stenges i fjor, var fire forårsaket av Northwest. 10 avganger returnerte Narita p.g.a. motorproblemer. 1. mars i år løsnest en av motorene på en B747 etter landing. Motoren ble slept bortover og det tok fyr i vingen. Rullebanen på Narita måtte stenges i over en halvtime. Flyet kom forøvrig rett fra D-sjekk, hvor alle modifikasjoner AD-notes etc. var blitt utført.

Forecast jet-airliner deliveries

	1994	1995	1996	1997	1998
Boeing					
737	105	90	90	80	40
737-700	-	-	1	15	60
777	3	16	35	45	55
Airbus					
A320 and A321	50	50	60	65	70
McDonnell Douglas					
MD80/90	25	40	40	40	40

Source: Smiths Industries



VELKOMMEN TIL LUFTFORSVARETS JUBILEUMSFlystevne

GARDERMOEN FLYSTASJON, SØNDAG 12. JUNI

Luftforsvaret ble opprettet som egen forsvarsgren 10. november 1944. Flystevnet 12. juni skal være et av høydepunktene i markeringen av 50 årsjubileet, hvor vi ønsker å vise bredden av dagens Luftforsvar, der både allierte og nabolands flyvåpen vil være representert – både på bakken og i luften. I tillegg vil NAK vise luftsportsaktiviteter.

**Se verdenskjente aeroteam:
RED ARROWS
FRECCE TRICOLORE
THE GRASSHOPPERS
PATRUILLE DE FRANCE
PATRIULLE SUISSE**

I tillegg får du oppleve Harrier, Tornado, Viggen, Draken, F-15, F-16, F-18, Spitfire, Wampire og mange andre kjente flytyper. Vi forventer også innslag av russiske jagere, som SU 27 Flanker, Mig 29 Fulcrum, og det nye amerikanske flyet C-17.

På "static display" vil det bli utstilt og demonstrert avansert materiell, som spiller en viktig rolle for et komplett og effektivt luftforsvar: F-16 med blant annet Penguin missilet, Luftvern, Baseforsvar og Luftkontroll.

Det vil også bli aktiviteter for barna.

OPPLEV LUFTFORSVARETS FOLKEFEST!

Portene åpner kl. 0700. Flystevnet starter kl. 0830 og varer til kl. 1800.

Priser: Barn under 16 år kr 50,-. Voksne kr 100,-. Parkering kr. 20,-.

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



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**