

iNFO

NR. 4 1994



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**



norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, 1330 OSLO LUFTHAVN. Tlf: 67 59 06 60. Fax: 67 59 66 88

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 LANGE LAND, 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 Pieter Doyer 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.

HUSK STOFF TIL NESTE INFO 15. FEBRUAR 1995

FORSIDEBILDE: SAS Boeing 767

Formannen har ordet

Jeg må få sitere fra Arbeiderbladet siste uke som i en Aktuelt-spalte skriver følgende:

"Vil begrense streikeretten. –Streikeretten må begrenses for små fagforeninger som kan lamme hele luftfarten. Det sier direktør Tor Sodeland i Flyselskapenes Landsforening til Næringslivets Ukeavis. Sodeland viser til at to konflikter bare i høst har rammet mange tusen reisende, og påført flyselskapene nettotap på mange millioner kroner. Sodeland mener slike streiker og aksjoner kunne vært unngått hvis de ansatte var samlet i færre og større fagforeninger."

For de som ikke vet hvem Sodeland er, så er det altså flyselskapenes talsmann i Flyselskapenes Landsforening/Næringslivets Hovedorganisasjon, og personen vi forhandler med og mot i tariffsammenheng og tvistesporsmål. Nå hadde ikke jeg tenkt å ta mannen istedet for ballen. Personen Sodeland oppleves som helt grei, ryddig og til å stole på.

Men hva sier han?

NFO skal ikke fortsatt ha streikerett, da dette koster flyselskapene mange penger.

I dagens samfunn er det akseptert at den som selger sin arbeidskraft til en bedrift, har muligheten til å si at dette vil jeg ikke gjøre før vi er blitt enige om en ny tariffavtale. All praksis viser at i de aller fleste tilfeller blir en enig uten å måtte gå til det drastiske skritt streik nå engang er. Ingen på arbeidssiden streiker kun for å streike. Det er jo den bedriften en selv har arbeidsplass i og tar ut lønn osv. i som rammes, og går bedriften (unnskyld uttrykket) "i dass", sitter en tilbake uten arbeid.

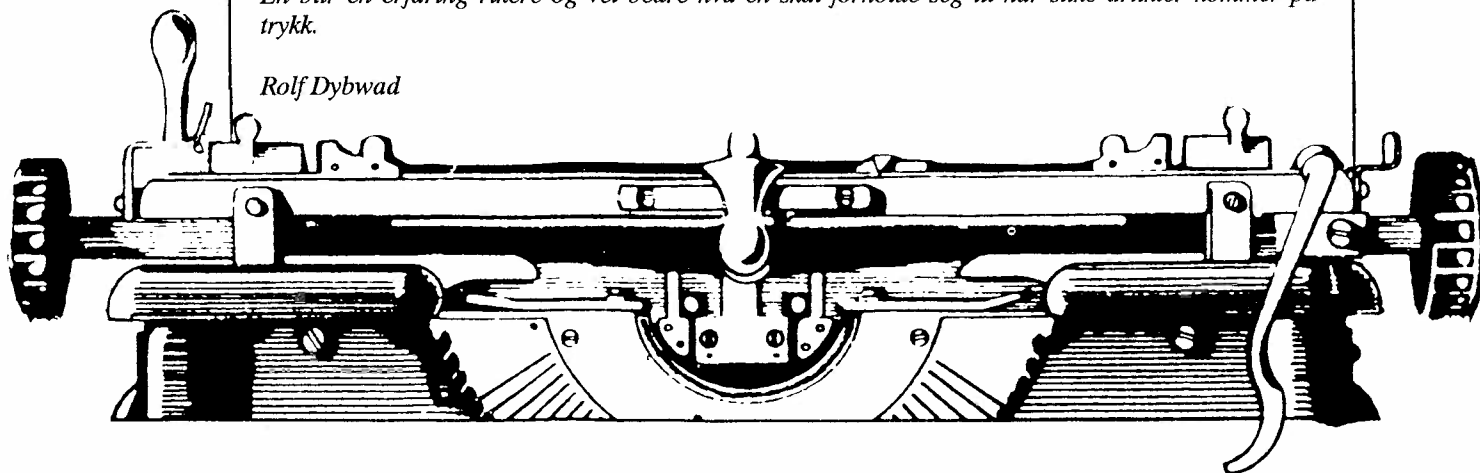
Streiken i seg selv er altså ikke noe mål, men trusselen om streik er et middel til å komme frem til en enighet. Skal den begrenses til "store foreninger"??? Skal FL avgjøre eller påvirke, slik at vi må organisere oss på en måte vi selv ikke ønsker?

At mange reisende blir påført ulemper på grunn av streik i et eller flere flyselskap er riktig. Hvis en setter seg ned og analyserer hvor mange av disse som har blitt påført vesentlige ulemper, er tallet muligens et annet. Den som mister en konferanse i Rio eller en begravelse i Gratangen vil jo føle det vanskelig der og da, men for det store flertallet er det slik at det er ingen katastrofe at det ikke går som planlagt, men heller en ubehagelig omredigering av gjøremål. En utsetter et møte. En besøker bestemor neste måned. En tar toget eller hurtigruta og får utført sin forflytning noe senere enn planlagt.

Men så var det disse pengene da som flyselskapene taper. Er det ikke slik at for de fleste bedrifter vil det medføre tap at noen av de ansatte ikke stiller kroppen til disposisjon i en periode? Er det verre at flyselskaper taper penger eller mister inntekter, enn at andre gjør det?? Eller er det slik at streik i seg selv er en uting, og at det burde være ledelsen som bestemte i alle sammenhenger?

En blir en erfaring rikere og vet bedre hva en skal forholde seg til når slike artikler kommer på trykk.

Rolf Dybwad



Lederen

At lederen i forrige nummer av INFO var frisk i taktene var jeg klar over. At deler av lederen skulle havne på forsiden av Aftenposten var dog uventet. Det blåste friskt en periode og det var ikke bare behagelig å være INFO redaktør. Nå falt det seg slik at jeg var på ferie i Østerrike da det blåste som verst, og Rolf Dybwad og Heine Richardsen måtte ta den verste støyten. Mediastormen kom fort og uventet, og vi ble vel bokstavelig talt tatt på senga. (NRK ringte for intervju kl. 06.45) Summa summarum synes jeg vi kom brukbart ut av det hele. Folk sitter igjen med et inntrykk av at vi flytekniker tør å si ifra når vi ser at vedlikeholdet ikke utføres som det skal. Folk flest er også så opplyste at de forstår at man ikke kan kutte kostnader til vedlikehold med milliarder, uten at det går ut over produktet i den andre enden.

Lederen og derpåfølgende mediadebatt trigget også av Luftfartsverket. Dette resulterte i et brev til NFO, hvor LV ba om å få dokumentert påstandene. Dette ble overlevert LV i et møte mellom NFO og Luftfartsinspeksjonen den 26. oktober. Positivt var det at Viggo Løfsgaard ønsket

å etablere frekvente møter med NFO på lik linje med pilotene. Løfsgaard var også positivt til NFO sitt initiativ til etablering av et konfidensielt rapporteringssystem.

Fra SAS ledelsens side er jeg blitt mistenkt for å ha hatt politiske baktanker med min forrige leder. Dette er ikke tilfellet. Sannheten er at hverken pilotsjekk eller PFC-mekaniker var i mine tanker da lederen ble skrevet. Jeg ønsket å rette søkelyset på mangel av fokuseringen rundt holdninger og Human Factor for oss som jobber innenfor teknisk. I SAS teknisk er vi i ferd med å få en ukultur. Ressurser må settes inn for å få bukt på dette. Vi må få rensset luften og etablert et godt arbeidsmiljø igjen. Det var det jeg ønsket å få frem i lederen, men den biten var jo ikke pressen spesielt interessert i.

En ting har iallefall denne historien lært oss. Vi har en voldsom slagkraft gjennom vårt medlemsblad. Den skal vi ta vare på og bruke med konduite.

Siden sist har vi hatt Estonia katastrofen i Østersjøen. En forferdelig tragedie. I NRK Dagsrevyen ble søkelyset rettet mot

sikkerheten på norske ferger. Her kunne den norske sjøfartsdirektøren berolige det norske folk med at Sjøfartsdirektoratet hadde full tillit til at ledelsen i fergeselskapene vedlikeholdt fergene forskriftsmessig. I dagene som fulgte fant kontrollører feil og mangler på de fleste av fergene som trafikkerer Norge. Flere ferger ble nektet seilingstillatelse før feil var utbedret. Uken etter var det en tydelig sliten og skuffet sjøfartsdirektør som bare kunne fastslå at fergeselskapene ikke hadde vært tilliten verdig. Vi får håpe vi slipper å se luftfartsdirektør Liavåg i den samme penible situasjonen.

Vi er inne i en turbulent periode i SAS nå. Det bekymrer SAS ledelsen at det har vært så mange konflikter i den senere tid. Jeg har spurt meg selv om det finnes noen felles trekk ved disse konfliktene. Den eneste fellesnevneren jeg finner, er at alle har forhandlet med den samme arbeidsgiveren. Det har vært en klar endring på arbeidsgiversiden når det gjelder forholdet til fagforeningene og de ansatte. Styret er blitt mer diktatorisk og kjører tøft. Jeg tror ikke at denne formen for drift er noe lykkelig valg. Diktatur passer rett og slett ikke inn i det nordiske lynnet. Konfliktene vil komme som perler på en snor. De er dyre og undergraver tilliten i markedet. I et informasjonsmøte med de tillitsvalgte i Frösundavik ble det truet med å si opp ytterligere 3000 ansatte hvis konfliktene fortsatte. En slik trussel er skivebom. Det resulterer bare i at ledelsens forhold til fagforeningene og de ansatte skjærer seg enda mer. Vi er inne i en vond sirkel som vi snarest må komme ut av, og adm. dir. Jan Stenberg må regne med flere konflikter fremover hvis ikke kursen legges om. Det går en grense for hva de ansatte vil finne seg i. Jeg har fått tilsendt et utklipp fra Aftenposten datert den 31. oktober i år. Wally Olins, forfatter av boken "Corporate Identity" og bedriftsrådgiver for mange av verdens ledende selskaper sier her: Sitat: "Et selskap vil fungere skikkelig bare dersom menneskene på innsiden har en følelse av tilhørighet, hvis de er stolte av sin organisasjon og hva den gjør, hvis de deler en slags felles kultur, og hvis det er enighet om hva som er og ikke er akseptabel oppførsel innen organisasjonen." Sitat slutt. Kanskje Jan Stenberg burde lese denne boken?

Knut Grønscar



INFO-redaksjonen i arbeid! Foto: Siri R. Grønscar



Aircraft Engineers Annual Congress 1994

AEI Annual Congress ble i år arrangert på Kypros i tidsrommet 12. til 16. oktober. Opprinnelig skulle kongressen ha funnet sted i Bombay i India, men på grunn av store uroligheter i Air India måtte man flytte arrangementet til Kypros. Det er ikke mer enn to år siden vi sist hadde kongressen her. ASITTKA, den kypriotiske flyteknikerorganisasjonen, hadde derfor god trening, og gjennomførte nok en gang et glimrende arrangement.

Det er ikke alltid så greit å reise på fribilletter. Noen av oss brukte like lang tid til Larnaca, som andre bruker til Sidney. Også veien hjem ble kronglete. Noen havnet til slutt på nattstopp i Göteborg, før de endelig kom seg videre hjem til fedrelandet.

Det var gjort en god del forberedelser til årets kongress. Nordmenn og engelskmenn hadde hatt diverse møter for å trekke opp strategien. Målsetningen var å få etablert en Technical Affair Committee, hvor vi skulle ha ledervervet. Det ville bli denne komiteens oppgave å rettlede og støtte vår representant i JAA Joint Maintenance Board. Greide vi dette, ville vi være på banen igjen etter avsporingen i Köln i fjor. Vi skulle ikke la oss overkjøre av vår kollegaer fra "down under". Disse var livredde for at et kompromiss på JAR 65 ville ødelegge deres muligheter til å få beholde myndighetssertifikatene sine, slik de har det i dag.

Onsdag ettermiddag startet det hele opp med presentasjon av deltagere, utdeling av stemmekort osv. Kuwait Airlines Pilot & Mechanics Union ble godkjent som fullverdig medlem. Dessverre fikk delegatene fra Kuwait ikke lov til å reise fra landet på grunn av urolighetene på grensen til Irak. India var heller ikke representert i år, grunnet interne problemer i India. Tyrkerne fikk imidlertid lov til å reise til

Kypros, men ville da bli person non grata i Tyrkia. Til slutt manglet vi italienerne. De hadde ikke råd til å delta i år.

ASITTKA hadde et eget sekretariat som var bemannet hele tiden, og hvor alt av kopiering, bestilling av billetter, faxing av pressemeldinger, listing osv. ble utført. Saker fra siste kongress ble belyst. Australierne var ikke mye blide på engelskmennene etter et innlegg i TECHLOG, engelskmennenes svar på INFO. Artikkelen i TECHLOG var av de engelske luftfartsmyndighetene sendt ned til kollegaene i Australia, som igjen brukte argumentene her mot de australske flyteknikerne. Uheldig sak. Det ble fra Executive Board påpekt at AEI blir nøye fulgt av myndighetene. Vi må lære å stå sammen som en front og ikke undergrave flertallsvedtak, selvom man var uenig i vedtakene.

Vi var så heldige i år å få besøk av JAA Maintenance Director, R.C. Williams. R.C. Williams står meget sentralt i arbeidet med å utarbeide nye JAR's. På kvelden holdt han en orientering om JAA og om status på arbeidet med de forskjellige JAR's.

JAR 65 er enda kun et draft. Håpet var å få sendt JAR 65 ut på en siste høringsrunde (NPA) våren 1995. En implementering ville da i beste fall kunne skje våren '96.

THE ELEPHANT FAMILY DE-ICING OF THE FUTURE

SAFETY – EFFICIENCY – RELIABILITY – LESS FLUID CONSUMPTION – ENVIRONMENTAL PROTECTION



THE ELEPHANT FAMILY

MORE THAN 25 YEARS IN AIRPORT GROUND EQUIPMENT

With the introduction of the Vestergaard's newest deicer the Elephant My this year, the range of Vestergaard de-icers is complete.

We are proud to present the **Elephant Family:**
BETA, GAMMA AND MY

The Elephants are designed for unsurpassed life time and are constructed of prime quality components using the latest technology.

THE ELEPHANT BETA

the world's fastest, most efficient and environmentally safe de-icing system.

THE ELEPHANT GAMMA

also very popular for its optional one-man operation mode and excellent performance for aircraft washing and maintenance.

THE ELEPHANT MY

intended for operations at sites with a lower frequency of deicing operations.

The following features and benefits are characteristic for all units:

- Optional: One-man operation
- Many different mix options
- Proportional controlled movements
- Tanks are of stainless steel
- Designed for minimal fluid degradation
- A high degree of customization

TOILET / WATER SERVICING UNITS

The Front Operated Toilet Service Unit, TSU-F, is an extremely effective piece of equipment, making handling of aircraft toilets much more effective and the operation so much safer.

The concept and design offers the user a range of advantages compared to standard TSU-models.

Our product range also includes our original models:

Water Service Unit WS and Vacuum Toilet Servicing Units VTS.

THE VACUUM EVACUATION SYSTEM leaves aircraft toilet systems in a much more hygienic condition than traditional gravity systems. Using vacuum evacuation, only one flush is needed to complete the operation. With vacuum evacuation, undesired leakages and formation of ice are avoided and operation time is cut by half. For these reasons and because of the decreased time of operation, the demand for **THIS COST-EFFECTIVE FEATURE HAS PROVED VERY SUCCESSFUL AND IS HIGHLY RECOMMENDABLE.**



NOW IN OPERATION AT LONDON, MOSCOW, BERLIN, TOKYO AND
AMSTERDAM AIRPORTS

INGENIØRFIRMA

G. VESTERGAARD A/S

Niels Frederiksenvej 18 • Kornerup • DK-4000 Roskilde • Denmark
Telefon 46 38 31 00 • Telefax 46 38 33 03 • Telex 43255 aireqp



Call for details +44 (705) 408 811, Ref 39



Kongressen ble avholdt på Palm Beach Hotel, Larnaca.



Bildet er tatt under åpningsseremonien



Den norske delegasjonen

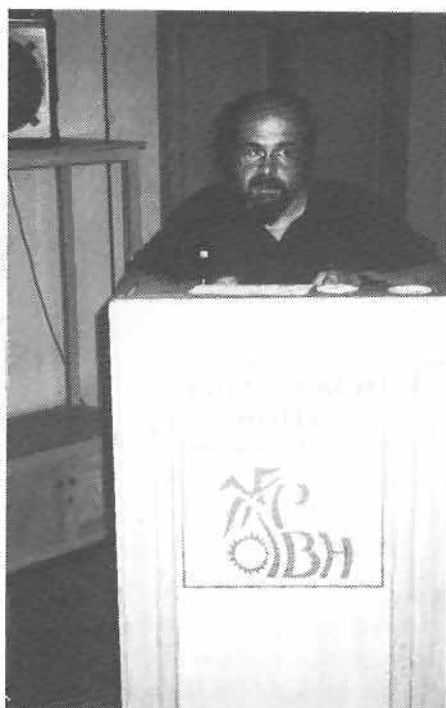
Det første kullet med JAR 65 teknikere kunne tidligst starte i oktober 1996. R.C. Williams var utifra tidligere erfaringer redd for at NPA prosessen ville ta lengre tid enn det man estimerte med på kjøreplanen. NPA vil kunne føre til store endringer i JAR 65, som igjen ville kunne føre til fornyet behandling – for så å måtte sendes ut på ny NPA osv. EU er ikke begeistret for at dette arbeidet har tatt så lang tid.

Det er stor uenighet på myndighetssiden i JAA om personlige sertifikater. Frontene er sterke. Kompromisset kunne være å la myndighetene utstede en Basic license, og så la det enkelte land avgjøre om selskapene eller myndighetene skulle utstede flytypesertifikatene. For å få en lik basic standard for "certifying staff" ønsket R.C. Williams at det ble opprettet en sentral spørsmålsbank i JAA, og at de nasjonale myndighetene måtte hente spørsmålene til testene herfra. Det ville bli opprettet en egen gruppe, MAST-team, til å overvåke at myndighetene og flyselskapene fulgte retningslinjene for prøver/tester i henhold til retningslinjer utarbeidet av JAA. Når det gjaldt typesertifikater skulle testene her overvåkes av en Quality Assurance organisasjon og ikke av skolen selv.

Mr. Williams kom også inn på det positive arbeidet som skjer med å harmonisere de amerikanske FAR's med de europeiske JAR's. Mr. Williams ønsket at AEI tok et initiativ for å knytte oss opp i mot de amerikanske arbeidstakerorganisasjonene. Han ville være behjelpelig med dette hvis AEI ønsket det.

Etter sitt innlegg åpnet Mr. Williams for spørsmål fra salen. NFO tok opp problemet med continuation training og mangelen på klare definisjoner i JAR145. R.C. Williams svarte at det var beklagelig at situasjonen omkring dette var som den var. Det var dog hans personlige oppfatning at det på base stasjon måtte gis continuation training på minst en uke på hver flytype minst hvert annet år. I tillegg måtte det gis continuation training i administrative rutiner. Linjestasjoner hadde lett for å bli faglig akterutseilte og måtte få trening oftere. Undervisningen skulle skje som klasseromsundervisning adskilt fra produksjonen. Definisjonene vil komme i JAR145, men han kunne ikke si noe bestemt om når. Kanskje om to år. Her har AEI en oppgave med å få forsert dette.

Engelskmennene var svært opptatt av at



Fra venstre: JAA Maintenance Director R.C. Williams, AEI JJMB delegat A. Anadotis, og russerne med tolk.

det ikke var nevnt noe sted i JAR om hvilke krav de stiller til inspektører/kontrollører i Base Maintenance. Alle visste at denne personalkategorien fantes. Man var redd for at denne "forglemelsen" ville føre til en reduksjon av kompetansenivå, samt reduksjon av status og lønn. Man skal fremdeles gjøre de samme arbeidsoppgavene, men uten krav til kompetanse vil man på sikt oppleve en gradvis reduksjon av kompetanse. Slik JAR ser ut til å bli dag, vil vi få en første og annen divisjon. Line i første og Base i annen.

På kvelden ble det arrangert cocktailparty og Barbecue. Executive Board hadde også et internt møte med R.C. Williams.

DAG 2

Torsdag ble kongressen offisielt åpnet av transportministeren på Kypros. Det hele ble behørig dekket i TV – radio og presse. Ministeren kunne også opplyse at myndighetene ville støtte økonomisk opp under planene til Cyprus Airways om å bygge en vedlikeholdsbase på Kypros. AEI ble berømmet for sitt arbeid med å ivareta en høy sikkerhetsstandard og at det ikke måtte kompromises på sikkerhet.

Deretter var det alle de inviterte notabilitetenes tur til å rose vårt arbeid med å ivareta sikkerheten. På denne listen sto lederne i National Aviation Authorities, Cyprus Airways, JAA, samt representanter for noen av sponsorene.

Resten av dagen gikk med til å vedta nye lover, Constitutions, for AEI. Hele organisasjonen blir omorganisert og bygget opp etter samme lest som NFO. Det var Morten Arnesen som hadde gjort grov-arbeidet her. Arbeidsoppgavene vil i større grad bli delegert ut til komiteene. Executive Board kan ikke lenger makte å gjøre alt arbeidet som må utføres i organisasjonen. Jeg hadde sett for meg endeløse diskusjoner om "if" og "shall", men EB hadde gjort hjemmeleksen så vi slapp unna trøstesløse detaljdiskusjoner. Til slutt ble de nye lovene vedtatt enstemmig.

På kvelden var vi invitert på mottakelse hos borgermesteren i Nicosia. Her ble det overrakt gaver, smaksprøver på den lokale vinen etc. Middag ble servert på en lokal restaurant i den gamle bydelen. Jeg mistet tellingen på antall retter etter den syvende. Også antall flasker vin mistet vi tellingen på. En meget vellykket kveld som i sin helhet var sponset av Cyprus Airways. Den harde kjernen, dvs. nordmenn og russere fortsatte festen ute på stranda ved hotellet. Russerne holdt vodka og russisk kaviar. Vi fikk mye nyttig informasjon. Sergel Sumin, for eksempel, er sjef for Domodeovo-flyplassen i Moskva, og har ansvaret for 10.000 mann. I deres teknikerorganisasjon er det organisert 40.000 mann. Vi ble selvfølgelig invitert over til Moskva; en invitasjon vi vil følge opp.

DAG 3

Fredag ble en lang dag med diskusjoner rundt JAR 65. AEI's representant i JAA Joint Maintenance Board, E. Anadotis, redegjorde for arbeidet som var utført i JJMB det siste året. JAR 65 hadde stått i stampe med unntak av hvorvidt denne også skulle omfatte fly under 5700 kg. Man håpet at Draft 8 ville være klar før nyttår. JAR 147 Maintenance Training, derimot, hadde gått mye raskere, og ville bli ferdig før JAR 65. Anadotis virker som en stødig kar med en solid kunnskapsbase. Han har kommet til den samme konklusjon som hans forgjenger Svein Hansen, som er at vi har mest å vinne på å komme til et kompromiss med industrien på JAR 65. Anadotis fryktet at resultatet ellers kunne bli "no state issued licence at all". Deretter trakk han frem et kompromissforslag nærmest identisk med det Svein Hansen hadde utarbeidet til kongressen i Köln i fjor. Kompromisset kom på fax fra Wolfgang Weynell, som er All European Airlines (AEA)'s representant i JJMB. Dermed var opptakten helt identisk med fjorårets kongress i Köln. NFO hadde ikke noen vanskeligheter med å støtte dette forslaget, da det i utgangspunktet er det samme forslaget som Svein Hansen og Wolfgang Weynell laget i Dresden i fjor, kun med noen små modifikasjoner. Australierne og New Zealenderne gikk derimot sterkt imot. Forskjellen fra i fjor var at de ble stående alene. Da det hele til slutt kom til avstemming, ble det et stor flertall for kompromiss-forslaget; dette til



AEI Executive Board

stor fortvilelse for de "down under".

Engelskmennene oppfordret AEI til å ta opp problematikken med at personell som skulle gi Certificat of Release to Service (CRS) i en Base Maintenance-organisasjon ikke fantes definert i JAR. Hvis ikke dette taes inn i JAR, vil den eneste måten å få CRS i en Base-organisasjon, være ved først å måtte gå via en Line-organisasjon for og å få utdanning og godkjenning her. I England finnes det mange Base-vedlikeholdsorganisasjoner som ikke har noen Line-aktiviteter.

AEI hadde forslått i JJMB at man skulle ha samme standard og nivå på personell, uavhengig av om de skulle jobbe i en Base- eller Line-organisasjon. På denne måten ville industrien stå fritt til å bruke personellet der det måtte være behov. Dette ble avslått i JJMB. Opplæringskostnadene ville bli for høye. Resultatet slik det ser ut til i dag, er at Line-personell kan brukes i en Base-organisasjon, men ikke

omvendt. Dette fordi kompetansekravene i Base vil bli vesentlig lavere enn i Line. En konsekvens vil være at Base personell ikke vil bli godkjent til å kunne gjøre for eksempel en B-sjekk, da JAR definerer dette som Line-arbeid. Heavy forekommer ikke i JAR i det hele tatt, men dekkes av Base-begrepet.

Ellers ble det opplyst at det vil bli laget en egen JAR for NDT og for komponenter.

DAG 4

Lørdag fikk en uventet start som jeg har valgt å forbigå i taushet. Etter litt om og men kom møtet i gang igjen. På agendaen sto regnskap og valg.

Regnskapet ble godkjent uten de store kommentarene. Økonomien er eledig, sett med norske øyne. Mye av arbeidet som gjøres i AEI dekkes opp økonomisk av de forskjellige medlemsorganisasjonene. UNIE, den hollandske medlemsorganisa-

sjonen, kunne opplyse at de vederlagsfritt ville stille kontorlokaler og sekretær til AEI's disposisjon i Hoofddorp, Amsterdam. Dette vil lette vårt arbeid vesentlig. Olympic Airways betaler alle utgiftene til vår representant i JJMB. På denne måten greier man å holde hjulene i gang uten alt for store utgifter for AEI.

Valget resulterte i en del utskiftninger i år. Morten Arnesen takket for seg etter 4 år som President i organisasjonen. Ny President ble Andreas Georgiades fra ASITTKA Kypros. Andreas er energisk og dyktig, og brenner virkelig for AEI. Vi mener dette lover bra for fremdriften i organisasjonen. Morten ble forøvrig innvalgt i EB som leder for Internal Affairs. Dette skjedde uten støtte fra NFO, noe som nok overrasket mange. Det eneste vervet hvor det kom til kampvotering, var vervet som Technical Committee Chairman. Denne posisjonen ønsket vi å ta hånd om, og Pieter Doyer fra NFO Braathens SAFE gikk til slutt seirende ut av denne duellen. I Pieter har AEI fått en meget dyktig mann, som i tillegg til faglig styrke også snakker hollandsk, tysk, engelsk og norsk. Pieter har jobbet under de forskjellige regelverkene som finnes i Holland, England og Norge, og han er fullstendig klar over hva forskjellene betyr for oss flyteknikere. Med Pieter som Technical Committee Chairman har vi kommet på banen igjen i JAR spørsmålene etter avsporingen i Köln. I tillegg ryktes det at Svein Hansen muligens blir NFO's delegat til komiteen, mens engelskmennene håpet på å få med Mike Newman. Forøvrig ble undertegnede valgt inn som representant i AEI's PR-Committee.

Neste års kongress vil bli avholdt i Helsingfors av våre finske kollegaer. Australierne ønsket å arrangere kongressen i 1996 og islandingene i 1997.

Hele kongressen ble avsluttet med gallamiddag på kvelden. Her ble det overrakt gaver og holdt taler slik det seg hør og bør. Sett fra NFO's synspunkt, var det viktigste for oss på denne konferansen å få lederposisjonen for Technical Committee. Derneft ønsket vi å få igjennom en ny organisasjonsplan og nye lover. Dette fikk vi gjennomført. Ellers var det til tider noe kaotisk i plenum med tydelig sprik internt i Executive Board. Men med en ny organisasjonsplan vedtatt, håper vi at vi unngår dette rotet på neste kongress.

Knut Grønkar



Sekretariatet i arbeid. Fotos: Knut Grønkar

Air Safety and the JAR Wars

John Alldis er pensjonert flytekniker i Australia og har viet sitt liv til flysikkerheten. Han er ingen smågutt i så henseende. Mest kjent er han for sin sterke kritikk av de australske luftfartsmyndighetene. Dette har resultert i full oppvask og hele ledelsen i det Australske Luftfartsverket har måttet gå. I kjølvannet av dette er det blitt reist mistillit til den australske transportministeren. John Alldis kunne fortelle at han skulle dra rett fra kongressen på Kypros tilbake til Australia "for å få fjernet transportministeren". John Alldis ble valgt inn som representant i AEI's PR-Committee. Her følger en utskrift av et av hans innlegg til kongressen på Kypros.

I have addressed many international conferences on air safety over the past 2 years and most speakers, including statisticians, agree that if air safety is at its present level by the year 2002 one 747 sized aircraft will crash every week of the year killing everyone on board.

That frightening statistic is if our safety standards continue as they are now, so it is incumbent on regulators around the world to *improve* standards. Even if the JAR system were to achieve those stated objectives of reaching the highest existing standards at its inception, which is a joke when you look at what is happening already, then we would have done nothing to prevent the relative decline in safety.

The often used argument by those who seek to claim that no one system is proven to be safer than any other usually relies on the lottery of death statistic which does not take into account the number of near misses or the inoperative systems on an aircraft.

Statistically, that crash of a wide bodied jet in Korea recently which was vividly shown on television around the world, was a safe flight, because no one was killed, but anyone with half a brain looking at the burned out wreckage and learning that the aircraft had crashed on landing would know what utter nonsense is portrayed by those statistics.

We in Australia believe there is an unspoken policy to hide the truth from the public so as to not affect the profits. That policy appears to be practiced by most major airlines and regulatory bodies throughout the world.

No one is told on boarding an aircraft that one of the thrust reversers is inoperative or that one of the braking systems is disconnected, because to do so might encourage some persons to refuse to fly on that aircraft.

The *margin* of safety is what is important, it does not contribute to air safety to have an aircraft with most of the items on a minimum equipment list applied to an aircraft so that one more defect would ground the aircraft. We in this room could all name at least two or three operators who habitually operate aircraft in this manner to cut costs.

If a truck driver was found to have some of his brakes disconnected and drove through Europe in that fashion then most police forces would consider that an offence and issue at least a fine. If a coach company carrying passengers did the same thing the authorities would be rightly horrified but that is exactly what we do in aviation.

Our excuse is that we carry out tests to show we can still stop at most airports but would governments agree that a coach was capable of stopping in a shorter distance on the road but elected not to do so? I suggest not!

The excuse used by one 747 operator when it was discovered that an inter-continental flight had been carried out without an emergency inverter fitted was that it was an unnecessary unit. They failed to point out to the public that Boeing would not fit anything to an aircraft as part of its standard equipment if it was unnecessary.

I challenge the operators around the world to display in the passenger cabin in full view of the passengers a list of all the known defects on the aircraft and submit to an inspection at any port by the national airworthiness authorities at any time to verify its accuracy.

The public have a right to know the truth about air safety and the government bodies responsible for air safety should become more directly involved in safety critical matters. Most government aviation

authorities seem to be unaware that to devolve the right to issue licences or approvals to industry does not absolve the authorities of their own legal responsibility. If the finding of the "Herald of Free Enterprise" were translated into the investigation of a major fatal air accident, it would not be beyond the realms of possibility for the Chairman of the Joint Maintenance Board to end up in Jail.

It is generally accepted internationally that British Airways has enormous influence over the UK CAA. This was reinforced several years back in Montreal where at an ICAO meeting the UK CAA delegate had his own advisor with him from British Airways.

When the UK CAA referred to Australian engineers as the "lunatic fringe" they also admitted that many European bodies felt the UK CAA had an undue influence over the JARs system. It is also a fact that substantial funds are spent by the UK to influence and support the JAR system. It seems clear that British Airways has as a major plank of its globalisation planning the control of the structure of the JAR system to its own liking.

Knowledge of dangers in aviation is not just hidden from the public in regard to maintenance and servicing matters. On the flight to this conference I was advised by two pilots who were former airline pilots in Australia that a major mid-air collision over Europe was only recently prevented by a TCAS warning of collision traffic. The aircraft was directed by air traffic control onto a collision course with a military air refuelling operation which involved three large aircraft but no public advice was released.

The Executive Board of AEI has been advised of many incidents including deiceing not being carried out on a large aircraft because of the cost involved. Safety is being compromised by financial

considerations on a daily basis.

We are, as practising industry professionals, being asked to accept compromises of a major nature and safety regulation standards which we do not recommend and never have recommended.

I would ask this conference at this time to indicate by a show of hands whether they believe as individual engineering professionals that the best possible standard of aircraft engineering practice is to have a State licence issued to individuals personally by their national authorities. It is ironic that in 1976 a prayer was uttered in

the House of Lords in the UK that never again would a British registered aircraft be released to service by other than a Licenced Aircraft Maintenance Engineer. What then is British Airways and the UK CAA doing in seeking a task trained 18 year old with a company approval to be able to release an aircraft to service.

If we, as Australian LAMs are lunatics for wanting the safest and best system in the public interests then we happily take that title just as we believe we are in a room full of fellow lunatics who equally want to conduct their work free of commercial pressure to release unsafe

aircraft to service.

After all, what we do is make aircraft safe for people to fly in, is that what makes us lunatics? To undertake, supervise and certify for aircraft maintenance for the safety for all who fly is a noble and honorable professional aim. If it means that we are condemned by the UK CAA and others as lunatics, I for one am proud to be one.

John Alldis
A.L.A.E.A.



Konfidensiell versus anonym rapportering

I en tidligere utgave av INFO ble det referert til et *anonymt* rapporteringssystem i forbindelse med et ønske fra Luftfartsverket. De ønsket (mer) informasjon om forhold/situasjoner/hendelser som ikke er i henhold til forskriftene. Senere ble det, som et resultat av denne artikkelen, skrevet om et *anonymt angiversystem*, som en av landets avisjournalister ville ha det til. Rapporteringssystemet, som det er snakk om her, kan lett virke som om det er anonymt, men det er det ikke. Den riktige betegnelsen er et *konfidensielt* system. Det er en vesentlig og meget viktig forskjell.

La oss se hva ordboken sier:

Anonym = uten navn
Konfidensiell = fortrolig

Med andre ord; i et konfidensielt rapporteringssystem er navnet til rapportøren i utgangspunktet kjent. Dette er en viktig forutsetning, som garanterer for at rapportøren kan kontaktes etter at rapporten er blitt mottatt av saksbehandler (ikke sluttmottaker) for tilleggsopplysninger, og samtidig gis det mulighet for å sjekke at motivet bak rapporten ikke er å svartmale eller å ta hevn på andre personer/bedrifter. Selvfølgelig får man ingen til å rapportere noe som helst hvis rapportøren ikke er 100% sikker på at hans identitet ikke blir avslørt.

I et konfidensielt rapporteringssystem finnes det nemlig derfor et ekstra ledd. Det er et analyseledd, hvor en saksbehandler analyserer rapporten. Hvis nødvendig kontakter han rapportøren, men viktigst av

alt er det at han fjerner identiteten til rapportøren fra rapporten, og sender den tilbake til rapportøren som bevis for at rapporten er de-identifisert. Denne prosessen inkluderer fjerning av alle andre detaljer i rapporten som kan avsløre rapportørens identitet; for eksempel tidspunkt, flytype, geografisk plassering osv. Ikke før rapporten er de-identifisert på denne måten, blir den sendt til sluttmottakeren.

For sluttmottakeren er rapporten selvfølgelig en anonym rapport (uten navn), men forskjellen på en *opprinnelig* anonym rapport er at en konfidensiell rapport er mye mer troverdig på grunn av at innholdet er blitt analysert og sjekket med rapportøren.

For de som fremdeles tviler på nyttigheten av konfidensielle rapporteringssystemer, kan jeg bare si at det finnes mange land hvor disse systemene fungerer med stor suksess; blant annet i USA, England, Australia, Canada, Japan og Tyskland. I

disse landene bidrar disse systemene med en sikrere luftfart, og det er noe som minst alle med flyteknikersertifikat bør ta på alvor, spesielt i disse dager med deregulering hengende over oss!

Pieter Doyer
NFO avd. Braathens SAFE





Konferansedeltagerne samlet til avfotografering

Det har lenge vært snakket om at kontakten mellom skole, myndigheter og flyselskapene burde bedres. I et forsøk på å gjøre noe med dette, inviterte NHO/FL til en endagskonferanse på Park Royal Hotel 21. november. Her møttes representanter for Kirke- og Undervisningsdepartementet, Luftfartsverket, Luftforsvaret, alle flyselskapene, Opplæringsrådet for Flyindustrien, alle videregående skoler med flyfaglinjer samt fagforeninger.

Konferansen ble åpnet av Terje Lübeck fra Flyselskapenes Landsforening. Han ønsket oss alle velkommen. Målsetningen med denne konferansen var å bringe alle partene innenfor teknisk opplæring i luftfarten i Norge sammen; dette i et forsøk på å koble opp et kontaktnett mellom skole, industri og myndigheter. Blant annet ønsket man å se nærmere på hvilke muligheter industrien har til å kunne hjelpe et skolesystem som i dag sliter med dårlig undervisningsmateriell og begrensede økonomiske ressurser.

Konferansen var delt opp i to seksjoner: En informasjons/foredragsdel og en del med gruppearbeider. Først ut var Lisbeth Falling fra Kirke- Undervisnings- og Forskningsdepartementet. Hun orienterte om Reform 94 og om flyfagenes plass i dette bildet. Det som er verd å merke seg med Reform 94, er at alle som starter på en fagutdanning skal være garantert å føres frem til en fagprøve. Hvordan dette var tenkt løst i praksis, fikk vi imidlertid ikke noe svar på utover at dette var fylkeskommunens ansvar. Med andre ord den vanlige saksgangen med at politikerne

vedtar – og så sendes regningen og svaret for den praktiske gjennomføringen til kommunene, som ikke har råd. Med Reform 94 er man med andre ord ikke lenger avhengig av å få en lærlingeplass i en bedrift. De som ikke bedriftene tar inn som lærlinger, forplikter fylkeskommunen seg til å koste opplæringen på frem til fagprøve. Dette blir neppe noen billig fornøyelse. Praksistid må da eventuelt kjøpes hos bedriftene. I dag går det årlig ut ca. 130 elever fra flyfaglinjene på de 7 videregående skolene vi har i her i landet. SAS tok inn 6 lærlinger i år. Braathens SAFE tok noen flere. Lyspunktet må være at Luftforsvaret indikerte et rekrutteringsbehov på 50 elever neste år. Dette på tross av at Luftforsvaret er pålagt og redusere antall ansatte med mellom 1700 og 2000 i årene fremover. Selvom Forsvaret tar 50 elever, vil ca. 50% av avgangselevene ikke få lærlingeplass. Vi har i dag innenfor flyfagene en stor overkapasitet. Når fylkeskommunen i fremtiden må betale kostnadene frem til fagprøve er jeg ganske sikker på at antall elevplasser vil bli betraktelig redusert. Fylkeskommunen vil sikkert passe på at det ikke utdannes flere elever enn det det er lærlingeplasser til i industrien.

Kjell Sørli fra NHO ga en orientering om arbeidsgiverpolitiske synspunkter på Reform 94. NHO jobber aktivt med å kartlegge og øke antall lærlingeplasser i industrien. Som målsetning har NHO at antall lærlingeplasser skal tilsvare 10% av antall fagarbeidere i bedriften. Her ligger flyindustrien langt bak. Det ble også gitt en orientering om de økonomiske støtte-

ordningene myndighetene har opprettet for bedrifter som tar inn lærlinger. Bedriftene får betalt kr. 3050,- pr. måned pr. lærling. I tillegg kommer diverse engangsutbetalinger på totalt nærmere 60.000,- kroner.

Oberstlt. Bernt Liland, teknisk sjef på Andøya Flystasjon, orienterte om teknisk utdanning i Forsvaret. Teknisk personell til Luftforsvaret skulle rekrutteres fra videregående skoler med allmennfagene matematikk og fysikk, pluss flyfagutdanning VK II. Øvre aldersgrense for opptak i LF ser ut til å bli 25 år. I dag gir ikke utdannelsen gjennom Luftforsvaret fagbrev, men eleven kan selv melde seg opp til fagprøve. Det jobbes med å få fagprøven inn som en del av opplærings tilbudet. Et draft til ny opplæringsstruktur i Luftforsvaret ble vist. Dette var svært interessant, og ga muligheter for å gå veien fra lærling og gjennom alle nivåer med ingeniørutdanning og Luftkrigsskole helt til topps i Luftforsvaret. Det vil si at man gir muligheter for videre karrierevei i Luftforsvaret etter avlagt fagbrev, i motsetning til den tidligere Grenaderordningen hvor man stoppet opp som fagarbeider.

Birger Bøe, sekretariatsleder av Opplæringsrådet for Flyindustrien, ORFLY, kunne opplyse at Opplæringsrådet har lagt ned et godt stykke arbeid med utarbeidelse av nye fagplaner tilpasset Reform 94 og kravene i JAR 65. Det ble på spørsmål fra NFO presisert at man hadde brukt de foreløpige definisjonene i JAR 65. Man regnet ikke med at disse ville bli vesentlig forandret. Hvis det kom endringer, ville disse bli implementert i de nye fagplanene raskt gjennom Opplæringsrådet. Det samme gjaldt for JAR 147 og kravene til Approved Maintenance Training Organisations. Hvorvidt de videregående skolene ville søke om JAR 147 approval, fikk jeg aldri noe konkret svar på. Skolene indikerte at de ønsket dette. En slik løsning støter på en del problemer, som det nok vil ta tid å få avklart.

Direktør i Luftfartsverket, Sverre Furuseth, orienterte om arbeidet i JAA med utarbeidelsen av JAR 65 Certifying Staff og JAR 147 Maintenance Training Schools. Her ble det tydelig avdekket at KUF ikke uten videre ville innordne seg JAR-systemet, da JAR var en forskrift og



Terje Lübeck fra Flyselskapenes Landsforening ledet konferansen

norske lover sto over forskrifter juridisk sett. JAR-bestemmelsene hadde ikke KUF noen innflytelse på, da de sorterte under Samferdselsdepartementet gjennom Luftfartsverket. Reform 94, derimot, var KUF's baby. Det kunne virke som om Samferdselsdepartementet og Kirke- Undervisnings- og Forskningsdepartementet burde ta seg en prat sammen.

NFO tillot seg å belyse manglende definisjoner for kompetansenivået på det personellet som skal arbeide i en Base Maintenance organisasjon. Dette er ikke beskrevet i JAR i dag. De definisjonene som de nye fagplanene er utarbeidet etter går jeg utifra er Knowledge Requirements for Line Maintenance, siden dette er de eneste requirements som er beskrevet i JAR 65. Muligens uttrykte undertegnede seg ikke presist nok, for jeg tror ikke mange skjønnte problemstillingen. Det skinte klart igjennom at både at enkelte i Opplæringsrådet og flyselskapene ikke ønsket noen offentlig fastsettelse av kompetansenivået i Base Maintenance. Holdningen var at dette måtte fastsettes av det enkelte flyselskap gjennom produktmanualer, training guides etc. Dette mener jeg strider imot grunntanken i JAA om en felles standard i Europa. Hvis hvert flyselskap selv skal definere sitt kompe-



Birger Bøe, sekretær i Opplæringsrådet for flyindustrien.

tansenivå for Base Maintenance, vil vi aldri kunne få en felles standard. Konkurransesituasjonen og kostnadspress vil da lett kunne resultere i kutt i opplæringskostnadene og ditto kompetansereduksjon. Den billigste løsningen blir et krav for å kunne overleve, og myndighetene vil ikke ha noe regelverk å henvise til for å kunne gi korreksjoner.

Videre fikk vi en orientering om den flytekniske ingeniørutdannelsen ved Høgskolene i Stavanger og i Agder. Som en kuriositet kan nevnes at ikke en eneste elev som hadde gått ut fra flyavionikklinjen ved Høgskolen i Stavanger hadde fått jobb i noe flyselskap. Heldigvis var elevene attraktiv arbeidskraft for andre arbeids-givere.

Etter lunsj tok vi fatt på korte foredrag som innledning til gruppearbeider. Vi ble delt inn i 5 grupper. Oppgavene var som følger:

1. Harmonisering av pensum, karaktersetting og sensur for skolene.
2. Samarbeid mellom skole og bedrift mht. utstyr til bruk i undervisningen.
3. Forholdet mellom skole og bedrift mht dialog og kontakt for utveksling av erfaringer, bl.a. om produktet som



Direktør i LV, Sverre Furuseth, orienterte om JAR-systemet. Fotos: Knut Grønscar

skolene leverer til brukerne.

4. Selskapenes prosedyrer for utplukking av lærlinger. Hvordan kan forholdene legges bedre til rette for at selskapene/ Luftforsvaret kan ta imot flere lærlinger.
5. Bør det arrangeres lignende konferanser fremover. Dersom nei, hvorfor? Dersom ja, hvor ofte? Innhold, deltagelse, ansvarlige etc. ?

Det vil gå for langt å kommentere alle gruppearbeidene. NFO vil få tilsendt referat fra konferansen inneholdende konklusjoner og forslag fra de enkelte gruppene. Disse vil selvfølgelig være tilgjengelige på NFO-kontoret for interesserte. Etter gjennomgang av gruppearbeidene var det evaluering av konferansen med derpåfølgende middag. FL/NHO skal ha all ære og ros for å ha tatt dette initiativet. Terje Lübeck loset konferansen gjennom på en grei og smidig måte. Jeg håper dette kan bli et årlig arrangement. Vi trenger det både for å kunne følge opp, og for å gjøre opp status for de tiltakene som ble fremmet, samt videreutvikle de kontaktene som ble knyttet under konferansen. Til slutt vil jeg på vegne av INFO få takke for invitasjonen. Bravo FL!

Knut Grønscar

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

Den nye, revolusjonerende **TELESKOPIske STIGEN**

Et uunnværlig hjelpemiddel for flyteknikere! Lengden kan varieres fra 0,72 til 3,81 meter, og den veier kun 8,5 kilo.

- Laget av solid aluminium • 10 forskjellige arbeidshøyder
- Typegodkjent • Lett å transportere • Lett å betjene
- Øker sikkerheten på arbeidsplassen din • Brannstigen
- Den enkleste og rimeligste spesialstigen på markedet!

Forhandler:



Postboks 700, Krossen, 4301 SANDNES
Tlf./fax: 51 62 41 65

a.s Kilco

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



KILFROST - produktene

Aviservæsker for fly -
smøreoljer og fett som
forhindrer ising -
fly - jernbaner - båter -
transportanlegg -
industri - kraner -
trykkluftanlegg og
verktøy -
borerigger - pumper
fryseanlegg - gjerdesager -
motorsager - slanger -
slangeklemmer - verktøy



Koksaverkstedet i 1998

Koksaverkstedets fremtid har i uke 43 fått den nødvendige media-oppmerksomhet. Med 35 års "fartstid" i selskapet, er interessen for ikke minst den norske del av selskapet tilstede – og man gjør seg sine betraktninger.

Fornebu blir lagt ned som hovedflyplass når Gardermoen åpner driften i 1998. Forutsetningene for vedtaket om å bygge ny hovedflyplass foreligger i Stortingsproposisjon nr. 90 av 1991–92, hvor også etterbruk av Fornebu blir behandlet. I selve vedtaket er ikke Fornebu omtalt på annen måte enn: "Selskapet (utbyggings-selskapet for Gardermoen) blir tilført statens del av verdiene på Fornebu". Totalarealet på Fornebu er på 3.100 mål; av dette eier Oslo Kommune 1.515,9 mål. Oslo Kommune har en klausul på denne eiendommen i avtalen av 1947, da Staten overtok Oslo Lufthavn således: "Hvis Staten skulle holde opp å bruke Fornebu til flyplass for trafikkflyging, kan kommunen kreve å få overdratt – eventuelt tilbakeskjøttet – uten avgift for seg de eiendommer med påstående bygninger med mur- og naglefaste innretninger, som er nevnt i paragraf 1".

Oslo Kommunes eiendom er stort sett det areal som ligger nord for RW 06/24. Av Statens eiendom er strandsonene på begge sider av den vestlige del av RW 06/24 naturvernområder. I tillegg er det bebudet at buffersoner vil bli innført for å sikre disse våtmarksområdene i fall flyplassen blir nedlagt. Den reelle verdien av Statens eiendommer som skal omsettes som bidrag til finansieringen av Gardermoen-utbyggingen er høyst usikker. Området er ikke en vanlig "råtomt". Store kostnader ligger i bare det å tilbakeføre grunnen til opprinnelig stand, slik at ny infrastruktur kan anlegges. Man skal videre legge merke til at det foreligger intet stadfestet vedtak om at Fornebu skal legges ned som flyplass.

Kompetansesenteret Koksaverkstedet med 450 høykvalifiserte arbeidsplasser må finne sin avklaring i forbindelse med flyttingen av hovedflyplassen. Følgende alternativer foreligger:

a) Flytting til Gardermoen. Dette krever investeringer på 200–400 mill. kroner.

b) Virksomheten flyttes til Arlanda/Kastrup. En mulig rasjonaliseringsgevinst for SAS. Tap av et betydelig kompetansesenter, samt 450 arbeidsplasser i Norge.

c) Nedlegging av all DC9 og MD80 overhalingsvirksomhet i Skandinavia. Kort og godt utflagging av lønnsom virksomhet.

d) Opprettholde Koksaverkstedet på Fornebu. Ingen nye investeringer er nødvendig. Den eneste forutsetning som må oppfylles er en rullebane for overføring av fly til vedlikeholdsarbeide.

Fra et norsk standpunkt synes valg av alternativ enkelt; faller alternativ a) kostbart, ligger alternativ d) der som et lønnsomt valg – og man opprettholder en nasjonal fordelingsnøkkel av virksomheten.

Gjennom årene har det vært situasjoner i selskapet som man aner har en parallell til diskusjonen om Koksaverkstedets fremtid. I 60-årene, da jet-alderen gjorde sitt inntog, ble et antall flysimulatorer kjøpt inn. Det var et sterkt ønske om å fordele disse på basene i Skandinavia, og i Oslo gjorde vi oss sterke forventninger om å få tildelt CV440-simulatoren. Dette ble diskutert i det vide og brede inntil dagen kom da en avgjørelse skulle tas. Ola ble spurt om hvor den kunne plasseres? Tja, det ble mumlet noe om at en tyskerbrakke kunne tilpasses formålet. Våre svenske venner, som bestandig har vært mer på "hugget", hadde brukt tiden vel, og bygget en flunkende ny simulatorhall fiks ferdig på Bromma med plass til både påtenkte og fremtidige simulatorer. Da var valget lett!

På Arlanda er en hangar i dag innredet med en hypermoderne dokk for DC9/MD80. Aner vi en parallell? Men på Fornebu ligger ikke bare dokker, men et helt verkstedkompleks fiks ferdig og betalt; det eneste som mangler er et politisk vedtak om en etterbruk av deler av flyplassen til det den egner seg best; nemlig nettopp til flyplass. Nå er det ikke til å unngå at man av og til kan bli overkjørt, men man behøver da ikke å legge seg ned midt i gata?

Ragnar Olsen
Pensjonert kaptein



Koksaverkstedet sysselsetter i dag 450 ansatte. Foto: Knut Grønscar

NAFs Bruktbilrapport '94: Toyota er best på kvalitet og driftssikkerhet.

Flest og færrest feil

Toyota Carina	1,9
Mazda 323	2,1
Toyota Camry	2,2
Honda Accord	2,3
Mercedes 230	2,3
Toyota Corolla	2,3
Volvo 240	2,3
BMW 5-serie	2,4
Honda Civic	2,4
Mazda 626	2,4
Nissan Bluebird	2,6
Mitsubishi Colt/Lancer	2,8
Mitsubishi Galant	2,8
Peugeot 405	2,8
Opel Vectra	2,9
Volvo 7-serie	2,9
Audi 100	3,0
Mercedes 190	3,0
Saab 900	3,0
Ford Scorpio	3,1
Opel Omega	3,1
Nissan Primera	3,2
Renault 19	3,2



Carina E

Toyota har alltid vært kjent for pålitelighet og driftsøkonomi. Noe som nylig ble dokumentert i den største bruktbil-testen som er gjennomført her i landet. Toyota Carina bekreftet vår posisjon med en førsteplass i NAF's Bruktbilrapport '94. Denne rapporten baserer seg på over 10 400 biler av årsmodell 1985 til 1991 som har vært nøye gjennomgått på NAFs over 40 testetasjoner det siste året.

Toyota Carina med færrest feil, og tre Toyotamodeller blant de seks beste. Det blir resultatet når egenskaper som innvendig plass, sikkerhet, delepriser, driftssikkerhet, feilfrekvens og brukerverdi legges til grunn.

 **TOYOTA**
KVALITET HELE VEIEN

Farnborough Airshow '94



Modifisert norsk F5B, Tiger PAWS.



SAS var godt synlige på Farnborough



JAS Gripen burde være et godt alternativ for Det norske Luftforsvare

5. til 11. september var Farnborough atter skueplass for et av verdens største flyshow. 664 utstillere delte på et 28.000 kvadratmeter stort utstillingsområde. Antall besøkende ble anslått til litt over 300.000, noe som gjør Farnborough til det nest største i denne sjangeren, etter Le Bourget.

INFO var denne gangen invitert over av Airbus Industrie. Dessverre tok det over tre timer å ta seg fra Heathrow til Farnborough i morgenrushet, slik at jeg hverken rakk pressekonferansen eller den tillyste lunsjen. Det er vel det eneste minuset ved dette airshowet, at det ligger noe utilgjengelig til. I alle fall hvis man skal ta seg til Farnborough fra Heathrow eller Gatwick.

Med 135 utstilte fly og 620 utstillere var det nok å velge i. Utstyrt med pressekort var det utrolige mengder med pressemeldinger og informasjon å hente i pressesenteret. Her var det pressekonferanser non stop, og man kunne bare velge ut hva det var en ville ta med seg.

Av de store nyhetene kan nevnes et nytt europeisk prosjekt kalt FLA. (Future Large Aircraft). Det var gjort mye gimmick ut av dette. En fullscale papp- og finermmodell var montert opp. Prosjektet tar sikte på å bygge en arvtaker til Herculesen. Min personlige mening er at FLA virker mer som et prestisjeprosjekt og at det hele virker temmelig dødfødt. Erfaringene med Eurofighter frister vel ikke akkurat til gjentakelse. Da virket Lockheed's nye C130-J, Hercules II, langt mer velfundert. Både FLA og C130-J tar sikte på å erstatte en mengde aldrende Herculeser rundt om i verden.

Ustilt var også en norsk F-5B. Det spesielle med denne, var at den var blitt utstyrt med samme type instrumentering som en F-16. Også throttle-systemet var gjort om til nær F-16 standard. 15 F-5'er er blitt modifisert, og har fått betegnelsen Tiger PAWS (program for avionics and weapon systems improvements). Denne modifikasjonen er langt billigere enn å kjøpe nye F-16 tosetere. I tillegg er flyene blitt utstyrt med siste nytt innen jamming, kalt SAMOVAR. Dette produktet er utviklet i Norge i et samarbeid mellom Forsvarets Forskningsinstitutt og Norsk Forsvars Teknologi. Det ble meldt om stor interesse for dette produktet.

Skuffende var det at verken Eurofighteren eller SAAB Gripen var til stede. Heller ikke B-777 dukket opp. Testprogrammene er så tidkrevende at produsentene ikke kunne ta dem ut for å ha de stående på utstilling.

På motorsiden utkjemper slaget mellom Rolls Royce, Pratt & Whitney og General Electric. Det ryktes at GE har økonomiske problemer, og ønsker å selge ut sin produksjon av jet motorer. Ikke minst utviklingskostnadene på GE90, som blant annet er tenkt brukt på B-777, har blitt formidable.

SAS stilte som vanlig med en felles stand for Component Maintenance, Flight Academy og Technical Academy. Det er viktig å markedsføre seg, og i allefall noen i firmaet har skjønnet det. Det var en jevn strøm av folk innom, og kontrakter ble undertegnet. Erik Andersen, General Manager Sales and Marketing for SAS Component, kunne fortelle at salget av komponent-vedlikehold går bra. Man har økt omsetningen fra i fjor med 15%. Nær 50% av alt arbeid i CM er nå Third Party Work (TPW). Markedet er tøft og kravene til raskere omløpstid er økende. De fleste komponenter garanteres i dag overhålt på 10 dager. Overhaling av bremses og brannslukningsutstyr garanteres ferdig på 5 dager. På sikt vil økt konkurranse kunne presse omløpstidene ned i kun 4 dager. Da må produksjonsleddene gires opp. Dette vil gjelde også for de komponentene som overhales i DC9/MD80 fabrikk på Fornebu. Forøvrig har Component åpnet et 24 timers servicesenter; noe kundene allerede har visst å sette pris på. Ellers kunne Erik Andersen fortelle at alt komponentvedlikehold nå flytter ut fra lufthavnsområdet og nedover Strandvej, i retning Globetrotter. (Rett over gaten for Allè Kroen.) Dette gir bedre og billigere lokaler. De gamle lokalene skal rives for å gi plass til den nye Øresundsbroen, samt ny terminalbygning på Kastrup.

Technical Academy med Søren Djerf kunne tilby en variert meny med tekniske kurser og opplæring. Hittil hadde han solgt opplæring til fremmede kunder for 5 millioner kroner. Forøvrig er jo Technical Academy i støpeskjeen for tiden, og en nærmere tilknytning til Flight Academy vurderes. Uansett hvilken tilknytningsform man til slutt bestemmer seg for, så vil et tettere samarbeid styrke begge parter.



Russerne var godt representert på Farnborough



Federal Express med prototypen på Airbus A300-F



Galaxy, verdens største transportfly.

Man vil blant annet kunne tilby fulle pakker med både teknisk og operasjonell opplæring; noe stadig flere av kundene nå setter som et krav.

SAAB Military Aircraft er dyktige i sin markedsføring av JAS Gripen. De legger ikke skjul på at Norge er et interessant satsningsområde. Gripen er fleksibel og dekker oppgavene som både jager, jagerbomber og rekognosering. Den er konstruert for å være like god til alle formål, sa Hans Berglund i SAAB Military Aircraft til INFO. Dessuten er den svært billig. I pris kan ingen konkurrere med Gripen. Med vår nære avstand til Sverige og et svensk medlemsskap i vestunionen, burde Gripen være et godt alternativ for det Norske Luftforsvaret.

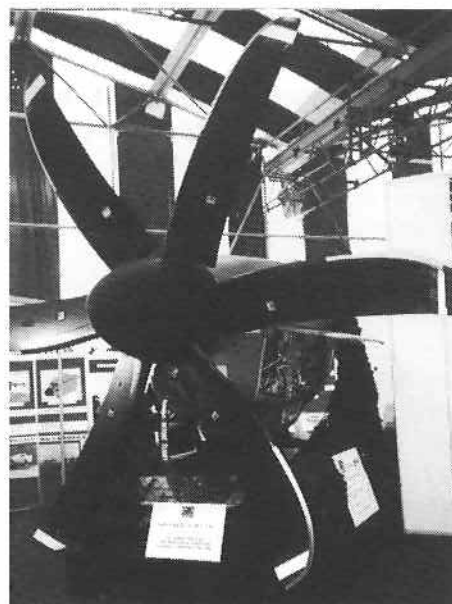
På utstyrssiden vakte Allied Signal's nye verradar berettiget oppsikt. Den kan

avsløre wind shear. Dette vil jo være et stort fremskritt fra dagens systemer som først varsler når man har fløyet inn i wind shear.

På flyoppvisningssiden fløy Airbus et fint show med en A340 og en A330. Ellers fløy russerne en meget god oppvisning med russernes svar på U2; et spionfly som nå ble markedsført brukt til å forske på forurensninger i atmosfæren. Flyet innehar 25 verdensrekorder, ble det opplyst.

Farnborough i år åpenbarte ikke de helt store nyhetene, men det var allikevel vel verd å ta turen over. Der er hav av utstillere og mye nyttig informasjon å ta med seg. Og til slutt vil jeg gjerne få takke SAS Line Maintenance som stilte flybilletter til disposisjon.

Knut Grønscar



Allison viste frem en modifisert Herkules-motor med en ny type propeller.
Fotos: Knut Grønscar

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



"I Go'stolen"

Vi innleder med dette en ny spalte i INFO, som har fått navnet "i go'stolen". Denne spalten skal ta for seg forskjellig litteratur som kan være nyttig, interessant eller lærerik for flyteknikere og andre INFO-lesere. Pieter Doyer er initiativtaker til denne spalten, og han er først ute i julenummeret av INFO:

AKTUELL BOK: "Blind Trust" av John J. Nance

Fra "Go'stolen" vil jeg gjerne fortelle litt om en bok som jeg fikk høre om av en pilot for noen år siden. Det viste seg å være en amerikansk bok som jeg måtte bestille. Tittelen er "Blind Trust", og den er skrevet av John J. Nance. Videre er den publisert av Quill William Morrow forlaget i New York, og den har ISBN nr. 0-688-06967-3. Den kostet kr 180,- for en "paperback"-utgave, og jeg mener at dette er vel investerte kroner, hvis man på en spennende måte ønsker å lese om hvordan dereguleringen i Amerika har foregått – og fremdeles har en dårlig effekt på sikkerheten i alle ledd i luftfarten.

Boken er skrevet av en pilot, og den tar for seg temaet "Pilot Error". Han beskriver

omstendigheter som til slutt fører til en ulykke av den type som ofte blir regnet for å være "Pilot Error". John J. Nance har etterforsket mange flyulykker, blant andre ulykken med Air Florida som havarerte i Potomac River, Eastern Airlines' rute 401 som krasjet i Everglades, kollisjonen mellom Pan Am og KLM på Tenerife – og han var med i etterforskningen av kollisjonen mellom TWA og United over Grand Canyon så langt tilbake som i 1958. Han har beskrevet og analysert disse flyulykkene for å gi informasjon som kan få ledelsen i flyselskapene til å forandre på en del feilbaserte prinsipper og metoder som de bruker i den daglige driften. Han håper på denne måten å kunne bidra til å bedre flysikkerheten.

Måten han beskriver alle omstendighetene som til slutt fører til selve ulykken på, er

gripende. Man føler at man er tilstede i cockpiten og ser for seg hva som foregår der. John J. Nance har klart å skape denne gripende atmosfæren ved å bruke den amerikanske havarikommisjonens rapporter (NTSB = National Transportation Safety Board), CVR og FDR-avspillinger, og i noen tilfeller har han hatt samtaler med overlevende, øyenvitner og andre involverte personer. Forbausende mange ulykker skyldes i utgangspunktet at ledelsen i de involverte flyselskapene ikke hadde tilrettelagt rutineene tilstrekkelig for å sikre et høyt sikkerhetsnivå. Årsaken til dette lå først og fremst i at selskapene hadde dårlig økonomi.

"Blind Trust" er på mange områder en interessant og spennende bok, og jeg vil på det varmeste anbefale boken ikke bare til dere som arbeider på det tekniske plan, men også til flygerne og ledelsen i flyselskapene.

Pieter Doyer
NFO avd. Braathens SAFE



NORTH AMERICAN
INSTITUTE OF AVIATION



SCHOOL OF FLIGHT AND AVIATION MAINTENANCE TECHNOLOGY

CONWAY-HORRY
COUNTY AIRPORT

POST OFFICE BOX 680
CONWAY, SC 29526, USA

(803) 397-9111
(803) 626-3434

REPRESENTATIVE :

AVIMAR CONSULTANTS A/S
Oksøyveien 14
P.O.Box 206
N-1330 OSLO LUFTHAVN
Norway

Phone: (47) 67 58 68 12
Fax: (47) 67 53 77 94



VI TILBYR "FAST-TRACK"-KURS - FAA A&P MECHANIC LICENSE
Kurset går over to uker i Conway, South Carolina, og er beregnet på erfarne flyteknikere og mekanikere. For ytterligere informasjon; kontakt Trond Larsen på tlf: (47) 67 58 68 12 eller telefax: (47) 67 53 77 94.

VÅR SKOLE HAR MER ENN 22 ÅRS ERFARING I UTDANNELSE AV PILOTER OG TEKNIKERE/ MEKANIKERE

Nytt fra Fred. Olsens Flyselskap

Planlegging og forberedelse i forbindelse med DASH-8 er nå i full sving. Den nye kontrakten er basert på en leieavtale, og vil strekke seg over 15 år. Luftfartsverket er eiere, mens FOF vil stå for den daglige, operative drift, samt ivareta det flytekniske vedlikehold i tiden fremover. Dette kommer til å skje i samarbeid med Widerøes tekniske base som skal hjelpe oss med de tyngre løftene. Vår ingeniørvdeling er hovedansvarlig for vedlikeholdsunderlaget, og er i disse dager travelt opptatt med å utarbeide Maintenance Schedule. Mange hensyn og detaljer må løses underveis, slik at krav fra myndigheter og fabrikant tilfredsstilles, samtidig som kunde og utnyttingsgrad på beste måte blir ivaretatt.

Kurs og opplæring foregår hos Widerøe i Bodø. To teknikere fra FOF er for lengst i gang med typekurs, og forventes tilbake i desember som de første med sertifikat på flyet. I tillegg har vi i perioden hatt personell innen elektro, avionic og motor på opplæring. På dette grunnlaget regner vi med å være godt rustet og vel skodd til å takle starten en gang ut på nyåret 1995.

Frakt og distribusjon er fortsatt på vei opp og markedet skriker etter fly. For selskapet innebærer dette at våre seks fraktere ønskes operative og i drift så fort som mulig; en oppgave som kan bli vanskelig å etterkomme. Vi er for tiden inne i en periode med tungt vedlikehold på våre fly, og planlegging og resultat blir ikke alltid slik man på forhånd kunne ønske. I tillegg har vi nettopp fått presentert forandring i ruteoppbygget, som skaper ekstra problemer for oss. Dette er foreløpig å anse som en prøveordning fra vår operatørside, men høyst sannsynlig vil de fortsette med BO-727 på Oslo. Dermed blir Göteborg det nærmeste sted for å utføre linjetjeneste. Hverdagen er dermed ikke lenger som den var for våre teknikere. Under vanskelige arbeidsforhold har de et strev med å holde flyene i orden. Mer egnede forhold får man håpe på etterhvert. Større tekniske problemer som motorskift etc. må ferges til Fornebu for reparasjon og utbedring. Selskapet opererer for tiden med to fly for KLM, tre FOF-maskiner pluss wet lease av en dyr amerikaner går for DHL.

Selskapet har i høst hatt besøk og vært gjenstand for den første inspeksjon etter at selskapet ble godkjent etter JAR 145 i januar i år. Medlemmer av MAST-teamet, som er en sammensatt gruppe fra forskjel-



*Det synger på siste verset for HS'en i Fred. Olsen. Dash-8 ligger i løypa.
Foto: Sverre Mauroy*

lige land, ble assistert av Luftfartsverkets egne representanter under sin befarung. Selv om vi møtte vel forberedt til saken, kunne allikevel teamet avsløre og påpeke forhold som de ikke helt var fornøyd med. Skal man gjøre opp status etter første inspeksjon, må man nok legge seg hardere i selen for ettertiden. Karakter må allikevel kunne sies å bli tilfredsstillende.

I løpet av året har selskapet styrket sin bemanning på flere felter. En lenge savnet funksjon er på plass da stilling som undervisningsleder har vært utlyst og besatt. Vedkommende vil få ansvaret med planlegging og koordinering av kurs og opplæring for både flygere og teknisk personell. Hangar og verksteder er i den

senere tid også styrket ved ansettelse av flere dyktige fagarbeidere og teknikere.

Til slutt er det verd å merke seg at det i nær fremtid vil skje forandringer i ledelsen i FOF. Nåværende teknisk sjef (Rolf Kummeneje) fratrer for oppnådd aldersgrense, og hans etterfølger (Bjørn Finstad) vil allerede være på plass i desember. Samtidig har styret i Fred. Olsens Flyselskap ansatt ny direktør, som vil tiltre vårparten 1995. Vår trofaste direktør (Alex Lange) velger da å trekke seg tilbake og overlate sin plass til Fredrik Hirsch som ny administrerende direktør for selskapet.

Sverre Mauroy



a/s edb

Sertifisert etter NS-ISO 9001

Microsoft Solution Providers,
Autorisert Kurs Senter

- Introduksjon til PC/Windows
- Tekstbehandling
- Regneark/grafikk
- Databaser
- Operativsystemer

**STØRST
PÅ PC-KURS**

Full garanti

Ring Anny
22 72 80 00

As the person responsible for pilot and cabin crew training within your airline, you are most definitely in the hot seat.

Your job is to keep everybody well trained and fully certified, and we don't blame you if you feel as if everyone is going away to school all the time.

Empty seats cost money.

But not everybody can since someone has to be there to take the pilot's seat. Otherwise planes won't take off, and money won't come in.

What you obviously need is a partner who at the same time gives you high quality training with more time efficiency than anybody else. Through understanding your priorities.

How fortunate you should happen to be reading this advertisement. SAS Flight Academy is exactly such a partner.

We have all you could possibly need for pilot, cabin crew, and maintenance training under one roof. Plus a restaurant, a pub, and recreational





facilities in the very same house. Across the street we even have our very own hotel.

Everything is located within five minutes of the Arlanda Airport.

Our facilities include a total of 13 Full Flight Simulators for 10 different aircraft types. With these

Especially two of them.

as well as with Computer Based Training programs and Cockpit System Simulators we offer everything from ab initio to recurrent training. All training facilities are accessible 24 hours a day to give you the most time-efficient training program. (Why bother with jet lag,

when you can stay in your own time zone?) And no matter what your requirements are you will find that our instructors live up to the highest possible standards.

Come to Stockholm and get the utmost in quality and time efficiency from a partner who really knows your situation.

Give us a call today at (+46) 8-797 42 42. The timing for it seems exactly right.

 **SAS**
FLIGHT ACADEMY

In time you'll discover the difference.

Nytt fra Braathens SAFE

Høsten er godt i gang og et nytt år er like rundt hjørnet. Mon tro hva året 1995 vil bringe?

Arbeidsmengden ved Tekniske Avdeling utover høsten synes å være god ved alle avdelinger. Utover vinteren er det for øyeblikket noe ledig kapasitet på flyinspeksjonssiden. Håpet er at hullene tettes igjen. Høsten har gitt en del arbeid for eksterne kunder som ILFC (International Leasing Comp.), hollandske Transavia og svenske Nordic East på B737-siden. Braathens SAFE's siste B737-200 ble overtatt av ILFC, den gikk videre til TACA, El Salvador, i midten av oktober måned.

Nordic East var her med SE-DLP (eks. LN-SUP) for utførelse av AD-notes angående ageing aircrafts. Flyet er nå 25 år gammelt, og har ca. 68.000 flight cycles. Strukturmessig så flyet noenlunde bra ut, men resten var det så som så med; totalt nedslitt spør du meg. Det var mang en BU-tekniker som fikk problemer med signaturen sin på visse B-sjekk items; man måtte se i gjennom fingrene med mange ting en ønsket å snagge. Det ligger helt på

kanten av hva en kan forlange av en flytekniker. Utstedelse av Certificate of Release to Service (CRS) måtte Nordic East selv kvittere for sammen med B-sjekken. I følge opplysninger fra vår markedsavdeling for teknisk salg, er flyet ventet tilbake utpå vinteren/våren for D-sjekk. Jeg håper vi har nok snagrecords for den jobben – for den jobben blir omfattende. Er dette prisen vi skal betale for fri konkurranse?

Stemningen ved Heavy Maintenance på gulvnivået er ikke den aller beste for tiden. Fokusering på liggetid, skiftordninger og ansettelsesproblemer gir ikke de beste arbeidsforhold. Snarere gir de grobunn for mange unødvendige rykter som er svært vanskelig å avlive. Vi håper at de ansvarlige snart fanger opp noen av de ballene som svever rundt, og finner den rette hyllen til disse. Kanskje kan den gamle spirten komme tilbake, men det er vel tvilsomt. Fokusering på liggetid ved C-sjekker er blitt alfa og omega. Man har sammenlignet med andre, uten å ha tatt størrelsen på arbeidspakken som helhet med i bildet. Nylig innhentede anbud på en B737 C-sjekkepakke hos andre europe-

iske maintenance baser viser at vi ikke er dårligere enn disse – snarere tvert i mot. Før hørte vi at en god C-sjekk, hvor flyet gikk uten store problemer til neste C-sjekk, det vil si ca. 3.600 flighthrs. eller 7.200 flight cycles, var totalt sett det beste for selskapet. Denne teorien synes å være forlatt nå. Kan det være den innførte økonomiske resultatstyringen av avdelingene som gjør sitt utslag?

På undervisningsfronten går imidlertid brush-up kursene sin gang. Et Fokker 50 kurs er også startet opp.

Årets høstfest ble avviklet med et gedigent hangarball i H6B en lørdagskveld i begynnelsen av oktober. Ikke alle likte denne form for høstfest, men det blir rapportert om mye folk og godt humør.

Så kan vi til slutt gratulere våre 5 sist ankomne flyteknikere med ansettelse på sine sertifikater, skjønt ansettelsen satt langt inne. De har allerede gjort god nytte for seg.

Jan Kr. Langebro



Er ikke dette litt i sisten liten?

Reisebrev fra United Airlines og British Airways

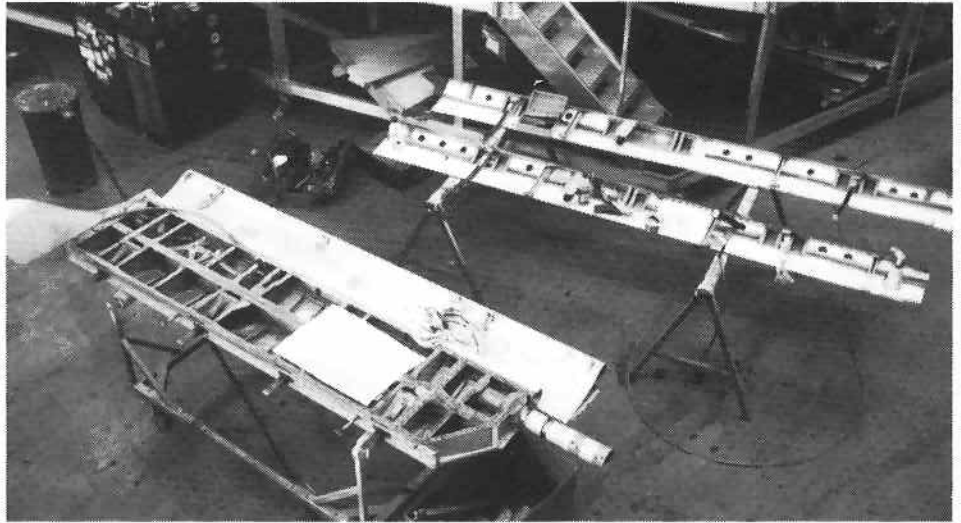
Med bakgrunn i alle påstander om at alle gjør en raskere og billigere C-sjekk enn oss på B737, ble undertegnede med på en studietur til United Airlines og British Airways som fagforeningenes representant. Fra selskapet deltok diverse produksjonssjefer.

Besøket startet hos United Airlines ved deres nye vedlikeholdsbase i Indianapolis i staten Indiana. Her er under oppføring seks hangarer for C- og D-sjekker på B737 og B757. Hver hangar er delt i to dokker – fysisk separert fra hverandre, hvorav 11 er beregnet på B737. Alt skulle tilrettelegges for rasjonell drift. Man hadde tatt en hangar i drift uten at kontorer, bakverksteder etc. var ferdige. Innflytting var planlagt i oktober d.å., men man ble presset til oppstart i mars-april d.å. Vi var der i siste halvdel av august.

Alle dokkseksjoner er takmonter, og det virket kaotisk uten fly, men effektivt og ryddig med fly. Arealmessig er dokkene store i forhold til hva vi har. Det blir et imponerende anlegg når det blir ferdig utbygget. For å trekke til seg arbeidsplasser hadde Indianapolis og staten skutt inn 300 mill. US\$ i prosjektet. United hadde skutt inn 500 mill. US\$. Teknikere ble rekruttert fra hele Uniteds nett på frivillig basis.

Man jobbet her tre skift à 8,5 timer 7 dager i uken. Hvert skift besto av ca. 50 personer, hvorav 38–40 alltid var på jobb. Resten hadde enten ferie, skiftfri eller annet fravær. Det var lagt stor vekt på allsidighet blant teknikerne. Hver dokk var da oppsatt med ca. 150 mann. Planleggere og ingeniører deltok også på skiftene.

Dette var nytenkning fremfor det systemet man brukte i San Francisco, hvor man opererte med mer spesialister, ble det sagt. TAT eller "turn around time" er hovedmålet. For 1C og 2C er den 2,5 døgn eller 7 skift. For 3C og 4C er tiden 3,5 døgn. C-sjekk pakken besto av Boeing MPD tilpasset United, med maksimum tillegg av arbeide på 100 manhrs. Større komponentskifter som gear, motorer etc. ble ikke akseptert. Flyene ble rutet inn ekstra eller flyttet fra C-sjekk dokka om nødvendig etter endt sjekk. Det ble presisert at tilstedeværelse av planlegger og ingeniører hele tiden er en forutsetning for at opplegget skal lykkes. Det ble satset mye på at all informasjon til teknikerne skulle være tilstede ved hver planlagt arbeidsoperasjon. Det vil si at behovet for å gå og lete i Maintenance Manualer etc. kun



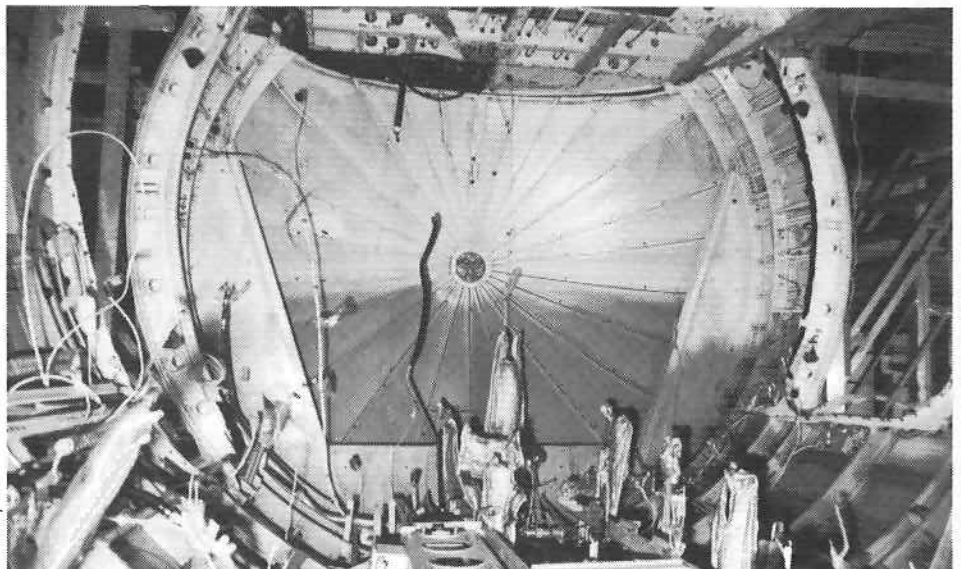
Overhaling av flaps og slats

gjaldt uforutsette ting.

Etter ca. 1,5 døgn dro vi så videre til San Francisco via Minneapolis. Man jobbet her etter et mer tradisjonelt mønster. Folk var mer spesialisert og roterte mer i mellom dokkene. Målet her er også TAT, arbeidsmengde og manpower deretter på C-sjekknivå. D-sjekknivå fikk tillegg av alle S, B og T.O's som skulle utføres. Her gikk man to skift 5 dager i uken. Lørdag og søndag ble brukt til overtid dersom behovet tilsa det. Her er det også lagt vekt på at planleggingsfasen mellom ingeniørseksjonen og planleggingen fungerte

tilnærmet 100%. Dette skulle fjerne plunder og heft under selve arbeidet.

Vi var heldige og fikk sett store deler av San Francisco på ettermiddagen og kvelden, da vi disponerte bil og en dyktig sjåfør. En god del severdigheter fikk vi med oss. I alt en trivelig by i fint sommervær, så å komme tilbake hit med bedre tid hadde ikke vært å forakte. Kvelden ble avsluttet med en bedre middag på et trivelig sted ved sjøen utenfor flyplassen. Absolutt en trivelig tur sett fra mitt ståsted, selvom man blir sliten av å sitte over 30 timer på flyet i løpet av 5–6 døgn.



Bakre trykkskott

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



BA-besøket

Uken etter bar det avsted til British Airways på Heathrow. Resultatet ble stort sett det samme som hos United. Turn around time høyt prioritert på C-sjekk-nivå. BA bygget også sine sjekker på Boeing MPD underlag for B737. Deres C-sjekk er delt i 6 parter som tas sammen med 2 B-sjekk, det vil si en part pr. 2B. De er da ferdige med sin C-sjekk i løpet av 6 stk. B-sjekker eller ved 3600 t. Liggetiden er to døgn med tre skift med ca. 20 mann. Det er imidlertid ekstra liggetid for ekstra arbeid. For en kunde ville C-sjekkpakken ta ca. 5 døgn på to skift.

Konklusjonen etter disse to turene er at "turn around time", eller TAT, er deres styrende parametre. Alt ekstra arbeid som ønskes utført gjøres enten som separate arbeidsoppdrag med ekstra hangarbesøk, eller utføres ved høyere sjekker; det vil si D-sjekk eller så. Spesielt hos United ble det sagt at manpower styres av TAT, så det var bedre med for mye enn for lite folk.

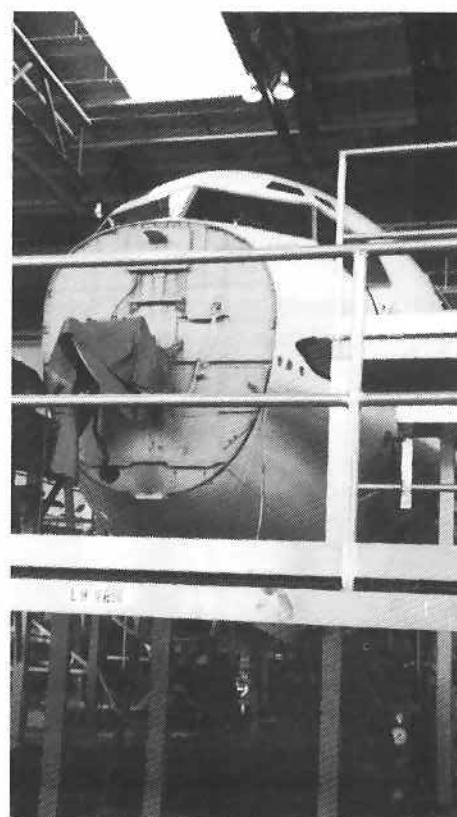
og cycles i forhold til 1 til 1. Hos oss er forholdet 1 til 2, noe som igjen betyr at vi har større slitasje på gear, flaps og andre vitale deler enn hos dem. Videre ble det fra begge presisert at alle ting som er "nice to have" nå ble kostnadsbelagt rette avdeling og ikke belastet maintenance. For det var der som her at man uttalte at vedlikeholdet var for dyrt.

Hos oss er det arbeidsmengden som styrer liggetiden, og det er ikke uvanlig at det er mellom 700 og 1000 manhrs. i ekstra arbeide utenom C-sjekkpakken. Videre er ikke vi flere folk enn et skift hos United. Vi bruker derfor 8 til 10 dager på 2C eller 3C på 1,5 skift. I tillegg skiftes alt av komponenter som må skiftes, det være motorer eller gear. Vi satser også på at flaps og gear skal holde i 3600 timer eller over 7000 cycles uten for store problemer i løypa.

Så hele påstanden om at vi ikke er nok effektive koker ned til hvilke mål man ønsker å arbeide ut ifra.

Både United og BA har et forhold i flytid

Jan Kr. Langebro



Boeing 737 i dokk.

Utestasjonering

Utestasjonering er ikke bare en dans på roser; det er også et liv i sus og dus.

Slik var virkeligheten for meg og min familie de første månedene etter at jeg hadde fått stasjonering i Aberdeen (ABZ) i mars 1993. Vi var i stor grad på ferietur denne tiden. Alt var nytt og spennende. Men etterhvert kom virkeligheten snikende inn bakdøren, akkurat slik vi hadde lært på SAS' kulturkurs. Det var merkelig hvor godt de visste hvordan vi kom til å reagere etterhvert som tiden gikk. Instruktørene på dette kurset visste hva de snakket om, og det skremmer meg litt, for de fortalt at det kunne være tøft å komme hjem etter endt stasjonering. Det verste ved å komme hjem, var i følge dem, at ingen gadd å høre på alle de fantastiske historiene du kunne fortelle fra utlandet. Det blir nok en tøff tid for meg, slik som jeg elsker å prate.

Livet har forandret seg mye på det halvannet året vi har vært ute. Barna mine på 4 og 6 år snakker flytende skotsk, og retter på oss til stadighet. Vi har fått andre matvaner og nye venner, og mange overnattingsbesøkende fra Norge.

Jeg trodde jeg hadde satt meg grundig inn i hva en utestasjonering ville innebære rent faglig, men overraskelsene sto etterhvert i kø. Den største, men ikke så overraskende forskjellen fra et teknikerliv på Fornebu, var å være helt alene med alt ansvaret og arbeidet som stillingen bød på. Her er det ingen som maler tauestaget eller reviderer bøker for en. Heller ingen som utarbeider vaktplaner og tar vårrengjøring på lageret.

Og skulle du glemme å etterbestille setetrekke eller sende torquemeteret til inspeksjon, har du kun deg selv å skyld på. Ingen inspektør kommer heller kjørende i Volvoen sin for å hjelpe til når alt går til h..... . Dette var oppgaver jeg var vel forberedt på å ta, men som er ganske tidskonsumerende. De punkterte raskt myten om at små stasjoner ute kun består av "et par PFC'er" før man kan reise hjem og kose seg.

Det jeg derimot ikke var så klar over, var hvor raskt innlært kunnskap sviner når man ikke har "on the job training". Siden jeg forlot Fornebu i mars '93, har jeg kun tatt fem PFC'er på MD80. Jeg har derfor funnet det nødvendig å sette meg ned og lese skolebøker og AOM'er for å holde kunnskapen noenlunde vedlike. Det er kjedelig og det tar mye tid. En annen ting jeg savner, er kontakten med et fagmiljø, hvor snag og faglige problemer kan diskuteres. Jeg har derfor vært en flittig bruker av telefonen til kollegaer rundt om i SAS-systemet. Dette har på en måte kompensert for det faktum at jeg ikke har kollegaer på stasjonen.

SAS er den eneste DC9/MD80 operatøren i Aberdeen, og det synes jeg er interessant med tanke på innføringen av en eventuell pilotsjekk. Hvis SAS innfører pilotsjekk, blir antagelig Aberdeen en av de første stasjoner denne blir innført på. Jeg tok derfor for meg samtlige SAS flighter til ABZ gjennom et år, og fant at 8,5 % av disse hadde no-go snags. Jeg forventer selvfølgelig at det fremdeles vil være ca. 8,5 % no-go snags etter en eventuell

innføring av pilotsjekk. Hvis ikke så skjer, har enten høyere makter lagt sin beskyttende hånd over SAS, eller så jukses det over en lav sko. Disse 8,5 % kan skaffe SAS mye hodebry, i og med at noe så trivielt som det å bytte en downlock spotlight-pære krever at det sendes en mann fra SVG eller LHR til å utføre jobben. Men dette har vel økonomene full oversikt over.

Med de raske forandringene som SAS i disse dager gjennomgår, lever jeg som om min siste stasjoneringsdag skulle være i morgen: Jeg storkoser meg! Aberdeen er en flott by å bo i. Den har småbyens sjarm, samtidig som den kan by på shoppingmuligheter slik man opplever i de større byene i Storbritania. Forretninger, puber og restauranter ligger plassert langs Union Street, som er byens hovedgate, og alt er ikke lenger fra hotellet enn at man kan gå hjem etter pubunden. Området rundt byen er også vel verd et besøk. Her finnes muligheter for laksefiske, golf og flotte turer i fjellet. De mange slottene konkurrerer med whisky-distilleriene om turistene, og de er alle et besøk verd.

Aberdeen ligger ikke mer enn 50 minutters flyging fra Stavanger, og selv om vi her borte ynder å fortelle hvor bra våre flighter gjør det, er det ikke til å komme fra at den sjelden er fullbooket. Så de vanlige plassproblemene som man kan oppleve til London ser vi sjelden. Jeg regner derfor med å se mange av dere på shopping her borte senere!

Odd Nøttestad ABZOM



Klar for retur fra Aberdeen – on time. Foto: Odd Nøttestad



OY-KGS på tarmac i Aberdeen



En god kommunikasjon med skippern er viktig



Det er et godt team-work på en liten stasjon



Trafikken på Aberdeen er i stadig vekst



Det er ikke alltid det er så fint vær i ABZ



Hva med litt jule-shopping i Aberdeen? Fotos: Odd Nøttestad

Christmas
shopping

IN

Aberdeen!

ACCESSIBLE!

GREAT VALUE!

GREAT FUN!

ABERDEEN IS AN IDEAL SHOPPING DESTINATION, with a compact, well-stocked centre. Union Street, the heart of Aberdeen is a kilometre long stretch of Christmas gift ideas from quality independent shops, and a wide selection of Britain's finest chain stores.



THREE INDOOR SHOPPING CENTRES

close to Union Street guarantee relaxed shopping, whatever the weather.

As Europe's oil capital, Aberdeen has an exciting cosmopolitan atmosphere with comprehensive shopping facilities to cater for its

local and international residents. Whatever you have on your Christmas shopping list, you are more than likely to find in Aberdeen and at great value for money prices.

For example Computer Games from £19; Sega Supernintendo from £39; Levi 501's from £45; Best Beef from £9 per kilo.

YOU'LL FIND QUALITY HOTEL accommodation, a West End-class theatre, first class restaurants and friendly pubs in the city centre, all within a few minutes' walk of the main shopping centre. Aberdeen is easy to get to, with frequent direct flights from Norway (SAS and Air UK), and you'll find availability is usually good.

FAX US TODAY FOR YOUR FREE CHRISTMAS SHOPPING INFORMATION PACK

– we look forward to welcoming you to Aberdeen and Scotland soon!

FAX: 095 44 224 644822.

Aberdeen's leading shoe shop.

We stock men's and women's quality shoes, boots, handbags etc. By Bally, Barker, Gabor and other top quality continental makes.

Visit us – just off Union Street.

Hamish Munro

19-25 THISTLE STREET
ABERDEEN TEL: 095 44 224 641388

Good prices, superb quality
lambswool and cashmere
clothing for men and women.
Home of the famous Crombie coat.
Open every day.
No.25 bus from city centre or
Brentwood Hotel.

Crombie Woollen
Mill Shop & Visitor
Centre, Grandholm Mills,
Woodside, Aberdeen
Tel: 095 44 224 483201

Aberdeen City Centre Association invites you to Christmas shopping in Aberdeen

SUNDAY SHOPPING & SUNDAY FUN!

Most city centre shops open every Sunday until Christmas. Union Street pedestrianised with entertainment, children's rides, flight simulator, clowns, face painting and much more! Animated displays in the Bon-Accord Centre.

The St. Nicholas Shopping Centre in the heart of Aberdeen

20 top name shops with just about everything you need including fashions, jewellery, clothing, perfumes, Post Office, electrical goods, gifts, flowers, books, video films, shoes.

Large range of technical clothing in Gore-tex for ski-ing and snowboarding, also casual clothing from Drizabone, Quicksilver, Oxbow, Gotcha. Shirts from £40, jackets from £90. Extensive range of Timberland boots for men and ladies prices from £80.

Ski Snow Shop
80 Huntly Street, Aberdeen.
Tel: 095 44 224 633533

Special weekend rates

Double Room £20 PER PERSON PER NIGHT

Single Room £30 PER PERSON PER NIGHT

price includes full breakfast.

Located in city centre, ideal location for shopping, theatre, entertainment. 65 bedrooms, all with private bathroom.

The Brentwood Hotel

101 Crown Street Aberdeen Tel: 095 44 224 595440
Fax 095 44 224 571593

Svar til NFO/Heine Richardsens artikkel i INFO nr. 3/94:

"Kvalitetssikring, hvem gjør hva?"

RII-konseptet har vært gjenstand for mye diskusjon og frustrasjon i produksjonsapparatet siden prosjektet startet høsten 1993. Heine Richardsens spørsmålsstilling er svært relevant, sett mot den utviklingen prosjektet og implementeringen har hatt med det omstridte "chessboard".

Det som i første rekke finnes noe mangelfullt i Heines artikkel, er de forutsetninger og mål for RII-prosjektet som ble lagt til grunn ved prosjektets start. Før aktivitetene ble igangsatt i fjor høst ble følgende adressert: Definisjon av RII og "Safety of the aircraft" mot kvalitet i driftssammenheng. Dette er etter min mening viktige parametre for å vurdere den situasjonen Heine beskriver, samt den videre utviklingen i RII-konseptet.

Med bakgrunn i Advisory Circular AC 120 16C, er ansvaret for RII-krav lagt til engineering for de systemer/områder som baseres på design og på produksjonen for de som baseres på kvalitet i driftssammenheng. Engineerings ansvarsområde dekker de systemer/områder som med utgangspunkt i flyets design, er av en slik kategori at flyets sikkerhet blir satt i fare ved alle mulige tenkelige feil. Det vil si analysen går utover det man i produksjonssystemet har erfaring med angående kvalitet på utført arbeid. Disse RII-kravene vil i

prinsippet alltid være tilstede under forutsetning av at system design ikke endres. Produksjonens ansvarsområde gjelder de systemer/områder hvor man erfaringsmessig har mulighet for driftsproblemer etter inngrep i flyet. Disse RII-krav berører nødvendigvis ikke flysikkerheten, men kan være overlappende med engineerings RII-krav.

Dette var utgangspunktet for RII-prosjektet. Det såkalte "minimum safety chessboard" ble utarbeidet av engineering og satt ut i et revidert chessboard. Produksjonen (QI) var involvert på lik linje som engineering, og hadde som oppdrag å definere krav for å utfylle konseptets kvalitetskrav mot driftssiden. Problemet som tydeligvis oppsto, var hvordan det nye konseptet skulle administreres mot driften, og dette var, etter min mening, i utgangspunktet problemet som forplantet seg videre ikke bare i produksjonsmiljøet, men også innen engineering, TQ osv.

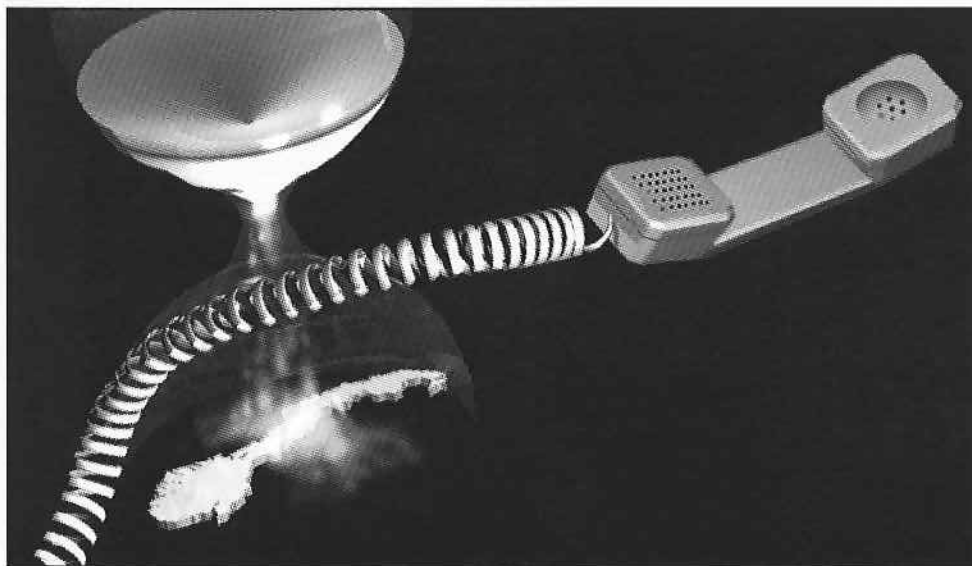
For DC9/MD80 ble dette mest merkbart i og med implementering av nytt maintenance program. Jeg vil understreke at det er ingen sammenheng mellom igangsettelse av RII-prosjektet og implementering av nytt MP. Etter engineerings definisjon av RII, var det uklart hvordan total-konseptet skulle administreres, og nye jobcards på DC9/MD80 ble utarbeidet i henhold til nytt chessboard. I august ble revisjon av kortene til eksisterende chessboard igangsatt, og de er per skrivende dato i henhold til gjeldende TDH.

I august ble hele RII-problematikken tatt opp igjen i et bredt fora i regi av STOMS med alle funksjoner representert, og det ble besluttet at policy rutiner skal sees gjennom på nytt, samt at engineering og produksjonskrav skal administreres gjennom RII-konseptet, styrt av et RII-review board bestående av produksjon og engineering representanter. Dette vil styre utviklingen av RII i kontrollerte former til et konsept til det beste for selskapet.

Einar Evju
OSLTK-H



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

SAS trakk RII-kontrollsystemet tilbake

Det satt langt inne men til slutt måtte teknisk sjef bite i gresset. I en telex datert 16. september ber teknisk sjef om at RII (Required Inspection Items) kontrollsystemet tilbakekalles. Det sier sitt at SAS først gjorde dette etter at myndighetene hadde forlangt det. Det er spesielt at myndighetene først ikke godkjenner et

kontrollsystem og så må be om at det systemet de ikke har godkjent må bli trukket tilbake. Den svenske prosjektlederen finnes forøvrig ikke lenger i firmaet.

Nå er det opprettet en ny RII arbeidsgruppe som skal se på og utarbeide et nytt

endringsforslag. I gruppen sitter bl.a. Erik Throndsen fra Line ledelsen. Det har så langt vært avholdt to møter. Ingen brukere er tatt med i arbeidsgruppen. Kanskje får vi forslaget til høring hvis vi er heldige.

Knut

Vår holdning til lover, bestemmelser og vår arbeidsgiver

Fra tid til annen oppdager man at noen gjør ting som ikke virker gjennomtenkt. Som kjent er det en del operatører som ikke har teknikere der de flyr. Disse baserer seg på et Pilotsjekk-konsept; ved feil på flyene lener disse seg på assistanse fra de teknikerne som måtte finnes på stasjonene. Av denne grunnen kan de operere med svært lave priser, gjennom å slippe investeringer på teknisk personale, utstyr, utdanning osv. KONKUR-RANSE???

Som teknikere skal man være svært oppmerksom på de plikter og rettigheter man har overfor myndighetene, egen arbeidsgiver, samt kollegaer.

Myndighetene: Ved å gjøre feilsøkning og feilretting på fly der man ikke har de nødvendige sertifikater, bryter man en rekke lover og bestemmelser.

Arbeidsgiver: Det er ikke tillatt å arbeide på andre selskapers fly uten en godkjenning/aksept fra eget selskap. Ref. dine

ansettelsesvilkår.

Kollegaer: Det er illojalt overfor kollegaer både i og utenfor NFO å operere uten godkjente papirer/autorisasjoner. Man er i realiteten med på å grave sin egen grav.

Man må derfor tenke seg nøye om før man assisterer andre operatører, spesielt småselskaper, som opererer uten egne teknikere utenfor egen base.

Heine Richardsen

PC-KURS

Vi har for tiden PC-kurs til kampanjepriser:

PC Innføring
MS Windows
MS Word
MS Excel

– Intensivkurspakke på 36 timer til kr. 3.950,-. Kurset inkluderer lunsj/kaffe og kursdokumentasjon fra Halden Dataservice AS.

Bedriftsinterne kurs hos kunden eller i våre lokaler. Andre kurspakker settes opp etter ønske. Vi står til Deres rådighet for ytterligere informasjon og pristilbud.

Kontakt Kjersti på Tlf. 22 38 30 90 eller fax: 22 38 46 59.

Vi er en ISO 9001 sertifisert undervisningsinstitusjon innen datafag. Det krever av oss at kunden får det beste!

Sydesco AS, Christian Michelsensgt. 65, 0474 Oslo, Tlf. 22 38 30 90, Fax. 22 38 46 59



SYSDECO



VITAL

Forsikring

Hovedkontor: Folke Bernadottesvei 40 - 5020 Bergen - tlf.: 55 17 80 90

Avdelingskontor: Kronprinsensgt. 9, Vika - 0117 Oslo - tlf.: 22 01 38 00

AKTIV OPPLÆRING AS

DATA

FOR ALLE

Kvalitetskurs med
profesjonelle instruktører
som har lang erfaring
innen EDB opplæring

- 📁 EDB opplæring for offentlige og private bedrifter på alle nivå og på alle vanlige programmer.
- 📁 Egen konsulentavdeling med brukersupport, malutvikling og programutvling
- 📁 Som de enes te i Norge holder vi DATA-kurs for barn og unge med opplæring i de programmer som "mor og far har på jobben" + pedagogisk programvare!
- 📁 Kveldskurs i grunnopplæring i EDB for privatpersoner
- 📁 EDB opplæring tilpasset ulike faggrupper innen f.eks Regnskap, Desktop Publising og tyngre EDB kompetanse
- 📁 Stort kurssenter med 100 PC'er, 10 kursrom fordelt på 1200 kvm.
Gode parkeringsforhold

Vi takker SAS Tekniske avdeling for oppdraget med EDB-opplæring av deres ansatte

Sandakerveien 74
0483 OSLO
Tlf.: 22 22 45 60

Stort data- løft i SAS

Så skal endelig våre gamle VDU-skjermer byttes ut med "intelligente" PC'er. Det er litt av et løft som nå gjøres i SAS Norge. For teknisk sin del, skal det komme 200 nye ICL 486 modeller. Disse blir utstyrt med 66Mhz prosessor og 8 eller 16 megabyte RAM. For de uinnvidde kan vi bare fastslå et dette er sterke saker.

På trafikksiden skal man bytte ut rundt 150 VDU'er. Også personalavdelingen har hengt seg på, men her har vi ikke fått oppgitt antallet som skal byttes ut. PC'ene skal kobles opp i nettverk. I tillegg vil de også være utstyrt med egen harddisk. Det er bestemt å standardisere programvaren, slik at den blir lik i hele SAS Norge. På nettverket vil vi finne Word 6.0 engelsk versjon, som blir standard skriveprogram. Regneark vil bli Excel 6.0 engelsk versjon. I tillegg finner vi Power Point presentasjons- og grafikkprogram. Som erstatning for våre gamle dataprogrammer blant annet MATS og MOPS, kommer et nytt program som heter MOVEX. P711 - P745 osv., vil bli å finne i MOVEX.

Overgangen fra VDU til PC vil for mange bli stor. Dette krever en skikkelig opplæring. På teknisk har man kommet lengst med dette, hvor de første kursene er ferdig avviklet når dette leses. Alle på SAS teknisk skal få dataopplæring. I første omgang er det snakk om 1.400 kursplasser. Flere vil komme siden. Hvordan behovet er på de andre avdelingene kjenner vi ikke til i detalj, men bare på trafikk må det da minst være det dobbelte av oss i teknisk. De som har bruk for dette i sitt daglige virke, vil bli prioritert først. Blant disse befinner vi teknikere oss, siden vi i dag leser inn alle logslipper på VDU, samt at fuelen vi fyller nå skal leses inn i dataanlegget av oss. Av de nye PC'ene er 36 tiltenkt Line Maintenance. De første har allerede kommet, men foreløpig har ingen i produksjonen fått noen opplæring. Alle skal ha opplæring får vi opplyst, så da ligger nok dette i løypa. I en overgangsperiode vil vi dessuten ha både VDU'er og PC'er. Vi gleder oss !!

Knut Grønscar



AFTONBLADET
Onsdag 9 november 1994

SAS



SAS Boeing 767 fikk fortsätta flyga trots att inte den skadade motorn var utbytt.

Skadat SAS- plan flög jorden runt

Flygteknikerna på Arlanda ansåg att ena motorn på SAS stora Boeing 767-maskin var så pass skadad att det fanns risker med att lyfta.

Men SAS tekniska ledning, i Köpenhamn, meddelade att teknikerna måste ha mått fel och lät planet lyfta mot Tokyo.

Sedan flög planet jorden runt i en vecka innan motorn byttes ut.

Flygteknikernas fackklubb på SAS slog larm till den skandinaviska luftfartsmyndigheten OPS-utvalget - som bollade frågan vidare till SAS. Det avslöjar TV-programmet Striptease i Kanal 1 i kväll. Striptease radar upp flera påstådda missförhållanden inom luftfartsinspektionen.

- Vi har ett stort förtroende för SAS, säger luftfartsinspektionens chef Arne Axelsson till Aftonbladet.

Den 28 oktober i fjol skulle SAS Boeing 767 lyfta från Arlanda till Tokyo.

Den flygtekniker som gick igenom planet upptäckte att en bit av en tättningsring i den ena av planets två motorer gått sönder och böjt hörnet på ett turbinblad. Teknikern rapporterade

att skadan översteg de mätvärden som tillåts.

Men den jourhavande ingenjören på SAS Engineering i Köpenhamn beslutade - efter att ha konsulterat motortillverkaren - att låta planet lyfta.

Hans Holmqvist, då ordförande i Svenska flygteknikerförbundet på SAS, säger till Aftonbladet:

- Vi fick höra från Köpenhamn att vi måste ha mått fel. Men problemet var i själva verket att det inte fanns någon ny motor att byta med i Stockholm.

Planet fick lyfta igen

- Planet riskerade att bli stående i två-tre dagar i väntan på motorbyte. Vi slog larm eftersom det här var en ren flygsäkerhetsfråga. Så här får det inte gå till.

Men planet lyfte mot Tokyo, återvände till Stockholm och flögs sedan på linjerna till bla Bangkok, Singapore och Los Angeles.

- Sedan byttes motorn av ekonomiska skäl på grund av att det började uppstå brännskador på turbinbladen, säger SAS tekniske chef i Stockholm, Lars-Göran Danielsson, till Aftonbladet.

● **Men fanns det inga risker med att fortsätta flyga?**

- Ääh, nej. Nu vill jag inte göra en bedömning som vår ingenjör ska göra. Så det svarar jag inte på.

- Vi gjorde, i samråd med motortillverkaren, bedömningen att man kunde fortsätta flyga och vänta med motorbytet till lämpligt tillfälle.

- Det finns inte ett enda, eller det fanns i varje fall inte då, ett enda känt fall där en liten böjning av bladspetsen som hade orsakat något.

● **Betyder inte det att ni tar en risk, för det "kända fallet" kan ju komma någon gång?**

- Nej, vi tar inga risker. Säkerheten kommer först.

Luftfartsinspektionen åtgärdade inte flygteknikernas anmälan med mer än att man gick in i SAS dator och kontrollerade den aktuella motorns data.

- Vi såg det här delvis som en facklig fråga, säger inspektionens chef, Arne Axelsson.

● **Varför det?**

- Flygteknikerna hade en uppfattning, men de som har den högre tekniska kompetensen inom SAS och motortillverkaren ansåg skadorna vara acceptabla.

Robert Österlind

Vårt nye vedlikeholdssystem – og hvilken Herre skal vi tjene?

Denne overskriften kan vel kanskje virke noe vel pompøs og overdreven, men jeg tror at den beskriver våre daglige arbeidsforhold og vilkår, sett fra flyteknikerens ståsted.

Bakgrunnen for denne problemstillingen er basert på egne erfaringer og egne konklusjoner, og jeg synes situasjonen er alarmerende. Dette har sitt utspring i vårt nye vedlikeholdsprogram, spesielt da Pre Flight Check (PFC). Det virker som intensjonen med å "konstruere" en "pilot-sjekk" som kan utføres av kun piloter, har vært det overordnede målet ved å lage et mer tidsmessig vedlikeholdssystem. Dette begrunner jeg med at absolutte nødvendige items er fjernet fra PFC'en. Som eksempel på dette vil jeg her nevne blant annet følgende: Spot-lights for nedlås på nese- og hovedunderstell (på NLG og MLG). Disse har nå et sjekkinntervall på hver 3. dag, mot tidligere hver flight! Ikke nok med denne forverrelse, men disse items er også listet i Minimum Equipment List (MEL) som no-go items under bestemte forhold. I teorien kan man derved si

at det er mulighet for at et fly kan fly i tre dager/døgn med en feil det i virkeligheten skulle vært groundet for!

Hvordan har et slikt system kunnet bli godkjent? Vi som utførende teknikere vet jo at akkurat disse lysene, som her er nevnt, ryker høyst uregelmessig, og van-skelig kan planlegges. Vi vet alle også at hvis for eksempel en pilot under en PFC, som eventuelt hadde hatt med inspeksjon av disse lysene, fant en spot-light som var u/s, ville flyet vært "grounded", da man måtte hatt en tekniker tilkalt for å utbedre feilen. Og hva hadde da vært spart?

Jeg må her skyte inn at jeg egentlig ikke tror at de ansvarlige for vårt nye vedlikeholdssystem er så kyniske, og jeg tror nok også at man i LV bare har oversett disse "bagatellene", da man der sikkert har hatt en stor saksmappe å godkjenne.

Men tilbake til overskriften. Her kommer teknikerens dilemma inn. Vi har et nytt system, og teknikerne mener at det ikke er godt nok. Bedriften mener at det er det, for

LV har jo godkjent det. Skal vi da jobbe etter det vi mener ikke er godt nok. Skal vi lukke øynene for det som er feil, men som ikke står i sjekken?

Jeg vil vel personlig mene at min samvittighet bør være rettesnor. Den burde være min Herre. Men jeg har også en annen Herre; min arbeidsgiver. Uten å følge hans retningslinjer, kan jeg kalles illojal, og hvem vil være det? Hvis man ikke følger de varierende instruksjoner, fornuftig eller ei, blokkerer man fremskrittet og innsparingene i bedriften.

Nei, det er ikke moro å være flytekniker under slike forhold, men hva kan man gjøre? Jeg har muntlig gitt mine overordnede informasjon om forannevnte synspunkt, men byråkratiet maler langsomt, hvis det maler.

For kuriositetens skyld kan jeg også ta med et lite, etter min mening, uteglemt item til, angjeldende PFC. Det gjelder position lights og Anti collision lights. Disse skal nå kun sjekkes hver 3. dag. I

ABB Installasjon

ASKER OG BÆRUM

Industriveien 33. Sandvika

Postboks 108.

1312 Slependen

Din elektriker

RING:

67 56 58 51

**ABB**

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



LIER MASKIN A/S

Kontaktperson: Helge Muggerud

Tlf: 32 84 50 55

Fax: 32 84 51 90

følge blant annet MEL, kan disse være u/s om man har stobelight OK. Men strobe-light er jo koplet over ground shift, så de virker ikke på bakken. Man kan teoretisk sett risikere mørke fly på tarmac, både parkert, under taxing og start av motorer + push-back.

Så dette med å tjene sin Herre, det kan være så mangt. Rent personlig tror jeg at jeg har funnet min løsning, i alle fall på de forannevnte eksempler. Skal du gjøre en PFC, så slå av strømmen. Det er ikke, så vidt jeg kan forstå, nødvendig med strøm på flyet. På denne måten kan man tjene to Herrer. PFC gjøres etter boka, og når alt er svart, vet man ikke hva som ikke virker!

Edmund Grohshennig
OSLTS-O



Interesserte bes melde fra til Kapt Finnesand/ Lt Reigstad pr brev el telefon 755 37114 el 755 37113 innen 20 des 1994.

Ytterligere informasjon vil deretter bli tilsendt den enkelte i jan 1995.

334 SKV 50 ÅR

334 skvadronen fyller 50 år i 1995.

I den anledning ønskes alle 4'er folk hjertelig velkommen til jubileumsfest 16 - 18 juni.



Hangaren i BGO et mareritt!!

Etter at interndebiteringen innen SAS ble et faktum, har vi i BGO blitt utsatt for trusselen om at hangaren skulle stenges, fordi den er for dyr. Faktum er at det er SAS Line Maintenance som betaler leie til SAS Bygningsavdeling. Hangaren ble i sin tid, i 1986, bygge for at man skulle kunne opprettholde punktlighet og regularitet på en av SAS' største og strategisk viktigste stasjoner i Norge. Fra næringslivet i Bergen stiller man store krav til SAS, da det er meget stor reiseaktivitet i området. Etter dereguleringen har punktlighet og regularitet blitt viktigere enn noen gang.

BGOOM har gjentatte ganger forsøkt å finne måter å utnytte hangaren enda bedre på, og lagt frem flere konkrete forslag. Et forslag var å utføre vedlikehold på F50 for SAS Commuter. Et annet var å lakkere DC9/MD80 her, da det var behov for slik lakking utenom overhalingene. Som kjent har vi nå hatt vedlikehold av F50 siden 1. april 1994. Vi har gjort A-sjekk, PMW og feilretting. Dette har fungert til alles tilfredshet. Dette arbeidet har blitt utført i tillegg til det vanlige Line-arbeidet, samt en stor del PMW på MD80.

I disse dager er man i ferd med å gjøre ferdig fly nummer 2 fra lakkeringsprosjektet i BGO. Man har her laget en midlertidig løsning, hvor det er installert et kraftig ventilasjonsanlegg og en vegg mellom lakkeringsporet og resten av hangaren. Enda en gang har man bevist at slike prosjekt fungerer meget bra i BGO.

Hvorfor da overskriften: "**Hangaren i BGO et mareritt!!**"? Til tross for de klimatiske forhold i Bergen, som er kjent for de fleste nordmenn og en del opplyste mennesker i den øvrige verden, til tross for de prosjektene man nå har bevist fungerer i BGO, til tross for dereguleringen og de konkurranseforhold man nå lever med – stenger man hangaren fra 1. april 1995. Fordi den interne husleien er for høy vil man stenge dørene og leie garderober, oppholdsrom osv. andre steder på Flesland. Det blir spennende å se hvor det blir.

Ettersom Line Maintenance ikke har råd til å leie hangaren, vil man sannsynligvis forsøke å selge den. Når det er kjent at det er overskudd av hangarkapasitet for helikoptre på Flesland, er det antakelig

bare et selskap som kan ha nytte av en slik hangar. Det vil forundre meg stort om de ikke ville kjøpe hangaren, nettopp for å få det konkurransefortrinnet Morning Readiness, punktlighet og regularitet er.

Samtidig som man stenger hangaren i BGO som huser et lakkeringsprosjekt som fungerer svært bra, vil man stenge av to hangarplasser i Hangar 1 på Fornebu. Dette for å bygge en lakkeringsdokk som skal brukes frem til man flytter til Gardermoen.

F50-vedlikeholdet må selvfølgelig flyttes igjen, til tross for at også dette har fungert meget bra. Man har gjort en del investeringer og bygget opp kompetansen på flytypen. Dette til ingen nytte.

Vi må derfor konstatere at det arbeidet vi har gjort for å utnytte hangaren har vært forgjeves. Usikkerheten har ført til at arbeidsmiljøet er blitt drastisk forverret. Jeg er redd for at slike beslutninger vil føre til at punktlighet og regularitet blir drastisk forverret. Dermed er det vel vanskelig å konkurrere i et svært viktig marked.

Heine Richardsen

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, de Havilland 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

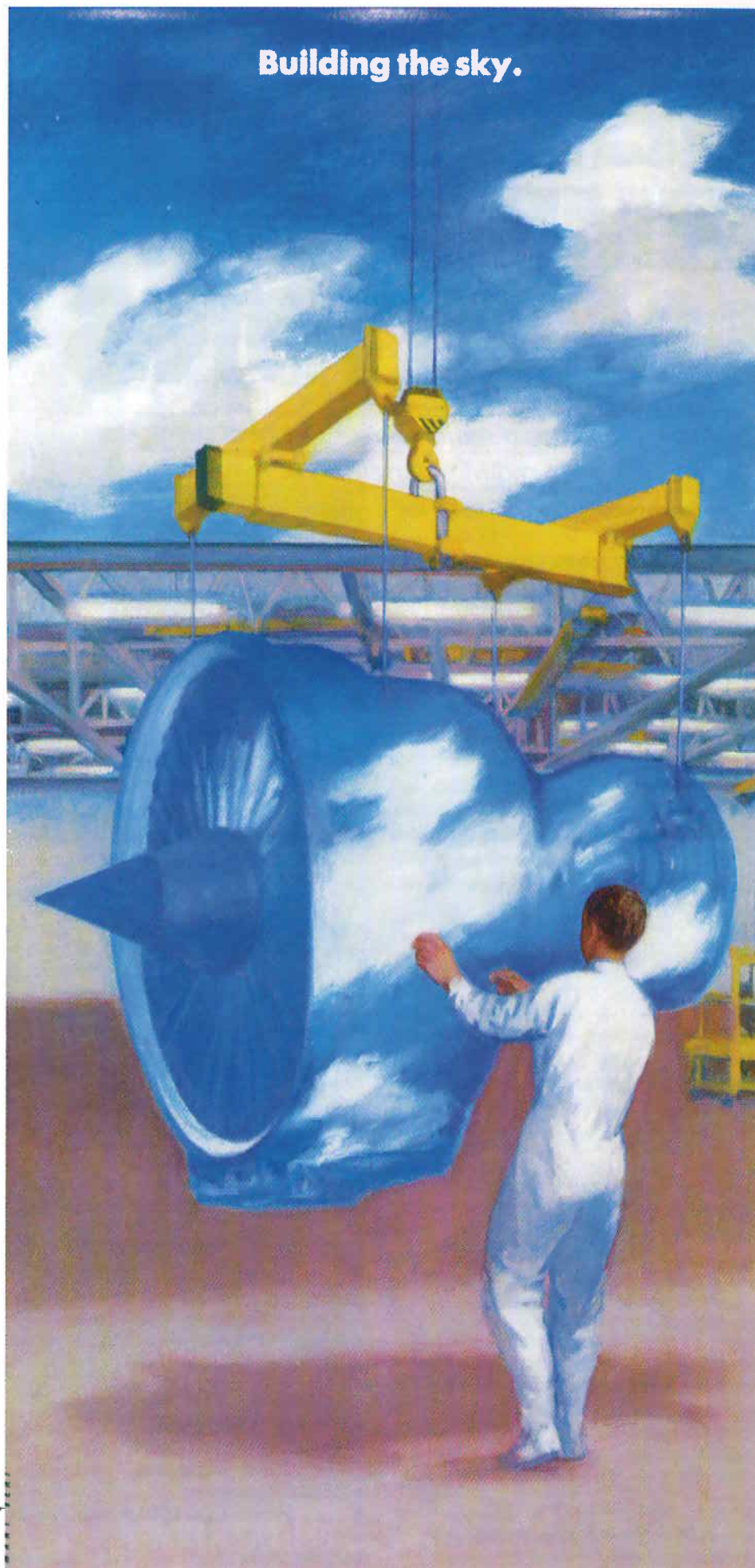
SAS trenger flere fly

SAS har for tiden et akutt behov for flere fly. Det ser derfor ut til at SAS skal leie inn 8 stk. MD80 fra Swissair. Disse flyene har "gammel" instrumentering. Det betyr at man må ha egne cockpit crew til å fly disse maskinene. Alternativet er å bygge flyene om til SAS standard, dvs. gjennomføre en EFIS (Electronic Flight Instrument System) modifikasjon. Dette er en omfattende jobb som vil ta ca. 3 uker pr. fly. Koksaverkstedet er det eneste stedet utenfor USA som har godkjenning for å kunne utføre en slik modifikasjon. Løsningen for å unngå EFIS modifikasjon, skal være at de fleste av disse flyene kun skal flys på dansk innenriks. Dermed kan man greie seg med en egen liten pilotgruppe i CPH. I tillegg vil vi få to av våre MD80'er som er leid ut til Reno Air tilbake til våren. Det skal bli spennende å se hva slags tilstand disse flyene befinner seg i når vi får dem tilbake. Vi spår at det kan bli mye jobb med å få flyene opp på SAS standard igjen.

Også en av våre B767 hentes hjem. Flyet behøves for å kunne opprette ruten til Chicago igjen på sommerprogrammet. Ruten er i en kort periode blitt fløyet av Austrian Airlines i et rutesamarbeid med SAS. Alt tyder på at vi på teknisk får mye å gjøre med alle konverteringene. Ikke noe av dette er planlagt, og kommer oppå den vanlige driften.

I det samme tidsrommet planlegger SAS og kvitte seg med sine små DC9'ere. 2 fly skal være solgt til et land i Syd-Amerika. 5 andre er tiltenkt samarbeidsprosjektet i Latvia. Dette prosjektet ser ut til å trekke ut i tid. Aeroflot gjør alt hva de kan for å hindre SAS i å få fotfeste i øst. Det er mye politikk med i dette bildet. Hvis det blir noe av prosjektet, vil det i oppstartsfasen kreve stor assistanse fra oss på teknisk. Det skal litt til å bygge opp en teknisk vedlikeholdsorganisasjon fra scratch, når utgangspunktet er 30 års tidsforskjell i teknologi. Som et ledd i opplæringen vil vi få 3 russiske teknikere på jobbtrening på Fornebu i desember. Disse teknikerne er lokalt ansatt hos SAS i Moskva. Det betyr vel at det blir tre ledige teknikerstillinger ved MOWOM. Spørsmålet er om det er politisk lurt å sende russere til Latvia for å bistå med å bygge opp deres nasjonale flyselskap. Det kan vel nærmest sammenlignes med å sende muslimer til Serbia. Er vi tjent med det?

Knut Grønskar



NFO tillitsmannskurs i Bergen

26. til 30. september kjørte Studie Utvalget i NFO kurs for tillitsvalgte. Kurset ble avholdt på Suitelle Edward Grieg, 5 minutter med bil fra Flesland. Totalt var det påmeldt 19 kursdeltagere. I tillegg var det organisert med 6 forelesere, hvorav 4 var fra egne rekker.

De to første dagene var tilegnet temaet "Kreativ kommunikasjon som mulighet for konfliktløsning". Denne delen sto vår advokat J.E.Nilsen og pedagog I.Wigaard for. Temaet er interessant og vi var innom aktiv lytting, kommunikasjon og samspill, årsaker til konflikter, kreativ problemløsning, forutsetninger for et godt samarbeid, forhandlingsteknikk m.m. Vi fikk arbeidsoppgaver som vi skulle løse som gruppearbeid. Det var stor aktivitet i gruppene, spesielt under de rollespillene vi hadde. Noen av rollespillene ble tatt opp på video og analysert i plenum. Dette var lærerikt og en god måte å få plukket av seg unoter på.

Undertegnede holdt en orientering om NFO's tilblivelse og historikk fra stiftelsen av Autoriserte Flymekanikeres Forening, AFF i februar 1939 og frem til i dag. Det har vært en broket vei å gå. Mye jobb har vært nedlagt av noen få ildsjeler. Uten disse ildsjelene hadde vår foreningen aldri kommet dit vi er i dag med egen Hovedavtale og Tariffavtale.

Det ble også tid til å diskutere INFO. Deltagerne ble delt inn i grupper. Temaet var: Hva vil vi med medlemsbladet vårt? Kom med forslag til forbedringer. Det fremkom mange kreative forslag til forbedringer. I det store og hele var folket godt fornøyd med INFO og man satte pris på den snerten det var i bladet.

Uheldigvis for oss valgte Luftfartens Funksjonær Forening (LFF) å gå ut i streik mens vi holdt på med kurset. Dette resulterte i at to av foredragsholderne våre ble forhindret i å komme seg til Bergen. Vi fikk derfor ikke kjørt foredraget om pensjonsordninger. Ei heller om flyteknikerens plass i det fremtidige Europa, med nytt regelverk JAR under JAA. Dette var leit, men det er allerede bestemt at denne kursdagen skal taes igjen med et eget arrangement rett over nyåret. Det hele resulterte i at kurset ble en dag forkortet. På den andre siden trengte mange denne dagen til å greie å komme seg hjem via diverse omveier.



Kreativiteten i gruppene var stor!

På tross av kanselleringen av den siste kursdagen, ga kurset stort utbytte. Spesielt for nybegynnerne. Som vanlig gikk praten livlig i baren og utvekslinger av meninger har en tendens til å bli mere rett fra

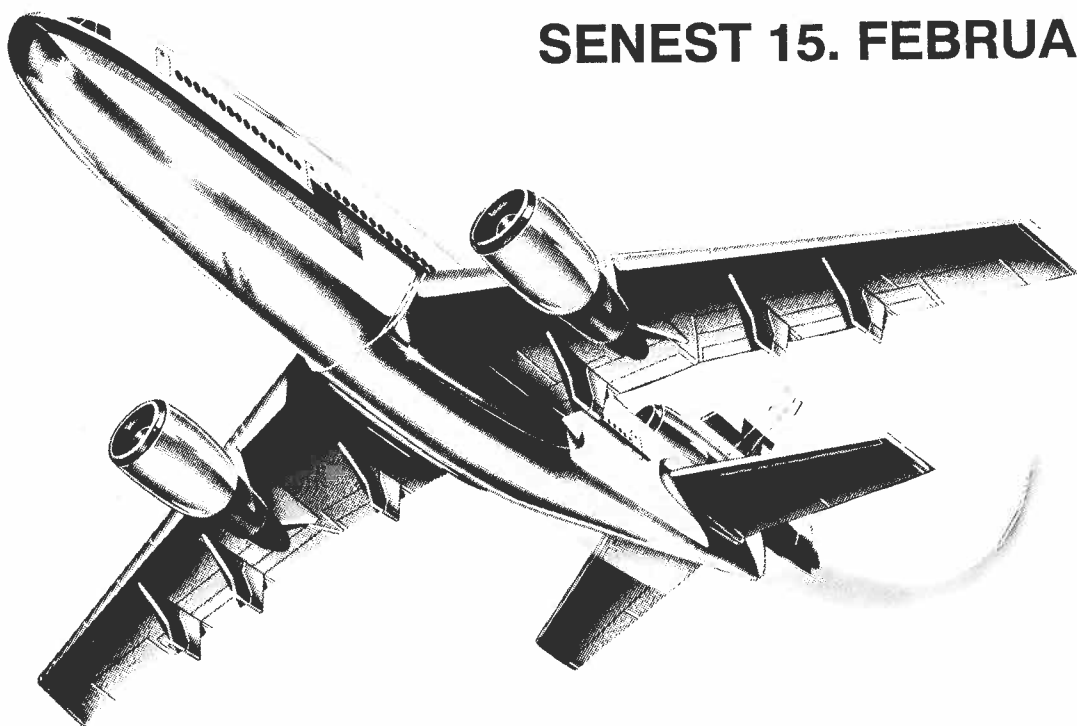
leveren, dess lengre utpå natta en kommer. Torstein Vikøren skal ha takk for et vel tilrettelagt arrangement.

Knut



Advokat Nilsen underviser i diskusjonsteknikk. Fotos: Knut Grønscar

HUSK STOFF TIL NESTE INFO SENEST 15. FEBRUAR



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:

Vi har hørt at



Airbus studerer mulighetene for å bygge Very Large Aircraft (VLA)

For ikke å bli akterutseilt av Boeing har Airbus nå startet et eget prosjekt for å kunne tilby et fly som skal kunne ta opp til 850 passasjerer. Prosjektet har fått betegnelsen A3XX – Super Jumbo. Max take off vekt er beregnet til 471 tonn. Flyet er tenkt utstyrt med 4 motorer som hver skal ha en skyvekraft på 70.000 pund. Det vil ta åtte år fra man bestemmer seg for å sette i gang med dette posjektet, til det første flyet kan prøveflys. Det reises også spørsmål om flyplassene kan greie å ta i mot et fly i denne størrelsen. Det er med et nødsrik man greier B747-400 i dag.

For dårlig sikkerhet. Nektes å fly i amerikansk luftrom

US Department of Transportation (DoT) har satt opp en egen svarteliste over flyselskaper som nektes å fly inn i amerikansk luftrom. Dette begrunnes med et for lavt sikkerhetsnivå teknisk og operasjonelt hos disse lands flyselskaper. Av land på denne listen kan nevnes: Honduras, Belize, Ghana, Gambia, Uruguay, Paraguay og Zaire. Under observasjon har DoT Bolivia, El Salvador, Guatemala og Nederlandske Antiller. Av de 30 landene DoT hadde kontrollert så langt, oppfylte 17 land minstekravene til ICAO. DoT opplyser også at de er bekymret for standarden på flyene fra nye selvstendige stater i øst, men foreløpig har man ikke hatt tid til ta for seg disse landene.

Feil på pitch trim systemet på B737-300-400 og 500

Boeing har sendt ut varsel om at det kan forekomme feil i en elektrisk aktuator i pitch trim systemet på B737-300-400 og 500. Feilen har ikke forårsaket havarier. En ny type aktuator er nå godkjent og Boeing anbefaler at denne installeres; når man har deler og ledige teknikere.

TWA mot stupet

Trans World Airlines kjemper bokstavelig talt for livet. Mye tyder på at selskapet vil bli slått konkurs og havne i "Chapter 11" i begynnelsen av 1995. Selskapet forsøker å selge sitt utenlandske rutenett for å skaffe penger i kassa. Amerikanske analytikere mener at selskapet da er ferdig. "What you'll have left is a domestic carrier with a

lousy hub that's being eaten up by Southwest Airlines".

Problemet bogusparts bare øker

Inspector General Mary Schiavo i det amerikanske transport departementet (DoT), leder en gruppe etterforskere som har spesialisert seg på forbrytelser med stjålne og falske flydeler. Denne skitne virksomheten ser ikke ut til å stagnere sier hun. Hittil i år har man gått til anmeldelse av 110 forhold, og ytterligere 40 ligger og venter. Siden januar i år har Schiavo og hennes etterforskere vunnet 90% av rettsakene de har reist. 25 millioner US \$ har blitt tatt inn i bøter første halvår i år.

Flere og flere monterer hush-kit

Flere amerikanske selskaper rapporterer at de vil montere hush-kit (lyddempere) på sine DC-9 fly. I tillegg til de 130 DC-9'erne Northwest ønsker å montere hush-kit på, rapporterer Valu Jet at de også vil montere støydemping på sine 14 DC-9'ere.

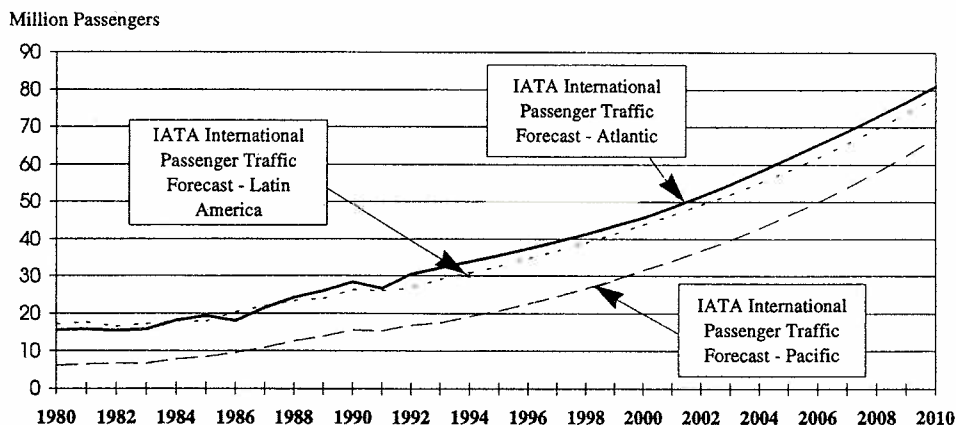
Fokker 100 nr. 250 levert

Fly nummer 250 av typen Fokker 100, ble nylig levert til American Airlines. Flyet var nr. 75 i rekken av leveringer til AA, som har opsjon på ytterligere 75 fly av denne typen. I snitt flyr American 10 legger og 9 timer blokk-tid pr. dag med sine F-100.

56,1% av alle feil i Lufttrafikk-tjenesten rapporteres ikke

Dette fastslår en foreløpig rapport om arbeidsmiljøet, kalt LAMPE. (Lufttrafikk-tjenestens Arbeidsmiljøprosjekt Endelig) Sjef for lufttrafikk-tjenesten på Fornebu, Petter Jansen, sier allikevel at han ikke frykter for sikkerheten på plassen.

United States International Traffic Forecast - Route Areas



Focus.....

ICAO growth rate forecasts for scheduled passenger traffic

	1982-92	1993	1994	1995	1996
North America	6.1%	1.2%	.6%	5.5%	5.7%
Europe	3.0%	-1.5%	2.7%	4.6%	6.6%
Asia-Pacific	8.4%	8.6%	9.2%	10.0%	10.3%
South America	4.3%	2.3%	4.3%	5.5%	6.3%
World	5.4%	2.3%	5.2%	6.4%	7.1%

IATA international traffic growth first half 1994

Traffic	Scheduled passenger services			Freight capacity	Total ATK
	Capacity	Load factor	Traffic		
North America	2%	-1%	+2 pts	10%	1%
Europe	9%	5%	+2 pts	13%	4%
Asia-Pacific	11%	8%	+2 pts	16%	9%
South America	8%	3%	+3 pts	16%	2%
World average	8%	5%	+2 pts	13%	5%

Rekordartet trafikkvekst førtse halvår
IATA melder om en vekst i antall passasjerer første halvår 1994 på 9.7%. Til sammenligning var trafikkveksten i hele 1993 på 7.2%. Trafikkveksten første halvår steg med 4.4% mer enn setekapasiteten.

Nektet å gå omord i fly med giftige slanger

Episoden utspant seg i sommer på flyplassen i Nikosia, Kypros. Flyet kom fra Kuwait og skulle videre til Moskva. Fra Kuwait kom det beskjed om at det manglet noen giftige slanger i en forsendelse og at slangene mått befinne seg ombord i flyet. Da passasjerene fikk høre dette nektet de å gå omord igjen. Hverken teknikere eller andre bakkemannskaper ville røre flymaskinen. Nytt fly ble fremskaffet før turen kunne fortsette til Moskva. En slange ble senere fanget og avlivet, blir det opplyst.

Braathens SAFE ba om høyere landingsavgifter

I bladet Boarding står det å lese at Braathens SAFE i sommer i et brev til statsråd Kjell Opseth søkte om å få 8% lavere landingsavgift for sine fly. I det samme brevet foreslo man å heve landingsavgiften på eldre fly med 20%.

ECAC er bekymret over dårlig sikkerhet hos fremmede flyselskaper

I et forsøk på å løse dette problemet har ECAC President Val Eggers satt ned en egen "task force" som skal komme med forslag til forbedringer. Val Eggers sier også at det er på tide å se igjennom ICAOs regelverk, og tilpasse disse til de endringene som har skjedd i luftfarten de siste årene. Spesielt med tanke på nye eierkonstellasjoner i flyselskapene, leasing av fly og mange nye operatører fra nye suverene stater. Arbeidet vil skje i et nært samarbeid med JAA og skal være ferdig ved nyttår.

Nye låser på thrust-reverser dørene på B-737

Det amerikanske FAA i samarbeid med Boeing har nå sendt ut en AD-note, hvor det forlanges at det skal monteres på en ekstra tredje lås på thrust-reverserdørene på alle typer av B-737. Denne ekstra låsen har vært tilgjengelig lenge, men gikk under betegnelsen som ekstrautstyr og måtte bestilles spesielt. Foranledningen til at denne låsen nå gjøres "mandatory" er mistanken om at US Air sitt havari med en B-737 utenfor Pittsburg nylig, kan være forårsaket av at reverserdørene på en av motorene har gått ut i luften.

Flyplassen i Xiamen bygges ut for 2 milliarder

Flyplassen i Xiamen er Kinas fjerde største og skal nå i et samarbeid med Cathay Pacific bygges ut for 2 milliarder NOK. Dette for å kunne ta i mot ventet trafikkvekst i årene som kommer.

30% lønnsøkning

Det fikk teknikere og mekanikere i Philippines Airlines. Vi var nødt til det for å beholde folkene våre sier sjefen i PAL, Carlos Dominguez. Mye av PAL's utgifter siste år gikk med til å sende fly utenlands for teknisk vedlikehold.

Ansettelse av nye piloter øker i USA

Et tegn på bedre tider i amerikansk luftfart er at 8.200 nye pilotjobber ventes besatt i løpet av 1994. Dette er betydelig flere enn for 1993, hvor antallet nyansettelser lød på 5.187.

SPANAIR fornyer vedlikeholdskontrakten for sine MD80'er med Swissair

I Swissair News, Swissairs internavis, kan vi lese at SPANAIR har fornyet sin vedlikeholdsavtale med Swissair. Avtalen dekker teknisk vedlikehold på 11 stk. MD-80 og skal gjelde frem til 1999. Swissair regner med å tjene 20 millioner SFr. årlig på denne kontrakten. Dette gjør SPANAIR til en av Swissairs Technical Services profit centers viktigste kunde. SAS eier nærmere halvparten av Spanair. I sin tid ble det sagt at investeringene i Spanair var sikret ved at SAS skulle eie deler av flyparken. Da kan vi få en situasjon der SAS som eier sender flyene sine til Swissair for overhaling, mens de selv har en egen vedlikeholdsbase for MD80. Hvor blir det av "spin-off"-effektene? Hva har SAS igjen for å binde kapitalen sin i SPANAIR? Vi får i det minste håpe at SAS Component Maintenance tar hånd om component vedlikeholdet!



Vi har hørt at

Nesestellet kollapset

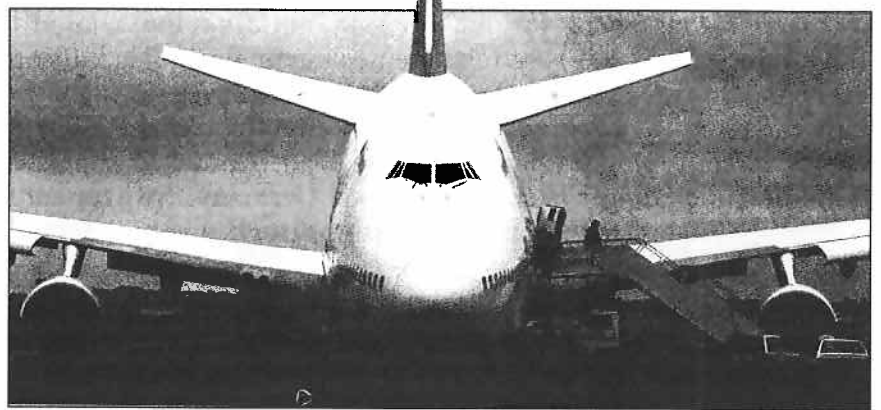
Nesestellet på en B-747-300 fra Ansett Airlines, kollapset under en ellers normal landing i Sydney, Australia nylig. Flyet skulle egentlig til Osaka, Japan, men hadde returnert på grunn av feil-indikeringer på en av motorene. Flyet var 11 år gammelt og hadde 9.388 cycles.

ICAO fyller 50 år

7. desember er det 50 år siden Chicago Convensjonen ble undertegnet. Dengang underskrev 52 nasjoner på det regelverket som var ment å skulle regulere verdens sivile luftfart. I kjølvannet av Chicago Convensjonen ble ICAO opprettet. I dag består ICAO av 183 nasjoner. Nå gjenstår det å se hvordan det går med ICAO fremover. Dårlig økonomi og tungt byråkrati er i ferd med å tappe ICAO for sin slagkraft. En annen svakhet er at alt ICAO sender ut er anbefalinger. Dvs. at de enkelte medlemslandene står fritt til å følge disse eller ikke. På den måten vil man aldri kunne få noen felles standard. Hvis JAA og FAA greier å samkjøre seg og fungere som en blokk, kan ICAO risikere å bli spilt utover sidelinjen.

Airbus Industrie med part catalog og vedlikeholdshåndbøker på CD-ROM

Airbus har som første flyfabrikant utarbeidet vedlikeholdsmanualer for sine fly på CD-ROM. Dvs. på compact disk. På denne måten slipper man hyllemeter med vedlikeholdsbøker. Man greier seg med en litt kraftig PC og en laserprinter.



WORLD WIDE PHOTO

US Air ulykken i Pittsburg

En foreløpig rapport fastslår at mulig årsak til denne ulykken var en "uncommanded deployment" av venstre motors thrust-reverser. I følge Flight Data Recorderen lå flyet stabilt på kurs da det plutselig i 6000 fots høyde rollet kraftig over til venstre før det satte nesen ned og styrtet. Det tok 23 sekunder fra flyet rollet til det traff bakken. Alle de 132 ombord omkom.

Det hydrauliske systemet til sideroret på US Air's havarete B-737 granskes nøye

Grunnen til dette skal være mistanker om at sideroret kan ha gått ut i fullt utslag og låst seg. Prøver av hydrauloljen fra dette systemet viser at oljen var svært forurenset. Dette igjen kan ha forårsaket at siderorsaktuatoren har fått problemer med å virke som den skal.

B747-200 bommet på Gatwick

Først på det tredje forsøket fikk en B747 fra Continental Airlines landet sikkert på Gatwic lufthavn. Første forsøk ble avbrutt da man ved skygjenngang så at man lå for langt utifra centerline. Andre forsøk ble enda verre. Da man avbrøt landingsforsøk nr. 2, lå flyet hele 750 meter til høyre for centerline, bare 150 meter til siden for ekspedisjonsbygningen og kun 30 meter over. Årsaken til episoden var en teknisk feil i automatic flight-control systemet (AFCS). Tredje forsøk ble fløyet manuelt og dette gikk greit.

Lars Bergvall ny VD i Transweede

Lars Bergvall, tidligere sjef for SAS Airline, er blitt direktør for Transweede. Lars Bergvall var Janne Carlsons trofaste medarbeider gjennom mange år. Transweede har tapt store penger, men har nå erobret 16% av det Svenske innenriksmarkedet. Det blir Bergvall sin oppgave å få til lønnsom drift av Transweede. Han har alt varslet prisøkning på svensk innenriks i tiden som kommer, og avblåser med dette priskrigen i Sverige. Eierne har varslet at de gjerne vil selge Transweede hvis de får et brukbart tilbud. Lufthansa og British Airways er blitt nevnt.

Norsk Forsvarsteknologi, NFT, leverer halekon til Dash-8

NFT på Kongsberg har vunnet en kontrakt på levering av 50 halekoner til DeHavilland Dash-8. Kontrakten vil i første omgang gi NFT merinntekter på 7-8 millioner kroner.

Maersk Air øker kapasiteten på Kjevik

31. oktober satte Maersk Air inn en B737 på morgenruten fra KRS til CPH. Flyet fortsetter videre til London. Belegget på ruten er meget godt og overskrider alle forventninger, opplyses det hos Maersk.

FAA blir bedt om å intensivere arbeidet med å kontrollere sikkerheten til fremmede selskaper

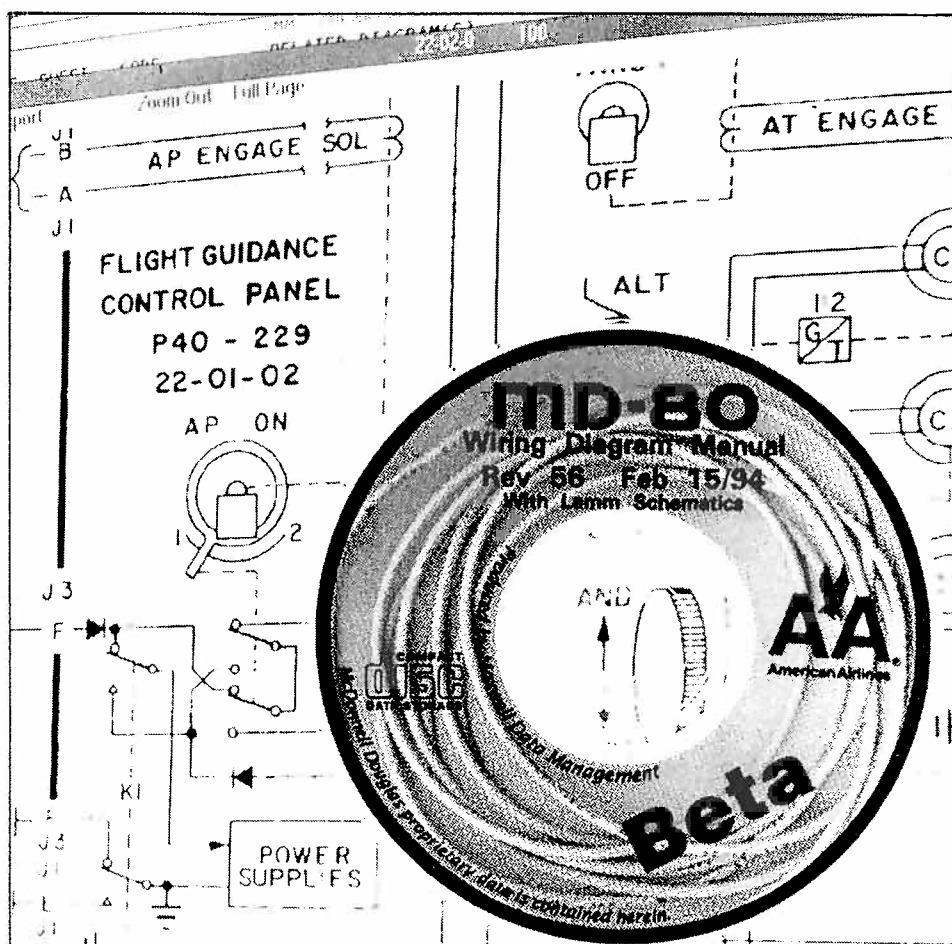
FAA går i riktig retning, men ikke fort nok, sa Alan Li i en komitehøring i det amerikanske underhuset nylig. Alan Li er leder for General Accounting Office, og han sier: "FAA could do more to ensure that U.S. citizens will be safe when flying on board foreign airline aircrafts". Av forslag som høringskomiteen foreslår er:

- Hyppigere FAA inspeksjoner på fly fra selskaper som er kjent for å ha dårlig rulleblad.
- Bedre kontrollen med utenlandske operatører som opererer med amerikanske flyregistreringer.
- Sikre og følge opp at feil som FAA inspektører finner på flyene, virkelig blir reparert.
- Alle brukte fly som blir overført til amerikansk register skal igjennom en særskilt teknisk kontroll.
- Søke å hindre at land som ble nektet å fly i amerikansk luftrom leier materiell fra et annet land som er godkjent, for deretter å kunne fortsette videre flyging til USA.

Anthony J. Broderick, leder for sertifikat seksjonen i FAA, sa under høringen at selvom FAA ikke har noe myndighet over utenlandsk registrerte fly, så kan de gjøre inspeksjoner for å forsikre seg om at ICAO standarden blir holdt. FAA har startet et eget program som blir kalt International Aviation Assessment Program. Programmet skal sikre at flyselskaper som flyr i amerikansk luftrom imøtekommer minimumskravene til flysikkerhet. 200 FAA inspektører har fått spesialutdannelse for å ta seg av dette problemet. Hva gjør norske luftfartsmyndigheter med dette? Vil Luftfartsverket ivareta norske borgers krav til sikkerhet ombord på utenlandsk-registrerte luftfartøyer?

Statsbudsjettet for 1995

Her fastslås det at alle utgiftene til å drive sivil luftfart i Norge dekkes av luftfarten selv i form av avgifter. Det er foreslått 1.101 millioner til nyinvesteringer i 1995. I tillegg er det foreslått at man tar opp et lån på 1.100 millioner til Oslo Hovedflyplass AS. Til drift av ikke statlige flyplasser er det foreslått en bevilgning på 120,3 millioner.



Douglas følger etter med CD-ROM

Douglas annonserer at de akkurat er ferdige med å lage wiringdiagram-manual til MD80 på CD-ROM. Programmet baserer seg på MS-DOS standarden og kan kjøres på en vanlig PC med CD-ROM stasjon. Dette er sikkert greit nok for de som kjøper standard versjoner av MD80. Hvis SAS f.eks skulle gå inn på noe slikt, måtte programmet imidlertid utvides til å omfatte alle modifikasjonene.

FAA innfører strengere krav til hviletid for cabinbesetninger

1. mars 1995 innfører FAA nye og strengere krav til hviletid for amerikanske cabinbesetninger. Reglene er laget i et samarbeid mellom FAA og U.S. Department of Transportation. Reglene vil omfatte 85.000 cabinbesetninger i USA. Amerikanske flyselskaper har regnet ut at de nye forskriftene vil øke deres kostnader med 80 millioner US\$ i året, mens FAA har regnet ut at det vil koste ca. 43 millioner US\$.

21 ulykker under pushback siste 4 år

Flight Safety Foundation fokuserer nå på ulykker i forbindelse pushback. 21 ulykker med personskader hvorav flere med

dødelig utgang har blitt registrert de siste 4 årene. I forslagene til forbedringer foreslås det jevnlig brush-up kurs for pushback personell. Strengere kontroll med bruk av overtid samt innføring av trådløse headset.

Pratt & Whitney advarer mot bogus parts

I en pressemelding ber Pratt & Whitney sine kunder om å gå kritisk gjennom sine delelagere, da man har funnet flere "unapproved and undocumented parts" beregnet brukt på Pratt & Whitney jet motorer. Videre skriver man: "As operators and repair facilities seek to lower their costs of operation in a difficult market, there is a rising concern among original manufacturers over use and design of unapproved parts".

Problemer med flapsen på B-777

Det har vist seg at luftstrømmen over de ytre flaps-seksjonene separerer for tidlig når de blir satt ut i full landingsposisjon. Dette resulterer i redusert løft og økt motstand. Nå har vi lenge hørt at B-777 er helt og holdent konstruert og bygget opp av computere. Kanskje var det feil i dataprogrammet?

Vi har hørt at

AD Note om kontroll av Blue Ice

FAA vil som en prøve utstede en AD-note om bedre kontroll av lekkasjer fra toalett-fylle-/tappesystemet på fly. I første omgang vil dette gjelde for B727, men FAA vurderer å innføre den samme AD-noten også for DC9/MD80 og B737. Problemet med lekkasjer fra toalettene er økende, sier Bob Williams, ingeniør i Delta: "Lavatories are usually serviced by contract personell. They're not mechanics, it's an unpleasant job, they work quickly and can be abusive. You can do a leak check, then service the lavatory by an idiot and it will leak". For å få en endelig løsning på dette problemet sier Williams at systemene må bygges om og gjøres bedre. Det vil vi tjene inn på sikt, og da slipper vi alle disse kontrollene av toaletter som i utgangspunktet er dårlig.

BAILING OUT EUROPE'S AIRLINES*

Airline	Amount (U.S.)	Year
Air France	\$3.7 billion	1994
Olympic	\$2.3 billion	1994
Iberia	\$1.3 billion	1992
TAP Air Portugal	\$1.0 billion	1994
Sabena	\$974 million	1991
Air France	\$576 million	1991
Aer Lingus	\$250 million	1994
Air France	\$272 million	1993

*Recent government aid packages in then-year dollars.
*The EU directed AF to repay this loan.

European airline group net profit forecasts (\$m)

	1992	1993	1994e	1995e
British Airways	274	441	475	629
KLM	328	57	180	186
Lufthansa	247	58	99	313
Swissair	85	44	50	114
SAS	113	76	82	115

e = Averaged estimates from airline-sector analysts.
BA and KLM report to March but are included in previous calendar year.

Barneseter i fly

FAA har gått ut og advart mot bruk av vanlige barneseter for bil, montert i flyseter. Tester har vist at disse ikke har noen effekt og i enkelte tilfeller bare gjør vondt verre. FAA konkluderer med at kun barneseter konstruert til bruk i fly og med setet montert mot fartsretningen, gir den ønskede effekt.

Vedlikeholdsbase i Litauen

Baltic International Inc., North West Airlines og parlamentet i Litauen har signert en kontrakt for bygging av et nytt vedlikeholdssenter i Litauen. Hangararealet er planlagt til 2.000 mål og skal bygges på en nedlagt russisk militærflyplass.



VG 12.10.94

- SIKRERE etter Partnair-ulykken

Av DAG FONBÆK

Kontrollen med gamle fly er blitt strengere etter Partnair-ulykken der 55 mennesker mistet livet.

Det mener Viggo Løfsgaard, sjefen for Luftfartsinspeksjonen.

«Og akkurat det gleder de pårørende, oppe i all fortvilelsen, sier deres talsmann Leif Stavik.

Her er noen av de nye, skjerpede kontrollkravene:

■ Flyselskaper med dårlig økonomi og gamle, slitte fly skal aldri mer slippes løs på norske flypassasjerer.

Heretter må nemlig alle selskaper som skal fly passasjerer, frakt og post i Norge ha sertifikat.

■ Forskrifter med strengere krav til sjekklistor og flygerhåndbøker.

■ Strengere krav til dokumentasjon av gamle fly.

■ Godkjenningen av flyselskapers flygersjefer er blitt strengere.

■ Varslings- og rapporteringsplikten er også innskjerpet.

■ Norge har varslet USA om at importkontrollen med gamle fly er blitt strengere.

■ «Falske deler» - ikke-originale deler av mykmetall som ikke tåler hard belastning - var en av årsakene til at Partnair-flyet styrtet.

■ Kvalitetskontrollen med flyverktøder er også skjerpet. Inspeksjon av gamle fly er et av Luftfartsinspeksjonens satsingsområder - bl. a. som resultat av Partnair-styrtet.

■ Og sist: Som følge av hentelegelsen av Partnair-saken, foreslår Riksdoktoren å forlenge foreldelsesfristen i Luftfartsloven - eventuelt la foreldelsesfristen «løpe» fra den dagen havarirapporten er ferdig. Dermed får politiet tid til å avsløre lovbrudd. Det fikk de ikke i Partnair-saken.



Arbeiderbladet 19.10.94

Skjerpet Premiair-sjekk

CHARTERFLYSELSKAPET Premiairs DC 10-maskiner vil bli gjenstand for skjerpet teknisk sjekk i tiden fremover. Overvåkingen av flytypen blir økt fordi den skal ut av SAS' flåte fra 1. april neste år.

- SAS har det tekniske kontrollansvaret for Premiairs DC 10. Fordi flytypen snart er ute av SAS' flåte øker vi kontroll-hyppigheten for å hindre at vedlikeholdet blir slappere, sier lederen for Det skandinaviske tilsynskontoret for luftfart, Einar Ottne, til Arbeiderbladet.

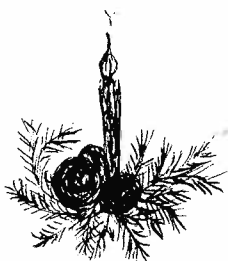
Premiairs store maskin, som går i fast rute fra Gardermoen, har hatt flere tekniske feil det

siste året som har skapt betydelige problemer for passasjerene. Men Ottne har ingen spesielle innvendinger mot den tekniske standarden på flyet.

- Det er all grunn til å stole på det vedlikeholdet SAS gjør på Premiairs maskin. Likevel øker vi kontroll-hyppigheten for å sikre oss at dagens tekniske standard blir fulgt også i en periode da flytypen skal ut av drift, sier Ottne.

Ottne sier at det ikke er flere tekniske feil med Premiairs DC 10 enn med andre selskapers flymateriell.

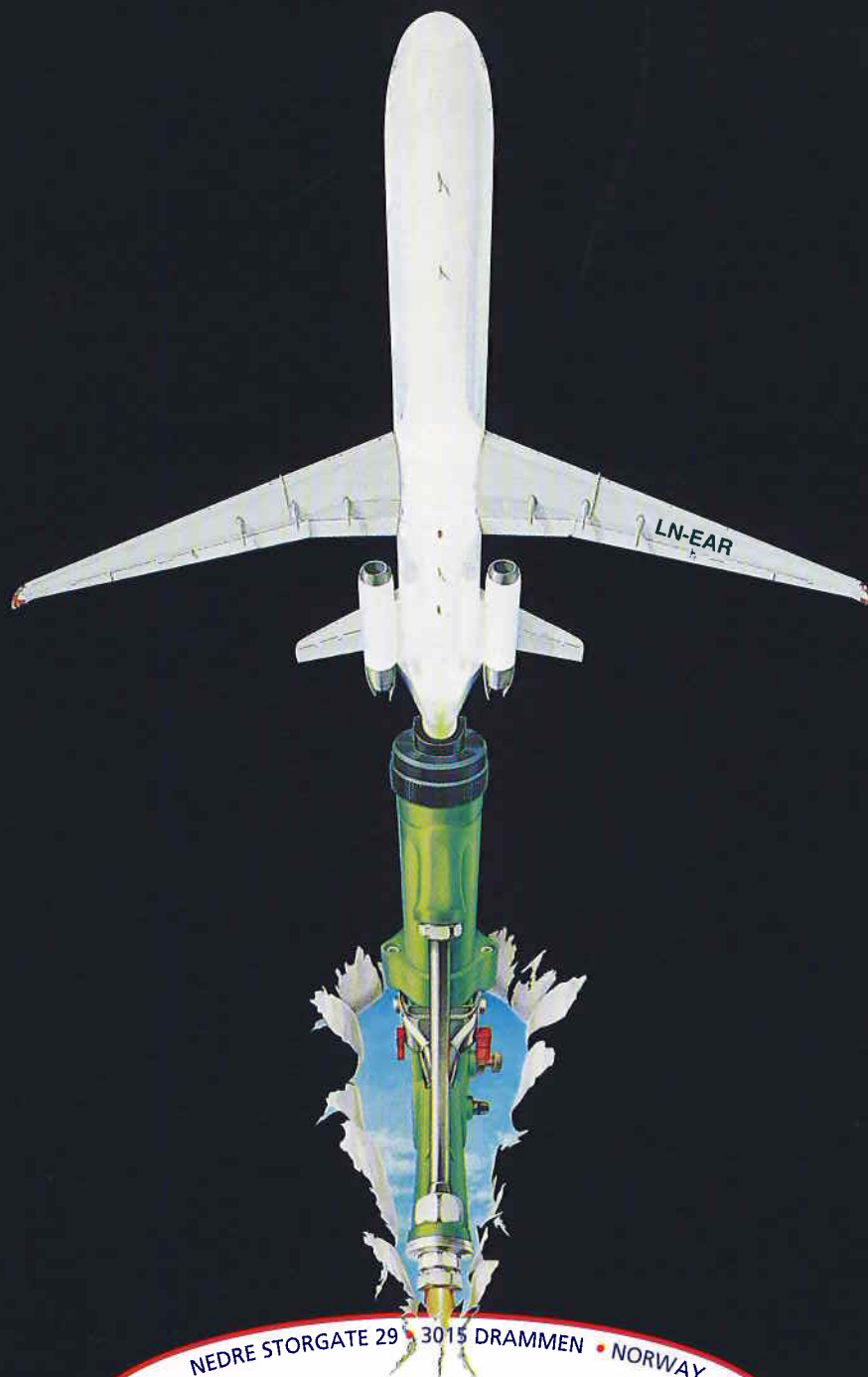
● KNUT-ERIK MIKALSEN



*Vi ønsker alle
våre lesere en
God Jul
og et riktig
Godt Nytt År!*



PAINT • QUALITY • SAFETY



PAINT STRIPPING IS AN IMPORTANT PART OF AIRCRAFT MAINTENANCE.
EUROPEAN - THE ONLY COMPANY IN NORWAY OFFERING YOU A TOTAL PACKAGE IN
AIRCRAFT REFURBISHING. HIGHLY SKILLED PERSONNEL WITH LONG EXPERIENCE.
ISO 9002 QUALITY ASSURANCE AND SAFETY STANDARDS.

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

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.

Our resources include dynamic instructional presentations, computer-

High tech and high touch,



blended to suit your needs.

assisted training systems, access to aircraft, and an experienced, highly motivated staff. We can give you training programs ideally suited to your present and future needs. Call us for information regarding courses for the following aircraft types: Douglas: DC8 DC9 DC10 MD80. Boeing: B737 B747 B757 B767. Airbus: A300 A310 A320. Fokker: F28 F50.


SAS
TECHNICAL ACADEMY
We train people for the future

SAS TECHNICAL ACADEMY, P.O. BOX 54, S 195 87, STOCKHOLM, SWEDEN. TEL: +46-8-797 38 35. FAX: +46-8-797 33 95