



iNFO

NR. 2 1995

Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

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 Vestergaards 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



norsk flytekniker organisasjon

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

SENTRALSTYRET 1995

FORMANN:	ROLF DYBWAD, Braathens SAFE Værnes Fax arbeid Ugleveien 23, 7500 STJØRDAL (Fax. pris. må slås på ved request)	Arb. 74 82 32 45 Fax. 74 82 32 48 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. SENKRETÆR:	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:	Roger Handeland Pieter Doyer Jan E. Stenhaug Keith Hudson Heine Richardsen Erik Sannerud Steinar Isaksen Rune Thuv Knut Fløtten Rolf Skrindlo 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 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
Studieutvalg (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. Fred. Olsen:	O.P. Syvertsen, FOF
Avd. Braathens SAFE:	Jan Kr. Langebro, BU SVG	Avd. Norsk Air Widerøe:	Paul Lingjærde, TRF
Avd. Widerøe:	Atle Edwardsen, WF BOO	Layout, sats og montasje:	Siri R. Grønskar
Avd. SAS	Odd Haldar, SAS BGO		

STOFF/INNLEGG TIL INFO

Redaksjonen setter 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 til redaktørens hjemmeadresse.

FORSIDEBILDE: 1. BMW/Rolls Royce BR715 Turbofan motor. 15.000 til 23.000 pund skyvkraft. Aktuell motor for MD95.

HUSK STOFF TIL NESTE INFO SENEST 15. AUGUST

Formannen har ordet

På oppfordring.

Jeg gjentar: På oppfordring synes jeg noe om små organisasjoners overlevelsesrett her i landet. Når jeg er i det snille og medgjørlike hjørnet, kan jeg si det at jeg skjønner at det er slik at slike små arbeidstagerorganisasjoner ikke er til gagn, men til ulempe for land og folk og kongen og fedreland og storting og NHO – og det reisende publikum og fandens oldemor. De gjør jo bare det hele komplisert og dyrt og vanskelig å håndtere, og uoversiktlig og unødvendig og ikke til gagn som tidligere nevnt – og tar ikke SAMFUNNSANSVAR. Sic.

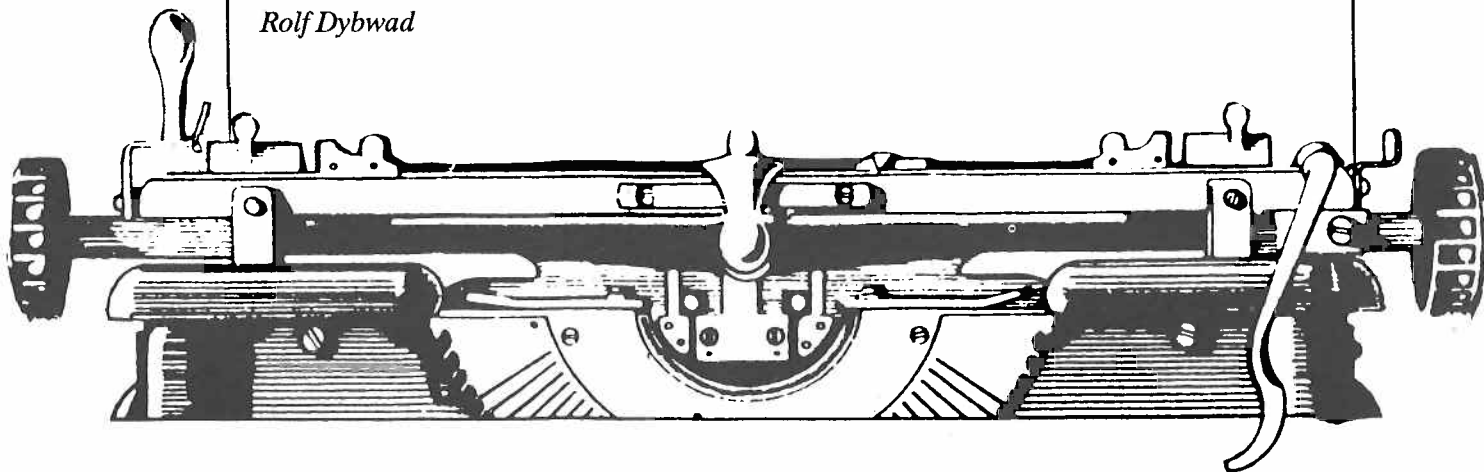
Den som har lest noe særlig ut over Mandrake og Fantomet i lokalavisen, kan ikke ha unngått å få med seg at våre arbeidsgivere gjennom sin hovedorganisasjon ikke er særlig happy med slike små organisasjoner som NFO. Tanken deles forsåvidt med LO. De må gjerne sole seg i sin egen glans, uten at jeg nødvendigvis er like imponert over prestasjonene hver gang. I egeninteresse går en kanskje her andres ærende.

Jeg liker ikke noe særlig at det i samfunnsdebatten kommer frem at en må søke å redusere antall organisasjoner til færrest mulig, eller i det minste til fagforeninger med et visst antall medlemmer. Innad i NFO skulle ikke dette være vanskelig å forstå. Vi har medlemmer gjennom flyindustrien alene, har et ganske speiselt yrke som bygger på en autorisasjon fra Luftfartsverket, og det tilsier et lite antall. Vi er ikke tilsluttet noen stor organisasjon. Vi er bare i veien.

Jeg føler meg ganske trygg på at det utføres vesentlig mer fagforeningsarbeid pr. kontingentkrone i NFO enn i mange store organisasjoner. Det at vi ikke har ansatte, men bygger driften på fritidsarbeid, er selvsagt mulig bare fordi vi er så små som vi er. Vi har svært ofte genuint interesserte tillitsvalgte som har dette som hobby i stedet for fluefiske, elgjakt, frimerker eller andre nært beslektede fritidssysler. Samtidig aksepterer jeg at det er slik at NFO ikke er med på diskusjoner med regjering og storting om landets fremtid om eventuelt måtehold eller frislepp. All erfaring tyder jo på at vi tar dette til etterretning.

Vi er ikke rabiante. Vi streiker ikke. Ikke går vi sakte. Vi er kanskje bare et nødvendig korreks til de store. Samfunnets mangfold burde tilsi at dette er ikke bare negativt. Det kan være bra.

*Måtte en kunne se det slik.
Rolf Dybwad*



Lederen

INFO-redaktøren har de siste 2 månedene tilbrakt tiden på typekurs på Airbus A-320 i Stockholm. Det har derfor vært begrenset hva jeg har hatt av tid til å sysle med INFO denne gangen. Egentlig skulle jeg nå ha lest Autoflight, Navigasjon og Flight Controls – og ikke sittet her og skrevet lederen.

Sivil luftfart er på vei opp av bølgedalen og godt er det. Trafikken øker og med den vårt jobbvolum. Behovet for nyansettelser har begynt å melde seg. Det er grenser for hvor mye produksjon bedriftene kan vri ut av oss. Overtidsforbruket i enkelte avdelinger er meget høyt. Samtidig er den tekniske punktligheten på vei ned. Man kommer til et skjæringspunkt hvor det er bedriftsøkonomisk lønnsomt å ansette folk igjen. Med konjunkturpilene pekende oppover vil det være behov for et jevnt tilslag av teknisk personell i årene fremover. Hvor stort, vil til en viss grad være avhengig av hva SAS bestemmer seg for når Koksa Verkstedet legges ned. Hovedflyplassen på Gardermoen åpner i oktober 1998. I oktober i år skal SAS-styret behandle en søknad om grunninvesteringer på 60 millioner for hangaranleggene på Gardermoen. Vi får en indikasjon på hvilken vei det bærer etter dette styremøtet.

Forøvrig har det selv borte i Sveariket blitt registrert at i Norge går LO og NHO hånd i hånd med hensyn til å frata de mindre fagforeningene forhandlingsretten. LO har et problem med at de mister medlemmer til konkurrerende fagforeninger, og NHO ser en gylden sjanse til å bli kvitt brysomme forhandlingsmotparter. Det grenser til dobbeltmoral når LO på den ene siden står og forsvarer den frie forhandlingsretten, samtidig med at de er pådrivere i en prosess som vil frata blant annet NFO sin forhandlingsrett. Jeg tror at den vanlige mannen i gata er lei av å få 80 øre timen i lønnstillegg når de jobber i bedrifter hvor ledelsene bevilger seg selv fete lønnstillegg og gyldne fallskjerm. Det er her LO burde ha brukt energien sin. Ikke på å frata oss andre vår forhandlingsrett. Hvis så ille skulle skje, skal det i alle fall ikke skje ubemerket. NFO var representert på det fellesmøtet som oljearbeiderne arrangerte for frie uavhengige fagforeninger i Oslo 23. mai. Vi hadde også LO på besøk på det siste Sentralstyremøtet. De orienterte om sine planer for å bygge ut et Norsk Luftfartskartell. Intensjonene er

sikkert gode, men det ligger vel i kortene at vi da må melde oss inn i LO. Det tror jeg ikke NFO får aksept på fra sine medlemmer.

Hva betyr det for oss å miste streikeretten? Med unntak av en to timers streik er det nærmere tyve år siden NFO benyttet seg av streikeretten sist. Vi synes derfor det er urettferdig at Yngve Haagensen karakteriserer oss som uansvarlige. Å miste streikeretten vil tvinge oss over til andre aksjonsformer. Jeg er sikker på at med vår kreativitet kommer vi til å greie det. Nå gjenstår det å se hvor radikal endringen i arbeidstvisteloven blir. I verste fall mister vi alt. Det vil si ingen tarifforhandlinger. Ingen lokale forhandlinger. Våre lønns- og arbeidsvilkår vil bli fastsatt av LO. Nå er det lite trolig at man får politisk flertall på Stortinget for et slikt forslag. Andre varianter er at kun organisasjoner med et vist antall medlemmer får ha forhandlingsrett. Da åker vi ut med våre spinkle 500 medlemmer. Nok en variant er å la de organisasjonene som er landsomfattende og som har forhandlingsrett idag opprettholde denne. Det betyr at det settes sperrer for opprettelsen av nye. Uansett skal det bli spennende og følge med i dette spillet. Et spill regissert av LO-NHO og Arbeiderpartiet.

Jeg nevnte innledningsvis at jeg går på sertifikatkurs på A-320. En fantastisk maskin med sidestick og "fly by wire". Her er siste nytt av teknologi puttet inn. Kurset er svært komprimert. Mens Airbus Industrie bruker 3,5 måneder på tilsvarende kurs, gjør vi vårt unna på halvparten av tiden. Alt har blitt skåret ned for å kutte kostnader. Hvis jeg nå skulle stå på dette kurset, er det det første sertifikatet jeg får på en flymaskin som jeg ikke engang vet hvordan jeg skal bytte hjul på. Det har kun vært tid til delelokalisering og ikke til noe praksis. Jeg håper at myndighetene, det vil si Luftfartsverket, vil legge inn som et standardkrav at på flytyper man ikke har tidligere erfaring/praksis på, skal eleven gjennomføre 14 dager styrt "On the Job Training" (OJT). Det vil kunne bøte på noe av dette problemet.

Så et lite spark til Luftfartsverket. Hvorfor tar det så lang tid å få utstedt flytekniske sertifikater? I dag kan det ta opp til to måneder fra vi har avlagt eksamen, til LV får utstedt sertifikatene. Det har sikkert



INFO-redaktøren går for tiden på typekurs på Airbus A320

noe med bemanningen å gjøre. Tenk deg det ramaskriket det skulle ha blitt hvis folk måtte ha ventet månedvis på bilsertifikatet, etter at man hadde bestått oppkjøringen. Her må noko gjerast!

Til slutt vil jeg få takke alle som sender inn avisutklipp, kopier av telekser, fakser og sogar møtereferater. Fortsett med det. De blir tatt imot med takknemlighet. Alt som kommer til meg vil bli behandlet konfidensielt. Noe av det jeg får er imidlertid av en slik karakter at jeg ikke kan trykke det. Hvis det er mulig, prøver jeg å bake det inn i en eller annen artikkel. At interessen for INFO er stor, vises ved at vi denne gangen har vært nødt til å øke opplaget. Det er spesielt ledere i de forskjellige flyselskapene som ønsker å komme på mailinglisten vår. Vi har også en økende interesse fra journalister.

Så vil jeg til sist få ønske alle våre lesere en riktig god sommer!!!

red.



AEI – Aircraft Engineers International

Everybody inside the aviation business, and many outside it know what IFALPA is and what it does, many others have at least heard of it.

AEI is very much the same as IFALPA, in that it is an Association of affiliated Licensed Aircraft Engineers organisations from different countries all over the world. All in all 32 affiliates from 23 countries, with a total of about 23000 members.

The aim of AEI is to improve every aspect of aviation safety on an international scale. This is done in various ways.

There is a Public Relations Committee, which through publications and interviews, about events and developments, directs attention to the safety aspect of these. It makes suggestions on how safety could be improved or unsafe situations could be avoided.

Then there is the Technical Committee (TC) which deals with any technical

related matter world wide, brings this to the attention of the most suitable body, organisation, authority, or other group, again making suggestions on how to improve the safety standard in each case.

The TC is, and has been for some considerable time, deeply involved in the creation of new Joint Airworthiness Rules (JAR's) for 19 countries in Europe. These countries' Civil Aviation Authorities have joined forces and formed the Joint Aviation Authority (JAA). The JAR's produced by the JAA are the same for all 19 countries, and therefore have as an advantage that approvals for manufacture, maintenance, operation of aircraft etc. only have to be issued once, and are then valid in all 19 countries. This reduces both cost and time spent on approval procedures.

It is these JAR's which will set the future for, amongst others, aircraft maintenance. Since we, as Licensed Aircraft Maintenance Engineers, are specialists in that field, it is very important that we are involved in

the development of those JAR's covering maintenance and –training.

There is a growing concern amongst AEI members that the standard of aircraft maintenance for the future is too much influenced by the airlines. These are trying to lower the standard, because that means money saved, and in these days of deregulation in Europe that is a very real issue. No one takes measures to increase the standard voluntarily, unless it is profitable. It is therefore that the CAA's, who do not have financial responsibility for the effects of regulation they produce, have the task to enforce these regulations and not the airlines.

However, even in this area of enforcement airlines are now challenging the authorities on their decisions and making them more reluctant to produce regulations which would clearly benefit safety standards, but cost the airlines money to implement. It is often such that a serious accident has to happen before regulation is passed and enforced. There are plenty of examples of this in the USA, especially after deregulation, and the same attitudes are beginning to emerge in Europe.

It is with this dangerous trend in mind that the TC in AEI is working actively, within the JAA through a maintenance panel, to stop this reduction in safety standard. This panel consists of representatives of the airlines, authorities, aircraft manufacturers and employee organisations like AEI. Our view is voiced by an AEI representative and he in turn is informed by the TC Chairman about AEI's opinion on different issues. This opinion is again based on the views of AEI's Affiliates on these issues, which are discussed at TC meetings, and also reported to the TC Chairman by fax.

If AEI is an organisation of interest to you, or if you have any queries, direct your mail to the General Secretary:

Mr. M. Valenteyn
Laan van Vlaanderen 221
1066 JL Amsterdam, The Netherlands.
Or send a fax on the following numbers:
+31-206177139 or +31-250322556

The AEI Technical Committee Chairman
Pieter Doyer



Airbus A340 i Virgin Atlantic's farger

Tariff -95

Årets forhandlinger er i havn og jeg vil med dette orientere våre medlemmer om resultatet, samtidig som jeg vil prøve å gi en kort stemningsrapport fra forhandlingene.

For NFO's vedkommende startet forhandlingene med en årlig Tariffkonferanse i Sentralstyrets regi. Her legger vi strategi og formulerer våre krav, likeledes gjennomgår vi sannsynligheter og eventuelle motspill fra arbeidsgiverne som i forhandlingene er representert med Flyselskapenes Landsforening (FL). NFO formulerte sine krav basert på gruppens lønnsutvikling de senere år, samtidig som konsumpris ble innbakt for 1994 og 1995. Basert på dette la vi frem et krav på 3,4%, som var basert på 0% reallønnsutvikling for siste år. Videre bestemte vi oss for en forhandlingslinje der NFO ikke ville bruke tid og ikke minst penger på å diskutere LO/YS' resultat, men tvert imot tidlig ta brudd hvis FL ikke viste vilje til å diskutere NFO's lønnsutvikling. Denne holdningen er fremkommet som et resultat etter de siste års forhandlinger mellom partene, der FL kun har villet forhandle om LO/YS' tallmateriale. NFO ville videre få en avklaring på en protokoll fra 94-tariffen vedrørende Tariffavtale for tekniske instruktører.

Første forhandling mellom partene startet den 4. april, og etter et innlegg fra hver av partene, så fremlegger FL resultatet fra LO, og vil, som vi hadde mistanke om, kun diskutere disse tallene. Vi ber om en status på siste års arbeide med tilpasninger for instruktørene. Arbeidsgiverne kan der ikke komme med tilbakemelding, men vil komme tilbake med et brev, der de skal klargjøre sine synspunkter.

Etter min oppfatning har vår ærede motpart på dette tidspunktet ikke sett på lønnsutviklingen innen NFO-området, ei heller tror jeg de har interesse av dette. **Men de tar en blåkopi fra LO-oppgjøret som en selvfølgelighet i oppgjøret FL/NFO.**

Når det gjelder instruktørene, så mottar NFO et brev fra FL der de klargjør at de ikke er villige til å tilpasse tariffavtalen for instruktørene. Bakgrunnen for sitt syn er et prinsipp som er sluttet i NHO's styre. De ønsker ikke flere tariffavtaler på samme område, instruktørene er allerede omfattet



av NITO/NALF- og NFATF-overenskomstene.

Med dette som utgangspunkt går vi til mekling, og disse starter med en innledende runde den 28. april der partene orienterer mekleren. Ut fra denne er partene enige om å møtes 3. mai med utløp av mekling kl. 24.00 samme dato. Den 3. mai møtes partene, og etter flere runder om økonomi låser forhandlingene seg. Partene diskuterer andre modeller for løsning, mekleren ønsker en vurdering på lønn ut fra en ramme der partene vurderer både sentrale og lokale tillegg. Dette strander og mekleren ønsker da at partene vurderer en protokoll for instruktørene. Dette blir gjort og arbeidsgiverne fremlegger et forslag som vurderes over to runder. Resultatet er negativt, og vi må orientere Riksmeklingsmannen om at vi ikke kommer videre i forhandlingene. Bruddet er en realitet fra kl. 04.00 den 4. mai. NFO hadde på dette tidspunktet justert sitt krav til 2,7%, mens arbeidsgiverne ikke hadde rikket seg en millimeter på økonomi. Vi er da i streik, og fra NFO's side begynner arbeidet med å informere medlemmene, samtidig som delegatene pakker sine saker og sjekker togtabeller i nord og vest. Arbeidsgiverne kommer tilbake og ber om sær møter med de enkelte

avdelinger. Møter gjennomføres og resultatet er at arbeidsgiverne ønsker et fellesmøte for å gjennomgå situasjonen for eventuelt å luke ut misforståelser. Med gjennomgangen der som utgangspunkt, fremlegger mekleren et forslag til løsning angående instruktørene. Dette utkastet kan partene enes om – og derved er streiken avblåst. Klokken er da 05.30.

Hva er så resultatet etter disse forhandlingene?

- 80 øre i lønnsregulering fra 01.04.95 – forøvrig samme resultat som LO/YS.

- Enighet om at flytekniske instruktører skal omfattes av Flyteknikeroverenskomsten fra 01.04.96.

Partene anbefaler forslaget og NFO behandler resultatet på Sentralstyremøtet den 31. mai, og avgir svar pr. 1. juni.

Til slutt er det riktig å understreke at NFO avd. SAS har fulle rettigheter vedrørende lokale forhandlinger i 1995, men det blir en annen historie.....

Takk for oppmerksomheten.

Heine Richardsen



Møtet i Moskva 17. og 18. april

Russerne har vært invitert til AEI's to års siste generalforsamlinger som observatører. De har hatt litt problemer med å bestemme seg vedrørende medlemsskap i AEI, og derfor ble det bestemt at vi skulle ta et "overtalelsmøte" med dem. Dette var egentlig ment som et X-EB møte, men grunnet en del uforutsette omstendigheter var det bare presidenten, Andreas Georgiades, og undertegnede som dukket opp i Moskva.

Starten på mitt første besøk i dette tidligere maktsenter var meget imponerende. Etter landing gikk jeg som vanlig og stilte meg i kø foran passkontrollen. Det var ca. ti rekker med minst 30-40 personer i hver rekke. Og det sto bom stille. Men etter en liten stund ble jeg oppmerksom på to mennesker som raste på kryss og tvers mellom rekkene. Det var presidenten i den russiske organisasjonen med en tolk på slep. Da de fant meg beklaget de, nesten på sine knær, at de hadde oversett meg da jeg forlot flyet, og jeg ble raskt geleidet opp i VIP-loungen. Der sto en passpoliti i stiv giv akt, og nærmest beklaget at han måtte se passet mitt. En bakkevertinne fikk "bagasjetaggen" min, og kofferten ble se hentet og levert direkte til bilen. I loungen ble jeg hilst velkommen av flyplassledelsen, samt teknisk direktør for Aeroflot. Dette begynte nesten å bli for mye av det gode. Men etter noen korte velkomsttaler og en raske liten vodka med ønske om god helse og en lykkelig fremtid, fant jeg fort ut at dette kunne jeg nok vende meg til. Men akk, hvor lenge var Adam i Paradis? Da vi beveget oss ut for å bli transportert til hotellet, da sto det ingen skinnende limousin med AEI flagg på skjermen, men kun en rusten minibuss av eldre modell. Den hadde ingen støtdempere, men til gjengjeld hadde den en sjåfør som måtte ha strøket til førerprøven, og også kjennmannsprøven i Moskva. Men vi kom da omsider frem til hotellet. Om kvelden ble Andreas og jeg invitert på middag i en typisk russisk restaurant i sentrum av Moskva. Vi reiste også dit på lokalt vis, nemlig med undergrunnsbanen (metroen). Og selv om Moskva er tilsynelatende en by i forfall, var metroen en opplevelse. Togene gikk nesten hvert 30. sekund, og stasjonene var bygget i marmor smykket med statuer.

Neste morgen ble vi kjørt til administrasjonsbygget til luftfartsmyndighetene. Her fikk vi først et flere timers langt møte med ledelsen for The Russian Federation Ministry og Transport - Air Transport Depart-

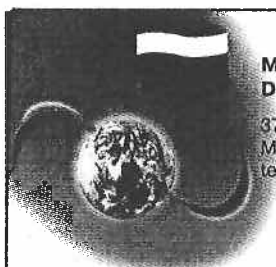
ment. Her kunne vi fritt stille de spørsmål vi ønsket. Vi fikk også helt klare tilbakemeldinger om deres synspunkter vedrørende omorganiseringen i Russland. Tidligere hadde de en stor og effektiv flyflåte med en sterk struktur og godt samarbeid østover (Kina). Det var mange offentlige skoler som drev med utdanning innen flyindustrien.

Nå var flyflåten delt opp mellom flere land, med tilhørende administrasjoner osv. Dårlig økonomi og tildels uenighet mellom landene gjør det vanskelig å bygge opp nye organisasjoner. De gjorde det helt klart at Russland, som de selv sa, hadde

noe godt og noe dårlig. De regnet med at de trengte ca. 2 år til å "tilpasse seg resten av verden". Pr. i dag har de tilpasset seg amerikanske vedlikeholdssystemer gjennom kjøp av DC-10 og Boeing, og de hadde tilsynelatende liten kjennskap til den pågående JAR-prosessen i Europa. Vi på vår side brukte en god del tid på å forklare denne prosessen, og la stor vekt på JAR 65 og JAR 147, som omfatter sertifikatbestemmelser og utdanning. Det ble en del diskusjoner rundt dette, og en artig episode oppsto da vi nevnte det franske company license systemet. Da reiste Mr. Gipich (Head of Division) seg i stolen og sa at Europa var på ville veier; det eneste akseptable sertifikatsystemet var "state issued license". Vi forklarte videre hvorledes vi arbeidet med dette og andre saker gjennom vår (AEI's) representant i JJMB. Vi kom også inn på AEI's historie og fordelene ved medlemsskap, hvor vi sto styrket gjennom felles kunnskap, samarbeid, tilgang og utveksling av informasjoner osv. Resultatet ble at de



AEI-president Andreas Georgiades og Torstein Vikøren på den Røde Plass.



**Ministry of Transport Russia
Department of Airtransport**

37 Leningradsky prospect
Moscow, A-167, 125167
tel. 155-52-10, fax 250-10-80

Victor V. Gorlov

Deputy Department Director



**The Russian Federation
Ministry of Transport
AIR TRANSPORT DEPARTMENT**

Gennady N. GIPICH

Head of the Division

37 Leningradsky Prosp.
Moscow 125856 Russia

☎ 155-52-04, 152-85-22
Fax: (095) 155-53-55

russiske luftfartsmyndighetene gjennom Mr. Gipich faktisk der og da anbefalte den russiske teknikerorganisasjonen å søke medlemsskap i AEI. Dette var en ny og uvant erfaring for oss!

Etter en lett lunsj (selvsagt med vodka) fortsatte vi møtet med kun representantene for teknikerorganisasjonen. Den er knappe tre år gammel, og har sitt utspring fra "Federation of Civil Aviation Workers Union", som organiserer alle fagkategorier innen luftfart. Den nye organisasjonen heter "Civil Aviation Aircraft Engineers and Technicians' Union of Russia", og har kun teknisk personell som medlemmer.

De har foreløpig litt tilpasningsproblemer i systemet der borte, og de så klart fordelene ved et medlemsskap i en international

organisasjon. De ble enige om å holde et x-styremøte, og å komme med en tilbakemelding til AEI så snart som mulig. Det var også et økonomisk spørsmål for dem. Men dette møtet må ha vært holdt på gangen, for vi fikk tilbakemelding samme kveld om at søknaden kom til å bli sendt umiddelbart. Dersom mine informasjoner er riktige, ble også den russiske pilotorganisasjonen opptatt i IFALPA i år.

Om ettermiddagen var vi invitert ut på Aeroflots maintenance base på Domodedovo Airport. Dette var meget interessant. Vi fikk innsyn i alle deres vedlikeholds-rutiner. Tolken som vi hadde med oss var ikke så godt inni tekniske uttrykk, men vi fikk allikevel et godt inntrykk av sjekk-systemer, loggføring og kvittering på jobcards. Systemet var tilsynelatende

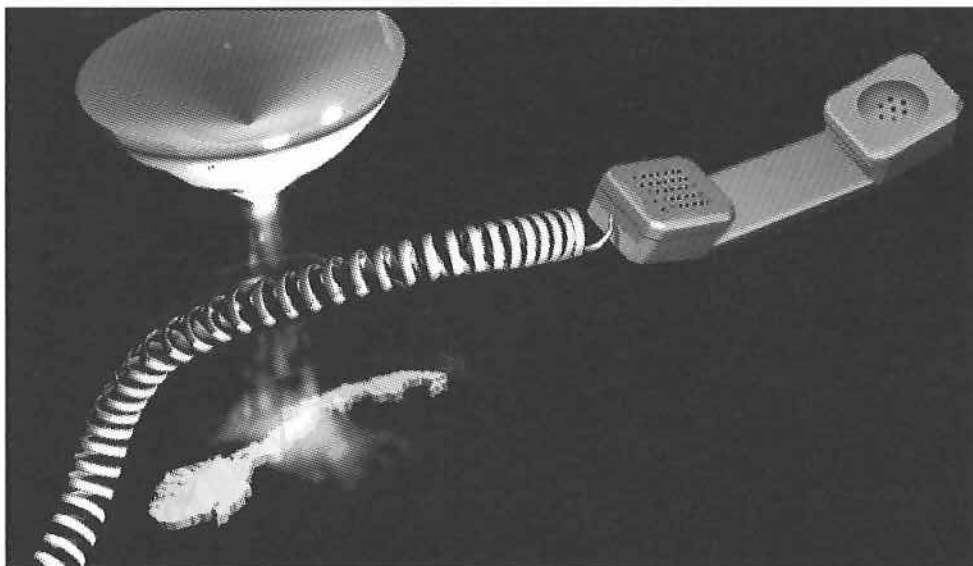
meget likt det vi kjenner hjemmefra, med A, B og C-sjekker, sertifiserte teknikere, skiftinspektører osv. Men, alt sto selvsagt på russisk, så det var vanskelig å få full oversikt. Vi fikk også omvisning på diverse bakverksteder for oksygen, instrument og elektro, hvor de hadde konstruert deres egne vedlikeholds- og testapparater.

Dagen ble avsluttet med en stor middag, hvor Aeroflots tekniske direktør og en representant fra Luftfartsverket deltok. Maten var meget velsmakende, og det ble selvsagt en mengde taler med påfølgende vodkaskåler. Og ettersom hver skål også der ble tilegnet min lykkelige fremtid og gode helse, kommer jeg sikkert til å bli like gammel som Metusalem.

Torstein Vikøren



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

It's hard to become an FAA-man!!



Bestått eksamen feires på Manhatten. Stig og Stewart i midten. Foto: Stewart Ewing

Historien starter høsten 1994, da tankene begynner å luftes høyt om å ta FAA A&P lisence. Det går da over i research perioden, med intens lesing av annonser og faksing frem og tilbake til diverse skoler i USA med forespørsler om kursvarighet, priser, forkrav og annen nyttig informasjon som beliggenhet, bomuligheter etc. Etter hvert fikk vi litt oversikt over omfang og muligheter på de forskjellige stedene som vi fikk svart fra. Det er verd å merke seg at seriositeten til enkelte skoler var så som så. Til slutt sto vi igjen med tre alternativer; et i Virginia Beach (South Carolina), et på Long Island (N.Y.) og et i San Diego (California).

Det neste punktet var å finne måter å få finansiert kurset på helt eller delvis. Da ble blikket vendt mot SAS sin utømmelige pengekasse!!! Søknad om støtte ble sendt og det ble gitt tilsagn om støtte til delvis dekning av kursavgifter. Kalenderne ble så finkjemmet for passende tidspunkt for begge. Det ble fra 8. til 28. mai. Det var imidlertid uvisst hvor lang varighet kurset hadde, da ingen av skolene hadde noe fast å komme med; alt fra 5 dager til 2-3 uker ble nevnt. Derfor regnet vi med at 3 uker var tilstrekkelig. Vi valgte skolen på Long Island, og flere fakser ble sendt til skolen.

Så tok vi kontakt med FAA F.S.D.O. (Flight Safety District Office) i Farmingdale på Long Island via telefon, for å finne ut hva som krevdes av papirer, og i

hvilken form de krevde disse, for å få den nødvendige pre-approval. Det som var retningsgivende var 36 måneders praksis, dokumentert med hver enkelt jobb spesielt beskrevet med ATA nr. og task.

Man måtte ha vært innom minimum 50% av ATA kapitlene innenfor hver av områdene sertifikatet skulle omfatte, det vil si 50% av det som inngår i power plant og 50% av det som inngår i airframe. I tillegg måtte man ha et skriv fra sitt eget luftfartsselskap for å bekrefte sertifikat etc. Det ble da sendt påmeldinger og ringt for å få bekreftet disse hos American Airman Ground School v/ Steve Corrado (Skole-sjef). Vi fikk beskjed om å begynne når det passet for oss. Det gikk nå en tid med til innsamling av attester fra diverse steder, man bruker mye lenger tid på dette enn man aner, påsken kom også imellom. Da dette var i orden, bestilte vi rom på Ramada Inn Riverhead (Long Island) til studentpris; \$50 per natt for dobbeltrom. Så var det å ta ut billetter og pakke, og alternative reiseruter ble vurdert.

Så kom den store dagen. Vi gikk ombord i SK907 til Newark, Great onboard a west-bound B767!!! Arrival Newark 25 minutter før tiden (før STO og CPH flightene) så det var minimale køer i immigration. Deretter fulgte den store leiebilskrigen hvor Dollar rent-a-car vant; den gunstige avtalen vi har med Hertz ga ca. dobbelt pris. Vi trodde nå at vi hadde ca. 2 timers

kjøring til FAA i Farmingdale i vår Plymouth Acclaim, en bil vi likte godt. Vi dro fra Newark i retning Long Island, og etter ca. 10 minutter møtte vi køen på Staten Island. Dette er en øy som er ca. 1 mil tvers over. Her brukte vi 3 timer!!! Vi kjørte ikke feil en eneste gang, hastigheten var 3,3 km/t i snitt. Total reisetid Newark-Farmingdale ble ca. 5,5 timer. Klokken 2000 sjekket vi så endelig inn på et motel i Farmingdale ved Republic Airport hvor FAA hadde kontoret sitt.

Mandag 8/5 kl. 0915, etter en frokost på en typisk diner, troppet vi in på FAA kontoret, bevæpnet med alt av papirer for å få pre-approval til å ta alle nødvendige tester. Der møtte vi en airworthiness inspector, William Core, som eksaminerte oss i vår bakgrunn og våre kunnskaper om fly. Dette tok ca. 3 timer, og resulterte i at vi fikk 3 pre-approval lapper hver (en for hvert fag, general airframe og powerplant) og 2 utfylte FAA form 8610-2 per person, signert og akseptert av FAA. Disse måtte vi ta med til skolen og DME (Designated Mechanic Examiner). Eksamineringen her hos FAA foregikk på en rolig og behagelig måte, vi førte samtaler om erfaringer og om bransjen generelt, og da fly spesielt. Med disse papirene i veskene dro vi videre østover til skolen. Da vi kom frem til skolen hilste vi på skolesjefen, Steve Corrado, vi ble registrert, og fikk en gjennomgang av undervisningsrommene. Vi fikk også utlevert materiell og betalte deler av kursavgiften. Resten av dagen gikk med til studier. Deretter sjekket vi inn på Ramada Inn Riverhead, som lå ca. 7 km fra skolen; et meget bra hotell og med meget trivelig (søtt/pent) personell.

Tirsdag 9/5: Oppmøte på skolen klokken 0900 der vi traff en medstudent (jente, pen og brun) som for øvrig var F/E på C-5 Galaxy ved Stewart Airforce Base i upstate New York. Etter det var det studier og videofilmer til kl 1700.

Onsdag 10/5: Studier frem til 1300, da vi hadde den første testen som gikk meget bra. Etter det fikk vi utlevert nye kursbøker i pwrplant/airframe som vi studerte til ca. 1800. Da fikk vi et avbrekk for middag og et par pils innen vi fortsatte studiene til kl. 2100.

Torsdag 11/5: Kl 0900-1800 studier/video og test i airframe, kl. 1930-2230

kveldstudier.

Fredag 12/5: Studier til ca: 1430, så en test i powerplant til kl. 1530. Avreise til Manhattan, hvor vi leverte leiebilen.

Fredag-Søndag 12-14/5: Helgefri, men endog en del selvstudier. Innlagt tid til diverse fornøyer, da vi bodde hos venner på 55th & Broadway i midten av alt natteliv!

Søndag ettermiddag leide vi ny bil hos Dollar på Manhattan; verstingbil som var billigere og en stor standardheving - Eagle vision 3,5L 24v med alt. Så bar det østover igjen til Riverhead. Vi sjekket in på hotellet ved ni-tiden om kvelden.

Mandag 15/5: Opp kl. 0730, studier til 1300, test general, deretter fikk vi utlevert oral and practical test materiell. Fri resten av dagen, men selvfølgelig selvstudier til kl. 1800.

Tirsdag 16/5: 0900 formøte med DME'ene Peter Borneman og Paul Kern, som drev hvert sitt flyverksted; Peter med Eastern helicopters L.I. og Paul med Allijen Aviation. Hos dem ble vi informert om testopplegg, praksis og gjennomføring av prøver. Kl. 1200 var vi tilbake på skolen for selvstudier og practical/oral briefing med skolesjefen.

Onsdag 17/5: Fridag, men intensivt med selvstudier og litt shopping i diverse malls i nærheten.

Torsdag 18/5: Kl. 0900-1900 hos hver vår DME for muntlige og praktiske prøver. Disse kan også kalles fagprøve light.

Fredag 19/5: Kl. 0830-1700 avslutning av praktiske prøver og utstedelse av Airmans certificate (A&P Licence), så avreise til Manhattan kl. 1715.

Hva gikk testene ut på???

De skriftlige testene var basert på pugging av svar, men mengden på 2500 spørsmål gjorde at mye måtte gå på kunnskap, ikke pugg. Kravet var 70% for å bestå. Airframe-testen besto av 100 spørsmål; det samme gjorde powerplant, mens general bare hadde 50 spørsmål. Her var det imidlertid mye matematikk, utregninger av resistance, capacitance, ektvasjoner og tyngdepunktsberegninger etc.

Den muntlige testen hos DME'en kan

varierte i størrelse etter hvilken DME man har, men det blir som regel mellom 100-200 spørsmål, hvor det for hvert emne innen airframe-powerplant og general kreves 70%; det vil si 70% av spørsmålene på fire protection, 70% av electrical pwr og 70% av flight controls etc.

De muntlige testene har blitt mye tøffere nå på grunn av skandaler og oppvask blant DME'er og innen FAA. En må også regne med å ha FAA inspector med på prøvene, rapporter på alle spørsmål og svar sendes til FAA!!! Dette tilsvarer fagprøve og typekurs-muntlig. Alt er nå i søkelyset fra myndighetene og er veldig krevende.

Den praktiske delen: Stigs oppgaver!!!

1. Platejobb med alt naglemønster, nagler og dimensjoner etc.
2. Timing av magnetos på Cessna 310.
3. Research på rigging av flight controls på Cessna 172.
4. Produksjon av slanger.
5. Inspeksjon av eksosanlegg, eksoststub, cylinder, bremses, hjul, magneter og støtstanghylser.
6. Duk og dope research.
7. Sluttmontering av propell på Cessna 172.
8. Sjekk av plugger på Cessna 310.
9. Beregning av ombygning og ny weight & balance.
10. Loggføring av alterations og repairs etc.
11. AD-notes.
12. Utfylling av FAA form 337.

Den praktiske delen: Ewing's oppgaver!!!

1. Troubleshooting på understell med dye-check etc. på Robinson R22 (helikopter).

2. Inspeksjon av main og tail rotor med vask og waxing. (R22)
3. Check og lekkasjetest av fuel shutoff. (R22)
4. Installasjon av Loran-c navigator med antenne og coupler på R22 med full weight & balance omregning.
5. Balansering og motorkjøring av Bell Jet Ranger.
6. Troubleshooting på starter til Arrow 440.
7. Diverse towing, groundhandling og safety etc.
8. Flere oppgaver med presisjonsmåling.
9. Flere oppgaver med loggføring og utfylling av FAA form 337 (major alteration/repair).
10. AD-notes.
11. Service bulletins og alert service bulletins.

Det ble lagt meget stor vekt på paperwork.

Konklusjoner:

Det er meget krevende, men givende å ta et FAA A&P, hvis man er **100% interessert**. Hvis ikke bør man holde seg hjemme. Its not a walk in the park. Skolene baserer seg på en stor grad av selvstudium, noen kjører også brevkurs, slik at man kan lese seg opp på den skriftlige delen hjemme og således spare litt tid og hotellpenger. Vi håper dette gir et lite innblikk i fremgangsmåter og system rundt det å få FAA A&P. Hvis du er interessert i ytterligere opplysninger kan du kontakte oss eller en DME direkte. Du finner alle opplysninger i NFOs Studieutvalgs kurs-katalog.

Med vennlige hilsener

S.Ewing

SAS/OSLTS-O/5

S.Rusten

SAS/OSLTF-CO



Hvem andre enn SAS Janitsjar Orkester kom marsjerende under 17. mai feiringen i Brooklyn. Foto: Stewart Ewing

Siste nytt om JAR 65, sertifikatbestemmelser

I begynnelsen av april sendte Joint Aviation Authority (JAA) ut NPA 65-0 (NPA = Notice of Proposed Amendment), som er det første offisielle høringsutkastet om Joint Airworthiness Rules (JAR) 65, til alle som er berettighet til å sende inn kommentarer til den. Frem til nå har Aircraft Engineers International (AEI) kommentert de 8 interne utkastene, som NPA 65-0 er et resultat av. Innholdet i dokumentet er delvis kontroversielt på visse områder med hensyn til AEI og NFO. Jeg vil belyse noe av innholdet og politikken i dette her:

Jar 65 er delt opp i en kravgivende del med kode JAR, en forklarende del med kode IEM (= Interpretative, Explanatory, Material), samt en del som omhandler godkjente implementeringsmetoder med kode AMC (= Acceptable, Means of, Compliance). De siste to delene er ikke påbudt.

JAR 65 har to appendix. Den ene omfatter alle nødvendige teorifag for grunnutdannelse. Den andre omfatter utforming av "sertifikat", eller som det er kalt, "Certifying Staff Qualification Document" (CSQD). Navnet i seg selv indikerer et forsøk på å unngå kontroverser mellom "sertifikat", som har sammenheng med offentligheten, og "autorisasjon", som betyr så mye som godkjent (for eksempel av arbeidsgiver).

På enkelte områder er JAR 65 basert på ICAO's retningslinjer, på andre områder er kravene lavere. NFO's synspunkt her er at JAR 65 er en svekkelse av de eksisterende krav per i dag. NFO's Tekniske Utvalg (TU) arbeider blant annet med å kommentere JAR-utkastene, som de sender til AEI og JAA. Dette gjøres for å prøve å heve nivået på kravene i JAR 65 og på andre områder. Dette er ikke lett, da panelet som AEI har en representant i, ikke er basert på demokratiske prinsipper. Det er myndighetenes representanter som har den avgjørende stemme til sist.

Her følger noe av innholdet i JAR 65: Det er 3 kategorier av flyteknikere med sertifikatrettigheter.

Kategori A: Kan bare sertifisere for eget utført arbeid og arbeidet er limitert til komponentskifte i de områdene (f. eks. ATA-kapitler), som vedkommende er



autorisert for. Feilsøking er utelukket. Denne kategori er meget omstridt, men akseptert av NFO forutsatt at man får den samme "basic"-opplæring som kategori B 1 og 2. Det kreves praksis i et år etter fullført "basic"-opplæring.

Kategori B1 (mekanisk) og B2 (avio-nic): Dette er flyteknikeren slik vi kjenner ham i dag med ICAO type II sertifikat. Han trenger 3 års praksis etter bestått "basic"-eksamen.

Kategori C: Dette kan være en flytekniker, men vedkommende har 6 års praksis. Han jobber ikke nødvendigvis fysisk på fly. Han er sertifisert for "Base maintenance" og har kontorjobb, hvor han sjekker at alle underlagsdokumenter er komplett og riktig utfyllt – før han utsteder "Certificate of Release to Service" (CRS). Det er her viktig å si at det (fremdeles) ikke stilles krav til utdanning eller praksis for flyteknikere som arbeider i tungt vedlikehold. Dette skyldes at de ikke utsteder CRS, og dermed ikke er sertifiserte. Dette er en meget lite tilfredsstillende situasjon for NFO.

Den andre form for en kategori C person, er en tekniker med høyere teknisk- eller universitetsutdannelse. Det praktiske kravet er i dette tilfellet 3 år, hvorav 6 måneder fysisk arbeid på flyet. De andre 2

1/2 årene kan for eksempel være praksis på et kontor. Man kan også kvalifisere seg for kategori A, B 1 og 2 eller C med enn annen bakgrunn enn flyteknisk, men da blir praksiskravene lenger. De kan da være opp til 3 år for kategori A, 5 år for kategori B 1 og 2 og 8 år for kategori C. Når det gjelder gyldighet av gamle sertifikater, så vil alle gamle rettigheter automatisk overføres. Når en søker om utvidelse, må man imidlertid følge det nye reglementet.

CSQD, slik det er foreslått, består av 4 deler. Den første er "basic"-delen, den andre er et bevis for gjennomgått teori og praksis på type, den tredje er selve type kvalifikasjon (ligner ICAO type II M" sertifikat), sammen med restriksjonsrubrikken, og den fjerde delen er selve selskapets autorisasjon som gir sertifikatsrett!

Det er mange fler detaljer i JAR 65 som gjenstår å diskutere, men det vil gå for langt å komme inn på dette her. De som er interessert i å vite mer kan sende en fax til Arild Helseth, teknisk sekretær på tlf. 67 59 66 88, og han vil sende deg ytterligere informasjon.

Pieter Doyer
AEI Technical Affairs Committee Chair-
man

Fred Olsens nye DHC-8



Luftfartsverket har fått hjem sitt nye kalibreringsfly. Flyet skal opereres av Fred Olsens Flyselskap.

25. januar 1995 reiste fire mann fra Fred Olsen til Toronto for å hente hjem Luftfartsverkets nye kalibreringsfly; en DHC-8 103. To piloter, en autmek. og teknisk sjef reiste via Amsterdam til Toronto. Det var en behagelig tur med KLMs boeing 747-300 med bra komfort og god mat og drikke. Etter en flytid på 7:20 landet vi i Toronto. Det var godt å komme inn på hotellet og å få litt søvn etter en lang reise. Vi bodde på Holliday In i Yorkdale, ca. 15 minutter med bil fra de Havilland.

Neste dag kl. 09:00 ble vi møtt av representanten fra Bombardier, og kjørt ut til fabrikken. Her møtte vi Widerøes personell, som formelt skulle overta flyet fra de Havilland. Testflyging av flyet hadde ikke begynt som planlagt på grunn av dårlig vær, men fredag klarnet det tilstrekkelig opp slik at testflygingen kunne begynne. Den eneste feilen vi fant på flyet, var at lakkeringen ikke var tilfredsstillende, men på grunn av tidspress ble det bestemt at dette skulle bli rettet på senere i Bodø.

Onsdag 1. februar reiste så LN-ILS fra Downsview field med kurs for Goose bay med et crew på 3, samt 6 passasjerer fra Luftfartsverket. Av hensyn til disse, samt

sen avgang fra Toronto ble det bestemt at vi skulle stoppe i Goose bay til neste dag. Neste dag fikk vi fint vær og - 22°C; alle ble imponert over flyets APU, som varmet opp kabinen til romtemperatur i løpet av kort tid. Under klargjøring før avgang oppdaget vi at en U/C lampe ikke lyste. Et kort inni en svart boks var defekt, så en ny ble bestilt via DHC, men da Goose bay ikke akkurat er verdens navle, ville det ta en stund å få delen dit. I mellomtiden ble wiring både til og fra boksen testet og funnet i orden, og senere på kvelden kom den nye boksen til Goose bay. Denne hadde imidlertid den samme feilen som den gamle. Nå hadde kvikksølvet krøpet ned til - 42°C, og vi hadde hverken hanger eller annen form for varme. DHC ble

da kontaktet og spurt om hjelp. De sendte samme dag opp to avionic engineers og en aut. mek. fra Toronto til Goose bay med en LIER-31. Etter mye feilsøking og en del flaks, ble feilen lokalisert. Den viste seg å ligge i en annen boks, men den førte til at den første brant opp, og denne boksen hadde vi ikke i reserve. Det ble da nok en dag å vente på å få en ny boks sendt.

Etter tre dager i Goose bay kunne vi endelig fylle fulle tanker og sette kursen for Bergen, ettersom Fornebu var stengt. Vi landet i Bergen kl. 02:00 etter en flytur på 7:15 timer. Etter landing i Bergen hadde vi fremdeles fuel i tankene for tre timers flyging. Neste dag gikk så turen til Fornebu, og etter lossing av ca. 400 kg manualer til flyet fortsatte turen til Bodø, hvor Widerøes tekniske avdeling ventet. Vi hadde lånt ni stk. doble seter fra Widerøe som nå var sårt trengt til LN-WIK, som skulle fly på rute dagen etter. Flyet, LN-ILS, er nå under ombygging til kalibreringsfly hos Widerøe.

Keith Hudson



Nytt fra Fred Olsen



Fraktmarkedet har vist sterk stigning også i Norge. Foto: Sverre Mauroy

Fred Olsen – Luftfartsverket

Fred Olsen har forhandlet med Luftfartsverket om en ny kontrakt. Luftfartsverket har kjøpt en DHC-8, og Fred Olsen skal operere dette flyet for luftfartsinspeksjonen. Flyet skal brukes til kontroll av bakkeinstallasjoner på flyplassene. Flyet har nå vært i Bodø siden februar, hvor det bygges om for kalibreringsbruk. Ferdig utrustet med nytt kalibreringsutstyr skal det leveres til Fred Olsen. Flyet skal gjennomgå et omfattende testprogram før det settes i drift med kontroll av flyplassene. Flyet er ventet ferdig i juni 1995.

Fred Olsens HS-748 har vært i daglig drift i 20 år som kalibreringsfly for Luftfartsverket. Dette flyet vil bli faset ut til fordel for DHC-8. Det er fremdeles usikkert hva som skal skje med dette flyet.

Årsmøte og medlemsmøte

Som vanlig har ikke vi hatt noen stor møtevirksomhet i avd. FOF. Normalt blir møtene holdt i lunsjpausen. Årsmøtet for 1994 ble holdt i desember på SAS Park Royal Hotel. 13 medlemmer deltok på møtet i år. På møtet ble det diskutert en god del, men den saken som opptok oss mest var Gardermoen; om Fred Olsen vil flytte til Gardermoen, og eventuelt kostnadene ved å bygge en ny hangar. Mange satte spørsmålsteget ved hvor lenge vi kan

fly med L-188, og hva de kan erstattes O. P. Syvertsen



med. Det flyet som peker seg ut som det mest aktuelle er B-727 med hush kit. Men hvor lenge disse vil holde støykravene, er et annet spørsmål.

Økende arbeidsmengde

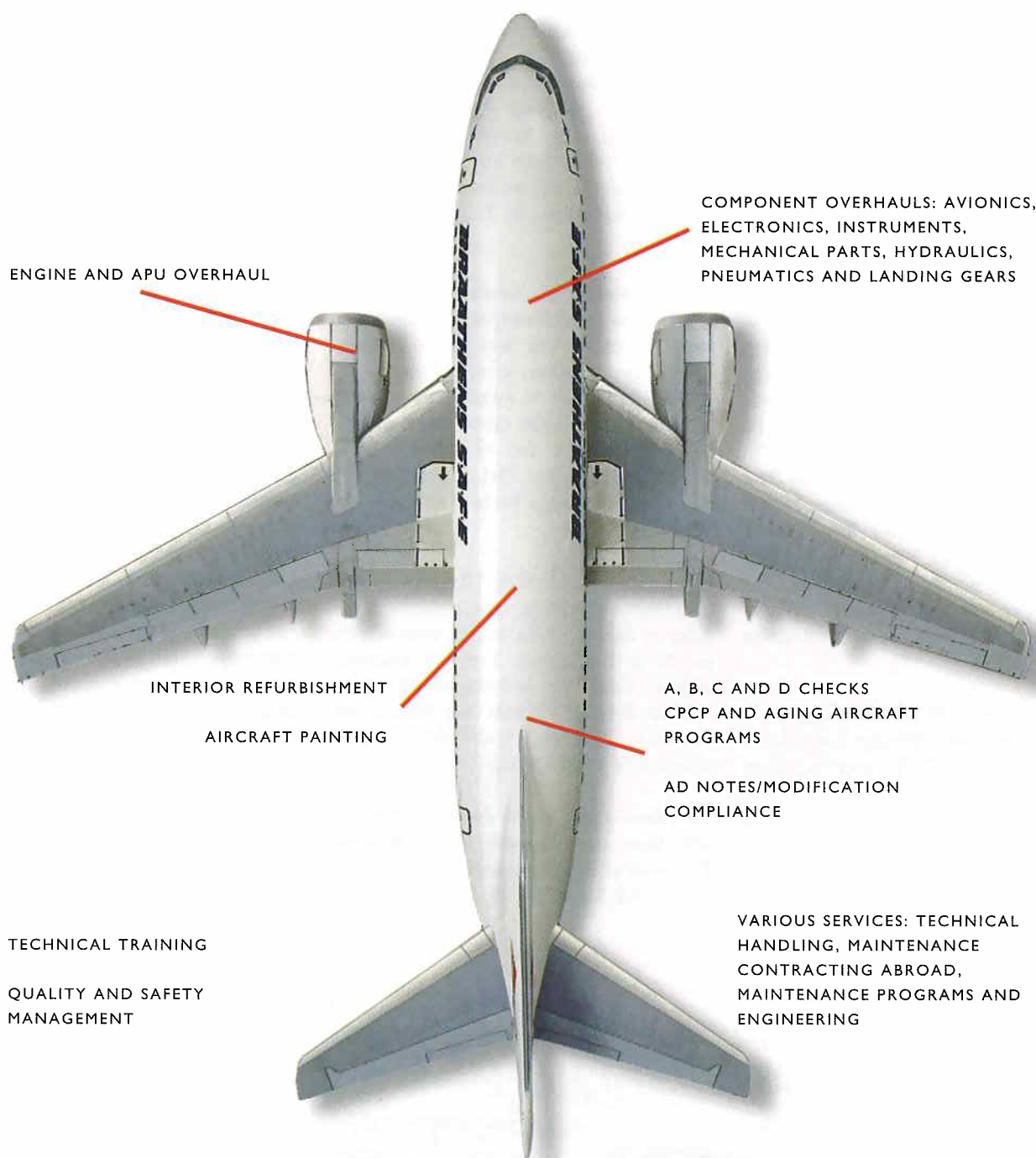
Vi har nå gått inn i en travel periode igjen, etter noen uker uten fly i vinter. For tiden nærmer det seg slutten av ettersynet på Falcon 0125 for Luftforsvaret. Samtidig har vi hatt noen c-sjekker, og et og annet motorskift i tillegg til andre snag som må gjøres på hjemmebase. Den ene av våre nyanskaffede L-188, LN-FON, er på vei inn for en D-sjekk, og den forventes å ligge inne i to måneder. Flight director systemet skal samtidig bygges om for å standardiseres med de andre flyene. Dette er en relativt stor jobb, og den skal også utføres på den andre nyanskaffelsen – LN-FOO. Programmet vårt for sommeren og høsten er således ganske stramt, særlig med tanke på at det gjerne dukker opp en del småsjekker etterhvert.



Electra inne til kontroll i FOF-hangaren. Foto: Sverre Mauroy

Take the COMPREHENSIVE *view*

M.S. & L. RRAZ Norway



ENGINE AND APU OVERHAUL

COMPONENT OVERHAULS: AVIONICS,
ELECTRONICS, INSTRUMENTS,
MECHANICAL PARTS, HYDRAULICS,
PNEUMATICS AND LANDING GEARS

INTERIOR REFURBISHMENT

AIRCRAFT PAINTING

A, B, C AND D CHECKS
CPCP AND AGING AIRCRAFT
PROGRAMS

AD NOTES/MODIFICATION
COMPLIANCE

TECHNICAL TRAINING

QUALITY AND SAFETY
MANAGEMENT

VARIOUS SERVICES: TECHNICAL
HANDLING, MAINTENANCE
CONTRACTING ABROAD,
MAINTENANCE PROGRAMS AND
ENGINEERING

All maintenance is important, demanding and expensive. It's only appropriate, then, to make an overall assessment when selecting a supplier.

Braathens is one of the most experienced companies in the world at operating and maintaining Boeing 737s. We purchased our first ones in 1969, and today we have a very modern fleet in the 400 and 500 series.

In fact, we know the 737s so well that we offer a complete maintenance program for them, leaving you with short turn around times and low bottom line pricing. All in all it should give you a nice flight!

BRAATHENS S.A.F.E. 
ADDS UP TO 737

Sola-nytt

Det skrider frem mot sommer og ferie for de fleste av oss. Tid for å glemme jobb med stress og mas for en stund. Etter mye frem og tilbake er ferieperioden endelig fastlagt.

Vinteren og våren har gitt oss rikelig med arbeid fra flere hold. Fellesnevneren er mye arbeid på kort gjennomløpstid. Det har satt store krav til den enkelte, og ikke minst til de berørte familier. Stadig overtid og stress krever sitt; flere og flere må ta blodtrykksregulerende medisiner. Jeg undrer på om det er verd prisen for en meningsfylt jobb. For å få enda mer saft ut av folk, forsøker man å forandre på velfungerende og veletablerte skiftordninger. Kanskje kan man få enda flere på medisiner eller på sykelistene. Det er riktignok gitt grønt lys for flere ansatte, men det tar jo sin tid. Periodevis har man måttet gå til innleie av personell fra England, og nå sist fra Helikopter Service. Ny lov gir problemer med midlertidige ansatte.

Kontrakten med ILFC, USA, begynner å gi en del oppdrag. Således har Sahara India Airlines, New Delhi, vært her noen ganger for motorskifter og andre ting, da dette er både billigere og mindre komplisert enn å sende folk og utstyr etc. til

India. Alle er ikke like begeistret for dette; noen på grunn av smittefare og den hygieniske siden ved saken, andre for at de kanskje går glipp av en tur til fjerne himmelstrøk. Med hensyn til hygieniske forhold og smittefare har alle fått tilbud om vaksinasjon. Flyene ser forøvrig mildt sagt uappetittelige ut i galleys og på toalettene.

Tilbakemelding fra kunder har så langt vist at de er svært fornøyde med det arbeid som utføres. Vi kan ikke levere til markedets laveste priser, men på leveringstid og kvalitet ligger vi svært godt plassert. Uttalelser fra "flight crew" etter prøveflyginger styrker det vi jobber for – sikkerhet og kvalitet. Det er svært sjelden annet enn små snags. Dette viser også egne erfaringer.

På undervisningsfronten blir det fortalt at Nils Halles etterfølger som undervisningsleder er funnet. Halle blir pensjonist etter ca. 25 år i selskapet. Navn er foreløpig ukjent. Videre er avdelingen nå opptatt med et Fokker 50 kurs hos Martin Air, Holland. Avdelingen avviklet nylig et tilsvarende for NAS/BU.

På Orion-siden har vi startet på det nest siste flyet, og over nyttår leveres det siste. Hva som så skjer er uvisst. Jeg antar at det blir linje 2 for B737. Pr. dags dato har vi

faktisk kjørt 1 1/2 B737 linje, pluss Orion.

Antall alvorlige bakkeskader har fått et dramatisk oppsving det siste halvåret, noe som har medført betydelige kostnader for selskapet. En kan sikkert finne ut hva som har hendt der og da, men hvorfor skjer disse tingene? Kan den utløsende faktor være det evige tidspresset som vi alle lever under og derved øket stress på den enkelte? Derved reduseres den enkeltes årvåkenhet ubevist og fatale uhell skjer. Uansett årsak blir i alle fall overskuddet som vi alle skal få vår lønn og bonus ut i fra redusert, og derved blir det mindre på oss alle.

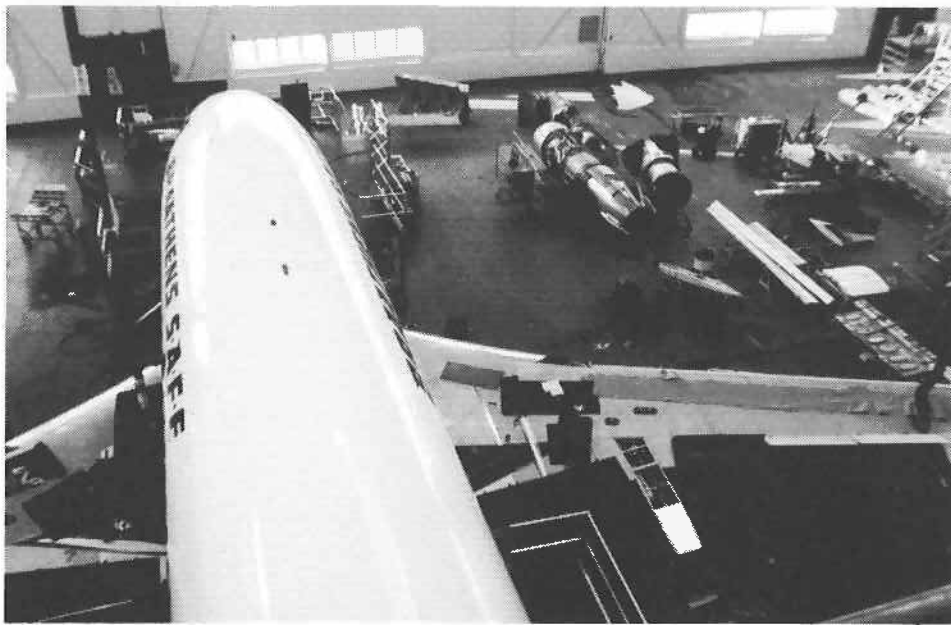
En ting som forundrer meg mer og mer, uansett hvor mange ganger det tas opp, er hvor vanskelig det er å få gyldig I-kort for flyplasser i Norge. Her skal en være med som "Sensor v/eksamensprøver" (sertifikat eller taxepøver), eller delta som kontrollør ved prøveflyginger, men å få et MM I-kort er umulig. Svært ofte havner en på andre plasser enn Sola, og disse kortene gikk for 1 1/2 år siden. Må det en bortvisning/arrestasjon med etterfølgende "sirkus" til for å få orden på sakene? Mon tro om dette er like vanskelig hos de andre selskapene?

En god sommer til dere alle!
Jan Kr. Langebro



Teknisk standard/sikkerhetsnivå

I mitt desember-innlegg i INFO kom jeg i skade for å nevne kunde med navn og flyregistrering. Dette har avstedkommet en del harme og kommentarer fra forskjellige hold. Det hele ble avsluttet med et møte hos Teknisk Direktør, hvor jeg deltok sammen med styret i NFO. Alle fikk forklare sine synspunkter, og det var et nyttig møte i en god atmosfære.



Nok å gjøre hos Braathens SAFE på Sola for tiden. Foto: Pieter Doyer

Jeg sitter allikevel igjen med en del spørsmål og tanker. Hvor langt ned skal grensene for teknisk standard settes og av hvem? Hvordan skal vi flyteknikere opptre

når presset om signering av slikt arbeid kreves? Det finnes jo ingen flyteknisk kontrollsjef med bakgrunn å spørre lenger, og produksjon forlanger en signatur. Jeg

bare spør og håper at noen tar hansken opp. Vi som er fagfolk på området kan da ikke la utenforstående fortelle oss hva vi skal godta eller hva? Er svaret konfidensiell rapportering til LV – som så tar saken?

Vi får stadig høre at vi må bli mer effektive på alle plan; selvfølgelig der hvor det er mulig, men ikke for enhver pris. Utførelse av tekniske inspeksjoner, feilrettinger eller andre faktorer som har med den totale tekniske standard/sikkerhet, må overlates til fagfolk av forskjellige kategorier; ikke til de som bare ønsker profit.

Jeg er ikke villig til å selge min signatur og samvittighet til enhver som ønsker den – selv ikke under press. Da får man heller bli upopulær i visse kretser. Jeg vet ikke om min psykiske helse hadde vært sterk nok, dersom jeg skulle få skylden for et havari. Tenker de som presser på noen gang på det faktum?

Erfaring viser at en god teknisk standard og en god sikkerhet i alle ledd, på sikt gir best resultat i både kroner og ører. Trygge, gode og trivelige arbeidsforhold gir god mental helse, som igjen øker produksjonen og gir kroner og ører i kassen. La det fortsette med det; ikke stress og press oss for hardt.

Jan Kr. Langebro



Rapport fra styret i NFO/BU

I Braathens SAFE har det for tiden vært svært hektisk både på NFO-kontoret og på teknisk Sola generelt. Vi har siden før påske hatt Transavia fra Holland, våre egne fly, samt Orion, og dette har skapt et stort bemanningsproblem. I forbindelse med Transavia dukket det opp så mye ekstra arbeid, at forventet timeantall ble fordoblet. Det ble først leid inn folk fra England, senere fikk vi heldigvis noen kollegaer fra Helikopter Service. Dette var etter vår mening bedre på alle måter.

For å få endene til å møtes, var både produksjonssjefer og ledere på full jobb hele påsken med korrosjonspussing. Var det i den forbindelse noen som forlangte å se kompetansebevisene?

På Orion-siden av hangaren har vi fått den 5. maskinen. Denne knytter det seg en del

spenning til, da det er den første av de to gamle. Forøvrig er det det vanlige problemet med at vi er for få personer til jobben. Personellproblemet generelt i Braathens SAFE er et helt kapittel for seg selv. Vi har nå mangel på kvalifisert personell på hele teknisk, line-service, og etter hva vi har hørt er det også problemer

på trafikk og hos stuerne. Dette vil selvfølgelig ikke alle være enig i, men det som er fakta er at vi ikke automatisk får erstatet personell som går av eller slutter av andre årsaker. Vi i NFO har jobbet en del med dette. Alle vet at dette med bemanning er et stort økonomisk spørsmål, men denne situasjonen kan ikke fortsette i det uendelige. Uhell eller ulykker som skjer på grunn av underbemanning er også et økonomisk spørsmål...

Vi var så heldige og fikk stille med to representanter til Sola-konferansen i år. Her hadde Dr. philos Grete Myhre et godt foredrag som omhandlet sikkerhet. Viktige faktorer som vedrørte dette emnet mente hun var trening, opplæring, trivsel, stress

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.

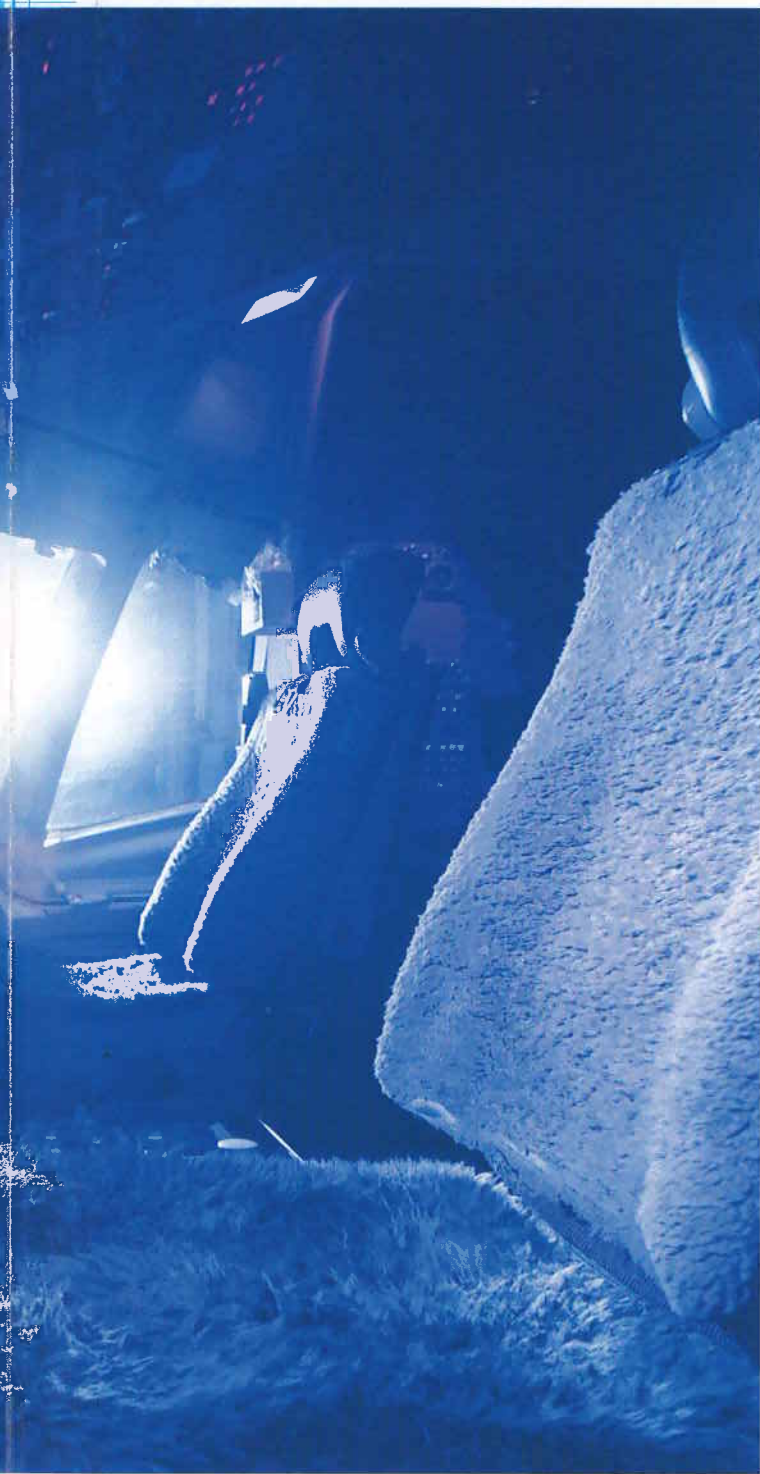
But not everybody can since someone has to be there to take the pilot's seat. Otherwise planes won't take off, and money won't come in.

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.

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

og personlighet. Hennes foredrag var spesielt ment på flygere, men det må vel også gjelde for resten av teamet. Human Factor benyttes hele tiden om flygere, men dette gjelder like mye for oss flyteknikere. Vi vet at det er viktig å treffe riktige beslutninger i pressede situasjoner, og har man da slitt med stress og er sliten på grunn av mye overtidssjopping etc., sier det seg selv at situasjoner som dukker opp lett kan få en uheldig utvikling. Dette gjelder i stor grad også på heavy maintenance. Med dette mener jeg at en eventuell ulykke ofte er en kompleks sammensetning av forskjellige hendelser og tilfeldigheter. Det er derfor viktig at vi tar oss av de elementene i jobbsituasjonen som vi kan styre, eksempelvis bemanning, AML paragraf 50 o.l.

Braathens SAFE er et av de mest effektive flyselskapene, men kanskje det går på bekostning av noe? Alle klarer å utføre en økning i egen produksjon, men hvor går grensen? Sommerprogrammet står for

døren, og de siste årene er det mange som ikke ser så positivt på det. Det generelle ruteprogrammet har økt kraftig de siste årene, og det blir ikke mindre i årene som kommer!

Prosedyrer og rutiner er en annen sak som NFO/BU har sett litt på i det siste. Her har Braathens SAFE etter min mening kommet litt skjevt ut. Vi kan kort nevne ansettelsesrutiner, tekniske og interne rutiner, samt et par til. Dette synes vi ikke noe om, da dette ikke burde være noe for oss i NFO å ta oss av.

Som de fleste vet, var vi ferdige med lokale lønnsforhandlinger for to år siden. Vi går nå inn i siste år av bonusavtalen. Etter hva vi hører ute hos våre medlemmer, er det stor misnøye med avtalen.

Forøvrig er det en del spenning hos oss knyttet til hva fremtiden byr på av militære oppdrag. Det ser positivt ut med hensyn til Boeing-vedlikehold. Vi har bevist at vi er

konkurransedyktige på både pris og tid når kriteriene er tilstede.

I det siste har vi også sammen med de andre fagforeningene hatt en sak gående mot firmaet angående den nye fiskalavgiften. Dette kan se ut til å bli en interessant sak. Jeg vil så til slutt ønske alle kolleger en fin sommer.

Hilsen NFO avdeling BU
Roger Handeland



**Husk stoff
til neste
INFO 15/8**

Is mellom slat og vingeforkant

SAS

Intro

Under visse værforhold har det vist seg at når slatten på en MD80 er kjørt ut, så bygger det seg på med is på forkanten av vingen inne ved vingeroten. Når slatten er ute vil et ca. 70 cm langt område av vingeforkanten fra kroppen og utover ligge rett i luftstrømmen. Dette området er ikke aviset slik som slatten er. Her har det vist seg at det bygger seg på med is. Når så slatten blir kjørt inn etter landing, blir det umulig for oss å se denne isen. I noen tilfeller har vi kjørt slatten ut og funnet skikkelige isklumper liggende her. Løsner disse er det nesten umulig å ikke treffe motoren. For å løse dette problemet har to teknikere sendt et forslag om endringer i Aircraft Operational Manuall (AOM'en). Forslaget går i all enkelhet ut på at flyene takser inn til gate med slatten ute. Dette muliggjør en kontroll for is i dette området. Finner man is fjerner man denne før slatten kjøres inn igjen. Dette forslaget har nå gått runden i bedriften i snart to år. Enda har ikke forslagsstillerne fått noe svar. Også forslagskassa har gitt opp saken etter at heller ikke de greier å få noe svar fra teknisk ledelse. Nedenfor følger et brev sendt 10. mai i år, fra forslagsstillerne til produksjonssjefen for DC9/MD80 Per Magne Mathisen.

red.

INSPEKSJON FOR IS MELLOM SLATS OG VINGEFORKANT FORSLAG NR. 170-93-T

Den 17. november 1993 sendte Knut Nilsen og undertegnede inn et forslag vedrørende avising på MD-80. Bakgrunnen for forslaget var lang tids inspeksjon av fly i drift, og den generelle fokusering på avising som fulgte etter Gottröra-hendelsen. Som følge av dette ble det avdekket, etter vår mening, mangelfulle prosedyrer og dermed mangelfull oppmerksomhet på dette spesielle området. Den utløsende faktor var et graverende tilfelle på et fly som tilsynelatende var fritt for is. Dette tilfellet ble dokumentert ved fotografier, og OSLTK ble umiddelbart kontaktet. Deretter, den 17. november 1993 ble et forslag sendt.

Vi mottok en bekreftelse på innsendt forslag, og den 16. februar 1994 mottok vi også en bekreftelse på at saken fortsatt var til behandling, med en henstilling om å følge opp OSLTK, slik at saken kunne sluttbehandles så fort som mulig. Siden den gang er all kommunikasjon opphørt, til tross for gjentatte purringer rettet mot både OSLTK og STOOFO/OI. STOOFO/OI har forøvrig, ved to anledninger, pr. telefon lovet å oversende relevant dokumentasjon/informasjon. Ingen tilbakemelding har vi fått.

Med andre ord; det vi finner klanderverdig i denne sammenheng, er *ikke* saksbehandlingstiden alene, men i vel så høy grad mangel på tilbakemelding. Vi anså saken vår som viktig og relevant, dette har også OSLTK sluttet opp om, nettopp derfor blir det frustrerende å se at saken nærmest har dødd hen. Dette sett i sammenheng med hvilket hysteri det ellers har vært i forbindelse med avising av fly. Stadig nye prosedyrer, revisjoner, kurs, godkjenning av personell osv.

Så, den 25. februar 1995, står det å lese i et referat fra et OPSTECH-møte at "etter en teknisk/operasjonell vurdering er det besluttet at prosedyrene for MD-80 ikke vil bli endret". Saken er avsluttet. (OPSTECH-møte nr. 1/95). Parallelt med dette finner vi at LMH 7.9.3. page 19, "hidden flight control surfaces precautions", revisjon 10FEB95, nettopp inkluderer essensen i vårt forslag: blant annet "Ice behind slats must be removed at the gate by manual methods.....". Dette er en ny tilføyelse (ref. vedlegg ny og gammel revisjon). De tekniske/operasjonelle prosedyrene er m.a.o. endret.

Hva skal man så tro? Det vil føre for langt her å gå inn på hvilke tanker og refleksjoner man gjør seg i denne forbindelse! En ting er i hvert fall sikkert, uansett utfallet av denne saken; tillit og respekt til organisasjonen vår har fått seg en alvorlig knekk. Men det er jo kanskje en annen sak?

"En henvendelse fra protestantene til katolikkene om å slå sammen de to kirkesamfunnene ble vurdert dithen av paven, at det vel kunne passe å svare på henvendelsen – i en bisetning om ca. 600 år". (Axel Sandemose, Vi pynter oss med horn).

Vi håper på et svar.

Med vennlig hilsen

Knut Nilsen og Andre V. Hubertus

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.


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.

SAS-hangaren i Bergen, hva har skjedd!

Det har gjentatte ganger blir skrevet om SAS-hangaren i BGO. Mye er blitt gjort og sagt, men nå er hangaren stengt. SAS Line Maintenance hadde ikke råd til å leie hangaren av SAS Bygningsavdeling. Lederne i Line Maintenance i CPH og OSL mener at hangar ikke er noen forutsetning for å drive Line Maintenance. Konsekvensen av dette er at hangaren nå er låst, og man bygger nye kontorer, oppholdsrom osv. i et annet bygg.

1. april 1995 ble dørene låst, og alt arbeid foregår utendørs. 11. april skjedde det dessverre et uhell, hvor en vingetipp og ytre del av vingen på en F-50 ble ødelagt. Reparasjonen krevde hangarplass, og

ettersom det ikke er andre hangarer på Flesland, måtte man låse opp igjen. Denne gang var det SAS Comuter og forsikringsselskapet som skulle betale regningen. Representanten for forsikringsselskapet ble svært forundret over den høye prisen SAS Comuter måtte betale for å leie SAS hangaren, selv om dette var på Ad Hoc basis, og at hangaren måtte reåpnes.

Det forunderlige i dette opplegget, er at den prisen SAS Comuter betalte pr. dag er, på årsbasis, nesten tre millioner kroner mindre enn det SAS Line Maintenance har betalt for den samme hangaren. (Litt over halve prisen).

I den senere tid har vi hatt en annen større jobb på en MD 80 – på utsiden av hangarporten.

De siste informasjonene som foreligger, forteller nå at man, på grunn av mangel på hangarplass på Fornebu, har leiet FOF-hangaren.

Maledokken i hangar 1 på Fornebu er ferdig bygget, og maledokken i hangaren i Bergen er revet ned, ventilasjonsrørene ligger i en haug utenfor.

Undrende.
Frank Berentsen



Man fikk ikke lov til å taue SE-DFT inn i hangaren. Flyet sto 3 dager utenfor med fuel-lekkasje. Foto: Frank Berentsen

Ny bonusavtale i SAS

Så har vi fått brev i posten om at SAS har opprettet en bonusavtale for alle sine ansatte. Personlig synes jeg at løsninger som bonusordninger, proffitt sharing osv. er et positivt tilskudd og en farbar vei å gå. For min del må vi gjerne få aksjer i selskapet. Det er bare det at vi i NFO har forsøkt oss på bonusavtaler tidligere. I 1990 avbrøt vi en gå sakte aksjon fordi vi fikk en protokoll som ga oss rett til å ha en egen bonusavtale. Denne bonusavtalen skulle gjelde som en prøveordning og samkjøres med en ny bonusavtale som skulle gjelde for alle SAS ansatte i Norge.

Vi satte igang og utforme bonusavtalen i samarbeid med vår Line ledelse. I grove trekk ble vi enige om at alle skulle få kr.1,- pr. fly vi fikk på rute. Fikk vi delay på grunn av late mech, late fuel eller late pushback, ble alle trukket hundre kroner pr. gang. Resultatet var umiddelbart at punktligheten steg markert. Vi passet på hverandre og hjalp hverandre. Det er skjerpene å vite at hvis du er årsaken til en delay, så er du årsaken til at alle kollegaene taper en hundrings i bonus. Aldri har punktligheten vært høyere i Line Maintenance Norway. Denne bonusordn-

ingen ga oss i gjennomsnitt kr. 900.- i måneden. Vår bonusavtale ble også gjort gjeldene for alle Verkstedsklubbens medlemmer på TS området. Alle var glade og fornøyde, utenom personalavdelingen. At NFO skulle ha en egen bonusavtale var som en torn i øye for enkelte her.

Etter å ha hatt bonusavtalen i 9 måneder, fikk vi beskjed om at National Coordination Group (NCG) hadde bestemt at NFO sin bonusavtale skulle integreres i en ny bonusavtale for alle SAS ansatte og at avtalen derfor var brakt til opphør. Siden

så vi aldri noe til noen felles bonusavtale som skulle gjelde for alle. Vår erfaring er at SAS ikke er til å stole på når det gjelder

bonusavtaler. Sårene etter denne seansen sitter så dypt i hos oss flyteknikere at vi ser rødt, snur oss rundt og får breknings-

fornemmelser når ledelsen vår nevner ordet bonusavtale. Det er synd. For prinsippet er godt.

Knut

SAS flagger ut teknikerstillinger

Luftfarten følger ubønnhørlig i skipsfartens fotspor. Nedenforstående 1/2 sides annonse var å finne i Flight International 23. mai i år. SAS søker etter flyteknikere for lokal ansettelse i Frankrike, England, Tyskland og Thailand. Dette er jobber som tidligere har vært dekket av oss. Vi har aldri, på tross av utallige henvendelser fått se noe eksakt regnestykke på hva det koster å ha en tekniker utestasjonert. Hva det koster å ha en lokalansatt er et svært komplisert regnestykke som varierer fra land til land. Pensjon, lønn, ferie og sosiale kostnader er variabler. I tillegg kommer spørsmålet om kompetanse. Så vidt meg

bekjent er det bare Skandinavia, Irland og Italia som kjører en ren ICAO standard. De fleste andre opererer med det amerikanske systemet, hvor man har delt utdannelsen opp i to kategorier. En for Airframe og Powerplant og en annen for El.Power og Instruments. Mao. man må være to mann der hvor vi er en.

I Tyskland har man allerede lokalansatt to mann. Den ene av disse hadde de nødvendige sertifikatene. For å få den andre opp på vårt nivå og godkjent av de Skandinaviske Luftfartsmyndigheter må SAS påkoste en opplæring som er estimert

til 65.000 DM. I tillegg ligger lønnsnivået i Tyskland langt over vårt. Kanskje er det ikke så lønnsomt å lokalansette teknikere likevel?

Det andre aspektet er at dette har vært attraktive jobber for oss og betraktet som avansementsstillinger. Mange av våre ledere har blitt rekruttert fra denne kategorien. Med lokalansatte teknikere mister SAS en kategori mennesker de har behov for. Men det betyr lite når det er de kort-siktige og lite gjennomtenkte profitt-motiver som styrer.

Knut Grønscar

FLIGHT
INTERNATIONAL



SAS

SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM

Line Maintenance urgently require Licenced technicians (ICAO type 2)

for local employment in

Paris (Charles de Gaulle), Frankfurt, London (Heathrow), Bangkok

Licence required on B767 and DC9/MD80 (European Stations)

Licence on B737, F28 and F100 might also be considered.

Excellence in written and spoken English essential.

Applications, in English and including details of qualifications, should be sent to one of the following addresses (to arrive **7 June, 1995** latest):

SAS France
30 Boulevard des Capucines
75009 Paris

SAS Germany
Saonstr. 3
D-6000 Frankfurt am Main 71

SAS United Kingdom
SAS House
52/53 Conduit Street
London W1R 0AY

SAS Thailand
8th floor, Glas Haus 1
Sukhumvit Soi 25
Bangkok 10110

SAS GAMBLER med sikkerheten

FIKK 35 ÅR

MANILA: En britisk statsborger er dømt til fengsel i 35 år for å ha smuglet narkotika til Filippinene. Mannen, som er fra London, ble i går av filippinske myndigheter funnet skyldig i å ha fraktet 5,2 kilo heroin inn i landet. (NTB-Reuter)

Norske SAS-flygeres Forening beskylder SAS for å gamble med sikkerheten når selskapet nå pålegger pilotene å overta teknisk sjekk av flyene.

DET SOM SKAL skje er at en pilot – og ikke en mekaniker – ved mellomlanding skal sjekke om et fly er luftdyktig. Jeg mener veldig sterkt at SAS-ledelsen har tatt en beslutning som svekker sikkerheten for passasjerer og mannskap, sier lederen for flygerforeningen Ola Eggen til Arbeiderbladet.

Tapte

Flygerne har protestert vilt mot planene til SAS om å innføre pilot-sjekk. Men nå har svensk arbeidsrett avgjort at SAS har rett til å beordre sine flygere til å overta den tekniske sjekkjobben. Derfor innfører SAS en praksis der gjennomgangen av en tekniker først skjer hvert tredje døgn, ikke ved hver landing som i dag.

– SAS innfører et sparetiltak som helt klart reduserer sikkerheten på selskapets fly. Det sier jeg selv om jeg vet at det kan slå tilbake på vår egen arbeidsplass i og med at folk kan bli redde for å reise med våre fly. Pilotforeningen har advart sterkt mot konsekvensene, uten å få medhold. Når arbeidsretten nå har gitt SAS rett til å pålegge oss dette arbeidet kan vi ikke gjøre annet enn å følge instruksene, sier Eggen.

Han sier at pilotene skal gjennom et tre dagers opplæringskurs for å forberede seg på de nye oppgavene.

– Alle skjønner at dette ikke holder. Men SAS har sett at de kan spare 50 millioner kroner og 100 stillinger på denne ordningen. Det hjelper ikke at en del andre selskap har innført samme ordning uten påviselig dårligere sikkerhet. Vi er bekymret for sikkerheten i vårt selskap. Det blir ikke tryggere å fly med SAS selv om andre selskap også har piloter som sjekker flyene teknisk, mener Eggen.

30 minutter

Han ser nyordningen i lys av at det blir stadig kortere bakkeopphold ved mellomlandinger, nå skal bakkeoppholdet ikke være mer enn 30 minutter.

– SAS innfører et sparetiltak som helt klart reduserer sikkerheten på selskapets fly.

– I løpet av disse minuttene skal vi ta ned en stor maskin, parkere og slippe av passasjerer. Deretter skal vi heretter sjekke flyenes tekniske standard, klatre opp på vingen for å påse at tanking skjer etter forskriftene og at vi får nok drivstoff. Samtidig skal vi holde kontakten med flykontrolltjenesten, forberede oss ellers for avgang, slippe inn passasjerer og til slutt sjekke at last og vekt er riktig. Vi kan kanskje klare tids-skjemaet i pent vær. Men i kuling og med horisontalt snødrev på en flyplass i Nord-Norge vil et slik arbeid bli uhyre vanskelig uten hjelp fra teknisk bakkepersonale, mener Eggen.

● KNU-ERIK MIKALSEN

Avviser anklagene

SAS avviser beskyldningen fra sine egne flygere som grunnløs.

JEG KAN IKKE-skjønne at ikke SAS skulle kunne innføre pilot-sjekk og samtidig holde et høyt sikkerhetsnivå, sier konsernsjefen for SAS Production, Otto Lagarhus, til Arbeiderbladet.

Godkjent

Han viser til at nyordningen er godkjent av Luftfartsinspeksjonen, og at konkurrerende selskaper som blant andre British Airways, Lufthansa og Braathens SAFE har praktisert pilot-sjekk over lengre tid.

– Når pilotene hevder at de ikke har faglig bakgrunn for å gjøre denne jobben, så høres det merkelig ut. En del av grunnlaget for det sertifikatet de har går nettopp på kjennskap til de mekaniske innretningene på et fly. Dessuten skal de få en tilstrekkelig opplæring som i den første tiden skal skje sammen med en mekaniker, sier Lagarhus.

Test-program

SAS innfører pilot-sjekken i disse

dager og skal kjøre et test-program fram til 8. april. Etter dette vil det så bli avgjort hvor omfattende selskapet skal gjøre ordningen.

– Det er heller ikke meningen at mekanikere skal miste jobben. De som blir overflødige vil bli tilbudt andre jobber, sier Lagarhus.

Time will show i SAS?

Norske SAS-flygeres Forening beskylder SAS for å gamble med sikkerheten når selskapet – ut fra kostnadshensyn – nå pålegger pilotene å overta teknisk sjekk av flyene ved mellomlandinger. Mekanikere har så langt gjort denne sjekk-jobben, men skal nå "bare" slippes til på flyene hvert tredje døgn. Flygerforening-formann Ola Eggen er meget bekymret i et intervju i Arbeiderbladet over den nye SAS-praksisen. En praksis

Pilotene pålagt

teknisk sjekk

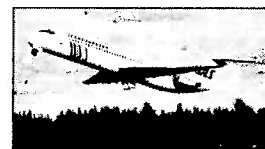
ved mellomlanding



SAS-pilotenes leder, Ola Eggen, anklager selskapet sitt for å gamble med fly-sikkerheten. (Foto: Gustav P. Jensen)



Finansavisen



SJEKK: Foreløpig uklart om pilotsjekk vil gjøre det farligere eller tryggere å fly med SAS i fremtiden.

British Airways, Lufthansa og Braathens SAFE for øvrig lenge har praktisert.

– Det blir ikke tryggere å fly med SAS selv om andre selskaper også har piloter som sjekker flyene teknisk, sier Eggen.

Baksidens luftfartsredaksjon lurar på sin side på om det blir farligere å fly med SAS? Det sier nemlig Eggen ingenting om.

Time will show!

SAS kommer ikke ut av bestillingen på MD-90



Mye tyder på at SAS blir nødt til å ta imot de 6 bestillingene de har på MD-90. I utgangspunktet ønsket SAS å få utsatt leveransen av en del MD80 fly. Dette var ikke McDonnell Douglas særlig lystne på. Resultatet ble at man gjorde om bestillingen fra MD80 til MD90. På denne måten fikk man utsatt hele leveransen. Tanken var nok å konvertere videre fra MD90 til MD95. Slik gikk det ikke. Valget falt på B737-700 i stedet. Dermed satt SAS låst med bestillingene på MD90. Man har jobbet intenst med å bli kvitt disse bestillingene, men så langt har man ikke lyktes med dette. Markedet for denne

flytypen er begrenset og så vidt vi vet er det vel bare Delta Airlines som har gått inn og bestilt et betydelig antall.

Første leveranse juni -96

Slik kartet ser ut nå vil leveransen av de to første flyene komme i juni -96. Deretter vil de resterende 4 bli levert utover høsten. Problemene med å kvitte seg med disse flyene har ført til at skoleavdelingene nå har blidt bedt om å utarbeide kurs og skolebøker med sikte på sertifikatkurser på typen. Dette kommer nok som julekvelden på kjerringa for produksjonsenhetene. På den annen side trenger vi flere fly. Disse

kan vel kanskje erstatte de fem DC9/80 flyene som vi skal leie inn fra Swissair. Uansett er MD90 flotte fly med nye støysvake International Aero Engines (IAE) V2500 motorer. Motorene yter hver 25000 pund thrust. I Business Class versjon vil flyet ta 158 passasjerer.

Nå venter vi spent på når første typekurset blir dratt igang. La oss slippe å stå å mase hos LV for og få stemplet sertifikatene våre når flyet ligger på outer marker ved Asker. Slik det ble gjort da den første MD80'en kom til Fornebu.

Knut Grønscar



PFC-mekaniker: Suksess eller fiasko?

Først en liten klargjøring om hva en PFC-mekaniker egentlig er. En PFC-mekaniker er en flymekaniker som har fått et fjorten dagers tilleggskurs for å kunne utføre Maintenance Preflight Check på en bestemt flytype. En PFC mekaniker kan utføre en PFC og kvittere for denne i flyets loggbok. Det finnes dog noen begrensninger:

1. Han kan ikke kvittere for utført PFC hvis pilotene har skrevet opp feilanmerkninger i loggen
2. Han kan ikke kvittere for utført PFC hvis han finner feil på flyet under sin PFC.
3. En PFC mekaniker kan ikke utbedre feil på flyet og så kvitterer for dette i flyets loggbok.

I disse tilfellene må det tilkalles en flytekniker. Forretningsideen bak innføringen av PFC mekaniker var å spare penger. Besparelsene lå i reduserte utdannelseskostnader. Så langt holder teorien.

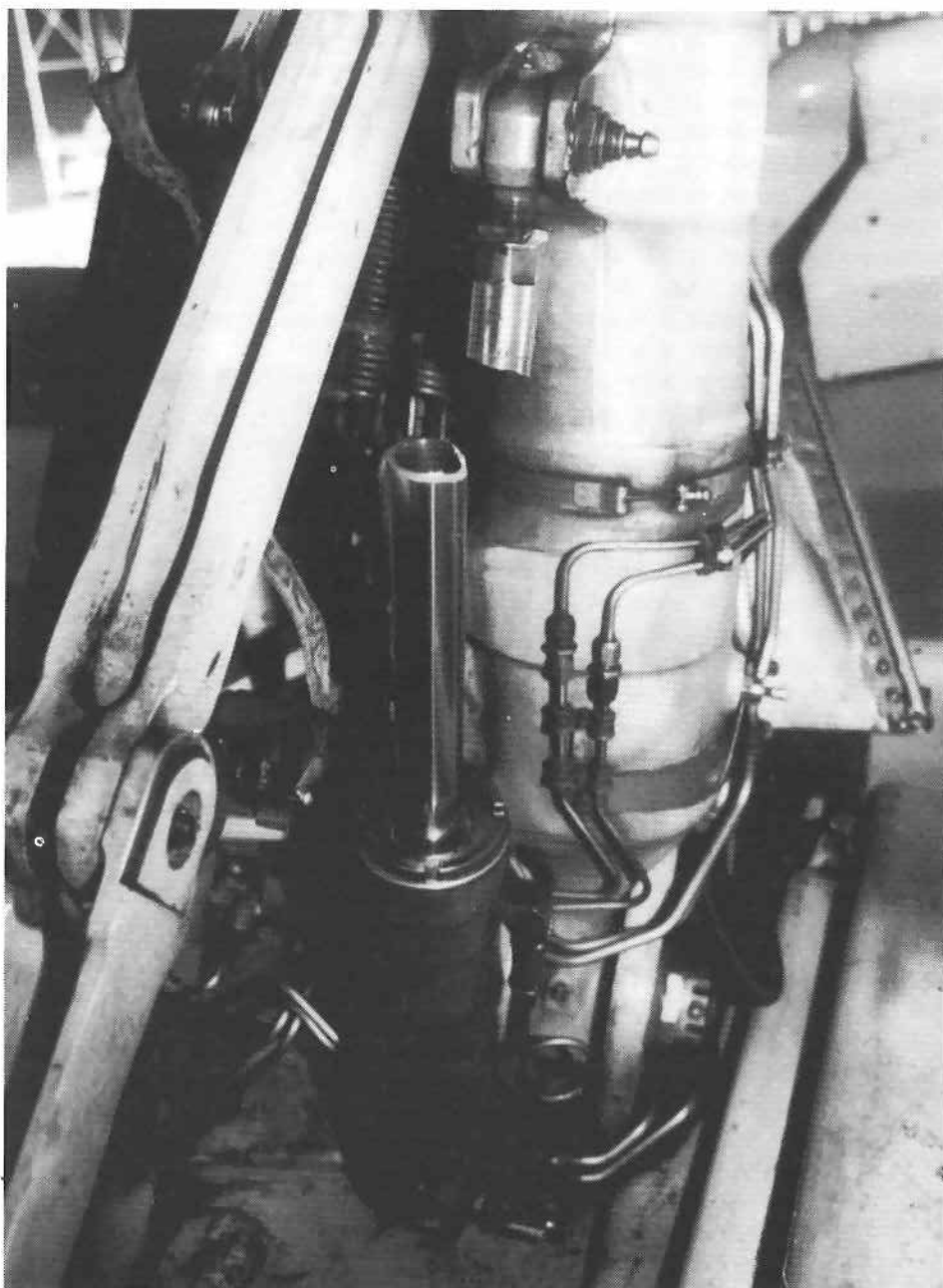
Utdannelseskostnadene har gått ned, og det har den tekniske punktligheten også.

Forutsetningen for at PFC-mekanikeren skal virke er at det ikke er skrevet noe i loggen og at man ikke finner feil på flyet under sjekken. Etter innføringen av tre-dagers sjekk hører dette med til sjeldenheter. I praksis må det derfor til to mann for å gjøre en PFC. En tekniker og en PFC-mekaniker. Vi er ikke bemannet opp til å bruke to mann, der vi tidligere greide oss med en. Dette har vært en medvirkende årsak til at den tekniske punktligheten har falt dramatisk. Nå har dårlig teknisk punktlighet ingen innflytelse på Line Maintenance sitt regnskap. Det har derimot utdannelseskostnadene. Så i budsjettet har vi spart penger og det er jo det som teller.

Man har også greid kunststykket å sende PFC-mekanikere ut som ferieavløsere på noen av våre utenriksstasjoner. Når det da kommer fly med feilanmerkninger vil jo disse flyene bli stående. Dette er løst ved at flyene releases pr. telex fra CPH. Her er det mye interessant lesning for luftfartsmyndighetene.

Innføringen av PFC-mekanikeren har ikke skapt noen stor jubel i Norge. Heller ikke blant vår ledelse. Dette er noe vi har blitt pålagt å gjennomføre. Fra et fagforeningssynspunkt er det jo greit at vi må bruke to mann der hvor vi tidligere greide oss med en. Det er bare det at vi vil gjerne at SAS skal overleve i fremtiden vi også.

Knut Grønscar



Hovedjekken til understellet på en DC 9 brakk tvers av. Årsak; tett smørenippel og lager som derfor satte seg.

PUSTEHULLET

10 ansatte på én toppsjef

For de ti månedene i fjor han var toppsjef i SAS, fikk Jan Stenberg betalt 3 944 958 kroner. Det var riktignok bare svenske kroner, slik at her i landet er han ikke verdt mer enn ca. 3,3 millioner. Men hvis han blir i SAS ut hele året, kommer han vel opp i drøye fire millioner kroner norske kroner også.

Det er mer enn det doble av hva Harald Norvik har i Statoil.

Stenberg er mannen som gjennomfører den store snuoperasjonen i SAS. I flyselskapets årsberetningen finner pustehullet at samlede personalkostander i gruppen i fjor var 11 065 millioner svenske kroner. Uten Stenberg kommer man altså ned i 11 061 millioner svenske kroner. Det gir en gjennomsnittlig lønnskostnad for hver av de 28 425 ansatte på drøye 389 000 svenske kroner. Det går altså ti menige på en toppsjef.

Men så var han med å redusere staben med 8900 fra året før. Tenk på hva han klarer når han får et helt arbeidsår på seg!

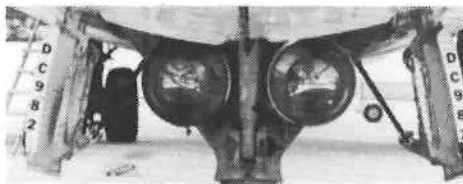
Norm-oppløsning

Tidene forandrer seg, og med dem motene. Spesielt i databransjen, der maskiner og programvarers generasjoner gjerne regnes i måneder fremfor år. Derfor er det heller ikke så unaturlig at cordbukser nå er akseptert som direktørantrekk i IBM, et selskap som har vært kjent for sine direktører og selgere i mørk dress, krittthvit skjorte og matchende slips.

Mer oppsiktsvekkende er det at IBM-sjefen Christian Thommessen nå også åpner for å ansette mannlige medarbeidere med både hestehale og ring i øret, kan Computerworld berette. Det neste blir vel IBM-folk i t-skjorte og olabukse. Hvor skal dette ende?

Vårt nye vedlikeholdssystem – og hvilken Herre skal vi tjene?

Jeg vil først takke Einar Evju for hans svar i INFO 1/95 på min artikkel i INFO 4/94. Men jeg føler at temaet ikke er utdebattert, og tillater meg derfor å kommentere ytterligere, og da gjerne i samme rekkefølge som Hr. Evju.



Når det gjelder samvittighet som rettesnor, er jeg nok redd for at dette for langt fler teknikere enn meg er en konfliktsituasjon med hensyn til PFC/3DMSC. Jeg må bare slå fast at for min samvittighet er det eneste rette at man en gang pr. døgn sjekker det som er nevnt i dagens PFC, pluss tire press, fill up engine oil, hydraul oil level, checks CSD oil, anti collision lights, position lights og landing downlock lights. Så lenge disse items ikke er med vil jeg, og mange med meg, ha en samvittighetskonflikt. Årsaken til denne situasjonen er den grunnleggende uenighet mellom TK og oss utøvende teknikere. Vi har mange års praktisk erfaring på området light (line) maintenance, og vet derfor at dagens PFC/3DMSC ikke er et godt vedlikeholdssystem. Våre synspunkter på dette ble brakt til torgs av NFO avd. SAS i forbindelse med utarbeidelse av dette maintenancekonsept. Men ingeniørfunksjonen valgte å overse innvendingene, da denne mener å vite bedre, eller man antok kanskje at teknikernes organisasjon kun var proteksjonistisk?

Den situasjon man da sitter igjen med er at det er et misforhold mellom hva som er beskrevet i PFC guide, og hva flertallet av teknikerne mener er nødvendig. Dette er, uansett om man velger å kalle det en "spissformulering" eller ei, en helt klar konfliktsituasjon i forhold til den profesjonelle samvittighet. Hr. Evjus "medisin" mot dette er at det skal komme en "tilbakemelding til rette vedkommende slik at problemområder kan bringes opp i lyset!". Her er vi ved det grunnleggende problemet. Vi teknikere skal oppsøke ingeniørfunksjonen og fortelle om våre kvaler, slik at vår samvittighet kan lettes. Jeg aner en ovenifra og ned holdning fra denne funksjonen. Hvorfor ble ikke vår fagforening, som driver fagarbeid, ikke bare lønnsforhandlinger, hørt i de inn-

ledende diskusjoner? Hvorfor skal vi etter-på komme til ingeniørfunksjonen som enkeltpersoner for å hjelpe til å lappe sammen et makkverk av et system?

I et avsnitt om samvittighet har hr. Evju et appropos til mitt forslag om PFC uten strøm, der han mener at det må være konfliktskapende. Jovisst er det det, men papirene stemmer jo, og da er vel alt i orden?

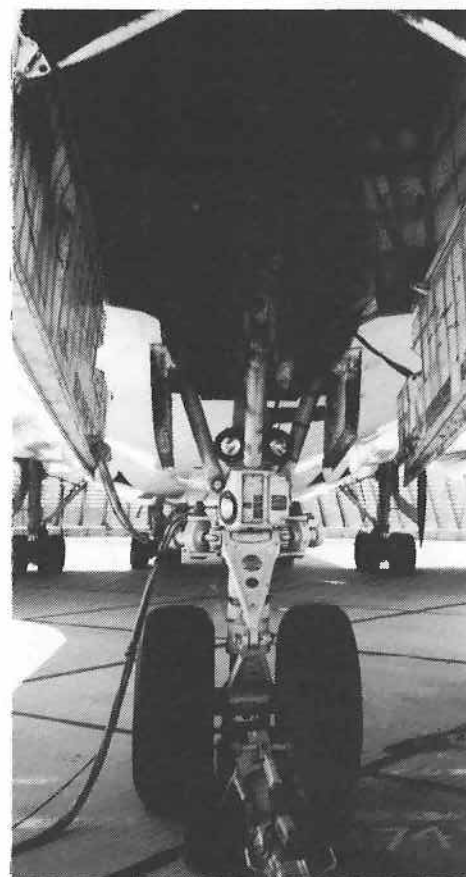
Så over til de mindre filosofiske, mer tekniske eksempler. Jeg er her glad for at hr. Evju valgte å bruke downlock spot-lights som eksempel. Det er vel her teori, praksis og safety kolliderer mest. Vi kan henvise til både MSG 1, 2 og 3 analyser og systemer, en pæres brenntid og mye annet. Det må vel være slik at om en pære brenner i 1.000 eller 2.000 timer er lite interessant all den stund det ikke blir registrert når den settes i! Hensikten med disse downlock lights er at de virker når de trengs! Man behøver vel heller ikke å være professor for å forstå at hvis man sjekker disse lysene ved hver landing, kan man i verste fall fly en legg uten lys, mens man ved et 3 dagers sjekksystem og gjennomsnittlig 7 legger pr. dag, kan risikere å fly $7 \times 3 = 21$ legger uten lys; altså en odds på 1 – 21. I tillegg til at brenntiden kan utløpe ugunstig, vet jo vi som jobber med flyene at en stor del av pærene på MLG skiftes fordi de er fysisk ødelagt (sne, sludd, regn etc.). Dette kan ingen brenntid ta høyde for, og MEL-restriksjoner er MEL-restriksjoner.

Jeg nevnte i mitt innlegg i nr. 4/94 også position lights, anti collision lights og strobe lights. Hr. Evju sier i sitt svar at her gir MEL en mengde release-varianter, så endringer er uaktuelt. Det er nok så, men jeg har selv hatt fly som måtte "legges ned" tidlig på grunn av feil med position lights. Man kunne ikke benytte flyet etter mørkets frembrudd. Dette var i april, og da er det enda tidlig mørkt. Denne situasjonen ville vært unngått hvis man hadde hatt OPC av position lights hver natt, så hva har man spart? Jeg vil i samme åndedrag ta med meg anti collision lights-problemet.

Etter mitt innlegg i INFO 4/94, har vi på FBU alene observert flere flyindivider totalt uten anti collision lights; begge pærene over og under var U/S! Dette kan, som forrige gang nevnt, MEL-releases. Men er da en kollisjon mellom kjøretøy på bakken og et pushende/taxende fly noe å etterstrebe? Dette må være noe for vår nye Airside Safety-general.

Når det gjelder pilotsjekk (kalt PFI av hr. Evju) og PFC/3DMSC, mener han at det på grunn av prosjektoppstart kan bevises at det er ingen sammenheng. Neivel, kanskje det. Men jeg har nå vært ansatt i 25 år, alle ved TS/OM, og jeg har i alle fall hørt om pilotsjekk i de siste 20 årene, og navnet skjemmer ingen. Men en stakkars praktiker må jo undres når man skreller PFC'en så grundig som man har gjort, uten at noen skal få overbevist meg om at det ikke er en "fremtidsvurdering" som ligger bak.

Avslutningsvis vil jeg, tross mitt kanskje motsatte syn, takke hr. Evju for at han reagerte på mitt innlegg og kom med tilsvaret i vårt medlemsblad. Jeg føler dette



Nok av lys å sjekke på en B747

som en aksept av flyteknikerne som en meningsberettiget yrkesgruppe, og ser denne dialog som en spire til et fremtidig og bedre samarbeid. Tillat meg derfor å komme med et forslag som etter min mening vil være til en bedring; ikke minst for firmaet vi alle arbeider i:

Det jeg kan tenke meg er et forum med representanter for aktive flyteknikere (ikke inspektører eller MOZ'er) og ingeniørfunksjonen. Hvorfor ikke inspektører og MOZ? Disse jobber ikke i dag noe særlig med sjekk-standard og vedlikehold av flyene, men har mest feilretting og spiss-

kompetanse som sitt område. Så derfor aktive flyteknikere. Det burde være en fra hvert skift, som så velger en representant blant disse – som så har møter o.l. med ingeniørfunksjonen. På denne måten kan vi kanskje unngå diskusjoner som denne om PFC/3DMSC m.m. Vi kan også få enhetlig praksis skiftene imellom om utførelse av standardarbeid. I dag er det dessverre slik at man for eksempel skifter et hjul som man mener holder mål, fordi man er redd for kritikk fra neste skift som har en annen fortolkning eller praksis om samme ting. Vi har heller pr. i dag intet forum som ivaretar arbeidsmoral, etikk o.l.

Ingeniørfunksjonen har heller intet forum å henvende seg til får å spre ut denne type informasjon til de utøvende personer.

Jeg håper derfor dette innspillet kan sette fantasien i gang hos noen ved ingeniørfunksjonen, og hos ledelsen innen LMN, slik at vi kan komme inn på rett spor igjen. Slik det er pr. i dag, har vi sporet av og nærmer oss svingen.

Edmund Grohshennig
OSLTS-O/2



Premiair-kontrakten på Gardermoen i boks

Line ledelsen vår skal ha ros for å ha tatt kostnaden med å utdanne teknikere på Airbus A-320. Det var en gambling. Tidligere har gjerne problemstillingen vært at man får ikke sertifikater før man har en handlingkontrakt. Samtidig har

operatørene forlangt at vi må ha sertifikater før de vil skrive kontrakt. Dermed har situasjonen vært låst. Nå ble det satset og vi har fått pay off i form av kontakt med Premiair. Vi skal ha handling av både A-320 og DC-10-10. I tillegg vil

det gå en god del med SK charter fra GEN i sommer. Det betyr at det blir mere en nok å gjøre for våre 6 teknikere på Gardermoen fremover.

Knut



VIL DU BYGGE OG BO I EIDSVOLL?

NABOKOMMUNEN TIL GARDERMOEN

A/S Eidsvoll Tomteselskap har tomteområder flere steder i kommunen, også der du kan se Mjøsa.

Kontakt oss for nærmere opplysninger.



A/S Eidsvoll Tomteselskap

Tlf: 63 96 11 80

Jobbene arkiveres i søppelkassen!!

SAMTLIGA TEKNIKER

UTANNONSERAD TEKNIKERTJÄNST TILL H.A.M.

Den utannonserade teknikertjänsten i H.A.M. för korttidsstationering under tiden 6/3-6/9 95 har tillsatts med tekniker. Fredrik G. Rothholdt från T.S.S.

Vi tackar för visat intresse.

Med hälsning

Backman
Backman

SAMTLIGA TEKNIKER

UTANNONSERAD TEKNIKERTJÄNST TILL K.I.K.

Den utannonserade teknikertjänsten i K.I.K. (OSAKA) för korttidsstationering under tiden 20/3-25/5-95 har tillsatts med tekniker. Matti Mäkelä från T.S.S.

esse.

PERSONALMEDDELANDE FRÅN TS
TS 31/95

STATIONSTJÄNST LONDON (LHR)

TEKNIKER SÖKES TILL LHR UNDER TIDEN 01JUL-01JAN 1996.

CERTIFIKATKRAV: DC9/MD80.
MAINTENANCE RELEASE OCH OM-KURS.

INTRERESSERADE OMBEDES ANTECKNA SIG PÅ BIF LISTA SENAST 12JUN

PERSONALMEDDELANDE FRÅN TS
TS 30/95

STATIONSTJÄNST RIGA (RIX)

TEKNIKER SÖKES TILL RIX UNDER TIDEN 21-24JUL SAMT 31JUL-04AUG 1995.

CERTIFIKATKRAV: DC9/MD80.
MAINTENANCE RELEASE OCH OM-KURS.
I TJÄNSTEN INGÅR ÄVEN HANDLING AV AY.

INTRERESSERADE OMBEDES ANTECKNA SIG PÅ BIF LISTA SENAST 10JUN.

FÖRDELNING:
ANSLAGSTAVLOR
MMXOM, GOTOM, LLAOM

STOTS 28MAR94
GUNNAR EMANUELSSON
Gunnar Emanuelsson

ING:
AVLOR
OTOM, LLAOM

R90
ANUELSSON
Gunnar Emanuelsson

PERSONALMEDDELANDE FRÅN TS
TS 29/95

STATIONSTJÄNST NICE (NCE)

TEKNIKER SÖKES TILL NCE UNDER TIDEN 06AUG-17SEP 1995.

CERTIFIKATKRAV: DC9/MD80/F-100.
MAINTENANCE RELEASE OCH OM-KURS
I TJÄNSTEN INGÅR ÄVEN HANDLING AV AY/AZ/IB/ISSR/KI.

INTRERESSERADE OMBEDES ANTECKNA SIG PÅ BIF LISTA SENAST 10JUN.

FÖRDELNING:
ANSLAGSTAVLOR
MMXOM, GOTOM, LLAOM

STOTS 28MAR94
GUNNAR EMANUELSSON
Gunnar Emanuelsson

Etter å ha vært innom oppholdsrommene til TS i Stocholm og OM i Göteborg, har det ikke vært til å unngå å se oppslagene om ledige stillinger som ferieavløserer på diverse utenriksstasjoner i sommer. Slike jobber er svært attraktive. Hvem kunne vel ikke tenke seg en måned eller to som ferieavløserer i Nice, Bangkok eller Paris? Spørsmålet blir: Hvorfor utlyses ikke disse jobbene i Norge?

Svaret fra Line ledelsen i Norge er at vi har ingen folk å avgi. Vi har mer enn nok med å avvikle vår egen ferie om vi ikke også skal hjelpe andre. Derfor blir disse requestene arkivert i file 13. (Søppelkassa). Mao, på grunn av dårlig bemaning får vi ikke muligheten til å søke slike jobber. Dette er en klar forskjellsbehandling i vår disfavør i forhold til svensker og dansker.

Så kan man jo spørre seg om hvordan man i Danmark og Sverige kan avgi personell, samtidig med at de går ut og søker etter flere folk? Hvorfor gjør ikke vi det samme?

Knut



SAS Technical Operations søker flygtekniker

Vi søker flygtekniker med grundcertifikat for underhållsarbeid på flygplan-
typerne F28 Fokker og MD80/DC9 McDonnell Douglas.

Som flygtekniker i SAS får du ett stimulerende og ansvarsfullt jobb
med høye kvalitetskrav. I arbeidsoppgiftene inngår alle typer av underhåll
opp til D-checker.

Arbetsplatsen finns på Arlanda flygplats och anställningen innebär
skiftarbete.

Vill du vara med och jobba i ett lag där samarbete och medskapande är viktiga ingredienser? Sänd då
din ansökan med meritförteckning till SAS Personalavdelning, STÖIN, 195 87 Stockholm, senast den
29/5 1995.

Har du frågor, ring Roland Forss på tel 08 - 797 34 17 eller Åke Nilsson på
tel 08 - 797 58 20.

SAS

Mannefall blant flyteknikerne i SAS/Sverige

Nærmere 40 flyteknikere har sluttet i SAS/Sverige siden nyttår. Dette er
foruroligende mange. Det verste er at denne trenden bare ser ut til å øke.
Uoffisielt står nær like mange på venteliste for jobb i Air Ops.
Bekymringsfullt er det også at det er de med den høyeste kompetansen
som forsvinner. De er attraktiv arbeidskraft og forsvinner over til
konkurrerende selskaper. SAS står igjen med utdanning og opplærings-
kostnadene. SAS har sagt at de regner med at i snitt koster et
sertifikatkurs 250.000 kr. pr. mann. Hvis vi regner med at hver tekniker
som har sluttet har hatt tre sertifikater. Ja, så beløper SAS sine
utdannelseskostnader for denne gruppen seg til 22,5 millioner kroner.

Hvorfor skjer dette? Det har vært uro i teknikerkorpset i Sverige lenge.
Det er ikke så vanskelig å spotte problemområdene. De ligger opp i dagen
og burde ha vært løst for lenge siden.

Dårlig ledelse.

Ledelsen i de tekniske produksjonsenhetene kan umulig være hentet fra
øverste hylle. Snarere kan det virke som om det har vært noen man har
hentet ut fra iveskuddslageret og børstet støvet av. For oss i Norge er det
helt uvirkelig at en bedrift kan sparke ut et helt fagforeningsstyre. Det
hjelper ikke at man betaler ut millionerstatninger og kommer til en
minnelig ordning i etterhånd. Når man så følger opp med å sparke et helt
skift, for så å troppe opp i porten og sende de tilbake på jobb igjen. Ja, da
er slaget tapt. Samtlige fagforeninger i SAS/Sverige har skrevet under på
og reist mistillit til Line lederen i Sverige. Spisse tunger vil ha det til at
sist Line Maintenance i Sverige fungerte, var da den var satt under
administrasjon fra CPH.

Lønnstapere

SAS betaler sine flyteknikere dårlig. SAS regulativet befinner seg
desideret i bunnsjiktet blant flyselskapene i Sverige. Lønnsforskjellen på
en flytekniker og en stuer er kr. 500.- i måneden. Forskjellen på de best
betalte flyteknikerne og SAS teknikerne ligger på rundt kr. 4000.- i
måneden. Air Ops har rekruttert SAS-teknikere som flight engineers. Her
ligger månedslønnen på SEK 42.000.-.

Integreringen med Linjeflyg

Dette har på lik linje med de flyvende vært en problemfylt sak. Mens
pilotene og cabinpersonalet fikk sine lønninger hevet opp til SAS nivå,
ble Linjeflyg-teknikerne senket ned til SAS tekniker nivå. Det betød for
mange en lønnsreduksjon på mellom 3.000 og 4.000 kroner måneden.
Spesielt **motivende** kan dette ikke ha vært. Det er fremdeles tidligere
Linjeflyg-teknikere som nekter og gå i SAS-kjeledress.

To konkurrerende fagforeninger

I Sverige har man to foreninger som organiserer flyteknikere. En LO
organisasjon CFF og en upolitisk, SFF. Den LO-organiserte foreningen
sitter med forhandlingsretten. Rundt 20% av SAS-flyteknikerne er
organisert her. Den upolitiske organisasjonen SFF organiserer de
resterende 80%. SFF har ingen avtalerett og SAS vil ikke ha noe med
SFF å gjøre. De ønsker ikke en NFO kloner i Sverige. I tillegg til de
organiserte er det en stor gruppe som har valgt å være uorganiserte. Dette
gir bedriften lett spillerom.

Vår øverste ledelse kan ikke sitte med hendene i fanget å se at
kompetansen forsvinner ut av firmaet, samtidig med at punktligheten
daler faretruende. Motivasjonen i teknisk er lav over hele linjen, men
ekstra lav i Sverige. Det er behov for noen strakstiltak før hele Line
havner i grøften.

Knut Grønkar



Det skal gå hurtigt, når de dyrt flyteknikere på landjorden til sikkerhetstjek og vedlikeholdelse.
Derfor har SAS ansatt flere flymekanikere til å klare det øgede pres. -- Foto: Morten Juhl

SAS ansætter igen efter forøget trafik

Luftfart: SAS an-
sætter 53 nye flyme-
kanikere. Vedlikehol-
delse af andres fly og
øget sommertrafik
giver behov for flere
medarbejdere.

AF DORTE SKOVGAARD
WIHR

Øget travlhed i Københavns
lufthavn giver behov for fle-
re folk i SAS' tekniske afde-
ling. Føseløbig har man an-
sat 20 flymekanikere som
sommervikarer, og 13 læ-
rlinge er blevet fastansat ef-
ter udstået læretid. Og i lø-

bet af kort tid ansættes 20
vikarer mere, så tallet kom-
mer op på 53, oplyser infor-
mationschef Troels Rasmus-
sen, SAS. Det svarer til
omkring ti pct. flere flyme-
kanikere, eftersom der i for-
vejen er omkring 600 i SAS.
SAS har brug for flere
ansatte, fordi flere menne-
sker vil ud at flyve til som-
mer, og stadig flere uden-
landske selskaber får vedli-
geholdt deres fly hos SAS.

»Vi tjener kun penge, når
flyene er i luften. Derfor
drejer det sig om at få dem
hurtigst muligt op, og der-
for har vi brug for flere
hænder til at gøre flyene
klar,« siger Troels Rasmus-
sen.

Selv om der for de flestes
vedkommende er tale om
midlertidige ansættelser, er
der mulighed for forlæn-
gelse efter sommerperi-
oden. SAS forhandler hele ti-
den om nye aftaler med an-
dre flyselskaber om
vedlikeholdelse af deres fly i
København.

Samtidig ansætter SAS
50-60 vikarer til at hånd-
tere bagage i sommer. Der
er nemlig langt flere ferie-
rejsende blandt flypassage-
rerne, og de har typisk
mere bagage.

Alliancen med Lufthansa
har endnu ingen konsekven-
ser for bemanningen i Kø-
benhavns Lufthavn, siger
SAS' informationschef.

Vi har hørt at



Kunne bare fly høyresvinger

Denne kjedelige situasjonen befant en Airbus A320 seg i etter at den hadde vært inne til vedlikehold hos British Airways. Fra British Airways's internavis BAnews sakser vi følgende: The aircraft, which was maintained by British Airways, was unable to turn left after a flap change. The investigation found that four of the five righthand spoilers had been left in the up position, preventing the aircraft from turning left. The main criticism is that the engineers had not adhered to the maintenance manual procedures and had failed to carry out full functional check of their work. Aircraft engineers involved have been sent on refresher training.

The report warns of over-reliance on computers, and says the engineers' mistakes were not due to neglect or ignorance. "With the introduction of aircraft such as A320, it is no longer possible for maintenance staff to have enough information about the aircraft and its system to understand adequately the consequences of any deviation. Avoidance of future unnecessary accidents with high-technology aircraft depends on an attitude of total compliance within the industry".

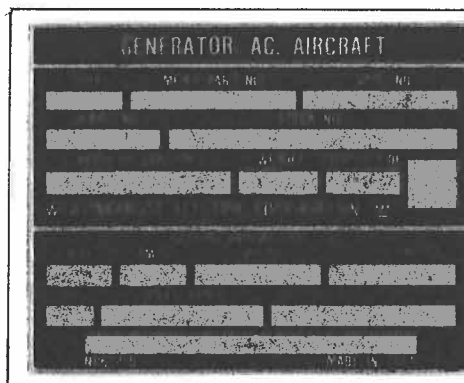
Også pilotene blir kritisert. De burde under sin walk around sjekk ha sett at spoilerplatene sto oppe. I tillegg har de i cockpit en control surface indicator som viser bevegelsene eller manglen på sådanne til ror, spoilere og flaps.

Feil på autothrottle sannsynlig havari-årsak til TAROM A310 havariet

30. mars havarerte en Airbus A310 få minutter etter avgang fra flyplassen i Bucuresti. Det ble lenge spekulert i om det kunne være en bombe som var årsak til havariet. En utskrift fra Digital Flight Data Recorder viser at etter avgang ble throttlene forskriftsmessig trukket tilbake til max climb. En av motorene gikk da helt tilbake til tomgang mens den andre ble værende i Take Off Go Around setting. Med så skjev fordeling av skyvkraft rollet flyet over og styrtet. Feil i clutchene på autothrottelen antydes som årsak.

Første MD90 satt i trafikk

Flyet ble overlevert til Delta Airlines 2. april. Ytterligere to fly ble levert i april. Delta vil fly 10,3 timer hver dag i snitt med sine MD90. Selskapet har bestilt 31 fly med en opsjon på ytterligere 106.

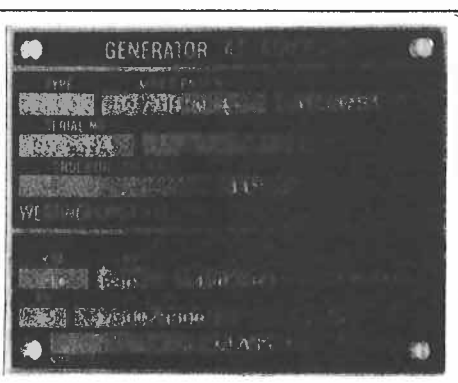


Det ble Boeing

SAS fikk til slutt bestemt seg og valget falt på Boeing 737-600. Det vil si i kontrakten står det at SAS står fritt til å velge versjoner, senest 12 måneder før levering. 35 fly er bestilt. Ordren er verdt 8,5 milliarder NOK. I tillegg er det lagt inn en opsjon på ytterligere 35 maskiner. Flyene vil bli utstyrt med flexi chairs, eller seter med variabel geometri som det kalles. Med 12 enkle håndgrep kan man forandre en treseter til en to seter og vice versa. Ideen er genial. Vi har prøvd denne varianten på noen av SAS ex. Linjeflyg nå British Midland's B737. Konklusjonen er: Vi er sikret mer enn nok jobb i fremtiden. Teknikeren brukte lenger tid på å trekke ut og dytte inn stoler, enn han brukte på sjekk og fueling tilsammen. Standardutstyret var hammer, skrutrekker og vannpumpetang.

Rapporterte tilfeller av Bougus Parts har økt med 1600% de siste tre årene

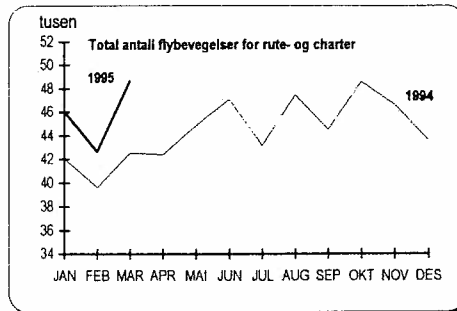
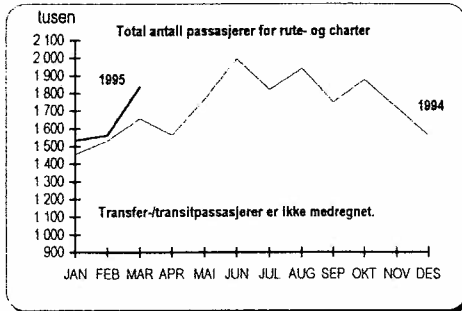
Falske deler er et stadig økende problem innen luftfarten. Med fortjenestemarginer på flere tusen prosent er dette en lukrativ geskjeft. FAA sperret virkelig øynene opp da de fant en Pratt & Whitney jetmotor replica. Motoren var kommet inn til et verksted for bytte av brennkammere. Her fattet man mistanke om at noe ikke stemte, da dataplatten på motoren ikke fantes. En telefon til flyselskapet som eide motoren ordnet dette greit. En ny dataplate ble sendt i posten. Dataplatten som kom var helt identisk med P&W sine, med unntak av at teksten var i svart, mens P&W alltid bruker mørk blått. FAA ble kontaktet og det viste seg at hele motoren var en etterligning laget i Kina. Motoren var blitt sendt med båt, og på fraktpapirene sto det stemplet: Not to be used on aircrafts. I samme forsendelse var det fire lignende motorer. FAA lurte nå på hvor disse har tatt veien.



En av disse er falske. Hvilken tror du?

Vi har hørt at

Sterk vekst i antall flybevegelser og passasjerer i Norge hittil i 1995



B767 fløy 1,5 timer på en motor

Dette skjedde med en B767 fra United Airlines nylig. Flyet var på vei fra New York til Sao Paulo, Brasil. Flyet lå i 35.000 ft. da det fikk på varsellys om at et oljefilter var tett. Motorene ble satt i idel og en descend til 25.000 ft. ble foretatt. Av en eller annen grunn stoppet høyre motor av seg selv. Flyet fortsatte så sin descend helt ned til 8000 ft., hvor man også mistet radiokontakten. Årsaken til descenden skal ha vært problemer med trykkcabinen. Nærmeste landingsplass var Bermuda hvor flyet landet etter 1,5 timer på en motor. I følge FAA har man fått rapportert 39 tilfeller hvor man på ETOPS flighter har måttet stoppe en av motorene. Dette ut av et antall ETOPS flighter på 34 millioner.

Cheap and dirty

Luftfartsmyndighetene på New Zealand har slått alarm etter at Air New Zealand har hatt fire turbinras på sine Pratt & Whitney JT8D motorer de siste to måneder. Årsaken skal være "substandard repair work carried out on the blades at a US overhaul company". Også engelske luftfartsmyndigheter har reagert etter at det er rapportert ni lignende tilfeller siden nyttår.

Widerøe utvider hangaren i Florø

Som en konsekvens av store tekniske problemer og mange kanselleringer i vinter på Widerøes ruter på Vestlandet, skal Widerøe nå utvide hangaren i Florø. I tillegg vil man også komplettere delelageret sitt her. Arbeidet er kalkulert til å koste 4,2 millioner kroner.

Embraer 145 tar form

Det Brasilianske svaret på Canadian Regional Jet, EMB145, tar nå form. Flyet er designet for å ta 50 passasjerer. Bildet viser sammenkoblingen av kropp og vinger ved Embraer's produksjonshangar i Sao José dos Campos i Brasil.

FAA og fagforeningene enige om bruk av Flight/Voice-recorder

FAA's Administrator David R. Hinson kunngjorde at man var kommet til enighet med de store fagforeningene om bruken av Flight- og Voice-recorder. Informasjonene som fremkommer på slike recorder skal ikke brukes til straffeforfølgelse. Dette reduserer på ingen måte FAA's muligheter til å kontrollere og regulere amerikansk sivil luftfart, sa David R. Hinson.

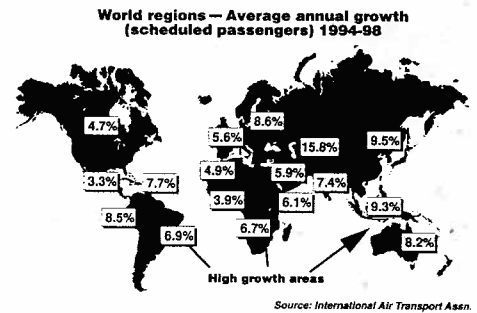
Avising med infrarøde stråler

Tester utført hvor man fjerner is og snø med infrarøde stråler har vist positive resultater i USA. På et mellomstort passasjerfly tok det seks minutter å fjerne is og snø. Flyet måtte takse sakte igjennom en hangar hvor de infrarøde strålene ble tilført. Systemet heter InfraTek og er foreløpig på teststadiet.

Swissair kvitter seg med Fokker 100

I en ny flåteplan for Swissair, vil selskapet kvitte seg med alle sine F-100 fly. Flyene vil i stedet bli erstattet med nye British

Forventet trafikkvekst i verden 1994-98



Aerospace Avro RJ85/100. (Høyvingede med fire jetmotorer). Disse vil bli overført til datterselskapet Crossair. Alle fly med under 100 seter skal opereres av Crossair. Crossair vil også bytte ut sine Fokker F-50 med nye SAAB 2000. 8 MD80 fly vil bli overført til Crossair fra Balair, Swissair's charterselskap.

Volvo Aeroengine tar over vedlikeholdet på SAS' PW4000 motorer

Kontrakten gjelder vedlikeholdet av SAS' motorer på B767. Disse motorene ble tidligere overhaldt av Swissair. Kontrakten går over syv år med en omsetning på 200 millioner i året. VAES har også fått kontrakten på overhalingen av Virgin Atlantic's B747 motorer, en kontrakt på 500 millioner SEK. Dette gjør at VAES nå skal ansette flere flymekanikere og ingenjører.

Profitten tredobles i 1995 spår IATA

Overskuddet for verdens flyselskaper vil tredobles i 1995. Dette spår International Air Transport Assn. Overskuddet vil øke fra 1,8 til 5,5 milliarder US\$.



Vi har hørt at

Antall personskader under pushback øker

I hele 74% av ulykkene er det mekaniker/tekniker som skades. Å bli overkjørt av pushback traktor, er vanligste dødsårsak.

Mixed trening piloter/teknikere

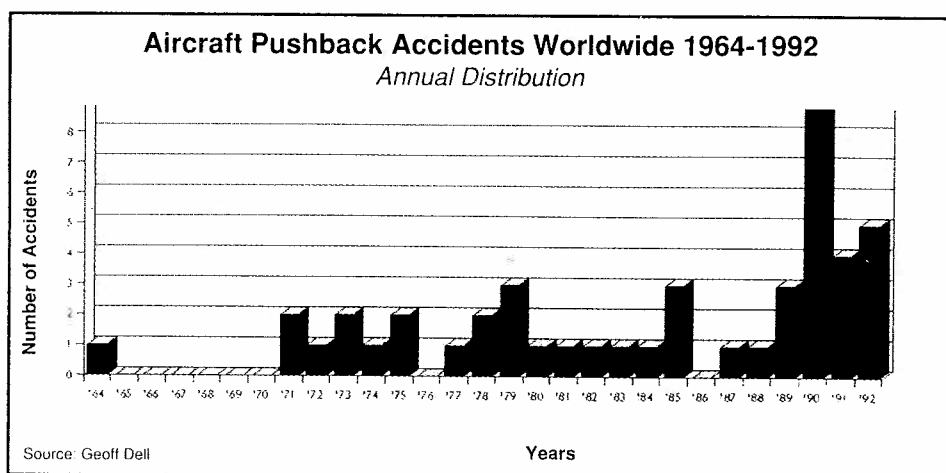
Federal Express har gjort gode erfaringer med å blande piloter og teknikere i samme klasse, under deler av den tekniske undervisningen på nye flytyper. Fedex har gjort dette både på MD11 og deres nye A310. Å få både piloter og teknikeres synspunkter frem under undervisningen gir oss et helt annet og bredere spekter å undervise på, til alles beste. Dette sier managing director of training i Fedex, Gerard A. Wynn.

Lagarhus ønsker å tilføre mere jobb til Kokså

Leder for SAS Production Division, Otto Lagarhus, uttalte dette i et intervju med Asker og Bærums Budstikke. Spesielt er Spanair aktuell kunde. SAS eier 49% av Spanair. Flere av de store operatørene kvitter seg med MD80 og selger disse til mindre selskaper, noe som gir muligheter for Koksaverkstedet for økt vedlikehold for mindre selskaper. I INFO 4/94 kunne vi melde at Swissair hadde fått kontrakten på vedlikeholdet av Spanair's 11 stk. MD80. Kontrakten løper frem til 1999.

Finnair kjøper to MD83 fly fra Transwede

Finnair har kjøpt to MD83 fly fra Transwede. Prisen for de to flyene er 500 millioner SEK. Transwede gikk forøvrig med 300 millioner i underskudd i 1994. I tillegg til disse to flyene kjøper Finnair en MD82 fra British Midland Business. Dette er et ledd i utskiftingen fra gamle DC9 fly til nyere MD80 fly.



Ingen oppsigelser i Helikopter Service

Det blir ingen oppsigelser i HS etter at kontrakten om tilbringertjenesten til Ekofisk gikk tapt. Den varslede bemanningsreduksjonen på 150 mann er sterkt redusert og nedbemanningen vil skje ved frivillig avgang og førtidspensjonerings.

Norwegian European Airways

Vi hørte om dette selskapet i fjor også. En gruppe i Bergen planlegger å starte et flyselskap med fem nye fly. Valget står mellom Canadian Regional Jet, British Aerospace RJ80 eller Dornier's nye 328. Selskapet ønsker å fly direkteruter til Europa fra Bergen, Stavanger og Oslo.

Turbulent i Alitalia

Omstruktureringer og lønnsforhandlinger har fått koken opp hos de ansatte i Alitalia. At det er temperament i folket i det lange landet syd for alpen er sikkert. Om det har kokt over i hodet på enkelte av de ansatte – kan en lure på når en leser at det har vært utført sabotasje på noen av Alitalias fly. Ledningsbunter til flyenes instrumenter er blitt kuttet over med avbiter.

LV stoppet innmonteringen av telefoner i SAS' MD80'er.

Luftfartsverket har stoppet innmonteringen av nye telefoner i SAS sine MD80. Det var ikke søkt om godkjenning og dermed stoppet prosjektet opp. Nå hadde nok dette stoppet opp uansett da lite eller ingenting av utstyret passer. Et par fly har med mye improvisering fått systemet innmontert. LV ønsket også en status på kvalifikasjonene til det amerikanske personellet som står for innmonteringen.

Shannon Aerospace mot konkurs?

Uten et statelig tilskudd på 120 millioner NOK tyder mye på at Shannon Aerospace vil gå konkurs. Den Irske stat har signalisert at de vil betale det som behøves for å redde selskapet. Dette har andre selskaper reagert på, da det vil være konkurransevridene. Lufthansa og Swissair, som er store deleiere i selskapet, sier at de føler seg sviktet av det irske leasing-selskapet GPA. GPA skulle tilføre Shannon vedlikehold på deres 700 til 800 fly. Etter dette har GPA hatt store økonomiske problemer og er ikke i nærheten av de 700-800 flyene som de hadde planlagt. Saken om subsidiering vil bli tatt opp i EU.

Airbus A330 på cold weather test i Kiruna

Airbus Industrie's A330 med Rolls Royce Trent 700 motorer har vært på gjestevisitt i Kiruna. Flyet ble testet under operasjon i arktiske forhold. Det rapporteres at flyet ikke hadde problemer med å operere i bakketemperaturer på under minus 20°.



Vi ønsker våre lesere en

riktig god s[☺]mmer!!!

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.

MAKS UTSTYR MINIMALT VERDITAP



HICLASS

Toyota HiAce gir deg unik drifts-
økonomi og pålitelighet. Samtidig
får du en meget velutstyrt bil med
blant annet differensialbrems,
sentrallås, oppvarmet fører- og pas-
sajersete, servostyring, bakrutepus-
ser og ferdig monterte høyttalere

og antenne. Med HiAce tar du deg
lett frem under alle vanskelige
kjøreforhold. Velger du en Toyota
HiAce vil du oppleve ekte eierglede
til og med den dagen du ønsker å
bytte den inn. Ingen annen varebil
holder seg bedre i pris.

Stikk innom din Toyotaforhandler.
I anledning det nye året gir vi deg
et godt kjøp på ny Toyota HiAce.

 **TOYOTA**
KVALITET HELE VEIEN