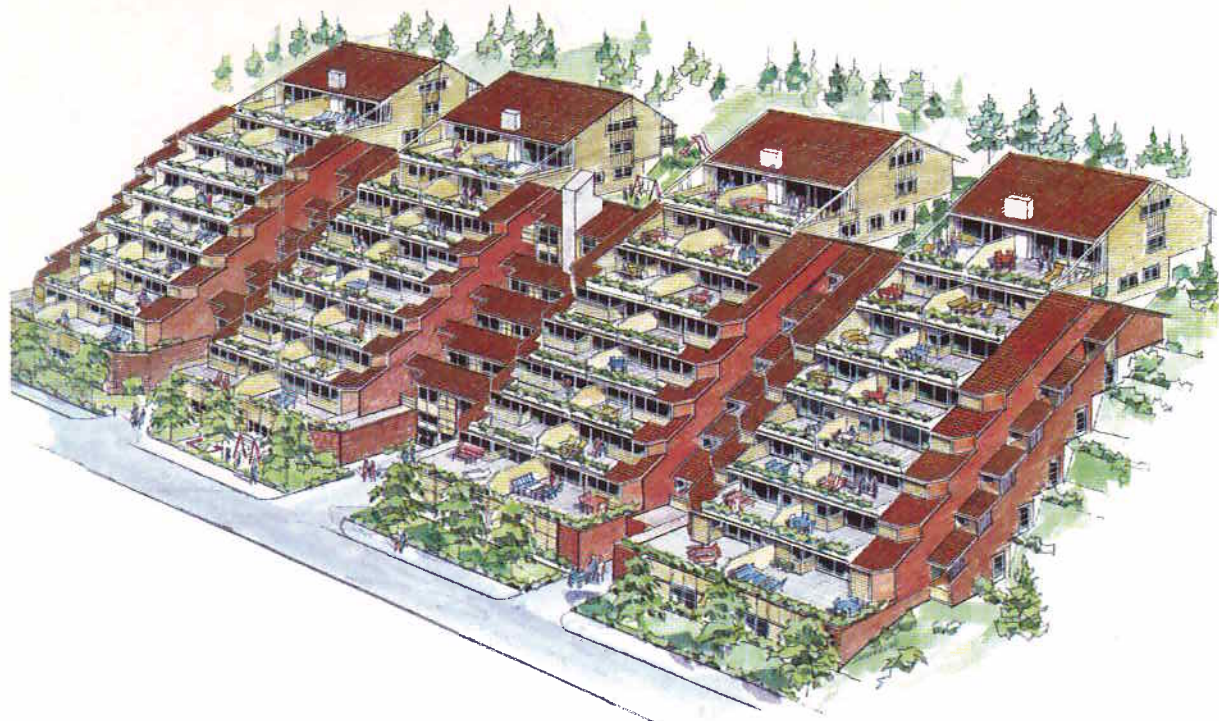


iNFO

NR. 4 1995



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon



På jakt etter bolig nær Norges nye hovedflyplass?

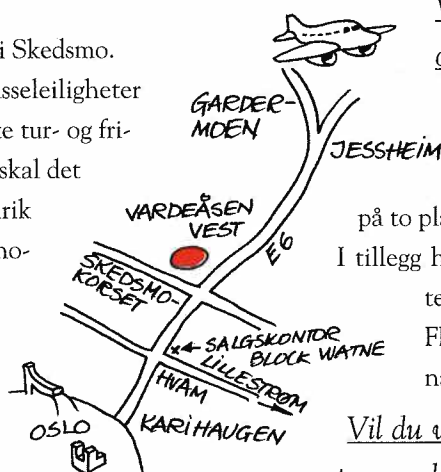
Attraktive terrasseboliger på Vardeåsen - midt mellom Oslo og Gardermoen

Sentral beliggenhet

Vardeåsen ligger meget sentralt i Skedsmo. Block Watne skal bygge 64 terrasseleiligheter i en skogkledd skråning nær flotte tur- og fri-luftsområder. Like bak boligene skal det anlegges en 3 km lang tursti. Solrik og vestendt beliggenhet med panoramautsikt mot store deler av Romerike.

Leiligheter med høy komfort og standard

Arkitektene har lagt ned mye arbeid i planløsningene. Hver kvadratmeter er grundig gjennomarbeidet for å skape en moderne, funksjonell bolig med høy komfort. Kvalitetskjøkken fra Huseby, parkett samt fliser på badet er bare eksempler på den høye standarden på Vardeåsen. I underetasjen blir det parkeringsanlegg med heis opp til 6. etasje.



Velg mellom flere størrelser og prisklasser

Den minste leiligheten er på 3 rom og har en boflate på 84 m².

Den største er en 5-roms bolig på to plan med en boflate på hele 138 m².

I tillegg har hver bolig en deilig, vestvendt terrasse på mellom 28 og 52 m²! Flere av leilighetene kan husbankfinansieres.

Vil du vite mer? Kontakt oss så får du spennende brosjyremateriell!

Hans P. Brekkan

Hvamstubben 14, 2013 Skjetten. Tlf. 63 84 46 17

Block Watne

Hvamstubben 14, 2013 Skjetten. Tlf. 63 84 58 30



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 Sørumslia 33, 3400 LIER	Arb. 67 59 75 16 Priv. 32 84 09 72
TEKN. SEKRETÆR:	ARILD HELSETH, OSLTS-O/5 Mellombølgen 10, 1157 OSLO	Arb. 67 59 68 88 Priv. 22 74 55 37
KASSERER:	DAG LANGELAND, Braathens Værnes Holmekollvn. 1, 7500 HOMMELVIK	Arb. 74 82 59 50 Priv. 73 97 14 50
INFO REDAKTØR:	KNUT GRØNSKAR, OSLTS-O/5 Dragonveien 50, 1362 BILLINGSTAD	Arb. 67 59 68 88 Priv. 66 84 50 82
STYREMEDLEMMER:	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 12 37 16
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 K. 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 Halдар, 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.

VI MÅ HA STOFF TIL NESTE INFO SENEST

15. FEBRUAR

Formannen har ordet

De fleste har lest og hørt om Kværnerkonsernets ledere og forgreninger inn i NHO's ledersjikt og aksjeopsjoner.

Etter Hr. Schnitlers overbevisende bortforklaringer om at han ikke hadde gjort noe galt, men faktisk hadde gjort seg fortjent til disse lettvinte millionene, er det noe som gjør at jeg vil ha en sånn barnslig glans i øynene hele vinteren, og se frem til vårens vakre eventyr.

Det jeg vet vil komme i innledningen fra NHO i det første møtet, helt i starten, er den årvisse formaning om at her i huset, her i huset har en kommet frem til at i år må vi alle vise ekstra varsomhet og måtehold i lønnsveksten. Konkurransen tilsier dette etc.

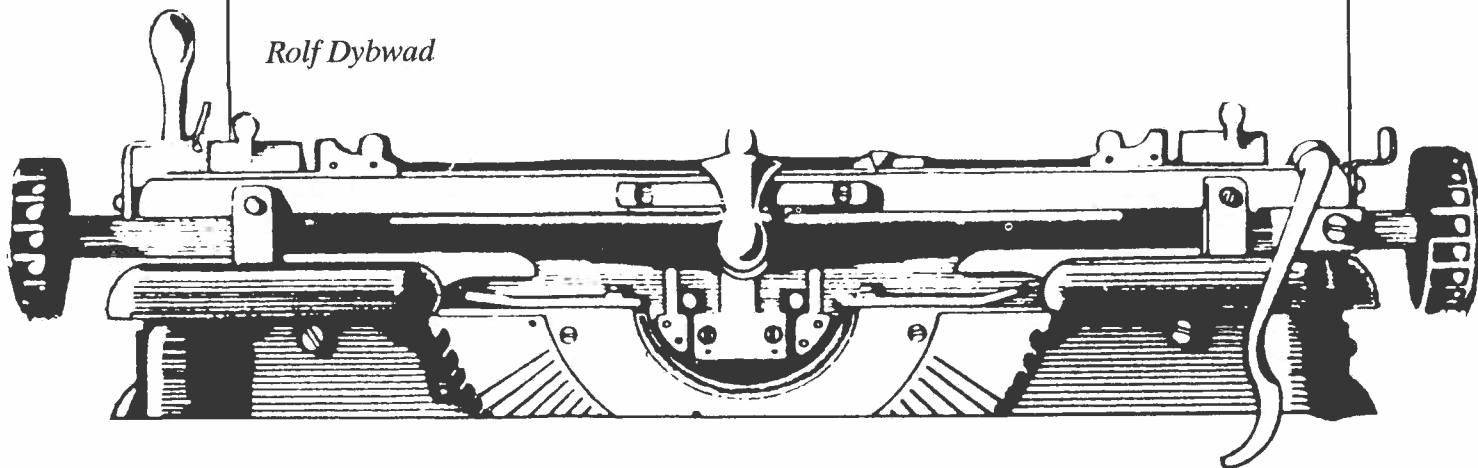
Kan dere som ikke har vært med i tarifforhandlinger noen gang forestille dere med hvilken overbevisning og glød en slik argumentasjon blir fremført?

Og vi sitter der gravalvorlig og nikker til disse evige sanheter. Hver gang. Det skal vi nok gjøre til våren også. Vi kan være helt profesjonelle slik. Gravalvorlige og nikke på de rette plassene, og late som om det som sies går rett inn. Og blir tatt til etterretning. Vi regner med profesjonell fremføring fra NHO, samt profesjonelt mottak. Flere av de tilstedeværende kunne blitt tatt opp på Teaterskolen ved første forsøk.

Jeg vet at det er forskjell på kong Salomo og Jørgen Hattemaker, og at det er forskjellig oppfatning om dette er rett eller galt hos NHO og NFO. Det jeg ikke liker i dette bildet, er at det er noen som ikke har bakkekontakt og forstår hvordan dette oppleves og oppfattes hos allmuen, og at disse samme personer er ledere. Kunne ikke NHO velge seg andre og like dyktige ledere som hadde i det minste et snev av kontakt?

Det må bli et vanskelig oppgjør. Jeg vet hvem som har skylden denne gang.

Rolf Dybwad



Lederen

De store organisasjonene i arbeidslivet har begynt å forberede seg til årets tariffoppgjør. Både LO og NHO maner til moderasjon. Man kunne nesten tro at Yngve Haagensen sto på lønnslisten til NHO. Jeg tror Yngve Haagensen er i utakt med sine egne medlemmer. Min oppfatning er at folk flest er lei av topledere som maner til måtehold for alle andre enn seg selv. Det være seg topledere med risikofrie K/S andeler og gjenkjøpsavtaler. Eller hemmelige transaksjoner av obligasjoner, med milliongevinster rett i lomma. Gyldne fallskjermere i mangemillionersklassen, som kommer til utbetaling hvis man gjør en så dårlig jobb at man blir bedt om å slutte. Det finnes sikkert et utall av varianter. Vi har bare sett toppen av isberget.

Arbeidstagerne har nå i en femårsperiode vist moderasjon. 3. - 5. november møttes 165 tillitsvalgte på tvers av forbund og hovedsammenslutninger til konferanse i Trondheim. Temaet for konferansen var: Fagbevegelsen mot år 2000. Her fikk Yngve og co. så hatten passet. Viktige signaler å merke seg fra konferansen var samlingen om kravet til 6 timers arbeidsdag for alle, med full lønnskompensasjon. Det er i år 100 år siden kravet om 8 timers arbeidsdag første gang ble fremmet. En ordning med frivillig pensjonsalder fra 60 år ble høyt prioritert. Høyere overtidssatser for å få ned bedriftenes misbruk av overtid var også på listen over krav som måtte fremmes til årets tariffoppgjør. Mange av de tilstedeværende foreningene var LO-foreninger. Yngve Haagensen bør ta signalene alvorlig. Det er en grunn til at LO stadig mister medlemmer. Mottoet kan fort bli: "Det er bare en ting LO ikke kan hjelpe deg med. Lønnen."

Vårens tariffoppgjør blir sikkert spennende. Alle får det LO bestemmer. Hvis du skal oppnå noe mer, må du minst innom en streik. Hvis LO legger lista for lavt er det en overhengende fare for at resten av organisasjonslivet velger å ta en konflikt. Det vil bli en turbulent vår med stadige streiker. Da kommer sikkert hylekoret til å jamre seg over alt for mange organisasjoner og uvette lønnskrav. Dette begynner jo å bli en vane.

Om ikke dette er nok, så har NFO en avtale fra forrige oppgjør om integrering av instruktørene inn på Flyteknikerover-



enskomsten. Heri også lønsplassering. Bare det å få dette til, blir et kunststykke. Figheten for å få lønnplassert inspektørene tok ni år, 3 konflikter, klippekort hos riksmeklingsmann og 3 møter hos Kommunalministeren. Sogar to ganger på den samme natten. Vi får håpe at vi slipper samme reisen for instruktørene.

I går var jeg på Årsmøtet til NFO avd. SAS. Der var det bra fremmøte, men vi så ikke en eneste instruktør. Dette falt ikke i god jord blant forsamlingen. Hvis instruktørene tror de kan sitte med hendene i fanget, og at vi teknikere skal vinne krigen for dem, så tar de feil. Et minimum av interesse går det an å forlange. Nå skal det i rettferdighetens navn sies at instruktørene i Braathens SAFE og Widerøe viser et helt annet engasjement.

Ellers så murrer det godt i de ansattes rekker nå for tiden. Ikke bare i SAS, men også i de andre flyselskapene. I SAS er alle fagforeningslederne innkalt til "pep talk" i Stockholm. Ingvar Lilletun, de ansattes representant i styret, og leder av AFS/N (paraplyorganisasjonen for alle SAS fagforeningene i Norge), skrev brev til Jan Stenberg og ba om at første punkt på agendaen måtte være konflikter og samarbeidsproblemer i SAS. Dette ble etterkommet. At motivasjon, innsats og arbeidsglede ligger farlig nær nullpunkt er bare å konstatere.

Forøverig leser vi i pressen at en arbeidsleder i Skarbøvik Mekaniske A/S har blitt dømt i retten for brudd på overtidsbestemmelsene i Arbeidsmiljøloven. 550 timer i overtid er jo beskjedent, og dommen ble heller ikke på mer enn 3.000 kroner i bot. De etiske forholdene

rundt bruk av overtid ser jeg på som viktigere. Er det riktig å jobbe overtid når kollegaen din går på arbeidsledighetstrygd. Det er vel dette myndighetene vil prøve å forhindre ved å kjøre slike saker i rettssystemet. Med skarve 3.000 kroner i bot, skremmer dette neppe arbeidsgivere fra å fortsatt bryte loven. Det påhviler også den ansatte et ansvar i å overholde bestemmelsene i Arbeidsmiljøloven. Med mindre man blir kommandert av arbeidsgiver til å jobbe overtid, synes jeg begge parter er like gode i slike saker. Overtid er et tveegget sverd. NFO's policy har hele tiden vært OK til overtid, innenfor Arbeidsmiljølovens rammer. Dette har resultert i at et medlem har meldt seg ut av NFO og inn i en annen fagforening med et mer liberalt syn på bruk av overtid. Vi kan også notere oss for en ny rekord på NFO området. Et medlem jobbet 50 timer i et strekk uten søvn. La oss håpe at det er en rekord som aldri vil bli slått. Overtidsforbruken gjenspeiler den situasjonen vi befinner oss i med et merkbart underskudd på flyteknikere i Norge.

Til slutt en liten hjertesak. Eggemoen er utpekt til ny småflyplass som erstatning for Fornebu. Dette er en dårlig løsning. Da et forslag til arbeidsgruppen Fønix om å lage en 800 meter lang rullebane langsmed Bobla området på Fornebu, nærmest ideelt. Dette vil bli både bedre og billigere enn Eggemoen-løsningen. Det er bare det at Opseth tidlig bestemte seg for at det skulle bli Eggemoen. Rammebetingelsene LV fikk å jobbe etter var skreddersydd for Eggemoen. Da hjelper det lite hva resten av verden måtte mene. Er det diktatur det kalles?

red.



Hva skal fremtidens NFO-medlemskap bygge på under luftfartsendring til "Certifying staff"?

Som overskriften indikerer blir NFO's medlemmer i fremtiden nødt til å ta stilling til en del vitale spørsmål relatert til kravet for medlemskap i vår organisasjon. Temaet har ved forskjellige anledninger vært drøftet, men de to siste årene har dette blitt behandlet mer inngående. Dette basert på innføring av nye europeiske luftfartsbestemmelser (Joint Aviation Requirements – JAR), som vil endre forutsetningene for å drive flyteknisk vedlikehold (JAR-145 Maintenance Requirements), nye krav til kvalifikasjoner og nivå på personell (JAR-65 Certifying Staff), samt arbeidstakers rettigheter til å utstede Certificate Release to Service (CRS) for komplett luftfartøy eller komponenter.

Historie

Etter som medlemmer sentralt i NFO aktivt har deltatt i arbeidet innenfor JAR (Joint Maintenance Committee-representative), har en tidlig sett problemene som ville oppstå etter som nye JAR's blir innført. Temaet om hvilket omfang Flyteknikeroverenskomsten skulle gjelde for, ble derfor "luftet" med Flyselskapenes Landsforening (FL) under mellomoppgjøret i 1993. FL og NFO ble her enige om å opprette en arbeidsgruppe som skulle vurdere behovet for endring av gjeldende avtale, sett i relasjon til innføring av JAR-145/-65.

I august samme år ble et fellesmøte bestående av sekretariat NFO, avdelingsformenn, Teknisk Utvalg (TU) og Tariffkomiteen (TK) avholdt. Formålet med møtet var at NFO's representanter i den partssammensatte arbeidsgruppen med FL, skulle kunne drøfte blant annet innføring av begrepet "Certifying Staff", med visshet om at tanker og holdninger var inngående diskutert blant NFO's tillitsvalgte.

Konklusjonen fra møtet var et ønske om at tariffavtalen skal:

- * Tilrettelegges slik at alle som i dag utsteder Airworthiness-Maintenance Release kan inngå i denne.
- * Gi åpning for å regulere lønns- og arbeidsbetingelser for alt av "Certifying Staff" innenfor Line og Base organisasjonene (JAR-145/-65).
- * Ikke forhindre "Base Maintenance Technician" (som ikke har CRS-rettigheter foreslått i JAR-65) å inngå i avtalen.
- * Gi mulighet for at "Certifying Staff"-

personell godkjent av bedriften til å utføre/signere for eget arbeid, kan inngå i avtalen.

Innad i NFO førte disse diskusjonene til at Representantskapsmøtet i 1994 besluttet å endre vedtektene slik at det ikke lenger skal kreves flyteknisk sertifikat utstedt av Luftfartsverket, for medlemskap i NFO.

Med FL ble det gjennomført to arbeidsmøter av informativ art, basert på protokollen fra oppgjøret i 1993. Det kom ikke noe konkret ut av disse møtene, slik at temaet ble tatt opp med større tyngde under tariffrevisjonen 1994. Forhandlingene resulterte i vedlegg til meklingsprotokollen som endrer omfangsparagrafen i Flyteknikeroverenskomsten. Endringen sa at tariffavtalen ikke lenger kun skal regulere personell med ICAO Type I/II, men også kunne regulere autorisert personell (Certifying Staff) med tilsvarende kompetanse. Et annet vedlegg tok for seg JAR-bestemmelsene og muligheten for at NFO skal kunne kreve forhandlinger i tariffperioden, med formål å endre omfangsparagrafen, dersom en av partene krever det (ref. JAR-65 Certifying Staff som ikke er ferdigbehandlet eller innført). Et siste vedlegg åpnet for å drøfte avtaleretten for flyteknisk instruktører gjennom en partssammensatt arbeidsgruppe (ref. JAR-147 Maintenance Training Organisation).

NFO-medlemsskap. Status september 1995

På bakgrunn av fellesmøtet høsten 1993, og det arbeid som var utført i 1994, vedtok Sentralstyret 15. mars d.å. å gi TK/TU i oppdrag å samordne avdelingens synspunkter om hvilke krav som skal stilles til

medlemsskap i NFO. Basert på dette ble et spørreskjema utarbeidet og sendt ut til alle lokalavdelingene. Her reiste en spørsmål om avdelingens syn på temaet, og hvilke krav en ønsket skulle settes for medlemskap i organisasjonen. Noen "stolper" var satt opp, blant annet krav til kompetanse, rettigheter, stilling og tittel, eller en kombinasjon av disse? Synspunktene var noe forskjellig for de enkelte avdelinger, men i komprimert form fremkom følgende synspunkter:

Krav til kompetanse

- * Ingen avdeling ønsker at kun ICAO sertifikater skal danne grunnlag for medlemskap.
- * Det var enighet om at NDT personell og autoriserte sveisere skal kunne inkluderes.
- * Det var delte meninger om minimumskrav til kvalifikasjonsnivå.

Dagens krav til "Basic", som danner grunnlag for Type Rating, var det derimot enighet om.

Rettigheter til å utstede CRS

- * Flertallet gikk inn for at personer som utsteder CRS, eller kvitterer på underlagsdokumenter som danner grunnlag for CRS, skal kunne bli medlemmer. Dette kan ikke sees isolert sett, men må sees i sammenheng med kravene til kompetanse.

Stilling/tittel

- * Flertallet gikk inn for at personer i arbeidslederstillinger som utsteder CRS (ref. Base Maintenance Certifying Engineer) skal kunne bli medlem. Også her forutsettes krav til kompetanse oppfylt.

På Sentralstyremøtet 13. september d.å. var temaet på nytt behandlet. Her ble resultatet av høringsbrev diskutert og konklusjonen ble at på bakgrunn av de ulikheter og uklare tilbakemeldinger, ønsker en ny behandling i lokalavdelingene.

Konklusjon

Generelt ser vi for oss at det må til en grundigere behandling av emnet hos medlemmene via lokalavdelingen. At for eksempel JAR-65 ikke er ferdigstillet

kompliserer avgjørelsen. Etter at den var på første høringsrunde, (ref. NPA 65-0 med høringsfrist 03.07.95) vet vi at det kom inn i underkant av et tusen kommentarer. Videre prosess er derfor høyst usikker. Ut fra Sentralstyrets ønsker, ser en for seg en tilbakemelding fra avdelingene til neste møte i månedsskiftet november/desember d.å. Det vil være siste mulighet for fremleggelse av ny dokumentasjon for behandling på neste års Representantskapsmøte.

Hvor går vi?

Debatten frem til i dag viser at vi har noen

alternativer. Det vil være et visst behov for avklaring rundt begrepet "Basic License" som fremtrer i JAR-65. Blir dette dokumentet utstedt av LV og krav til kompetanse blir omtrent som i dag, kan vi bibeholde dagens krav til medlemskap. Vi bør legge til rette for at NDT-personell og autoriserte sveisere kan opptas som medlemmer. Et hovedspørsmål som NFO blir nødt til å ta stilling til vil være om fagarbeidere med fagbrev skal kunne opptas som medlemmer. Vi vet i dag at arbeidet med fagplaner innen skoleverket for å tilfredsstille kompetansekrav i blant annet JAR-147 er kommet langt, slik at

"Basic"-konseptet blir oppfylt på denne måten.

Synspunkter frem til nå er utarbeidet av TK/TU. Dersom debatten skal videreføres slik at neste Sentralstyremøte skal kunne bearbeide problemstillingen, må medlemmene komme med synspunkter. Uansett om en utvidelse av medlemskriteriene kanskje bør skje med forsiktighet, er dette problemstillinger hvor vi alle må ta et standpunkt.

Gunnar Johnsen
Teknisk Utvalg - NFO



Joint Aviation Requirements

En gjenganger på agendaen til Teknisk Utvalg året igjennom, er tema innenfor de forskjellige JAR-bestemmelsene. De fleste av oss er berørt av disse bestemmelsene i våre daglige gjøremål, slik at det nå ved årets slutt skulle passe med en status på området. Og gjennom INFO vil det jo være en grei måte å gi informasjon til flest mulig av våre medlemmer.

JAR-145 Approved Maintenance Organizations

JAR-145 er bestemmelsen som godkjenner vedlikeholdsorganisasjonen til å utføre flyteknisk vedlikehold beskrevet i en såkalt "Exposition Manual" (MOE). For detaljert beskrivelse av prosedyrer og rutiner refererer boken ofte til administrative publikasjoner, men også andre håndbøker kan være berørt. MOE er godkjent av Luftfartsverket og skal følges av alle ansatte i vedlikeholdsorganisasjonen. JAR-145 har vært effektiv i Norge siden 1. januar 1994.

Under paragraf JAR-145.30 "Personel requirements" behandles krav til organisasjonens personell. Sitat:

b) The JAR-145 approved maintenance organisation must employ sufficient personel to plan, perform, supervise and inspect the work in accordance with the approval.

c) The competence of personel involved in maintenance must be established in accordance with a procedure and to a standard acceptable to the Authority.

d) In addition to paragraph (c) certifying staff must meet the qualification require-

ments specified in JAR-65 and receive initial and continuation training in accordance with a programme acceptable to the Authority. Until formal adoption of JAR-65, certifying staff must, in respect of this subparagraph, comply with the current national aviation regulation of the JAA country in which the JAR-145 organisation is located.

For å sikre like kvalitet på vedlikeholdsorganisasjonene i de forskjellige JAA-landene, har en opprettet såkalte MAST-team. Disse standardiserings-team arbeider hovedsaklig mot Luftfartsinspeksjonen i de forskjellige landene, men besøker også vedlikeholdsorganisasjonene i det respektive land sammen med representanter fra LV. I Norge hadde vi besøk av MAST-team i august d.å. Evaluering av inspeksjonen viser blant annet anmerkning med referanse til paragraf JAR-145.35. "Record of Certifying Staff". Sitat:

a) The JAR-145 approved maintenance organisation must maintain a record of all certifying staff which must include details of the scope of their authorisation.

Forholdet en her berører er en dokumentasjon av dine rettigheter i den 145-organisasjonen du arbeider i. Vi snakker altså ikke om ICAO-sertifikat utstedt av LV, som er din dokumentasjon av faglig kompetanse, men et dokument som viser dine rettigheter gitt av Teknisk Direktør i selskapet. Anmerkning fra MAST-team gikk ut på varierende kvalitet av dokumentasjon under rebrikken "Limitations", hvor spesielle rettigheter som NDT, Boroscope-inspection etc., eller begrensninger i for eksempel radiotelephone/

taxing skal være påført. Fra LV ventes en MFL (Meddelelse fra Luftfartsinspeksjonen) utsendt om forholdet.

JAR-65 Certifying Staff

Etter flere år med kommentarbehandling av utkast til regelverk for JAR-65 blant medlemmer av JMB/JMC (Joint Maintenance Board/Joint Maintenance Committee), ble Draft 8 sendt ut på sin første offisielle kommentarrunde til alle JAA-landene med svarfrist juli måned d.å. Her kom det inn ca. ettusen kommentarer, hvor mange av dem varierte fra utsendt forslag. Etter siste JMB/JMC-møte i september d.å. ser en for seg en gjennomgang av innkomne kommentarer, ny justering av forslag til JAR-65-regelverk, for så å sende Draft 9 ut på en ny høringsrunde våren 1996.

JAR-147 Approved Training Organisation

Draft 3 til forslag for regelverk til JAR-147 er også blitt behandlet av medlemmer av JMB/JMC denne sommeren. NFO (TU) har som vanlig gjennom AEI (Aircraft Engineers International) sendt våre kommentarer. LV sin representant i dette forum har i tillegg invitert skoleavdelingene i flyselskapene her til lands, pluss de videregående skoler som gir undervisning i flyfag, til også å sende inn sine kommentarer til LV, noe jeg anser som svært positivt.

Informasjon sier at mengden kommentarer til JMB/JMC er forholdsvis lite, og videre prosess vil bli at JAR-147 Draft 4 sendes ut tidlig på nyåret engang.

G. Johnsen, NFO-TU



Møte med Yugoslav Aircraft Engineers Association (YAEA) i Beograd 16.-20. oktober



AEI-delegasjonen og representanter for den jugoslaviske flyteknikerorganisasjonen foran en DC-9 med innlagte møllkuler.



Møte med teknisk direktør Mr. M.N. Samardzic i JAT.



AEI-president Andreas Georgiades foran en Messerschmitt-109.

På årets AEI Annual Congress i Helsinki ble det vedtatt å legge 1997-kongressen til Beograd. Det lå endel forutsetninger bak dette vedtaket, blant annet at det ikke kom i konflikt med de FN-sanksjoner som gjelder for dette området i dagens situasjon. AEI er som kjent sterkt knyttet til ICAO som igjen er en organisasjon under FN-paraplyen. Det er derfor særdeles viktig at AEI som en upolitisk international organisasjon ikke kommer i konflikt med en eventuell sanksjon. På bakgrunn av dette ble President Andreas Georgiades, Vice President Jari Miettinen og undertegnede invitert til Beograd for å se på forholdene der. Jeg tok på forhånd kontakt med Det Norske Utenriksdepartement. De hadde ingen innvendinger vedrørende min reise til Beograd, og de så heller ingen betenkeligheter med at f.eks NFO skulle kunne delta på en kongress der. Det er fra tidlig i vår allerede lettet på sanksjonene når det gjelder luftfart, slik at JAT nå flyr på ca. 10 destinasjoner i Europa. Jeg kom derfor til Beograd med JAT fra Zürich mandag kveld. Etter innsjekk på Hyatt Regency, som ikke ligger det minste tilbake for sine navnebrødre rundt i verden med hensyn til standard, ble vi invitert på en typisk jugoslavisk middag (og folkesanger) på en elvebåt. Neste dag gikk med til møter med teknikerorganisasjonen (YAEA). Organisasjonsoppbygningen i landet har nok forandret seg meget i løpet av de siste årene. I 1988 var det bare i området Beograd ca. 2000 forskjellige organisasjoner i et sosialistisk system. I 1992 da The Federal Republic of Yugoslavia ble grunnlagt som en «demokratisk» stat, ble en mengde organisasjoner og foreninger oppløst og det ble åpnet opp for en del frittstående, slik som blant annet teknikerorganisasjonen i JAT. President Milos Devic kunne stolt vise frem deres første tariffavtale som var fremforhandlet i disse dager. På grunn av situasjonen i Jugoslavia, var det selvsagt stor arbeidsløshet blant flyteknikerne; ca. 80 % av de ansatte i JAT var permittert. Dette løste de ved at det ble laget en form for rotasjon, slik at de fleste fikk jobtraining og kunne derved beholde sine flytekniske sertifikater (som er utstedt av myndighetene). JAT kunne ikke leie ut sine ansatte, men en del piloter og teknikere hadde på eget initiativ skaffet

seg midlertidige jobber i bl.a. Afrika og Italia. Det virket som at YAEA fungerte meget effektivt og hadde en god del møtevirksomhet med JAT og NAA. Det var også stor aktivitet på foreningskontoret hvor det ble jobbet hardt for deres arbeidsløse flyteknikerkollegaer. Kontoret var også utsyrt med moderne PC med faxmodem osv.

Om ettermiddagen ble det tid til en del sightseeing i Beograd. Det sier seg selv at dette er en meget interessant by med 5000 års historie bak seg. Vi gikk gjennom den gamle bydelen og Beograd Fort, som blant annet inneholder et stort krigsmuseum og en zoo. Senere kjørte vi en tur gjennom de nyere bydelene. Vi var også innom en del butikker, og etter varebeholdningene og dømme var det ikke mye som vitnet om et land i krig. Det eneste vi kunne observere var mangel på fuel. De fleste bensinpumper var stengt. Det var kun noen få som var åpne for «offentlig transport». Alle andre måtte kjøpe fuel på svartebørs eller hos gateselgere som stod langs veien og solgte fuel på små plastikkdunker, helt ned på 1 liters størrelse til ca. 10 kroner literen.

Neste dag var det omvisning på JAT's tekniske base og møte med Teknisk direktør, Mr. Milorad N. Samardzic. Vi fikk vite at han hadde mottatt ytterst få offisielle besøk de siste tre årene, vi var faktisk en av de første. Det var et meget «trangt marked» i den sivile luftfarten og de var nødt til å gå nye veier. Det var også oppstått et godt forhold og samhold mellom teknisk ledelse og flyteknikerne, hvor ledelsen gjorde hva de kunne for å benytte det godt utdannete personell de hadde til rådighet. Han var glad for å kunne vise oss at JAT var «back in business» og tok maintenance og flight safety på alvor. De flyr som tidligere nevnt på ca. 10 destinasjoner i Europa, men kun direkte ruter uten mellomlandinger. Grunnet importsanksjoner har de ingen mulighet til å skaffe seg spare parts. Derfor er det kun 10 av flåtens 30 fly som er airworthy. De 20 resterende står med «møllkuler» og blir kanibalisert etterhvert som det er behov for deler.

Etter en hyggelig lunch på kantinen ble vi vist rundt i hangar og på diverse bakverksteder som inneholdt til dels meget avansert utstyr som sto mer eller mindre ubrukt. Det gjorde litt vondt i et innbarka flyteknikerhjerne å se dette, og det var som



Halepartiet på en jugoslavisk fighter som fikk en fulltreffer i halen. Flyet greide å lande på tross av skadene.



Mye interessant å se i flymuseet i Beograd.



Museet åpnet kjelleren for oss. Her foregår restaureringen av diverse fly. Fotos: Torstein Vikøren

gutta i JAT sa; de var hverken politikere eller soldater, de var flyteknikere og ønsket kun å gjøre jobben sin. Om kvelden var det igjen middag på en typisk jugoslavisk restaurant med folkemusikk-orkester. De spilte og sang for sikkerhets skyld Per Spellemann til ære for undertegnede.

Neste dag var det besøk hos AVIO-GENEX som er et charterselskap som opererer 7 stk. B737. Vi fikk de samme signalene der om mangel på oppdrag og spare parts, og de utnyttet kun ca. 1/10 av kapasiteten. Om ettermiddagen ble det tid til et langt besøk på Beograd flymuseum.

Der var det mye interessant for en flyinteressert ungdom, med bl.a. flere godbiter fra siste verdenskrig, som f.eks. en komplett MESSERSCHMITT BF-109 G-2 som ifølge vår president i AEI, Andreas, skal være meget sjelden. Vi fikk også tilgang til museets kjeller hvor samme Andreas nærmest gikk beserk mellom gamle flydeler. Han er nok kommet på feil hylle her i livet. Han skulle ikke jobbet på A320, men på Spitfire, Tiger Moth o.l. Den siste dagen gikk med til en omvisning på Sava Centre hvor AEI Annual Congress 1997 er ment å holdes. Det er et enormt kompleks på 120.000 kvadratmeter som inneholder alle mulige fasiliteter, som

seks forskjellige kongresshaller, flere med automatic tape recording, closed circuit television, simultaneous translation facilities osv. I forbindelse med senteret ligger også Beograd Inter-Continental Hotel, hvor kongressdeltagerne er tenkt å bo. Det var i det hele tatt en mengde gode argumenter som tilsier at det kan bli en meget fin og effektiv kongress her i 1997. Nå gjenstår det bare å håpe og be om at det går mot roligere tider i den delen av verden. Og i skrivende stund ser det jo adskillig lysere ut enn på flere år. STÅ PÅ STOLTENBERG !!!

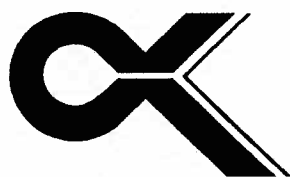
Torstein Vikøren
AEI Secretary Europe



Bruk **NORSKE** **RENGJØRINGSPRODUKTER** fra **OK KJEMI Drammen AS**

VI ER SPESIALISTER PÅ VANNBASERTE,
SELVSEPARERENDE OG MILJØVENNLIGE
AVFETTINGS- OG RENGJØRINGSPRODUKTER
F.eks.: ULTRALYDVASK OG FLYVASK

Flere av våre produkter er anbefalt, godkjent,
registrert på Natonummer og lagerført i Forsvaret.



OK KJEMI Drammen AS
Postboks 706 3002 Drammen
Tlf. 32 801070 Fax. 32 800010

*Med takk for hyggelige forbindelser
i året som gikk,
Vi ønsker en riktig*

GOD JUL og et
GODT NYTT ÅR

Kollektiv hjemforsikring

NFO er medlem i Norsk pool for kollektiv skadeforsikring. Alle våre medlemmer tilbys en kollektiv hjemforsikring. Dette er i de aller fleste tilfeller billigere enn å tegne en egen forsikring. Nytt i år er imidlertid at forsikringsselskapene har valgt å differensiere premien ut i fra hvor i landet du bor. Det vil si de har satt skillet mellom om du bor i Oslo eller i resten av landet. Det er til dels betydelig forskjell i premien. I et brev til NFO begrunner poolen hvorfor dette er blitt gjort. Grunnen ligger i at skadebelastningen, særlig ved innbruddskader, er opptil 50% høyere i Oslo enn for resten av landet. En fortsatt lik premie er forsikringspoolen redd for vil føre til ytterligere frafall utenfor Oslo.

Ved at man hever premien i Oslo med 74%, så skulle man jo tro at premien kunne reduseres for alle de andre. Slik er det ikke. Premien for de utenfor Oslo blir også økt, men kun med kr 25,-. For de

som bor i Oslo vil det nok lønne seg å ta en liten telefonrunde og sjekke om de kan få de samme ytelsene til en rimeligere penge andre steder.

FOR NYE MEDLEMMER SOM KOMMER MED I ORDNINGEN I LØPET AV DET KOMMENDE ÅR, BENYTTES NEDENSTÅENDE TABELLER:

	Oslo	Ikke Oslo
Januar	1.450,-	855,-
Februar	1.320,-	784,-
Mars	1.200,-	641,-
April	1.080,-	612,-
Mai	960,-	570,-
Juni	840,-	499,-
Juli	720,-	428,-
August	600,-	356,-
September	480,-	285,-
Oktober	360,-	214,-
November	240,-	143,-
Desember	120,-	72,-

Det er også kommet en del endringer i forsikringsavtalen. NFO trykker nå opp to nye forsikringsvilkår, som vil bli distribuert til alle. Dette skal settes inn i svartboka bak skilleblad 5. De viktigste endringene er som følger:

3.1 Forsikringen omfatter ikke lenger løse som er utgiftsført som driftsregnskap.

3.1 Forsikringen er utvidet til å omfatte tilbehør og deler til private motorkjøretøyer med inntil kr 5.000,-.

4.2.1 Forsikringen er utvidet til å omfatte følgeskader av utløst brannslukningsapparat.

4.5.2 Det innføres erstatningstak for sykkel, tilsvarende kr 5.000,-.

4.10 Dekningen er utvidet til å omfatte alle skader som skyldes sammenbrudd i bygningsdel, ikke bare skader som skyldes vind og snøtyngde.

6.2 Det innføres en ny regel: "For ting som er anskaffet brukt ved kjøp, gave eller arv, er erstatningsgrunnlaget det det ville koste og anskaffe tilsvarende eller i det vesentlige tilsvarende ting brukt".

6.2.7 Det innføres egen aldersfradragstabell for PC og datautstyr.

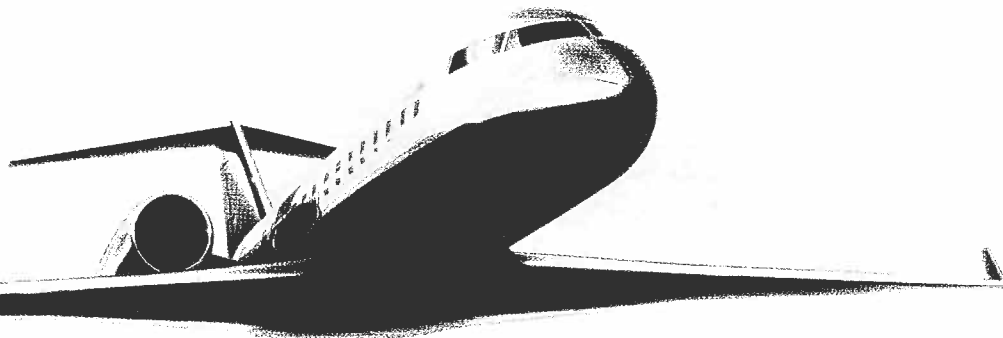
7.4 Innføring av gradert egenandel (ea.) for innbrudd for hele landet er avhengig av graden av innbruddssikring, varierende fra: Ingen sikring/ea. kr 3.500,- til full sikring/ea. kr 0,-.

I tillegg er det på de første sidene i forsikringsbeviset tatt inn diverse informasjon fra forsikringspoolen. Når du får tilsendt de nye forsikringsvilkårene ber vi om at alle leser disse nøye.

Ved all kontakt til forsikringspoolen må det oppgis polisenummer. NFO's polisenummer er 8451. I tillegg må du ved erstatningssaker ha en skriftlig bekreftelse fra NFO på ditt medlemsskap.

Til slutt minnes det om at egenandelens størrelse ved sykkeltyveri er knyttet til registrering i Falken Sykkelregister. Registreringen koster kr. 38,- for en treårsperiode. Registrering skjer ved utfylling av en giroblankett til Falken Sykkelregister.

NFO-Sentralstyret



Flytekniker på deltid?

Tidene er blitt hardere i flybransjen. Omorganisering, effektivisering og underbemanning har ført til at arbeidsdagen er blitt tøffere for de ansatte. Etter en lang arbeidsøkt eller et nattskift er det ikke mye overskudd igjen. Mye av fritiden brukes til å innhente seg, slik at man er rimelig uthvilt til å gå på igjen. Det er mitt inntrykk at det er slik det fungerer for folk som jobber i flybransjen i dag. Og jeg kjenner mange – i forskjellige yrkesgrupper her. Jeg merker også stor forskjell på Knuts overskudd i dag mot tidligere. Nå er han riktignok blitt noen år eldre i mellomtiden, men dette er neppe hele forklaringen.

Om tre år åpner Gardermoen Hovedflyplass og Fornebu nedlegges. Tre år går fort, og stadig fler tenker på hva dette vil bety for deres arbeidsdag med hensyn til lenger reisevei til jobben, spesielt de som

bor syd for Oslo. Dette kommer som en ekstra belastning. Jeg vet det er fler som vurderer å skifte yrke.

Kan vi finne nye løsninger som bedrer denne situasjonen for enkelte? Jeg tenker her på deltidsarbeide. Det burde for eksempel ikke være noen praktiske problemer ved at to flyteknikere deler jobb. Slik får man halvert pendlingen, og dette tror jeg de fleste kunne leve med. Eller man kan for eksempel jobbe 75% eller 80% stilling. Det er tradisjonelt kvinner som har jobbet deltid, men det burde også kunne være en god løsning for menn. Man vil få et merkbart inntektsbortfall, men dette kan kompenseres på andre måter. Flere kunne for eksempel gå inn på en deltidsordning, og så gå sammen om å starte en eller annen form for inntektsgivende virksomhet ved siden av. Eller man kan begynne med noe for seg selv.

Det finnes mange muligheter. Dermed har man to jobber, mer variasjon i hverdagen, og pendlingen blir til å leve med. Man får kanskje til og med mer fritid.

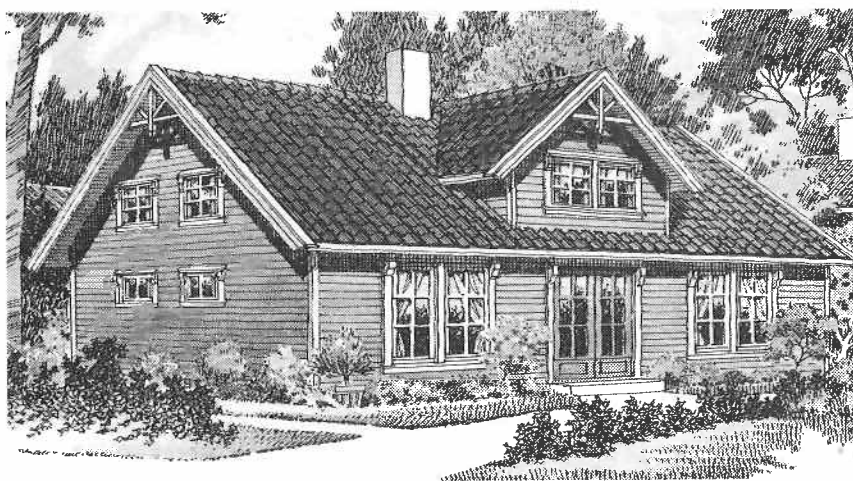
For flyselskapene burde dette også være interessant. På denne måten kan de beholde kvalifisert personell, som under rådende forhold vurderer å slutte. Folk som er tilfreds og uthvilt har mer overskudd og yter mer på jobben. Dette burde også komme selskapene til gode.

Blant kabinansatte har det lenge vært vanlig å jobbe deltid. Nå er kanskje tiden inne for å vurdere denne form for arbeidstid også blant andre yrkesgrupper i flyselskapene. Jeg tror tiden er riktig for dette nå.

Siri R. Grønscar



NÅ STARTER TOMTESALGET PÅ BEKKEDALSHØGDA!



Hustype Antica



BJØRN



BJØRN AS - Boliger, næringsbygg og anlegg

Med gangavstand fra Råholt sentrum ligger vårt nye utbyggingsområde. I første byggetrinn er det 15 tomter, størrelsen varierer fra 640 til 840 m². Priser fra 167.000 til 196.000*. På tomte står du selv fritt til å velge hus fra vår katalog.

Ring tlf: 63 84 66 61/62, så sender vi prospekt.

* Dokument- og tilkoblingsavgifter kommer i tillegg.

**... NYTT
BOLIGOMRÅDE,
I EIDSVOLL!**

Tiden er inne for et nytt innlegg i **INFO**.

Aktiviteten etter ferien har i hovedsak dreiet seg om innføring av permanente skift ved Heavy Maintenance, Sola, samt at det har vært mye snakk om omorganisering av arbeidsrutiner etc. Disse skal avvikle dagens ordninger med frivillige skift ved behov. Årsaken til dette er kravet om kortere liggetid for egne og kunders fly, samt å redusere dagens behov for overtid. Av denne grunn er det blitt ansatt en del personell.

Psykologisk klokt gikk bedriften ut med et forslag om dag/kveld annenhver uke, enda dette var frarådet på forhånd. Ingen kan vel si at et slikt skift er særlig familievennlig. Er vi ikke kommet til 1995, eller befinner vi oss fremdeles i '60-årene? Noen hadde kanskje ønsket det, og skiftplanen er nå forandret til 2 dag/1 kveldsuke.

Et forslag om betalt spisepause på kvelden har strandet. Motytelsen ville ha vært stor fleksibilitet, slik som den er pr. i dag. Dette, sammen med en del andre ting, og en omorganisering som ingen forstår behovet for, har ført til en lite oppløftende stemning. Dette har igjen medført overtidsskommanderinger uten sidestykke. Vi ser ikke gevinsten ledelsen mener å oppnå.

En ting har i alle fall bedriften fastslått skriftlig. Sitat: "Selskapet ser det som viktig helsemessig at spisepausen som hovedregel avvikles på et fast tidspunkt". Det får oss til å forstå hvor dumme vi teknikere har vært som har ofret spisepausen stadig vekk for å få flyene ut i tide. For ikke å snakke om når vi frivillig strekker arbeidstiden utover natten for å få jobben unna. "Vi har vært noen idioter som har tatt oss tilrette slik for å få andres dårlige planer til å ende godt". Det spørs om dette vil skje igjen.

Vi fikk her en dag en svært ubehagelig opplevelse. En B737-500 falt av bakre veicelle ved avslutning av jobben. Dette medførte at halejekkene gikk inn i haleseksjonen med store skader på flyet. Til alt hell ble det ingen personskader. Hvorfor nevner jeg dette? Jo, for hvor ofte står ikke folk og skrur opp låsemutterne på jekkene når disse senkes. Her kunne det ha kostet hender og armer. Alt skjedde i løpet av et



Braathens SAFE's B737-500 på Sola. Foto: Roger Handeland.

sekund. Så tenk dere vel om neste gang dere gjør det! Alle regler og rutiner ble fulgt ved denne episoden.

I skrivende stund sitter jeg i Zürich, Sveits. Jeg er på jobb hos TEA (Trans European Airline), som Braathens SAFE har vedlikeholdskontrakt med. De flyr B737-300. Jeg skal være såkalt supervisor ved et motorskifte, men her går det ikke helt etter

planene. Skifteutstyr på avveie og full ombygging av powerplanters. Til dette er det kommet folk fra GE. Så vi får se hvordan dette går. Mildt sagt gikk det den veien høna sparker. Dette frister ikke til gjentagelse. Det er tredje gang vi er her i løpet av sommeren, men dette var den verste.

Jan Kr. Langebro



Rune Hognestad og Jim R. Halvorsen mekker motor. Foto: Roger Handeland.

Strategi?

En aner vel allerede konturene av våren 1996, året der bonusavtalen opphører. Freden er over hvis ikke da ledelsen i Braathens SAFE har tatt signalene i samfunnet til etterretning. Den generelle holdningen blant kollegaer og andre ansatte i selskapet, er en slags lettelse; at det endelig snart er over! (Bonusavtalen). Vår real-lønnsnedgang må nå snus til reallønnsvekst! Det vi nå må rette oppmerksomheten mot er firmaets strategi for fortsatt lojalitet, slik at selskapet får ro til å satse videre. Ja, det er klart at vi ønsker fred og ro, **men vi kan ikke betale regninger med fred og ro!** Vårt etterslep, slik som

jeg ser det, er på mellom 10 og 15%. Altså vil det være et naturlig utgangspunkt for våre forhandlinger å starte der omkring. Deretter en lønnsvekst på 3-4% årlig frem til år 2000. Da har selskapet fått sin fredsavtale igjen, fred i fire nye år! 1996 banker snart på døren, og årsregnskapet skal igjen på bordet. Det ser ut til at driftsresultatet kvalifiserer til bonusutbetaling. Bonusutbetalingen skjer i mars like før lønnsforhandlingene; la oss ikke bli lurt av forholdsvis høye utbetalinger. I tillegg ryktes det at selskapet skal feire 50-årsjubileum på Sjølystsenteret også like før forhandlingene. Nå synes jeg at vi som

i aller høyeste grad er med på verdiskapningen, også får være med på å dele overskuddet slik at ikke eierne og aksjonærene atter en gang stikker av med hele potten.

Nå er noe sagt rundt dette temaet, og jeg vil rette oppmerksomheten mot et annet tema som til syvende og sist har sammenheng med det som allerede er omtalt. Klima på teknisk divisjon Sola er ikke det aller beste for tiden. Nå gjelder dette spesielt tungt vedlikehold, men smitteeffekten er stor. Det ser ut til at konflikten i hovedsak er mangel på kommunikasjon; kløften mellom ledelse og virkeligheten blir bare større og større. Det hele har vel begynt med innføringen av to skifts system hos TPR, der konflikten står på betalt spisepause eller ikke. Men dette kan umulig være den eneste årsaken til at de tre siste inspeksjonene går på kraftige forsinkelser. For de som er litt bevandret i organisasjonspsykologien, vil jeg si at den ledelsesfilosofi som praktiseres på teknisk avdeling hører hjemme på 20-30 tallet, klassisk administrasjonsteori.

- Flytt alt ansvaret for organiseringen av arbeidet fra arbeideren over på lederen, det vil si arbeideren skal bare utføre – ikke planlegge.

- Overvåk hvordan arbeidet blir utført. Lær arbeideren opp til å utføre arbeidet effektivt.

Denne mekanistiske organisasjonsformen er svært populær hos oss fordi vi har individer i ledelsen som til enhver tid ønsker å kontrollere andre menneskers gjøremål. Kanskje ligger en del av årsaksforholdet i noe av det som her belyses; jeg tror det. Det er i alle fall en ny kultur under utvikling på deknisk divisjon som går i negativ retning, og som må stoppes før den når slik styrke at det vil ta år før den såkalte "Braathens-spiriten" igjen er tilbake.

Til slutt vil jeg bare ønske de tillitsvalgte som skal inn i lønnsforhandlinger lykke til, drikk mye tran fremover – slik at helsen er på topp når forhandlingene starter!!

Kjetil Heradstveit
SVG MDBU, TDR



Øyvind Breilid sjekker olje på Orion. Foto: Roger Handeland.



One of them has a MORNING COUGH



An innocent cough can be a symptom of a serious complication - in both humans and engines. It's hard to make a diagnosis at a glance, so it's our job to uncover the real condition and correct any problem, whether it's an engine, component or an entire aircraft.

Braathens S.A.F.E. Technical Division is one of the world's leading specialists in maintenance of all series of Boeing 737 airplanes. Our international repair

station certificates and our satisfied customers from around the world are proof of this.

We have over 25 years of experience in operating and maintaining Boeing 737s. Experience which your aircraft can also benefit from.

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

Formannen informerer

Høsten har til tider vært meget hektisk her på Sørvestlandet. Vi har jobbet mye med blant annet skift ved tungt vedlikehold, overflytting av personell fra Gardermoen til Fornebu, Orion company license, redusert arbeidstid for en person og diverse andre uenigheter.

Teknisk divisjon er i sterk ekspansjon, og det er behov for både flere folk, skift og omorganisering. Skift og omorganiseringen står selskapet stort sett for. Vi (fagforeningen) har til en viss grad fått være med. Et av problemene her er at vi som erfarne teknikere ikke blir hørt/trodd. Dette gjelder spesielt samtalene som vi har hatt vedrørende skiftinnføring.

Vi kan vel alle være enig i at for å få ned liggetiden på fly, må vi jobbe mer kontinuerlig. Det kan nesten virke som om ledelsen ikke tror vi forstår dette. Det gjør vi, men hvorfor tar ikke ledelsen hensyn til det vi har gjort i 20 år? For første gang krever vi noe for alt det vi har gitt firmaet gratis. Det essensielle punktet her borte er spisepauser. Firmaet ser nå ut til å starte skift uten enighet. En annen ting; firmaet forventer at man alltid er villig til å yte ekstra innsats, uten at vi får det vi har krav på...

Siste Orion er nå inne hos oss. I følge Trond er dette eksamen, så nå gjelder det å bestå. Det å bestå er i våre øyne å få flyet ut til riktig dato med riktig bruk av overtidbestemmelsene og avtaler. Dette regner vi som en selvfølge etter alle de forståelsesproblemene hos ledelsen i forhold til AML vi har hatt.

På Gardermoen har det oppstått en litt kjeldelig sak for oss. Siden Braathens SAFE nesten ikke kommer til å ha flyging der i vinter, har det vært snakk om permitteringer. Selskapet har heldigvis vært så vennlige å tilby teknikerne jobb på Fornebu. Dette er jo vel og bra, hvis det ikke hadde vært for at avtaleverket skal sidestilles helt og holdent. Her har vi en forståelsesdiskusjon på gang.

I tillegg til dette har vi hatt samtaler med vår tekniske direktør angående forskjellige saker. En spesiell sak jeg har i tankene er informasjonsrutinene i forbindelse med hendelser/uhell. Dette kan det se ut som om vi kan snakke mer om. Det er positivt.

Foruten dette, fikk vi anledning til å stille med fler enn forventet på årets NFO-tillitsmannskurs. Det ser ut til å være mer interesse ute blant våre medlemmer nå enn det har vært tidligere.

Forøvrig kan det nevnes at noen av de heftigste diskusjoner har vært ført på Sola den senere tid. Saken gjelder noe så enkelt som drikkevannsautomater. Problemet ser nå ut til å være løst, men det er tragisk at miljøet skal forseres i så "enkle" saker. Kontorfolk fikk drikkevannsautomater, personellet på gulvet fikk ikke?!

Advokaten vår har også vært god å ha i høst. Det være seg Orion company license som nå går til arbeidsretten, kommandering av overtid, forskjøvet tid, permitteringer og andre saker. Positivt er det i alle fall at det går et nytt Boeing-kurs rett over nyttår. Det beviser at Braathens SAFE er interessert i å satse på den fine kompetansen undervisningsavdelingen vår gir

oss. Lykke til til de som blir aktuelle.

Det har ellers vært noe kritikk fra personellet på lineservice her på Sola. Kritikken går ut på at man har tilført tungt vedlikeholdspersonell fra dagskift-line. Dette har så ført til at man har kalt personer inn på overtid på line. Dette kan jo virke helt sykt for dere utenforstående, ja, for oss andre også. NFO's mening her er at linepersonellet får prøve å innrette seg som best og få med seg hangarpraksis. La ledelsen ta støytten for saker som dette.

Positivt angående Line Sola er at teknisk direktør endelig har godkjent to stillinger som har vært ubesatt i veldig lang tid. Jeg håper vi ikke ser flere slike saker.

Til slutt vil jeg nevne at det går mot avdelingsårsmøte, og det er noe man bør stille på.

Roger Handeland, Formann NFO BU



Større vedlikehold på en Boeing 737 på Sola. Foto: Pieter Doyer.

Quo Vadis, NFO SAS?

SAS

Ja, hvor er vi, og hvor går vi? Undertegnede mener at når det gjelder det første spørsmålet "hvor er vi?", så er NFO/SAS på en utrolig ørkenvandring. Såvidt jeg kan forstå, er det eneste man tenker på pr. i dag å beholde de posisjoner vi har. Altså ingen nytenkning. Men er nytenkning nødvendig? Er det ikke bra hvis alt er uforandret? Hvis vi bare får innkorporert TF-C i Line (TRM)? Etc. etc.?

Jeg er redd for at virkeligheten er helt annerledes. Aldri i løpet av mine godt 20 år som flytekniker har et slikt mismot, en slik pessimisme og likegyldighet vært tilstede. Hva kan grunnen være; er det bare lederne sin skyld, eller er vi noe medskyldige? Om dette kan man sikkert diskutere og filosofere, og det siste har undertegnede gjort i sitt eget lille lønnkammer, og mine tanker vil i hovedsak være gjeldende for teknikernes situasjon ved Oslo-basen (OSLTS). Jeg vet at linjetettet også har store "mental-problemer", men de er enklere å finne årsaken til. Sannsynligvis er mellommenneskelige relasjoner et større problem enn de faglige der i gården.

Så mer konkret over til OSLTS' problemer. Hvis vi går 20-30 år tilbake og ser på teknikernes rolle da og nå, vil vi kunne begynne å reflektere. På den tiden var det langt færre teknikere i forhold til fagarbeidere. Dette resulterte i en annen hverdag enn den vi kjenner i dag. Den var langt mer lik den vi nå ser hos TF-C, bare mer trafikk-relatert. Hva har så skjedd pr. i dag? Jo, vi har utdannet teknikere over en lav sko, hverdagsliggjort og forflatet gruppen. Jeg vil sogar si at en tekniker av i dag er teknisk dummere enn for 25 år siden! Selvtilliten mangler, jobbtanning i det daglige uteblir, og vi lever på historiens noe falmede glans. En ny spiker i kisten fikk vi ved innføring av PFC-mekanikeren. Der kommer alle igjennom, kreti og pleti fra det verste til det beste. Hvem ser forskjell på oss? Hvem fikser snag? Vet cockpit hvem som er hvem? Er det med dagens system noen fremtid for teknikere på rampen? Fuele, utføre PFC, flytte divider og sende! Jeg ser ingen fremtid hvis vi ikke endrer kurs. PFC-mekanikerne vil ta over, inspektørkorpset vil ta over, og vi forsvinner. Og det er ikke nødvendigvis langt frem. Allerede i dag er det inspektørkorpset som har den absolutte majoritet av feilretting på rampen. Situasjonen er også mye lik på nattstopp. Som sagt; vi blir typeteknikers dummere, og nærmer oss PFC-mekanikerens kunnskapsnivå. Vil bedriften i fremtiden ønske

å bære disse relativt høye utgifter det koster å utdanne, etterutdanne m.m. for så ikke å få mer igjen av oss? Jeg tror ikke det. Jeg ser for meg et "worst case scenario". Inspektørstaben pr. skift utøkes med to personer, alle teknikerne sies opp og tilbys ansettelse som PFC-mekaniker! Det ville være mulig å drive rampen etter dette konsept pr. i dag! Vi må snu utviklingen før det er for sent, og det haster. NFO/SAS må endre kurs. Jeg har personlig i min tid i styret (1975 - 1992) minst tre ganger tatt opp til diskusjon hvor mange vi skal være. Skal vi være en massebevegelse som jeg ikke tror bedriften ønsker, eller skal vi være en mindre gruppe med kvalitet som er ønsket? Jeg har blitt nedstemt alle gangene, og som den demokrat jeg er, har jeg bøyd meg for flertallet. Men jeg vil påstå at utviklingen, etter mitt syn, har gitt meg rett.

Men inspektørene er også i faresonen. Det de utfører i dag er en teknikerfunksjon. De påtar seg selv den enkleste feilsøking, og fyller ofte dagen med disse oppgaver. Inspektørene var vel ment å ha spisskompetanse innen forskjellige emner, drive diverse papirarbeid, avansert feilsøking m.m. Inspektørene har i mine øyne nedgradert seg til teknikere, mens de egentlig burde jobbe "oppover". Vi ser jo hvordan inspektørkorpset taper terreng til ingeniørværdelingen. De er jo tilstede snart hele døgnet. Dette kan vil ikke være meningen.

Hva gjør vi så med alt dette? Man kan stille og rolig vente og se hva som skjer, vente på pensjon eller håpe på en førtidsordning. Man kan også bare vente til bedriften ensidig kommer med et forslag. Det kan bli bra, og det kan bli mindre bra. Med de tanker, forslag og omorganiseringer som vi har sett resultatet av i Teknisk de senere år, ville vel det siste vært mest aktuelt.

Så tilbake til spørsmålet "Hva gjør vi"! Etter å ha kommet med såpass mye besk kritikk, bør jeg vel også ha noe å komme



Artikkelforfatteren Edmund Grohshennig

med selv. Det har jeg, men la det være sagt at jeg tror ikke at mine ideer nødvendigvis er den evige sannhet, men det er i alle fall et innlegg til å igangsette en fremtidsrettet diskusjon.

Hvordan ser jeg så fremtiden? Det jeg kan tenke meg, er at ramp og hangarproduksjon deles. For å ta ramp-drift først, mener jeg at den skal drives av PFC-mekanikere og teknikere, men i et helt annet tallforhold enn i dag. På ramp skal teknikeren være supervicere, troubleshootere og foreta papirarbeide som maintavi, fremmedhandling, koordinering m.m. Ved denne arbeidsfordeling er teknikeren også oppdatert for avløsning på line-stations. Det er vi ikke pr. i dag! Ramptjenesten bør også foregå på en 2-skiftsordning. Avløsning på linestations innen- og utenlands bør også foretas av teknikere fra ramp.

Hangarproduksjon skal ha de tyngre jobbene. Også her bør vel forholdet inspektører, teknikere og fagarbeidere justeres slik at inspektører hever sin kompetanse, teknikeren blir noe mer overordnet enn i dag, men ikke mer enn at han arbeider aktivt på flyet, og antallet fagarbeidere økes i forhold til antall teknikere. Reiser for å "hente" hjem havarete fly og eventuelt assistanse til andre baser foretas av hangargjengen. Da har hangar og rampproduksjonen hver sin gulrot, og man vet hva som er hva. Et slags "bidding"-system mellom ramp og hangar bør også tillempe, med bestemte tidsintervall.

Så kjære kolleger: inspiellet er gitt. Start diskusjonene, vis kreativitet!

Edmund Grohshennig
OSLTS O/2



At the SAS Flight Academy, all training facilities are accessible 24 hours a day. After all, why bother with jet lag when you can stay in your own time zone?

And this is just an example of

Rock around the clock.

how we adjust to you to provide you with the most time-efficient training program in the world.

When you visit us in Stockholm you'll discover that everything we have and do is designed to give you the best possible pilot, cabin crew, and maintenance training - with minimum time loss for you.

Our operation is located in our own building within five minutes from Arlanda Airport. Here you'll find a total of 13 Full Flight Simulators for 10 different types of aircraft. You'll find the latest technology in Computer Based Training and Cockpit System Simulators. And whether your training needs





are ab initio, upgrading, or recurrent training you'll also find that all our instructors fully live up to the highest possible standards.



Add to this our restaurant, pub, and recreational facilities and there's only one drawback: You can complete a full course here and never get to see the beautiful city of Stockholm (which, by the way, you should not miss if you have the time. It's only 20 miles away and we can arrange for transportation).

"But don't I at least have to live in the city and travel back and forth for training?", we hear you

ask. No, because across the street we even have our very own hotel.

So while we're not exactly offering holidays here, the convenience of a stay at the SAS Flight Academy can remind you of one: You meet new people, gain new insights, and return ready for new challenges. Call Stockholm at (+46) 87 97 42 42 and talk to the people who know your priorities.

SAS
FLIGHT ACADEMY

In time you'll discover the difference.

Integrer SAS Commuter i SAS



"Pappa" og "junior" på ground stop i Tromsø. Foto: Siri R. Grønscar.

Samarbeide og lagånd er stikkord for felles bestrebelser mot felles mål. Dette er mulig å oppnå i en organisasjon når med-spillerne er klar over målet, spillereglene og banens størrelse. I SAS Norge har vi i lengre tid arbeidet for målet om å styrke vår flyvning og vårt passasjergrunnlag i Nord-Norge. Med brask og bram gikk vi ut 7. mai 1990 med et nytt konsept, der rutesektor hadde leiet inn et nytt flyselskap for å styrke produktet – SAS Commuter (SC). Bakgrunnen for anvendelse av det nye selskapet var basert på at økonomi-selskapet leverte varen billigere enn SAS Airline. Hvordan denne målingen ble fremskaffet vites ikke, men jeg antar at målingen måtte være komplisert på grunn av flere årsaker:

- Selskapet drev to vidt forskjellige operasjoner.
- Selskapene er oppsatt med forskjellig type materiell.
- Selskapene er bygget opp med forskjellig infrastruktur.
- Det ene selskapet ga flyene til det andre.

Introduksjonen av det nye konseptet møtte massiv motstand blant de reisende i landsdelen, og om ikke dette var nok, møtte man en massiv motstand blant de ansatte innenfor SAS. Sjokket uteble ikke; etter

den første lette sommerfugl-flyvning kom problemene. Vi oppdaget da en av grunnene til de lave vedlikeholdsutgiftene. Representantene som hadde vært på fabrikkbesøk tok for gitt selgerens klare lovnader om at denne nyutviklede flytypen var skånet for feil og mangler. Man gikk så langt at man la til grunn en ikke nødvendig bemanning innenfor teknisk vedlikehold. Ut fra dette var det selvsagt ikke nødvendig med deler, verktøy eller hangarer. Der sto vi med buksene nede; uten deler, verktøy eller bemanning – og for å si det enkelt: **Det var jævlig kaldt, vi gikk mot vinteren.** Nødvendige tiltak for å bøte på den feilslåtte satsing ble ignorert med at dette var barnesykdommer, som ved ekstra innsats kunne leges. Vi brettet opp skjorteermene og kastet oss ut i arbeidet med dyrisk interesse. Flyteknikerne i landsdelen jobbet "ræva" av seg, men oppdaget etterhvert at kulden ikke ville gi seg.

SAS og SC har i perioden fra da til nå gjort en rekke tiltak for å bedre regulariteten. Ved vår tette og gode kommunikasjon har vi utnyttet hverandres muligheter; ved svakheter har vi fylt hverandres behov. Utad har vi fremstått som en enhet. Sammen har vi klart kunststykket å flytte

vedlikeholdsbase fem ganger. Vi har lagt opp et delelager som er rasjonelt og funksjonelt riktig – der deler kommer til riktig stasjon til riktig tid. Våre underleverandører har hatt enkle kommunikasjonslinjer mot en ansvarlig enhet. Verktøy er blitt plassert på riktig sted til riktig tid. De ansatte har forstått organisasjonsmodellen og gitt aksept. Våre ledere har gjennom et tett og intensivt samarbeide klart å sette konseptet i fokus og ikke vært fristet til sektortenkning og egen navlebeskuelse. For å illustrere denne enkelthet kan jeg vise til de utallige sider med avtaler, memorandum og prosedyremanualer som er blitt utviklet. Disse har på en grei og enkel måte regulert vårt nære samarbeide.

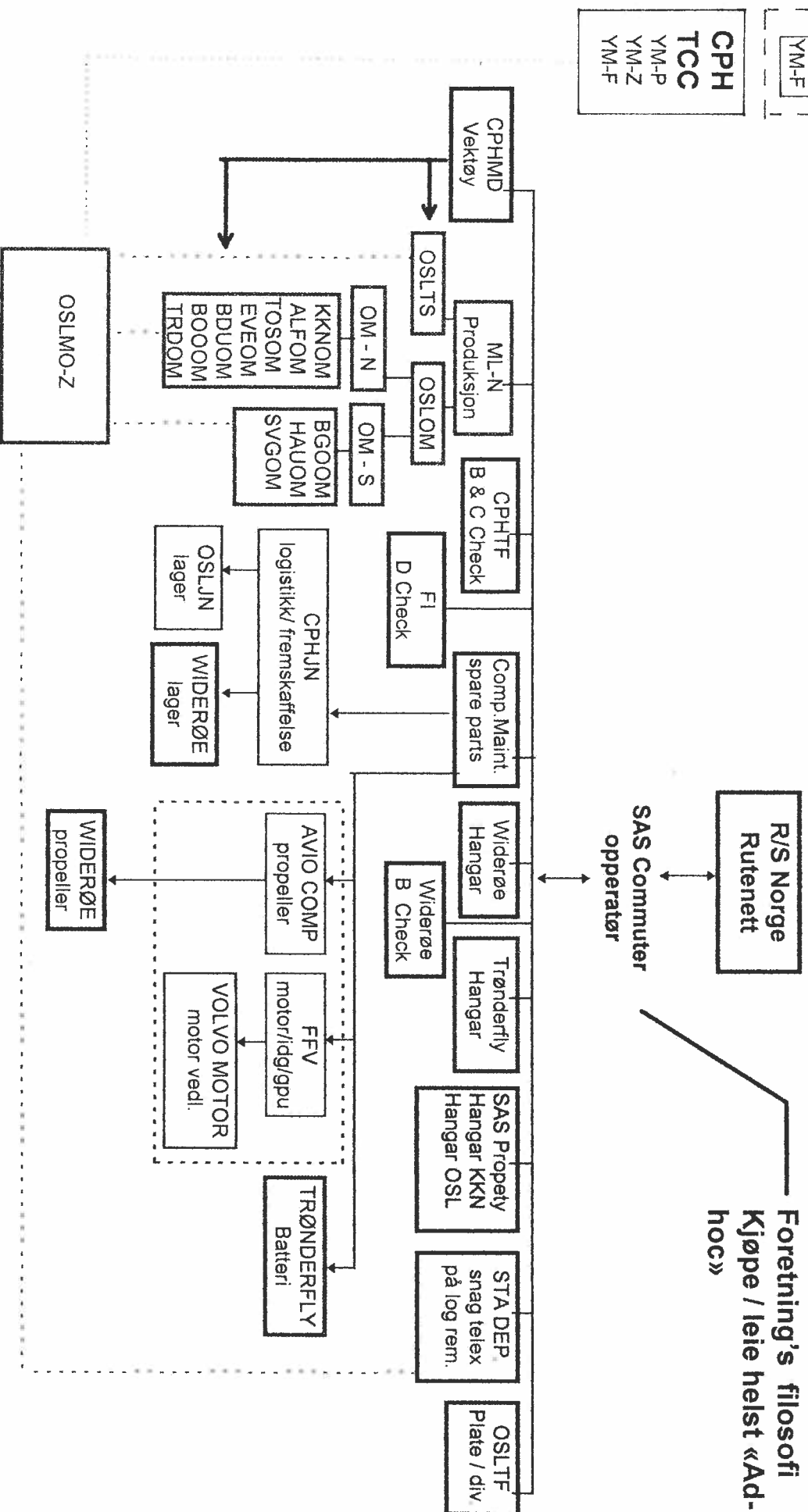
Nei, mine venner; dette er en gedigen fleip. Vi har ikke klart en millimeter. Hvorfor ikke? Teorien om at to selvstendige flyselskaper skal konkurrere, samtidig som de skal nå felles mål, må nå være så utprøvd og til de grader bevist feilslått. Vi er nå lei av skuespillet. Legg den lille enheten inn i SAS Airline, slik at felles mål kan nås.

IGJEN ROPER DE ANSATTE PÅ HJELP OG HANDLING!!!

Heine Richardsen

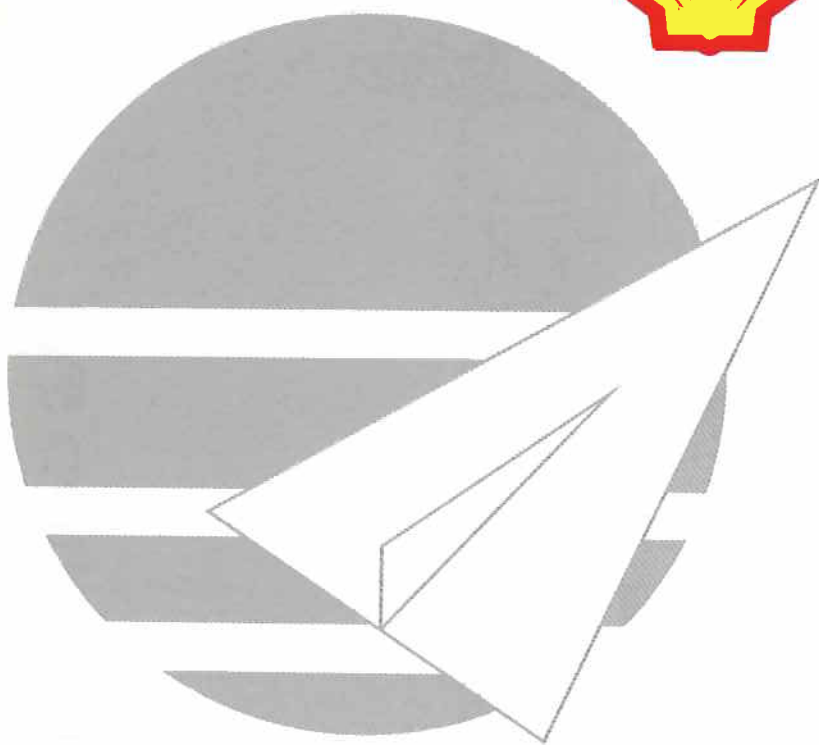
SAS Commuter Teknisk org. Norge

Foretning's filosofi
Kjøre / leie helst «Ad-
hoc»





Shell Aviation



Med 60 år under vingene er vi
fortsatt en viktig leverandør i norsk flymiljø



Fraktflyging

Faste fraktruter og charteroppdrag
med L 188 Electra fraktfly. Lastekapasitet
15000 kg/130 m³ cabin volum.

Autorisert flyverksted

Vårt autoriserte flyverksted er godkjent etter
JAR 145 (godkjenning nr. 005) og foretar
ettersyn, reparasjon, modifikasjon etc. samt
overhaling av komponenter, tilbehør og utstyr.

Kalibrering

Elektronisk kontrollflyging for
Luftfartsverket med HS-748 2A.

Agentur

Selskapet forhandler produkter fra bl.a.:
Dassault International, Microturbo, Rockwell
Collins, Bendix King, Narco-Honeywell/ Sperry,
Kollsman/Airtreads, Goodyear ABS,
Marathon, Power Technologies, National
Airmotive, Dassault Falcon Service.



FRED. OLSENS FLYSELSKAP

POSTBOKS 10, 1350 OSLO LUGTHAVN
TELEFON 67 53 09 00 TELEFAX 67 12 10 77

DC9/MD80 Antiice deice

Enkelt og greit kan vi konstatere at avisingsrutinene for DC-9/MD80 er komplekse. Det er ikke et enkelt fly å operere i vintersesongen. Det har også vært mange revisjoner av vår LMH (Line Maintenance Handbook), revisjoner for å unngå misforståelser. Dette har gjort manualeverket uklart og til tider vanskelig å forholde seg til. Hvem har ansvaret for hva når tommelen er blitt rettet opp etter utført deice/antiice?

Problemet er i grunnen enkelt. Vann fryser til is når temperaturen kryper under null grader. For å klare vinteroperasjonen av DC-9/MD80 med dette kjente "naturfenomenet", har SAS laget en instruksjon på 25 tetskrevne A4 sider. Vi innser at det er vanskelig å beskrive alle tenkelige forhold, men det hadde kanskje blitt enklere om vi som har handlet flytypen i en årrekke under ekstreme værforhold hadde fått lov til å være med på å utarbeide instruksene.

Et sentralt punkt er is under slat på wing leading edge/slattracks; is som det ikke er mulig å oppdage uten å kjøre ut slaten. Hvordan administrere dette mest fornuftig? Hvem har ansvaret for at det ikke ligger is under slat etter at flyet har vært til avising? Ligger ansvaret hos ham som releaser flyet etter de/antiice? Dette er et av mange sentrale uavklarte spørsmål.

Hidden flight control surface: Dette er et problem det er påkrevet å finne en løsning på. Det kan dokumenteres at istykkelsen kan bli formidabel. (Wing leading edge behind slatsection 0). Dette er vesentlig engine inlet fod area. Teorien om at den isen som bygger seg opp her ikke er farlig stiller vi oss uforstående til. Diskusjonen har etter vårt skjønn sporet av når slike påstander fremføres og kjøpes. MD80'ens motorplassering, og det faktum at istykkelse opptil 15 mm er funnet i dette området, må være hovedtemaet. Våre tolkninger: Det ligger is under slatsection 0. Ved avising renner varm deicing fluid ned over leading edge. Isen løsnar når vingen blir satt under belastning. Det vil si ved rotasjon. Muligheten for at den treffer luftinntaket er overhengende. Dette er tatt inn som en precaution i LMH 7.9.3 page 19 ref.: "It is important to check that these areas are clean after landing". **FORSLAG TIL LØSNING:** AOM revideres. "If icing condition during landing slat/flap remain extended until area checked and reported free from ice or slush". "Check of hidden flight control surface" gjøres til et PFC item, og kvitteres for i A/C LOG. PFC/ICING COND/ 0800/SIGN.

Vi har en god indikasjon. Dersom det ligger is på radomen, static dischargers og ytre delen av slatsection 5, kan vi også

forvente at det ligger is under slatsection 0. Isen skal fjernes manuelt (hot air), og skal vi ha mulighet for å løse denne uten delay, må fjerningen starte umiddelbart etter landing.

Vi har fått en ny revisjon av LMH'en etter dette. Men dessverre er problemet like tåkelagt. Det er påkrevet med en snarlig løsning som ettertrykkelig setter problemet på plass.



E. Jenssen

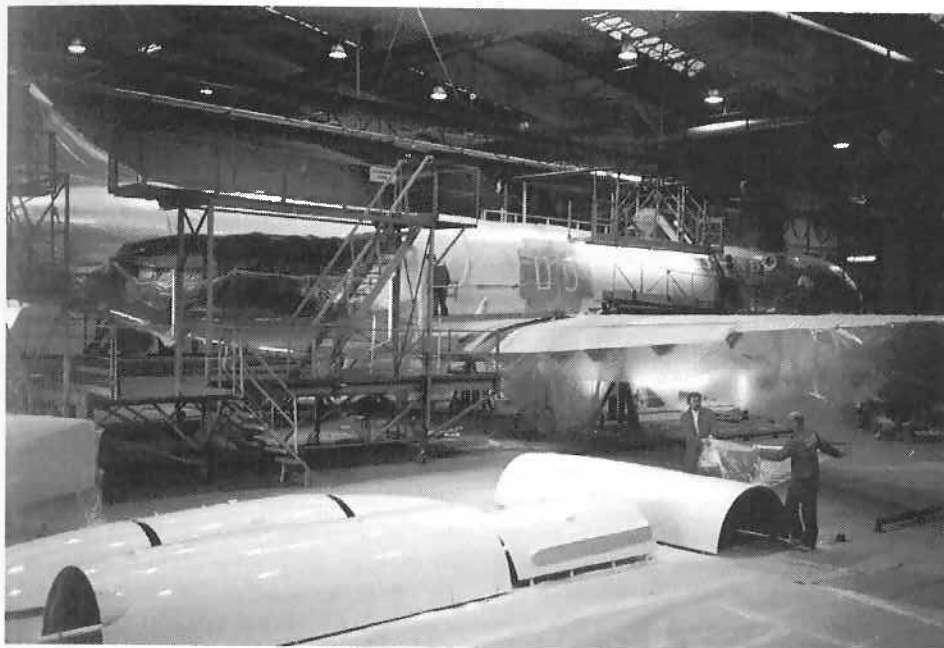
Red.anm.

Det er ikke første gang problemet med is som bygger seg opp mellom den indre slatseksjonen og vingen belyses i **INFO**. To av våre medlemmer sendte et forslag om hvordan problemet kunne løses allerede i november 1993. (**INFO 2-95**) Svar ble mottatt 1. juni 1995. Svaret avklarte ingenting. Konklusjonen var at forslaget var til fortsatt vurdering. I dag kontrolleres det ikke for is under slaten. Det fordrer i så fall at man kjører ut slaten og dette gjøres ikke. Det er ikke noe særlig populært å kjøre slat ut og inn innimellom stuere, fuelfolk og cateringbiler. Hvis man ønsker at dette skal utføres, så får man lage en standard prosedyre og hjemle det i håndbøkene. NFO har laget et forslag. Vi håper vi ikke må vente i ytterligere to år på svar.



OY-KGS på remote avising på Fornebu. Foto: Knut Grønscar.

6 færre hangarplasser i vinter



Ny maledokk tok to av våre hangarplasser på Fornebu. Foto: Knut Grønscar.

Vi må greie oss med seks færre hangarplasser i vinter. Hangaren i Bergen er stengt. Der mistet vi tre hangarplasser. Hangaren i Kirkenes er stengt. Det blir minus en hangarplass. Til slutt har vi mistet to hangarplasser på Fornebu, da ny maledokk tok to av våre hangarplasser her. Dette skaper ekstra problemer for oss. På Fornebu prøver vi å få parkert fly med lite feil og jobb på ytterst i hangarene, slik at vi kan få de fort ferdige. Disse blir så byttet ut med andre fly som står i kø, og som må innendørs for å bli reparert. Svært ofte skjer det at de flyene som kommer sist inn også blir sist ferdig. Dermed står disse og sperrer slik at vi ikke får tauet ut ferdige fly innenfor. Dette er dessverre en situasjon vi må lære oss å leve med. Vi har 10 hangarplasser på Fornebu og 19 overnattende fly. I helgene er tallet oppe i 25 fly.

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.

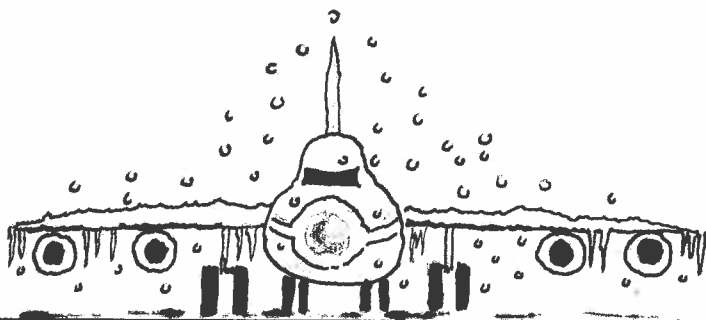
Kontakt oss for nærmere opplysninger.



A/S Eidsvoll Tomteselskap

Tlf: 63 96 11 80

Heater blankets. 80 millioner ut av vinduet!!



I fjor ble det på høyt nivå bestemt at alle våre 65 MD80 fly skulle få montert heater blankets. Tepper med innvevde varme-tråder skulle limes fast på oversiden av vingen for å hindre isdannelse. Med dette systemet montert skulle vi teknikere/mekanikere slippe og måtte gå opp på vingen for å kjenne med hånden om det lå is her. Med dette systemet skulle veien til pilotsjekk ligge åpen. Faren for is i motorene skulle være eliminert. Intensjonen og teorien med heater blankets er veldig god. Det er bare synd at den ikke virker i praksis.

Snøen smelter, renner bakover og fryser til isklumper i bakkant av vingen

Det er akkurat som med varmekablene i oppkjørselen. Snøen smelter, renner bakover og fryser til der hvor varmeelementet slutter. Dette mente vi teknikere måtte gjelde med heater blankets også. Vi fokuserte på problemet og advarte mot det. Flere teknikere har diskutert dette med de ansvarlige på ingeniøravdelingen. Vi fikk ikke noe gehør og ble avvist med at systemet var utprøvd i USA og at dette

ikke var noe problem.

Klaris funnet både på innersiden og yttersiden av teppet

Den første kvelden vi hadde "freezing rain" på Fornebu fant vi tilfeller hvor det var klaris innenfor og utenfor varmeteppeet. Varmeteppet er montert fra ca. 2 meter utenfor vingeroten og 3m utover mot vingetippen. At ikke teppet er blitt lagt helt inn til vingeroten visste vi kom til å skape problemer. Det er faktisk ganske ofte vi finner is her. Ingen var interessert i å høre på oss.

30% av varmeteppene var ute av funksjon etter en måned i bruk

Hittil har 36 fly fått aktivert systemet. Etter en måned i bruk har vi på grunn av oppståtte feil måttet deaktivere systemet på 11 fly. I følge representanten for Allied Signal som er produsent, er det ikke snakk om seriefeil. I noen tilfeller er det kortslutninger i teppet, i andre tilfeller er det loddingen i overgangen fra ving til teppe som løsner. Det er også funnet brudd i ledningene i overgangen fra skrog til ving. Felles for alle feilene er at de medfører mye jobb, og det vil ta lang tid å få dem reparert.

Ingen opplæring. Ingen informasjon.

Vi som skal jobbe med dette, og prøve å holde det i orden, har fått null informasjon; ikke engang et teknisk tips eller en orientering i posthyllene. Vi har observert at det har kommet to nye lys i cockpit, og vi har lett oss frem til at det sitter en ny sikring bak stolsetet til kapteinen. Som en kollega uttrykte det: "Det jeg ikke kan noe om, har jeg vanskelig med å få reparert". Det viktigste blir da å vite hvor klistrelappene med "inoperativ" ligger.

Pilotene forlanger systemet deaktivert

Etter de erfaringene man har høstet etter en måneds bruk, har pilotene forlangt å få

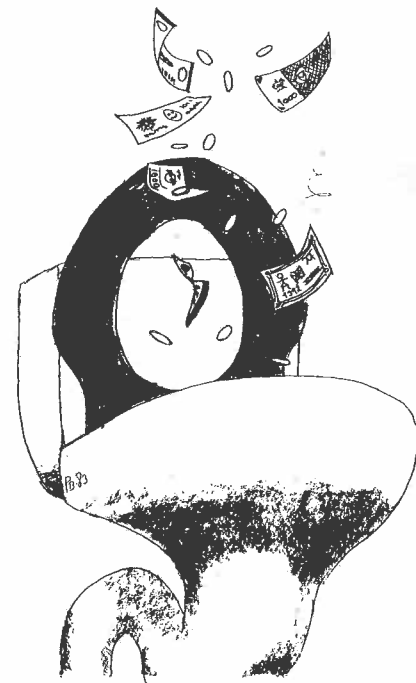
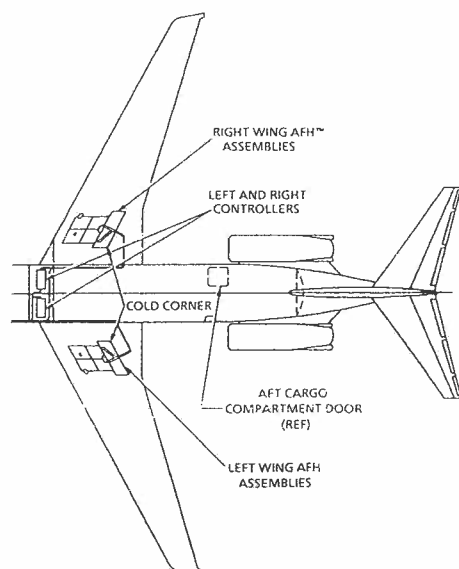
systemet deaktivert. Det er fornuftig. Det har kommet et skriv om deaktivering av 11. november som er så diffust at alle er usikre på hva som egentlig menes. Det er nok mye prestisje innblandet her, og noen går nok rundt og liker seg dårlig nå om dagen. 80 millioner er jo en betydelig sum penger.

Videre montering er stoppet

Inntil videre er montering av nye heater blankets stoppet. Arbeidsgruppen som har holdt på med dette skal nå konsentrere seg om å reparere de flyene som har gått i stykker. Hva som videre vil skje er usikkert.

Kunne ha vært unngått

Jeg slutter aldri å undres på hvorfor man i denne bedriften ikke trekker inn brukerne når nye systemer som dette vurderes innkjøpt. Vi som klatrer opp på vingene daglig å sjekker for is, vet hvordan isen bygger seg opp – og hvor den legger seg. Det er vi som har kompetansen. Ikke pilotene og ikke ingeniøravdelingen.



Kunne ha lønnet 40 mann i 5 år

Med summen som er brukt på heater blankets kunne vi ha lønnet 40 mann i 5 år. Det er surt å tenke på nå som vi så sår trenger flere folk. Med innføringen av MSC 3 dagers friskt i minnet, og nå heater blankets, begynner vel tabbekvoten å fylles opp.

Knut



Lokalt lønnsoppgjør, og hva så?

Så er det lokale lønnsoppgjør "vel i havn" fordi folk er fornøyd, eller er det fordi medlemmene ikke våget et nei på grunn av SAS sitt noe pr. tiden frynsete omdømme. Ja, man kan spekulere. Men etter den praten som foregår i hangaren på Fornebu, tror jeg nok den siste varianten er den mest korrekte.

Tilgi meg for å komme i det filosofiske hjørnet av og til, men jeg klarer ikke helt å la det være. Hva er hensikten med et lokalt lønnsoppgjør, og hva er hensikten med et lønnsnivå?

Jeg trodde faktisk at lokale lønnsoppgjør skulle gjenspeile bedriftens økonomi, eventuelt den enkelte avdelings effektivitet, produksjonsøkning o.l. Men årets oppgjør gjenspeiler ingen av disse elementene. Man hadde, såvidt jeg har bragt i erfaring, fra bedriftens side kun ett tilbud, og det var felles for alle. Ingen nyansering utifra forannevnte kriterier. Ingen hensyntagen til økt trafikk, økt antall nattstopper, fulle fly, større slitasje, og lik eller helst mindre bemanning. Og jeg som i min naivitet trodde at et flyselskap tjente penger på at flyene gikk på

rute, var i rimelig god stand, og at de som steller med den daglige trafikk var fornøyd, og viste stor fleksibilitet og oppfinnsomhet ved uregelmessigheter. Men slik er det visst ikke. Med tvang skal butikken drives. Jeg vet at høy lønn ikke øker produksjonen, men jeg vet også at lav lønn minsker den.

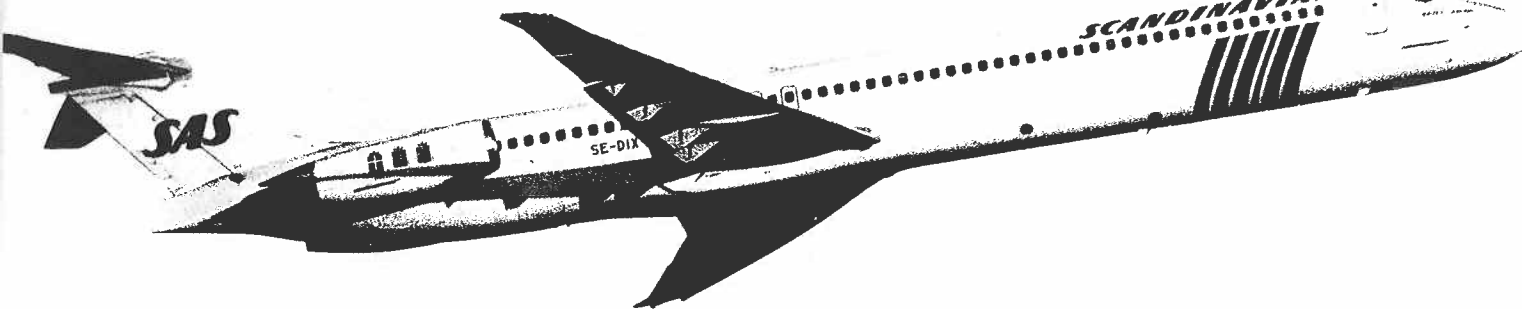
Lønnsnivå generelt er en annen ting. De mennesker som allerede har begynt i en bedrift og vært der i noen år, vil som regel bli værende selv om lønnsnivået synker en god del. Det beror på at en del primær-investeringer er unnagjort (hus, hytte, bil). Man kan økonomisk tåle det. Men hva med fremtiden? Et lønnsnivå er også et signal til omverden om hva slags mennesker man vil rekruttere. Har man lave lønninger (nivå), er dette et signal om at man sikter inn et godt stykke ned på menneskestigen, mens et godt lønnsnivå signaliserer at man vil ha ressurspersoner. Med den konkurranse situasjon vår bransje har foran seg, ser jeg en foretruende situasjon for de etablerte flyselskapene. De ser ut til å leve etter regelen; jo billigere – jo bedre. Jeg kan med hånden på hjertet si at hadde det vært flere selskaper på

Fornebu i dag, ville det ha vært større krise enn det er i dag for de etablerte. Vi har allerede begynt å se en avskalling, og den vil forsterke seg ytterligere når vi flytter til Gardermoen. Det er virkelig skremmende at erfaringene fra dereguleringen i USA ikke har bragt lærdom, særlig for teknisk. Eksempelene derifra er for omfattende å komme inn på her, men jeg synes våre ledere bør sette seg inn i den historien, da alle vet at "historien gjentar seg".

Certifying Staff, eller teknikere/inspektører, er en kategori flyselskapansatte som JAR-bestemmelsene setter krav til, både menneskelig og kunnskapsmessig. Denne yrkesgruppen må flyselskapene forholde seg til, uansett om det er company license, egne ansatte eller sub-contracted firmaer. Hvis disse har tilfredsstillende lønns- og arbeidsvilkår, kan man forvente et godt produkt. Om man har mange eller få av yrkesgruppen, er flyselskapenes avhengighet av disses tilfredshet like stor.

Til alle impliserte parter; lykke til med tariffforhandlingene våren '96.

Edmund Grohshennig
OSLTS O/2



Virker OM-gruppa som den skal?

Fra tidenes morgen, eller i alle fall så lenge jeg har jobbet i SAS, har vi hatt en egen OM-gruppe på 10-15 mann. Disse har tatt seg av all avløsertjeneste såvel innenriks som utenriks. Det har vært å reise ut og avløse for teknikere som skulle på kurs, ved sykdom eller som ferieløser. Grunntanken var å ha en liten gruppe med høy kompetanse og full sertifikatdekning, som var villige til på kort varsel å reise ut og avløse. Så langt lyder dette bra. I tidligere år da SAS opererte med et mangfold av flytyper som DC-10, B747, A300, DC8, DC9 osv., var dette en god løsning. OM-gruppen i Norge dekket opp

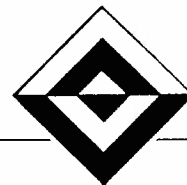
det meste av avløsertjenesten på utenriksstasjonene. Dette var naturlig i og med at de var de eneste som satt med så mange typesertifikater.

I dag er situasjonen en helt annen. Jeg ser at svensker og dansker tar 90% av alle avløsningene på utenriksstasjonene. De har ingen OM-gruppe, og jobbene blir rotert blant alle teknikerne. Den norske OM-gruppen er blitt redusert til et brannkorps for norske linjestasjoner. OM-gruppen er ikke i stand til å dekke både innenriks og utenriks. Resultatet er at vi går glipp av mange fine stasjoneringer.

Mitt forslag er derfor at OM-gruppen øremerkes til avløsertjenesten utenriks, mens avløsertjenesten innenriks løses fra OSLTS. Dette er et kompromiss. Det finnes nok av de teknikerne som mener at alt burde legges under OSLTS. Tør NFO å føre denne ballen videre?

Knut

**Husk stoff til neste INFO
senest 15. februar!**



Adresse:	Telefon:	Telefax:	Bankgiro:	Foretaksnr.
Cecilie Thoresens vei 5 1153 OSLO	22 29 25 20	22 29 26 02	6060.05.05206	954 640167



**AVIMAR A/S ER ENEFOR-
HANDLER I NORGE FOR
ARDROX OG TRAFFICAIR
VASKE- OG POLERINGS-
PRODUKTER.**

**Programmet omfatter også føl-
gende grupper:**

- Rust- og glødeskallfjernere, etsende og glansende produkter.
- Aircraft Cabin Care produkter.
- Maling- og lakkfjernere.
- Avfettingsmidler, koks-fjernere og produkter for spray-vaskemaskiner.
- NDT-feilsøkingsprodukter: Fluori-serende, magnetiske og synlige røde.
- Vannfordrivende og beskyttende midler.
- Utstyr for bruk av produktene.

Samarbeidsavtalen mellom Klub 537, CFF sekt. 9 og NFO avd. SAS

Flyteknikerne innen SAS har i lengre tid hatt nære forbindelser. Både ved at vi sammen forhandler og holder i hevd en utenriksavtale, samtidig som vi gjennom diverse prosjekter og andre fora viser felles front.

Sammen har vi i en skandinavisk struktur funnet å utvikle samarbeidet og også gi dette en formell forankring. Tråden i det vi har gjort er kanskje en trend i SAS – man allierer seg med "partners" for å stå sterkere og ikke minst tar vi på alvor slagordet "ett SAS".

Som faglige organisasjoner opplever vi fra tid til annen at vår ledelse har forsøkt å splitte teknikerne; dette ved å søke å gjennomføre kontroversielle utspill mot den foreningen der dette kan gjennomføres lettest. Man ønsker å spille på de enkeltes avtaler og overenskomster. Ved at vi knytter oss tettere sammen, vil slike

utspill bli vanskeligere – informasjon vil her være avgjørende.

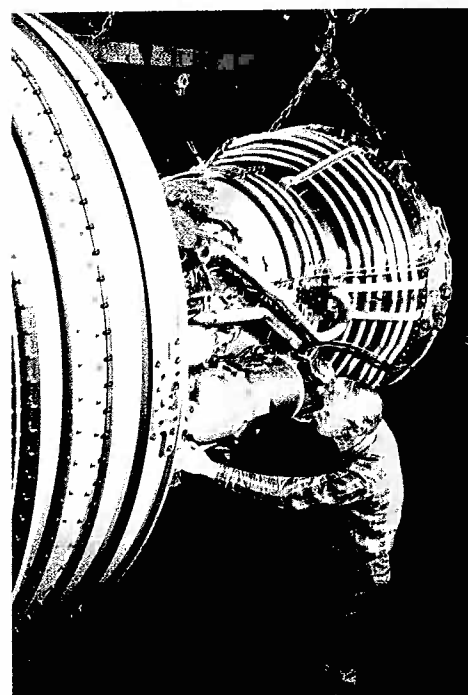
Et nært samarbeid vil gi oss en plattform som selskapet må forholde seg til. Flyteknikerne vil således lettere tydeliggjøres som en gruppe. Vi vil også tydeliggjøre at et negativt utspill på en del grupper vil bli oppfattet som en trussel mot hele gruppen.

Andre områder som kan belyses er felles utspill i saker som:

- Organisasjonsendringer innen SAS
- Luftfartsbestemmelser
- Kontrollkriterier
- Stillingsbeskrivelser
- Rettigheter og plikter

Omfang av samarbeidet stopper kun ved å ikke aktivt bruke avtalen – det finnes kun muligheter!

Heine Richardsen



26 mekanikere ansatt i København, for å hjelpe regulariteten på norsk innenriks

Vi tar av oss hatten og bøyer oss dypt i beundring over hvordan danske fagforeninger og ledelse manøvrerer for å få utøket sin bemanning i København. Vi innser at norske ledere og fagforeninger ikke er i nærheten av det nivået vi ser i Danmark. Danskene er rett og slett bare dyktige. Hva skal man ellers si når de har greid det kunststykket å få ansatt 26 mekanikere på Kastrup, for å avhjelpe regularitet og punktlighet på norsk innenriks. Argumentet er at flyene skal renses for i feil i København før de sendes til Norge. Tro det den som vil, men så naiv er det ikke lov å være. Som mange vet har vi øremerkede flyindivider som flyr på norsk innenriks. Disse flyene er aldri i Køben-

havn. I Norge, hvor vi har problemet, fikk vi godkjent nyansettelser av 14 mekanikere.

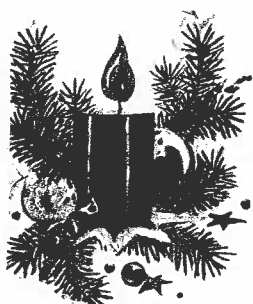
I Danmark har man hatt et stort antall flyteknikere som har sluttet. Effekten av de 26 nyansettelsene på Kastrup vil bli minimal for Norge. La oss tenke oss en situasjon hvor punktlighet og regularitet på dansk innenriks begynte å gå dårlig. Ja, da skulle vel vi få ansatt X mann på Fornebu for å få opp punktligheten på dansk innenriks? Dette kommer ikke til å skje, rett og slett fordi det ikke er fornuft i det. Dessuten har vi en dansk Line ledelse.

Knut



242 dager siden hangaren i Bergen ble stengt

Når dette skrives, er det 242 dager siden hangaren i Bergen ble stengt. Fortsatt står hangaren tom. SAS har fremdeles ikke råd til å betale husleie til seg selv. Man har nå begynt å fyre opp hangaren slik at ikke vannsystemer etc. skal fryse. I følge Bergens Tidene har Braathens SAFE's trafikk på Bergen økt med 33,3% de ni første månedene i år, sammenlignet med de samme månedene i fjor. Audun Tjomsland i Braathens SAFE sier at veksten skyldes høy punktlighet og store nye kundeavtaler. Ruten mellom Oslo og Bergen har i mange år vært den ruten i hele SAS' rutenett hvor vi har transportert flest passasjerer årlig.



INFO — *redaksjonen ønsker alle sine lesere
en God Jul og et riktig Godt Nytt År!*



Førstehjelp og intravenøs overføring fra Heavy Maintenance skal få Line Maintenance opp på bena igjen

14 mann nyansettes ved OSLTS. Heavy Maintenance utsetter planlagte større sjekker og leier ut folkene til Line.

At vi har vært ute av kontroll i Line Maintenance har vært svært iøyenfallende lenge. Det er utrolig at det har fått lov til å gå så galt så lenge. Signalene fra produksjonen har vært krystallklare. Advarsler på advarsler er blitt sendt oppover til ingen nytte. Vi har hatt en økonomisk controller og en Line ledelse i CPH som har vært mer opptatt av å vise overheads med store sparesøyler, enn å få flyene til å gå. Nå ligger vi her med brukket rygg og kan ikke annet.

I et nytt tiltaksprogram for å få regularitet og punktlighet opp igjen på norsk innenriks, har Line Maintenance Norway fått godkjent ansettelse av 14 nye fagarbeidere/teknikere. I tillegg skal vi nå få et reservefly stasjonert på Fornebu. Dette skal brukes ad hoc når vi får problemer med andre fly. I gjennomsnitt de siste ukene har vi hatt 4 kanselleringer daglig, mens target er 11 pr. måned. Selv på høyt ledernivå innrømmes det nå at man på teknisk ikke bare har skåret inn til benet, men at benet faktisk ble kappet av. Dette går jo ikke, og SAS mister markedsandeler. Det snakkes om et nettotap hittil i år på norsk innenriks på 180 millioner. Norsk Hydro har raslet med sablene og er ikke fornøyd med SAS som sin leverandør av flyreiser. Blir det ikke forbedring, sier de opp avtalen.

I tillegg til de 14 fagarbeidere/teknikere som skal ansettes i Line Maintenance Norway, skal Line Maintenance Denmark ansette 26. Vår tekniske sjef bruker følgende argumentasjon for dette. Sitat: "I dag er det vanlig å rerute fly med større og krevende feil fra CPH til OSL, da kapasiteten i CPH er for liten. Ved å ansette 26 nye mann i CPH mener vi at vi skal unngå å måtte rute de vanskelige flyene til OSL". Sitat slutt. Meget dyktig manøvrert av danskene; 26 nyansettelser i Danmark fordi det går dårlig i Norge. Vi er imponert. I tillegg kan det vel tilføyes at det må til en betydelig kompetansheving i Line Maintenance. Det er kombinasjonen av mangel på folk, mangel på kompetanse, samt mangel på deler som er proppen.

Heavy Maintenance (HM) har utsatt en P4 sjekk (tre ukers sjekk). I stedet vil Heavy Maintenance' ressurser bli satt inn for å hjelpe Line. Dette viser hvor galt avsted Line Maintenance har kjørt seg selv. Utsettelsen av en P4 sjekk vil utvilsomt skape problemer for HM. Dette betyr at man i HM må ta denne produksjonen inn igjen oppå allerede annen planlagt produksjon. HM vil da få noen topper i sin produksjonsbelastning som de ikke er dimensjonert for. Med andre ord; Line skyver problemet sitt over til Heavy.

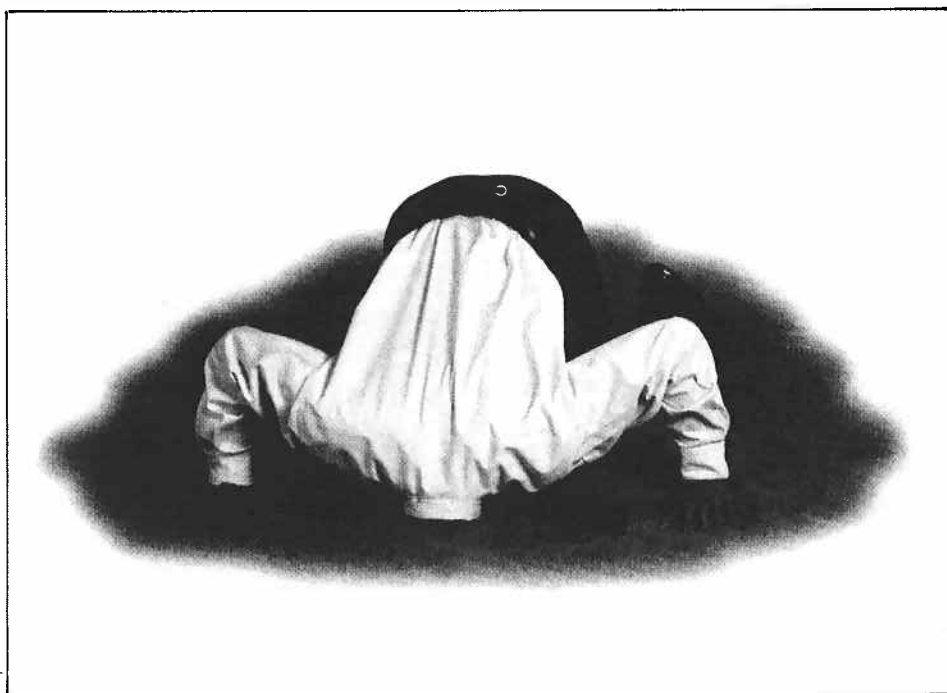
14 mann ekstra er ikke all verden. Dette vil ikke løse problemene med dårlig regularitet og punktlighet. For det første vil det gå bortimot et år før disse 14 blir fullt produktive. Nå, to måneder etter at aksepten på nyansettelser ble gitt, har man fremdeles ikke klart å lyse stillingene ledig. Tre av stillingene er på linjennettet og 11 skal til TS på Fornebu. På TS går vi en femskiftsordning. Det betyr at hvert skift vil bli tilført 2 mann. Med denne utøkelsen er bemanningen vår oppe på den vi hadde i 1985. Som kjent har det vært en viss vekst i flytrafikken siden dengang. I tillegg ser vi konsekvensene av at man har utvidet intervallet mellom hver heloverhaling (D-sjekk). Innføringen av tredagerssjekk har nærmest vært en katastrofe – og en torpedo for den tekniske standarden på våre

DC9/MD80. Det skal bli spennende å se hvordan dette vil utvikle seg...

Det er enighet mellom fagforeningene og Line ledelsen i Norge om at hvis vi skal klare den pålagte produksjonen ved OSL-TS, så må vi utøke bemanningen ytterligere med minimum 26 mann. Det ideelle er 34. I dette regnestykket har plutselig Heavy Maintenance blandet seg inn og mener at Line kan klare produksjonen sin med en utøkning på to mann. Årsaken til dette er at Line rekrutterer personellet sitt fra Heavy Maintenance. Heavy trenger folkene sine selv. Heavy mener at de allerede er 25 mann for lite. At vi i Line nå først taper 14 mann, og deretter 26, vil skape store problemer for Heavy.

I mellomtiden er vi i Line helt avhengig av innleie av personell fra Heavy Maintenance. Siden man i dokkene kun går dagtid, er all innleie kompensert med 100% forskjøvet overtid; med andre ord en dyr løsning. Noe sier meg at vi kommer til å være avhengig av intravenøs overføring fra Heavy i lang tid fremover. Problemet er bare at Heavy ikke evig kan avgi folkene sine til Line. Det finnes heller ikke ledige ressurser andre steder i systemet.

Knut Grønkar



Vi har hørt at



SAS vurderer A340 som erstatter for Boeing 767

SAS vurderer arvtakere til B767

I et intervju med Air Transport World, novemberutgaven, sier Senior Vice President Vagn Sørensen at SAS ser på B777 eller den nye tungvekterutgaven av Airbus A340 som mulige erstattere til B767. I tillegg, og noe overraskende, ønsker SAS også et 180 seters fly til noen av sine europeiske ruter. Her ser SAS på B757 og Airbus A321.

British Airways åpner ny hangar i Manchester

I motsetning til et stort Skandinavisk selskap som stenger sine hangarer, gjør British Airways det motsatte. Nylig åpnet de en ny hangar i Manchester på 12.000 kvadratmeter. Det kostet 70 millioner NOK å bygge hangaren, som kan huse B747-400 eller B777-200.

FLS skal overhale Premiair's DC-10-10

Det danske firmaet FLS har vunnet kontrakten på det tynge vedlikehold på Premiair's 4 DC-10-10. Flyene skal overhales ved FLS' datterbedrift i Manchester. FLS har allerede halt i land kontraktene for det tynge vedlikeholdet på Premiair's A-300.

Lufthansa Technik skal overhale 100 V2500 motorer for United

Det dreier seg om motorene på United's A320 flåte. Arbeidet skal gjøres ved Lufthansa's motorverksteder i Hamburg og Frankfurt.

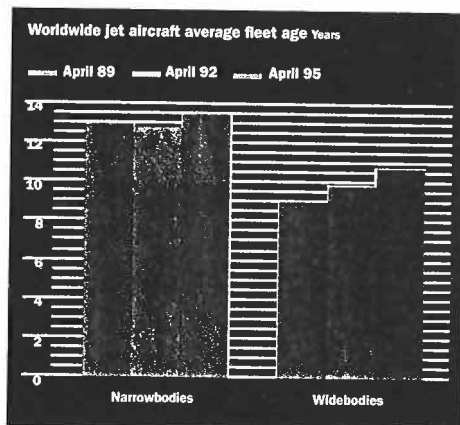
Finnair først i verden med D-sjekk på MD11

Finnair har som den første i verden gjennomført en D-sjekk på MD11. OH-

LGA hadde logget 3.598 turer og 17.868 flytimer da den kom inn til sjekk. I tillegg til D-sjekk ble det utført 61 modifikasjoner inkluder bytting av vingspant ved motorfestene på motor 1 og 3. Omtrent som en D-sjekk på DC-10 rapporteres det fra Helsinki.

Helikopter Service bygger vedlikeholdssenter for Super Puma helikoptre på Sola

Helikopter Service er et av de få selskapene i verden som har fått full autorisasjon av fabrikanten Eurocopter, til å foreta fullt vedlikehold på Super Puma helikoptre. Etterspørselen for vedlikehold på disse helikoptrene er stor og HS vil nå utvide virksomheten på Sola. Det skal bygges opp et kompetansesenter for å ivareta alt komponent-, skrog- og systemvedlikehold på Super Puma. HS skal i tillegg til sine egne, samt tidligere Bond Helicopters' Super Pumaer (29 stk.), vedlikeholde helikoptrene til Maersk og det svenske luftforsvaret. HS vil også tilby vedlikehold til andre operatører i hele verden.



tion of processes. For too long the engineering func-

industry and lack of funds for major new bas

DC-10 bommet på Frankfurt med 300 km

Flyverne ble først oppmerksom på at de var på vei inn til Brüssel da de lå etablert for landing her. Det er mye som har gått feil på denne turen. Også misforståelser hos flygelederne som trodde flyet skulle til Brüssel. Passasjerene, derimot, kunne følge med på TV-skjermen i cabinen - og så at kursen gikk mot Brüssel, og ikke mot Frankfurt.

Fløy fra Chicago til Tokyo med et 1x 0,5 meter stort hull i hjulbrønnen

En United Airlines B747 gjorde dette nylig. Et av dekkene eksploderte under avgangen fra Chicago uten at pilotene merket det. I eksplosjonen ble det revet ut et 1 x 0,5 meter hull i hjulbrønnen.

SABENA bytter ut BAC 1-11 og F-28

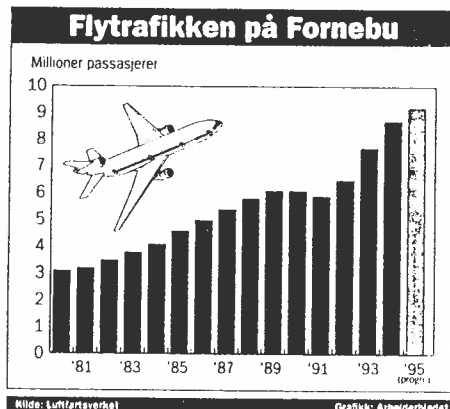
I stedet har selskapet bestilt 23 nye British Aerospace BAe 146. Første nye fly vil bli levert til SABENA i slutten av november. Dette var nok et nederlag for Fokker-fabrikken, som hadde håpet at SABENA ville velge Fokker 70.

Stabelavløsning for MD95

Etter mye usikkerhet har endelig en storkunde bestemt seg for å kjøpe 50 stk. av MD95; flyet SAS droppet til fordel for B737-700. Med denne bestillingen vil produksjonen av MD95 bli satt igang umiddelbart. McDonnell Douglas vil ansette 1950 nye arbeidstakere til dette prosjektet, hvorav 1500 i selve produksjonen.

ISO 9000 and the Federal Aviation Regulation

Endelig kommer et bokverk som nøye beskriver veien å gå for flyvirksomheter for fullt å kunne implementere og etterleve kravene til ISO 9000 standarden. Boken



Kilde: Luftfartverket

Grafikk: Arbeiderbladet

gir greie eksempler på kravene både til ISO 9000 og til alle FAR's. (Federal Aviation Regulations). Boken er skrevet av Michael Dreikorn, som er mangeårig leder av Quality Assurance organisasjoner både militært og sivilt. Han er godkjent av både engelske og amerikanske luftfartsmyndigheter til å utstede ISO 9000 sertifikater til sivile flyvedlikeholdsorganisasjoner. Han er leder for Aerospace Sector Certification Scheme i U.K. Boken kan bestilles fra: Quality Press, 611 East Wisconsin Avenue, PO Box 3005, Milwaukee, WI 53201-3005. USA. Eller på fax: (1) 414 272 1734.

Xiamen Airways planlegger utvidelse av flyflåten

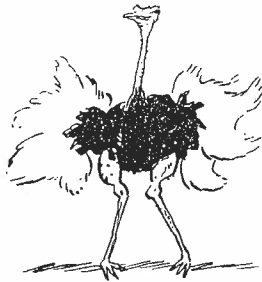
Selskapet leaser som kjent inn flere B737-500 fra Braathens SAFE. I planen for utvidelse ligger innkjøp av 10 stk. B767 eller lignende. I tillegg skal det investeres i en ny B737-500 og en 737-200 frakter. Selskapet mottok i november i år sin B757-200 nummer fem.

Volvo Aeroengine bortkontrakterer PW4060 overhalinger til Delta

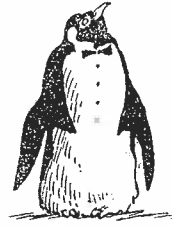
Kontrakten lyder på 70 millioner NOK, og gjelder overhaling av 15 Pratt & Whitney 4060 motorer. Denne motoren sitter på blant annet B767. Motorene skal fraktes med fly fra Sverige til Delta's motorverksted i Atlanta, Georgia. Hvorfor Volvo Aeroengine ikke greier å overhale disse motorene selv er ukjent.

SAS streiker

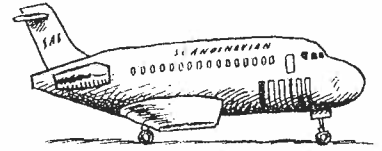
EKSEMPLER PÅ BEVINGEDE ARTER SOM IKKE FLYR



A. STRUTS (STRAUTHIONIDAE)



B. PINGVIN (SYNHEISELOAR)



C. SAS (SCANDINAVIAN AIRLINES SYSTEM)

MARVIN

Bonus som monner

Singapore Airlines har i lengre tid hatt gående et bonusprogram for sine ansatte. I år ble bonusen på to og en halv ekstra månedslønn. Det er satt en øvre grense på 6 ekstra månedslønner.

Prototypen av B-737-700 begynner å ta form

Det første skroget vil være ferdig bygget i september '96. Også deler som motorfestene, thrust reverser, understell osv. ligger i rute. Strek 800 vil være ferdig 6 måneder etter strek 700, mens strek 600 kommer 6 måneder etter dette igjen.

Feilmontert powersupply resulterte i havari

US National Safety Board konkluderer med at en feilmontert powersupply var årsaken til at en Learjet 35A tok fyr og havarerte 14. desember i fjor. Begge pilotene omkom. Flyet falt ned i en trafikkert gate i byen Fresno og 20 mennesker ble skadet. Powersupply'en var blitt modifisert hos et selskap som het Phoenix Air Group. Firmaet var ikke godkjent for oppgaven og hadde heller ikke godkjente teknikere. Ytterligere 14 fly som hadde vært innom firmaet og fått utført samme modifikasjon, var alle utført feil.

United Airlines feirer ettårsdagen som verdens største flyselskap eiet av de ansatte

Mange var skeptiske til at de ansatte skulle kjøpe seg inn og overta 55% av aksjene i United. Aksjene ble betalt med lønnsreduksjoner og reduksjoner av andre opparbeidede goder. Tilsammen verdsett til 35 milliarder. Siden de ansatte tok over styringen har selskapets punktlighet steget merkbart. Det er færre klager fra de reisende og brutto marginal gevinsten har steget fra 2,6 til 7,1%. Aksjekursen har steget med 67% siden de ansatte overtok, og står i dag i US\$ 147.

Airbus A319 i rute

Produksjonen av "minstemann" i Airbus' produksjonslinje, den nye A319, ligger i rute. Første levering vil skje i april neste år. Swissair er mottaker av første eksemplar. Bildet viser landing etter første testflight i september i år.



Vi har hørt at



Toget tar trafikk fra flyselskapene i Europa

Lyntog ser ut til å bli flyselskapenes argeste konkurrent i Europa. Air France sier at deres belegg på ruten Paris-London sank med 25% etter at togtunnelen under kanalen ble åpnet. Air Inter så passasjerbelegget mellom Paris og Lyon droppe 65% etter at strekningen ble åpnet med høyhastighets tog. Også antall flypassasjerer mellom Brussel og London har hatt en sterk tilbakegang etter at kanaltunnelen ble åpnet. All togtrafikk i Europa er sterkt subsidiert fra EU. Flyselskapene samler seg nå for å lobbe bort subsidieringen av europeisk togtrafikk.

Sandefjord Lufthavn Torp venter sterk trafikkvekst

En fersk forskningsrapport viser at antall passasjerer over Torp vil øke fra i dag 130.000 til 300.000 i år 2000, og 500.000 i år 2010. Det er selvfølgelig flyttingen av hovedflyplassen til Gardermoen som forårsaker denne trafikkveksten.

Forsvaret bygger flymuseum på Romerike

Så er det bestemt at Forsvaret skal bygge nye lokaler til et flymuseum på Romerike. Lokalene skal huse de 30 veteranflyene som ikke ble sendt nordover til Luftfarts-senteret i Bodø.

Stadig flere land svartelistes av FAA

Nylig ble Israel, Ecuador, Jordan og Peru ført opp på listen over land som ikke holder den fornødne standard i henhold til ICAO. FAA kaller programmet International Aviation Safety Assessment (IASA). Hittil har 50 land blitt evaluert av FAA. 11 land har så dårlig standard at de blir nektet å fly i amerikansk luftrom. Ytterligere 13 havnet under streken og er til observasjon av FAA. De får foreløpig lov å fly i amerikansk luftrom. De samme flyene flyr også i europeisk luftrom. ECAC skal legge frem en oversikt over land de mener ikke holder mål. Det vil nok bli luft i luka om El Al og Turkish Airlines ble nektet å fly i Europa.

Transwede outsourcer alt sitt vedlikehold til FFV Aiacomp.

Å sette ut vedlikeholdet sitt å nedlegge eget teknisk vedlikehold ser ut til å bre seg i Sverige. I alle fall er det forretningsideen til Thomas Rosenquist. Mens han var i Premiair ble light maintenance lagt ned og overført til Nordic Aero. Etter sin overgang til Transwede gikk det samme veien her. Nå skal FFV Aiacomp. stå for det lette vedlikeholdet for Transwede. Kontrakten lyder på \$19 millioner for vedlikeholdet på F100 og MD80.

Fornebu Lufthavn den billigste og mest effektive i Europa

For hver krone investert på Fornebu kan staten hente ut 2 kroner i profitt. Fornebu er den best drevne flyplassen i Europa. Fornebu har de billigste driftskostnadene og den høyeste produktiviteten. Det fastslås at det er ganske eksepsjonelt at en statlig drevet flyplass slår så til de grader knock out på privat drevne flyplasser.

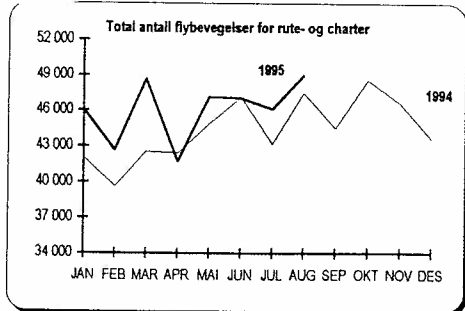


Airbus A340 med soverom og toaletter i lasterommet

Denne løsningen vil frigjøre mer plass til passasjerer oppe, samtidig som passasjerer som vil betale for det kan få reservert eget soverom. Adkomsten vil bli ordnet med en trapp ned fra cabinen.

Nordic East gjør det bra

Nordic East, som i stor grad er startet opp av tidligere SAS-ansatte, melder om en



315,6 millioner i driftstilskudd til Widerøe i 1996

Dette ligger i innstillingen fra Samferdselsdepartementet om tilskudd til drift av kortbanenettet i Norge. Endelig godkjenning vil skje etter at siste finpusning av ruteopplegget mellom Widerøe og Samferdselsdepartementet har funnet sted.

ANNOUNCED ORDERS (aircraft with capacity of 100 passengers or more)						
	BOEING	MCDONNELL	AIRBUS	FORKER	BAE	TOTAL
1995	391	134	98	34	18	675
1996	336	125	169	36	26	692
1997	365	155	112	0	23	655
1998	627	246	160	8	37	1078
1999	875	233	421	94	29	1652
2000	543	168	359	33	26	1129
2001	257	33	101	10	27	362
2002	242	36	41	18	22	359
2003	52	2	31	30	11	60
2004	120	3	80	11	8	222
6 months 1995	149	7	48	2	14	206

Source: Moody's

Moody's expects the order activity to continue its uptrend

GROWTH IN EUROPE'S MAINTENANCE MARKET



Frost & Sullivan predicts that the UK maintenance industry will see the fastest growth in Europe over the next three years

god sommersesong. Selskapet har fløyet charter for Apollo Resor med store Tri Stars. I tillegg har selskapet måttet steppe inn når Premiair's DC-10-10 har fått tekniske problemer. Selskapet har også fløyet charter mellom Tyskland og Middelhavslandene, samt mellom Spania og England.

Median cost of training per person*

	Initial training	Recurrent training	Recurrent training as a % of initial training
Customer service	\$ 762	\$ 108	14%
In-flight service	1,111	158	14
Information systems	1,149	500	44
Maintenance	512	643	126
Management	470	270	57
Pilots	28,464	1,950	7
Reservations	939	197	21

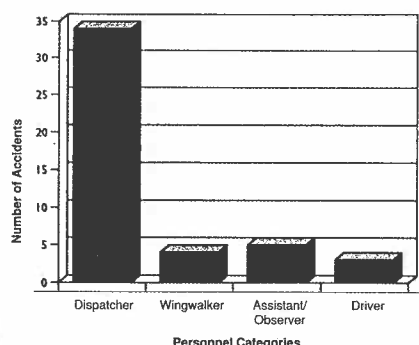
*Includes all direct costs, such as travel, accommodations, course materials and course fees. Does not include payroll costs (which may be the largest single cost).

SOURCE: Andersen Consulting

B757 til Transwede

Transwede vil sette in B757 på flere av selskapets charteroppdrag i vinter. Transwede vil sette inn B757 på rutene til Tenerife, Gran Canaria, Lanzarote og Hurgadha i Egypt.

Aircraft Pushback Accidents
Worldwide 1964-1992
Injury Distribution



Source: Geoff Dell

FAA fratok Japan Airlines US-repair station certificat

De amerikanske luftfartsmyndighetene var ikke fornøyd med rutinene Japan Airlines fulgte i sitt flyvedlikehold. Inntil videre får derfor ikke JAL utføre vedlikehold på amerikansk registrerte luftfartøyer.

Jomfrutur for ny Learjet

7. oktober lettet prototypen på Learjet 45 fra Wichita mid-continent Airport i Kansas. Test flighten forløp uten problemer. Testturen varte i 45 minutter. "En drøm å fly", sa testpilotene etter landing. Det er 32 år siden den første versjonen av Lear Jet så dagens lys.

Confidential Incident Reporting System (CIRS) legges ut på Internet

Dette ble nylig bestemt i et møte avholdt mellom luftfartsmyndighetene i 10 land. Deriblant Norge. Informasjon vil bli gjort tilgjengelig for alle. Informasjonen vil bli laget i en form slik at ingen skal kunne spore tilfellene tilbake til personer eller selskap. Målsettingen er at flest mulig skal kunne lære av andres feil. Systemet skal omfattes av piloter, flyteknikere og flygeledere. Norge og New Zealand har ikke egne rapporteringssystemer pr. i dag.

B767 understell kollapset under taxing

Høyre understell på en B767 fra Delta Airlines kollapset 16. september under taxing til avgang fra flyplassen i Hamburg. Flyet hadde 212 passasjerer og 75 tonn fuel ombord. Totalvekten lå nær maksimum take-off vekt. Flyet ble liggende og hvile på motor nummer to. Motoren likte ikke dette og spyttet ut kompressorblader som ble spredt over et stort område. Motoren regnes som totalhavarert. Deler av understellet sto opp gjennom vingen. Boeing har nå utstedt en AD note om nærmere inspeksjon og forsterkning av innfestingen til understellet.

FAA On Line

Pressemeldinger, høringer, taler og generell informasjon er lagt ut på World Wide Web. Prøv:

<http://www.faa.gov/apahome.htm>

Lauda Air tegnet kontrakt med Shannon Aerospace

Shannon skal i året som kommer vedlikeholde Lauda Air sin flåte av B767 og B737. Lauda Air sine B767 vil være de første av denne typen til å bli overhaldt hos Shannon.

Antall bakkeskader øker over hele verden

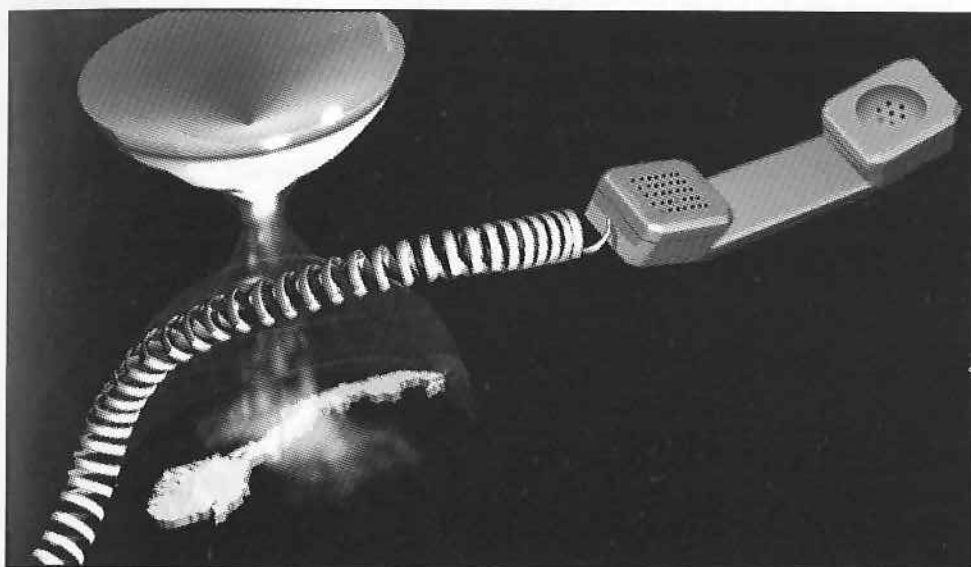
Under et Ramp Safety Seminar, avholdt av UK Flight Safety Committee i høst, ble det fokusert på den kraftige økningen av bakkeskader på fly de siste årene. Både British Airways og Aer Lingus kunne rapportere om en 30% økning i antall bakkeskader de siste fire årene. På verdensbasis utgjør kostnadene med bakkeskader det samme som det ville ha kostet å kjøpe 15 nye B747-400 hvert år. Noe av årsaken til denne økningen synes å skyldes korte turn-around tider, samt bruk av innleid personell uten erfaring og opplæring.

Cabin-fuktutskillere hindrer fuktighet og kondens i isolasjonsmattene

CTT Systems i Nyköping, Sverige, har utviklet en fuktutskiller som har vært montert i en av Martin Air's B767 på prøve. En test viste at isolasjonen i testområdet hadde økt vekten etter 5 måneder med 210 kg. Den samme testen viste en vektøkning på bare 6,5 kg med fuktutskilleren installert. Systemet vil kunne redusere fuellforbruk og redusere angrep av korrosjon.



Hjelp oss å stoppe narkotikaen ved grensen

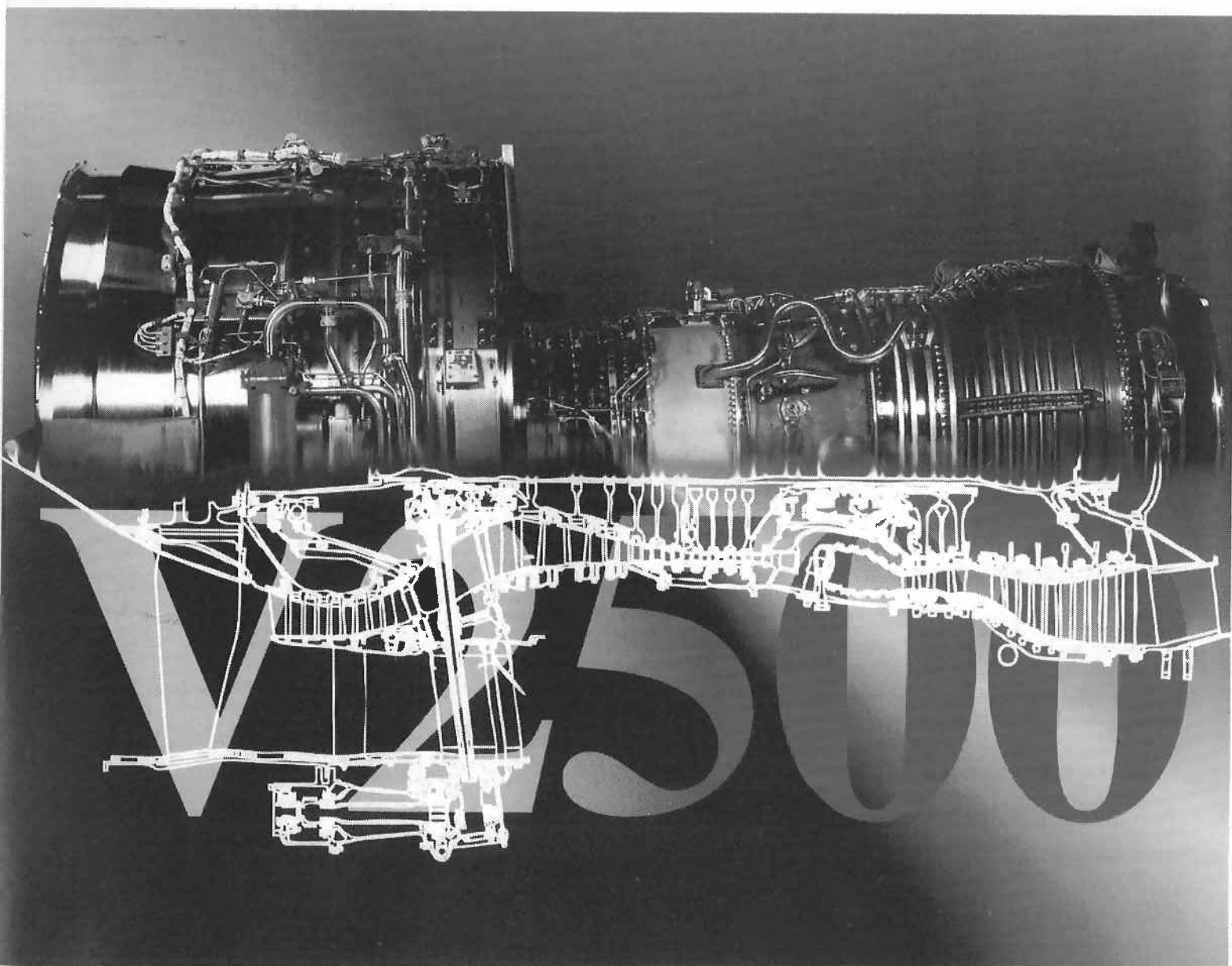


Er du bekymret over narkotika-situasjonen?
Ønsker du et narkotikafritt Norge?
Tollvesenet makter ikke å stoppe narkotikastrømmen alene.
Derfor trenger vi din hjelp.
Gi oss et tips hvis du får mistanke om smugling.
Hjelp oss å stoppe narkotikaen ved grensen. Ring tipstelefonen.

Tollvesenet har taushetsplikt.


NARKO-TIPS
800 3 12 12
TOLLVESENET

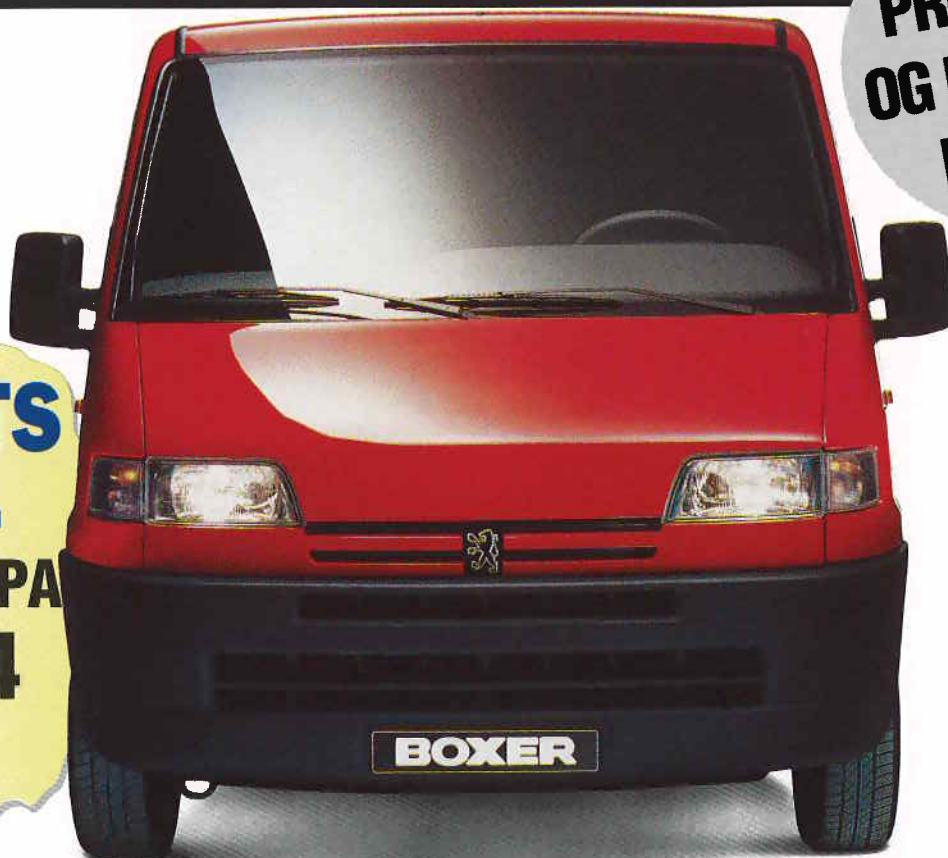
D I T T T I P S K A N R E D D E E T L I V



PEUGEOT BOXER

PRØV SELV
OG BLI OVER-
BEVIST!

ÅRETS
BIL
I EUROPA
1994



J & B/8500 RRA 70

STERKERE

Hvordan kunne en helt ny varebil som Peugeot Boxer bli den soleklare vinneren i den prestisjefylte kåringen Van of the year '95?

For det første har Boxer større lastekapasitet og sterkere motorer enn konkurrenter som f.eks. Transit og Transporter. For det andre leder både komfort og kjøreegenskaper tankene hen til franske personbiler.

For det tredje er alle ergonomiske løsninger overlegne. Innlastning skjer i knehøyde og døråpningene er ekstra brede.



PEUGEOT BOXER FÅS I NÆRMERE 50 FORSKJELLIGE UTGAVER, OGSÅ SOM KOMBIBIL OG MINIBUSS.

STØRRE

cm fra rattet, trenger du ikke "ta sats" De gangene du skal bevege deg inne i kupéen slipper du å åle deg over midtkonsollen – fordi den ikke finnes.

Sterkere motor. Større plass. Bedre komfort. Lettere giring. Og mye lavere pris. Er du nysgjerrig på hva som rører seg på varebilfronten, kommer du ikke utenom en runde eller to med Peugeot Boxer. La din nærmeste Peugeot-forhandler sette datoen.



GIRSPAK PÅ DASHBORDET GIR HELT FLATT GULV.



ELEGANTE LINJER KOMBINERES MED PRAKTISKE LØSNINGER.

En kuriositet som beviser hvor gjennomtenkt Peugeot Boxer egentlig er, finner du på dashbordet. Med girspaken bare noen for å komme raskt opp i marsjfart.

LAVERE

2,0 l/110 HK BENSIN FRA 169.800,-
1,9 l/90 HK TURBODIESEL FRA 178.050,-
2,5 l/103 HK TURBODIESEL FRA 194.960,-

Fra kr **169.800**
inkl. mva.

FOR DEG SOM FORTSATT VIL HA DET GØY BAK RATTET



PEUGEOT

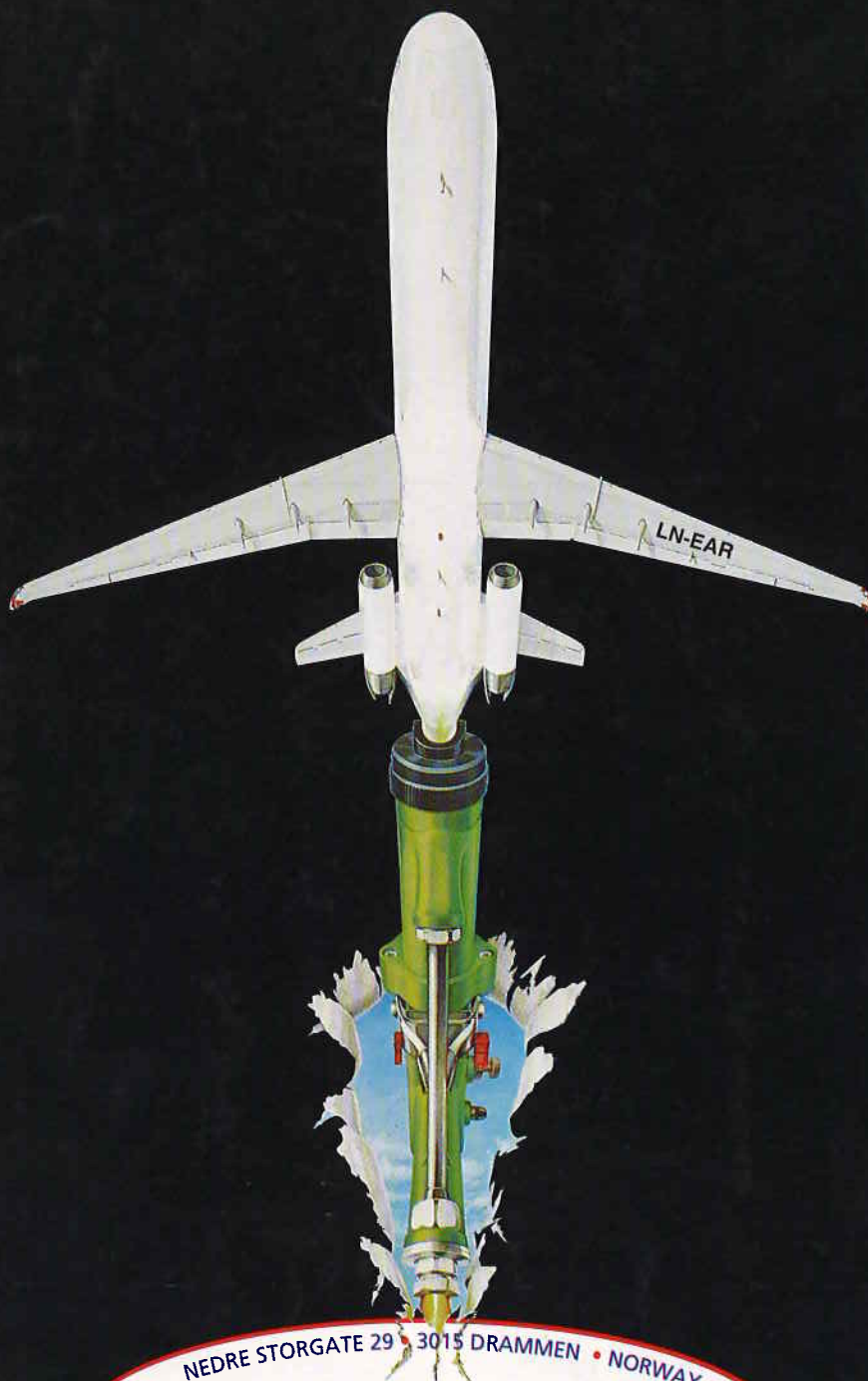
BERTEL O. STEEN A/S

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

PEUGEOT

STABEKK

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.