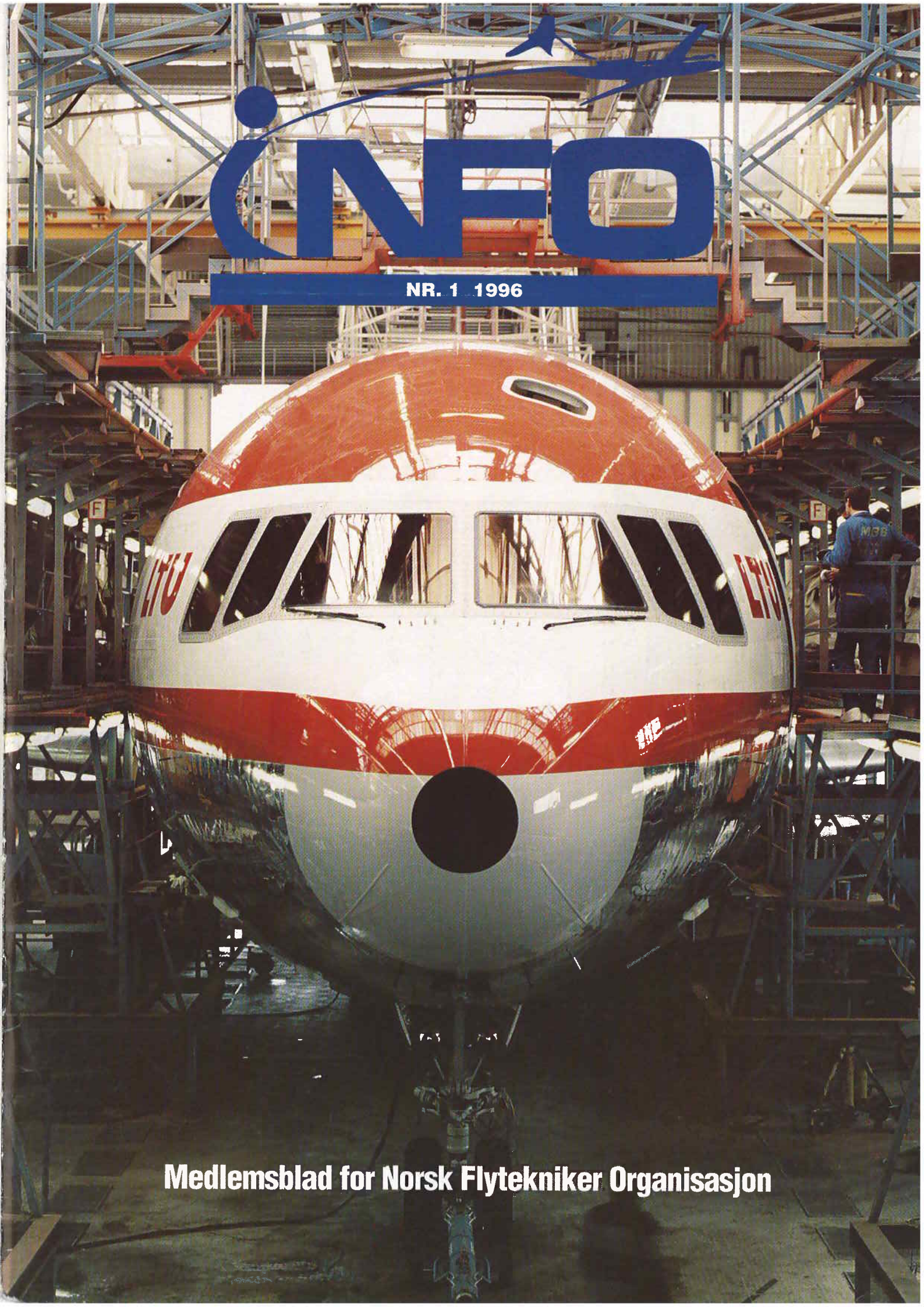




iNFO

NR. 1 1996

Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

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.



norsk flytekniker organisasjon

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

SENTRALSTYRET 1996

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. SEKRETÆR:	EGIL FØRRISDAL, OSLTS-O/4 Særumslia 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 Kjetil Heradstveit Jan E. Stenhaug Jostein Øveraasen 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-REDAKSJONEN

Redaktør:	Knut Grønscar, SAS FBU	Avd. Fred. Olsen:	O.P. Syvertsen, FOF
Avd. Braathens SAFE:	Jan Kr. Langebro, BU SVG	Avd. NorskAir Widerøe:	Paul Lingjærde, TRF
Avd. Widerøe:	Atle Edvardsen, WF BOO	Layout, sats, montasje:	Siri R. Grønscar
Avd. SAS:	Harald Øverland, SAS SVG		

STOFF/INNLEGG TIL INFO

Send innlegg eller annet stoff som kan være av interesse for **INFO's** lesere til redaksjonen. Tips mottas også med takk. Dette kan sendes til NFO-kontoret (FBU), eller helst til redaktørens hjemmemadresse.

FORSIDEBILDE: Lockheed Tristar overleveres etter utført D-sjekk hos Deutsche Airbus sitt vedlikeholdssenter i Lemwerder

VI MÅ HA STOFF TIL NESTE INFO 15. MAI

Formannen har ordet

Det er mulig vi må sloss. Det er meget mulig vi må sloss. Det er faktisk slik at jeg er litt pessimist og vil si det slik at – VI MÅ SLOSS!

Jeg er fredsæl, lat og liker dårlig ufred. Men blir Arbeidsrettsrådets innstilling vedrørende organisasjonsfrihet og streikerett slik det antydes i media, og får denne holdningen gjennomslag hos de som lager loven, er NFO og dets medlemmer ille ute. Det er kommet signaler om fundamentale endringer og angrep på organisasjonsfrihet og streikerett. Dette kan innebære at fagforbund (les NFO) ikke kan stå utenfor hovedorganisasjon (les LO evt. YS). Fagforbund må ha en viss bredde i medlemsmassen for å få fulle forhandlings- og streikerettigheter. I tillegg må en ha et visst antall medlemmer.

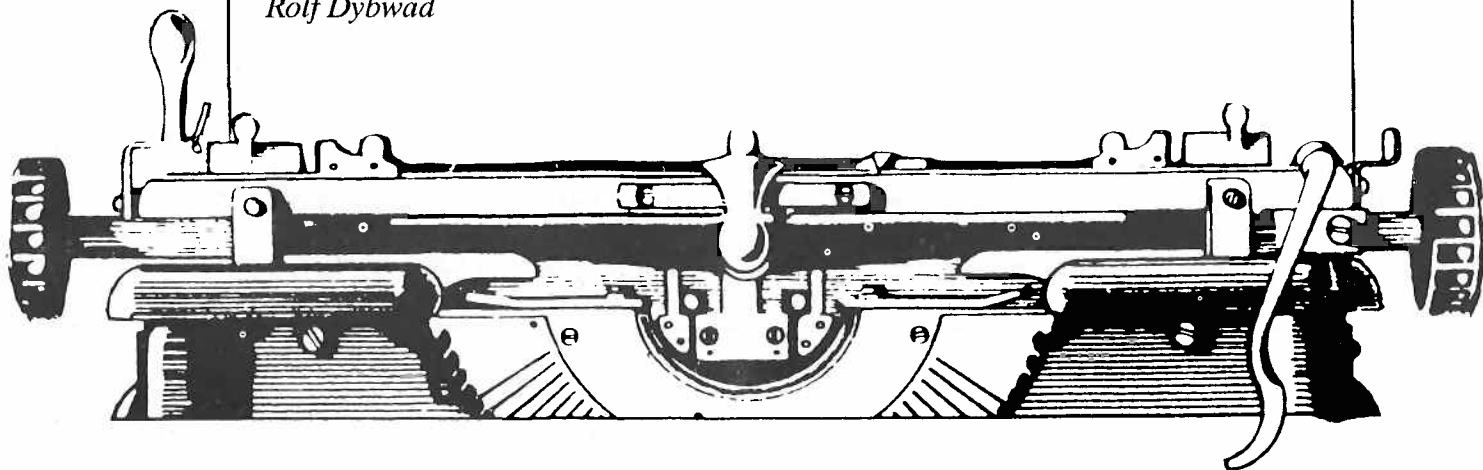
FN konvensjon art. 20 og 23 fastslår at organisasjonsfrihet er en grunnleggende menneskerettighet. Og en forutsetning for denne organisasjonsfrihet er en reell streikerett. Hvis det blir noe tull her, snakker ikke jeg måtehold eller det å prøve å komme til enighet om et eller annet. Full krig. At det rammer det reisende publikum og det selskapet som betaler meg lønn, er der og da uten interesse.

Dagens organisasjons- og streikerett er for meg så grunnleggende rettigheter innenfor fagbevegelsen, at de argumenter jeg har sett fra "de store" ikke kan oppfattes som annet enn å mele sin egen kake. At det ikke aksepteres andre organisasjonsformer og størrelser enn den en selv er medlem i, er for meg rett og slett uforståelig. Snakker en om arbeidsfolk, så er de arbeidsfolk, enten de er medlemmer i LO eller NFO.

At arbeidsgiversiden kan like slike begrensninger kan forstås. Desto færre de har å forholde seg til, desto enklere. Det er heller ikke der jeg blir sånn passende forbannet. Av arbeidsgiversiden forventer jeg ikke mer.

Det gjenstår behandling i Stortinget i det minste. Måtte noen få seg en på trynet.

Rolf Dybwad



Lederen

Forhandlingsretten for frie, uavhengige fagforeninger er til vurdering. Represen-
tanter for NHO, Regjeringen og LO sitter
sammen i Arbeidsrettsrådet. Det er dette
rådet som har fått i mandat å revidere
Arbeidstvisteloven, hvor blant annet vår
rett til å ha Hovedavtale og Tariffavtale er
hjemlet. Å gjøre endringer i så grunn-
leggende rettigheter er meget følsomt. Det
er som å fyre opp bål under en kruttønne.
Det kan meget vel ende i et fryktelig brak.

Nå er ikke NFO den eneste som vil bli
rammet av endringene. Vi er i godt selskap
med Norsk Flygeleder Forening (NFF),
Norsk Ruteflyger Forening (NRF),
Luftfartens Funksjonær Forening (LFF),
Norsk Helikopteransattes Forening (NHF),
med fler. En del av disse har gått med i et
Uavhengig Faglig Forum. Deriblant NFO.
Forumet dekker i dag over 70.000
medlemmer. Heldigvis ser det ikke ut til å
være politisk flertall på Stortinget for
endringer i Arbeidstvisteloven. Så vitale
endringer i grunnleggende menneskerett-
igheter må nemlig godkjennes av Stor-
tinget. Nå skal vi ikke støtte oss for mye
på politikere. Hestehandler har forekom-
met før der i gården.

Det er tydelig at Arbeidsrettsrådet har
interne problemer. Innstillingen har nå
blitt utsatt for tredje gang. Rådets
funksjonstid utløp 1. mars. Da skulle nytt
råd utpekes. Også dette er blitt utsatt. Nå er
ny sluttfrist satt til 1. juli. Det passer bra
med fellesferie og slike ting. I følge en
uttalelse fra Gunnar Berge trodde han ikke
på noen politisk behandling av denne
saken før en gang i løpet av 1997. Enn så
lenge får vi leve på pinebenken.

6. februar havarerte en B757 i havet etter
avgang fra Puerto Plata i den Domini-
canske Republikk. Flyet var en gammel
B757 som var kjøpt fra konkursboet til
Eastern Airlines. Det er fastslått at teknisk
feil i flyets Air Data System var årsak til
havariet. Air Data Systemet ga falsk
indikasjon på at flyet fløy fortere enn det
virkelig gjorde. Flyet stallet og var for lavt
til å kunne reddes ut av stallen. 43
sekunder etter traff flyet vannflaten. Flyet
var eiet av tyrkiske Birgenair. Det viste
seg forøvrig at flyet var forsikret. I norsk
presse sto det å lese at noe slikt ikke kunne
ha skjedd i Norge. Det er selvfølgelig tull.
Fly faller ikke ned fra himmelen fordi

forsikringen ikke er betalt, eller fordi det
er feil på papirmølla. Det er dette de
norske myndighetene kontrollerer. Om
flyet holder på å falle fra hverandre aner
myndighetene ingenting om. Fra tid til
annen ser vi flyindivider på norske luft-
havner, der det kan reises tvil hvorvidt de
er luftdyktige. (Heldigvis sjelden). Med
mindre flyene er registrerte i Skandinavia
kan vi ingenting gjøre, annet enn å krysse
fingrene å håpe det går bra. Når det gjelder
papirmølle kom jeg på et tilfelle med et
havari i Skandinavia noen år tilbake i tid.
Der hadde man problemer med å finne
flyets eier. Eier var et holdingselskap med
en postadresse i Tokyo som ikke eksis-
terte.

Det stunder mot et nytt tariffoppgjør. NFO
har i den anledning nylig avholdt sin
Tariffkonferanse. I år er det hovedfor-
handlinger; det vil si vi kan diskutere
annet enn bare lønn: Pensjonsalder,
endringer i ordlyd i tariffavtalen osv. Vi
møter som vanlig godt forberedt. Det er
dog en gryende bekymring i NFO over at
forhandlinger som trekkes ut i tid blir dyrt
for oss. Vi har representanter fra hele
landet som må flys inn til Oslo og legges
på hotell. Det drar fort på seg noen kroner.
Spennende blir det i alle fall. Forvent-
ningene er ganske høye etter at flysel-
skapene for andre året på rad rapporterer
om rekordoverskudd. Når det regner på
presten pleier det å dryppe litt på klok-
keren. I tillegg knytter det seg stor spen-
ning til det lokale lønnsoppgjøret i
Braathens SAFE. Den treårige fredavtalen
løper ut 1. april. Teknikerne her har klart
sakkett akterut og har mye å ta igjen.
Arbeidsmiljøet der i gården har vi forstått
heller ikke er av det beste for tiden. Det er
flere Braathens-teknikere som har søkt på
de ledige teknikerstillingerne i SAS. Nylig
sluttet også 10 piloter og begynte i SAS.

Både SAS og Braathens SAFE fyller 50 år
i år. I den anledning har bedriftene en
gylden sjanse til å gjøre noe med arbeids-
miljø og motivasjon. Hos Braathens SAFE
har jubileumsfesten vært under planleg-
ging i lang tid. Også i SAS snakkes det om
jubileumsfest. Dessuten går ryktene og
gjetningene om hva de ansatte kommer til
å få i jubileumspresang. I SAS går det
hardnakkede rykter om at de ansatte skal
få en PC, mens i Braathens SAFE snakkes
det om sykler. Time will show.

Etterspørselen etter vår arbeidskraft er
sterkt stigende. Fra alle flyselskapene
rapporteres det om økende behov for
nyansettelser. Den samme trenden gjør seg
også gjeldene ute i Europa. Blandt annet
skal KLM ha 100 nye teknikere i år, og
British Airways 150. Etter at beslutningen
om å flytte SAS' tunge vedlikehold på
DC9/MD80 til Gardermoen, viser ledel-
sens kalkyler at Heavy Maintenance må
utvide bemanningen med 75 personer,
hvorav 37 mekanikere. Vi noterer oss også
at et engelsk firma for formidling av
arbeidskraft, Airline Maintenance Resour-
ces Limited, annonserer etter flyteknikere
med typesertifikater på B737-300/400/
500 i Flight International. Jobbene annon-
seres under "well paid Scandinavian
Heavy Maintenance Contract". Alle indi-
katorene for sivil luftfart peker oppover
for tiden. Måtte det vare lenge.

Om flyselskapene mangler flyteknikere, så
kan situasjonen i Luftforsvaret bare
karakteriseres som en krise. På Rygge
Flystasjon har man sett seg nødt til å leie
inn pensjonerte flyteknikere og gi dem
250,- kroner timen i lønn. Uten denne
ordningen ville mye av F16 flåten ha blitt
stående. For å få gjort de større sjekkene
på F16 som tidligere ble utført i Bodø,
fergeflyr man nå flyene til Holland for
vedlikehold. Dette til tross for at Widerøe
har et fullt operativt flyverksted på andre
siden av flystripa i Bodø. De aller fleste
som arbeider her er rekruttert fra Skva-
dronene i Bodø, og har god erfaring med
F16. Slik det er nå eksporterer vi
skattepengene våre til Holland, i stedet for
å skape høyteknologiske arbeidsplasser i
Bodø. Dette må det vel gå an å gjøre noe
med?

Red.



Ny ringperm?



NFO's ringperm er blitt for liten.

Dette gjelder for de som
fikk ringpermen i 1988.
Kontakt din tillitsmann
dersom du trenger en
større utgave.

NFO Representantskapsmøte 26.-28. januar

NFO Avd. Widerøe sto som arrangør av årets Representantskapsmøte. Arrangementet gikk av stabelen på Grand Nordic Hotel i Tromsø 26.-28. januar. 40 fremmøtte representerter fra alle våre avdelinger ble ønsket velkommen av nestformann Frank Berentsen. Formann Rolf Dybwad var dessverre forhindret fra å delta grunnet sykdom.

Agendaen var lang og synspunktene mange. Heldigvis ble det gjort et grundig forarbeid på det siste Sentralstyremøte, som varte ikke mindre en 10 timer. De største uklarhetene ble her ryddet av veien, slik at Representantskapet kunne vies til fremtidsperspektiver og faglige avklaringer.

NFO holder på med å bygge opp en egen støttekasse. Tanken er å gi støtte til familien ved dødsfall/sykdom til yrkesaktiv medlemmer. Statuttene ble vedtatt endret, og innbetalingen redusert, da alle avdelingene nå har egne forsikringsordninger betalt av bedriftene.

Regnskap og budsjett ble raskt gjennomgått og godkjent. Budsjettet for 1996 ble ført opp med overskudd, for å bedre NFO's likviditet. Det må være lov å gi ros til vår kasserer for et meget greit og oversiktlig ført regnskap. Dette ble også påpekt i revisorberetningene.

Vårt forhold til Luftfartsverket er meget godt. Vi informerer hverandre så godt vi kan. Vi har en tillitsfull og god dialog. Spesielt saker vedrørende JAR har vært



Knut Fløtten, formann avd. Widerøe.

tatt opp i våre kontaktmøter. LV er meget klar i sine uttalelser vedrørende de mulighetene JAR antagelig vil gi vedrørende Company License. LV ønsker å beholde det nåværende sertifikatsystemet, i all fall i overskuelig fremtid. JAR-bestemmelsene er på lik linje med ICAO-bestemmelsenes anbefalinger, og ikke lover. NFO har også hatt møte med Lars Melin i det svenske LV. Melin sitter som Nordens representant i JAR 65 Working Group. Gruppen som skal utarbeide de

nye sertifikatbestemmelsene (JAR65). De nordiske myndighetene og NFO er samstemte i sitt syn i denne saken. Nytt er at JAR65 antagelig vil bli splittet opp i to. En for lette og en for tyngre luftfartøyer.



Nils Terjesen, formann i arr. komiteen.

Det ble også reist spørsmål om de økonomiske og menneskelige ressurser vi bruker på AEI (Aircraft Engineers International) er verd innsatsen. Vi bruker betydelige midler på AEI. Vi gjør dette fordi AEI er den eneste internasjonale organisasjon som taler flyteknikkens sak i internasjonale fora. Spesielt da i JAA, den nye europeiske luftfartsorganisasjonen. Vi sitter representert i JAA Maintenance Committee og Board. Melder vi oss ut av AEI, så mister vi muligheten til å fremme våre synspunkter i JMC. Dette alene er så viktig at vi må være med. Derimot kan vi prøve å redusere noe på den sponsingen vi har gjort.

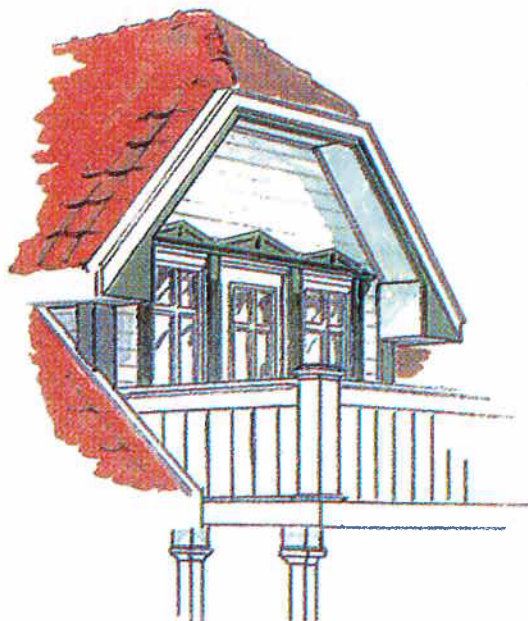
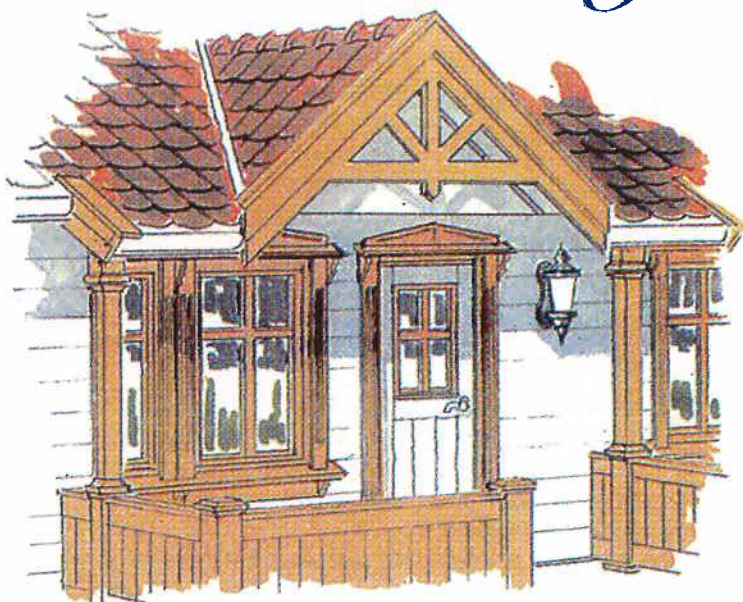
Arbeidsrettsrådets arbeid med å utarbeide forslag til endringer i Arbeidstvisteloven opptar oss sterkt. Konsekvensene for NFO som organisasjon ble klart tegnet opp. Hvis Fellesforbundet's forslag går igjennom, betyr det exit NFO. Det er betenkelig at tre parter, som alle har særinteresser, skal kunne kneble den frie forhandlingsretten i Norge. Vi vil ikke lenger ha organisasjonsfrihet. Norge kommer i klasse med Albania og Burma.

NFO deltar aktivt i arbeidet i Uavhengig Faglig Forum, som representerer 70.000 medlemmer. Det jobbes aktivt med lobbyng av partier og representanter på Stortinget. Arbeidsrettsrådets innstilling vil antagelig være ferdig i slutten av



Trygve Tessem mottar hedersprisen, NFO-klossen.

Hus med tradisjon....



...skapes gjennom godt håndverk

Gardermovn. 5, 2050 Jessheim

Tlf.: 63 97 22 17

BoligPartner

mars/april, med behandling i Stortinget i løpet av 1997. Dette ifølge Gunnar Berge. Vi er forberedt på at dette kan bli bråk.

Valget gikk rekordraskt. I det hele tatt skal vår nestformann ha ros for en flott innsats med å løse årets Representantskapsmøtet igjennom på en skikkelig og effektiv måte. Faktisk ble vi ferdig en halv time før planlagt. Det tror jeg aldri har skjedd før.

Lørdag kveld var det festmiddag, med eget opptog og orkester; forøvrig noe av det falskeste jeg noen gang har hørt, men med trøkk og humør. Under festmiddagen fikk Trygve Tessem fra Widerøe overrakt NFO-klossen, foreningens høyeste utmerkelse. Tessem fikk den for sin mangeårige innsats for NFO, og for sitt utrettelige arbeid i tariffkomiteen.

Til slutt vil jeg gjerne få takke Nils Terjesen og NFO avd. Widerøe for et meget vellykket arrangement. Det sto til gull.

Knut Grønscar



40 fremmøtte delegater følger nøye med

Organisasjonsfrihet og streikerett – ingen selvfølge!

Kommunal- og Arbeidsdepartementet har bedt Arbeidsrettsrådet om å vurdere de grunnleggende prinsipper for vår arbeidstvistlovgivning – en lov som regulerer spillereglene innenfor arbeidslivet vedrørende avtale- og konfliktrettigheter.

Etter to års arbeid forventes det nå at Arbeidsrettsrådet i nær fremtid vil legge frem en delinnstilling som vil styrke de store organisasjonene på toppnivå, på bekostning av de små. Forslagene er i skrivende stund ikke konkretisert, men dersom forbundsstyret i Fellesforbundet får gjennomslag for sine synspunkter, kan vi forvente en betydelig innstramming. At forslagene langt på vei også kan oppfattes å være i strid med folke-/menneskerettigheter og internasjonale konvensjoner, gjør ikke saken noe bedre.

De foreslår:

- Forhandlingsrett for hovedorganisasjoner som er landsomfattende og som dekker flere sektorer/bransjer.
- Beslutningsrett bare for hovedorganisasjoner med hensyn til arbeidskamp, noe som vil bety at tilsluttede forbund, landsforeninger o.l. må ha godkjenning fra hovedorganisasjonen i hvert enkelt tilfelle for å iverksette arbeidskamp.
- Begrensninger i mulighet for arbeidskamp for fagforeninger som ikke står tilsluttet en hovedorganisasjon.
- At det tariffrettslige ufravikelighetsprinsippet utbygges og lovfestes. Det vil si at arbeidsgiveren med loven i hånd kan

nekte arbeidstakere på samme arbeidssted, og som er organisert i andre arbeidstakerorganisasjoner, bedre lønns- og arbeidsbetingelser.

- At avtaler inngått mellom hovedorganisasjonene skal – med hjelp av lovverket – være retningsgivende for andre.

For dem som er igjen med egen forhandlings- og streikerett, ønsker Fellesforbundet at regjeringen ikke bør benytte tvungen lønnsnemnd for å "løse" arbeidskonflikter. Et forhold som for øvrig regjeringen har fått sterk kritikk for av ILO. Forslagene fra Fellesforbundet stemmer svært godt, og er i tråd med uttalelser gitt av Kommunal- og Arbeidsminister Gunnar Berge, NHO's adm. dir. Karl Glad og LO-s Yngve Haagensen.

Forslag til endringer av Arbeidstvistloven kan utformes på mange måter og kan ramme svært forskjellig. Men når en tar i betraktning at formålet med denne revisjonen er å redusere innflytelsen til de såkalte "uansvarlige" organisasjoner, ber organisasjonslivet i Norge være forberedt på å gi politiske signaler.

Som en følge av dette har det oppstått et samarbeid mellom uavhengige organisasjoner og foreninger (UFF). I tillegg til

dette har tillitsvalgte innenfor alle de store sammenslutningene (LO, YS og AF) og uavhengige forbund opprettet et samarbeidsorgan hvor plattformen er vern om den frie organisasjonsretten. Dette har konkretisert seg gjennom et opprop som i sin helhet er tatt inn i denne utgaven av INFO.

En fryktet lenge at Stortinget allerede under vårsesjonen ville ta stilling til lovendringene. Men nå ser det ut som om at de ikke vil få det til behandling før til neste år. Altså en noe lengre tidsfrist enn først antatt.

Et tankekors må være at jo mer som tas lovveien for å få styring over de "uansvarlige" aktørene i næringslivet, jo større fare er det for at Norge kan ende opp med et system der de formelle fagforeningene, som er akseptert av myndighetene, ikke er de virkelige representantene for arbeidstakerne.

For info: ARBEIDSRETTSRÅDET er et rådgivende organ for Kommunal- og Arbeidsdepartementet og har denne sammensetningen:

Høyesterettsadvokat: Magnus Aarbakk (formann),
Regjeringsadvokat: Elisabeth Stenwig,
Byrådsjef KAD: Inger Pettersen
LO formann: Yngve Haagensen
LO juridiske kontor: Bjørn Kilby
Vise adm. dir.: Lars Christian Berge og
Høyesterettsadvokat NHO: Arne Jacobsen

Kjell Paulsen



OPPROP

Organisasjonsfriheten/streikeretten - en menneskerett

Arbeidsrettsrådet kommer med sin delinnstilling våren 1996. Allerede nå er det kommet signaler om at delinnstillingen inneholder alvorlige angrep på organisasjonsfriheten og streikeretten. Forslagene innebærer bla. at

(Forts.)

- Fagforbund ikke lenger kan velge å stå utenfor en hovedorganisasjon
- Fagforbund må ha en viss bredde i medlemsmassen for å få fulle rettigheter (dvs at de må organisere flere grupper.)
- Fagforbund må ha et visst antall medlemmer for å få fulle forhandlings - og streikerettigheter.
- Ufravikelighetsprinsippet er foreslått utvidet: Fagforbund kan ikke kreve en annen tariffavtale der det allerede foreligger en avtale innenfor det enkelte yrke, område eller bedrift.

FN har fastslått at organisasjonsfrihet er en grunnleggende menneskerettighet. (jfr. FN konv. art. 20 og 23).

En lovendring som frarøver mennesker fundamentale menneskerettigheter i form av organisasjonsfrihet vil være i strid med FNs menneskerettserklæring. En forutsetning for organisasjonsfriheten er en rell streikerett.

Vi støtter ILOs kritikk av regjeringens bruk av tvungen lønnsnemnd.

De undertegnede markerer sin motstand mot innstrammingsforslagene. Det må settes i gang diskusjoner i hele fagbevegelsen og i det politiske miljøet for å forsvare organisasjons - og streikeretten.

Aftenposten

For mange av Luftforsvarets fly står på bakken:

Mangler 300 teknikere

Luftforsvaret sliter med alvorlig mangel på teknikere. For mange fly står på bakken. Pensjonister kalles inn for å skru på flyene.

CATO GUHNFELDT

Stor avgang av eldre flyteknikere de siste tre-fire årene har medført at Luftforsvaret i dag mangler opptil 300 teknikere. Underbemanningen er størst blant teknikere på flyskrog/motor. Bare takket være en kraftig produktivitetsøkning klarte Luftforsvaret i fjor å gjennomføre sin flytmeproduksjon.

Mangelen på teknikere er størst på Rygge Hovedflystasjon, dernest på Ørland, mens Bodø kommer noe

bedre ut. Innenfor rednings-tjenesten balanserer man helt på marginen. Også innenfor kontroll og varsling er det en betydelig mangel på teknikere.

Få søkere

Allerede i midten av 1980-årene var forsvarsledelsen klar over problemet. Men etter politiske signaler valgte man ikke å ta inn store nok årskull ved Luftforsvarets Tekniske Skole på Kjevik, for på sikt å kunne redusere antall årsverk og faren for en overkapasitet i våpengrenen. Da det først ble reagert, fikk man ikke nok søkere til skolen. De siste tre årene har man i gjennomsnitt bare uteksaminert en fjerdedel av behovet. I 1993 så få som bare 13 personer. Resultatet er dagens situasjon.

- Vi når bunnen av bølgedalen i år og neste år. Fra

1998 vil forhåpentligvis situasjonen snu med større kull ut fra Kjevik, sier Luftforsvarets personellsjef, oberst II Tor Sandli.

På Rygge anslås underbemanningen på teknisk side til 15-20 prosent.

- Med for få folk og for lavt erfaringsnivå, både blant ledere og teknikere, tar teknisk ettersyn for lang tid, flyene står for lenge på bakken, opplyser major Rolf Bakke ved flyteknisk skvadron på Rygge. - Mye tid går bort til opplæring og oppfølging av ung personell. Min avdeling trenger minst 15 mann for å fylle hullene. På Rygge er 336 Skvadron hardest rammet. Den mangler over halvparten av sine tekniske «crewchiefer». Men også 332 Skvadron har for få teknikere. Min avdeling har måttet låne ut teknikere for at skvadronene skulle klare å delta i vinterens øvelser. Når

flere av de eldre befalene går av til sommeren, blir det enda verre.

Kjøpe tjenester

- Situasjonen er anstrengt og kan ha nådd under smertegrensen ved noen avdelinger, innrømmer Generalinspektøren for Luftforsvaret, generalmajor Einar Smedsvig. - Vi vil forsøke å gjennomføre ulike tiltak, bl.a. å utvide den enkelte teknikers kompetanse slik at vedkommende kan utføre flere oppgaver. En annen løsning kan bli å kjøpe tekniske tjenester.

Luftforsvarets ledelse arbeider også for å sentralisere det tunge vedlikeholdet av F-16. Valget, mellom Bodø, Ørland og Rygge, er ikke endelig avgjort.

Ved Luftforsvarets tekniske skole vil man i sommer senke inntakskravene med

det mål å ta inn 160 elever, dobbelt så mange som i fjor. Men fordi skolen er toårig, regner man ikke med å få den første nytten av de utvidede kullene før i 1998/99.

Sivile flyselskaper

På samme måte som for flyverne, skaper også avgang av unge teknikere til sivile flyselskaper problemer for Luftforsvaret.

- Vi klarer ikke å konkurrere om teknikerne under 30 år. Flyselskapene tilbyr 50 000-60 000 kroner mer i lønn, opplyser major Bakke. - Mange forsvinner ut etter to år med plikttjeneste. Andre går over på kontrakt frem til de finner seg en sivil jobb. Vi savner et utvalg som kan se på teknikernes lønnsforhold, samt andre tiltak fra Luftforsvarets forsyningskommando for å ta vare på dem, sier Bakke.

ARBEIDE PÅ GARDERMOEN??



sparebanken
NOR
EiendomsSenter

NORGES LEDENDE MEGLERFORETNING

Vi hjelper deg med kjøp av bolig på Romerike, samt salg av din nåværende bolig – uansett hvor på Østlandet du bor i dag.

LÅN TIL BOLIG ?

Velkommen til
BOLIGBANKEN

sparebanken
NOR

Det å bytte bolig/skaffe ny bolig, er ikke noe en gjør hver dag (heldigvis), og mange spørsmål om lån/finansiering dukker opp.

- Hvordan får jeg låneutgiftene lavest?
- Hvor skal jeg låne pengene?
- Hvor mye må jeg låne?

Noen av disse spørsmålene er det kanskje mulig for meg å hjelpe med!



Jeg heter **Terje Steinsgard**, og er ansatt i **Sparebanken NOR**, men jobber til daglig i **Sparebanken NOR's EiendomsSenteret**, **Storgt. 4, 2050 Jessheim**, som finanskonsulent, for å gi veiledning og råd rundt finansiering av bolig.

Det kan være lønnsomt å be om en uforpliktende og kostnadsfri samtale med meg. Sammen kan vi forsøke å sy sammen en lønnsom finansieringspakke som passer deg og din familiesituasjon.

Tenk litt på dette, og kontakt meg så eventuelt for å avtale en tid for en uforpliktende prat. Jeg er å få tak i på tlf. 63 97 20 70.

AEI EB-møte i Hoofddorp 2.-3. februar



AEI President Andreas Georgiades

Endelig kunne vi få innvie AEI Regional Office «på ordentlig». Det ble som kjent åpnet offisielt i fjor på disse tider, men da var det fylt opp med gamle møbler, kartonger, isolasjonsmateriale og masser av gammel skrot. Nå så det endelig ut som et kontor og møterom, som er en stor Internasjonal organisasjon verdig. Det går sakte men godt fremover også i AEI.

Det var en god del saker til behandling på agendaen. Blant annet nye medlemsorganisasjoner. Det var kommet en forespørsel fra Slovenia Union of Aircraft Technicians. Vi har også gjort noen fremstøt mot Belgia, men der er det foreløpig liten respons. AEI har også vært representert ved møter i USA, bl.a. med International Association of Machinists and Aerospace Workers. Det er blitt overlevert brosjyrer og introduksjonsbrev, så vi får se hvorledes det går.

Budsjett og regnskap tok som vanlig sin tid på møtet. Økonomien var som forventet dårlig, men det ble heldigvis funnet midler til å kjøpe PC til Technical-Committee Chairman, Pieter Doyer, som han så sår trenger i sitt arbeid. Gledelig!! Dessverre ble det budsjettsprekk på Annual Congress 1995 grunnet en del No Show. Dette er noe vi kjenner fra vår egen hverdag fra bl.a. tillitsmannskurs, og bør helt klart unngås.

Gledelig er det å se at ICAO er kommet ut av «dvalen» og ser på sertifikatssystemet igjen etter at de nærmest har sittet på gjerdet og fulgt med på JAR prosessen. AEI vil nå ta kontakt for å søke innpass i AMEL (Aircraft Maintenance Engineer Licence) Study Group.

Når det gjelder JAR, har vår spanske medlemsorganisasjon (APTEA) sagt seg villig til å stille i en arbeidsgruppe som gjelder sertifisert personell på bakverkstedene. Dette er i høyeste grad også i deres egen interesse, men de har dårlig økonomi (de også) og ber derfor om støtte fra AEI.

Vedrørende JAR 147 som omhandler skulering av teknisk personell, så er det kommet inn en mengde kommentarer fra AEI organisasjonene, flest fra NFO, og disse er nesten i sin helhet godtatt. Gledelig!! Det er tydelig at AEI nå blir lagt merke til og respektert. Dette gir seg også utslag i form av artikler og leserinnlegg i bla. Flight International og tilsvarende publikasjoner. AEI har derfor satt sin mann på saken. Knut Grønscar har sagt seg villig på vegne av AEI å kommentere artikler, svare på leserinnlegg o.l. i samarbeid med AEI Public Relation Committee som Knut også er representert i. Gledelig!!

Årets AEI Annual Congress vil bli avholdt i Sydney, Australia, i perioden 12., 13. og 14. november. Stedet blir Holiday Inn på Coogee Beach - for de som er

lokkjente. Ettersom prisen ikke er avskrekkende, ca. kr 1.200,- for to personer inkl. halvpensjon pr. dag, er det absolutt å anbefale å ofre noen feriedager i Sydney som observatører til denne kongressen. Foruten møtene om dagen, er det utrolig givende å treffe kollegaer fra andre kanter av verden for så om ettermiddagene og kveldene å utveksle meninger, erfaringer o.l. Det knyttes også varige vennskap på slike arrangementer.

AEI's hovedkontor i London er nå mer eller mindre nedlagt, og fungerer kun som et «registrert kontor». All virksomhet drives fra Hoofddorp, Amsterdam. Når det gjelder oppkobling på Internett, så går det fremdeles litt tregt av økonomiske årsaker. Men det er flere følere ute og vi regner med at AEI har sin egen informasjonsside på plass før året er omme. For informasjon så har AEI President, Andreas Georgiades, nå fått E-mail adresse på Internett, slik at alle som vil ha kontakt, personlig eller vedrørende AEI, kan nå ham på: georgaei@spidernet.com.cy. Lykke Til !!!

Torstein Vikøren,
AEI Secretary Europe



AEI Executive Board Meeting i Hoofddorp

Aksjon julefly '95

Årets julefly gikk av stabelen 2. og 3. desember 1995. Jeg hadde i år gleden av å få være med. Vi startet tidlig om morgenen kl. 06:30 med klargjøring av Stenkil Viking, SE-DIK. Det var adskillige tonn med hjelpesendinger som skulle være med. Mange frivillige mennesker og flittige hender hjalp til, og det gikk utrolig raskt å få lastet opp flyet, samt 12.000 liter sponsor fuel fra Statoil. I tillegg var ca. 40 sponsor-pax fra Lions, Rotary og Tollvesenet med som "SAS-frakt". Vi fikk 40 minutter delay på grunn

av all lasten. Kapteinen var som vanlig Harald Gjone, og styrmann var Trond Hagen. Undertegnede var med som flight mech. Videre ble mat og bevertning sponset av Gate Gourmet – og den var topp!

Flyturen til Riga tok 1 time og 20 minutter, og det var en munter og spent gjeng som var med. Da vi landet i Riga ble vi møtt av to TV-selskap og mottakere fra byene Bene og Bovjekorte. Lastebiler sto klare og lossingen gikk på rekordtid. Da

de tre lastebilene var fullastet og skulle ut av flyplassområdet startet problemene i tollen. De ville ikke slippe ut bilene, for som de sa: "Vi kan ikke være sikre på at det er human aid". Men etter ca. en time med parlamentering med Tollvesenet, ringte de til tollsjefen. Han kom ut på flyplassen, og vi tenkte at nå ordnet det seg sikkert. Men det var som å tro på nissen. Tollsjefens kroppsspråk og uniform talte sitt eget språk. Vi havnet på et kontor hvor diverse forslag, kontroll og hundre telefonsamtaler skapte en merkelig stemning. Det ble foreslått at tollsjefen skulle bli med til byen Bene og selv overvåke lossingen av lasten, samt være med på den etterfølgende middagen og festen. Dermed var hele problemet ute av verden. Da vi landet i Latvia fikk han en tolltjenestemann til å kjøre seg etter lastebilen frem til Bene. Her brukte vi fem timer på å fortolle varene.

Da vi kom frem til Bene var det allerede mørkt ute. Vi skulle først besøke noen av mottakerne av hjelpen, og det var mye trist å se. Vi besøkte en bondekone som hadde mistet et ben for ca. 25 år siden. Hun hadde fått et treben som passet den gang, men som var ubrukelig nå. Vi var også hos en enslig mor på 29 år med tre mindreårige barn, hvorav det ene var sterkt hjerneskadet. De bodde i en leilighet så nedslitt og kald, at det var rart at de ikke frøs i hjel. Da kom vår alltid så muntre flyvertinne, Anka Bengtson, med et forslag: "Vi tar en dollar-rulling her!" – og det gjorde vi. Bæreposen som ble benyttet ble ganske full, og den enslige moren smilte som en sol da vi dro videre. Vi var også innom barnehjemmet til selveste Julefly General Tamara Egelund. Der ble vi mottatt med hornmusikk, snaps og småkaker. Et eldre ektepar bodde i huset. De hadde tidligere vært 17 år på tvangsarbeid i Sibir. Da vi spurte ham om hvordan det hadde vært i Sibir, svarte han at det var der han traff sin kone, og det syntes han var fint.

Etter disse besøkene i Bene gikk bussen tilbake til skolen. Elever og lærere hadde pyntet seg selv og skolen meget flott. Vi ble underholdt av elevene med sang og dans i nesten to timer. En av flyvertinnene var en dyktig sanger, og hun deltok også i underholdningen. Etterpå ble det delt ut frukt og sjokolade til alle barna, og øynene deres ble store da Morten Rønning fylte en bærepose til hver! Rektor takket for all maten, og sa at barna trengte all tranen de hadde fått. Da fikk jeg en følelse av at noe var på avveier. Jeg hadde nemlig lastet inn 12 quarts Mobil 254 motorolje sammen

JESSHEIM



Vi skal selge 6 stk. eneboliger. Pris fra kr 875.000,-.
BRA 118 kvm. Byggestart ca. mars 1996. Parkett i stue.
Finansbistand.



Ta kontakt med

**AREAL & BOLIG
UTVIKLING A.S**

Nittedalsgata 21
2000 LILLESTRØM

Telefon:
63 81 05 66

Telefax:
63 81 05 00

Block Watne

med maten, og var redd for at det hadde skjedd en forbyttning. Så jeg ba om å få se matvarene. Nøkler ble fremskaffet og sammen med en lærer gikk vi gjennom matlageret. Der sto min eske med 12 quarts tran, type Mobil 254! Da er det lov å gjøre seg noen tanker – og å puste lettet ut.

Etter denne episoden var det middag i en nydelig pyntet spisesal. Vi ble servert mange forskjellige retter, jeg vet ikke riktig hva alt var, men det smakte riktig godt. Vi fikk også vin, snaps, kaffe, kaker og cognac. Etterpå var det avskjed. Vi satt igjen med mange inntrykk, og hadde opplevd mye til ettertanke der vi satt i bussen på vei til vårt hotell i Latvia. Klokken var blitt 05:00, og det var day off.

Neste morgen sto vi opp kl. 09:30, spiste frokost og dro tilbake til flyplassen for å klargjøre Stenkil Viking, mens de andre fikk en fin sightseeing i Riga. Vi skulle ha med 30 barn fra skolen på en ukestur til Norge, så om vi sov lite denne natten, så tror jeg barna sov enda mindre. De var svært spente og gledet seg stort! Boarding og lasting av bagasje gikk svært raskt, og så satte vi nesen hjemover. I Norge sto spente vertsfamilier og ventet på Fornebu. Barna hadde fullt program for uken i Norge. De skulle på McDonald, Steen & Strøm, besøke Indretthøyskolen, julehuset i Drøbak, samt en tur på bondegård i Hønefoss med kanefart, høyhopping og grøtspising. Transporten sto flybussen for; et flott bidrag fra SAS og Braathens SAFE. Jeg var selv med dem i to dager sammen med min sønn, Petter, på 5 år. Han var julenisse på bussen og delte ut småsjokolader i massevis til barna.

Slutten på Norges-oppholdet nærmet seg raskt, og søndag 10. desember var det hjemtur for barna. Vi hadde ikke regnet med noe særlig last, men der tok vi feil. Det barna var blitt sponset med av klær og saker og ting, overgikk min villeste fantasi. Det ble nok en gang fulle lasterom. Det ble en tårevåt avskjed på Fornebu med vertsfamilier og barn. Etter 1 time og 20 minutter i luften landet vi i Riga. Denne gangen ble vi mottatt av to TV-team, foreldre og lærere. Utlastinga gikk raskt og snart var vi på hjemveien igjen. Den siste turen sponset ESSO 12.000 liter fuel.

Man gjør seg opp mange tanker i ettertid om juleflyet og Team Tamara. Dette var



Flytekniker Henning Beil omkranset av sponsorer fra Statoil og Esso



Lossingen av Stenkil Viking gikk i rekordfart



Elevene underholdt oss med sang og dans

en svært meningsfylt oppgave, og alt vi hadde med av mat og utstyr kom uavkortet frem til mennesker som trenger disse tingene mye mer enn oss. Det lå svært mye arbeid bak denne turen, og jeg vet ikke hvor mange timers arbeid som Tamara Egelund, Harald Nasset, Anka Bengtson, Harald Gjone og alle de andre har nedlagt på dette prosjektet, men det er snakk om

måneders forberedelser. Kanskje vi i NFO også kan bidra med noe til neste års julefly, for eksempel midler fra kaffekassa, eller klær og leker som vi kan avse. I Bene trenger de alt. Til neste jul er juleflyet og Team Tamara på farten igjen!

Henning Beil



Jobb å få over alt!

A/S FRED OLSENS FLYSELSKAP

Selskapets mål er å være en foretrukken partner og et lønnsomt flyselskap innen fraktflyvning, salg av flymateriell, vedlikehold av egne og kunders fly og kalibreringsflyvning. Selskapet som ble etablert i 1933 opererer seks L-188 Electra fraktfly og en DHC-8 og har en omsetning på 145 millioner og 135 medarbeidere.

Kompetanse og opplæring er et prioritert område for oss og vi søker i den anledning etter:

UNDERVISNINGSLEDER

Tidligere arbeidstiltre

Stillingsleder har gått over i annet

etterfølger for snarlig

FLYTEKNIKERE

Flyteknikere med ICAO type II sertifikat. Praksis, eventuelt sertifikat på MD-80/DC-9 er en fordel. Arbeidet foregår på skift. Lønn etter regulativ.

Nærmere opplysninger på telefon 67 59 76

Stille

AIR HELIKOPTER



moderne helikopter Bringeland. Selvfører luftambulanser, Bergen og tjenesten for frakten er på landskapsaktive. Fyrke teknisk / operer følgende pers



Norwegian Air Shuttle AS har i 3 år drevet kontraktflyvning for ruteselskaper, i hovedsak for Braathens SAFE AS. Vi har en omsetning på ca. 100 mill. kr. og er 80 medarbeidere, med base i Oslo, Stavanger, Bergen og Trondheim.

Vi søker medarbeidere til følgende stillinger:

TEKNIKERE

Arbeidsområder: Koordinering, Fokke, Kvalitet, I.C.A.

Air Stord AS har hovedbase på Stord Lufthavn, drivflyruter Stord - Oslo og Skien - Bergen, og charterflyvning over hele Europa, og har pr. dato 38 tilsette. Våren 1996 skal fabrikknye fly fra Daimler-Benz Aerospace/Dornier takast inn, for bruk på rutene, og på charter. Frå 31.12. 1995 er selskapet eit 100% eidd dotterselskap av Amundsen Holding AS, Rubbestadneset.

For vedlikehold av våre nye Dornier 328 søker me

FLYTEKNIKARAR

med ICAO type II sertifikat for snarleg tilsetjing. Erfaring med Dornier 328 er fordel.



Ørland hovedflystasjon er lokalisert i Ørland kommune og er en av landets mest aktive flystasjoner. Flystasjonen er ved 338-skvadronen en del av NATO's utrykningsstyrke med kapasitet for deltakelse i internasjonale fredsskapende operasjoner. Flystasjonen er plassert i en aktiv og naturkjønn kommune med mange kulturelle aktiviteter og en stolt historie.

LEDIGE STILLINGER VED ØRLAND HOVEDFLYSTASJON

Flyteknisk befal Ørland



Immediately Required LICENSED ENGINEERS

B737 300/400/500

For well paid Scandinavian Heavy Maintenance Contract

Candidates must be: A&C, A&P or ICAO II with Rating or Approval

LICENSED ENGINEERS

6 months Mediterranean

B737 200/300 - JT8/CFM 56-3

A320/CFM 56-5 RJ70/LF507

CAA A&C LWTR with Ratings/Approvals. CAA Multi 'X' (Elec & Instruments minimum)

Candidates must have cover on at least two of the above aircraft types.

Please Contact: Brian Barker

Airline Maintenance Resources Limited

Telephone: +44 (0) 1799 531141 Fax: +44 (0) 1799 531109



HELIKOPTER SERVICE

Postboks 504, 4055 Stavanger Lufthavn. Søkningen merkes Komponentavioniker.

inger fås ved henvendelse til gruppeleder on 51 65 91 26, eller til produksjonssjef ærheim, telefon 51 65 91 22.

Widerøe's Fly og i Twin-OTe 37 flyplasser i ansatte med a Leknes, Stokn

FLYSELSKAP

Rygge hovedflystasjon er en av Luftforsvarets tre hovedflystasjoner med sentral beliggenhet 7 km. syd for Moss i Østfold. Flystasjonen har blant annet tre operative flyskvadroner. To jagerflyskvadroner med henholdsvis jagerflyene F-16 og F-5, en helikopterflyskvadron med Bell 412 SP og en flyskvadron med Jet Falcon DA 20.

LEDIGE STILLINGER SOM FLYTEKNIKERE VED RYGGE HOVEDFLYSTASJON

Ytterligere informasjon om stillingen fås ved henvendelse til skoleavdelingen, v/Kjell Hamre tlf. 75 51 35 61. Søknad sendes Personalavdelingen innen 15.01.96.

Widerøe

Widerøes Flyveselskap A/S Personalavd., Boks 247, 8001 Bodø. Tlf. 75 51 35 00

- Arbeidsområder:
- Utføre tilrettelegging
- Tilrettelegging
- Undervisning
- Undervisning
- Utarbeidelse

- Faglige og tekniske krav:
- Ingeniør/faglig
- Gode engelske
- 3-5 års erfaring
- Erfaring i bransjen
- Kvalifikasjon
- Evne til å skaffe gode holdninger
- Team-orientert, men også kunne jobbe systematisk

Arbeidstiden er 37,5 timer normalt på dagtid, og foregår når flyene er tilgjengelig, normalt på natter. Spørsmål vedrørende stillingen rettes til Tom A. Søknad med oversikt over utdanning og arbeidserfaring sendes til: Personalavdeling, OSIR-T, Snarøveien 57, 1310 Innherred. Innleveringsfrist: 22. februar 1996.



Braathens SAFE A/S er Norges største flyselskap. I 1994 flyet vi mer enn 4,4 millioner passasjerer. Vår filosofi er service, kvalitet, lønnsomhet og effektivitet. Totalt er vi ca. 3.100 medarbeidere. Etter en kapitalutvidelse på omlag 400 millioner kroner er selskapet nå notert på Oslo Børs hovedliste. Braathens SAFEs flyflåte består av 24 Boeing 737. Vi har daglig 250 avganger og flyr til 18 reisemål inklusive Longyearbyen, Billund, Murnansk, London, Newcastle, Alicante og Malaga. Selskapets tekniske divisjon, ved Stavanger Lufthavn, Sola, er en moderne vedlikeholdsbasis. Her utfører vi vedlikehold og service av andre selskapers fly i tillegg til vår egen flyflåte. Teknisk Divisjon har 15 forskjellige spesialverktøyer og beskjeftiger vel 650 ansatte.

BRAATHENS SAFE

Nr. 1 i Norge



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 SAFE 
ADDS UP TO 737

Skiftarbeid etter 60 år?

Den store veksten i flytrafikken de siste 20 årene, med tilsvarende økning i antall ansatte, gjør at vi om få år får et problem som vi allerede nå må søke en løsning på. Det gjelder i første rekke de ansatte på linjestasjonene, hvor vi fra nå av og utover får et stadig økende antall eldre arbeidstakere, som ikke har noe alternativ til skiftarbeid. De fleste er vel enige i at å arbeide skift blir tyngre jo eldre man blir – og det er også foretatt undersøkelser som slår fast at skiftarbeidere gjennomsnittlig har en levealder som ligger 7–8 år lavere enn andre yrkesgrupper.

Det er jo ikke bare det å være oppe om natten som er et problem. I tillegg er det en rekke stressfaktorer som bidrar til at en skiftarbeider i dette yrket som er 40–50 år i dag, ser små muligheter til å fortsette med dette til en er 67 år. Noen vil kanskje spørre hva som gjør det så mye verre for en flytekniker å jobbe om natten enn for andre yrker. Skiftarbeid er ikke sunt i noen yrker, men i motsetning til å passe samme

maskinen hver natt i en fabrikk, er det vi driver med mer stressende på grunn av uforutsigbarheten. Vi vet ikke hva nattens arbeid blir før flyene har landet. Ting må hele tiden vurderes underveis, problemer som dukker opp må forsøkes løst mer eller mindre "på sparket". Man må forsøke etter beste evne å takle mangel på deler og verktøy, vurdere luftdyktighet, føre loggbøker og legge inn på data – alt mens klokken går og kroppen blir tyngre og tyngre. Innimellom skal vi dra på tunge heatere, legge på anti-ice osv. osv. Dette er for så vidt greit nok, men ikke til man når dagens pensjonsalder på 67 år.

Hva skal vi så gjøre med det? Det er, etter mitt syn, to alternativer. Det ene er at forholdene legges til rette, slik at folk får anledning til å gå over på dagarbeid etter fylte 60 år. I dagens samfunn med PC og telefax, burde en god del kontorarbeid kunne legges utenfor hovedbase. Enkelte komponent reparasjonsarbeider kunne, også, med små investeringer, bli utført på

linjestasjonene. En annen mulighet er at skiftarbeidere får mulighet til å gå av med full pensjon ved fylte 62 år; eventuelt fortidspensjonering fra man er 60 år.

Ikke spør hvem som skal dekke kostnadene. For det første er det små grupper det dreier seg om, og ikke de helt store beløpene. For det andre, det finnes også kostnader slik det er i dag; kostnader den enkelte arbeidstaker betaler i form av ødelagt helse, som i sin tur koster både arbeidsgiver og staten det de er mest opptatt av: Penger. Som jeg forstår, arbeider NFO mye i forskjellige sammenhenger med å sikre fremtiden for yrket og for kommende flyteknikere. Nå er tiden inne til å slå et slag for de som tross alt har betalt kontingenten sin gjennom en liten mannsalder. Det burde være NFO's viktigste oppgave i tiden fremover.

Halvar Stensen
Braathens SAFE, Værnes



a.s Kilco

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

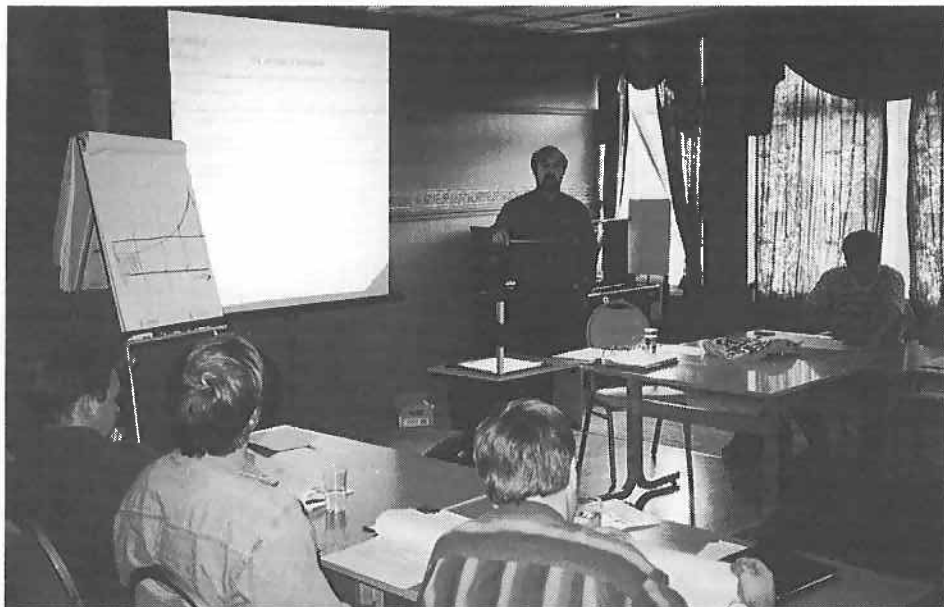


KILFROST - produktene

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



NFO tillitsmannskurs i Sandnes



Kjell Paulsen underviser i alt om pensjon

4. oktober var det dags for et nytt kurs for tillitsvalgte i NFO. Torstein Vikøren, formann i Studientvalget (SU), kunne ønske 20 elever velkommen til årets tillitsmannskurs. Nytt i år var at all undervisning ble foretatt med egne ressurser. Tidligere har vi leid inn eksterne krefter. Dette har vært en dyr løsning. I år sparte vi kr 50.000,- på å gjøre dette selv.

- Dag 1 -

Først ut var INFO-redaktøren med et tilbakeblikk på NFO's historie. Det var en trang, men optimistisk fødsel for Autoriserte Flymekanikers Forening i desember 1938 på Gressholmen utenfor Oslo. Senere ble navnet endret til Norsk Flytekniker Organisasjon. NFO's historie er historien om entusiaster, motgang, søken etter organisasjonsform og en kamp for å få etablert seg som selvstendig organisasjon. Det er viktig med røtter, og vi teknikere har mye å takke enkeltpersoner og ildsjeler – for at vi i dag står som en egen selvstendig organisasjon med egen Hoved- og egen tariffavtale. Lønnsmessig har vi nok sakkett akterut i forhold til andre grupper innen luftfarten. Se tabell.

DNL's personal- og lønnsliste april 1940

Andersen, Alf Sigurd	Mekaniker	kr 4.560,- pr år
Andersen, Trygve Kittel	Hjelppearb.	kr 3.507,57 pr. år
Andersen, Ragnhild Hansine	Rengj.pike	kr 30,- 1 mnd.
Aubert, Caspar	Kontormann	kr 1.800,- pr. år
Bakke, Ivar Gunnar	Hjelppegutt	kr 456,- 1/2 år
Balchen, Bernt	Inspektør	kr 18.000,- pr. år
Biong, Reidar	Flyver	kr 5.400,- pr. år
Bjørnebye, Erik Johnsson	Radiotelegrafist	kr 3.500,- pr. år
Bjørneby, Halvor	Flyver	kr 6.000,- pr. år
Borgemyr, M	Boy	kr. 304,33 3 mnd.

Bossum, Eilert Anker	Kontormann	kr. 1.000,- 4 mnd.
Brandt, Ole Kristian	Ingeniør	kr. 12.000,- pr. år
Bratland, Konrad	Bagasjeekspeditor	kr 1.605,- 10 mnd.
Bredal, Sverre August	Flyveleder	kr. 1.800,- 4 1/2 mnd.
Bråthen, Ove Adler	Mekaniker/teleg.	kr. 3.734,76 pr. år
Bye, Hans	Løytnant	kr. 522,67 1 mnd.
Bye, Arne Holen	Hjelppegutt	kr. 1.447,50 7 mnd.
Bye, Kaare	Lagerbetjent	kr. 3.521,56 pr. år
Dahl, Heige	Flyver	kr. 4.650,- pr. år
Dehl, Sophus E	Hovedrevisor	kr 4.066,68 4 mnd.
Dunworth, Ludwig W. F.	Distriktsjef	kr. 2.475,- 4 1/2 mnd.
Didriksen, Ivar Bjørn	Visergutt	kr 648,- 8 mnd.
Engelbreten, Odd Sverre	Volontør	kr. 1588,- pr. år
Fidjeland, Olav Bjarne	Hjelppearbeider	kr. 2.245,82 8 mnd.
Fischer, Fredrik W	Ekspeditor	kr. 1.515,- 5 mnd.
Frodesen, Alfred	Båtfører	kr 3.640,- pr. år
Furre, Wilhelm, Ingolf	Hjelpmekaniker	—
Gjems, Andreas	Hovedrevisor	kr. 4.000,- 8 mnd
Grinde, Birger	Flyver	kr 4.050,- 9 mnd.
Grønkar, Olav Torleif	Løpegutt	kr 159,- 2 mnd.
Gundersen, Inger Johanne	Rengjøringspike	kr. 410,20 3 mnd.
Gunnestad, Alf	Flyver	kr. 1.225,- 3 1/2 mnd.
Habostad, Arne	Assistent	kr. 650,- 4 1/2 mnd.
Halvorsen, Gunnar Arthur	Hjelppearbeider	kr. 1.664,33 7 mnd.
Hannisdahl, Birger	Læge	kr 800,- 8 mnd.
Hannås, Einar	Boy	kr. 370,27 5 mnd.
Hansen, Rolf Erling	Læregutt	kr 2.307,03 pr. år
Harr, Carsten Bjarne	Stasjonssjef	kr. 1.933,33 5 mnd.
Hauland, Berit	Kontordame	kr. 3.780,- pr. år
Hessbak, Erna Violante	Kontordame	kr. 2.565,- pr. år
Hjorth-Jensen, Einar	Kontormann	kr 1.440,- 1/2 år
Holtmon, Olav	Trafikkdirektør	—
Husabø, Arne	Mekaniker	kr 4.200,74 pr. år
Indrebø, Adolf	Generaldirektør	—
Iversen, Bjarne	Hjelppearbeider	kr. 2.341,46 pr. år
Iversen, Thorleif Hilmar	Verktøymaker	kr 4.560,- pr. år
Jacobsen, Leif Treu	Radiotelegrafist	kr. 1.453,33 6 1/2 mnd.

Jansen, Hans Schjelderup

Jansson, Lennart

Jensen, Lilly

Johannessen, Alf. G.J.

Johannessen, Nora

Johnson, Erik Gerhard

Jordan, Finn Normann

Jordan, Walther Asbj.

Hjelppearbeider

Trafikkass.

Kontordame

Hjelpmekaniker

Kontordame

Hjelpmekaniker

Hjelppegutt

Hjelppegutt

kr. 1.842,29 7 1/2 mnd.

kr. 4.818,- pr. år

kr. 1.170,38 4 mnd.

kr. 2.500,- pr. år

kr. 3.646,46 pr. år

kr. 1.161,70 1/2 år

kr. 983,59 7 mnd.

Torstein Vikøren orienterte om vår internasjonale organisasjon Aircraft Engineers International (AEI), hvordan organisasjonen var bygget opp, og om det arbeid AEI gjør for å fremme våre synspunkter i internasjonale fora. Vi kan sitte og mene hva vi vil hjemme, men beslutningene om vår fremtid taes ute. Det er ikke ubetydelige midler NFO bruker på AEI. Til gjengjeld får vi innflytelse. Spesielt viktig er arbeidet AEI utfører i forbindelse med utarbeidelse av de ny JAR bestemmelsene i Europa. AEI begynner nå å bli "recognized" eller offisielt akseptert som flyteknikernes organisasjon i Europa. Det gjenstår mye, men vi er på rett vei. Det har vært stor fremgang for AEI de siste to årene.

Etter lunsj tok vår mangeårige formann og veteran i NFO, Rolf Dybwad, oss med på en runde vedrørende forhandlingstaktikk og psykologi. Vi fikk arbeidsoppgaver i kommunikasjon, i det å lytte, observere, og å forstå kroppsspråket, lett ispedd eksempler fra virkeligheten. Lærerikt og med engasjerte elever. Forhandlinger er ikke så avskrekkende som mange tror. Nøkkelen til et godt resultat er solide kunnskaper, samt åpenhet og ærlighet i forhandlingene. Bløff hører ikke hjemme i NFO.

- Dag 2 -

Hele neste dag var viet pensjonsordninger. Få, om noen, hverken på arbeidsgiver- eller arbeidstakersiden, sitter inne med så mye kunnskap om dette som Kjell Paulsen. Vi fikk en meget grundig orientering om Folketrygden, tjenestepensjonsordningen og Avtale Festet Pensjon (AFP). Dette er jo et svært omfattende tema, og det er ikke mulig å få dekket det fullt ut i dette innlegget. Jeg tar derfor med kun noen "high lights" som alle bør ha kjennskap til. Kjell har laget et eget hefte på 52 sider med diverse regneksempler etc. Ta kontakt med NFO-kontoret hvis du ønsker ytterligere informasjon.

Pensjonsalderen i Norge er 70 år, med mulighet til å gå av ved fylte 67. Du har ikke krav på å få stå i jobben til fylte 70 år. Dette må avtales med arbeidsgiver i hvert enkelt tilfelle. Hvis dette er OK, gjelder en rekke regler vedrørende størrelsen på inntekt og reduksjon i Folketrygden.

I 1994 var det 3.500 AFP pensjonister i Norge. 450.000 ansatte i det private næringslivet hadde egne tjenestepensjonsordninger, mens 100% av de statlig ansatte hadde egen tjenestepensjon. Folketrygden var i utgangspunktet kun ment opprettet for alderspensjon. Siden har politikerne stukket sugerøret ned i kassen til andre gode formål.

Tjenestepensjon er en tilleggspensjon som er opprettet innenfor enkelte private bedrifter, samt for alle innen staten. Eienomsretten til opptjent tjenestepensjon ligger hos den enkelte. Premien innbetales i prosent av lønnen. Overtid inngår ikke i beregningsgrunnlaget for tjenestepensjon, mens den gjør det i Folketrygden. Skifttillegg inngår normalt heller ikke i beregningsgrunnlaget for tjenestepensjon. Se skisse.

Tjenestepensjon

Komponenter inngår i beregn. samt nivå på utbetaling av tjenestepensjon basert på avtaler mellom fylkeskapene og forsikringselskapene.

	SAS	BU	WF	FOF
Pensjonsnivå:	70%	60%	65%	60%
Ant. opptjeningsår.	37	30	30	30
Inngår faste tillegg.?	Ja	Ja	Ja	Ja
Inngår skifttillegg.?	Ja	Nei	Nei	Nei

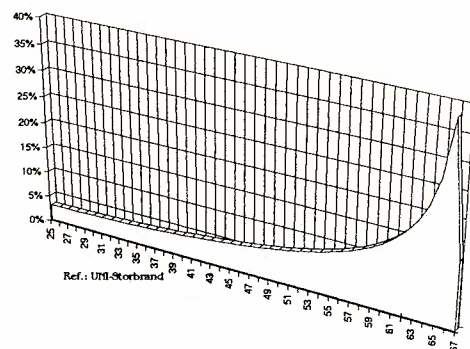
NB!! Det er lønnen i sluttåret som legges til grunn for størrelsen på din tjenestepensjon. Det betyr at hvis du har jobbet skift i alle år men går over på dagtid det siste året, så vil du få en betydelig reduksjon i din tjenestepensjon. Det er ikke uvanlig at ledere i industrien øker sin egen lønn det siste året, for å få en større tjenestepensjon.

Fra 20 - 30% av innbetalingen til tjenestepensjonsordningen skjer fra 65 til 67 år. Det betyr at hvis du ønsker å gå av på AFP ved fylte 64 år, så kan du risikere å få redusert din tjenestepensjon med 20 - 30%. Noen bedrifter dekker opp for dette tapet, andre ikke.

Innbetalingen til tjenestepensjon er ikke lineær. Hvis man må ha 40 års opptjeningsstid, men slutter etter 20 år, så får du ikke overført 50% av full opptjening, men kanskje kun nærmere 20%. Hvis du derfor bytter arbeidsgiver ofte, vil du i verste fall ikke få noe tjenestepensjon i det hele tatt. Hvis du bytter arbeidsgiver, bør du sikre deg at du får gjennomgående opptjening; det vil si at du får med deg opptjeningsår og sum inn i ordningen til din nye

arbeidsgiver. Se skisse.

Premieinnbetaling i prosent av lønn



Forutsetning: Lønnsstigning 6% pr. år. Inntekt kr. 200.000,-. Innmeldt i ordningen 25 år gammel.

Lund-utredningen NOU - 1994-2. Fra arbeid til pensjon.

Det er flere offentlige utvalg i gang med å se på trygdeordningene. Felles for dem alle er at de reduserer ytelsene som er gjeldende nå. Gjennomsnittspensjonsalder i Folketrygden er i dag 61 år. Dette er ikke ordningen dimensjonert for. Det er et problem at uføretrygden blir misbrukt til å dekke opp for skjult arbeidsledighet. Lund-utvalget har blant annet disse for-

● RÆLINGEN ● SKEDSMO ● FET ● SØRUM ● ENEBAKK

På jakt etter bolig? KONTAKT OSS!

- Vi har alltid stort utvalg av nye og brukte boliger, fra to roms leiligheter til eneboliger - i fem kommuner.
- Vi har den beste ekspertisen og den lengste erfaringen med boliger i borettslag. Snart utvider vi virksomheten til generell eiendomsmegling for å møte dine behov.
- Ring eller stikk innom for nærmere informasjon om våre boligtilbud. Se også vår boligannonse i Romerikes Blad hver torsdag



**Romerike
Boligbyggelag**



Postboks 323 ● 2001 Lillestrøm
Gateadresse: Brøtergata 1



63 89 28 20

All eiendomshandel under ett tak

slagene i sine anbefalinger til Regjeringen:

Folketrygdens utvikling fra 1967

Noen HI-LIGHT:

Innføring av folketrygden - pensjonsalder 70 år. Lineær opptjening av pens.poeng - max 7 poeng.							
	Sært tillegg - sikrer minstepensjon.						
		Max pensjonspoeng 8,33 (lineær opptj til 8G - 1/3 fra 8 til 12G)					
			Syke-, yrkesskade og arbeidsledighetstrygd tas fra folketrygden				
				Pensjonsalder gjøres fleksibel fra 67 år.			
					Full lønn under sykdom.		
						Støtteordn. til skilte og separerte.	
							*Innføring av omsorgspoeng (3G)
							*Lineær opptjening til 6G deretter 1/3 opptj til 12G (max 7 poeng)
							*Beregning av tilleggsspensjon endres fra 45% til 42%
1967	1969	1970	1971	1973	1978	1981	1992

Lavere pensjon – større fleksibilitet. Heri muligheten til å gå av tidligere, mot en reduksjon i pensjonsytelsene. Hvis du går av ved 65 år får du 38/40 av full pensjon.

Du får bonus hvis du fortsetter å arbeide til 69 år. Du får 44/40 av full pensjon.

Innskjerping av skattereglene for pensjonister.

85 årsregelen for offentlig ansatte. Dvs. alder + opptjeningsår gjør at enkelte kan gå av 3 år før i statlige virksomheter.

Hylland-utredningen. NOU 1994:6. Private pensjonsordninger

Det er en forutsetning at private pensjonsordninger ikke skal samordnes mot Folketrygden.

Pensjonssparing skal behandles skattemessig gunstig.

Det skal være mulig å reservere seg for deltagelse i tjenstepensjonsordninger, mot kompensasjon i lønn.

Ektefeller skal dele opptjeningsrettigheter.

Lineær opptjeningsprofil skal gjøres obligatorisk.

Fleksibel pensjonsalder (65 – 70 år)

Både Lund og Hylland utredningene er anbefalinger. **Stortingsmelding nr. 35 1994–95** har adoptert noen av forslagene, mens andre fremdeles ligger på holding. Blant forslagene i Stortingsmeldingen finner vi:

Regjeringen vil opprettholde pensjonsalderen, men legge tilrette for økt fleksibilitet. AFP ordningen videreføres.

Forslaget om delt opptjening for ektefeller blir ikke gjennomført.

Skattebyrdene for pensjonister vil gradvis bli økt.

Obligatorisk overgang til lineær innbetaling for tjenstepensjonsordninger.

Det ligger et anseelig antall endringsforslag i Stortingsmelding 35. Det vil gå for langt å komme inn på alle. Flere av endringene vil ha stor betydning for vårt liv som pensjonister. De fleste av forslagene går i vår disfavør.

– Dag 3 –

Så var det Rolf Dybwad's tur igjen. Temaet var avtaleverket. Vi fikk en gjennom-



20 interesserte elever følger nøye med

Blir Gardermoen din nye arbeidsplass - så er Romerike ditt nye bosted!

Det kan være billigere å bygge nytt hus enn du tror. Be om vår nye huskatalog med 68 sider, nye spennende hustyper. Ring og be om katalog og prisliste

BO-LI-BYGG ^a_s

Gamle Gardermovei 3,
2051 Jessheim
Tlf.: 63 97 11 01
Faks: 63 97 45 16

Forhandler av
Horten Hus

Vi kan også tilby noen
byggeklare tomter på
Romerike



Bergen:	55 90 02 75	Oslo:	67 97 21 40
Drammen:	32 87 79 57	Otta:	61 23 08 23
Gjøvik:	61 17 39 59	Porsgrunn:	35 55 99 66
Hamar:	62 53 05 50	Sortland:	76 12 81 19
Hønefoss:	32 12 44 55	Steinkjer:	74 16 99 33
Jessheim:	63 97 11 01	Trondheim:	72 88 00 64
Lillehammer:	61 25 49 21	Tjønsberg:	33 32 14 44
Lørenskog:	67 97 21 40	Ås:	64 94 38 30



gang av lov om arbeidstvister. Lov om lønnsnemnd, Ferieloven, Arbeidsmiljøloven, NFO's vedtekter, Hovedavtalen og tariffavtalen. De tillitsvalgte skal yte service til sine medlemmer, og må ha et høyt kunnskapsnivå. NFO har samlet våre vedtekter og avtaler i svartboka, eller NFO-ringpermen. Denne blir stadig revidert. Følg opp revisjonene og sett deg inn i gjeldene avtaler.

Sistemann ut var Gunnar Johnsen, vår formann i Teknisk Utvalg (TU). Gunnar holdt en interessant orientering om utviklingen i JAR-systemet. Han tok for seg JAR 145 Maintenance Organisations, JAR 65 Certifying Staff og de nye JAR147 om Maintenance Training.

Han var også innom Reform -94. Vi ser en dreining mot større timeantall og vektlegging på samfunnsfag, mens LV og JAR-bestemmelsene krever mer fagkunnskap. Her står vi oppe i et uløst problem. Bedriftene håper at elevene skal kunne

forlate skoleverket med et fagbrev i hånden. Dette vil spare bedriftene for store utgifter. For å få dette til må elevene ha praksis og jobbtrening hos bedriftene. Dette har vist seg vanskelig å få til. Flyselskapene vil gjerne ha ferdige fagarbeidere, men ikke være behjelpelig med at elevene får praksis for å kunne fullføre fagbrevet. Det vil også bli viktig at skolene blir JAR 147 godkjent. Dette for at norske flymekanikere også skal kunne ha mulighet til å søke seg jobb utenfor landets grenser. Har du opplæring fra en JAR 147 skole, vil du kunne få jobb ute. Har du ikke. Glem det.

Kravet til Continuation Training er så vagt formulert at det ikke fungerer i praksis. En klarere definisjon motarbeides av industrien, da det koster penger.

Vi fikk en grundig orientering om hvordan de nye JAR-bestemmelsene blir utarbeidet, og hvordan vi i NFO gjennom vår internasjonale organisasjon AEI arbeider

for å fremme våre syn på JAR-bestemmelsene. Vi er representert i JAA Joint Maintenance Committee/Board. Det er her man lager og justerer de tekniske JAR-bestemmelsene. I tillegg utveksler vi synspunkter i kontaktmøter med luftfartsmyndighetene. Vi har et godt og tillitsfullt samarbeid med LV. De endringene vi nå ser konturene av innenfor de tekniske JAR-bestemmelsene, blir med noen få unntak ikke noen revolusjon for oss. I tillegg går prosessen svært langsomt.

Summa summarum: Nok et vellykket tillitsmannskurs er avholdt i NFO regi. Det sosiale ved slike arrangementer er også viktig. Vi var flyteknikere fra Hamnerfest i nord til Stavanger i sør, fra tungt vedlikehold og lett vedlikehold. Mange artige historier ble utvekslet i baren. (Eller på nachspielet på rom 214) Hverdagene våre er tildels svært forskjellige. I NFO jobber vi sammen og trekker lasset i lag.

Knut Grønkar



Romerike bygger opp kompetansen med sikte på arbeidsplasser innen luftfart

30. januar til 1. februar i år ble det i Leto-hallen på Øvre Romerike arrangert utdanningsmesse. Luftfarten var bredt representert med utstillere fra alle de store flyselskapene, fra flyfaglinjene på Sogn og Skedsmo Videregående og Flyselskapenes Landsforening. FL var sammenholdene og koordinerende. Alle var gått sammen om en felles stor stand. Den desidert største i hele hallen. Busslast etter busslast med ungdommer var innom utstillingen de tre dagene den varte. Da INFO-redaktøren besøkte utstillingen var det et jevnt sig av folk innom. Arrangørene regnet med rundt 3.000 besøkende skoleelever på de tre dagene.

Det vil bli et stort behov for ny arbeidskraft på Gardermoen. I en større utredning utarbeidet for Arbeidsmarkedetaten på Jessheim, Ullensaker Kommune og Akershus Fylkeskommune, estimerer man at antall arbeidsplasser på Gardermoen vil totalt sett ligge på rundt 12.000; eller som en middels stor norsk by. SAS regner med at mellom 10-15% av deres ansatte ikke følger med til Gardermoen. I tillegg regner SAS med at deres bemanning må økes med mellom 10-15%. Det betyr en nyrekruttering på mellom 20-30%. Braathens SAFE sier at de vil være overtallige innenfor alle personellkategorier når de flytter til Gardermoen. Med andre ord; ingen nye arbeidsplasser i Braathens SAFE på Gardermoen.

Uansett vil Gardermoen bli en av de største arbeidsplassene i landet, som Kastrup er det i Danmark. Ungdommen på Romerike går lyse tider i møte.

Knut Grønscar



Terje Lübeck i NHO/FL koordinerte flyselskapenes stand på messen



3.000 ungdomsskoleelever var innom messen



Send meg **INFO!**

Navn:

Adresse:

Flyselskap:

Nytt fra Fred. Olsen

Fremtiden

Det er for tiden store forandringer på gang i FOF. Styret har kommet med krav til omorganisering av selskapet, og det har vært leid inn en uavhengig konsulent til å se på mulige nye måter å drive på. Flytting til Gardermoen med de investeringer det krever er for tiden helt utelukket. Resultatet av dette er at teknisk avdeling kan bli noe bort imot utradert.

Alle større ettersyn, samt komponentoverhaling og reparasjoner skal settes ut til andre selskap. Det vi selv skal gjøre er linjevedlikehold og snag. Ledelsen er tydeligvis innstilt på å legge ned, eller redusere alt som er av bakverksteder, ikke engang hangar er det for øyeblikket tenkt at vi skal ha i Norge. Dette fører til en stor oppgradering av utestasjonene, og det skal satses på inntil tre utestasjoner med helkontinuerlig skift. I tillegg skal vi ha en støttegruppe bestående av spesialister som skal reise rundt og assistere stasjonene ved større snag, samt ved C-sjekker. Lageret skal «desentraliseres»; hva det i praksis vil bety vet vi foreløpig ikke men det skal bli spennende å se. Dette fører til at vi etter omorganiseringen vil være ca. 25 for mange på teknisk. Disse 25 vil bli sagt opp. Det eneste positive i denne forbindelsen er at markedet for flyteknisk personell for tiden er meget bra, sett fra vår side. Vi setter derfor vår lit til at SAS vil ta inn en del av disse, da det er snakk om mange svært dyktige personer innenfor sine respektive fag. Når det gjelder oppsigelser så er vi i NFO stort sett blitt spart, da det for det meste er autoriserte flyteknikere som selskapet skal beholde for «fremtiden». Sett fra foreningenes side, så er det gjort en svært dårlig jobb fra ledelsens side når det gjelder planleggingen av den nye organisasjonen, og de typer problemer dette kommer til å føre med seg. Dette både med hensyn til å sette bort vedlikehold eksternt, men også når det gjelder vår egen del av driften.

Et annet problem selskapet kan komme opp i, er at de autoriserte kan forsvinne hvis de ikke føler at det ledelsen legger opp til er teknisk forsvarlig. De bør ikke se bort fra dette, da arbeidsmarkedet som før nevnt er svært bra for tiden, både i og utenfor vår bransje. Det er jo ingen hemmelighet at mange godt kan tenke seg jobber som ikke er flyrelatert, og flyteknikere er jo kvalifisert for mange typer

servicejobber. Disse dystre spådommer til tross, så er vel de fleste innstilt på å gjøre sitt beste for at selskapet skal komme seg ut av krisen, og kunne bygge seg opp for å klare seg også i fremtiden; det er tross alt snakk om et over 60 år gammelt selskap.

Arbeidssituasjonen på Fornebu

For tiden har vi en Electra, LN-FOH, liggende på en D-sjekk, med en del tilleggsarbeider på sideroret, samt strukturinspeksjoner. Samtidig har vi en jet Falcon fra Luftforsvaret inne til ettersyn med understellsbytte, og en del To'er. Innimelom kommer det som vanlig en del mindre sjekker og uforutsette ting som motor og propellerskift. LN-ILS, som vi opererer for LV, er for tiden inne til en 400 timers inspeksjon, noe som er ventet å ta en uke. Fremover den tiden som eventuelt er igjen på Fornebu, vil vi stort sett ha mindre ettersyn. Bakverkstedene, derimot, har som vanlig hendene fulle, og vil vel ha det så lenge vi er så heldige å få beholde dem.

Fred. Olsen og Sterling

Dette er vel gammelt nytt nå, men Fred. Olsen selskapene, A/S Bonheur og A/S Ganger Rolf, har kjøpt 90 % av aksjene til det danske charterselskapet Sterling European Airlines. Sterling har ført videre aktiviteter fra det tidligere konkursrammede Sterling Airways, og driver i dag hovedsakelig passasjerchartertrafikk. Selskapet opererer seks passasjerfly og besitter kompetanse for operasjon av Boeing B-727, en flytype som er aktuell også som fraktfly. Forventet omsetning var i 1995 380 mill. DKK. Sterling vil nå sammen med Fred. Olsens Flyselskap også satse i det ekspanderende flyfraktmarkedet. Her har jo FOF kompetanse og lang erfaring.

Sterling har i dag sin base på Kastrup, noe som er gunstig i forhold til markedet. De kjøper for tiden mesteparten av vedlikeholdet sitt hos Pemco på Kastrup. Det er meningen at en samarbeidsavtale skal lages mellom Sterling og FOF. Fredrik Hirsch, administrerende direktør i Fred. Olsens Flyselskap, blir styreformann i Sterling. Den tidligere eiergruppen, som vil eie de resterende 10%, vil bli i sine stillinger i ledelsen med Lars O. Svenheim som administrerende direktør.

Utestasjonene

Som nevnt så mange ganger før, er vår hovedkunde DHL svært raske til å gjøre ruteforandringer, og dette fører til store problemer for oss når det gjelder det daglige vedlikeholdet av våre fly. Siden september har vi lagt ned vår utestasjon i Billund og overført den til København. Deretter har vi lagt ned stasjonen i Brussel og flyttet den til Göteborg. Nå har vi lagt ned stasjonen i Göteborg, og er for tiden i ferd med å opprette en ny stasjon i Brussel. I tillegg kan nye aktuelle stasjoner for tiden bli Frankfurt, Genève, Berlin, Budapest, og Hamburg. Oppgraderingen av utestasjonstjenesten er nå i gang, og foreløpig ser det ut til at ni mann skal arbeide skift i Brussel. Planen er at det etterhvert skal 12-15 mann ut på skift. Disse vil da sirkulere rundt på to til tre stasjoner, eventuelt arbeide på en og bli med flyene rundt i perioder, men dette er ikke helt klart foreløpig. Det er mye som skal organiseres og klargjøres i forbindelse med utestasjoner, og særlig delelagring og forsendelse, samt tilgang på hangar og tyngre utstyr kan fort by på problemer.

O.P. Syvertsen



Snag killer på jobb

SAS Commuter-kontrakt



Widerøe har utvidet sitt tekniske vedlikehold til å omfatte Twin Otter, Dash-7 og 8, samt F-50.

Like før jul var det klart for signering av vedlikeholdskontrakt med SAS Commuter. Dette innebærer at Widerøe skal utføre C-ettersyn på Fokker 50 (22 fly). Kontrakten har en løpetid på 3 år, og for 1996 er det planlagt 11 ettersyn. SAS Commuter skal gi oss melding to måneder før ettersynet ønskes utført, slik at vi får rimelig tid til å planlegge jobben. Alle ettersynene skal utføres i helgene (på 48 timer), og har en arbeidsmengde i snitt på 510 timer.

Da kontrakten var på plass, ble det klart at det første flyet skulle komme 6. januar. Det ble en hektisk aktivitet på teknisk avdeling for å få alt klart, og romjulen '95 og første uken i år ble flittig brukt til å sette oss i stand til dette. Til nå har vi tatt unna fire fly. Etter forholdene har det gått ganske greit, men det vil nok bli enda bedre når alle blir bedre kjent med maskinen. Vi har 9 teknikere som har sertifikat

på F-50, og de øvrige som kommer i befatning med denne flytypen har fått, eller skal få, intro-kurs.

NFO avd. Widerøe har vært en aktiv pådriver overfor teknisk ledelse for å få tilført mer arbeid. Dette fordi en del av arbeidsplassene våre har vært i fare; dette som et resultat av at man har gått over til kun en flytype. Vi var derfor veldig fornøyd da kontrakten med SAS Commuter var vel i havn, da dette faktisk utgjør 5 årsverk i hangaren. Ikke alle var like glade for dette, og det kom en del kritikk fra enkelte medlemmer som mente at de hadde nok helgearbeid. I fremtiden kan det vise seg at slike jobber blir gull verd, dersom vi skulle miste noen av rutene vi i dag opererer på. Det er jo ikke lenge før kortbanenettet blir lagt ut på anbud.

Når det gjelder deler, blir det ikke lagt noe lager i Bødø. Alt av deler som trengs til

selve ettersynet blir sendt opp på forhånd, mens deler til eventuelle snag kommer AOG fra CPH. Dette har fungert ganske bra. Jeg vil også få rose SAS Commuter for planleggingen av de ettersynene som vi har hatt. Et meget bra opplegg med både dokumentasjon og inspeksjonskort.

At man har klart å få til en slik kontrakt er nok et bevis på at vi ikke er så "sidrumpa" her på "berget" allikevel. Det går faktisk an å konkurrere på pris, og ikke minst på kvalitet. Det var flere store aktører ute i Europa som la inn anbud til denne jobben. Widerøe har i ettertid fått flere henvendelser fra andre operatører av F-50, som ønsker å få utført C-ettersyn. Så kanskje man nå kan se lysere på fremtiden.

A. Edvardsen
NFO Widerøe



Nytt fra Braathens SAFE

Styret hos oss består i 1996 av tre nye navn: Kjetil Heradstveit, Jan Kr. Langebro og Petter Gramnæs. Kjetil trer inn som ny nestformann, Jan kommer inn som styremedlem og Petter som tillitsmann, Værnes. Vi ønsker de alle velkommen i styret.

Året har startet rolig med møter med bedriften angående overtidsskiftninger og ekstraarbeid. Kundearbeidet er vanskelig å takle, da kundene stadig oftere ser ut

til å ville ha sjekkene på spesielle tidspunkter, og de får det som de vil i BU. Dette er jo for så vidt bra – kunden har jo alltid rett. TEA-maskinen sto således inne fra fredag 26. – 31. januar, og ble fiks ferdig i løpet av helgen.

Problemet er imidlertid at vi skulle vært flere teknikere. Vi skal nå få inn en Boeing i 12 uker for D-sjekk. Grunnet dette er nå typekurset som var planlagt i uke 6, utsatt til i alle fall over de 12 ukene. Dette er

meget beklagelig, da man ikke får tatt inn igjen den kompetanse som blir utsatt. Det er også betenkelig i forbindelse med eventuelle vedtak om oppretting av linje to. Men med dette flyet, så må vel linje to-vedtaket være lettere å ta?

Man skal så gå til innleie av 30 personer. Vi får bare håpe at vi går med overskudd. Vi har fått en del erfaringer med innleie i forbindelse med Orion, så det går nok bra.

Vi har også begynt med forberedelser til vårens lønnsoppgjør lokalt. Dette er noe ikke bare personellet i Braathens SAFE er opptatt av. Vi får stadig spørsmål og argumenter fra utenforstående. NFO har ikke villet gå ut med tall. En av grunnene til dette er falske forhåpninger. Vi har vel allerede konstatert høylytte diskusjoner på pauserom og lignende. Folk må ikke miste gangsynet.

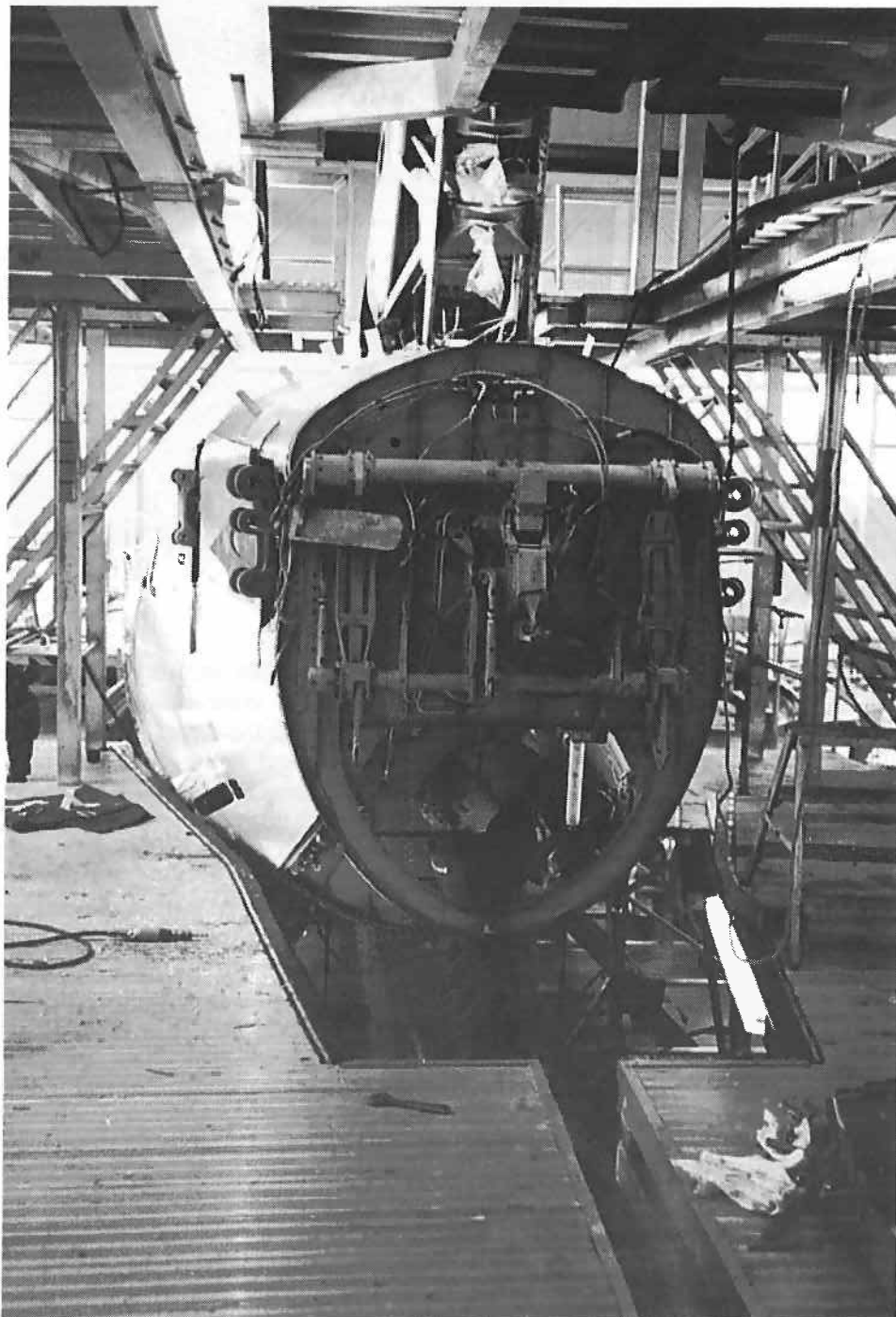
Foreningene har allerede hatt flere møter. Administrasjonen har også vært med litt og lagt frem noen tanker. Det ser ut som om våre folk slutter for å begynne i bedre betalte jobber. Dette burde være et tankeskors hvis man skal satse på linje to. Hvem vil komme til oss?

Forøvrig registrerer vi at 72-timers S-sjekken går mot færre og færre timer. Dette var vel litt imot sin hensikt? I disse dager er forøvrig Orion-prosjektet foreløpig ferdig.

De fleste synes det har vært mye god erfaring å ta med seg. Erfaring som ikke hadde vært mulig å få med seg uten Orion. Prosjektet har vært en suksess for BU. Mange er nok også glad for å være ferdig med det. Det tyngste har nok vært den lange liggetiden og delemangelen. I forbindelse med Orion hadde vi vel håpet på å bli ferdige med kompetansesertifikat arbeidsrettsaken vår, før Orionprosjektet ble avsluttet. Dette kan jo bli et kapittel for seg selv, når man tenker på arbeidsrettsrådets ideer om organisasjonsrett og frihet i arbeidslivet.

Vi gleder oss i alle fall til våren, lokalt og sentralt. Og jeg vil til slutt takke avdeling Widerøe for et flott gjennomført Representantskapsmøte i Tromsø!

Roger Handeland
NFO avd. BU



Større sjekk av bakre trykkskott på B-737

Arbeidsforhold/uro

Etter en urolig høst/vinter har forholdene stabilisert seg en del på avdeling for tungt vedlikehold (TPR-F). En avholdt spørreundersøkelse blant de ansatte brakte en god del frustrerte holdninger frem i lyset.

Et nedsatt utvalg med medlemmer fra ansatte og ledelse med nøytral formann har gjennomgått resultatet. En del konkrete saker kom frem (gamle gjengangere) og saker av en annen og alvorligere karakter. Mye dyster lesning. Utvalget har fått utvidet mandat til å fortsette arbeidet med å konkretisere og forsøke å få igangsatt arbeidet med å løse opp knutene. Inntrykket så langt er at ledelsen ser alvorlig på tingenes tilstand, og ønsker å gjøre noe med det. La oss håpe man lykkes.

Et annet problem er at så snart man på gulvet ikke orker eller er villig til å strekke arbeidstiden utover det normale, "så aksjonerer man". Man ødelegger alt både for den ene og andre. Når skal man respektere og forstå at man ikke orker å stå på hele tiden? De aller fleste har familiehensyn å ta også.

Det blir hevdet at vi fokuserer for mye på det negative og for lite på det positive. Kanskje gjør vi det. Det at vi har en jobb å gå til og at helsen er bra. Selvfølgelig skal en være takknemlig for det. Likevel er det de daglige problemene som opptar en mest. Verre er det når det synes som om ingen er villige til å løse disse, men forsterker dem med nye krav om mer effektivitet. Da tårner det seg opp en dypere og dypere frustrasjon som til slutt ender opp med at ingen orker snakk om ekstraarbeid. Fillesaker er ofte den utløsende faktor, og helt uforstående for uinnvidde personer. La oss derfor håpe at en klarer å løse disse gjengangerne. Alle er vi interesserte i å gjøre en god og effektiv jobb; det såkalte "lille ekstra".

Like frustrerende er det å høre at enkeltpersoner gjerne går over lik for å mele sine egne saker. Det gjør det ikke lettere å løse saker av felles interesse. Så tenk "Deg" om neste gang, det kan være flere som mener å ha samme krav som "Deg". Det er et uttrykk som heter **solidaritet**.

Bedriften ber den ansatte om å yte "det lille ekstra", og det gjøres stort sett svært



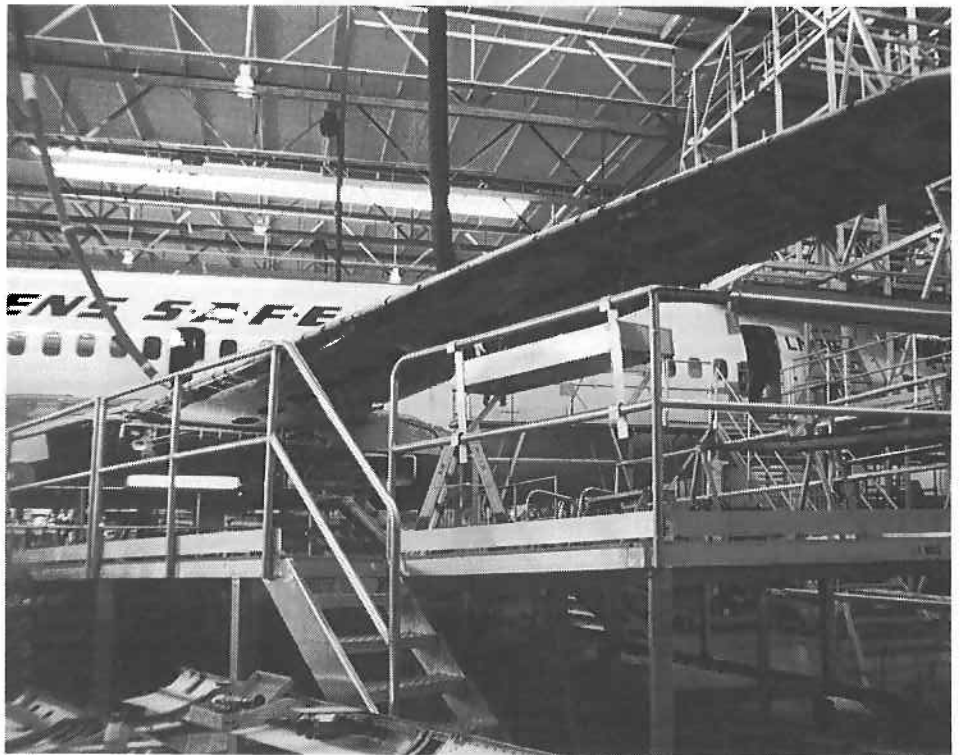
Bytte av understell på B-737. Fra venstre: Magne Olav Tveito, Bjørn Bråtveit, Roy Egeland, Anders Bergo og Gunnar Hove

ofte. Da forventer man noe igjen. Det bør vel gjenspeiles i årets lønnsoppgjør eller hva?

På den siste lørdag i januar d.å. mistet vi en god arbeidskamerat/kollega ved en tragisk ulykke. I den sammenheng har vi fått vite at Personalavdelingen/Teknisk har

støttet opp om de etterlatte fra første stund. Dette er blitt oppfattet som **meget positivt og med respekt** fra oss på gulvet. Bedriften stilte også med busser til bisettelsen for de ansatte, slik at det skulle være lett å følge. Takk skal dere ha.

Jan Kr. Langebro



D-sjekk på LN-BRL



norsk flytekniker organisasjon

Avd. Braathens SAFE, N-4050 SOLA - Tlf. 51 65 93 19, (sentral 51 65 90 00) - Fax: 51 65 94 95

Luftfartsverket
Avdeling for Luftfartsinspeksjon
v/Inge Kiedrowski
Postboks 8124 Dep.
0032 OSLO

Sola 29-11-1995

Avklaring av ansvarsforhold overfor luftfartsmyndighetene. Dette gjelder for personellkategoriene sertifisert flytekniker/sertifisert inspektør/sertifisert senior inspektør i godkjent verksted.

Svært ofte får NFO avd. Braathens S.A.F.E. henvendelser fra bekymrede medlemmer som er i tvil om de reelle ansvarsforhold for arbeid som er utført på fly i drift når det oppstår hendelser/uhell/ulykker.

I følge Kvalitetssikringsavdelingen i Braathens S.A.F.E. ligger ansvaret hos den tekniske direktøren i det godkjente verkstedet, en forklaring vi ikke kan si oss tilfreds med.

For bedre å kunne gi svar på de henvendelser vi får, har vi satt opp en del av de spørsmålsstillinger/problemkomplekser vedrørende ansvarsforhold som er relevante i denne sammenheng, og som vi ber om klare svar på.

Hvem er ansvarlig for følgende mangler:

1. Korrekt arbeid utført av fagarbeider i h.h.t. feil underlag.
Signert for av sertifisert flytekniker.
Inspisert og stemplet for av inspektør.
Til slutt Maintenance Release (M/R) utstedt av senior inspektør.
2. Feil utført arbeid av fagarbeider i h.h.t. riktig underlag, signert og inspisert for og M/R utstedt som under punkt 1.
3. Korrekt utført arbeid utført av fagarbeider i h.h.t. riktig underlag.
Signert for av sertifisert flytekniker, som ikke er godkjent til å signere for denne type arbeid.
Inspisert og stemplet for av inspektør.
Til slutt M/R utstedt av senior inspektør.
4. Som punkt 3, men her er inspektør ikke godkjent for å stemple/godkjenne denne type arbeid.
5. Som punkt 3, men i dette tilfellet er M/R utstedt av senior inspektør som mangler M/R rettighet for denne type materiell.

Vi ser frem til et raskt og avklarende svar helst før jul, ettersom våre medlemmer føler stor usikkerhet på disse områder.

Med vennlig hilsen

P. Doyer
NFO avd. Braathens S.A.F.E./NFO Teknisk Utvalg (TU)
Teknisk divisjon Stavanger Lufthavn
4050 SOLA

Vår saksbehandler
Seksjonssjef I. Kiedrowski

Vår dato
03.01.96
Deres dato
29.11.95

Vår referanse (bes oppgitt ved svar)
9506822
Deres ref

ANSVARSFORHOLD VED VEDLIKEHOLD AV FLYMATERIELL

Luftfartsverket har vurdert organisasjonens forespørsel vedrørende ansvarsforhold ved vedlikehold av flymateriell, og svarene er basert på de bestemmelser som angår de aktuelle spørsmål.

Generelt kan det sies at den enkelte utøver er ansvarlig for utførelsen av eget arbeid innenfor sitt eget ansvarsområde.

Den ansvarlige leder er ansvarlig for å sikre at nødvendige ressurser er tilgjengelige for å drive verkstedet i samsvar med forskriften, ref. AMC 145.30 (a) pkt. 3.

Det er Luftfartsverkets oppfatning at teknisk sjef har det overordnede ansvar og er ansvarlig for at verkstedets flytekniske virksomhet drives i henhold til gjeldende bestemmelser samt andre forutsetninger Luftfartsverket har lagt til grunn for verkstedets godkjenning. Det henvises i denne forbindelse til BSL B 3-3, pkt. 6.2.

JAR 145.30 (a) fastlegger krav til ansvar og kompetanse for øvrige kategorier personell. AMC 145.30 (a) pkt. 4 beskriver ansvar for Base Manager, pkt. 5 beskriver ansvar for Line Manager og pkt. 6 ansvar for Workshop Manager.

Problemstilling nr. 1.
Korrekt utført arbeid i henhold til feil underlag.

Det er Luftfartsverkets syn at ingeniøravdelingen er ansvarlig for at eget produsert underlag er korrekt. Underlag utarbeidet av Type Certificate holder er dennes ansvar. Det vises til JAR 145.45 (a) og (c) med tilhørende AMC og IEM.

Problemstilling nr. 2, 3, 4 og 5.
Luftfartsverkets syn er også her at den enkelte utøver er ansvarlig for utførelsen av eget arbeid. JAR 145.30 (c) med tilhørende AMC fastlegger forutsetningene for at vedlikeholdspersonell av ulike kategorier har fått den nødvendige kompetanse før de får adgang til å arbeide selvstendig. Ansvaret for at vedlikeholdspersonellet har den nødvendige kompetanse påhviler den enkelte leder, ref. JAR 145.30 (a).

Luftfartsverket håper med dette å ha avklart de aktuelle spørsmål vedrørende kompetanse og ansvar for vedlikeholdspersonell.

Med vennlig hilsen



Øyvind Askjem
Avdelingssjef



I. Kiedrowski

Kopi : Braathens SAFE, teknisk avd.



Minneord for Toine Otten

Ved avreise fra Representantskapsmøtet i Trømsø fikk vi den tragiske beskjed at vår nederlandske arbeidskollega og foreningsmann, Toine Otten, var avgått med døden. Toine hadde nettopp trukket seg ut av styret i NFO. Han gjorde ikke dette fordi han var lei av foreningsarbeidet, men fordi hans kone, Helene, skulle få gå på kveldsskole.

Han tilførte oss mange gode tanker og mye humor. Toine var et typisk "JA-menneske" i arbeidslivet; han tok alltid tak i problemene. Høsten 1995 var han meget idèrik i forbindelse med de tunge skiftforhandlingene vi hadde på teknisk, Sola. Vi var alltid på bølgelengde, og han sa klart i fra når vi andre ikke sa noe.

Ellers var Toine en god mann for firmaet på mange områder. Spesielt hadde han god kontakt med nederlandske kunder på teknisk. Vi mottok også en fax fra disse etter at de hadde hørt om tragedien. Han deltok også meget aktivt i kvalitetsforbedrings-

gruppen, og var også den som aktivt bidro til å løse små problemer kontinuerlig i hangaren. På kontoret hadde Toine ansvaret for blant annet å distribuere **INFO**, og å sende stoff til denne; dette vil bli vanskelig uten hans hjelp.

Det siste Toine gjorde for Braathens SAFE var å jobbe overtid for å hjelpe til med et fly som hadde liggetid i helgen (TEA). På lørdag ettermiddag skulle han, som den ekte hollender han var, ta seg en liten tur på skøyter. Dette ble hans siste tur.

La oss alle beholde de gode minnene om ham, og støtte opp om hans familie – slik at fremtiden ikke blir altfor vanskelig for hans kone og to barn.

Fred lyses over hans minne.

På vegne av NFO avd. BU
Roger Handeland

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

SAS og klaris

Clear-ice/de-icing i SAS har i vinter flyttet grenser og nådd nye høyder, og det er ikke på grunn av været! Selv hvalfangst og franske prøvesprengninger blekner, sammenlignet med SAS sitt elleville is-hysteri. Etter Gotröra-ulykken, og hendelser med andre flyselskaper på kloden, satte myndighetene fokus på operasjon under klimatisk vanskelige forhold med tanke på clear-ice; meget bra! Men!!:

SAS har etter dette manisk revidert håndbøkene så ettertrykkelig at det ikke lenger er mulig å holde oversikt, om man da ikke har klaris-sjekk og de-icing som eneste beskjefteigelse. I tillegg til et titalls nye sider i håndbøkene har det kommet telexer bokstavelig talt i (kilo)metervis, med stadig nye varianter og pålegg. Allikevel forekommer det kvalitetsavvik, hvorfor?

For en tekniker, og forøvrig også for andre flyselskaper, er det nokså åpenbart, at skal du være 110% sikker på at det ikke er klaris på vingen, er det bare en metode som gjelder, nemlig «Hands-on check»! Denne metoden er idag også så godt som kostnadsfri.

Skal dette kunne gjennomføres med en akseptabel grad av sikkerhet for utøveren, kreves det sikkerhetsforanstaltninger som f.eks et dedikert kjøretøy. Men SAS har funnet ut at det å stå foran vingen med et verktøy som du skal føle isen gjennom, er en like god metode.

Oppfinnsomheten fra sentralt hold har vært upåklagelig, og egnet til å sette selv Kjell Aukrust i forlegenhet. Vi har sett alt fra bakelittskraper på køsteskaff, fiskestenger og lommelykter på lange aluminiumsrør. Disse blir vi så vekselvis pålagt/forbudt å bruke. Siste versjon er foreløpig lovlig. Men det er en kjensgjerning at det er blitt sendt fly med is, hvor det ved clear-ice kontroll ble benyttet lovlig verktøy. SAS tolker dette dithen at rutinene ennå ikke er omstendelige nok, og nok en meter telex er underveis. Mens sannheten er at isen ville ha blitt oppdaget ved «Hands-on check».

Her berører vi muligens en av hovedgrunnene til at SAS i dag har en tynnslett tillit hos myndighetene og en enda mer tynnslett tillit blant sine ansatte. Det har kommet så langt at påleggene som kommer er mer egnet til å vekke latter enn å skjerpe oppmerksomheten! Dette er et særdeles alvorlig problem.

Det er en alminnelig oppfatning blant de som har drevet med fly og is noen år, at de få spaltene som i sin tid sto i MOM, var rimelig gode. På den tiden var det lov å sette sin ære i å gjøre en god jobb. Når alt kommer til alt, er det kun en ting som er viktig. Det er at flyet er isfritt når det er klart for take-off.

I denne saken virker det på undertegnede som det ikke lenger er et krav å kunne tenke, for å jobbe i SAS. Det er tilstrekkelig om du kan lese. Om dette er en forberedelse til at ufaglærte skal ta over all produksjon er kanskje paranoid tenkt. Det at man ikke stiller krav til den ansatte om å tenke selv, medfører en redusert standard som godt tenkelig kan være årsak til kvalitetsavvikene. Man følger rutinene til punkt og prikke, men da man ikke er betrodd å bruke sitt eget hode, føler man ikke lenger det samme ansvaret. Man vil

bare ha sin egen rygg fri.

Økonomien har stått i sentrum de siste årene, unntaket her er på isfronten. Her er det ikke grenser for hvor løst pengene sitter. Hva SAS sin frenetiske de/anti-icing av likt og ulikt har kostet, tør ingen tenke på. Jeg lurar på hvor mange SAS fly som har blitt avisert selv om hele flyet har vært 100% rent. Og tør man nevne tanken, ja, se da kommer plutselig våre egne sikkerhetsmotiver frem. Det høres flott ut, men når det allikevel forekommer avvik, kanskje den ekstremt kostnadskreven veien SAS har valgt, ikke fører frem.

Nå er det på tide at vi får lov til å bruke den vurderingsevne SAS betaler oss for å ha, men nekter oss å bruke. La oss få sørge for at de flyene som trenger det, får sin fornødne avising, men la oss slippe å bruke tid og penger på de flyene som absolutt ikke trenger det. La oss ta ansvaret for at dette skjer med en fornuftig bruk av ressurser og med minimale forstyrrelser i trafikkbildet. La oss ihvertfall ha en følelse av at vi har ledelsen med oss og ikke mot oss i dette arbeidet.

Harald Øverland



Is-sjekk far skyfri himmel på en DC-9

Avklaring omkring diett/flytillegg ved tjenestereise utenlands

I INFO nr. 3-95 hadde vi en artikkel hvor vi tok opp bedriftens praktisering av flytillegg ved tjenestereiser utenfor Norge. I følge PLH (Personallederhåndboken) skal det for bakkeansatt personell på tjenestereise utenfor Norge utbetales et flytillegg pr. reise. Flytillegget er et fast beløp som er ¼ diett for reiser til et nordisk land, og en ½ diett for reiser til europeiske land.

I brev til NFO fra personalavdelingen datert 21.02.96 fastslås det at: «Dersom en som reiser hjem i tjenesteperioden sørger for at diettavbruddet skjer fra det tidspunkt han kommer hjem og vice versa, så skal flytillegg ikke benyttes. Han får det han skal i det någjeldene systemet og det blir

det samme som etter det gamle systemet».

Dette betyr at du får flytillegg på første reise til tjenestested og siste reise hjem. Reiser du hjem i tjenesteperioden, så får du løpende diett til en ½ time etter landing på hjemstedet, og fra en time før avgang tilbake til tjenestested. Dette må du selv sørge for at blir ført inn på Travel Orderen når du gjør den opp.

Dette står det ingenting om hverken i håndboken «På Reisefot» eller i PLH'en. NFO vil be om at dette taes inn i PLH'en, slik at vi slipper alle spørsmålene omkring dette for ettertiden.

Da diettsystemet ble gjort om for noen år siden, satt NFO med i arbeidsgruppen som de ansattes representant. Vi regnet opp og ned og frem og tilbake i det uendelige, om hvordan flytillegget ville slå ut kontra det daværende diettsystemet. Konklusjonen dengang ble at det var liten forskjell hvorvidt man fikk diett eller flytillegg. Det falt stort sett likt ut. SAS ville dengang gi oss flytillegget for å forenkle utregningene og effektivisere bedriftens administrasjon av systemet. Nå får vi en miks av gammelt og nytt. Dette blir i alle fall ikke noen forenkling, ei heller er det effektiviserende.

Knut Grønscar



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



LIER MASKIN AS

Kontaktperson: Helge Muggerud

Tlf: 32 84 50 55

Fax: 32 84 51 90

De-icing, miljø og kostnader



MD80 avises i Bergen. Foto: T.Vikøren

De-icing har i alle år vært et nødvendig onde som har kostet dyrt, både i penger for operatørene, og i miljøkonsekvenser. Alle som har vært innom Fornebu på våren har kjent løklukten som skyldes glykol som er akkumulert i grunnen. Her har man blitt pålagt å samle opp væsken for resirkulering eller destruksjon.

På Vestlandet har SAS i mange år benyttet rent vann på opp til 90 grader, og et lag med 100% Type II væske. Denne løsningen er blitt brukt med stort hell, både her, og i mange andre land med samme klimatiske forhold. Det har vist seg at man kan benytte metoden helt ned til -6 grader, da den høye temperaturen på vannet gjør at vingen er praktisk talt tørr før man legger på Type II væsken.

Fra høsten 1995 fant man sentralt ut at man skulle samarbeide om Deicing med Braathens SAFE på landsbasis. Av denne grunn, og av andre interne politiske årsaker, valgte man derfor å gå bort fra To Trinns metoden, med vann og Type II.

Hvilke konsekvenser får så dette? Eksempelet under gjelder en stasjon på Vestlandet. Her har kostnadene pr. De-icing øket dramatisk. Glykolforbruket er enormt.

Og hvilke konsekvenser har dette på miljøet? Tidligere benyttet man som tidligere nevnt varmt vann til å fjerne snøen, for deretter å legge på et tynt lag med

glykol. I dag vasker man snøen av med en 50/50% blanding av vann og Type I væske. I desember 1995 brukte man over 60.000 liter Type I og 17.500 liter Type II væske på en stasjon. Type II væsken er primært brukt til Pre- De-icing.

Dette betyr at man bare i desember har brukt 25.000 liter konsentrert glykol Type I, hvor man tidligere brukte rent vann.

Med en antatt literpris på rett under NOK 10,- er det ikke vanskelig å se hvilken merutgift man har påført seg.

Totalt forbruk i desember er nesten 80.000 liter glykol på denne stasjonen.

Spørsmålet man må stille er som følger:

Hvilke konsekvenser har det enormt økte forbruket av glykol på miljøet? Det er vanskelig å tro at man klarer å samle opp den forbrukte væsken man nå vasker flyene med? Det er tvilsomt om lufthavnens oppsamlingsanlegg (om de har noen?) har kapasitet til disse mengdene.

Hva er bakgrunnen for at SAS ønsker å subsidiere Braathens SAFE gjennom denne avtalen, når man i alle andre sammenhenger skal kutte kostnader for å oppnå Lowest Unit Price?

Kan det være slik at en nå tar avgjørelser som ikke primært forbedrer Lowest Unit Price, men som er politiske for å få gjennomført andre prosjekter. Det har tidligere vist seg at en del avgjørelser ikke har gitt det beste resultat for SAS, men kun forbedret interne budsjetter.

Totalresultatet har derimot blitt negativt for SAS. Deicing avtalen er antagelig nok et eksempel på at politiske avgjørelser gir svært dårlig resultat.

Og miljøet er det vel andre som tenker på.

T. H.



SAS

Tarmac-biler til Line Maintenance

Tarmac-biler har vært diskusjonstema blant oss i lang tid. De fleste av de bilene vi har er for lengst modne for skrotting. Det er like mange meninger om tarmac biler som det er antall hoder. For å lage en konklusjon, et minste felles multiplum, arrangerte vi en spørreundersøkelse ved OSLTS. Følgende krav/ønsker kom fram i undersøkelsen:

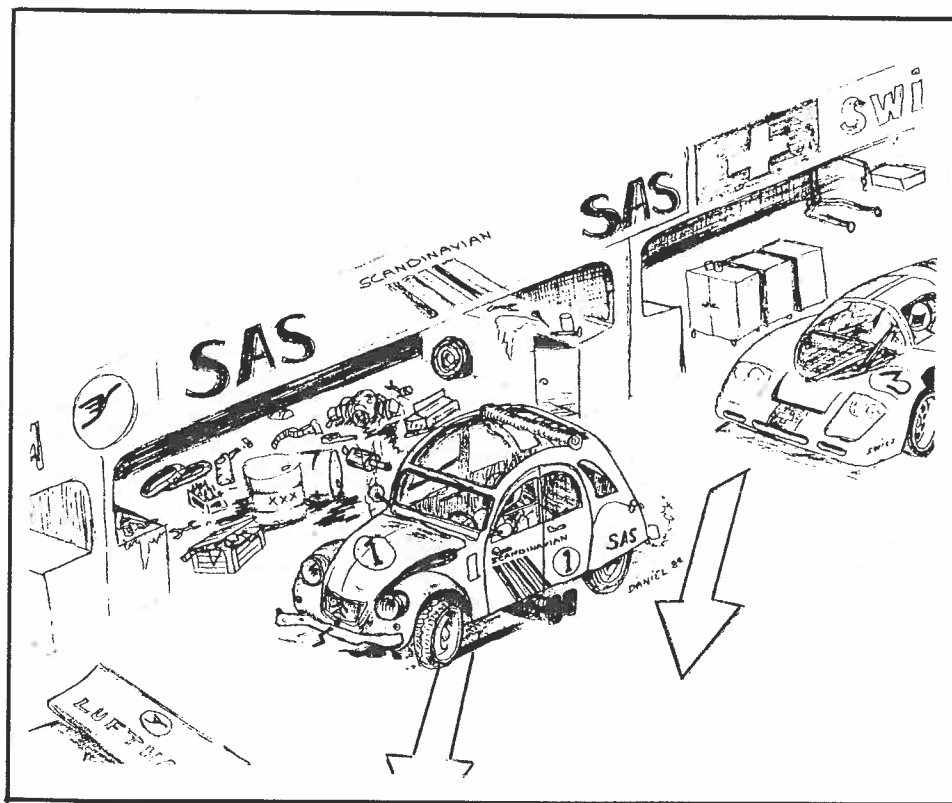
- Oversiktlig forover og bakover
- Lett å gå inn og ut av
- Automatkasse
- Servostyring
- Stødige plattformer

Med bakgrunn i disse parametrene valgte LMN tarmac-biler. Caravelle VW med lasteplan. VW leverer ikke lenger disse bilene. Kombinasjonen diesel/automat.

Dette er bakgrunnen for at vi i løpet av sommeren vil se Mercedes-Benz Sprinter som tarmac-bil. Vi har brukt en del argumenter for å få gjennomslag for dette. Bilene, to stykker er bestilt, og vi er kjempefornøyd! I tillegg er det levert inn

investeringssøknad på ytterligere 10 biler.

Einar Jensen
NFO rep. brukergruppa



REIDAR PEDERSEN AS

FLYVASK

MALINGSFJERNERE

Ta kontakt for nærmere opplysninger om **DASIC's** produkter av godkjente vaskemidler og malingsfjernere. Disse er utviklet for å møte brukernes krav til miljø og kostnadseffektivitet.

Produktspekteret består av:

- * **EKSTERIØR FLYVASKEMIDLER**
- * **INTERIØR FLYVASKEMIDLER**
- * **MALINGSFJERNERE FOR FLY**
- * **KORROSJONSBESKYTTELSER**
- * **POLERINGSMIDLER**

Fra **SURFACE DYNAMICS** føres også blåsekabinetter og forbruksartikler som plastgranulat (type II og V), glasskuler etc.

Postadresse:
Postboks 26
N-1406 Hebekk
Norway

Besøksadresse:
Nytunvn. 3
1400 Ski

Telefon 64 87 19 26
Telefax 64 87 57 50
Telex 19 963 (reipe)
Mobil 94 22 25 44

Bank: Den norske Bank
Bankgiro 7114.05.13851
Org.nr. NO 931 954 636 MVA

Yrkesmessen i Rogaland



SAS hadde en flott stand på yrkesmessen i Rogaland. Foto: H. Øverland

Yrkesmessen i Rogaland er en årlig messe for ca. 20.000 skoleungdommer, som skal bidra til å hjelpe de unge med valg av studieretning, med tanke på et fremtidig yrkesliv. SAS hadde i år en stand, hvor undertegnede hadde gleden av å reklamere for flytekniske fag, sammen med fire andre representanter for andre yrkesgrupper innen selskapet.

Det var stor interesse for SAS' stand. En spørrekonkurranse med en fri reise i premie var en sikker publikumsmagnet.

Med velvillighet fra Technical Academy fikk vi låne en CBT stasjon med MD80 maintenance-trainer og «nav simulator» for både MD80 og F50, som publikum kunne «leke» med. Dette var meget populært, og det var en overraskende stor interesse for flytekniske fag. Det var spesielt gledelig å merke seg en interesse fra mange jenter. Flere hadde allerede begynt på utdannelsen, og mange var interessert i å begynne. Dette lover bra for fremtiden. Vår bransje er ikke akkurat overrepresentert av kvinner.

Mange var naturlig nok opptatt av mulig-

hetene for jobb i fremtiden, og at det i fremtiden vil bli et «skrikende behov» for flyteknisk kompetanse, er det ingen tvil om. Heller ikke for SAS sin del. Det er allerede et faktum. Med tanke på Gardermoen vil jeg tro at arbeidsledige flymekanikere og teknikere er en saga blott.

Som en oppsummering fra oss som deltok, er det en stor interesse for yrker innen luftfarten. Og med tanke på at SAS plutselig har oppdaget at man trenger ansatte for å drive et flyselskap, og til og med rekrutterer eksternt, ja så er det lysere utsikter for ungdom under utdanning enn det har vært på lenge!!

Harald Øverland



Det jobbes aktivt med nyrekruttering til flyfagene

Hvor blir det av nyansettelsene?

Vi nærmer oss raskt et halvt år siden Oktobererklæringen om at alt skulle bli så mye bedre ble proklamert. Blant annet skulle det ansettes 14 mann i Line Maintenance Norway. Så langt har vi ikke sett noe til nyansettelsene.

30 flyteknikere har søkt

30 kvalifiserte søkere med ICAO type 2 har søkt på de utlyste stillingene. Kun en av disse er arbeidsledig. Det er søkere fra alle de store flyselskapene i Norge, pluss en rekke søkere fra småflyselskap og helikopterselskaper. Interessant er det også å merke seg at det er mange teknikere fra Sverige, også SAS-teknikere, som har søkt. Noen av disse har DC9/MD80 sertifikater. Mye tyder på at disse ligger godt an.

Fagarbeiderne forbannet

Våre fagarbeidere er ikke blide over at bedriften tar inn flyteknikere direkte. De har tjent bedriften trofast i mange år og stått på venteliste for opprykk til teknikere. Nå føler de at det vil gå enda lengre tid før de kan rykke opp til teknikere. Da det grunnkurset/typekurs som skulle ha startet i våres ble kansellert, begynte murringen.

Vår lineledelse var raskt ute med å fastslå

at inntaket av flyteknikere vil komme som et tillegg til de vi selv skal utdanne internt. Det vil ikke bli noen reduksjon i utdanningstakten av flyteknikere. Det skal kjøres nytt grunnkurs/typekurs til høsten.

Hvor mange teknikere/fagarbeider skal ansettes?

Siden sist har antallet som skal ansettes økt fra 14 til 20. Jeg tipper at av de 20, vil 5 være flyteknikere og de resterende fagarbeidere/spesialarbeidere. Alle fra bunn til topp er enige om at dette ikke er nok. Mye tyder derfor på at det vil komme en ansettelsesrunde nummer to utpå høsten engang. Først må den nye tekniske organisasjonen Traffic Related Maintenance (TRM) på plass.

Urovekkende få interne søkere

Line har i alle år rekruttert sine fagarbeider alt vesentlig fra Heavy Maintenance. Heavy har så fylt opp igjen med eksterne søkere. Dette er regulert i avtaleform mellom Line og Hevyleledelsen. På den

måten har Line fått fullt ferdige topp kvalifiserte fagarbeidere direkte inn i produksjonen på TS. Det har i alle år vært en lang venteliste på fagarbeidere i Heavy som gjerne vil over til Line. Det kom derfor som en overraskelse på Line ledelsen at det kun kom inn 4 interne søkere. Dette er helt unormalt.

Bedre lønn på dagtid i dokka enn med skifttillegg på Line

En sannhet med modifikasjoner. Årsaken ligger i at i snitt forskyves hver fjerde arbeidsuke i Heavy til enten ettermiddag eller natt. Dette betales med overtids-tillegg. Dermed tjener man raskt inn det skifttillegget vi har på TS og litt til. Man skal være temmelig blind, hvis man bytter ut dette mot en skiftordning hvor man i løpet av en femukersperiode jobber 7 netter, 7 ettermiddagsskift, tre av fem helger, og attpåtil må gå ned i lønn. Derfor søker ikke folk fra Heavy til Line. Snarere væreri en gryende tendens til at strømmen er i ferd med å snu den andre veien. Folk fra Line vil tilbake til Heavy.

Hvordan man skal komme rundt dette problemet er en nøtt. Det har vært snakket om å tvangsstyre læregutter etter avlagt fagprøve inn til TS. Å tvinge folke er en dårlig løsning. Alternativet er å rekruttere fagarbeidere eksternt rett til TS. I så fall må TS igang med en omfattende opplæring av dette personellet. Det vil ta tid og koste penger. Det første er verst, for vi trenger folk NÅ. Helst i går.

Flere har sluttet på TS de siste 5 månedene, enn det som har vært tilfellet tilsammen de siste 15 årene

Dette er ikke bra. Folk finner seg jobber i andre yrker. Som teknikere er vi attraktiv arbeidskraft for næringslivet. Jobbmarkedet i Norge er på vei opp. Folk sitter stadig å leser stillingsannonse i Aftenposten. Denne trenden vil bare øke i tiden frem mot Gardermoen. Kr 20-30.000,- i økte reiseutgifter, pluss en times ekstra reisetid hver vei, skremmer mange.

Nye folk før sommerferien

Vi håper at våre 20 nye kollegaer kan være på plass før sommerferien. Vi ønsker dem hjertelig velkommen. De kommer sent, men godt!

Knut Grønkar



«Som lokale byggmestere skal vi leve med våre kunder og deres hus resten av livet. Tror du det påvirker måten vi bygger på?»

Ring og få tilsendt vår nye, flotte katalog.

MESTERHUS NES

Sentrumsgården, 2150 ÅRNES
Tlf: 63 90 07 90

MESTERHUS
ROMERIKE A/L

Gardermovn. 3, 2050 Jessheim
Tlf: 63 97 21 77

Vi kan også tilby attraktive tomter med sentral beliggenhet.

**FENSTAD BYGG AS**

Sjøbergveien 1, 2050 Jessheim
Tlf: 63 97 25 10

Ole Jørgen Lystad A/S **ARNT BORGEN A.S.**
BYGGMESTER- OG INGENIØRFIRMA

Henvendelse:
MESTERHUS ROMERIKE A/L Tlf: 63 97 21 77

Utenriksansatte flyteknikeres situasjon i SAS

Dagens situasjon for utenriksansatte i SAS er ikke slik den engang var. Hva er det egentlig som har skjedd med utviklingen? Hvis vi tar et tilbakeblikk og ser på antall ansatte utenriks i forhold til i dag, så finner vi fort ut at bemanningen har endret seg dramatisk for antallet flyteknikere som er ansatt på SAS utenriksstasjoner. Vi ser samtidig at det har vært en økning av antall flyseksjoner på SAS' Intercontinental- og Europa-ruter i samme periode. Antallet flyteknikere sendt ut på utenriksstasjonering i SAS var 43 personer i 1991. Til sammenligning var antallet 16 ved utgangen av 1995. Forskjellen er hele minus 27 flyteknikere i løpet av en ekspansiv periode på 4 år.

Hvordan er det mulig og gjennomføre dette? Har det noe med den tekniske utviklingen i flybransjen å gjøre? SAS har i denne perioden ikke endret sin flypark, bortsett fra en utvidelse av antall flyindivider. Nei, forandringen ligger i at SAS har startet med ansettelse av lokale mek-

anikere som så har fått PFC autorisasjon, uten AR og MR rettighet. Antallet lokalt ansatte er økt fra 11 til 18 for perioden 1991 til 1995. Men denne endringen alene er ikke alt. SAS har også innført PFI, det vil si Pilotsjekk. Det er mulig SAS har tjent økonomisk på denne forandringen, men hva med SAS' hovedmål som har sikkerhet som punkt nummer 1. En del regularitetsproblemer har forekommet. Det har selvfølgelig fortsatt vært tekniske problemer med flyene. På grunn av personellsituasjonen har det avstedkommet

problem med signering av Airworthiness release i aircraft log. Flyene har sågar ankommet skandinaviske baser med signert AR i logg, og vi vet med sikkerhet at AR i disse tilfellene ikke har vært signert av noen flyteknikere. Hvorfor gjør SAS dette? Jo, svaret vi får er at konkurrentene til SAS gjør det samme!

Sett fra flyteknisk synspunkt er svaret til SAS skremmende.

Rune Thuv



Offisiell åpning av SAS/Lufthansa- samarbeidet



Torsdag 18. januar ble protokollene som sementerer samarbeidsavtalen mellom SAS og Lufthansa signert. Seansen fant sted i Hangar 4 hos Lufthansa i Frankfurt og INFO-redaktøren var der.

Det var lagt opp til stor festivitas, da Lufthansa sjef Jürgen Weber og SAS direktør Jan Stenberg formelt skulle vel-signere samarbeidsavtalen mellom SAS og Lufthansa. Ca. 200 pressefolk var fløyet inn fra hele Europa. Egne charterfly var satt opp fra Stockholm og København. Hangaren var full av pressefolk og flyselskapsledere. SAS hadde også fløyet ned sitt janitsjarorkester fra Oslo. I hangaren var det bygget opp en stor scene, omkranset av Blenda Viking og Hof, henholdsvis en MD80 fra SAS og en B737-300 fra Lufthansa. Ut fra cockpit-vinduene på hvert av flyene var det strukket bånd i de forskjellige landenes nasjonal-farger. De to presidentene knyttet båndene høytydelig sammen; en symbolsk handling for å illustrere starten på et forhåpentligvis

langt og hjertelig samarbeid. Det hele var meget effektivt.

INFO-redaktøren ble imidlertid litt skeptisk da han så oversiktsplansjen som var hengt opp på veggen bak ryggene til de to presidentene. Her var rutenettet til SAS og Lufthansa prikket inn, samt de rutene man skulle fly som code sharing. SAS var prikket inn med lokalrutene i Skandinavia, samt Finland og Island. I tillegg kom to ruter til Baltikum. 5 røde prikker markerte ruter som skulle flys som code sharing. Resten av verden var prikket inn som rene Lufthansadestinasjoner. Jürgen Weber fikk da også spørsmålet på pressekonferansen om dette var den fremtidige rutefordelingen mellom de to selskapene. Da ble det lenge stille, før Presidenten

måtte innrømme at det var første gangen han så denne plansjen. Han kunne godt ha tenkt seg den modellen, men det var helt urealistisk. SAS og Lufthansa skulle samarbeide der begge hadde fortjeneste av det.

På spørsmål om hvorfor SAS valgte Lufthansa som samarbeidspartner i steden for å beholde samarbeidet med Swissair/Austrian, svarte Jan Stenberg at EQA-samarbeidet var bygget ut maksimalt. Det fantes ikke mere rom for ekspansjon i EQA. Styret i SAS var derfor kommet til at det lå et større vekstpotensiale, til det beste for selskapet, i et samarbeid med Lufthansa.

Jan Stenberg utropte København som vinneren i det nye samarbeidet. Mer trafikk vil bli dirigert til København. Oslo og Stockholm hadde liten eller ingen betydning, rent bortsett fra at antall avganger mellom disse byene og Tyskland skal

økes. INFO-redaktøren tillater seg å antyde at Frankfurt vil bli vinneren i dette samarbeidet. Uansett er det penger å spare både for SAS og Lufthansa. Nærmere 1,5 milliarder årlig skal dette gi på sikt.

Lufthansa har et enda større behov for flyteknisk personell enn det vi har i SAS. LH kunne derfor ikke avgi folk til de typekursene på DC9 og MD80, som de ble tilbudt av SAS. SAS, derimot, har sendt folk på typekurs på Airbus A320, og skal overta all teknisk handling for Lufthansa i Skandinavia, inkludert Maintenance-sjekker på nattstopp, så snart som praktisk mulig. Hva som hender med våre teknikere i Tyskland er ennå uvisst. Pilot-sjekk er på vei inn, og allerede i dag går to av SAS flightene på Frankfurt daglig med pilotsjekk.

Etter pressekonferansen var det for en del

Partnere i luften		
Lufthansa/SAS nøgletal 1994		
Ansatte	Lufthansa 42.300	SAS 19.100
Trafikkindtægter	9,7 mia. US\$	3,3 mia. US\$
Passagerindtægter	7,6 mia. US\$	3,1 mia. US\$
Resultat		
1994	188 mio. US\$	195 mio. US\$
1993	- 67 mio. US\$	- 63 mio. US\$
1992	- 238 mio. US\$	- 130 mio. US\$
Passagerer	30,0 mio.	18,8 mio.
Indenrigs	12,3 mio.	9,0 mio.
Europa	12,1 mio.	8,8 mio.
Interkontinentalt	5,6 mio.	1,0 mio.
Destinasjoner	216	102
Indenrigs	17	39
Europa	78	54
Interkontinentalt	121	9
Flåde (jet)	220	126
Boeing 747	36	
Airbus 340	13	
Boeing 767		13
Airbus 300/310	23	
Airbus 320/321	42	
Boeing 737	101	2
MD 80'er-serien		61
DC 9		31
Fogger 28		19
DC 8 Fragt	5	



Jürgen Weber og Jan Stenberg signerer avtalen

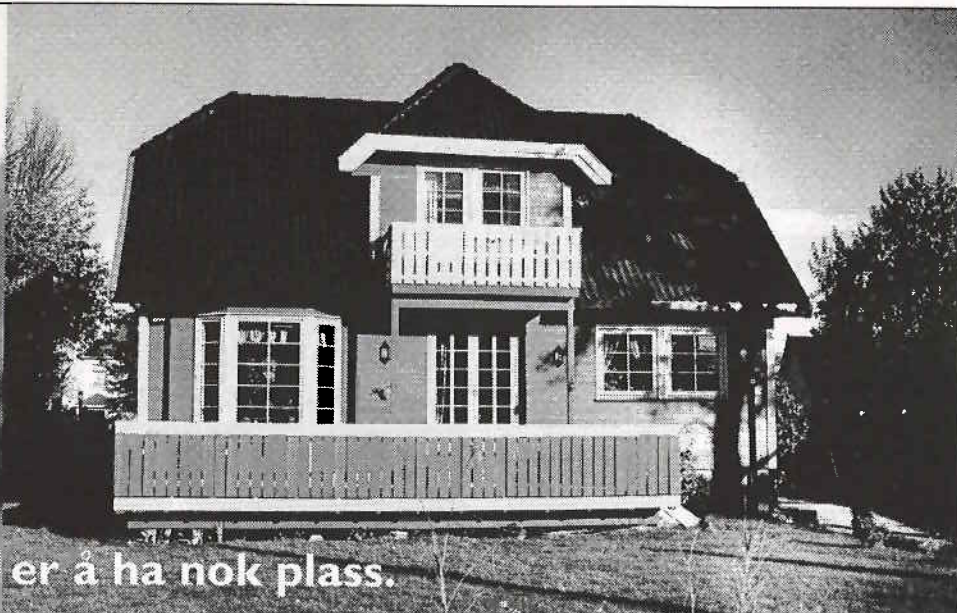


Stilfull sermoni akkompagnert av SAS Janitsjarorkester



En jumbo eller 10, var ikke noe problem i verdens største hangar.

**Vi må ha stoff til neste
INFO
innen 15. mai 1996**



Å bo bra er å ha nok plass.

Ny, stor katalog! Få årets nye Systemhuskatalog: "En bok om å bo sammen". Velg blant hele femti trehus med fornuftige planløsninger. Kom innom eller send inn kupongen.

Det viktigste vi gjør, er å spørre hvordan dere vil bo sammen.



Jessheim: Trondheimsveien 106B, 2050 Jessheim, Tlf.: 63 97 30 06 - Fax.: 63 97 30 08
Lillestrøm: Solheimsgt. 1, 2000 Lillestrøm, Tlf.: 63 80 07 10 - Fax.: 63 80 07 15

Vi har ledige tomter.

Ja takk, jeg ønsker å få katalogen tilsendt.

Navn: _____

Adr: _____

Postnr./Sted: _____

Byggekommune: _____

Har tomt: Ja ☐ Nei ☐

av oss lagt opp til sightseeing og omvisning i Lufthansas hangarer i Frankfurt. Først ble vi busset til presseavdelingens informasjonssenter med fremvisning av en meget god og informativ film om Lufthansas historie. Filmen var allerede blitt justert opp med et eget innslag om samarbeidet med SAS. Det virker som om LH virkelig verdsetter dette samarbeidet og ønsker SAS velkommen med et åpent sinn. "Vi er ikke gift og vi kan gå fra hverandre hvis det ikke fungerer", sa Jürgen Weber på pressekonferansen. Han la raskt til at dette var en win-win situasjon, hvor begge høstet fordeler.

Det lille inntrykket INFO-redaktøren fikk, var at vi i SAS har mye å lære av Lufthansa. Her var det orden i sysakene. Folkene virket proffe og var stolte av å jobbe i LH. Det siste kan jo ikke sies å være gjeldene for oss SAS-ansatte i dag. Alt var rent og ryddig i hangarene. La oss håpe at vi på disse områdene kan få en synergieffekt.

For oss flyteknikere blir det viktig å knytte kontakt med flyteknikerne i Lufthansa så raskt som mulig. Vi kan sikkert lære mye

av hverandre. Til det beste for oss og for Lufthansa/SAS-samarbeidet.

Knut Grønskar



Jan Stenberg utspørres av pressen

PS

Det er sant. Jeg så Jan Stenberg smile!!

SAS stasjon Kuwait

SAS har stasjonert to flyteknikere i Kuwait. Disse skulle i utgangspunktet dekke sine oppsatte vakter på skiftplanen, men arbeidsforholdene tilsa at de i praksis måtte dekke 24 timer hver dag hele uken. Resultatet ble mye stand by-tid med mobiltelefonen i lommen, og mye overtid. Begge flyteknikerne stilte opp med en fleksibel positiv holdning. Trafikken gikk som normalt, men fritiden ble, som vi skjønner, nokså marginal. Alternativet deres var at SAS sendte ytterligere personell nedover. Etter mange møter mellom partene (SAS og de faglige) ble man enige om en spesialordning for stasjon KWIOM. Den går ut på et månedlig fast stand by-tillegg, samt overtidsbetaling for de faktiske overtidsstimene. Dette viser at det er mulig med fornuftige løsninger. Her har SAS vist en positiv holdning til løsning av noe som kunne blitt en vanskelig sak.

Rune Thuv



Passende antrekk i pluss 40 grader celsius

SAS-flyteknikerens utenriksavtale

Etter forhandlingene mellom SAS og NFO avd. SAS, CFF og Klub 537 om ny utenriksavtale i 1994, ble man enige om å prolongere 1992-avtalen med uforandret tekst. I 1994 ble så partene enige om at avtalen også skulle gjelde uforandret til neste forhandlingsrunde, det vil si til høsten 1995.

Før partene satte seg til forhandlingsbordet

høsten 1994 var det fortsatt ikke blitt enighet mellom partene vedrørende en tolkning av et punkt i Utenriksavtalen om lønn. Bakgrunnen var at SAS ensidig tolket gjeldende avtale og nedjusterte lønnen med virkning fra 1. april 1994 for alle danske og norske utenriksansatte flyteknikere. Etter utallige møter hvor bl.a. NHO/FL også deltok, ble partene 1. juni 1995 enige om et nytt lønssystem.

Perioden med nedsatt lønn løste seg også med et retroaktivt beløp for dem det gjaldt. I november 1995 ble da avtalene refor-handlet. Partene ble enige om at dagens avtale skulle prolongeres videre for to nye år, uforandret, fram til høsten 1996.

Rund Thuv



Hangaren i Bergen er gjenåpnet!!!



Så har endelig noen fornuftige mennesker fått presset igjennom at teknisk avdeling skal gjenåpne hangaren sin i Bergen. Medvirkende årsak kan ha vært Havari-kommisjonen's (HSL) kritikk i forbindelse med et uhell med en SAS maskin, som var nedi med vingen under landing i fjor. HSL påpeker at det er en feilprioritering fra SAS sin side når det gjelder inspeksjon av fly. At flyselskapet har ledig, ubenyttet hangarkapasitet ved lufthavnen forsterker dette inntrykket, heter det i rapporten.

Uansett; det er en glede å kunne meddele

at hangaren nå er åpnet. Det vil si avtalen er utformet slik at man kan leie hangaren ved behov. Det viktigste for oss er å vite at vi kan få flyene i hus ved behov. Mesteparten av delelageret, PC'er, telefonlinjer, osv. osv. skal nå flyttes tilbake. Oppussing av nygamle lokaler og flytteutgifter frem og tilbake beløper seg til et par millioner kroner. Dette er penger ut av firmaet, mens Line Maintenance har spart 9 måneders husleie til SAS bygningsavdeling. Vi gratulerer!!!

Knut Grønkar



Oppdragsmengden innen tungt vedlikehold (C- og D-sjekker) øker, og vi har behov for å utvide staben av sertifiserte flyteknikere. Ved vår inspeksjonsavdeling har vi derfor ledige stillinger som

Sertifiserte flyteknikere

(ICAO II)

Arbeidsoppgaver:

Vedlikehold, reparasjoner og modifikasjoner på B737-400/500.

Kvalifikasjoner:

ICAO type II sertifikat.

Typesertifikat på B737-400/500.

Praksis fra flyvedlikehold.

Tiltredelse:

Snarest mulig.

Arbeidstid:

Dagtid/skift.

Lønn:

Lønn etter tariff. Pensjonsordning og gruppelivsforsikring i henhold til selskapets regler.

Søknad:

Skriftlig søknad med kopier av attester og vitnemål, som ikke returneres, sendes Braathens SAFE, personalavdelingen, Postboks 504, 4055 Stavanger Lufthavn, innen 15.03.96. Søknadene merkes S-11.

Nærmere informasjon om stillingene fåes ved henvendelse til produksjonssjef - fly Tormod Gjermundsen på tlf. 51 65 91 50 eller verksmester William Petterson på tlf. 51 65 91 70.

Braathens SAFE A/S er Norges største flyselskap. I 1994 fløy vi mer enn 4,4 millioner passasjerer. Vår filosofi er service, kvalitet, lønnsomhet og effektivitet. Totalt er vi ca. 3.100 medarbeidere. Etter en kapitalutvidelse på omlag 400 millioner kroner er selskapet nå notert på Oslo Børs hovedliste. Braathens SAFEs flyflåte består av 24 Boeing 737. Vi har daglig 250 avganger og flyr til 18 reisemål inklusive Longyearbyen, Billund, Murmansk, London, Newcastle, Alicante og Malaga. Selskapets tekniske divisjon, ved Stavanger Lufthavn, Sola, er en moderne vedlikeholdsbasis. Her utfører vi vedlikehold og service av andre selskapers fly i tillegg til vår egen flyflåte. Teknisk Divisjon har 15 forskjellige spesialverksteder og beskjeftiger vel 650 ansatte.

BRAATHENS SAFE
Nr. 1 i Norge

Heater Blankets

Jeg vet ikke hvor godt det fremkommer på trykk, men bildene viser vingene til en MD80, tatt etter nattstopp 2. november i fjor. Det hadde snedd hele natten og heater blankets hadde stått på. Utetemp var -3 grader Celsius. På området med heaterblankets var det verken snø eller is. I bakkant av vingen, derimot, bak heater-blankets, lå det godt med is og snø. Flapsen hadde seget litt ut, slik de gjerne gjør på nattstopp. I mellomrommet mellom bakkant og flaps var det frosset til med solid ice. Hadde man startet hydraulpumpene, ville flapsen automatisk ha gått inn. Dette ville ha resultert i større strukturelle ødeleggelser på bakkanten av begge vingene. Produksjonslinjen som var opprettet på Fornebu for montering av Heater Blankets er nå lagt ned, og alle monterte tepper er deaktivert.

Knut Grønkar



Isen bygget seg på bak heater blanket



Smeltet snø fra heater blanket frøs til is mellom bakkant av ving og flaps

OM-gruppa virker!

Med referanse til INFO 4/95, var det stilt spørsmål om OM-gruppa virker som den skal, og forslag om å legge den inn under OSLTS, eventuelt deling av tjenesten innenriks/utenriks på henholdsvis TS og OM. Dette synes jeg berører oss i OM-gruppa med så stor tyngde at artikkelen ikke kan passere uten kommentarer.

Først vil jeg si det enkelt: OM-gruppa fungerer rimelig bra. Det må også presiseres at den kunne gjerne fungert bedre. Dette begrunner jeg med at ressurstilgangen har avtatt og oppdragsmengden har øket. En faktor som har bunnet opp avløsergruppa er, som alle innen Line Maintenance kjenner til, SAS Comuter med vår alles kjæledegge F-50. Dette har vært, og er, et innenriks konsum av ressurser, som har begrenset våre muligheter til avløsertjeneste utenriks. Dermed har naturlig nok danskene og svenskene kommet sterkere på banen angående denne tjenesten. Tidligere var det kanskje vi som dominerte i de samme posisjonene.

Med den bemanningen vi har, kan jo heller ikke våre ledere drive "markedsføring" mot utenriks/STOMD. Så enkelt er det. Det ble også påstått at hverken Danmark eller Sverige har OM-grupper. Det stemmer ikke helt. Danskene har en form for avløsergruppe på åremålsbasis. Dessuten ser det ut til at utenriksstasjoneringene reduseres fortløpende i kjølvannet av lokalansettelser, PFC-mekanikere, innføring av PFI etc. Det vil si mindre behov for avløsning på dette området.

Hvis man skal være korrekt, kan man si at antallet personer under OSLOM-paraplyen har gått i bølger, grunnet tilfeldige overflødige på våre linjestasjoner. Dette må vel også betraktes som fordelaktig hvor gruppa da blir en "buffer" for alt og alle!

I prinsippet er vi disponible for oppdrag til alle døgnets tider og på kort varsel. Både vi selv, og de rundt oss, er innstilt på dette "livet". Det gir også en rimelig enkel administrasjon, og vi har også den kompetanse som kreves for å erstatte våre linjestasjonsteknikere. En slik jobb er faktisk ganske krevende. De "fine stasjonerings" tid er nok for lenge siden forbi, men interessante posisjoner eksisterer fortsatt.



RMD på nattstopp i Tromsø

Det har også vist seg å være ganske problematisk å bemanne posisjoner ute i "terrenget" i og rundt helger/høytider på kort varsel med TS-personell fra den etablerte ressurslisten. Dessuten er det stor differanse mellom baseteknikeren og den virksomhet som bedrives på linjenettet. Denne spesialkompetanse mener jeg er umulig å opprettholde hvis f. eks. OM-gruppa oppløses eller virkefeltet innskrenkes, og alle kan delta, mer eller mindre tilfeldig.

Jeg tror også at kostnadene med å slippe mange til, kontra en fast gruppe, kan forverre dette bildet.

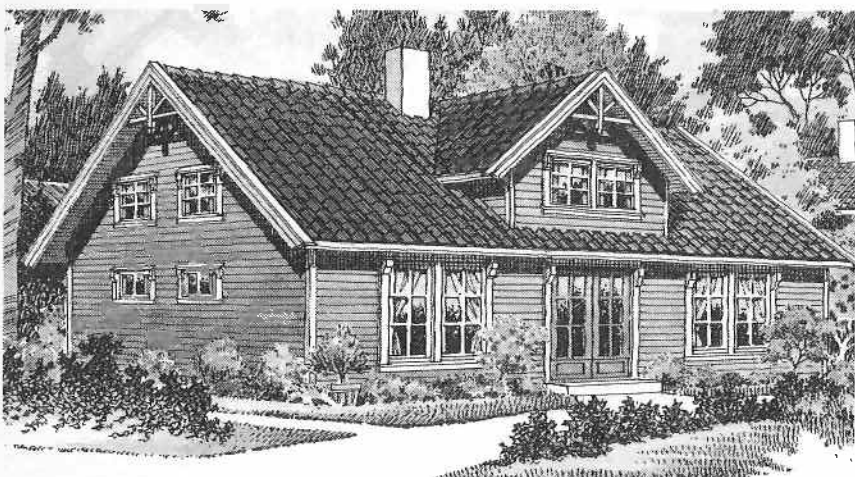
Vern om vår norske spesialitet, **OM-gruppa**. Den fungerer og har livets rett. Dette er min påstand!

Øyvind Frogum
OSLOM



OM-gruppa har hatt mye ekstrajobb med Fokker 50 i Nord-Norge

NÅ STARTER TOMTESALGET PÅ BEKKEDALSHØGDA!



Hustype Antica



BJØRN

BJØRN AS - Boliger, næringsbygg og anlegg



Med gangavstand fra Råholt sentrum ligger vårt nye utbyggings-område. 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!**

Ny omorganisering igjen

For gud vet hvilken gang så skal vi omorganiseres igjen. Technical Operation Department, forkortet TOD96, heter årets store omorganisering. Prosjektet er delt inn i 7 nettgrupper og 4 støttegrupper. Totalt er 60 tekniske ledere sysselsatt i disse gruppene. 30 fra Sverige, 13 fra Norge og resten fra Danmark. Det er godt å vite at våre ledere kan ha noe å møtes om. Litt reising hit og dit frisker opp i hverdagen. Vi i produksjonen merker ingenting, uansett hvilken organisasjonsmodell bedriften eksperimenterer med. Hvorvidt vi skal rapporterer til sjef A eller B, eller begge to, er for oss knekkene likegyldig. Vi konsentrerer oss om å reparere flyene og holde dem i luften, og så får lederne våre krangle om nye lederstillinger, personalansvar, budsjettansvar og rapporteringsveier. Og om det skal være heltrukne eller stippledde linjer på organi-

sasjonskartet. Det er mye å krangle om hver gang.

Alle omorganiseringer får vi beskjed om er veldig viktige. Nå gidder vi ikke engang å lette på øyelokket når ledelsen har sine kick off seminarer, og starter arbeidet med å finne opp nye organisasjonsmodeller. De angår ikke oss lenger, for de kommer aldri så langt ned som til oss. Det er administrasjonen som omorganiserer. Det er bare flytting av brikker, og det er de samme brikkene det flyttes rundt på hele tiden.

I fjor var det Strukturprosjektet som var inn. Vi i frontlinjen aner fremdeles ikke hva det gikk ut på, selv om det hadde høyeste prioritet. I år er det TOD96. Jeg regner med at når klokken ringer inn for året 97, så aner jeg ikke hva TOD96 var heller. Det eneste jeg ser er at det sysselsetter en haug

med ledere, slik at de ikke får gjort det de skal; nemlig lede oss. Det snakkes om hvor viktig det er med en synlig ledelse. Vår line-ledelse er usynlig. En gang i året var målsettingen at vår line-leder skulle besøke hvert av skiftene på TS. Selv dette ble for mye. Det vil si intet besøk i fjor. Jeg forstår det godt. Våre ledere har mer enn nok med å omorganisere. Kanskje var det en idè å dele ledelsen vår opp i to grupper; en som ledet og en som omorganiserte. Så kunne vi jo fordoble administrasjonen vår. Er jeg veldig negativ? Kanskje er det fordi jeg har sett så mange omorganiseringer bety null og niks for oss i produksjonsleddet. Omorganisering er og blir et spill for ledere. På meg virker spillet ganske bortkastet, da vi aldri rekker å se effekten av omorganiseringene, før vi skal omorganiseres på nytt.

Knut Grønkar





Kabinrenhold

ARDROX

FLYGODKJENTE PRODUKTER



Korrosjonsbeskyttelse



Sanitærprodukter

ANDRE PRODUKTER:

- * Rust/skallfjernere
- * Maling/lakkfjernere
- * Koks-fjernere
- * Avfettingsmidler
- * Vannfordrivende og beskyttende midler
- * Midler for sprayvask

ANDRE PRODUKTER (forts.)

- * Rengjøringsmidler for hele flyet
- * NDT feilsøkingsmidler:
 - fluoriserende
 - magnetiske
 - synlige, røde
- * Maskiner og utstyr for effektiv bruk av kjemikaliene

Avimar a/s
AVIATION • MARINE • INDUSTRIAL • CHEMICALS

Tlf.: 22 29 25 20
Fax: 22 29 26 02

Adresse: Cecilie Thoresensv. 5B
1153 OSLO



- * Deres leverandør av hotelltjenester
- * Ny, større og moderne konferansesal
- * Solakonferansen arrangeres hos oss hvert år
- * Førsteklasses mat og service

Quality Airport Hotel
Stavanger



Adresse: Sømmeveien 1, 4055 STAVANGER LUFTHAVN. Tlf. 51 65 66 00 Fax: 51 65 62 15

På MD90-kurs hos McDonnell Douglas

Jeg har vært på diff-kurs hos McDonnell Douglas Aircraft Company, Commercial Technical Training. Totalt sett en kjempefin opplevelse. Man kan si mye om et fabrikk-kurs. Totalinntrykket er i alle fall at DAC gjorde hva de kunne for å imøtekomme informasjonshungrige SAS elever. Det virket som om det var uvandt for dem å ha ICAO type II-personell på skolebenken. Fagrekkefølgen (ATA) eksempliserte dette. Master warning caution systemet er nytt, alle systemer står som signalgivere, men hvordan systemet fungerer – fikk vi først instruksjon om en av de siste dagene.

Personlig hadde jeg vel også forventet at det på et fabrikk-kurs ble gitt mer kjøtt på beinet om hvorfor systemene var blitt slik (designfilosofien). På et Level 3-kurs hos fabrikkanten hadde jeg vel også forventet at alle spørsmål fra klassen ble besvart. Men, som antydte tidligere, DAC skoleavdeling gjør hva de kan for at informasjonen blir tilgjengelig for SAS. Klassen var fint sammensatt. Skoleavdelingene i OSL, STO og CPH var representert. Ingeniøravdelingen hadde 6 elever med, STK/N var representert, DAC sin field rep. hos SAS, samt oss to på bakre benk. Andre Hubertus, TSO skift 2 og under tegnede som NFO's representant.

Mange fine diskusjoner kom opp etter-

hvert, noe som belyste problemene fra forskjellige synspunkter. Tendensen er vel at vi ser vårt eget problem, men hvordan dette influerer på andre avdelinger har man ikke helt oversikten over. Jeg konkluderer med at evner vi å kommunisere og samarbeide saklig på alle nivåer, er mange problemstillinger løst. Ingen av oss har tenkt på alt, har svar på alt, men trekker vi lasset sammen og drar i samme retning innenfor den tekniske organisasjon – ser situasjonen lys ut.

Kurset som ble kjørt var et instruktørkurs. OSLTH har ansvaret for MD90 diff.-kurset som skal utarbeides for SAS-organisasjonen. Kurssylabus for SAS-kurset blir satt opp med input fra de tre skoleavdelingene, pluss de synspunkter som vi fra produksjonen kunne bidra med. DAC designer et SAS-kurs som instruktører fra DAC vil kjøre, et i hvert land.

DIFF MD80/MD90

Innledningsvis gir jeg MD90 betegnelsen "ulv i fåreklær". Cockpit lay out er tilnærmet lik med MD80, men systemene bak er totalt forandret. Fra en pilots synsvinkel er det minimale endringer, men for teknisk er systemer/systemfilosofi drastisk endret:

- Powerplant. V2500. En helt ny motor for oss. Elektronisk operert. Ikke mekan-

isk som på DC9/MD80.

- Motorinstallasjonen er tyngre, og for å bøte på dette, ny fuselage section fwd. wing. Standard versjon 178 pax. SAS versjon 149 pax. Ellers virker det som om SAS har valgt standard DAC-løsninger. Ingen spesifikke SAS options.

- APU. Ny med et fullstendig nytt konsept. Separat load kompressor. APU har electronic controll.

- Pylon er ny. På pylon trailing edge sitter en pylon flap. Hydraulisk operert. Deep Stall recovery.

- Electrical system. VSCF generators (variable speed const. frequency). Converter units and transf. i R/H nose wheel well (nosechuck), og mid cargo compartment. A/C buses redesigned. New power relays. NBPT. No brake power transfer. Smooth switching mellom power source.

- Elevator contr. system. Completely redesigned. Ny input til pylon flap. Hydraulisk operert, contr. colum override mechanism. New dual elevator full control mechanism. Controlled by ACS (aux. contr. system). New stand by cabel loop assembly.

- Fwd stairway not installed.

- Nytt vacuum waste system.

- New brake system. Carbon brake, ABS/Antiskid integrated. One contr. unit.

- New GPWS.

- New cockpit voice recorder, and flight data recording system.

HVA KAN VI FORVENTE OSS?

Vi er fullstendig over i den digitale verden. MCDU er vårt viktigste redskap i fault isolasjon. Eksempel: Tenningscheck, de-ployment av thrust reverser foregår nå fra MCDV. MCDV jobber mot følgende Systemer: DFGC, EEC, ACS, FMS og DFDR.

Informasjonsmengden er enorm. Og systemforståelse er absolutt påkrevet for ikke å gå vill i informasjonsmengden. Det snakkes hele tiden om et diff.-kurs. Spørsmålet "Hvilke kvalifikasjoner har



Klasseromsundervisning hos McDonnell Douglas Aircraft Company, Technical Training

elevene før de settes på diff.-kurset", kommer naturlig opp. I LMN har vi tradisjoner når det gjelder brushup/ continuous training. Vårt personell er kompetansemessig på høyde med den MD80 vi opererer i dag. Vi har dekket nye systemer (modifications). IRV, digital cabin press., ice fod alert, FMS modification, alternate fuel burn, ATC mode S, windshear etc. Med dette på plass burde vi kunne starte MD90 diff. direkte. De teknikere som ikke har gjennomført continuous training vil gå på problemer her.

Ingenting er fastlagt, men jeg vil anslå kurslengden til mellom 3 til 4 uker. I tillegg kommer testing i henhold til normale prosedyrer, og til slutt full oppkjøring i FTD/Simulator.

ERFARINGER/AVSLUTNING

Vi har erfaring fra introduksjon av nye flytyper. De to første årene er problemfylte. Vi mangler kompetanse i alle ledd i organisasjonen. Informasjonen ut til produksjonen har også vært dårlig. Flyet står på grunn av fingertrøbbel og manglende erfaring. Nå har vi muligheten. Send personell fra produksjonsmiljøet til en operatør av MD90. Nyten vi har av det er følgende:

- Praksis On Job Training, OJT, (bytte hjul, brems, operation, partlocations, familization)
- AMM (fault isolation procedures).

- Problemområder.
- Spare parts.
- Hva gjorde de galt i introduksjonen?

Alle disse erfaringene vil vi da kunne ha nytte av når vi skal sette MD90 inn i SAS-trafikk.

Det er ikke til å stikke under en stol at det er hyggelig å ha førstehåndsinformasjon om en ny flytype. Jeg takker alle som har

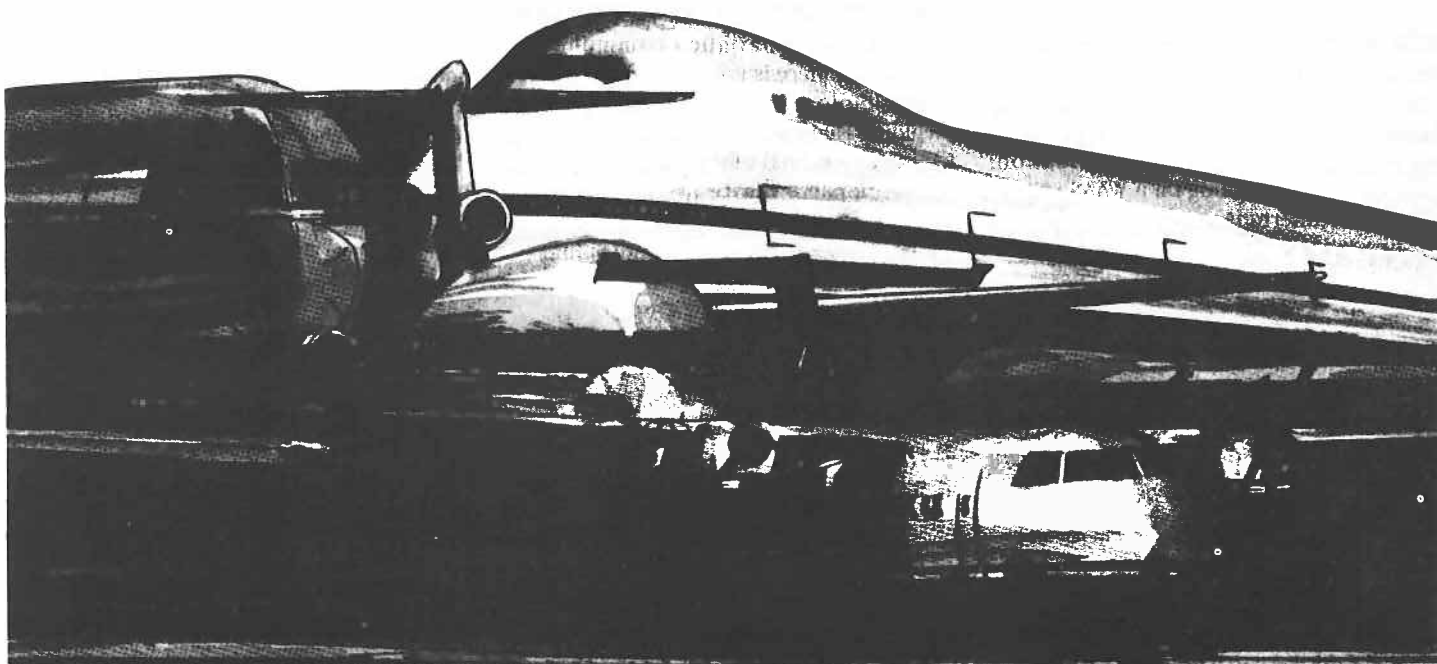
dratt i trådene for å få NFO representert. Jeg håper at våre meninger kan være nyttige innspill i beslutningsprosessen.

Til slutt ønsker vi alle lykke til med MD90. Vi har store utfordringer foran oss. Men, dette skal vi med felles anstrengelser klare.

Einar Jensen
OSLTS-O/4



Artikkelforfatteren under en av V2500 motorene på en MD90



Vi har hørt at



JAS Gripen med airbag

JAS Gripen vil bli det første jagerflyet i historien som får montert inn airbag(s). I tillegg til å dempe støt, hinrer airbaggen at eventuelle splinter av knust canopy treffer piloten(e).

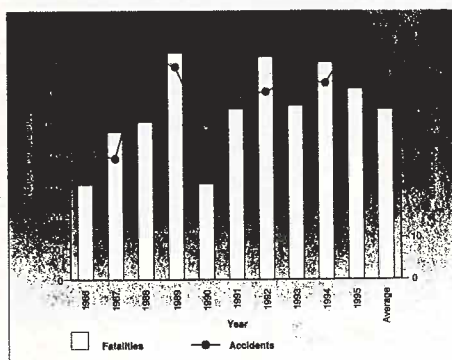
Flying start for Lufthansa/SAS samarbeidet i Norge

Lufthansa har fått en raketstart på sitt salg i Norge i år. I januar måned økte billettsalget med 71,1%. Riktignok med ytterligere en flight. Det positive salget ser ut til å fortsette, sier Wolfgang Gust, som er daglig leder av Lufthansa's salgskontor i Oslo.

5000 nyansettelser i teknologibedrifter i Norge de to siste årene

Norske teknologibedrifter ekspanderer og ansetter folk som aldri før. Ikke siden begynnelsen av 70 tallet har veksten vært sterkere. Teknologibedriftenes Landsfor-ening (TBL), regner med at veksten vil fortsette også i -96.

AIRLINE SAFETY REVIEW



SAS Commuter inn på Svensk innenriks

SAS Airline skal leie inn SAS Commuter til å fly en del av sin produksjon på Svensk innenriks. For å klare dette, skal Commuter leie inn 4 stk. F-50. Det skal ansettes piloter, cabin attendants og teknikere. Om det blir SAS' teknikere som skal ta hånd om dette, eller om SAS Commuter skal ansette egne teknikere, er enda ikke avklart.

Norge på avgiftstoppen når det gjelder luftfartsavgifter

Den nette sum av 2,4 milliarder måtte våre flypassasjerer i Norge punge ut med i avgifter til staten i fjor. På en flytur Oslo-Stavanger utgjør avgifter 57% av billettpriisen. For norske flyselskap er statlige avgifter snart den største utgiftsposten i regnskapet. Mens flyselskapene i Norge blir avgiftsbelagt, blir mange av våre konkurrenter subsidiert i milliardklassen. Hørte jeg noen snakke om fri konkurranse på like vilkår?

Antall bakkeskader på fly øker på verdensbasis

For å redusere antall slike tilfeller, har British Airways lastet en buss full med ødelagte deler etter bakkeskader. "Ramp-safety awareness exhibition". En prislapp er klistret på hver del, med hvor mye skaden har kostet BA. Bussen blir kjørt rundt til alle BA destinasjoner i England. I tillegg kjøres personellet årlig igjennom et ramp-safety kurs. Som en del av kurset inngår legesjekk med vektlegging på syn og hørsel.

SAS tapte markedsandeler i Norge

SAS tapte 2% av sin markedsandel til Braathens SAFE i fjor. SAS sine inntekter på salg av billetter i Norge gikk ned med 2%. Det var svikt i salg av både fullpris og rabatterte billetter. Frem til og med oktober i fjor hadde Braathens SAFE hatt en økning i antall passasjerer med hele 257.000, mens SAS hadde en vekst på 6.400 passasjerer. I følge viseadministrerende direktør i SAS, G. Reitan, skal SAS ta igjen det tapte ved å øke kapasiteten i år med 10%. Dette skal gjøres ved å sette inn større fly og flere avganger. I tillegg skal servicen om bord bedres.

Skiftarbeid øker risikoen for hjerteinfarkt med 70%

En undersøkelse foretatt på 80.000 skiftgående arbeidere i USA, viser at antall hjerteinfarkt lå 70% over det som var vanlig for dagtidsarbeidere. Undersøkelsen ble foretatt av Harvard-universitetets medisinske institutt. En lignende svensk undersøkelse foretatt i 1986, viste en 80% høyere risiko for hjerteinfarkt for skiftgående personell kontra dagtidsarbeidere.

WORLD AIRLINE RESULTS REPORTED TO DATE (US\$ MILLION)

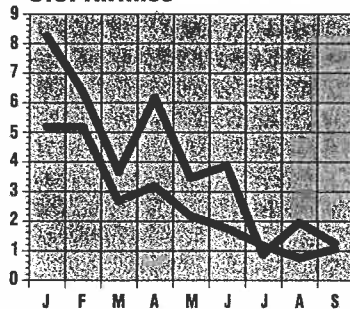
Airline	First half 1995 Net profit (loss)	First half 1994 Net profit (loss)
NORTH AMERICA		
Air Canada	(82.2)	(3.6)
American	217	146
America West	25.9	35.1
Canadian Airlines	(90.4)	(48.1)
Continental	72	(121)
Delta	240	(68)
Northwest	107.4	89.6
Southwest	71.7	101
TWA	(118)	(182)
UAL	154	(42)
USAir	16	(182.9)
Total	613.4	(275.9)
EUROPE		
Alitalia	(123)	(142)
Austrian Airlines	(13.8)	(27.9)
British Airways	510	415
KLM	276	301
Lufthansa*	135	84.4
Olympic	(30)	(244)
SAS*	143	80.1
Swissair	(72)	(40.2)
Total	825.2	426.4
ASIA PACIFIC		
Air New Zealand	80.1	68.5
All Nippon Airways*	132.3	20.2
Cathay Pacific	127.6	104.3
China Airlines	14.8	11
Japan Airlines*	127	202
Korean Air	100.7	24
Qantas	38	61.5
Singapore*	383	342
Thai Airways	38.8	48.9
Total	1042.3	982.4
LATIN AMERICA		
Aeromexico	(10.2)	(168.5)
Varig	(104)	(245)
Total	(114.2)	(413.5)
Grand Total	2366.7	619.4

* pre-tax profit

A balancing act

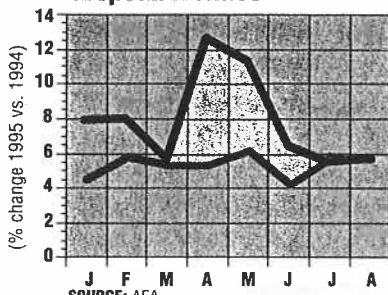
Traffic and capacity growth

U.S. Airlines¹



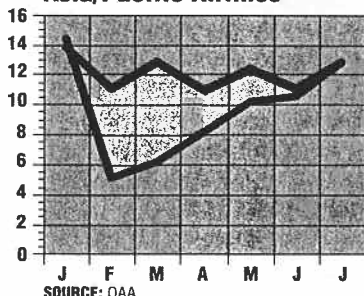
SOURCE: ATA

European Airlines²

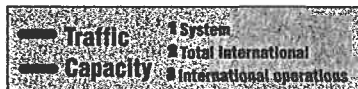


SOURCE: AEA

Asia/Pacific Airlines³



SOURCE: OAA



SAS leaser Jumbo frakter

SAS har leaset inn en B747 frakter fra Atlas Air. Flyet skal males i SAS farger og flys av SAS-besetninger. Fraktkapasiteten med dette ventes å øke 40%. Flyet skal være operativt i løpet av mars måned.

RJ70 og SAAB 340 til Air Baltic

Tidligere SAS direktør, Kjell Fredheim, er i ferd med å få dreis på sakene. Air Baltic, hvor SAS har eierinteresser, mottok nylig sin første British Aerospace RJ70. Ytterligere 2 fly av samme type er på vei. Flyene skal vedlikeholdes hos Avrotech, et datterfirma av leasingfirmaet Avro International, som eier flyene. Selskapet har også leaset en SAAB 340 fra Skyways.

Human factor, frem fra glemselen

Stadig fler flyselskaper ute i verden sender sitt tekniske personale på kurs med fokusering på "Human factor". I Skandinavia vet jeg ikke om et eneste selskap som gjør noe lignende. 25% av alle flyulykker har sin årsak i tekniske feil. 50% av disse igjen skyldes feilinstallasjoner eller feil diagnose ved feilsøking. FAA har bedt alle ameri-kanske flyselskaper om å intensivere opp-læringen med hensyn til den menneskelige faktoren. Egne kurs kalt "Crew Resource Managment" og "Quality Through People" er utarbeidet. Synergieffekten ved disse kursene var en økt produktivitet på mel-lom 15 og 20%.

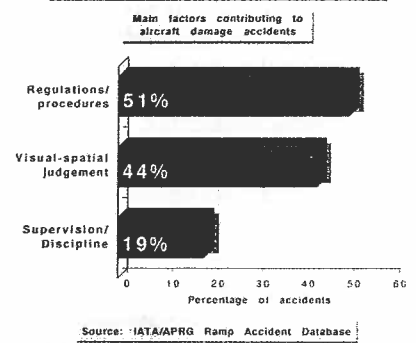
Bogus Parts

FAA advarer mot stjalne deler fra vraket etter American Airlines's havari med en B757 i Cali, Colombia i desember i fjor. Over 3.000 deler er blitt fjernet fra vraket av profesjonelle dealere. Noen deler er allerede funnet igjen på andre B757 fly. American Airlines har utarbeidet en oversikt over samtlige stjalne komponenter.

Widerøe vurderer kjøp av jetfly

Dette står å lese i februarutgaven av Air Transport World. Det er Canadairs' Regional Jets som er i kikkerten. Widerøe planlegger å bruke flyene fra Oslo, til destinasjoner i Nord-Norge.

The Importance of the Human Factor



Source: IATA/APRG Ramp Accident Database

Antall bakkeskader er halvert hos Braathens SAFE

Etter at alle involverte hadde vært gjennom sikkerhetskurs og gruppesamtaler, med vektlegging på holdninger, reduserte selskapet antall bakkeskader med 53%. Sikkerhetskurset er utviklet av UNI Storebrand i et samarbeid med SINTEF, Statens Yrkespedagogiske Høyskole og Idebild.

Finnair gjør det bra

Overskuddet for 1995 ble på nærmere 800 millioner NOK. Finnair selger for tiden unna sine DC9-41 og -51, og erstatter disse med brukte MD80. Syv brukte MD80 fra Transwede, Balair/CTA og Centennial Airways skal inn i Finnairs flåte i år.



Vi har hørt at

SAS støydemper alle sine DC9 fly

SAS holder for tiden på med å modifisere og støydempe motorene på selskapets DC-9 fly. Alle de små nierne (DC9-21) er allerede støydempet. Pylon, motorfester og selve motoren bygges om og modifiseres. Arbeidet gjøres på Koksa og hos Volvo Aeroengine. Det er planlagt med en modifikasjon på et fly i måneden.

Transwede svindlet for 30 millioner US\$

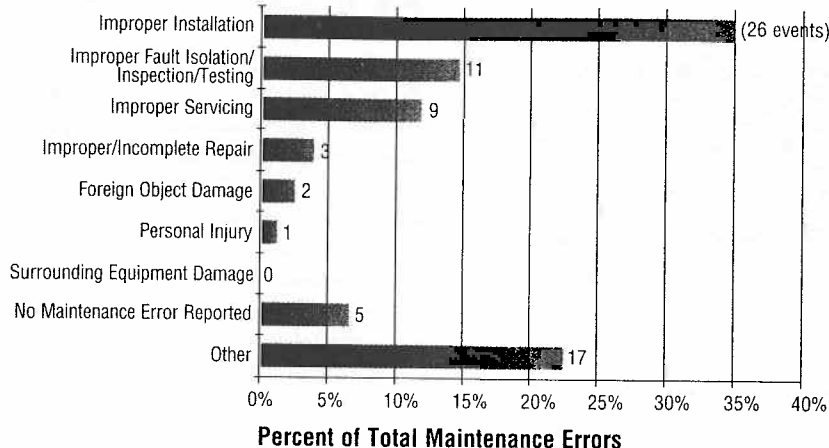
Den svenske statsadvokaten, Bernt Berger, har beordret full gjennomgang av Transwede's regnskaper. Det viser seg nemlig at Transwede har betalt to ganger for en MD-83 som ble kjøpt i 1987. Den ene gangen til McDonnell Douglas, og den andre til to bankkonti på henholdsvis Cayman Island og Panama. De to siste har i en lengre periode fått overført et månedlig beløp fra Transwede på 30.000 US\$, totalt akkumulert til 30 millioner US\$. Søkelyset er rettet mot to av Transwede's tidligere direktører. Disse benekter imidlertid ethvert kjennskap til saken.

Airbus økte omsetningen med 1,1 milliarder dollar

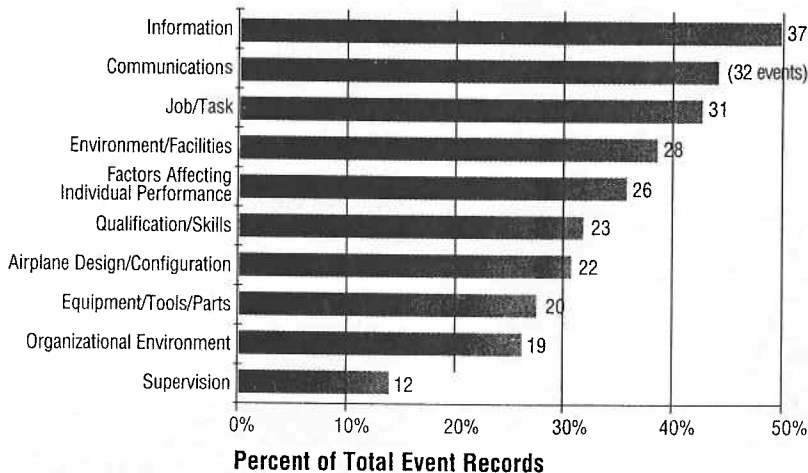
Airbus Industrie omsatte for 9,6 milliarder dollar i 1995. Dette er opp 1,1 milliard dollar fra 1994. Dette er den høyeste omsetningen noensinne i konsortiets 25-årige historie. Det høye omsetningstallet skyldes vesentlig økte leveranser av A340 og A330. Ved slutten av 1995 hadde Airbus en ordresreserve på 578 fly til en verdi av 46,4 milliarder dollar.

Boeing's Maintenance Error Decision Aid (MEDA) Program PRELIMINARY FIELD TEST RESULTS

MAINTENANCE ERROR TYPES



CONTRIBUTING FACTORS



SOURCE: BOEING (Field test period November 1994 through July 1995)

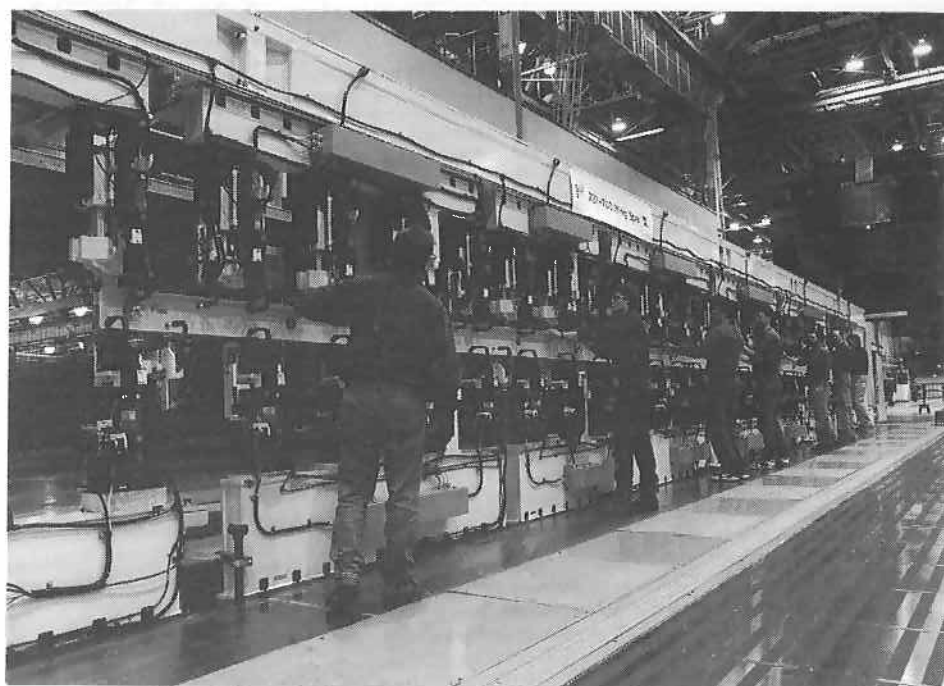


Produksjonsstart på vingene til første B737-700

Ansatte ved Boeings fabrikk i Renton, Washington, har begynt byggingen av den første vingen til Boeings nye generasjon av B737. Prototypen skal være ferdig til roll out i desember i år. Southwest Airlines blir det første selskapet som tar flyet i bruk. Overleveringen er planlagt å skje i oktober 1997.

British Midland stevnes for retten

Tre teknikere ble suspendert etter at en B737-400 fra British Midland måtte nødlande 23. februar i fjor. Teknikerne hadde glemt å skru på et deksel på begge motorene etter boroscope-inspeksjon. Resultatet var at motoroljen blåste ut og begge motorene fikk low oilpressure warning. UK Civil Aviation Authority har nå stevnet BM for retten for brudd på JAR-bestemmelsene.



Widerøe øker kapasiteten med 9,7% i sommer

Det er spesielt i Lofoten og Vesterålen Widerøe øker setekapasiteten mest. Sommerprogrammet løper fra 31. mars til 26. oktober. Ruteprogrammet er nå til godkjenning i Samferdselsdepartementet.

Kvinne stjål Cateringbil og krasjet med en Widerøe Dash-7

Kvinnen har innrømmet at hun ikke var helt edru da hun stjal en cateringbil og kjørte inn i vingen på en av Widerøes Dash 7 fly. Flyet ble påført store skader. Det kan virke som om nattelivet i Bodø kan være ganske heftig.

3% lønnsvekst i Lufthansa i 1996

De 44.000 ansatte i Lufthansa har gått med på et lønnstillegg på 3% i år. I tillegg kommer en engangsutbetaling til alle på NOK 1.200,-. Avtalen løper til 1. oktober.

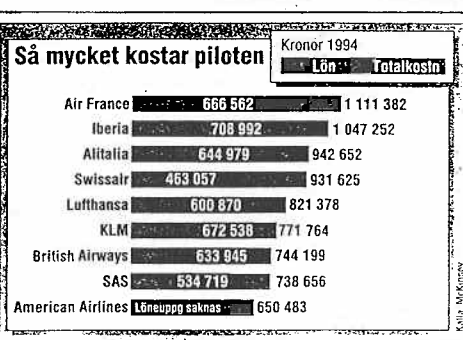
Fred. Olsen med full kontroll i Widerøe
Gjennom sine selskaper AS Ganger Rolf og AS Bonheur, sitter Fred. Olsen med 62,9% av aksjene i Widerøe. P.g.a. store investeringer i nye fly vil det ikke bli utbetalt aksjeutbytte i Widerøe for 1995.

EU liberalisering av ground handling

De europeiske transportministrene har vedtatt et nytt direktiv vedrørende ground handling. Innen 1999 skal det åpnes for flere enn en handlingagent på alle flyplasser med over 3 millioner passasjerer årlig. På flyplasser hvor det råder monopolsituasjon, skal disse få beholde monopoliet frem til år 2001. Fra år 2003 skal det være fri konkurranse på området.

Trangt luftrom. Forsinkelsene øker.

Hele 25% av alle flighter i Europa i september måned i fjor, var forsinket p.g.a. ATC- (air traffic control) problemer.



EU godkjente subsidieringen av IBERIA med 719 millioner US \$

Mens myndighetene i Norge legger på den ene avgiften etter den andre, får våre kollegaer i IBERIA statsstøtte. Det er ikke småpenger det dreier seg om. Nærmere 5 milliarder NOK. Som forutsetning for støtten har EU satt som krav at IBERIA må selge andelen sin i Aerolinas Argentinas.

World airline revenues and expenses—1986-96
(scheduled service)

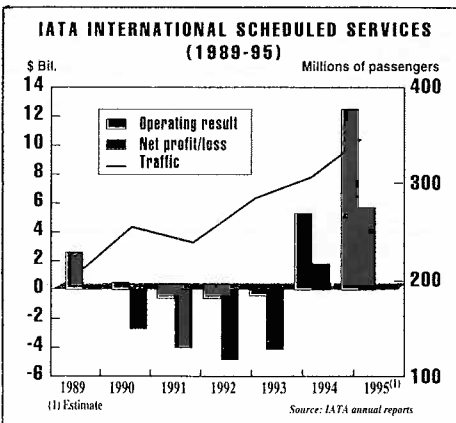
Year	Operating revenues (000,000)	% chg.	Operating expenses (000,000)	% chg.	Operating profit (loss) (000,000)	Net profit (loss) (000,000)
1986	\$124,600	11.1	\$120,000	11.0	\$4,600	\$1,500
1987	147,000	18.0	139,800	16.5	7,200	2,500
1988	166,200	13.1	156,000	11.6	10,200	5,000
1989	177,800	7.0	170,200	9.1	7,600	3,500
1990	199,500	12.2	201,000	18.1	(1,500)	(4,500)
1991	205,500	3.0	206,000	2.5	(500)	(3,500)
1992	217,800	6.0	219,600	6.6	(1,800)	(7,900)
1993	226,000	3.8	223,700	1.9	2,300	(4,400)
1994 ¹	247,500	9.5	239,500	7.1	8,000	(500)
1995 ²	271,000	9.5	261,500	9.2	9,500	5,500
1996 ²	297,500	9.8	286,900	9.7	10,600	7,000
Total 1996-1986 increase						
\$172,900 138.8% \$166,900 139.1%						
Average annual increase						
9.1% 9.1%						

DATA SOURCE: ICAO 1. Preliminary. 2. ATW estimate/forecast

World airline traffic—1986-96
(scheduled service)

Year	Rev. pass. (000)	% chg.	RPKs (000,000)	% chg.	Frt. TKs (000,000)	% chg.
1986	960,000	6.8	1,452,000	6.2	43,190	8.4
1987	1,028,000	7.1	1,589,000	9.4	48,320	11.9
1988	1,082,000	5.3	1,705,000	7.3	53,270	10.2
1989	1,109,000	2.5	1,774,000	4.0	57,130	7.2
1990	1,165,000	5.0	1,894,000	6.8	58,820	3.0
1991	1,135,000	(2.6)	1,844,000	(2.6)	58,570	(0.4)
1992	1,148,000	1.1	1,927,000	4.5	62,610	6.9
1993	1,141,000	(0.6)	1,954,000	1.4	67,480	7.8
1994 ¹	1,203,000	5.4	2,086,000	6.8	76,530	13.4
1995 ²	1,263,500	5.0	2,221,600	6.5	85,714	12.0
1996 ²	1,327,900	5.1	2,370,400	6.7	94,700	10.5
Total 1996-1986 increase						
367,900 38.3% 918,400 63.3% 51,510 119.3%						
Average annual increase						
3.3% 5.0% 8.2%						

DATA SOURCE: ICAO 1. Preliminary. 2. ATW estimate/forecast.



Vi har hørt at

LEADING EUROPEAN MAINTENANCE, REPAIR AND OVERHAUL FIRMS

COMPANY	COUNTRY	EMPLOYEES (1)	SALES (1) (mil \$US)	THIRD PARTY WORK (%)
Air France Ind	France	5,153 (2)	900 (2)	50
British Airways Engineering	UK	9,000	1,000 (est)	15
FLS Aerospace Eng	UK	1,058	160	100
GE Aviation Services	UK	1,200 (3)	277 (3)	N/A
KLM Engineering	Netherlands	4,200	700	50
Lufthansa Technik	Germany	10,000	1,800	40
MTU Maintenance	Germany	436 (3)	142	N/A
Rolls-Royce Aero Engine Services	UK	2,500(4)	350 (4)	N/A
Sabena Technics	Belgium	2,529	265	60
SAS Engineering	Sweden	3,188	440	15
Sochata (Snecma)	France	1,200	170	N/A
Sogerma-Socea (5)	France	3,000	600	N/A
Swissair	Switzerland	3,300	767	45
Turbomeca	France	700 (3)	240	N/A

(1) MR&O activities only, 1994 calendar year, unless otherwise indicated. (2) Data estimated for 1994-95. Does not include activity of Air France Maintenance. (3) Data for 1993. (4) Does not include Rolls-Royce Canada MR&O business (1994 sales \$340 million, 940 employees, of which 40% is MR&O related). (5) Does not include Seca

Source: Company reports, Air & Cosmos (1993 data)

Virtually all the major European players have transformed their MR&O operations into profit centres or independent subsidiaries

Anstrengt forhold ledelse/ansatte kan resultere i flere streiker

Det er tidsskriftet Arline Business som skriver dette. Av Amerikanske selskaper nevnes problemer i Northwest Airlines, US Air, Delta og American Airlines. Nylig ble en 3 måneders streik for 25.000 ansatte i Boeing avblåst. I Europa peker bladet ut Sabena, KLM, Swissair og Air France som potensielle selskaper med fare for streik.

Teknisk direktør i Lufthansa forbannet på subsidiering av flyverksteder

Lufthansa Techniks direktør, Wolfgang Mayhuber, vurderer å ta denne saken opp med EU Kommisjonen. Mayhuber sier han ikke har noe i mot at regjeringer skyter inn kapital for å redde vaklende bedrifter. Derimot må det reageres når det dreier seg om statlig subsidiering for å kunne senke prisene, for å underby konkurrentene. Lufthansa er forøverig medeier (50%) i Shannon Aerospace som mottar årlig millionstøtte fra den Irske stat og EU.

Ned i skogen og opp igjen

Dette skjedde med en MD83 fra American Airlines 12. november i fjor. Flyet lå på innflyging til Bradley International Airport i USA, da det kom inn i en regnbyge og sterkt synk. Flyet kom for lavt, og pløyde seg gjennom noen trær på en åskant 4,25 km før baneenden. Begge motorene sugde inn deler av trær og grener, hvorpå den ene motoren stanset helt. Den andre mistet mye av skyvekraften, men pilotene greide å fly flyet frem til banen og landet. Ingen av de 77 personene ombord ble skadet.

Volvo Aeroengine sier opp 140 ansatte

I forrige utgave av INFO kunne vi fortelle at Volvo Aeroengine hadde satt bort overhalingen av 15 Pratt&Whitney 4060-motorer til Delta's motorverksted i Atlanta, Georgia. Nå har Volvo Aeroengine som eies 90,1% av Volvo og 9,9% av SAS, varslet at bemanningen må reduseres med 140 personer.

Manglende teknikker medvirkende årsak til nestenulykken med NordicAir's F-27 på Fornebu

Vedrørende nestenulykken med en F27 under innflygingen til Fornebu i vinter, har vi sakset følgende: "F-27 maskinen skulle flys i rute fra Malmö til Fornebu. Under ut-taksingen observerte besetningen at varsellyset på "Accessory Gear Box" blin-ke-t til noen ganger. Dette hadde de registrert også tidligere på dagen. Sel-skapet hadde ikke teknikker stasjonert i Malmö, og etter kontakt med selskapets tekniske avdeling i Västerås, fikk besetningen beskjed om at flyet kunne brukes og motoren holdes i drift så lenge det ikke var fast varsellys. Varsellyset kom på igjen under descend til FBU i ekstremt dårlig vær, og motoren ble throtlet tilbake til tomgang. Resten av historien er vel kjent for de fleste.

15 WAYS TO ENSURE PROPER MAINTENANCE AND RETURN OF YOUR AIRCRAFT

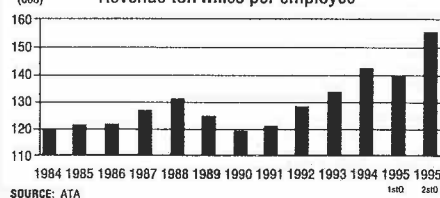
- 1 Insist on periodic reporting of aircraft condition.
- 2 Insist on absolute right of inspection.
- 3 Define maintenance practices and intervals in detail.
- 4 Require that all work be properly documented in English.
- 5 Define time-, calendar- and cycle-controlled components.
- 6 Define "normal wear and tear."
- 7 List items to be maintained on-condition.
- 8 Determine responsibility for compliance and modification.
- 9 Define life-limited parts.
- 10 Specify life remaining between maintenance visits.
- 11 Specify life remaining on engine disk stacks.
- 12 Guarantee a thorough panels-open inspection prior to lease expiry.
- 13 Provide for a pre-return flight test.
- 14 Itemise documents, manuals and records to be returned with aircraft.
- 15 Provide for unambiguous remedy in the event conditions of return are not met.

SOURCE: AVMARK

Avmark recommends a special lease review prior to signing

Employee productivity

Revenue ton miles per employee



SOURCE: ATA

PROJECTED AVIATION MAINTENANCE TECHNICIAN DEMAND

	Global/Major Air Carrier	Commuter Air Carrier	General Aviation	Other	Total	
1994 Workforce	60,354	8,264	29,955	48,422	146,995	
2004 Workforce	80,458	9,524	31,845	59,021	180,848	
Growth 1994-2004	20,104	1,260	1,890	10,599	33,853	Growth
Attrition 1994-2004	16,423	2,249	8,151	13,177	40,000	Attrition
Total Demand					73,853	Total

SOURCE: FAPA, FAA FORECAST

OVERHAUL & MAINTENANCE / JANUARY • FEBRUARY 1996

India har tegnet luftfartsavtale med Norge, Sverige og Danmark

Dette åpner opp for direkte flyruter mellom New Dehli, Bombay og hovedstedene i Skandinavia. Air India har alt varslet at de vil starte opp med slike flyginger.

Reno Air med rekordoverskudd

Reno Air, som leier flere av SAS' MD80, kunne rapportere om et overskudd på over 100 millioner i fjor. Dette er en femdobling fra foregående år.



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**

PEUGEOT BOXER

**PRØV SELV
OG BLI OVER-
BEVIST!**

**ÅRETS
BIL
I EUROPA
1994**



BOXER

J & B/BECCO FRA 70

STERKERE

Hvordan kunne en helt ny varebil som Peugeot Boxer bli den soleklare vinneren i den prestisjefylte kåringen Van of the Year '94!

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



BERTEL O. STEEN A/S

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

PEUGEOT

STABEKK