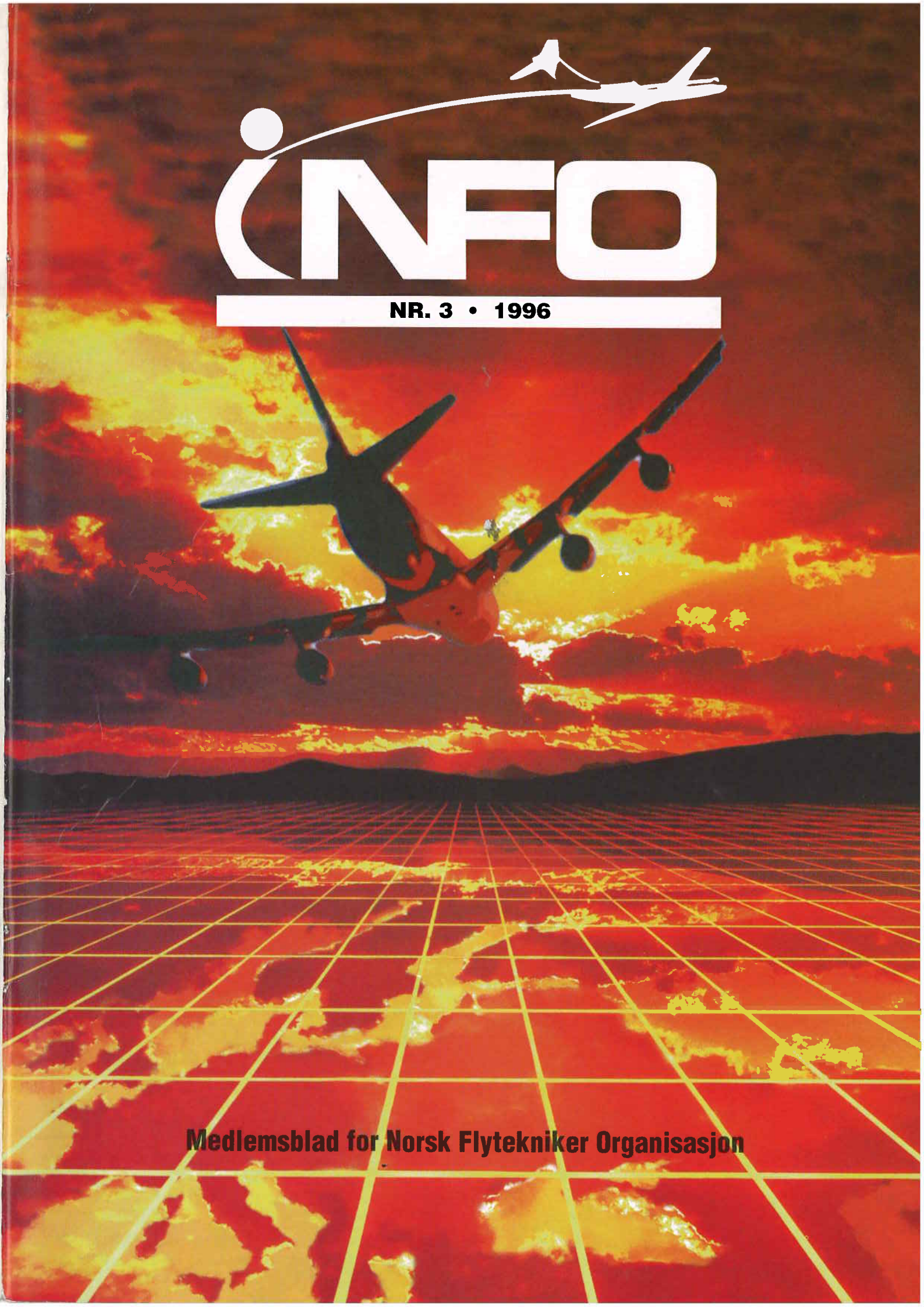




iNFO

NR. 3 • 1996

Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

PEUGEOT INTRODUSERER 32 NYE MODELLER!



Personbil fra fra **306.235,-**

2- eller 3-seter
varebil fra **212.465,-**

OBS! Leveres også som 3-seter varebil

NYE PEUGEOT 806

Peugeot 806 er en ny stor stasjonsvogn med en fantastisk fleksibilitet. På personbilutgaven velger du selv om bilen skal være en 2, 3, 4, 5, 6, 7 eller 8-seter! Ditt behov den dagen du bruker bilen avgjør. Setene lar seg enkelt fjerne dersom du har behov for lasteplass, eller innmonteres ved persontransport. Vi leverer bilen med 5 seter fra fabrikk. Har du kun behov for flere seter en sjelden gang er

det kanskje lettest å leie ekstra seter fra oss ved behov.

Ønsker du å bruke den som 7-seter oftere leverer vi den gjerne med det.

Som du skjønner har vi mange kombinasjonsmuligheter for 806. Legger vi sammen antall seteløsninger med forskjellig utstyrsnivå og motoralternativer kan vi spøkefullt si at vi introduserer 32 nye modeller!



PEUGEOT

BERTEL O. STEEN A/S



PEUGEOT

PEUGEOT

ENSJØ

Ensjøveien 25, 0661 Oslo
Tlf. 22 08 36 00

PEUGEOT

PARKVEIEN

Parkveien 29/31, 0350 Oslo
Tlf. 22 46 18 85

PEUGEOT

STABEKK

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

PEUGEOT

LØRENSKOG

Solheimsveien 7, 1473 Skårer
Tlf. 67 92 60 00

PEUGEOT

LILLESTRØM

Nittedalsgt. 4, 2000 Lillestrøm
Tlf. 63 81 98 30



norsk flytekniker organisasjon

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

SENTRALSTYRET 1996

Formann:

ROLF DYBWAD	Arb. 74 82 32 45
Braathens SAFE Værnes	Fax 74 82 32 48
Ugleveien 23, 7500 STJØRDAL	Priv. 74 82 54 27
(Fax pris. må slås på ved request)	Fax 74 82 54 27

Nestformann:

FRANK BERENTSEN	
SAS Bergen	Arb. 55 99 75 58
Holtavegen 7B, 5046 RÅDAL	Priv. 55 13 06 65

Org.sekretær:

EGIL FØRRISDAL	
OSLTS-O/4	Arb. 67 59 75 16
Særumsliia 33, 3400 LIER	Priv. 32 84 09 72

Tekn. sekretær:

ARILD HELSETH	
OSLTS-O/5	Arb. 67 59 68 88
Mellombølgen 10, 1157 OSLO	Priv. 22 74 55 37

Kasserer:

DAG LANGE LAND	
Braathens Værnes	Arb. 74 82 59 50
Holmekollvn. 1, 7550 HOMMELVIK	Priv. 73 97 14 50

INFO-redaktør:

KNUT GRØNSKAR	Arb. 67 59 68 88
OSLTS-O/5	Priv. 66 84 50 82
Dragonveien 50, 1362 BILLINGSTAD	Fax 66 84 50 82

Styremedlemmer:

Roger Handeland	Braathens SAFE SVG
Kjetil Heradstveit	Braathens SAFE SVG
Jan E. Stenhaug	Braathens SAFE SVG
Jostein Øveraasen	Fred. Olsen FBU
Heine Richardsen	SAS BOO
Erik Sannerud	SAS FBU
Steinar Isaksen	SAS FBU
Rune Thuv	SAS FBU
Knut Fløtten	Widerøe BOO
Rolf Skrindlo	Widerøe BOO
Baard Holmberg	Norsk Air TRF

KOMITEFORMENN

Tariff Komité (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 Grønskar, SAS FBU
Avd. Braathens SAFE:	Jan Kr. Langebro, BU SVG
Avd. Widerøe:	Atle Edvardsen, WF BOO
Avd. SAS:	Harald Øverland, SAS SVG
Avd. Fred. Olsen:	O.P. Syvertsen, FOF
Avd. Norsk Air Widerøe:	Paul Lingjærde, TRF
Layout, redigering:	Siri R. Grønskar

Produksjon: FokusGruppen AS, Sandvika
TankeStreken Reklamebyrå, SkjermBildet Scannerstudio
Trykk: FokusTrykk, Asker

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 hjemmeadresse.



Forsidebilde: Fri konkurranse i Europa har skapt en kraftig vekst i europeisk flyindustri.

**Vi må ha stoff til neste
INFO innen 1. november**

Formannen har ordet

Vi har i år vært gjennom en arbeidsrettssak vedrørende tolking av tariffavtalens bestemmelser. Bakgrunnen for hele saken er de endringer som ble innført i avtalen fra 1994, og om disse skulle utløse mulighet for sertifikattillegg på Orion i Braathens SAFE.

Dommen i Arbeidsretten er enstemmig og vår påstand tas ikke til følge. Det er ingen ankemuligheter, slik at dommen står der og vi får ta den til etterretning. Taperen, hvis en kan kalle seg det i en slik sak, har kanskje noe problemer med å akseptere at noe en har trodd og ment er dømt til å være feil, og det kan oppfattes som hakk i plata å fortsatt røre i dette.

Jeg vil referere tariffavtalens §1.2 som sier:

"For å bli ansatt som sertifisert personell med flyteknikersertifikat av ICAO Type I og II, eller som autorisert personell med tilsvarende kompetanse, må man oppfylle de av myndighetene/flyselskapets fastsatte kvalifikasjoner, og til enhver tid være i besittelse av gyldig sertifikat/autorisasjon innen sitt fagområde."

Det "nye" i -94-avtalen er //eller som autorisert personell med tilsvarende kompetanse//. I tillegg til disse endringer fikk en inn en protokolltilførsel 2 til paragrafen som sier: "Kvalifikasjonskravene til autorisert personell når disse ikke er fastsatt av myndighetene, avtales lokalt."

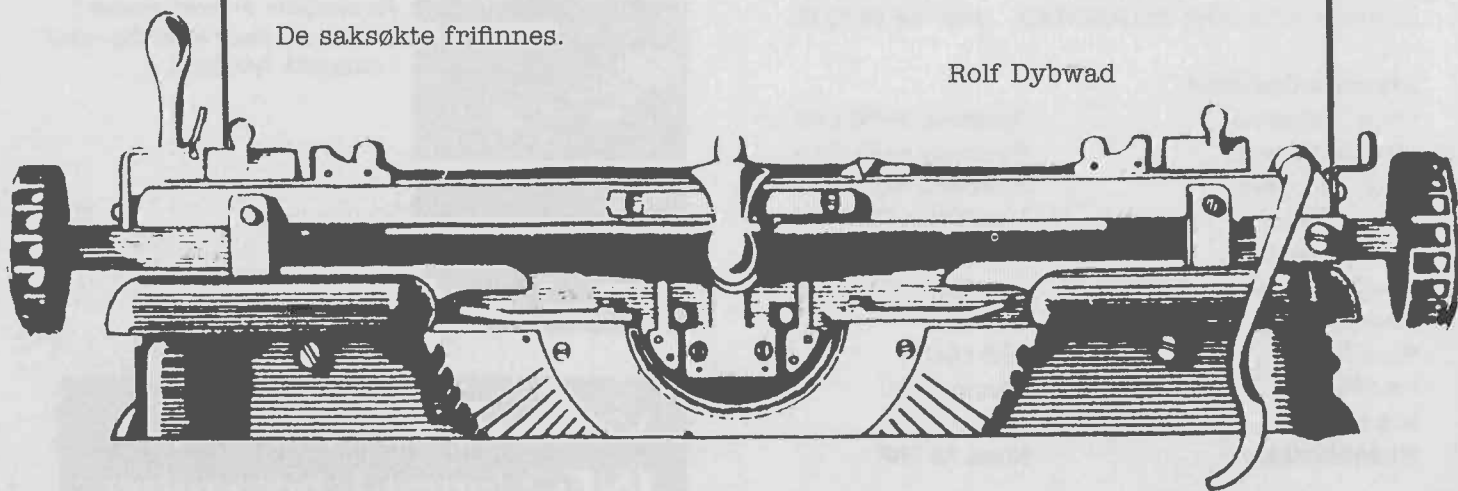
Arbeidsrettens oppfatning gir hverken bestemmelsens ordlyd eller omstendigheter ved endringen i 1994 grunnlag for vår fortolking. Det er således ikke nødvendig å ta stilling til det subsidiære spørsmål om Orion-kurset kan gi tilsvarende kompetanse som kurs av ICAO type 1 eller 2.

Det siste var de heldige med. Skulle de ha sammenlignet et Type 1 kurs på kompassving og Type 2 kurs på B747 mot et Orion-kurs, vil en nok et sted imellom finne noe tilsvarende.

Men til endringen i tariffavtalen. På sivile fly er det luftfartsverket som sertifiserer. Thats it. På militære fly har ikke luftfartsverket myndighet. Det er derimot det enkelte selskap som autoriserer sine folk til å utføre den kontrakt man har inngått, og med en godkjennelse fra forsvaret. Skulle det være dette vi tok høyde for ved endringene??? Skulle protokolltilførselen være nødvendig da luftfartsverket ikke var inne i bildet ved militære fly????

De saksøkte frifinnes.

Rolf Dybwad



LEDEREN

Så har omsider Arbeidsrettsrådet (NHO-LO og representanter for Regjeringen) levert sin innstilling om endringer i Arbeidstvisteloven. Loven som bla. regulerer organisasjonsretten her i landet. Ved første øyekast ser ikke endringene så dramatiske ut. Forslagene er ført i penn av jurister som har gjort hva de kan for å ordlegge seg så tåkete som mulig, slik at det blir vanskelig for menigmann å forstå hva som menes. Først når man setter seg ned og grundig går igjennom og setter opp konsekvensanalyser, oppdager man hvilke dramatiske konsekvenser lovendringene vil få for oss. Det vil frarøve hundre tusener av arbeidstagere deres organisasjonsrett. Selv store organisasjoner som AF og YS vil måtte svelge noen hårete kameler store som fjell. AF vil på sikt neppe klare seg. YS – kanskje. Etter å ha analysert forslaget ender vi ut med at det i praksis vil bli en fagforening som har reel innflytelse og som skal sette malen for alle, nemlig LO. Det er meget finurlig gjort. Man skal være ganske skarp og ha god peiling for å finne ut av det. Kjell Paulsen, vår ekspert på området, har en nærmere orientering lenger inne i bladet. Les det!!

Luftfarten har blitt rystet av flere store flyulykker det siste halve året. Over 600 mennesker har omkommet. Tre av ulykene har skjedd med amerikanske flyselskaper. American Airlines med en B757 i Cali, Columbia. ValuJet med en DC-9 i Everglades i Florida, og nå til slutt en B747 fra TWA utenfor Long Island, New York. I Cali var årsaken pilotfeil, ValuJet-ulykken skyldes høyst sannsynlig feilbehandling av farlig last. Den siste havariet med en B747 fra TWA er ennå uoppklart. Når dette skrives kan det tyde på at en teknisk feil i flyet senter-fueltank kan ha forårsaket en eksplosjon i tanken. Hvis dette blir den endelige havariårsaken, vil TWA kunne få en knekk de ikke greier å komme over. For det reisende publikum spiller det



A330/A340 assembly line.

liten rolle hvilke årsaker som ligger bak de forskjellige havariene. De registrerer at flyene faller ned og at mange omkommer, og at det alltid vil være en risiko involvert når man reiser med fly. Dess flere havarier som skjer, dess høyere risiko. Det er dette bildet som fester seg på netthinnen til folk. Reaksjonene uteblir ikke. Folk vegrer seg mot å reise med fly. Etter TWA-ulykken fikk SAS og sikkert de andre flyselskapene også en markert vekst i «no show» passasjerer. Folk som har kjøpt billett, men som ikke møter opp. På Atlanterhavsrutene har SAS hatt dager med over 25 % «no show.» Folk er skremte og holder seg hjemme. Fortsetter luftfarten og havarere i samme tempo fremover, vil hele bransjen få et tilbakeslag. De ansatte i TWA føler stor usikkerhet for sin fremtid og for selskapets muligheter til å overleve. TWA har lenge slitt under Chapter Eleven. I praksis betyr det at selskapet skulle ha vært slått konkurs, men amerikansk lovgivning gir selskapet en mulighet eller en siste sjanse, i et samarbeid med sine kreditorer. De ansatte i TWA har ikke glemt at Lockerbie-ulykken ble siste spikeren i kisten til Pan Am. Vi må ikke få flere stor flyulykker nå. Det vil kunne sette hele næringen og våre arbeidsplasser i fare.

De siste store ulykkene i USA har satt Federal-Aviation Administrasjon (FAA) i søkelyset. Gjør de ikke en god nok

jobb? Spesielt ValuJet-havariet i Everglades har vært en belastning for FAA. Den ene dagen viser deres undersøkelser at alt er OK, den neste viser det seg at mye er veldig galt. Da er det lov til å begynne å lure. Er det bare i ValuJet det er slik? Hvordan står det til her hjemme? Noen husker fremdeles Partn-Air ulykken. Nylig ble Air Nordic satt på bakken. Selskapet hadde daglige ruter på Fornebu. Det var ikke Luftfartsverket som fant at det tekniske vedlikeholdet ikke holdt mål. Først når en av de ansatte mekanikerne i selskapet tipset LV om uregelmessighetene, gikk alarmen. Burde ikke LV på sine inspeksjoner ha sett dette selv? Dessverre sliter LV med trange budsjetter. Resultatet er dårlige lønnsbetingelser og underbemanning. Den beste måten å opprettholde et høyt sikkerhetsnivå i et deregulert marked, er at tilsynet med operatørene intensiveres. For å få gjort dette, må ressursene til kontrollinstansen, det vil si Luftfartsverket, styrkes.

Til slutt vil jeg sende en takk til alle medlemmer og andre som sender stoff, avisutklipp, møtereferater etc. til meg. Artikkelen om ValuJet lenger inne i bladet tikket inn på hjemmefaxen en sen kveldstime. Fortsett med dette. Det taes imot med takk.



Andrawes-saken og internasjonal flyvirksomhet

Vi i Norge har de ca. 2 siste årene vært overforet med informasjon og synspunkter via presse-media i denne saken. Det er ikke den ting vi ikke vet om familieforhold, politiske forhold i hennes daværende hjemland etc. etc. Men en ting savner jeg i denne "fakta"-fremstillingen media tilbyr. Og det er om det finnes flere "offer" enn de som var med på selve kapringen og deres familier?

Og visst er det det, etter min mening. Det internasjonale samfunnet, representert ved flyplass og flyselskapsansatte i særdeleshett, er også ofre. Vår arbeidsplass er i dag overvåket, flyplassområdet er inndelt i lovlige/ulovlige soner. Vi må presentere/bære identitetskort i en utrolig utstrekning. Kort sagt, vårt daglige arbeid er hemmet i stor utstrekning, sammenlignet med tidligere.

Javel kan man si, noe må flyplassansatte tåle, og det gjør vi. Men de det i siste ledd går utover, er passasjerene. Det er de som får lide for at vi ikke kan "flexe" i systemet lenger (f.eks. problemet med unaccompanied luggage, dvs. bagasjen ombord, men ikke pax.). Det er passasjerene som får lide i de lange køene på grunn av security check; det er passasjerene som må betale (via offentlige avgifter) for all denne security, og jeg vil anta at denne personellgruppen er en av de større på en moderne flyplass.

Årsaken til at jeg griper pennen i denne saken, er at jeg synes de forannevnte aspekter så absolutt ikke er tatt hensyn til av media eller politikere. For det hersker vel ingen tvil om at arbeidssituasjonen for flyselskapene og flyplassansatte, og dermed tilbudet til passasjerene, endret seg

etter f.eks. Mogadishu, Entebbe, Achille Lavro, flyplassen i Roma, flyene som brant i ørkenen, Lockerbie og så videre. For ikke å snakke om hvilke kostnader man totalt har pådratt seg for evig og alltid.

Internasjonal terrorisme har kommet for å bli, og hvem som innførte den, er vel en tilfeldighet. Det måtte nok komme før eller senere. Å dømme eller frifinne - det vil ikke jeg gjøre, hverken i denne eller andre saker. Om det er oppdragsgiver eller utfører som skal tiltales, er vel også et åpent spørsmål. Men konklusjonen er, etter min mening, klar. Det er internasjonal flyvirksomhet som sitter med svarteper.

Anonymus



IFALPA 51st Conference



Canadair Regional Jet production line i Montreal.

Konferansen ble i år holdt i Dublin i tiden 22.-26. mars. Aircraft Engineer International (AEI) var også i år invitert som observatører, og NFO ble forespurt om de kunne stille representanter til dette evenement. Undertegnede takket jo til oppdraget, og reiste over sammen med min kone, hun forøvrig for egen regning. Jeg følte meg vel litt som gissel, da tiden til å forberede meg var noe snau. Men er det noe teknikere bør kunne, så er det å improvisere.

Konferansen i seg selv forløp som den pleier. Det er et meget stort arrangement, og det gjennomføres med stil og effektivitet. Møtene i de 4-5 komiteer er preget av godt forarbeide, god styring og disiplin. Arbeidsspråket er engelsk, som for noen kan være en hemsko. En god del av lunsjer og middager er sponset av store firmaer innen bransjen, enkelte kritiske røster mener seg solgt i denne forbindelse.



FARGEAKVARELLER av fly tjenestegjort i Luftforsvaret 1945–1996

Limitert serie (500 stk. av hver).

Trykket på hvitt bestrøket kartong 250 g i målene 30 x 40 cm.

Pris kr. 198,-
inkl. porto og emballasje

Følgende er nå for salg:

- F-86F Sabre 332 skv. «Flying Jokers» AH-D
- F-86K Sabre 334 skv. «Cola Red» RI-Z
- F-104G Starfighter 331 skv. FN-N
- F-5A Freedom Fighter 336 skv. «Tiger» «208»

Følgende kan bestilles (lev. høst '96):

- PR Mk.XI Foto Spit/Fotowing (717 skv.) A-ZB
- L.F. Mk. IX Spitfire 331/332 skv. A-CI
- T-33 "T-Bird" 718 skv. DP-K
- F-84G «Thunderjet» 338 skv. MU-L



Bestilling/innbet. til

ARHEIM/WIUM DESIGN • Emanuelsvei 6, 1324 Lysaker • Bankkonto nr. 6057.10.15210

Jeg synes vel at ved å spise en sponset middag, har man vel kun "solgt" mage-skinnet, ikke sjelen.

Når det gjelder konferansens innhold, er det vel kun få ting som er av vår direkte interesse. Denne gang var f.eks. sub og sub-sub contracting tema, likeså bekymring over presset på maintenance. Egentlig to sider av samme sak. Det som er vår misjon på slike konferanser, er å møte mennesker vi kan få informasjon av, og gi informasjon til. Eventuelt samarbeide i et bredere perspektiv. Det er dette som er vår absolutte utfordring, og for å kunne klare dette, må våre medlemmer, den enkelte flytekniker, være med. Dette er ikke

politisk fagforeningsarbeid, men rene faglige utfordringer. Så det å bare si at "jeg liker ikke streik", er ikke godt nok for å reservere seg fra foreningsarbeid. Her ligger mange gode utfordringer!

Av naturlige årsaker hadde jeg mye hyggelig kontakt med den norske IFALPA-delegasjonen. Jeg vil absolutt ha sagt at de tar godt vare på meg. Takk for det.

Men jeg har en bekymring. De kjenner så altfor få av oss. I dette lille landet med så få i hvert selskap, kjenner vi hverandre ikke, ikke en gang noe særlig på foreningsnivå! Her må vi bli bedre alle sammen, for med den fremtid vi øyner

(open skies politics), må samarbeidet bli bedre. Flysikkerhet består vel egentlig av 3 grupper fagpersonell: Pilots, ATC, maintenance staff (faktorenes orden er likegyldig).

På konferansen deltar en mengde forskjellige foreninger og organisasjoner, og mange sender sine toppfolk. Under selve konferansen og eventuelle middager kan det virke noe formelt, men "after dark" er vi alle mennesker. Vi bør og skal være med, selvom vi ikke kan vise til konkrete resultater med en gang.

Edmund Grohshennig



ValuJet: a count down

Mothers, children, husbands and wives - all died when Flight 592 plunged into the Florida swamps in May this year. James Langton reconstructs the diary of a disaster that exposed the human cost of budget transportation.

The tyres of ValuJet 591 from Atlanta bounce and bite on the hot concrete of Miami International Airport's main runway, and everyone breathes out. It has been that sort of flight: twice before take-off the ageing DC-9 trundled back to the gate with what a disembodied voice calls "technical problems". Then, on the final approach, the aircraft's intercom failed, prompting the alarming sight of a stewardess using a bull-horn to order passengers to fasten their seatbelts.

Pamela Hettinger turns her attention to the towering storm clouds visible through the aircraft windows. In a few hours, she and her husband, Wayne, will be boarding their cruise ship for the Caribbean. It has been a long day, beginning at their home in Louisville, Kentucky, in the early hours. Now, walking up the companion way, the Florida heat hits her like an open oven door. A few steps more, and the couple are inside the air-conditioned terminal. Looking for baggage reclaim, Pamela pushes through a knot of waiting families. Passengers for the return flight to Atlanta, she supposes, feeling vaguely sorry for them. She does not realise that those faces will soon haunt her dreams.

Not everyone minds that ValuJet Flight 592 to Atlanta is running an hour late. Janice and James Weins are feeling relaxed after their cruise to Mexico. Other passengers notice how young Janice looks to have such a grown-up family. In fact, the children - 15-year-old twins Andrew and Jerry, and 12-year-old Tabitha - are from James's first marriage. Janice was only 17 when they were born, but now she is their mom. She thinks of her own mother, Mary, back home in Indiana and decides there is time for a quick phone call. "We'll see you about six," she tells her mother as the coins begin to run out. "And I love you."

Others are thinking about their families on the morning of 11 May 1996. Captain

Candi Kubeck, 38 years and one day old, is looking forward to a delayed birthday celebration with her husband Roger, a pilot with America West airline. She thinks about calling him, but remembers he has gone fishing with a neighbour back home in Phoenix, Arizona. Days off that never match: long periods apart thanks to their working for two different airlines, his based in Arizona, hers in Texas and Georgia: just a few of the irritations they discuss. Only three days ago, Roger had left a message on the answering machine at her small flat in Dallas, offering to move to Atlanta, where the ValuJet headquarters are. But what drums through her thoughts are his parting words: "If you want to come home and be a housewife, you can do that too."

The tanker of jet fuel pulls up just behind the luggage carts at Gate G2. There is cargo to load too, including three aircraft tyres and four heavy cardboard boxes. The handlers pull open the forward cargo hatch and begin their work. The tyres go in first. The Boxes, from Sabre Tech, ValuJet's maintenance contractor, are packed with stainless steel cylinders, each about the size of a tube of tennis balls. The cylinders contain a chemical compound that makes oxygen for the masks which drop down in an aircraft emergency. Each cylinder should have a green plastic cap to stop it going off accidentally. The caps are missing from the 134 cylinders being loaded onto Flight 592; but it doesn't really matter because the paperwork says they are all empty, anyway. Only they are not.

ValuJet cut corners. Everybode knew that. How else could it offer fares around half those charged by the major carriers? On the two-hour flight from Miami til Atlanta - for which ValuJet charged \$59 one-way against a normal commercial airline's fare of \$200 or a 21-day excursion rate of \$108 - the airline would spend about 73 cents (50p) per head on food. That buys you a

can of Coke and, maybe, a sandwich. The company president, Lewis Jordan, worked from a \$100 desk he had bought at the Home Depot, a cut-price office equipment warehouse. This was the sort of thrift that defined the company's whole approach to business. Because of it, Wall Street loved the company, and so did the American travelling public. By the end of 1993, its first year of operation, ValuJet had increased its fleet from two DC-9 jets to 21 aircraft. In its first quarter it made \$7 million profit. By the end of 1995, ValuJet had 51 aircraft, flying to most of the major east coast American cities. A \$150-million bond issue to buy new planes was snapped up in minutes. In less than 18 months, the share price doubled to \$33.

In its three years of trading, the company was paying between \$200,000 and \$6 million for its aircraft, at a time when buying just one new Boeing 737 would have cost \$20 million. Using such old aircraft came at a price: heavier fuel consumption and bigger maintenance bills. If ValuJet was able to boast that it spent nearly twice as much on aircraft maintenance per plane as its major rivals, the truth is that it had little choice.

And ValuJet was able to trim costs in other ways. Stewardesses rather than cleaners tidied up the cabin between flights. Trainee flight crews paid about \$9,000 for their own tuition. Seats were allocated on a first-come first-served basis, saving on boarding cards. Crews were paid only for the time they were in the air - the more flights, the more money. The basic salary for a captain was \$45,000, less than a school teacher would make. A co-pilot might get \$25,000. Any bonuses were linked not to seniority but to company profits and performance. But the real savings were based on a principle familiar to Britain's town halls: ValuJet contracted out huge areas of its operation to outside companies. These included almost its entire maintenance operation, of

which Sabre Tech in Miami was just one example. Perhaps a third of the airline's staff was employed in this way. As a result, non-essential labour costs were nearly half those of other airlines.

ValuJet has been described as a "virtual airline". It is the most successful of a new breed of airline, that aggressively cuts costs and fares – the American Department of Transportation has estimated that, collectively, such airlines have saved consumers \$6.3 billion since 1994. But while some of those consumers enjoyed the new freedom of the skies, there were others who believed it had been bought at too high a price; safety concerns had already led to the suspension of Arrow Air in 1995.

ValuJet, too, had something of a reputation at America's Federal Aviation Authority. In ValuJet's first quarter of operation, it had been reprimanded by the FAA after a pilot failed to turn back when one engine caught fire. Last June, another of its DC-9s was destroyed after catching fire on a runway at Atlanta – the engine turned out to be one of a job lot bought from a Turkish company.

In January this year, there were three further incidents with ValuJet planes – a jet slid into a snow bank at Washington's Dulles International Airport, an aircraft got stuck in mud in Atlanta, and a full crew and passenger emergency evacuation had to be carried out after a tyre burst on landing at Nashville. On 5 March, the company issued a curious memo to pilots: "This is not a rodeo. We have to start thinking about the consequences of our decisions and use good judgment."

What is about to happen on flight 592 has nothing to do with Captain Kubeck's judgment. She is not a cowboy. She has a reputation for thoroughness among her mostly male colleagues, including Richard Hazen, her first officer on this flight. Richard is 52, a different generation, but Candi is used to that. She got her first break working with older guys, during the Eastern Airlines strike of 1989. The company had hired a bunch of pilots near retirement – and her. She had coped with the abuse from the picket line and even with Eastern going bust in 1991. At least that wasn't going to happen with ValuJet.

It is just after 1 pm when the microphone at the gate crackles into life. "Will all those passengers with young children or requiring special assistance..." Laurese Oden thinks that this probably doesn't include her, since she is 47 and her youngest daughter is 22. It had been worth staying the extra day just to see Helene, have dinner, talk about moving back to Miami. Helene had dropped her at the airport, given her a kiss, wished her a happy Mother's Day for tomorrow. Maybe she would take that job in Florida after all. She could talk it over with the rest of the family in Illinois that evening.

Considering the delay, thinks Julie McNitt, her children have behaved pretty well. Most of the passengers smile indulgently at the three blond mop-tops. Clark, the youngest, and the two girls Laura and Lindsey. At least it won't take long to get home to Powder Springs, their home about 20 miles north of Atlanta. There'll be plenty of time to unpack before dinner. Perhaps Neil, her husband, might take the kids and put them to bed.

The Shotwell brothers manage to get a seat together. Janis was originally flying back to Atlanta alone, but Ailven decides to join him at the last minute. Little brother Marvin has just graduated from the University of Miami, despite having been paralyzed in a football accident. So they feel in a mood to party. Besides, with ValuJet's fares, money really isn't a problem.

The twin engines whine into life. Aircraft N904VJ has been doing this for 25 years. Most of its life has been spent on short-haul passenger runs for Delta. Then, four years ago, it was taken out of retirement in the Nevada desert and given a fresh life. The ValuJet logo, white on blue, is inscribed in large letters on the tail. The new owners have also painted a jaunty cartoon jet on the front of the fuselage, giving the airline its air traffic control nickname: "Critter".

But despite its shine new coat of paint, N904VJ has a less than immaculate mechanical record: May 1994, returned to airport with falling oil levels. September 1994, aborted take-off when a warning horn sounds. November 1994, landing gear warning lights on. January 1995,

unscheduled landing after an electrical circuit overheats. April 1995, unscheduled landing after cabin depressurisation causes oxygen masks to deploy. December 1995, emergency descent and landing after the crew cannot hold cabin altitude. January 1996, an aborted take-off and another unscheduled landing with cabin pressure problems.

Engineers trace this morning's intercom failure to a faulty electrical circuit. But, of course, nobody in the airline business would ever seriously worry about these problems. Nobody except, perhaps, the 105 passengers on board. And they don't know.

It is almost exactly 2 pm when the nose wheel of Flight 592 lifts from the runway. Fifty-one-year-old Charlie Flatt sits on the right of the aircraft, the Atlantic ocean is just visible through the window, shimmering behind the endless concrete blocks that line the shores of Key Biscayne and South Beach. Charlie has three children, the eldest, Marcus, is finishing the second term of a sports scholarship at the University of Kentucky. Marcus is going to be a tennis professional; there has never been any doubt in Charlie's mind. Which is why he has left work early to pick the boy up from college. Anyway, ValuJet's prices make this the sort of extravagant gesture even a postman can afford.

Four minutes and 32 seconds past the hour. Miami departure radar picks up Flight 592 heading through 5,000 feet. "Critter 592 departure. Good afternoon. Radar contact, climb and maintain 7,000." Richard Hazen, the first officer, acknowledges. There are at least 20 other aircraft in the sky around Miami, not including a small twin-engine Piper to the north. Its pilot, flying instructor Daniel Muelhaupt, keeps half an ear on the chatter in his headphones, as he concentrates on the lesson he is giving to his pupil, Rick DeLisle.

Flight 592 is beginning to level out, climbing through the first puffs of cloud. In a few minutes, the captain will flick out the seat-belt light. Passengers on the right side of the aircraft can see the vast grey-green mat of the Everglades, the freshwater swamp that runs south and west to the Florida Keys.



Sam Nelson and Chris Osceola are in a small boat on the edge of the Miccosukee Indian Reservation. They are fishing for striped bass, the delicate white-fleshed fish that hides among the thick clumps of sawtooth grass. They are about half a mile south of Levee 67, one of the long man-made earth mounds that run into the heart of the Everglades. If they tried, Sam and Chris might be able to make out 592, shading their eyes against the mid-afternoon sun.

Seven minutes and 29 seconds past the hour. Miami gives 592 clearance to swing north and west and pass the halfway point of its climb to 16,000 feet. Ten minutes and 20 seconds. Departure radar is ready to hand over to the next sector: "Criticter 592, contact Miami Centre on 13245. So long."

There is no response. Eight seconds pass. "Criticter 592 contact Miami Centre 13245."

The noise, a muffled bang, comes from somewhere beneath the cockpit. Captain Kubeck looks at her first officer. The DC-9 continues its steady climb. For a few seconds, everything seems normal. Then the first wisps of smoke come curling through the floor.

Miami departure is about to try ValuJet 592 for the third time, when First Officer Hazen comes back on the air. "Uh, 592 needs an immediate return to Miami." Air traffic control gives a new heading and instructions to descend to 7,000 feet and hold: "What kind of problems are you having?" There is an edge to Richard Hazen's voice, but he sounds in control: "Uh, smoke in the cockpit, smoke in the cabind."

One of the three stewardesses flings open the cockpit door to tell the crew what they already know. Behind her, the passengers are screaming and shouting. In the depths of the forward cargo hold, the flames begin to lick around the aircraft tyres. Soon they will be hot enough to melt the aluminium frames on the seats. Passengers are choking on the thick black clouds of smoke rolling down the main cabin.

Eleven minutes and five seconds past the hour. Miami gives 592 a new heading and permission to descend to 5,000 feet. Thirty seconds later, First Officer Hazen is calling Miami again. His voice is miffled. "Criticter 592, we need the- ah, closest airport available." Miami clears the jet to land, and gives a new heading, 140, swinging east over the Everglades. First

Officer Hazen acknowledges the instruction. His are the last words Flight 592 will transmit.

Daniel Muelhaupt, the flying instructor, sees a dark shape out of the corner of one eye. At first, he thinks it is another small plane doing stunt manoeuvres. Then he realises it is a passenger jet, but at the wrong height and the wrong angle. It hits the ground at an angle of 75 degrees. There is a great fountain of mud and water, but no fire and no explosion. He grabs the controls from his pupil and turns south.

The fishermen, Sam Nelson and Chris Osceola, both look up at the same time. The sound of jet engines screaming fills the air. For a fraction of a second, and aircraft tail flashes behind Levee 67. Then the ground vibrates with the force of the impact.

Daniel Muelhaupt is the first on the scene. Putting his aircraft in a tight circle, he pulls out a pair of binoculars. Later, he describes what he sees: "It's as if you took your garbage and threw it on the ground."

At Miami departure radar they see Flight 592 vanish from the screens. For a few

seconds there is a terrible silence. Eighteen minutes and 47 seconds past the hour, and American Eagle Flight 809, one of those more than 20 planes in the Miami sky, climbs to 16,000 feet, then calls the tower with one last question: "Ah, how did Critter make out?"

They are all dead. Captain Kubeck and her five crew, the Weins family, Laurese Oden, Charles Platt, the Shotwells and 96 others. Beneath the surface of the Everglades is a layer of solid limestone. The DC-9 had plunged into the swamp at nearly 400mph and shattered like a glass on a stone floor. Of Flight 592, only fragments remain.

Helene Oden gets back to the Miami apartment where she is staying with a friend and turns on the television. The news flash shows a white rescue helicopter hovering over an oily black slick. She flicks from channel to channel, her stomach knotting. Then she calls ValuJet. The airline tells her Flight 592 is on time for connecting flights. A few minutes later, the early evening news reader confirms her worst fears. Helene drives back to the airport, where she kissed her mother goodbye only a few hours earlier.

The authorities have set aside an auditorium on the third floor of the main terminal. Many of those arriving have babies, and dogs on leads. Most are already in various stages of hysteria. At the entrance to the room is a pale-faced young woman in a ValuJet uniform. She has been with the company less than a month. In one hand she holds a printed list of names.

Roger Kubeck packs his fishing gear in the back of the car. When he gets back to Phoenix, it is mid-afternoon. His first reaction is one of confusion. Why are all those people standing in our driveway? Then he spots a familiar face. Randy Owen, his chief pilot at American West. Randy looks at Roger and his eyes say everything.

It was clear that there was no hope of finding any survivors. Rescue turned to recovery; emergency workers wading chest-deep through a dreadful soup of broken metal and body parts. At first, there were worries about alligators and poisonous snakes, but the 'gators had fled

and the shock-waves of impact had killed any snakes for hundreds of feet around. The biggest hazard was the thousands of gallons of jet fuel sloshing around. Searchers were issued with air-tight biochemical suits, and worked for 20 minutes at a time in temperatures of 100 degrees F. Boats carried anything found to the nearest dry land, about 300 yards away. After the first day's search, it was announced that the largest human remain found was a knee-cap. Anguished relatives asked that no further details be given.

What remains of the DC-9 now lies on the hangar floor of a small airport a few miles from the crash site. The molten frames of metal seats suggest that the fire on Flight 592 reached a temperature of at least 1,000 degrees F. Such a ferocious blaze would have produced thick clouds of poisonous carbon monoxide and hydrogen cyanide. It is likely that most of the crew and passengers were dying or unconscious before the aircraft smashed into the ground. The most likely scenario is that the DC-9's cargo shifted on take-off, possibly sending one of the tyres back onto the boxes of oxygen cylinders. With their protective caps missing, the canisters began producing a steady stream of pure oxygen. Since the steel cylinders also become hot when operating, it is possible they set fire to the cardboard packing cases. Either that, or a faulty electrical circuit, perhaps the one replaced just before the flight. The bang heard by Captain Kubeck was probably one of the spare tyres exploding in the heat. By then, the aircraft was doomed.

Almost 75 per cent of the aircraft has been recovered from the Everglades, the search operation was called off by the National Transportation Safety Board on 11 June. But the emotional and political fall-out

from Flight 592 shows no sign of abating.

Only days after the crash, Mary Schiavo, Inspektor General at the American Department of Transportation expressed her concerns about inadequate safety regulation in many airlines, telling Newsweek that many senior to her knew of the problems. There was, she added, one airline she would always avoid. It was ValuJet. Other cut-price carriers began to be tarred with the same brush; just two days before the search was called off, 91 British passengers refused to fly home from Florida in an Excalibur Airlines DC-10 after they smelt burning and said that they saw black smoke pouring from an airduct. Ten days after that, ValuJet agreed to a 30 days voluntary grounding of their fleet after a government report revealed shoddy maintenance practices and planes that could not be classified airworthy. The crash looks set to become a national scandal, fuelling allegations that the FAA was "soft" on regulating such airlines, while they established themselves. Meanwhile, the FBI is conducting a criminal investigation into the crash. Huge civil law-suits loom. And Mary Schiavo has resigned, saying that she plans to pursue her "mission to protect the people of the United States" from outside the government. Despite ValuJet's insistence that it will fly again in August, an era in cheap transportation is almost certainly over; the human price too high.

Twice, now, relatives of those lost on 11 May have made the lonely journey to the Everglades to cast flowers into the heart of the swamp. For most, it is the closest they will ever come again to those they have lost. Few will even have the solace of a funeral. Pathologists have identified the remains of just 35 bodies. They do not include Captain Kubeck.



A Wing and a Prayer

They may have nothing to do with the crash of ValuJet Flight 592 in the Everglades, but the reports coming out now of alarmingly slipshod maintenance of the airline's fleet demand better explanations. A draft document obtained by the Post staff writer Don Phillips of preliminary findings from a 120-day Federal Aviation Administration precrash investigation of ValuJet contains some chilling accounts. Among them is a report on mechanics who, lacking the correct maintenance manual, used a hammer and chisel to yank out an engine on a ValuJet DC-9. The plane took off shortly afterward. The engine lost oil pressure and shut down in flight. An FAA inspector reported that the chisel had damaged a seal, allowing engine oil to drain out. Isolated incident?

Not at all. The report is filled with alarming accounts of out-of-date manuals, employees unfamiliar with rules and work

that was certified as completed when it had not even been started. As reporter Phillips notes, these incidents are all the more significant because ValuJet personnel knew they were under intense FAA scrutiny at the time. And how reassuring is this initial reaction from ValuJet President Lewis H. Jordan? "It certainly does not sound like the way we want to do business." Still, he added, during his more than 20 years' experience in the airline industry, he had learned that reports like these often were open to challenge and sometimes were based on misinformation or misunderstandings.

That's not close to being good enough. An increasingly safety-conscious public has come to learn that ValuJet farms out almost all of its maintenance, training, reservations work and other functions to private contractors. The outside contractors are not properly supervised, the FAA

says. Why not? That's a job that doesn't stop at ValuJet. The FAA has a responsibility here. And even though the intense FAA investigation did get going on Feb. 14, ValuJet's history of incidents well before then was hardly inconsequential. What more should have been done to inspect, warn, reprimand or shut down an airline with such a string of problems?

Air travel is increasing, and new airlines can and do enter the market and grow rapidly. This places additional responsibility on the agency charged with overseeing safety. It isn't enough to say we should do better or we were on the case. There needs to be a greater recognition both of the public's heightened concerns and of the importance of meeting those concerns with more detailed, stringent oversight.

The Washington Post



VELKOMMEN TIL ET TRYGT BOMILJØ I HURDAL

25 MINUTTER FRA GARDERMOEN

Her finner du blant annet:

- Byggeklare tomter
- Sikre skoleveger
- Rikt foreningsliv
- Sjø- og båtliv
- Jakt og fiske
- Alpinsenter
- Ridesenter
- Tennisbane

Ta kontakt for nærmere opplysninger og tomteprospekt!



TLF. 63 98 90 18



MATHIESEN - EIDSVOLD VÆRK

SKOG- OG EIENDOMSFORVALTNING

TLF. 63 98 88 10

HURDAL KOMMUNE

TLF. 63 98 75 82

Kunsten å gjøre feil:

MØT MURPHY!

Murphy er en amerikansk flymekaniker, en legendarisk sådan. Man kjenner ingen som egentlig omgås ham, men ikke dessto mindre er han kjent i alle verdens flyselskaper. På mange måter er han en tragisk skikkelse. I følge hans offisielle biografi, begynte han sitt liv med å bli født i drosjen, mens den rygget ut av en enveiskjørt gate. Og slik fortsatte det i grunnen siden. Han er blitt, som vi etterhvert skal se, et miskjent geni.

Murphys udødelighet skyldes at han er opphavsmannen til Murphy's lov. I originalversjon lyder den som følger: "If anything can be assembled in a wrong way, sooner or later somebody will do it". Og denne somebody er altså Murphy.

Hans lov er ingen løs formulering. I flykonstruksjon og flyvedlikehold er den forlenget opphøyet til en naturlov. Men ting kan da gjøres idiotsikre, sier dere kanskje. Det er også et begrep som stammer fra Murphys hjemland. "Fool-proof", og betegner noe som ikke kan gjøres feil. Murphys spesielle fortjeneste er imidlertid at han makter å knekke slike enkle foranstaltninger. Han spør ikke om det er enkelt eller naturlig å gjøre feil. Han bryr seg bare om hvorvidt det er mulig å gjøre det, og hvis svaret er ja, skyr han ingen anstrengelse. Merk ledningene med bokstavkoder – Murphy er ordblind. Bruk fargekoder på koblingene – Murphy er fargeblind. Bruk høyre- og venstregjenger – Murphy bruker rørtang. Benytt forskjellige gjengedimensjoner – Murphy fikser en overgangsniippel. Slik kan det fortsette i det uendelige, bare på en så begrenset detalj som å feilkoble rørforbindelser – Javisst, sier dere nå. Så det var altså Murphy. Men han kjenner vi da.

Hvis han er flymekaniker, så må han ha utallige søsken i andre bransjer. Vi husker

ikke akkurat hvordan han ser ut, men vi har møtt ham gang på gang. I hvert fall har vi ofte sett resultatet av hans utrettelige oppfinnsomhet. Og ikke bare når det gjelder å montere tekniske apparater. Den yngre garde Murphy har tydeligvis tatt familiens stolte tradisjoner med seg inn i databransjen, i administrasjonen og bedriftsledelse, og det er skarpe karer. Det er helt utrolig hvor geniale feil som kan gjøres, selv i de mest idiotsikre opplegg.

Der sa dere det igjen. "Idiotsikre", sa dere. Der ligger hele den filosofiske feilforutsetningen for å forhindre feil. Man tror det er idioter som gjør dem.

Men nettopp idioten gjør naturligvis ikke feil. De er for enkle, for usikre og for fantasiløse til å improvisere egne og originale løsninger. De følger den slagne opptrukne, bokstavs- og fargekodede landevei. Derfor er idiotsikre løsninger nettopp hva de gir seg ut for – de er sikre for oss vanlige iditoer.

Men altså ikke for Murphy, og hans rase av feiljusterte genier. Og derfor bør vi snarest endre vår holdning til slike uforutsebare og fantastiske feil. De er fri kunst. De er åndens seier over materien. De er Salvador Dali, Pablo Picasso og Charlie Chaplin i skjønn forening. De bør nytes, beundres – og stilles ut i glassmontre: Murphy's Museum of fine art. Men hva gjør vi? Vi kaster skaperverket i nærmeste papirkurv, forbanner de skyldige idiotene, og bruker fåfengt tid og penger på å gjøre opplegget enda mer idiotsikkert. Og hvis kunstneren kan lokaliseres, henger vi ham ut som mindre begavet. Hele relasjonen er fullstendig malplassert.



La oss bli realistiske. La oss akseptere – at Murphy, hvor imbesill han enn kan virke, ved et overfladisk bekjentskap alltid vil være smartere enn oss.

Feilhindring er grundig, slitsom, detaljert, logisk arbeidsinnsats, mens avansert feilgjøring, derimot, er den rene inspirasjonen. La oss ikke tro at vi kan kjempe mot slikt. La oss heller nyte de gleder et moderne idiot-sikkert system tross alt kan gi oss; i trygg forvissning om at vi ikke kunne ha forhindret noe allikevel. Møt Murphy – vår overmann. Han kan bli et givende bekjentskap!



Some of the things we like most about this business are the rules and regulations. We have no problem in meeting even the strictest demands and in certain respects we exceed international aviation authorities standards on a regular basis.

It does represent one snag, however. We can't truthfully claim to be significantly better at what we do than a number of other major players in the field of maintenance services. They live

We have made



by the same rules as we do, and they adhere to them just as professionally and ethically correct. But we wouldn't have run this ad if it weren't for the fact that we have found something that sets us apart from the rest and you've guessed it. It's our turn-around time.

to make your bu

We're the only major supplier of maintenance services to openly advertise our turn-around times on various jobs. We do that to give you a chance to compare with what you are offered from other sup-

pliers. But also to keep the pressure up on our own organization. Being public about turn-around time promises forces us to keep working to improve them.

So, once again, here they are: 10 days on avionic maintenance. 44 days on thrust reverser overhaul. 10 days on emergency equipment and five on fire extinguisher overhaul and Halon recycling (we can

it our business

recapture up to 98% of your Halon). And five days also



business go faster.

on carbon brake refurbishment (you can save

up to 66% over the price of buying new brakes).

If we've failed to mention the area of interest to you, or if you would like to know more about those listed here, please feel free to seek more information through telephone no. +45 32 32 33 32.

SAS
COMPONENT
A SAS BUSINESS UNIT

When you think turn-around time, think SAS

TELEPHONE +45 32 32 33 32, TELEFAX +45 32 32 33 18, POSTAL ADDRESS: DEPT. CPHMC, P.O. BOX 150, DK-2770 KASTRUP

Det heller mot teknisk feil som årsak til TWA-ulykken

Stadig mer tyder på at havariet med en B747 fra TWA utenfor Long Island, skyldes teknisk svikt. FAA's eksperter som gransker ulykken, sier de ikke har funnet tegn til noen eksplosjon forårsaket av en bombe eller rakett. Skader forårsaket av en bombe er lett å identifisere. «Vi har ikke funnet noen slike tegn», sier en talsmann for etterforskningen. Alle lastecontainerne fra de fremre lasterommene er plukket opp og er hele. Det er kun FBI som nå fortsetter sine undersøkelser med henblikk på en terrorhandling.

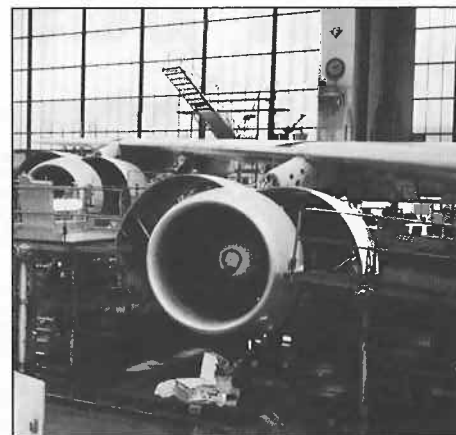
FAA heller mer mot teorien om at bensindamp i flyets senter-tank kan ha antent. Senter-tanken på en B747 tar nærmere 50 tonn med fuel – eller 62.500

liter. Tanken har en anseelig fysisk størrelse. På den aktuelle flighten var tanken nærmest tom. Kun 90 gallon var fylt. Selv parafindamp kan antenne, bare den får det rette blandingsforhold og temperatur. En kortslutning i en av fuel booster-pumpene eller lignende vil kunne være nok. Dette har skjedd ved fire tidligere registrerte tilfeller på B747. Da eksploderte ikke tanken, men det tok fyr og brant inni den. Teorien om at senter-tanken skal ha antent, styrkes ved at det er funnet deler av tanken med brenn- og svimerker på innsiden.

75% av vrakdelene er nå hentet opp fra havet. Flyets neseseksjon ble funnet 2,5 km unna resten av vrakdelene. Det er bestemt at flyets senter- og neseseksjon

skal settes sammen bit for bit så godt det lar seg gjøre, på samme måte som man gjorde etter PartnAir-havariet i Skagerrak.

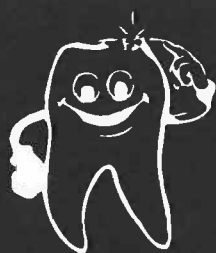
Knut



ER DU EN AV DE MANGE SOM VIL BYTTE UT AMALGAM?

- Spesialutstyr til amalgam-utskiftning • Moderne allmennpraksis
- Kontor i sentrum – v/Nationaltheaterets flybusstopp

RING FOR TIME IDAG: **22 830 830**



TANNLEGE

M N T F

ROLF JOHAN STEMLAND

Stortingsgt. 28, 7. etg. 0161 Oslo • Tlf.: 22 83 08 30 • Tlf. privat: 22 29 90 78 • Fax: 22 83 80 98

KVELDSÅPENT OG LØRDAGER ETTER AVTALE

Nye endringer i JAR 65 (JAR 66)

På det siste styremøtet i AEI i begynnelsen av august i år kom det frem et interessant dokument, utgitt av Joint Aviation Authority (JAA).

Dette er foreløpig bare et utkast som skal diskuteres videre, men allikevel vel verd å fortelle litt om:

Dokumentet handler om utformingen av "sertifikatet", og en del eksamener "forskrifter og forutsetninger". Dette er en del av JAR 65, eller som nå er foreslått skal hete JAR 66. Bakgrunnen for denne nye betegnelsen er at JAA vil prøve å holde reglene mest mulig lik den amerikanske FAA's regler. Dette vil gjøre harmoniseringsprosessen som foregår mellom JAA og FAA mye enklere. Og for de av dere som ikke vet det enda; FAA har nylig tatt mekanikeren og "repairman" ut av FAR 65. Her var de tidligere sammen med "parachute riggers" og "aircraft dispatchers". De er nå plassert i en ny part i FAR 66. Samtidig har de introdusert nye kategorier som heter "Aviation Maintenance Technician" (AMT), "AMT Advanced" (AMTT), og "Aviation Repair Specialists" (ARS Type I, II og III). Derfor er det nå foreslått en JAR 66 som erstatning for JAR 65.

Brevet vi mottok vedrørende dette informerte også om at alle "uoffisielle" JAR 65-dokumenter som er i sirkulasjon nå er ugyldige, og at dokumentet fra nå av heter JAR 66. Dette nye dokumentet skal legges frem for en komite som består av representanter fra alle JAA-lands luftfartsmyndigheter i begynnelsen av september for vurdering.

Noen i styret i AEI oppfattet dette som en total forandring av innholdet. Min personlige mening er imidlertid at alt stort sett er blitt drøftet tidligere, og at det ikke er store forandringer. Det er bare navnet på dokumentet som er nytt. I tillegg har JAA forandret/foreslått følgende: (Det er viktig å merke seg at dette kun er et utkast).

"Sertifikatet", som tidligere ble kalt

Certifying Staff Qualification Document (CSQD), er nå delt opp i to deler. Den første delen heter "Aircraft Maintenance Basic Licence (AMBL)", og andre del heter "Aircraft Maintenance Release Authorization (AMRA)". AMBL'en er den delen som fungerer som bevis for at innehaveren har nådd en bestemt godkjent standard med hensyn til generell teorikunnskap og praksis, og har bevist dette gjennom eksamen. Man får *ingen sertifiseringsrettigheter* med AMBL'en. AMBL'en blir utgitt av myndighetene.

AMRA'en er den delen som gir sertifiseringsrettigheter, men forutsetningene for dette er at man tilfredsstiller følgende krav: Man må ha gyldig AMBL, arbeide i en godkjent JAR 145 Aircraft Maintenance Organisation (AMO). Man må ha vært gjennom et godkjent treningsprogram som blant annet inneholder selskapets administrative rutiner og prosedyrer, og ha tilfredsstillende praksistid på aktuelle flytyper. Alt skal dokumenteres med en avsluttende eksamen.

Det er viktig å gjøre oppmerksom på at din arbeidsgiver (JAR 145 AMO) virkelig trenger *deg* til å utstede Certificate of Release to Service (CRS) (Airworthiness & Maintenance Release i BSL). Hvis ikke; ingen AMRA! AMRA'en er en del av "sertifikatet" som helhet, men det er bare selskapets autorisasjon som "beviser" at man har vært igjennom en godkjent typeopplæring og praksis, samt selskapets prosedyrer. Din arbeidsgiver (JAR 145 AMO) kan trekke din CRS-rettighet tilbake. Dette kan også National Aviation Authority (NAA) – les Luftfartsverket – pålegge din arbeidsgiver hvis de mener det er grunn til det.

Etter at du har fått AMRA (del 2), skal din JAR 145 AMO informere NAA, slik at de kan oppdatere sitt dataregister. Dette må arbeidsgiveren også gjøre i sitt register. Oppdateringen består i å påføre flytypen på ditt sertifikat (AMBL). Dermed har man fått et basic sertifikat (AMBL), som i utgangspunktet bare forteller om du er innehaver av kategori A, B1, B2 eller C med typepåkrevning. Med andre ord; et typesertifikat – eller, om man vil, en AMBL med "type rating". Det er imidlertid viktig å være klar over at hvis din arbeidsgiver bestemmer seg for ikke å gi deg en AMRA allikevel (f.eks. av økonomiske grunner), skal det fremdeles påføres "type rating" på din AMBL, og meldes fra til NAA.

Som resultat av ovenstående, er det derfor AMBL'en som følger deg i hjemland eller utland, hvis du bytter arbeidsgiver. Din AMRA forblir hos din tidligere arbeidsgiver.

Tidsaspektet for innføringen av JAR 66 ser nå ut til å nærme seg år 2.000 pluss.

Virker dette komplisert? Vel, jeg har i grove trekk forsøkt å forklare hvordan fremtiden for oss flyteknikere vil kunne bli. Jeg håper jeg har vekket litt interesse for saken.

Hvis noen har spørsmål, ta gjerne kontakt med meg på følgende måter:

Fax: 51 65 94 95,
eller send post til
P. Doyer
Hottavikhagen 40
4046 HAFRSFJORD.

Pieter Doyer



Forhandlings-/organisasjons- og streikerett; kun for LO?

Etter flere, og tildels lange utsettelse ble Arbeidsrettsrådets forslag til ny Arbeidstvistlov overlevert Kommunal og Arbeidsminister Gunnar Berge den 21. juni. Forslaget vil, slik jeg forstår det, gripe alvorlig inn i fundamentale organisasjons- og forhandlingsrettigheter. Konsekvensen av forslagene vil frata en betydelig del av det norske organisasjonslivet tilkjempede rettigheter på bekostning av et ønske om å konsentrere makten i det norske samfunn.

Hadde det ikke vært for at forslagene er utarbeidet av de som representerer denne makten, så hadde ikke forslagene blitt tatt seriøst.

Bakgrunn

Siste gang lovverket gjennomgikk en større revisjon var i 1927. Kommunal og Arbeidsdepartementet har av flere grunner uttrykt ønske om å "modernisere og tilpasse loven" til en ny tid. Formålet med dette er bl. a. ønske om å gi hovedorganisasjonene i arbeidslivet avgjørende formell posisjon i tariffavtalesystemet. De begrunner det med at disse organisasjonene har et helhetlig samfunnsansvar. Gjennom konsentrasjonen av makt mener utvalget at disse også vil få et sterkere verktøy til bl.a å håndheve lokale forhandlinger. De håper også på at dette vil øke interessen for å være medlem i en hovedorganisasjon, redusere antallet arbeidskonflikter og at interne interessekonflikter blir "løst" internt i hovedorganisasjon.

Arbeidsrettsrådet består av LO, NHO og juridiske eksperter tilknyttet statsforvaltningen. Hverken YS eller AF har vært representert i rådet. Forslaget bærer tydelig preg av dette. Kort beskrevet kan en si at det fremlagte produktet er av og for LO og NHO, sentralt. Forslagene vil også med regjeringens øyne være ønskelig, dersom vi skal tro kommunal- og arbeidsminister Gunnar Berge.

Uten å gå inn i hele dokumentet ønsker jeg å belyse noen sentrale punkter i forslaget. Dersom disse blir vedtatt kan det få store konsekvenser for NFO som organisasjon. Nå er ikke forslagene spesielt rettet mot oss. Forslagene favner mye mer. Jeg vil

faktisk gå så langt som å påstå at dette vil få betydelige følger for hele tariffavtalesystemet. Spørsmålet dreier seg derfor ikke om hvilken organisasjon en tilhører, men hvilket samfunn vi ønsker å utvikle.

Formell forhandlingsrett

Arbeidsrettsrådet har foreslått å tildele "hovedorganisasjoner på arbeidstakersiden", formell forhandlingsrett. For å kunne komme inn under denne definisjonen må organisasjonen ha en størrelse på minst 100.000 yrkesaktive medlemmer. Organisasjonen må bestå av flere forbund eller foreninger på lavere nivå, være landsomfattende, åpen for medlemmer og bestå av flere bransjer. Det siste og ikke minst viktige er at organisasjonen må gjennom sine interne vedtekter/regler gis fullmakt til å binde medlemmene ved å slutte avtaler på deres vegne. I tillegg skal den formelle hovedorganisasjonen ha det avgjørende ord, dersom medlemsforbund eller foreninger ønsker å benytte seg av arbeidskamp. I dag er det sansynligvis kun LO som kan komme inn under dette begrepet. Både YS og AF kan gjennom sine størrelser og øvrige krav defineres som hovedorganisasjon. Det forutsettes bare at de tilpasser sine interne vedtekter slik at de kan binde samtlige medlemmer. Per i dag kan de ikke det. Jeg tror også det vil bli svært vanskelig å få til denne fullmakten. I realiteten står vi da igjen med én organisasjon som gis formell status som hovedorganisasjon. Hvem som

så skal godkjenne den eller de organisasjonene som skal få formell forhandlingsrett, fremkommer ikke av forslaget.

Forhandlingsrett og forhandlingsplikt

Arbeidsrettsrådet vektlegger den formelle forhandlingsretten for hovedorganisasjoner, da de ønsker at denne retten i all vesentlighet bør være styrende i tariffavtalespørsmål. En rettighet som for øvrig går langt ut over egen medlemsmasse. Tilknyttet denne formelle forhandlingsretten foreslår Arbeidsrettsrådet en tilsvarende forhandlingsplikt på arbeidsgiversiden. Det være seg hovedorganisasjoner, enkeltstående organisasjoner og/eller enkeltarbeidsgivere.

Etter Arbeidsrettsrådets forslag vil dette ikke forhindre andre organisasjoner å inngå avtaler med enkeltarbeidsgivere etter arbeidstvistloven. Slik jeg forstår det, forutsettes det at slike avtaler må være i samsvar med ufravikelighetsprinsippet. I dette prinsippet, som Arbeidsrettsrådet foreslår lovbestemt, vil det ikke bli anledning for andre foreninger og organisasjoner å inngå avvikende avtaler, enn det som en hovedorganisasjon har avtalt for tilsvarende personell.

Et eksempel kan illustrere dette. NFO har en tariffavtale for flyteknikerne. Per i dag har Fellesforbundet (LO) og PRIFO (YS) avtaler som også gjelder flyteknikerne. At disse organisasjonene har svært få eller

ingen medlemmer vil ikke være til hinder for at LO kan forhandle frem avtalebetingelsene for både PRIFO og NFO. PRIFO (YS) må som tidligere nevnt omforme sin interne vedtekter for å få formell forhandlingsrett. For NFO's vedkommende vil vi sannsynligvis ikke kunne kreve andre betingelser enn det som ligger på bordet fra forhandlingene med den eller de formelle hovedorganisasjonene. Med loven i hånden kan arbeidsgiverne avvise divergerende krav fra andre arbeidstakergrupper, dersom min forståelse av forslaget er korrekt.

Riksmeklingsmannens kompetanse

Arbeidsrettsrådets ønsker å styrke Riksmeklingsmannens kompetanse slik at enkeltorganisasjoner som har «forhandlet», kan pålegges uravstemming og at avstemmingen så kan slås sammen med avstemminger som gjøres i andre organisasjoner og forbund. Slik jeg ser det, kan konsekvensene av dette bli at NFO i et oppgjør sier nei til «forhandlingsresultatet», men blir påtvunget resultatet. På den annen side kan NFO også si ja, men flertallet sier nei. Dette kan føre til at vi blir påtvunget en arbeidskonflikt mot vår vilje. Etter at Riksmeklingsmannen

har gitt et slikt pålegg og frem til avstemningsresultatet foreligger mener Arbeidsrettsrådet at det bør være fredsplikt. Denne fredsplikten skal ikke gjelde for formelle hovedorganisasjoner.

Inngått avtale kan gjøres rettslig ugyldig

Dersom en arbeidsgiver likevel skulle komme til å inngå en avtale som er bedre enn det den formelle hovedorganisasjonen har inngått, ønsker Arbeidsrettsrådet å utvide søksmålsretten til formelle hovedorganisasjoner, slik at den (disse) kan kreve avtalen gjort rettslig ugyldig. Tariffbestemmelsene som er inngått av den formelle hovedorganisasjonen skal så legges til grunn. Lovtolkningen på dette punktet foreslår Arbeidsrettsutvalget skal tillegges den eller de formelle hovedorganisasjonene.

Økonomisk straff

For å skremme arbeidstakerne mot å delta i ulovlige aksjoner, foreslår Arbeidsrettsrådet å utvide det økonomiske straffeansvaret. De mener at den økonomiske straffen i dag alt for lav. Dette vil gjelde alle arbeidstakere og organisasjoner, uavhengig av organisasjonstilhørighet.

Summering

At dette også vil få betydelige konsekvenser på lokalplanet er hevet over enhver tvil. Sannsynligvis vil dette forsurre arbeidsmiljøet i betydelig grad. Ut over dette dreier det seg også om hvilket samfunn vi ønsker at Norge skal være. Dette angår oss alle, ikke bare medlemmer av NFO og andre «små» organisasjoner. Forslagene vil få store konsekvenser, også for medlemmer, fagforeninger og forbund innenfor de såkalte formelle hovedorganisasjonene.

Forslaget fra Arbeidsrettsrådet er nå tilgjengelig som utredning NOU 14/96. Kommunal og Arbeidsdepartementet har ennå ikke sendt forslaget ut på høring, men sier selv at det sannsynligvis vil skje i løpet av september/oktober måned. Med en høringsfrist på 4 til 6 måneder er det lite trolig at Stortinget kan få dette til behandling før våren '97. Med et stortingsvalg høsten samme år, kan vi ikke regne med at de vil få det til behandling før etter valget. Det er for mye politisk sprengstoff i forslaget.

For den som ønsker å studere forslaget i sin helhet kan utredningen bestilles hos AKADEMIKA, telefon 22116770.

Kjell Paulsen



Learjet 35A.

Full storm i FAA

De amerikanske luftfartsmyndighetene, FAA, har fått kuttet sine budsjetter betydelig de siste årene. Det må nødvendigvis gå ut over noe. Etter ulykken med ValuJet's DC-9 i Everglades har hele byrået ristet i grunnvollene. ValuJet ble kontrollert av FAA 14 dager før havariet. Ingen større feil ble funnet. Etter havariet ble selskapet gjennomgått på nytt, og listen over alvorlige feil ble svært lang, både på den tekniske og operasjonelle siden. Blant annet fikk de flyvende ikke lønn hvis de av en eller annen grunn ikke fikk levert «lasten» på destinasjon. Dårlig vær eller tekniske problemer spilte ingen rolle. Man kan jo bare tenke seg hvilket press pilotene ble utsatt for. Det tekniske vedlikeholdet var ikke noe bedre. ValuJet hadde ikke eget teknisk personell, men hadde satt alt bort til flere forskjellige flyverksteder. Disse måtte innhente tilatelse fra ValuJet til å reparere feil på flyene, noe de ikke alltid fikk. En værradar

var snagget i flyets loggbok 34 ganger, uten å ha blitt reparert. Nå snakkes det om at det må kreves at flyselskapene skal ha en egen teknisk organisasjon til det daglige vedlikeholdet; at dette vedlikeholdet ikke skal kunne kjøpes av eksterne firmaer.

Da Tony Broderick, sjef for FAA's tekniske avdeling, dagen etter ValuJet-ulykken gikk ut og garanterte for at ValuJet var et 100% sikkert selskap å fly med, og at «low cost» selskapene var en velsignelse for USA, skrev han under på sin egen oppsigelse. Selv Bill Clinton sperret øynene opp og forlangte et eget møte med ledelsen i FAA. Resultatet ble at ValuJet ble satt på bakken, og at Broderick måtte se seg om etter en ny jobb. Mye tyder på at ValuJet vil gå konkurs. De hadde sin hub i Atlanta, og hadde satset stort på OL. I stedet må selskapets 52 fly finne seg i å stå uvirksomme på bakken.

Ikke bare i FAA er det uro. Også i NTSB (National Transport Safety Board) har bølgene gått høyt. Mary Schiavo, General Inspector i NTSB som i sterke ordelag kritiserte FAA for en passiv holdning i kampen mot useriøse flyselskap og produsenter og brukere av «bougus parts», har måttet si takk for seg. Hun anklaget sogar sjefen i FAA, David Hinson, for å pleie nær omgang med en eier av et komponentvedlikeholdsfirma som hadde produsert «falske» flydeler. Hun var av den freskere sorten. To timer etter ulykken med ValuJet gikk Mary Schiavo ut i amerikansk presse og kritiserte FAA i sterke ordelag for inkompetanse, og for å føre altfor dårlig kontroll med nystartede flyselskaper. Hadde FAA gjort jobben sin, ville ikke et levende menneske ha turt å reise med ValuJet, sa hun. Senere etterforskning har vist at hun hadde rett.



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 ^{as}

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


2634 Fåvang



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**

FOF går en spennende tid i møte



Cargo line i Brüssel.

Nå er ferien vel overstått og ting begynner så smått å ta seg opp igjen etter en relativt rolig sommer. Ferieavviklingen gikk rimelig bra, sett fra et bemanningsmessig synspunkt. Dette er i stor grad takket være bruk av maskinister og kontrollører. Høsten går oss nå fort i møte, og det blir nok en spennende tid. Det er ikke til å stikke under en stol at det har vært noe turbulens i selskapet det siste halvannet året. Omlegging av tungt vedlikehold med dertil oppsigelser av personell og kraftige nedskjæringer ellers, har gjort sitt. Vi får nå håpe at den perioden er over, og at vi kan begynne å se fremover for å sikre driften av det som er igjen.

Ny teknisk sjef

I sommer har det vært et skifte i vår tekniske ledelse. Bjørn Finstad er blitt avløst av Helge Torp som teknisk sjef. Torp har tidligere arbeidet åtte år i FOF, og har i de siste månedene før han overtok sjefsstolen fungert som konsulent for vurdering av nye flytyper i selskapet. Han er 47 år og har etter at han sluttet i FOF arbeidet som konsulent, eller vært utleiet som teknisk sjef i forskjellige flyselskap i Skandinavia. I begynnelsen arbeidet han hovedsakelig som konsulent i SAS på hovedkontoret i Stockholm, med prosjekter innen kvalitetssikring og sikkerhetsspørsmål. Blant annet jobbet han med prosjekstyring ved introduksjon av Boeing 767 i langdistanseflåten, inklusiv oppstart av ETOPS flygningene året etter. Han var også innom DC-10-10 som chartermaskin i daværende Scanair. Senere arbeidet han i Nordic East med innføring av forskjellige flytyper, bl.a. Lockheed 1-1011 og Boeing 737-300. I fjor høst arbeidet han i SAS

med bl.a. introduksjon av MD-90. Vi ønsker Helge Torp velkommen til oss og håper han kan bli en ressurs for selskapet.

Continuation Training

Så har omsider Continuation Training programmet begynt. Det har hittil vært to grupper igjennom første del, og resten er programmert inn fortløpende. Vi har fått en tidsplan for resten av året for dette programmet. Hvis det fortsetter like bra som det har begynt, så lover det bra for fremtiden.

Tyngre vedlikehold

Den første maskinen LN-FOG er nå levert til Hunting i England, og det er satt en liggetid på 14 dager. Etter den følger LN-FOL – så vi har mye «spennende» foran oss i høst.

Utestasjonene

Det har vært usedvanlig stabilt med lite ruteforandringer i det siste, og det har

skjedd en svært positiv utvikling på oppgraderingen av utestasjonene. Nå er utestasjonene i Brüssel, Malmö og København på det nærmeste klare; det gjenstår bare noen små detaljer og de er vel på plass når dette leses. Vi har nå fått nye lokaler, og muligheter for hangarleie på alle plassene. De nye lokalene med en kontordel og en lager/verksteddel er blitt svært bra. I Malmö har vi også fått ny bil, og når den er ferdig innredet vil arbeids-situasjonen være en helt annen enn den var for seks måneder siden. Allerede i dag merker vi at det er mye enklere å gjøre en god jobb, nå som vi har tilgang på de rette ressursene. Resultatet blir færre tekniske problemer i lengden, da vi greier å holde flyene «renere» over tid. Vi merker også en positiv respons fra besetningene på at det er mindre snag. Hva kunne ikke dette ha spart oss for tidligere, hvis vi hadde fått muligheten til å ha dette på merket for halvannet år siden?

O. P. Syvertsen



Fred. Olsen klar til nye oppdrag fra Brüssel.

Boliger til salgs på Romerike

SKOGMO

JESSHEIM



Utbygger:

BYGGMESTER

GRANDE AS

Selges ved:

NOR
eiendom

Storgaten 4, 2050 Jessheim
Tlf. 63 97 20 70

På Skogmo-feltet, med gangavstand til sentrum, bygges nå 18 vertikaldelte leiligheter hvorav alle får tildelt egne tomter.

Priser fra kr. 875.000,-

Innflyttingsklare fra oktober 1996.

Rekkehusleiligheter i god norsk byggestil m/høy standard og god kvalitet.

Man har forskjellige typer planløsninger å velge i med varierte fasader.

Boligstørrelser fra 106-139 kvm BRA. Alle leilighetene har sydvestvendte terrasser og uteplasser.

Skogmo-feltet har en solrik beliggenhet i tillegg til at det grenser mot flotte naturområder.

Jessheim ligger ca. 30 min. kjøring fra Oslo og ca. 10 min. kjøring fra Gardermoen. Jessheim ligger godt utenfor støysonene i forbindelse med den nye hovedflyplassen.

Hurdal



HYTTE/BOLIGEIENDOM. Bel. i ytterkant av etablert boligomr. på Opperud-holtet, ca 1 km nordvest for sentrum. Flotte muligh. for variert friluftsliv. Oppf. ca 1975, påb. 1980. BTA/BOA 46/43 kvm. (tilkn. oppf. vann og avløp). Tomt 720 kvm. Verdit. kr 225.000. Megler: Eva Fari, tlf. 63972070.

Eidsvoll



1/2-PART 2 MANNSBOLIG. Bel. i rel. nyutbygget boligomr. på Siggerud-hagan. Ca 4 km til sentrum og jernbane. 1 km til barneskole og nærbutikk. 20 km til Gardermoen. Oppf. 1993 m/BTA/ BOA 105/79 kvm. i 1,5 etg. Utv. bod 6 kvm. Delvis opparb. tomt 505 kvm. Verdit. kr 630.000. Adr.: Siggerudhagan 22b. Megler: Eva Fari, tlf. 63972070.

Jessheim



ATRIUMHUS. Bel. i veletablert og populært boligomr. syd for sentrum. 10 min gangavst. til sentrum og jernbane. Oppf. 1970 m/BTA/BOA 158/130 kvm. Innh. stabbur, dobbelt garasje 38 kvm. Oppf. 1992. Garasje i rekke m/bod i kjeller. Tomt 3299 kvm. VT kr 1.200.000. Adr. Tungen 33. Megler: Eva Fari, tlf. 63972070.

Vi har til enhver tid rundt 100 boliger til salgs på Romerike.

Avdeling Strømmen

Strømsveien 62
2011 STRØMMEN
Tlf.: 63 81 94 09
Fax: 63 81 95 20

Avdeling Jessheim

Storgaten 4
2050 JESSHEIM
Tlf.: 63 97 20 70
Fax: 63 97 31 95

NOR
eiendom

Jessheim



REKKEHUS. Bel. ca. 1 km syd for sentrum i populært bomiljø - trivelige omg. med tunløsning og lekearealer. Barneskole og barnehage/fritidshj. i umiddelbar nærhet. Busstopp like ved. Kort vei til tur- og friarealer. Endeseksj. oppf. 1984 med BTA 87/BOA 73 kvm i 1 1/2 etg. Meget velholdt og pen bolig. Garasje i rekke. Verdit. kr 685.000,-. Adr: Dølihagan 9A.

Dal - Eidsvoll



ENEBOLIG m/hybelleilighet med ugenert bel. i ytterkant av veitablert og populært boligfelt ca. 800 m nordøst for Dal jernbanest. Gangavst. til skole, forretningscenter, bank, post m.m. Oppf. 1974 med BTA 225/BOA 167 kvm hvorav leilighet 43 kvm. Innh. underrett: vf, gang, sov., vasker., 3 boder, garasje. Leiligh: Vf., stue, sov., kjk., dusjbad/wc, bod. 1. etg: Stue m/TV-krok m/utg, terrasse, gang, 2 sov., bad/wc, kjk. Rikelig opparb. og bepl. tomt 1094 kvm. Verdit. kr 790.000,-. Adr: Skytterseier 39. Megler: Eva Fari 63972070.

Jessheim



INNHOLDSRIK BOLIG m/landlig og solrik bel. ca. 4,5 km vest for sentrum. Kort vei til buss. Oppf. 1960 m/BOA 200/BTA 312 kvm. Innh. 1. etg: vf, gang, dusj/wc, kjk., stue, spisestue, hall, arbeidsrom, bad/wc/vaskerom, vf., kjk., gang. 2. etg: Gang, mellomgang, 3 sov., div. kott. Underetg./garasje: Vaskerom, verksted, lager/garasje, bod. Tomt 3343 kvm. Uthus ca. 55 kvm. Garasje 15 kvm. Lekestue. Verditakst/tilstandsrapport kr 890.000,-. Veianvisning aut. tlf. svarer 63970620. Megler: Eva Fari 63972070.

Hurdal



ENEBOLIG m/landlig og solrik bel. ca. 1 km syd for Hurdal kirke. Kort vei til barneskole og buss. Flotte turmuligh. i skog og mark. Ca. 25 min. kjøretid til hovedflypl. Oppf. 1939 omb/påb. 1981/84 med BTA 213/BOA 141 kvm i 1 1/2 etg. m/kjeller. Godt vedl.h. bolig som bla. er tilleggsisolert m/ny panel, nye vin. og taktekke. Dobbelgarasje 47 kvm oppf. 1982. Uthus 40 kvm m/isolert hundehus m/varmek. og tilkn. hundegård. Opparb./bepl. tomt ca. 1800 kvm. inngj. Verdit. kr 760.000,-. Adr: Gjødningvn. 67. Megler: Eva Fari 63972070.

Jessheim



STOR BOLIG Meget påkostet bolig ved Algarheimsveien på Jessheim. Stallbokser og tredobbel garasje medfølger. Inneholder 5 sov., 2 stuer, 70 kvm terr, kjellerstue, 2 bad, eget boblebadrom, badstue m.m. Boligen er nær skole. 3,5 km fra jernbane og Jessheim sentrum. Bygget 1968. Senere betydelig ombygget. BRA 370/BOA 345 kvm. VT kr 1.900.000,-. Visning etter avt. m/eier tlf. 63976727. Veianvisning: Kjør rv 174 fra Jessheim mot øst. Huset ligger på høyre side etter ca. 3,5 km. Megler: Terje Buraas 63972070.

Sørumsand



FORRETNING/BOLIG. Kombinert forretnings- og boligeiendom nær sentrum på Sørumsand selges. Romslig bolig på 155 kvm beliggende i 2. etg, 175 kvm butikkløker med tilliggende lager og kontor. Gode parkeringsforhold. Tomt på ca. 1450 kvm som er opparbeidet og beplantet. Asfaltert parkering. Bygget 1964/79, BTA 682/BOA 155 kvm. Forr.a. ca. 280 kvm. Kjeller 237 kvm. Ltakst 1.800.000,-. Prisforlangende: 2.000.000,-. Visning: 90579882. Adr: Ringveien 1, Sørumsand. Megler: Terje Buraas 63972070.

Hurdal



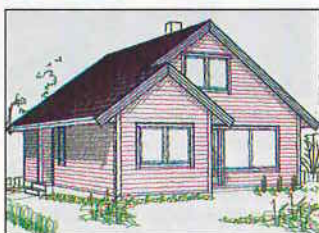
IDYLLISK HELÅRSHYTTE. Solid og koselig sted i vakre naturomg. i Hurdal. Kort bilvei til alpinanlegg/ski-hoppanlegg. Eiertomt på 1860 kvm som er meget pent opparbeidet. Oppf. 1963 med BTO 54/BOA 50 kvm. Inneh: 2 sov., stue m/peis, innlagt vann/strøm. Anneks på BTA20/BOA 15 kvm. Vt/Lt kr 500.000/320.000,-. Vsining etter avt. m/eier tlf. 22281180 eller 94322250. Megler: Terje Buraas 63972070.

Dal



ENEBOLIG I BORETTSLAG. Meget velholdt frittliggende bolig i Dalsliene Borettslag Enebolig. Solrik beliggenhet i Sjørdet 3, nær jernbane, fritidsaktiviteter forretn. og skoler. Oppf. 1989/91. Innehold. bla. 2 sov., stue m/utg. terr., og delvis innredet kjeller. Rolig og barnevennlig område. Husleie f.t. kr 3.554,-. BRA 178/BOA 81 kvm. Vt/Lt kr 355.000/310.000,-. Visn. etter avt. m/eier tlf. 63954808. Veianvisning: Kjør over jernbanen på Dal st. og ta andre vei til høyre. Sjørdet BRL er på høyre hånd. Megler: Terje Buraas 63972070.

Dal



KOSELIGE NYE BOLIGER. 5 nye eneboliger på Dalsliene på Dal i Eidsvoll kommune, i naturskjønne omgivelser. Nær skoler, forretninger, tog, buss og fritidsaktiviteter. Innflytting for jul i år. Sentralstøvsuger og alarm følger kostnadsfritt til de 3 første kontrakter. Husene er husbankfinansiert med kr 565.000,- og kan leveres fra snekkerferdig til "nøkkel i døra" utgaver. BOA 103 kvm inkl. 2. etg. PRIS FRA Kr 865.000,- BE OM PROSPEKT. Utbygger Areal & Boligutvikling A/S. Megler: Terje Buraas 63972070.

Råholt



ENEBOLIG. Koselig bolig beliggende i Nyveien 29 på Råholt i Eidsvoll kommune, nær skole, handelscenter og stasjon til Gardermoen. Ugenert tomt. Oppf. 1969. Inneh. bla. 3 sov., stue med peis og terrasse. Barnevennlig boområde. BRA 186/BOA 97 kvm. VT/LT kr 690.000/590.000,-. Visning etter avt. m/eier tlf. 90672703. Veianvisning: Kjør gamle E6 gjennom Råholt sentrum, ta til høyre ved Rema 1000. Følg Nyveien ca. 150 meter. Huset ligger på høyre hånd. Megler: Terje Buraas 63972070.

Maura



LANDLIG ENEBOLIG. Koselig bolig beliggende ved riksvei 120 syd i Maura. Nær skole, forretninger, buss, alpinbakke og flotte tuområder. 1096 kvm flat solrik tomt. Oppf. 1968. Innehold. bla. 3 sov., stue med utg. til hage og kjeller. BRA 183/BOA 85 kvm. VT/LT kr 570.000/475.000,-. Visning etter avt. m/eier tlf. 63993432. Veianvisning: Følg rv 120 fra Nannestad. Huset ligger rett etter utgravningene til ny Hadelandsvei på venstre side. Megler: Terje Buraas 63972070.

Maura



ROMSLIG HUS. Koselig bolig beliggende i Orrhaneveien 25 i Holkebylia, i Maura nær skole, forretninger, buss, alpinbakke og flotte tuområder. 969 kvm tomt med god utsikt. Oppf. 1981. Innehold. bla. 3 soverom, stue med peis og koselig terrasse. BRA 185/BOA 165 kvm. VT/LT kr 1.150.000/1.020.000,-. Visning etter avt. m/eier tlf 63999720. Veianvisning: Ta opp ved skolen i Maura sentrum. Følg veien oppover feltet. Orrhaneveien ligger til venstre på feltet. Megler: Terje Buraas 63972070.

Nannestad



ENEBOLIG. Koselig bolig beliggende i Hareveien 12 i Nannestad, nær skole. Nannestad sentrum. 610 kvm solfylt tomt. 10 minutter med bil til Gardermoen. Oppf. 1980. Innehold. bla. 3 sov., stue med peis og terrasse. BRA 110/BOA 97 kvm. VT/LT kr 660.000/560.000,-. Visning etter avt. m/eier tlf 94237674. Veianvisning: Kjør rv. 120 forbi Nannestad sentrum, ta av første vei til høyre etter bensinstasjonen. Følg veien gjennom feltet, ta til høyre innerst. Hareveien ligger til høyre. Megler: Terje Buraas 63972070.

Hurdal



ENEBOLIG, alt på en flate beliggende i barnevennlige og vakre omg. med bra solforhold rett nord for Hurdal torg. Oppf. 1989 med BTA 166/BOA 107 kvm. Inneh. bla. stort vaskerom, bad/wc, 2 sov., kjøk, kombi stue/spisestue, terrasse på 29 kvm. Opparbeidet og beplantet tomt på 969 kvm. Ca. 5 km til skisenter og ca. 2-3 km til Hurdalsjøen med badestrand og båthavn. VT/LT kr 740.000/640.000,-. Adr: Veivoktersvingen 14. Megler: Nina H. Tømterud 63972070.

Årnes



ENEBOLIG bel. innerst i blindvei på Hagen-feltet ca. 3 km sydøst for Årnes sentrum. 955 kvm opparbeidet og beplantet inngjerdet tomt. Kort vei til ridesenter, badevann, lysløype og fine turterreng. Ca. 30 min. kjøring til Gardermoen. Bolig oppf. 1983. BTA 212/BOA 130 kvm. Inneh. bla. 3 sov., vaskerom, kjellerstue. Garasje. VT/LT kr 780.000/660.000,-. Adr: Dragsjøvn. 74. Megler: Nina H. Tømterud 63972070.

Skogsbygda



ROMSLIG ENEBOLIG i barnevennlige omgivelser. Oppf. 1969 om/påbygd 1987. BTA 240/BOA 187 kvm. Inneh. bla. stor stue m/utg. stor terrasse, stort kjøk., bad, 4 sov., vaskerom, dusjbad, gjesterom/trimrom. Flat, solrik hjørnetomt ca. 885 kvm opparbeidet og beplantet. Kort vei til barneskole, dagligvare, post og bussholdeplass. Fine naturområder. VT/LT kr 770.000/700.000,-. Adr: Vesleveien 2. Megler: Nina H. Tømterud 63972070.

Årnes



PROSJEKTERT ENEBOLIG bel. på Hagen-feltet på Årnes ca. 3 km sydøst for sentrum. Kort vei til fine naturområder, ridesenter, badevann og fine turløyper. 1 og 1/2 etg. bolig med nøkkelferdig 1. etg. og uinnredet 2. etg. Pris kr 690.000,-. Inneh. hall, 2 sov., bad, kjøk., stue og bod. Boligen kan også leveres med nøkkelferdig 2. etg. med loftstue, sov, bod, bad. Pris 795.000,-. Megler: Nina H. Tømterud 63972070.

Skarnes



STOR PEN ENEBOLIG bel. på Tronbølfeltet ca. 1 km syd for Skarnes sentrum m/skoler, forretninger, komm. adm. etc. Ca. 30 min. kjøring til Jessheim. Bra tog- og bussforbindelse til Oslo. Oppf. 1977. BTA 312/BOA 254 kvm. Inneh. bla. 3 sov. (opp. 5), bibliotek-krok, stue, spisestue, peisestue, kjøk. m/spiseplass. Sydvestvendt terrasse. Ca. 1482 kvm flat opparbeidet beplantet hjørnetomt. Garasje ca. 75 kvm. VT/LT 1.250.000/ 1.130.000,-. Bud mottas! Adr: Holtvn. 1. Megler: Nina H. Tømterud 63972070.

Råholt



ENEBOLIG. Stor innholdsrik enebolig bel. i rolig boligstrøk på Råholtmoen ca. 2 km sydøst for Råholt sentrum. Meget kort vei til skole, ca. 1 km til buss og 2 km til forretn., post, bank og fremt. jernb. Kortavstand til Gardermoen. Opparb. og bepl. tomt 890 kvm. Brostensbel. gårdspl. Oppf. 1983. BTA 320/BOA 242 kvm. Inneh. bla. grovkjøk., kjøk., 4 sov., kontor, peisestue, TV-stue, 2 bad, 1 fremt. bad/badst., trim-, hobby-, vaskerom. VT/LT kr 1.300.000/1.100.000,-. Visning etter avt. m/selger tlf 92263168. Adr: Moenvegen 8, 2070 Råholt. Megler: Jorun Karlsen 63972070.

Nannestad



Solrik og usjenert bel. i Maura ved rv 120. Ca. 1 km til Nordmorkorset, og kort kjørevei til Gardermoen. Kort vei til bussh.pl. Opparb. og bepl. tomt på 1.000 kvm. Oppf. 1931, ombygd i 1960. BTA 161/BOA 100 kvm. Inneh. vf, gang, kjøk., stuer, wc/dusj. 2. etg. gang, 2 sov. og kott. Uthus m/bod og garasje. VT/LT kr 400.000/320.000,-. Visning etter avt. m/selger tlf 63999823. Veianvisning: Aut tlf svarer 63970620. Megler: Jorun Karlsen 63972070.

Jessheim



1/2-PART TOMANNSBOLIG. Sentral og solrik bel. på etabl. boligfelt på Fladbyseter. Ca. 3 km øst for Jessheim. BTA 88/BOA 68 kvm. Bygd i 1988 og inneh: 1etg. vf, entre, wc, bod, kjøkken stue. Fremt. sov. og utv. bod. 2. etg. bad/wc og soverom. Garasje 17 kvm. VT/LT 615.000/550.000,-. Visning etter avt. m/selger tlf. 63971495 el. 90193622. Megler: Jorun Karlsen 63972070.

Nannestad



UTSIKTSEIENDOM bel. ved Åsveien nær marka m/friluftsliv. Solrik tomt ca. 2.000 kvm opparb. og bepl. og m/fritt utsyn. Bolig over to plan, oppf. 1923, omb. 1977, oppusset 95/96. BTA 245/BOA 220 kvm + dob. garasje m/bod. Inneh. bla. kjøk., stue, 5 sov., bad/wc og vaskerom. Prisant. kr 900.000,- + omk. Visning etter avt. m/selger tlf 63974550. Adr: Åsveien, Nannestad. Veianv. aut tlf svarer 63970620. Megler: Jorun Karlsen 63972070.

Nannestad



Bel. på Moreppen ca. 5 km til Nannestad og 4 km til Gardermoen. 1 km til bussh.pl. Kort vei til skog og friluftsomr. Flat sydvest tomt på 600 kvm, opparb. m/plen og bepl. BTA 89/BOA 84 kvm. Oppf. 1965, ombygd 1980/83. Inneh. vf, 2 boder, entre, bad/wc, 2 sov., kjøk., stue. Terrasse v/innng. Frittst. gar. m/bod. VT/LT kr 540.000/440.000,-. Visning etter avt. m/selger 63994068. Adr: Grasmoeveien 54. Megler: Jorun Karlsen 63972070.

Jessheim



STOR ENEBOLIG sentralt bel. i rolig og barnevennlig boligomr. 400 m sydvest for Jessheim sentrum. Gang/sykkelaust. til barnehage, skoler, forretn., buss og jernb. Boligen er oppf. i 1952. BTA 278/BOA 205 kvm over to plan + uinnredet loft. VT/LT kr 1.180.000/975.000,-. Visning etter avt. m/selger tlf 63972656. Adr: Verkenveien 17. Megler: Jorun Karlsen 63972070.

Ferievikariat i Tromsø - et interessant avbrekk

Tenk å sitte og skrive **INFO**-nytt midt i sommerferien. En dag med litt regn og en pågående forkjølelse får ta skylda.

Det er mangt å skrive om. For eksempel; hvorfor skal ikke fotfolket ha tilgang på «Mail-systemet» hvor all informasjon gis i dag? Billettrekvirering det samme. Er noen redd for at vi skal få eventuell informasjon før dem, eller er vi så underbemannet at vi ikke har tid til å lese slikt? Jeg bare spør. Dette var temaet ved murringen høsten '95.

Jeg har forresten fått et avbrekk fra all denne type negativ tenking de siste ukene. Et 14 dagers ferievikariat i Tromsø fikk tankene inn i nye baner. Her var det nye rutiner og forhold å sette seg inn i. Det tok litt tid å sette seg inn i Line-arbeid igjen, og jeg hadde vel fått taket på det da vikariatet var over.

Et 1 1/2 døgns opphold på Svalbard fulgte med skiftplanen. At værgudene var på min side fra jeg kom og til jeg reiste, passet ypperlig inn! Morgenflyet samme dag var sterkt forsinket på grunn av snøfall og dårlig sikt. Sammen med lite søvn og bil ble stedet besøkt. Stedet var annerledes enn forventet. Det var midtsommer med mye is i fjorden ved Longyearbyen, men samtidig mye kullstøv i havneområdet. At det ikke var problemfritt å få plass på flyene til rett tidspunkt, får andre ta skylden for. Det tok lang tid å få nattskiftene ut av kroppen for en som vanligvis går dagtid. Midnattsol og lyst hele døgnet, gjorde det ikke enklere.

Dette var et avbrekk i den daglige tilværelsen, som gjør at en kan starte høsten med nytt sinn. Likeledes gir det et innblikk i hvordan andre avdelinger i selskapet jobber. Blant annet var det ikke få tonn med bagasje som ble lempet i uken, og det var hyggelige og hjelpsomme kolleger alle veier. De som ønsker og kan ta et slikt vikariat, bør ta sjansen når den byr seg. Det gjør godt å komme ut av boksen H6G for en stund.



Igjenglemt fly på flystripen i Adventsdalen.

For ansvarlig ledelse bør det være et overordnet mål å få avviklet ferieperioden på en skikkelig måte, slik at man ikke i panikk må ty til innleide teknikere (utenlandske) til å gjøre jobben vår. Samarbeid over avdelingene er her nødvendig.

Jan Kr. Langebro



LN-BRU Longyearbyen Lufthavn, 27.09.96 kl 24.00.



Is på fjorden inn til Longyearbyen sett fra flyplassen 27. juni ved midnatt.

Travelt i Braathens SAFE i sommer

På Sola er vi i skrivende stund så vidt kommet i gang med lokale lønnsforhandlinger. Vi skulle ha startet før ferien, men det ble utsatt til over sommeren. I Braathens SAFE har det ellers vært en hektisk sommer, som alltid. Jubileumbillettene på kr 500,- har fylt opp flyene til siste plass. Det har sannelig ikke vært lett å reise med stand-by billetter i sommer.

Sommeren startet tidlig med FAA på audition. Dette førte til mye rart. Sjefer og mellomsjefer gikk rundt hverandre og klaget over hvor forferdelig FAA rep'en hadde vært. FAA sin rapport listet opp flere mangler som vi i tiden fremover må få rettet opp. Det ble også påpekt manglende rutiner og dårlige prosedyrer. Etter at de største bølgene har lagt seg er det visst ikke så dårlig allikevel. Vi i NFO synes i alle fall det er greit med en slik gjennomgang fra FAA.

I år skulle teknisk på Sola stå for ferieavløsere til våre stasjoner på linjenettet. Dette ble fort et problem, da vi er for lite folk overalt. Vi var nødt til å kjøre et typekurs midt i ferisesongen. Det fortsatte med at folk ikke fikk plass på hotell. Vi måtte bo langt unna flyplassen

(Tromsø). Verre er det at vi har måttet bruke innleide engelskmenn som ferieavløsere ute på stasjonene. Vi har blitt lovet et møte med de impliserte avdelinger for å gjennomgå alle klagepunktene våre.

Vi har ellers mottatt to nye Boeinger i sommer. Dette gikk uten problemer. Vi har også fått fortgang på flere saker, heri prosedyrer ved refueling. Vi holder også på med å etablere et system for gjennomgang av uhell/nestenulykker. Dette er saker det skal bli godt å få satt på plass, selvom vi har et stykke igjen enda.

Vi kan med sikkerhet slå fast at vi hadde kommet til å miste enda flere dyktige medarbeidere, hvis det ikke hadde vært for typekurset som nå går. Oljeindustrien er på fremgang og en sterk konkurrent sett fra Braathens SAFE sin side. Vi har ikke råd til å miste flere medarbeidere nå.

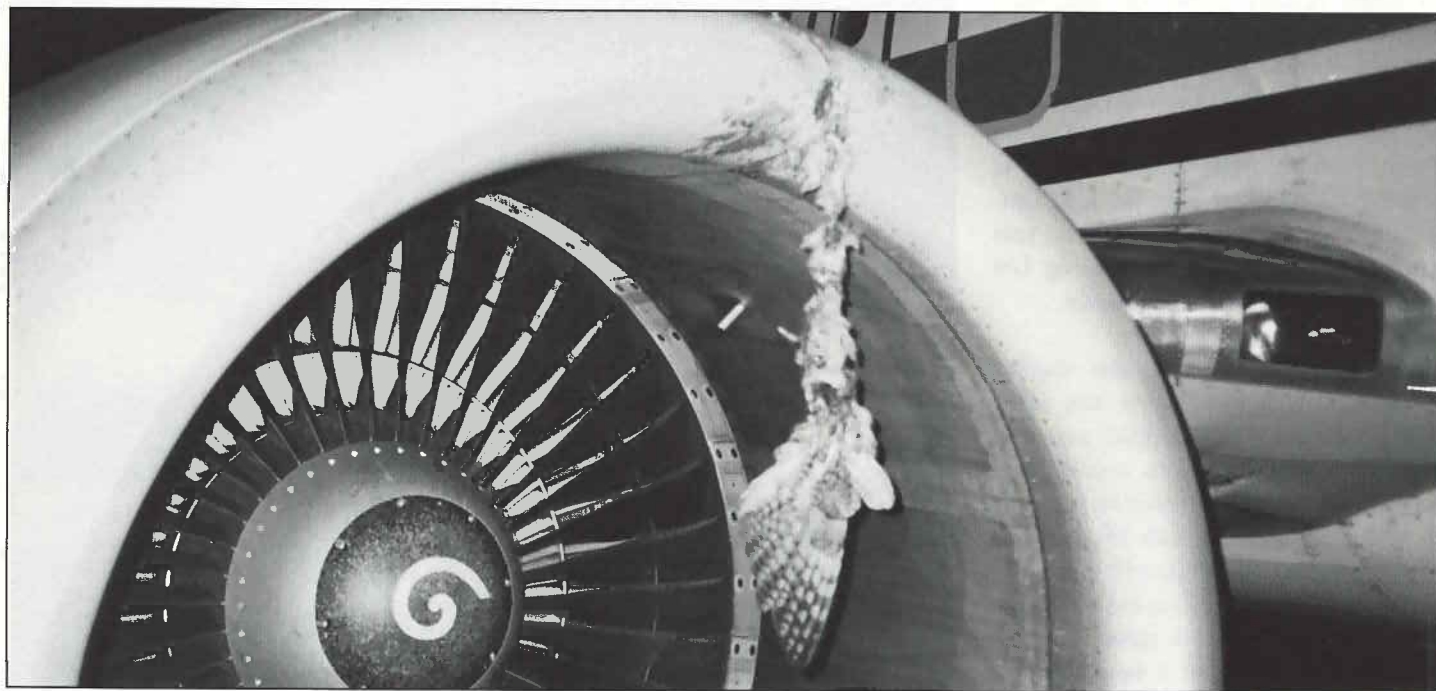
Sykefraværet er stigende i selskapet. Dette må vi gjøre noe med. Økt sykefravær er en klar indikasjon på misstrivsel og at noe er galt. Effektivitet er bra, men når vi får samarbeidsproblemer på flere avdelinger i løpet av få måneder, synes vi det holder. Mange føler seg trukket til bristepunktet. Vi blir utsatt for et stadig større press.

Fornebu er i dag så hardt belastet med fremmedhandling at den tekniske kvaliteten kommer dårlig ut. Vi ønsker alle flyene på rute og flygerne vil "alltid" hjem igjen. Dette har gått bra, men vi vet at det er vanskeligere å vurdere situasjoner som dukker opp under stress og mas, og med hensynet til å få flyene på rute.

På Sola har vi idag 5 dagers C-sjekker. Det er forresten bare på papiret. Det går i praksis 7 eller 8 dager mellom disse sjekkene. Forutsetningene for at 5 dagers C-sjekker skulle gjennomføres, var et bedre inspeksjonsprogram, bedre tilgang på deler og flere folk. Ingen av disse kriteriene er oppfylt. Vi har riktignok fått en teknikerstilling i Bergen. Gledelig er det også at det er tatt inn 20 lærlinger. Dette er vel en ren og skjær nødvendighet.

Siden sist har Braathens SAFE kjøpt opp brorparten av Transwede. Dette tror vi er bra. Kanskje får vi tilbake utestasjoneringene i Sverige igjen? Strategisk var det iallfall bra – tror vi! Dette får være nok for denne gang. Nå skal jeg ut å blåse litt vind i kroppen på min FZR motorsykkel.

Roger Handeland
NFO avd. BU



Birdstrike på Boeing 737 på Fornebu.

Tech Comm Office

I forrige nummer av INFO etterlyste leserne informasjon om Tech Comm.

Når det gjelder Tech Comm som vi kjenner den, så er denne, i en oppdatert utgave, tenkt fortsatt å være en slags «grunnutdannelse» i SAS' administrative rutiner.

Som et tillegg og en påbygging til «gamle» Tech Comm, har det et snaut års tid vært et meget spennende prosjekt under utarbeidelse i SAS Multimedia Group CPHTT, ved navn Tech Comm Office. Dette blir et CD-ROM, interaktivt PC «spill», som er bygget opp som moderne «PC games» som f.eks. «Myst», som sikkert noen kjenner.

Det er ikke så lett å beskrive hvordan programmet vil fremstå, men jeg vil kalle det en «arbeidsdags-simulator». Du «beveger» deg selv rundt i programmet ved å peke med musa dit du vil, og alt unntatt innskriving av ren tekst er basert på museklikk, intuitivt og enkelt!! Og spesielt gledelig er det for tidligere brukere av Tech Comm at feiltoleransen blir totalt anderledes, all innskriving av tekst kan gjøres som man ønsker, så lenge

kritiske elementer er med (f.eks. navn/nummer på deler som er byttet), grammatikk og ortografi er av mindre betydning.

Arbeidsdagen starter på et kontor med alle hjelpemidler vi kjenner fra vår hverdag, som PC, printer, telefax, telefon, håndbøker etc. Utenfor vinduet på kontoret ser du tarmac eller hangarsporet, innenfor kontoret ligger lageret med eventuelle deler etc.

Moroa begynner ved at du f.eks. får en telefon eller en telex, som forteller at det kommer et fly som du skal «handle». Programmet vil delvis fungere i sanntid, slik at hvis du «somler» så går klokken mot Dep Time, eller mot morgenen, og du kan få det travelt med Red Cap'en, flykontoret eller andre som vil mase; på for eksempel telefonen.

Når flyet kommer går du ut og møter det og snakker med kapteinen. Han kan ha problemer du må ta stilling til, du gjør den type sjekk som er betimelig, og kan selvfølgelig risikere å finne snag og problemer underveis. Hele tiden står du fritt til å returnere til kontoret for eksempelvis å konsultere skjermen – og der vil du finne

flyets historie i RELS. Du kan ringe kolleger og spørre om råd, eller lese håndbøker (hele tiden mens klokken går). Når sjekken er tatt og eventuelle deler byttet, maint-avi sendt og alt er klart, sender du flyet – og sender brukte deler og gjør alt annet som hører med til dine daglige gjøremål. Du vil så når «arbeidsdagen» er over få en evaluering av dine handlinger underveis.

Som vi vet er det mange veier til Rom, og ingen jobber likt. Dette er det tatt høyde for i programmet, og dine handlinger kan du gjøre i den rekkefølge du selv ønsker. Selvfølgelig vil nok evalueringen innholde litt kritikk dersom du tar en Dep Check før en PFC, eller refueler etter at flyet har tatt av, men generelt, dersom du bare gjør det du skal innen tilgjengelig tid, er rekkefølgen likegyldig.

En av hovedideene med programmet er at man kan differensiere vanskelighetsgraden/kompleksiteten og variere typen problemstillinger som brukeren møter, ved å angi hvilken avdeling man tilhører. På denne måten vil en som arbeider på en base få helt andre utfordringer enn en som jobber på en linjestasjon utenriks og vice versa. Og man vil hovedsaklig bare møte problemstillinger som er relevante for ens egen arbeidssituasjon.

Programmet er bygget opp slik at brukeren aldri vil oppleve samme arbeidsdagen to ganger, og det bygger på faktiske opplysninger fra RELS. Programmet kan kombineres og varieres nærmest i det uendelige.

Utviklingen av et såpass avansert program tar sin tid, og hele prosessen med programmering, betaversjon, de-bugging, testing og ferdigstilling skal etter planen være avsluttet ultimo mars '97. Så jeg regner med at programmet vil kunne være i bruk i løpet av første halvår '97. Til den tid bør den enkelte avdelingleder ta en titt på PC'ene sine for å se om det sitter en CD spiller i den!

Harald Øverland



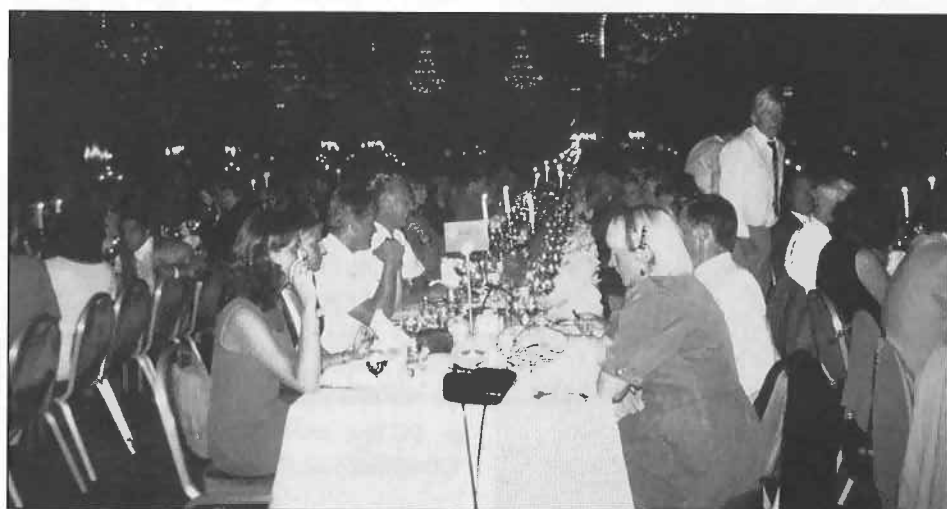
Superfenomenalis



SAS' eget janitsjarorkester stilte trofast opp alle de åtte kveldene.



Check-in med fast booket plass.



900 feststemte mennesker hver kveld.

Så var det vår tur til å feire 50 års jubileum. SAS hadde virkelig slått på stortrommen og laget til et arrangement på SAS Raddison Oslo Plaza Hotell det vil gå gjetord om.

Det er ikke hver dag man slår ut veggen i hotellet for å få en grei adkomst til festsalen i annen etasje. Hele åtte kvelder på rad ble det festet, med plass til 900 mennesker hver kveld. To av kveldene var forbeholdt henholdsvis salgsagenter og VIP folk.

Utenfor hotellet var det reist tre telt. Her ble vi først møtt med feiende musikk fra SAS Janitsjarorkester, før vi stilte oss i køen ved sjekkinnskrankene. I det siste teltet var det en historisk utstilling fra SAS gjennom 50 år, samt en utstilling om SAS klubben og alle dens aktiviteter. Champagne så mye du ville ha. Så måtte vi gå opp den berømte SAS trappen og rett inn i festsalen i annen etasje, hvor langbord sto dekket.

Buffet med mat fra fire verdenshjørner ga oss litt å velge imellom. Maten var utsøkt og man kunne spise så mye man orket. Vin og øl var gratis. Drinker måtte man betale selv. Det siste var sikkert smart. På tross av gratis vin og øl så jeg ikke en eneste som var så beruset at man la merke til det. I motsetning til 12,5% av festen for 13 år siden, hvor folk ble kjørt i skytteltrafikk for pumping. Vi kommer oss.

Undertegnede var på den første festen. Vi ante ingenting om hva, hvem eller hvordan. En film med highlights fra SAS sine 50 år ble vist innimellom forskjellige musikk og danseoppvisninger. Det brøt ut spontan applaus da Janne Carlzon på filmen berettet om SAS sine vyer på tidlig

tisk jubileumsfest

åttital. Vi har ikke glemt de gode åttiårene hvor vi ansatte ble satt pris på, og ikke som i dag, hvor vi bare er en utgiftspost.

Vi ble ikke så rent lite overrasket da Ole Edvard Antonsen på sin trompet dro igang med storband og dansere. Vi trodde det nesten ikke da Sissel Kyrkjebø's utrolige stemme fylte salen. Det hele godt regissert av «Vaktmester» Trond Viggo Torgersen. Et 22 manns sterkt mannskor tok seg av det høykulturelle og Ole Paus sang egenkomponert vise til jubilaranten. Showet varte i en times tid og var topp.

Kl. 24.00 trodde undertegnede at det elektriske anlegget kortsluttet. Raketter føk helt overraskende over salen og eksploderte i et fantastisk stjernerdyss. Et fyrverkeri jeg aldri hadde trodd det var mulig å få til innendørs. Det var utrolig effektivt. Folk var helt trolbundet. Fyrverkeriet og eksplosjonene var timet til musikken fra Dovregubbens Hall av Edvard Grieg. Bare fyrverkeriet skal ha kostet 300.000,- kr pr. gang. Det var ikke spart på noe og vi syntes vi fortjente det.

Etter fyrverkeriet var det å trekke ut i baren og slå av en prat med alle kjente, ikke minst pensjonister man ikke hadde sett på mange år. Kl. 03.00 var det slutt, mens noen av oss jaktet på et nachspiel og var hjemme når folk flest begynte å dra på jobb.

En hjertelig takk til Gry Mølleskog, Claes, Erik og alle de andre som stod på og arrangerte århundrets fest. Dette var en skikkelig vitamininnsprøytning. Arrangementskomitéen skal ha all ære og ros for et utsøkt arrangement. Jeg ble imponert. Kan vi ikke ha dette oftere?

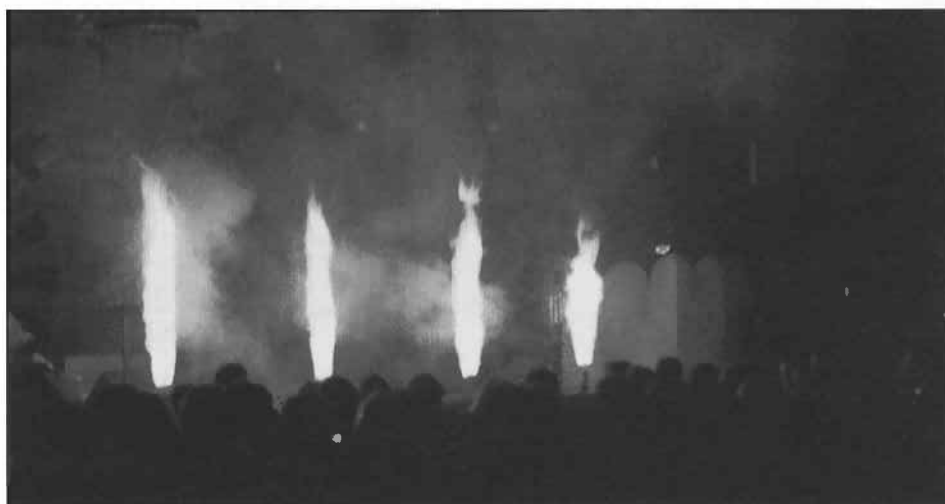
Knut Grønscar



Rakettene før gjennom salen.



Et gnistrende fyrverkeri.



Brannvarslerne var koblet ut – sikkert lurt!

Fotos: Siri R.Grønscar

Quo vadis, nok en gang

Jeg skrev for en tid siden noen tanker jeg hadde om teknikerens fremtid under samme heading. Som ventet, ble det blandede reaksjoner. Noen var enige, noen uenige. Og det er jo bra. Når det gjelder et par av de uenige, vil jeg gjerne gi tilsvaret dem.

Den ene var Øyvind Frogum, som på vegne av OM-gruppen mente at OM-gruppen fungerte bra både for dem og bedriften. Dette er vel og bra, og helt uenig i den konklusjonen er jeg vel ikke. Det er bare det at jeg er litt allergisk mot det å opprette for mange grupper. Det skaper lite fleksibilitet i lengden. At bedriften ser seg nøyd, er viktig. Jeg tror allikevel bedriften vil være mer fornøyd med en ordning hvor OM går inn i TS, og samtlige teknikere ved basen får en bedre og mer interessant hverdag. Jeg tror også at en del i OM-gruppen pr. i dag har flere reisedøgn enn ønskelig, og jeg vet at mange på TS gjerne skulle hatt flere, de fleste har ingen. Siden OM-gruppen så gjerne vil fortsette som den gjør, ser jeg på

som et tegn på at de vil bevare en ordning som de anser som bedre enn å være på TS. Og det er grunn nok for meg til å legge den inn under TS, for derved å dele på eventuelle goder og ulemper. Jeg tror også, som nevnt, at bedriften vil være tjent med sammenslåingen. 15 "fornøyde" OM-teknikere kan ikke veie opp 100-120 mellomfornøyde TS-teknikere.

Et annet tilsvaret var fra formannen Heine Richardsen. Han og undertegnede har i hovedsak sammenfallende intensjoner. Dog stiller han to spørsmål i sitt tilsvaret; ett generelt til medlemmene, og ett mer direkte til meg: For å ta det første først; det har med antall teknikere å gjøre. Heine viser til statistikk, og hevder at i følge denne er vi 60 mann short. Jeg for min del tenker med gru på om vi skulle være 60 teknikere til. Det er vel ikke til å komme i fra at det foregår en viss teknisk utvikling, og at flyene er mer og mer driftssikre. Jeg våget den påstand i første "Quo vadis" at vi muligens var for mange teknikere med dagens "bestand". Nå må ingen gå rundt og tro at jeg mener at vi er for mange totalt

innen LM (TRM?). Men det er fordelingen jeg mener er skjev. Det går ikke bare ut over oss selv med at det blir for lite "type-relatert" arbeid, men vi tilsniker oss de "beste" rutineoppdragene på bekostning av fagarbeiderne. Dermed får de også en mindre tilfredsstillende tilværelse. Ved å stoppe opp utdanning av teknikere for en periode, vil selvfølgelig en del fagarbeidere bli skadelidende. Men dessverre, jeg tror dette er medisinen vi må ta for en bedre fremtid for oss alle!

Så til spørsmål nr. 2, som er mer direkte til meg. I forbindelse med uttrykket "en spiker i kisten ved innføring av PFC-mek", er han usikker på min intensjon. Det jeg synes om dagens PFC-mek, er at det kan hvem som helst bli. Det er ingen krav ved utvelgelse, og selv om man kan bestå selve PFC-kurset, er det ikke dermed sagt at man eger seg for oppgaven menneskelig sett. Det er dette misforståtte "demokrati" jeg mener er en spiker i kisten for oss alle; ikke at det finnes PFC-meks, men at alle kan bli det.

Spørsmål nr. 2 sår også tvil om min logiske sans. Heine spør i samme åndedrag om innføring av PFC-mek og NFO som massebevegelse. At min logikk til tider er noe tvilsom, er vel ikke usannsynlig, men her føler jeg meg på rimelig trygg grunn. For å detalj-forklare min visjon vil jeg fastslå at jeg er ikke imot PFC-mek som gruppe, som allerede nevnt. Men jeg synes heller ikke at teknikere skal være vaksinert mot å utføre PFC - fuele - dispatche - etc. Det jeg vil pin-pointe, er at dette ikke skal være vår hovedoppgave slik det er på base i dag!

Altså enda en gang kommer jeg tilbake til det samme: Forholdstallet mellom teknikere – PFC-meks (fagarbeidere). Jeg er ganske så sikker på at akkurat dette mener flere enn meg også.

Edmund Grohshennig



Bytte av wing landing light.

Foto: Knut Grønscar

SAS Commuter kjøper SAAB-2000



Flyene skal brukes til oppstarten av Sweedlink. Broren til Norlink. I første omgang er det snakk om fire fly. Forhandlinger har vært ført med pilot- og cabinforeningene i SAS, uten å komme frem til enighet. Stockholm vil bli base for de nye flyene. Foreløpig er det ikke blitt avklart hvem som skal ha det daglige vedlikeholdet. Hvis SAS ønsker å overholde inngåtte avtaler, blir det SAS Line

Maintenance Sweden. Det faller vel ganske naturlig.

Pilotopplæringen skal skje hos SAAB. Hvor opplæringen av teknikere skal finne sted, er ikke avgjort. SAS Flight Academy har lang erfaring med å utdanne både flyvere og teknikere til veslebror SAAB-340. Valget av SAAB-2000 vil ha som konsekvens at videre ekspansjon og

fornyelse av SAS' commuterflåte, vil skje med denne typen. SAAB-2000 tar 49 passasjerer.

Sweedlink planlegges med oppstart våren -97. La oss håpe at Ole Pedersen har lært siden oppstarten med Norlink, og at selv vedlikeholdsfrie fly trenger vedlikehold.



Human Factor - gjemt og glemt i teknisk

Tidlig i våres sendte INFO red. et brev til SAS Flight Academy, og lanserte tanken på å lage et kurs for teknisk personell rundt emnet Human Factor. Pilotene har hatt sine Crew Resource Management kurser lenge. Med de ressursene og ekspertisen Flight Academy har bygget opp, burde det være gode muligheter til å utforme CRM kurs for andre yrkesgrupper. Et slikt kurs kunne bli en eksportartikkel og være en brukbar forretningside som Flight Academy burde gripe fatt i.

Andre flyselskaper har kjørt sitt tekniske personell gjennom CRM kurser med gode resultater. Det har blitt registrert både økt produktivitet og bedret arbeidsmiljø etter kursene. Min tanke var at dette sårt kunne

behøves hos oss også. I sommer fikk jeg et langt svar fra Jørgen Blixt, sjef for Human Factor Office ved Flight Academy. Jeg ble invitert over til å se igjennom det kurset de har laget for pilotene.

Mandag 12. august tilbrakte jeg hos Flight Academy, og vi gikk igjennom kurssyllabusen for CRM kurset til pilotene. Jeg fikk en grei og omfattende orientering hvor jeg fikk prøve meg på noen av oppgavene på CBT. Nå er dette kurset skreddersydd for piloter. Det passer i mindre grad til oss. Det var man inneforstått med, og Flight Academy holdt på med å skreddersy et opplegg tilpasset oss på teknisk.

I nær fremtid vil det bli sendt ut spørre-

skjemaer til 500 teknikere. Med bakgrunn i resultatene fra dette, samt å se litt på hvordan andre flyselskaper har lagt opp sine program, vil det bli utarbeidet et kursopplegg for teknisk personell. Dette er ikke noen småjobb og vil naturlig nok ta noe tid. Man var også interessert i å trekke inn fagforeninger og representanter for teknisk ledelse, for å få en evaluering å justering av kurset.

Det skal bli spennende å følge dette prosjektet videre. Både bedrift og den ansatte vil kunne høste gevinster ved et slikt kurs. Det burde ligge som en naturlig del av den TQM prosessen vi så vidt har startet på i SAS teknisk.

Knut Grønscar



Mot lokale lønnsforhandlinger

Det stunder mot lokale lønnsforhandlinger. I slutten av september starter vi opp. Forhandlingsutvalget har vært i gang med forberedelsene en tid. Det er tydelig at medlemmene er engasjert. Jeg kan ikke huske at det har kommet inn så mange forslag fra de enkelte skiftene på Fornebu og fra linjestasjonene noen gang. Braathens SAFE er nettopp ferdig med sine lokale lønnsforhandlinger og fikk et tillegg på totalt 10,6 % pluss en del forbedringer i sine særavtaler. Det skal i rettferdighetens navn nevnes at de Braathens-ansatte inngikk en treårig frysavtale i bytte med en bonusordning – så de har litt å ta igjen. Statistisk Sentralbyrå spår en gjennomsnittlig lønnsvekst i Norge for 1996 på i overkant av 5%. På vår basislønn utgjør 1% ca. 1 krone i timen. Vi får håpe at vi ikke havner i en «go slow». Det er seks år siden vi gjorde dette sist.



KUN 50 KRONER!



**TEKNISK HOBBY
MODELLBYGGING • RADIOSTYRING
HOBBYKATALOGEN 96-97 • 288 SIDER I FARGER.**

Betalingsmåter: Send kr. 50,- i sjekk/seddel/frimerker. Du kan også overføre kr. 50,- til vår Postgirokonto nr. 0806 3391000, eller Bankgiro 6263 05 19085. NB! Husk Mrk. «Hobbykatalog».



**NORWEGIAN
MODELLERS A.S.**

POSTADRESSE: BOX 380 SENTRUM N-3101 TØNSBERG

ORDRETELEFON 333 16140 FAX - 333 14573

Butikk: Farmannsveien 48 - TØNSBERG Tel 333 16140
Butikk: Welhavens gate 14 - 0350 OSLO Tel 22 56 42 35
Åpningstider Man-Fre 10-17 Tors 10-18 Lør 10-14

● 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.

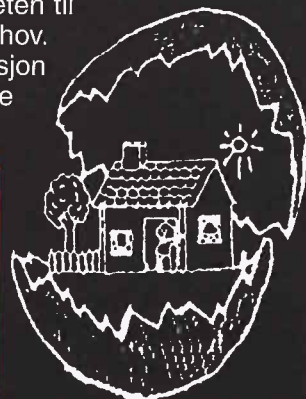


**Romerike
Boligbyggelag**

Postboks 323 ● 2001 Lillestrøm
Gateadresse: Brøtergata 1



63 89 28 20



All eiendomshandel under ett tak

Siste nytt fra NFO avd. SAS

Etter sommerens slaraffenliv er vi nå kommet inn i normal rytme igjen, og hverdagen har hentet inn samtlige tillitsvalgte. Arbeidsutvalget har fordelt arbeidsoppgavene utover høsten, og deltakere i prosjekter og prosesser har startet med sine gjøremål. Som en god start på høsten var vi så heldige å få celebret besøk på vårt medlemsmøte 20. august. Fra konsernledelsen deltok Jan Stenberg og Gunnar Reitan. Fra teknisk vår nye TRM direktør Syver Leivestad. Ekstra gledelig er det for arrangørene å få, til de grader, så positiv tilbakemelding som etter dette møtet. Vi takker våre forelesere for en god, åpen og ærlig dialog. En ting er sikkert; dere har ingenting å tape ved å stå frem for medarbeiderne i slike fora – alt å vinne.

Frem mot nyttår vil NFO delta innenfor en rekke områder, men først og fremst skal vi forberede og gjennomføre lokale forhandlinger på lønn og avtaletekster. I år krever dette en ekstra innsats, da vi som kjent også vil legge forholdene til rette for våre nye medlemmer på tariffområdet, instruktørene. Vi har tilskrevet SAS og bedt om møte, og avventer således pr. dags dato startskuddet. I forbindelse med forberedelsene til forhandlingene har det allerede kommet inn ønsker og synspunkter på endringer av avtaletekst. Dette er for oss svært positivt, og letter vårt arbeide i å kunne sortere og prioritere. Dessuten er det sunt at engasjementet kommer fra den enkelte. Det styrker helheten.

Foruten forhandlinger på lønn og avtalevilkår, er vi engasjert i en rekke prosjekter og prosesser. TOD 96, flytting til Gardermoen, innføring av PFI i Skandinavia, samarbeidsrelasjonene i SAS i Norge, spisskompetanse, dataprojekter og PMW på linjenettet. Jeg vil nedenfor forsøke å tydeliggjøre noe av dette:

TOD 96 – nye sjefer på plass:

Kabalen med å tilsette nye lederstillinger i vår nye organisasjon begynner å nærme seg avslutningsfasen. Det gjenstår en endelig utvelgelse av ny teknisk direktør, og denne vil være avklart pr. 15. sep-

tember. Videre prosess med å ferdigstille den detaljerte utformingen (design), samt å grensesette skille mellom de enkelte produksjonsenheter, kommer ikke i gang før vi har ledergruppen på plass. Således vil det ikke bli fart på diskusjonen om skillet mellom TRM og Heavy før i begynnelsen av oktober. Hva skjer så med avdelingene TS og TF i den nærmeste perioden? Svært lite. Jeg vil anta at lederne innen disse enhetene i første omgang vil rapportere til leder for TRM, og at denne situasjonen vil vedvare frem mot nyttår. Således kan man i enkelthet si at arbeidssituasjonen i direkte produksjon blir lite berørt – og det var jo meningen.

Igjen, styrken til de produserende enheter er at selv med skiftende toppledelse, så klarer vi produksjonen. Kreditten for dette, tar vi på vår kappe...

Delprosjekter som løper parallelt i TOD 96 er følgende:

• Virksomhetsstyring:

Arbeidet er inndelt i tre faser:

1. Prinsipper for styring av TOD på lang sikt.
2. Styring av TOD mellom 15.09.96 - 01.04.97.
3. Virksomhetsstyring for TOD. (Arbeidet starter etter 15/9).

• TOD - design:

Utarbeides i tidsrommet 01.11.96, og frem til planlagt full drift av nytt konsept 01.05.97. Før vi kan starte dette arbeidet, må følgende være på plass:

- Ledere
- Lederne må få introduksjon til SAS og TOD 96
- Driftsoverlevering
- Et enhetlig bilde av TOD's strategiske mål
- Et enhetlig bilde av design og styreprinsipper for virksomheten
- Skape felles forståelse for virksomheten



Formann Heine Richardsen.

• Administrativ infrastruktur:

Prosjektet er i gang og i rute tidsmessig.

• Myndighetskontakter og godkjenning av:

- Konsept og styreprinsipper
- Personer
- Organisasjonsbeskrivelse
- Endrede prosesser og prosedyrer

• Manualsistem:

- Maintenance Management Exposition
- Maintenance Methods Handbook
- Begge skal være godkjente pr. 01.12.96 og ferdig trykket 01.01.97. Arbeidet med dette er i rute.

Fra NFO har vi et ønske om å bidra innenfor prosjektet. Det er så langt ikke forståelse for dette, noe vi selvsagt beklager sterkt, da vi på det sterkeste mener at de direkte brukerne har en del å tilføre prosjektet.

• Kommunikasjon:

- Eget underlag er fremlagt.

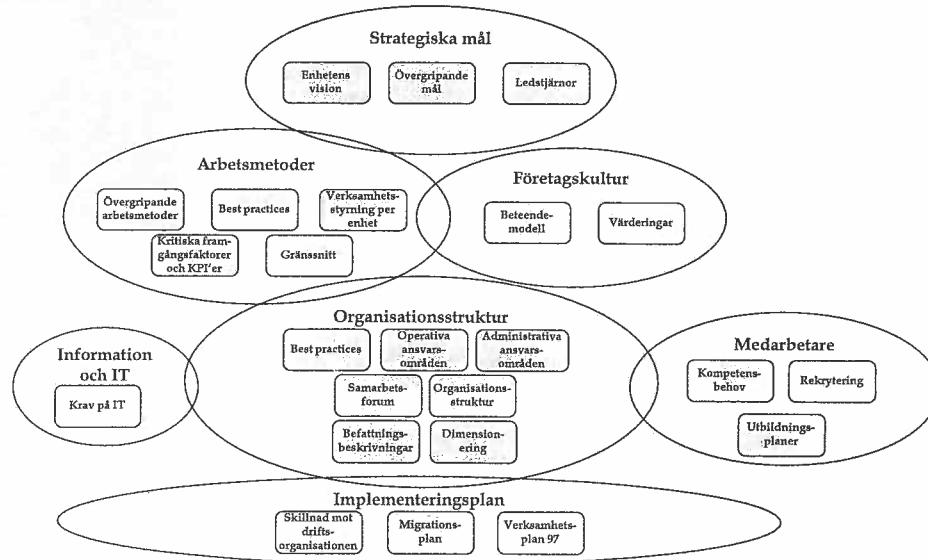
Innenfor dette området har TOD 96 så langt forsømt sitt ansvar, og man vil nå sette inn ekstra krefter, slik at vi alle kan være med å nå de mål som er satt:

- Skape kjennskap, forståelse, støtte og godkjenning for TOD 96's konsept, bakgrunn, målsetning og hvorfor dette gjennomføres.
- Involvere og motivere alle, og dermed lede til en toveis kommunikasjon.
- Støtte gjennomføringen av TOD 96 gjennom kontinuerlig informasjon om prosjektet.
- Håndtere forventninger og besvare spørsmål med respekt.

Heine Richardsen
NFO avd. SAS



Ramverk för detaljerad design

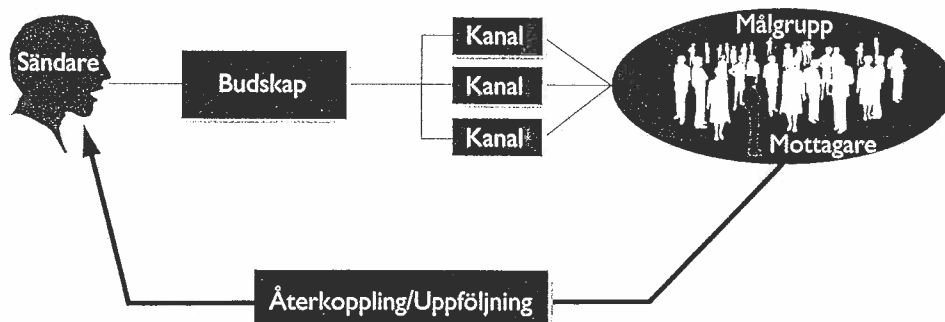


SAS

Bilde 1

Kommunikationsmodell

Syfte och målsättning



SAS

Bilde 2

Han fikk øye på et hull i dekket, og sjekket det med en binders

Hvert år skal elever fra ungdomsskolen utplasseres en uke hos forskjellige bedrifter, som et ledd i forberedelsene til overgang fra et skoleliv til et arbeidsliv. Eleven må skrive en rapport fra sine erfaringer etter endt arbeidsuke. **INFO-**redaktøren falt helt for en rapport skrevet av en elev som hadde sin arbeidsuke ved SAS på Sola. En meget gjennomført og lang rapport, hvor jeg har sakset ut vedkommendes opplevelser fra en dag ved SAS tekniske avdeling på Sola.

Red.

Teknisk avdeling

Teknisk avdeling er den plassen mekanikerne jobber, de sjekker flyet for even-

tuelle utvendige skader. De sjekker også hjuloppheng for skrapet eller nestenhull. Det er en ganske kjekk avdeling å jobbe på. Alle er venner og miljøet er bra, men det er ganske travelt når flyene kommer på løpende bånd i det verste rushet.

Midt ut på dagen ble jeg med en ut for å sjekke flyet. Han fikk øye på et hull i dekket, og sjekket det med en binders. Hullet gikk nesten helt igjennom. Flyet hadde dårlig tid så det ble sendt ut en gang til, siden det allikevel kom tilbake etterpå. En halvtime senere kjørte vi bort til utstyrsbua for å hente verktøy og en jekk. Jekken veide så mye at en mann så vidt klarte å løfte den opp i bilen. Da vi kom tilbake var flyet vårt akkurat landet.

Vi hadde på forhånd gitt kapteinen beskjed om å få med seg et hjul fra Kjøbenhavn, og det hadde han til alles forbauselse klart å huske.

Vi kjørte jekken ut og satte den under høyre hjuloppheng bak. Det var en manuell jekk så vi måtte jekke selv. Det var ganske lett i begynnelsen, men etterhvert ble det tyngre og tyngre. Til slutt måtte jeg sette meg på jekken for å få den til å gå opp. Selve skiftet av hjulet var like enkelt som på en bil, utenom at vi måtte bytte et kulelager. Det gikk ganske fort, og vi var ferdige på et kvarter. Da dette var gjort var klokka to, og det var på tide å dra hjem.



Takk for invitasjonen til jubileumsfest!

Jeg ble virkelig glad for denne invitasjonen. Nå skulle jeg endelig, etter nesten 26 år utenfor Skandinavia, få muligheten til å møte gamle kjente. Det har ikke skjedd tidligere, at jeg har fått en slik invitasjon til "Gamlelandet".

Svarskjemaet ble behørig utfylt med to alternative datoer i henhold til skiftplanen her i Frankfurt, og returnert i god tid. Nå ventet jeg med spenning på dagen jeg ble tildelt, så jeg kunne "trekke i festtøyet og feire vår runde fødselsdag til gangs", som det så flott står i invitasjonen. Jeg håpet virkelig å treffe gamle kollegaer og mimre om "Good Old Days", osv.

Den gang ei: I slutten av juli begynte jeg å bli urolig for at min kupong ikke var kommet OSLIR i hende. Jeg hørte ikke et ord. Intet adgangskort, ingen billett etc. Ingenting. "DEN STORE TYSTNADEN". Den 28. juli klarte jeg ikke å styre meg lenger, og ringte OSLIR for å høre når jeg skulle ta på meg festtøyet?

FOR EN DAG! Den kommer til å sitte like godt i hukommelsen, som min

begynnelsesdag i REGION NORGE; 7. juli 1952: Jeg fikk beskjed om at jeg ikke fikk være med på festen, og at dette var bestemt fra STO!!! Jeg forsøkte med et par spake innvendinger (jeg ble faktisk ganske kortpustet), men dette hjalp lite. "Ordre fra høyeste hold, OSLIR kunne ikke gjøre noen forandringer! Jeg prøvde videre å kontakte STONK, men der var det "semester". Da ga jeg opp. Skuffelsen vek plass for sinne. Nå har det hele kjølt seg ned en 5-6 dager, og det er bare resignasjon igjen.

I Tyskland har vi noe som heter "Ausgeladen". Det kan skje at en person ikke er velkommen til en sammenkomst han er invitert til. Vedkommende får da beskjed om hvorfor. Der har SAS kanskje noe å lære. Jeg har ikke fått noen beskjed om hvorfor jeg ikke fikk være med på jubileumsfesten, og det samme kan det være i ettertid. Men det kunne vært interessant å vite. Kostnader/tjenestetid/trynefaktor/eller annet? Festhumøret forsvant som dugg for solen, og kommer vel ikke tilbake på denne siden av jul. Festtøyet rakk jeg ikke å få ut av

møllposen, så der hadde jeg i hvertfall ikke noe ekstraarbeid. Men en ting er i hvert fall helt sikkert: På hundreårsfesten skal jeg ta på meg festantrekket med gullhorn og gullgaffel – og spøke for hele forsamlingen. Invitert eller ikke invitert!

Robert Haugerud
SAS, Line Maintenance
Rhein/Main Flughafen



Red. anm.

Det viser seg at i etterhånd ble det bestemt at de utenriksstasjonerte skulle avholde lokale jubileumsfester. Denne beskjednen har tydeligvis ikke nådd frem til alle. Det kan jo også bli et litt stusselig arrangement når det er fire mann på stasjonen og en alltid må være på jobb. Etter at jeg fikk denne faxen fra Robert, har han fått tilbud om å få være med på jubileumsfesten i Oslo, mot å dekke hotell og reisekostnader selv. Spandabelt, ikke sant? Det er synd at bedriften skal snuble i slike småligheter. Etter 44 års innsats for firmaet fortjener man bedre.

SAS teknisk satser på miljø

Etter vinterens kamp mot is og sne for å sikre våre passasjerer en trygg flyvning, parkeres aviserbilene og får en velfortjent pause. Hva passer vel da bedre enn å benytte bilens manøverpanel i korga til reirbygging og rugeplass for måsens etterkommere? Ved riktig naturforvaltning

kan man plukke ett egg (måsen legger ett nytt), og nyte dette til riktig type drikke. En «vin/vinn»-situasjon, uten tanke på fugl i motor??? Søte er de små – uansett.

Heine Richardsen



Spisskompetanse

Ordet i seg selv har innenfor våre rekker fått en negativ «attityde». Grunnen til dette er at vår ledelse gjennom mange år har brukt begrepet som en vei mot å benytte teknikerne til *mer flytekniske arbeidsoppgaver*. Vi har nå bedt TOD om å klargjøre hva man mener med intensjonene, og vi har i dag en helt klar endring av holdning fra våre ledere. Man

vil derfor nå få begrepene og hensikten ned på et stykke papir, slik at vi alle kan forholde oss til veien mot utvikling. Dette er positivt!

Når vi nå kommer sammen for å sette opp muligheter og veivalg, er det vesentlig at *vi har satt oss mål og ønsker* – hvilke muligheter ser vi som yrkesgruppe? La

oss derfor alle tenke gjennom vår arbeids-situasjon, utviklingen innen yrket og veien å gå for en bedre utnyttelse av vår kompetanse. Ordet er fritt og tilbakemelding er ønskelig.

Heine Richardsen



MESTERHUS TRADISJON I SOLID HÅNDVERK

«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 BORGES A.S

Henvendelse:

MESTERHUS ROMERIKE A/L - Tlf.: 63 97 21 77

Innføring av Pilotsjekk i Skandinavia

Som jeg beskrev i forrige INFO, så har nå vi faglige tatt initiativ til et møte med SAS Teknisk for å prøve å bringe klarhet i hvordan vi innen TOD skal håndtere dette, for å si det mildt, sensitive spørsmålet. Første møte ble avholdt i Oslo med Teknisk Direktør STO-MM til stede. Fra oss faglige innen teknisk deltok NFO og Klub537.

OG LA OSS STADFESTE EN TING MED EN GANG – VI VIL DISKUTERE INNFØRING AV PFI I SAS, UT FRA TEKNISK SITT STÅSTED – og da selv-sagt fagforeningspolitiske spørsmål relatert til dette.

Om SAS får dette til å gå rundt avhengig av andre yrkesgrupper, er ikke vårt problem i denne omgang. Flere grupper innen selskapet vil bli berørt. Pilotene må utføre sjekken, trafikkpersonale vil måtte få ytterligere oppgaver med hensyn til administrative rutiner. KR vil få tilleggsoppgaver i forhold til mottak, de/anti-icing og derpå sjekk av is, samt Departure-sjekk og oppstart av flyet. Videre må man finne noen til å fylle drivstoff og kontrollere dette. ALT DETTE SKAL OVERFØRES UTEN EN KOSTNADSØKNING FOR SAS – HVIS IKKE FALLER JO BE-SPARELSENE I PROSJEKTET BORT.

Hvorfor tar en fagforening initiativ til et slikt møte? NFO har gjennom en prosess og endelig styrebeslutning kommet frem til at Pilotsjekk-konseptet må komme til en avklaring. Fra SAS sin side har vi i 10 til 15 år hørt om sjekkenes fortrefelighet og store besparelspotensiale; argumentene har blusset opp og forsterket seg de seneste 2 årene. Dette har langt på vei vært en sovepute for vår ledelse til ikke å ansette mer personell innen teknisk. Behovet ville jo ikke være til stede etter at det nye sjekkonseptet er på plass. Med hensyn til alderssammensetning, stort overtidsvolum, innføring av nye flytyper, samt flytting til Gardermoen – er det viktig at soveputen nå erstattes av en avgjørelse for hvilket valg vi tar. Tiden begynner å bli veldig knapp...

Hvor langt har SAS kommet med innføringen av PFI? Rent teoretisk kan man

kjøre systemet på samtlige stasjoner utenfor Skandinavia, og dette har man forsøkt allerede i et år. Antallet som utføres er ikke direkte imponerende; man klarer 23 av 1000 mulige. Jeg kan faktisk skjønne at man ønsker å legge seg på en annen linje, og kanskje prøve en dialog i stedet for et direktiv overfor de impliserte yrkesgrupper.

Dialogen var god på møtet 10. og 11. juni, så god at vi etter to dager klarte å enes om et dokument og en Terms of Reference for videre drift.

Etter dette er partene enige om å nedsette regionale arbeidsgrupper, slik at vi kan ta høyde for særegenheter lokalt, for så å sette disse sammen til en skandinavisk profil. Videre arbeide i disse gruppene er ikke kommet i gang, men oppstart forventes i midten av september. Arbeidet her vil bære preg av mulig praktisk gjennomføring på den enkelte stasjon og/eller region. Her vil vi benytte våre regionalt valgte tillitsmenn.

Heine Richardsen



MEMO

Fagpolitiske avklaringer 10. Og 11.juni 1996

Tilstede:

STOMM-H	Torvald Cardelli
CPHML-H	Peter Hyltoft
CPHMM	Per Engkjær (dag 1)
OSLTS-H	Erik Throndsen
NFO/SAS	Heine Richardsen
NFO/SAS	Erik Sannerud
KLUB 537	Poul Hansen
KLUB 537	Jørgen Nielsen

Generellt:

Det var et felles ønske fra alle deltagerne om å komme i en prosess der samarbeide og tillit er bærende for å komme frem til en forsvarlig innføring av PFI som er både teknisk gjennomførbart og personalmessig riktig.

Med referanse til bilag fra NFO/SAS, #Pilot-check i SAS" kunne følgende konkluderes:

- STOMM-h bekrefter at oppsigelser og flytting av teknikere som direkte følge av PFI ikke vil forekomme. Dette betyr at PFI innføres ved naturlig avgang, økt produksjon, nye stasjoner samt avlønning som ellers ville medført overtid eller nyansettelser.
- PFI vil foregå i samarbeide med de fagliges organisasjoner. Den tekniske beredskap vurderes for hver enkelt stasjon og region.
- Stasjoner med regulært overnattende fly har normalt tekniker tilstede.
- Parallelt med økende bruk av PFI vil partene utrede behovet for en eventuell daglig "Service Check" (Ikke M/R-item)
- Klub 537 tok for nærværende reservasjon imot PFI på CPH-basen, men forbeholdet gjelder ikke danske linjestasjoner.
- Tilpasset PMW på overnattende fly kan på utvalgte linjestasjoner gi økt utnyttelse av resursene.
- T.O.R. presenteres CFF for uttalelse.
- Det utarbeides et T.O.R. for det videre arbeid hvor de tilstedeværende personer danner en Styregruppe i det videre arbeid.

Vetrest Hotel 10.juni 1996

Referent: STOMM-H/Cardelli

Justert/faglige: NFO/SAS.H.Richardsen

Intervju med Syver Leivestad 15/8-96

Mye er sagt, og enda mer er skrevet om TOD96 og Traffic-Related-Maintenance, og mange av oss har nok et avslappet forhold til prosessen som kanskje foresvever som en ren stabsøvelse, men prosessen er nå kommet så langt at vi har fått bekledd stillingen som sjef for TRM-OSL. Og da begynner vi i produksjonen å lukte at det virkelig skjer noe som også kan få betydning for oss selv.

I sterk kontrast til tidligere ansettelsesprosesser, har denne vært så å si uten rykter om navn og rangeringer. Det var derfor nyheter for de aller fleste da teleksen om tilsettingen av de fleste sjefene i TOD96 kom ut. Vår nye sjef for TRM-OSL heter Syver Leivestad, et navn som lyder kjent for mange. Han har bred erfaring fra flyvedlikehold, er opprinnelig motormann, og har blant annet vært ingeniør i FOF og teknisk sjef i Partnair.

Syver Leivestad startet sin karriere i SAS i 1989 som leder av Line Maintenance Norway. Deretter begynte han i 1991 som leder på stasjonssiden FBU, så i 1992 var personalavdelingen neste stopp. Her var arbeidsoppgaven hans leder- og organisasjonsutvikling i selskapet. I 1994 ble han i tillegg administrasjonssjef og fast stedfortreder for personaldirektør Hans Otto Halvorsen. Og 15/9-96 tiltrer han altså formelt som sjef for TRM-OSL.

NFO har hatt en samtale med en travelt opptatt mann, og bringer her en rask presentasjon av vår nye sjef:

Du var tidligere leder av Line Maintenance Norway, en posisjon som favner over store deler av det som nå blir TRM. Hva var årsaken til at du den gang gikk over i en helt annen stilling?

Jeg ble oppfordret til å søke, det i seg selv er en tillitserklæring, og ettersom dette var en tyngre stilling, som blant annet innebar plass i ledergruppen i Norge, kunne jeg ikke si nei.

Som leder av Line Maintenance Norway, hva gikk bra, og hva gikk ikke som du ønsket?

Det var mye som gikk godt. Jeg kan nevne omorganiseringen, med utnevning av «ny» ledelse og ny ledelsesstruktur i avdelingen, som jeg tror var meget heldig. Samarbeidet med fagforeningene synes jeg var veldig godt, og det at vi fikk ansatt ca. 30 mann. Jeg vet ikke hvordan første runde i effektiviseringsprosessen hadde gått uten disse. Det er ikke stort jeg synes gikk direkte dårlig, eller som jeg ville ønsket helt annerledes, selv om mange ting selvsagt kunne vært gjort bedre.

Over til litt selvskryt; hvilke av dine gode egenskaper tror du var utslagsgivende for at akkurat du ble tilbudt stillingen?

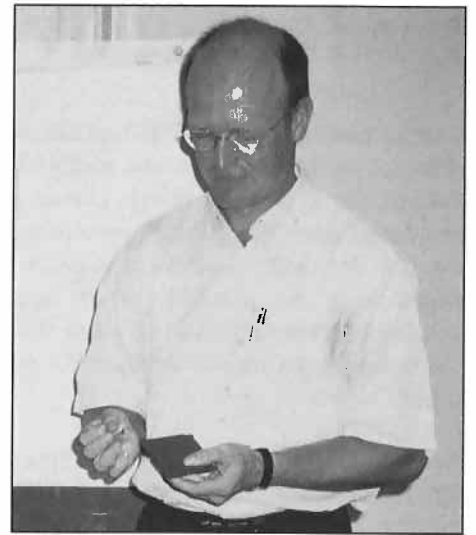
(Han vrir seg litt i stolen, kledelig beskjeden). Det at jeg har et godt helhetssyn, samt erfaringen jeg har fra mange forskjellige områder innen driften av flyselskap, tror jeg veide tungt. Det at jeg er åpen og ærlig, og mener å være en enkel person å omgås, tror jeg også har spilt en rolle.

Hva er dine forventninger til ny stilling innen teknisk, etter arbeid andre steder i selskapet?

Nye utfordringer, og jeg har alltid vært veldig glad i teknisk og selve linjefriften. Jeg har savnet nærheten til denne de siste årene, og det blir selvfølgelig spennende å være toneangivende innen teknisk i Norge.

Hva er ditt generelle syn på fagforeninger, og litt om NFO?

Fagforeninger er en nødvendighet for en bedrift for formelt å kunne kommunisere med de ansatte, og jeg oppfatter fagforeninger som helt klart positivt. Generelt sett, og med tanke på forhandlinger, kan det være ønskelig med så få foreninger som praktisk mulig. I teknisk avdeling er det idag ikke noe problem med de foreninger vi allerede har. NFO har jeg hatt et godt forhold til tidligere, og ser



Ny TRM-sjef i Norge, Syver Leivestad.

ikke noe som skulle tilsi noe annet i fremtiden.

Kan du gi en lynforklaring på TRM-OSL's oppgaver?

TRM-organisasjonen skal helt enkelt ta seg av alt driftsrelatert arbeid, samt lettere Planned Maintenance Work, ansvaret for reservedeler, og en funksjon som Regional Technical Representative. TRM-OSL, TRM-STO og TRM-CPH blir helt likeverdige enheter. Når det gjelder grensene mellom TRM og Heavy Maintenance, så er ikke disse klarlagt enda. Dette blir en av de første oppgavene til MM-ledergruppe å greie ut. Siden det ikke enda er klart hvem som får de to andre lederstillingene, kan jeg ikke si noe konkret om hvor skillene vil gå.

Hvordan påvirker det prosessen videre, at det foreløpig bare er TRM-OSL som er besatt?

Det er ikke ideelt, men jeg opplever det heller ikke som spesielt vanskelig. Det hadde vært enklere om MM-H hadde vært på plass. Situasjonen gjør at jeg føler det nødvendig å ta et større ansvar overfor SAS interesser, inntil alle stillingene er besatt.

Har du noen tanker om TRM-OSL og organisasjon?

Det er klart jeg har, men før de andre TRM lederene er på plass, og vi i TRM-ledergruppe er enige om en felles strategi, er det vanskelig å si om dagens organisasjon er optimal. Det vil bli en myk overgang frem mot 1. april 1997. Da skal det

meste være klarlagt med hensyn til en endelig godkjenning av hele den tekniske organisasjonen. Den eneste umiddelbare forandringen blir at OSLTS-H, som i dag rapporterer til Per Engkjær, rapporterer til meg. Hvilken posisjon OSLTF-C vil få, er det som sagt for tidlig å si noe konkret om.

Hva er TRM-OSL's fremste styrke totalt sett?
Den største styrken vi har sammenlignet med STO og CPH, må være at vi allerede har erfaring med «TRM-modellen», ved at det tidligere ikke var noe klart skille mellom «Line» og «Base» aktiviteter. På de andre basene har det vært nokså skarpe skiller mellom disse. Overgangen her i OSL blir nok endel enklere.

Arbeidsfordelingen OSL-STO-CPH, hvordan blir denne?

Vi vil se SAS som helhet, og søke etter løsninger som blir optimale for SAS.

Vil dine beslutninger være nasjonale eller skandinaviske?

Mine beslutninger vil være det som er mest fornuftig for SAS som helhet. Men skulle situasjonen bli slik at arbeidsfordelingen blir unaturlig skjev, vil jeg

selvfølgelig følge utviklingen nøye.

Har du gjort deg opp noen mening om personellsituasjonen i TRM, sett frem imot Gardermoen?

Hvis vi ser litt stort på det, så tror jeg vi står foran en oppnormering på noen områder. Det er mye som taler for at GEN vil få en utvidet åpningstid. Den blir muligens kun stengt noen få timer midt på natten, og bare det vil kreve mer ressurser. I tillegg øker trafikken, og de fysiske avstandene på GEN gjør at bare det å komme seg fra et sted til et annet tar mer tid. Grensedragning er meget interessant med tanke på flyttingen. Hvem sin oppgave bør det for eksempel være å rangere/flytte fly? Dette vil tildels avgjøre hvilke avdelinger som må oppnormeres.

Hvilken rolle tror du linjestasjonene vil spille i fremtiden? Jeg nevner stikkord som store-små, PFI, PMW-avlastning, GOT-modell, hangar i BGO etc.

Her må jeg si at jeg stiller med blanke ark, og er ikke forutinntatt på noen måte. Jeg er av den oppfatning at planer kan endres. Helt generelt kan jeg si at det bør være økonomi som er styrende, men også dette

er spørsmål som MM-ledergruppe må finne svar på.

Den allsidige autoriserte flytekniker – finnes han i fremtiden eller er han utdøende?

Her vil det være forskjellige behov. I forbindelse med linjestasjonsdrift er «universal-teknikeren» påkrevet, mens det på større stasjoner og basene vil være hensiktsmessig med en høyere grad av spesialisering. Den praktiske nytten øker med mengden vedlikehold.

Noen ord til slutt?

Ja, jeg beklager at jeg må svare generelt på en del av spørsmålene. Denne presentasjonen kommer egentlig litt for tidlig, men jeg bidrar gjerne med mer utfyllende informasjon når ting begynner å falle på plass.

Vi takker Syver Leivestad for intervjuet, og ser frem til et nytt intervju – etter at flere brikker er på plass.

Harald Øverland
Harald Øverland



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

Stenberg, Reitan og Syver Leivestad på medlemsmøte

Tirsdag 20. august avholdt NFO avd. SAS medlemsmøte på Fornebu. I overkant av 60 flyteknikere hadde møtt frem for å få med seg siste nytt. Ikke så verst, tatt i betraktning ferietid og nydelig sommersonn.

Vår formann, Heine Richardsen, ønsket alle velkommen. I påvente av at våre gjester skulle dukke opp, ble det orientert omkring omorganiseringen av teknisk divisjon. Den nye organisasjonsmodellen ble gjennomgått. Informasjonen fra vår ledelse har vært heller mager (et A4 ark som ikke rakk til alle). Spørsmålene fra medlemmene var derfor mange, og Heine måtte tegne og forklare.

Kl. 17:25 ankom Jan Stenberg og Gunnar Reitan; direkte fra pressekonferanse om halvårsresultatet. Det var naturlig å begynne med en status for SAS halvveis i 1996. Det var all grunn til å være fornøyd med resultatet. Dessuten pekte indikatorene oppover med fortsatt vekst. Vi har hatt en 11% ekspansjon i rutenettet, mens trafikken vokste med 7%. SAS har posisjonert seg bra og kan ta unna veksten uten store investeringer. Gevinsten skal vi høste fremover. Vi har en god økonomisk rygrad.

Stenberg var opptatt av at vi ikke måtte se på fri konkurranse som en trussel. Den gav også SAS store muligheter. Muligheter vi skal utnytte. Braathens inntreden på Stockholm ble sett på som den største utfordringen som lå foran oss. Det skulle ikke bli lett for Braathens å tjene penger på denne ruten. Oppkjøpet av Transwede ble sammenlignet med å kjøpe en død hest. Døde hester koster ikke mye, men døde hester er kostbare å bli kvitt. Transwede sitter med dyre leasingkontrakter som det vil koste flekk å komme seg ut av.

SAS ville gjerne gjenoppta flygningene på Kristiansand. Hadde vi hatt ledige slotter som på Fornebu, så hadde vi startet opp tvert. Som det ser ut nå må dette vente til vi kommer til Gardermoen.

Torp vil aldri bli noen stor SAS stasjon. SAS' passasjeranslag lå på ca. 200.000 passasjerer i året. I tillegg har SAS et godt samarbeid med Widerøe på Torp.

Det ble spurt hvordan NFO ble sett på av ledelsen, om vi fremdeles med bakgrunn i vår tidligere historie ble sett på som rebeller? Ansiktsuttrykkene til Reitan og Stenberg så ut som spørsmålsteget. De hadde overhodet ikke noe slikt inntrykk. NFO ble sett på som en liten, men meget aktiv forening med et høyt saklighetsnivå.

En del strategiske beslutninger fikk sitt pass påskrevet. Både heater blankets og installasjon av telefoner i armlenet ble dømt nor og ned. Hvorfor er det så vanskelig å spørre de i frontlinjen om råd i slike spørsmål? Vi sitter inne med en kompetanse som kunne ha spart bedriften for millioner i feilinvesteringer. Det mangler fullstendig kommunikasjon.

Fra salen ble det påpekt at vi hadde vært igjennom en sterk effektivisering i Line Maintenance Norway. Hele 38%. Vi følte at vi ikke hadde fått noe igjen i våre lønnsposser. Hele gevinsten gikk rett i kassa til SAS. Det ble svart at den effektiviseringen man hadde hatt i SAS, stort sett lå på linje med våre argeste konkurrenter.

Det var mange spørsmål fra salen, så Stenberg og Reitan kom aldri lenger enn til overhead nummer 2. Vi skulle gjerne ha hatt lenger tid med disse to, men med et hektisk program måtte de løpe avgårde for å rekke flyet til Stockholm. Heine rakk såvidt å overreke NFO's kredittkortholdere, og å takke for at de tok turen innom. Så får vi håpe at de vil åpne kredittkortholderen og øse ut til våre lokale lønnsforhandlinger i høst.

Møtet med Stenberg og Reitan var svært positivt. Det er første gang våre toppsjef har tatt seg tid til å komme på et av våre medlemsmøter, og de imponerte faktisk



SAS President Jan Stenberg.

stort! Man danner seg gjerne et bilde av sjefen, utfra bilder i presse og hva man leser i avisen. Stenberg hadde både karisma og humor. Ikke det stenansiktet vi har sett presentert i pressen. Til tider var det rene showet de presenterte for oss. Jeg tror alle ble positivt overrasket.

Etter en pause var det vår nye TRM sjef, Syver Leivestad, sin tur. Mange av oss kjenner Syver fra tidligere, da han var sjef for Line Maintenance Norway. Det er bare 5 år siden sist vi hadde ham som sjef. Det var selvfølgelig alt for tidlig å komme med noen programmerklæring. Syver ønsket tid til å sette seg godt inn i driften, og se over organisasjonen og korrigere der hvor det er behov for dette. Det vil ikke bli noen revolusjon. Noe han vil ta tak i med en gang, er imidlertid rapporteringsveier og -rutiner. Det ville ikke bli som forrige gang, da man rapporterte seg ihjel til en arbeidsbelastning som var uhåndterlig.

Fra salen ble det spurt om vi nå ville få en hoderulling i Line. Det vil vi garantert ikke. Problemer kan løses uten å hugge hodet av folk. Det tar bare litt lenger tid. Syver gledet seg til å ta fatt på ny jobb. Ca. 15. september vil han være å finne som leder for TRM. Riktignok sto det igjen noen uklarheter omkring RTR rollen, som vil bli noe a la den gamle RTC rollen (Regional Teknisk Sjef). Disse uklarhetene som var oppstått nylig skulle imidlertid løses umiddelbart.

Vi ønsker Syver Leivestad velkommen som vår TRM sjef. Nå venter vi spent på å få vite hvem som blir ny teknisk sjef for hele SAS. De faglige har innstilt Jørgen Ørstam, men siden han ikke er svensk, spør det vel...

Knut Grønkar



Teknikerutdannelsen i SAS for 95/96-kullet har nesten tatt 1 1/2 år...

Av 12 mann er det bare 3 som er godt i gang (fra 1. april) som teknikere. Resten mangler «små» kurs for å kunne fungere som teknikere. Hvordan er dette mulig, når overtiden, arbeidspress og back log er så store, og morning readiness har vært eller er et problem?

Litt historie: Grunnet stort behov for teknikere ble syv mann den 29. april 1995 ved vår avdeling plukket ut til kurs. Den 2. mai 95 startet kurset. Dette grunnkurset gikk hele våren, med en pause på seks uker på grunn av sommerferie osv. Grunnkurset ble avsluttet utpå høsten 95. Rett etter dette startet så MD-80 type-kurset med avsluttende tester den 14.-15. desember. Der får vi beskjed om at det bare er tre mann som er godkjent fra Luftfartsverket skolemessig. Engelsk og teknisk tegning måtte oppgraderes på resterende personell. Glade og fornøyde venter tre mann på sine sertifikater. I midten av januar etterlyser de så disse. I slutten av januar 96 synes de imidlertid responsen fra TH er lav, og sender et brev som er datert 30. januar 1996. Det blir besvart rundt den 2. februar (se vedlegg), hvor de får beskjed om at de beklageligvis er nedprioritert grunnet stor arbeidsmengde. De venter til ca. 11. mars med å purre. Da får de kontakt med TH-H som tar saken og får sendt papirene til Luftfartsverket.

26. mars er de ferdig med admin. og maintenance release-kurs, tilsammen 3 1/2 dag. 27.-28. mars får de sertifikatene sine (utskrevet 19. mars fra LV), ansatt og godkjent 1. april 1996. De resterende får kurs i mai.

Alle består Engelsk og Tegning. I juli får tre til fra TFC maintenance release. En var imidlertid på ferie da innbydelsen kom – og fikk dermed ikke kurs.

Nå – 26. august 1996 er fire mann ferdig godkjent og til nytte innen avdelingen som **teknikere**. Tre mann er i sluttspurten innen avdelingen (TFC). På TS er de nesten ferdig? (De mangler RII). Dette har ført til en hel del frustrasjon blant de berørte. Hvordan burde dette vært løst? Prioriteringen kan kanskje diskuteres. Flyr SAS A320? Ville det ha noe å si at dette ble utsatt 3 1/2 dag, for å få ferdig teknikere SAS så sårt trengte? Dette er satt litt på spissen. Movex, ja, hva med det? Ingen på TFC hadde kurs eller signon da det

spetakkelet kom i gang.

Hadde det vært en ide å **ansette** flere lærere, og ikke minst en sekretær til? **Teknisk burde sette strengere krav til service fra TH.** Lærerne burde få bedre tid til egen oppgradering og forbedring av kurs etter elevevaluseringer m.m. **Eller burde vi kreve mindre jobbvolum på Oslo-basen?**

Jeg håper dette innlegget kan skape en diskusjon mellom teknisk og skoleavdelingen til beste for oss alle.

Vennlig hilsen Andreas Sundt
Tillitsmann OSLTFC
Heavy Maintenance



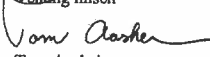
SAS FROM (DEPT, NAME, PHONE) OSLTH-H/Tom Aasheim/6016		INTER-OFFICE COMMUNICATION DATE 960201 YOUR DATE 30.01.96		OUR REF. A1960477.DOC YOUR REF.
TO: TF-CO/Erik Hole TF-CO/Tetje Ellevsøt TF-CO/Erlend Haraldsvik		CC: TF-C/O.Gomsrud TF-H/R.Martinsen TS-H/E.Thronsdalen NFO		

RUTINER VED TH

Med ref. til deres forespørsel vedr. rutiner ved TH, vil jeg først Gratulere med vel gjennomført Grunnkurs og Typekurs.

Som ansvarlig for TH må jeg prioritere det administrative arbeidet. TH har som alle andre avdelinger en liten administrasjon, og er ikke dimensjonert for "peak" belastninger. Januar mnd. har beklageligvis for dere vært en slik måned, hvor jeg har måttet nedprioritere dere til fordel for årsoppgjør/ MD-90 kursadministrasjon/A320 Typekurs for TS-OM/ FAA audit-uttak av kompetanselister peronell i TF-org./ Organisering av Movex-kurser for ca. 200 personer.

Jeg håper dere har forståelse for mine prioriteringer og SAS's søknad til Luftfartsverket om deres sertifikat vil snart bli sendt. Dere vil bli meddelt gjennom deres arbeidsleder når sertifikatet er utstedt av LV og registrert ved TH. (Normal saksbehandling ved LV ved utstedelse av førstegangssertifikat er 3-4 uker, ref AIC B 41/95).

Vennlig hilsen

 Tom Aasheim

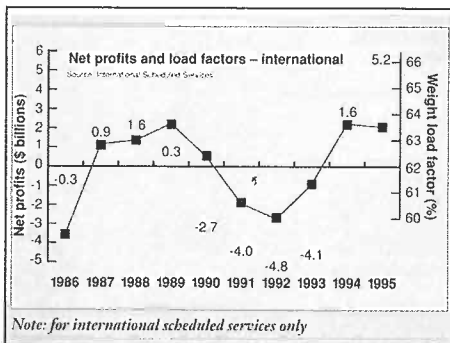
Vi har hørt at...

Et av verdens største fly havarerte pga. strøm-kutt

En Ilyushin IL76, et firmotors russisk transportfly, rapporterte 15 minutter etter avgang fra Beograd at det hadde fullstendig «power loss» eller black-out. Dvs. all strøm var borte. Flyet lå å kretset i 3 timer før det forsøkte seg på å lande. Forsøket endte i bakken 1 kilomet før baneenden. Alle de ni ombord omkom.

Widerøe bestiller flere Dash-8

Widerøe har lagt inn en bestilling på 4 stk de Havilland Dash 8. 2 stk. strek 100, en strek 300 og en ny strek 400. Den siste er en nykommer i Widerøeflåten. I tillegg er det tatt opsjon på ytterligere 3 stk. strek 400. Strek 400 kan ta 70 passasjerer og skal leveres fra de Havilland høsten 1999. Ordren er verdt 40 millioner US \$. Flyene er tenkt brukt på ruter utfra Gardermoen og Torp.



Remote dripstick

BFGoodrich Aerospace har utviklet et system med en liten datasender/mottaker, hvor man kan avlese fuelmengede i tankene fra et bærbart sett i lommeformat. Selve tranciveren er på størrelse med en mobiltelefon. Systemet kalles Fuel Level Verification System. Tranceiveren regner ut og konverterer fra liter til , kg - gallons, og følger selv density som den putter inn i regnestykket automatisk. Fordelen med dette systemet er at man på større fly hvor det er høyt under vingene slipper stiger, sakseplattformer etc.

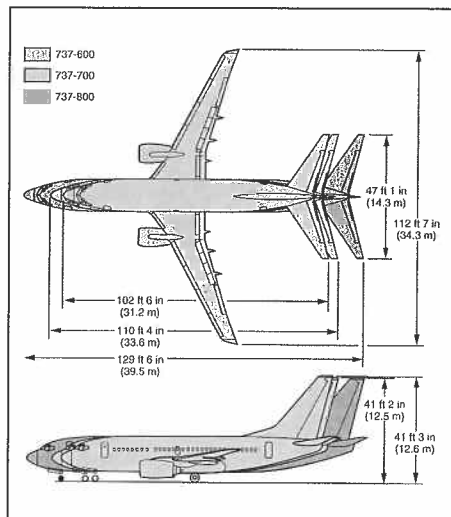
Stor mangel på flyteknikere

Fra Kina rapporteres det på stor mangel på flymekanikere og flyteknikere. Det første

kullet med instruktører som skal lære opp nye elever ble nylig uteksaminert fra Civil Aviation Institute of China i byen Tianjin. De 16 instruktørene skal nå undervise i de flyselskapene der mangelen på flymekanikere/teknikere er størst. Her nevnes bla. Air China, China Sothwest og Xiamen Airlines.

B737-700 roll out 8. desember

8. desember ruller den første B737-700 ut fra produksjonshallen ved Renton-fabrikken i California. Det ligger inne bestillinger på 302 fly av den nye serien 600/700/800. Mærsk har bestilt seks fly av strek 700 og SAS 41 av strek 600.



Flyselskapene går imot en rankingliste over de sikreste flyselskapene i verden

Det er det amerikanske FAA som har foreslått å utarbeide en slik liste. Den er ment som oppmuntring til de gode og ris bak speilet til de dårlige, sier David R.Hinson, leder for FAA. Det blir utgitt

oversikter over de punktligste flyselskapene, men det bør spille en rolle at man kommer hel frem.

Bougus parts funnet på flere SAS fly

Under FAA sin årlige kontroll av SAS, fant en FAA inspektør at SAS hadde kjøpt inn deler «unapproved parts» fra en fabrikant i USA. Det dreier seg om i første rekke drivkabler til slatts, flap bus kabler og kabeltrekk til variable vanes på DC-9. Delene er sporet til å sitte på 6 fly pluss diverse deler på lager. Det er tildels store å tidkrevende jobber å få byttet disse til originale. Det var umulig å se forskjell på delene.

Lufthansa pilotene klager på dårlig teknisk vedlikehold

I en intern rapport klages det over at enkelte flyindivider er i en meget slett teknisk tilstand. Pilotene klager over at tekniske problemer ikke blir reparert pga. mangel på deler, mangel på tid til å få flyene reparert og mangel på teknisk personell. Spesielt får selskapets vedlikehold av B737 sterk kritikk.

Spanair sender sine MD80 til Shannon Aerospace

Spanair har tegnet kontrakt med Shannon Aerospace på utførelsen av alle større sjekker og modifiseringer på Spanair sine 11 MD80 fly. Arbeidet skal være ferdig høsten 1998. SAS har sikret sine investeringer i Spanair ved å stå som eier av de fleste av disse flyene. Hvem representerer SAS i Spanairs styre?



THE FAA IS PROPOSING nine airworthiness directives affecting the -200, -300 through -500-series of the Boeing 737. The directives stem from recommendations made by the agency's Critical Design Review of the 737 that was conducted between October, 1994, and May, 1995, according to Thomas E. McSweeney, director of the FAA's Aircraft Certification Service. These include:

- Reworking or replacing the aileron control transfer mechanism of 737-100 and -200 aircraft within 18 months to permit full movement of the aileron or spoiler control systems by either pilot if one control wheel is disabled.
- Replacing flow restrictor screens in the aileron power control unit on 146 U.S. aircraft within 18 months to prevent screen fragments from partially jamming the PCU.
- Replacing the input shaft of the standby rudder power control unit within three years with a new shaft incorporating a bearing. The original design shafts, which have a tendency to exhibit galling, must be inspected every 3,000 flight hours until replaced. The directive applies to the 737-100 through -500.
- Replacing certain aileron cable brackets that may be understrength within 18 months on 737-300 transports. Failure

of the brackets could induce slack in the cable system and degrade control.

- Refraining from using more than 80 psi. pressure to wash wheel wells to avoid inducing moisture into electrical connectors. Applies to all versions of the 737.
 - Replacing rudder power control units featuring chrome-plated servo valve bores with unplated units to avoid restricted valve movement.
 - Testing the yaw damper system to determine if the rate gyro is providing accurate input to the system, and replacing certain electrical solenoids that exhibit corrosion.
 - Ensuring that main landing gear wheels meet current strength requirements. The FAA mandated installation of the stronger wheels not long after the 737 entered airline service in 1968, but has not determined whether all carriers are using them, McSweeney said.
 - Replacing the aileron centering spring within 18 months with an improved design incorporating fatigue resistance.
- McSweeney said the proposed directives are considered improvements to the 737's systems. There are about 2,830 737s in service worldwide, including 1,037 in the U.S. The entire fleet has accumulated 65 million flight hours. ➔

Kina får levert sin første MD90

China Northern Airlines fikk nylig overlevert sin første MD-90, av en bestilling på elleve fly. 40 fly til av denne typen er bestilt til forskjellige flyselskaper i Kina.

British Midland må betale 1,5 millioner i bot for brudd på vedlikeholdsrutiner

Det var UK Civil Aviation Authority som hadde reist saken for en engelsk domstol. Saken baserer seg på et tilfelle med en B737-400 fra selskapet som mistet motorolje på begge motorene etter avgang, og som måtte gjøre en nødlanding. Det viste seg at lokkene over oljefilterene ikke var blitt montert. En supervicor hadde kvittert for oppstart og lekkarsjetest, uten at dette var blitt gjort.

Icelandair med D-sjekk på Fokker F-50

Icelandair er ferdig med to av fire D-sjekker på F-50 for Maersk. Ytterligere D-

sjekker skal gjennomføres på 3 av SAS sine F-50.

Tisset i setet

En mannlig passasjer på United sin flight fra Tokyo til Honolulu 10. februar, vil bli stilt for retten for legemsbeskadigelse. Passasjeren forsøkte først å beføle en kvinne på setet ved siden av. Da hun stakk av viste han sin avsky med å tisse i setet hennes. En flyvertinne som kom til ble raskt slått ned. Til slutt fikk tre av de mannlige besetningsmedlemmene lagt vedkommende i bakken og satt på håndjern.

Nok et tilfelle av «uncommanded roll» på B-737

En B737 fra Eastwind Airlines rapporterte 9. juni i år om et tilfelle hvor flyet plutselig begynte å rolle til høyre. Pilotene forsøkte å sparke motsatt sideror, men rorpedalen virket som blokert og uten effekt. Ved å gi fullt motsatt balanserer og full motorkraft på høyre motor greide

man å rette opp flyet. Da yaw damper ble slått av, ble flyet kontrollerbart igjen. Flyet var på vei inn for landing og ble flyet manuelt. Høyden var 4000 fot og hastigheten 250 kt.

Hangarskader kostet amerikanske flyselskaper 850.000 US \$ i fjor

Fly som ødelegges under hangaropphold eller under tauing til å fra hangar kostet amerikanske flyselskaper 850.000 US \$ i fjor. I gjennomsnitt kostet hver skade 70.000 US \$. I tillegg kommer kostnadene med kanseleringer og overføringer av passasjerer til andre selskaper.

Black-out på B767 fra Martinair

En B767 fra Martinair underveis fra Amsterdam til Orlando, mistet all strømtilførsel midtveis ute i Atlanteren. Flyet måtte greie seg på std.by instrumenter og foretok en nødlanding i Boston. Under landingen fikk man ikke ut flaps. Spoilere virket ikke. Det gjorde heller ikke anti skid og thrust reversere. Ingen av de 204 passasjerene ombord ble skadet under landingen som ble foretatt med betydelig høyere hastighet en normalt. Diverse hjul eksploderte under oppbremsingen.

THE A320 DC-9 HUSHKIT			
Healthy sales to major carriers in the USA, but SAS is so far the only European customer			
Customer	Firm orders	Options	Delivered
Airborne Express	65	35	40
Midwest Express	16	4	11
Northwest Airlines	92	38	71
SAS	24	0	11
Trans World Airways	28	30	11
USAir	34	40	29
ValuJet	25	0	22
Others	29	3	19
TOTAL	313	150	214

Ny maintenance simulator reservedeler og manualer

Delta Airlines hevder de har spart millioner på å investere i en maintenance simulator. Ray Valeika, som er vice president technical operation, sier at dagens fly er ekstremt kompliserte. Teknikerne kommer borti problemer som kanskje skjer bare en gang i året. Da bruker de lang tid på å finne feilen, og på å få den utbedret. Med vår maintenance simulator kan vi legge inn virkelige feil og trene på feilsøking. Simulatoren gir oss utrolige muligheter. Vi har allerede etter et års bruk tjent den inn, sier en fornøyd R.Valeika.

Luftforsvaret skal oppgradere P-3C Orion for 65 millioner US\$

Luftforsvaret har tegnet kontrakt med Loral Defence System om levering av utstyr til fire P-3C Orionfly. Leveransen består av «satellite and secure communications and missile-warning systems».

American Airlines kjøper nytt Enhanced Ground Proximity Warning System (EGPWS)

American Airlines ønsker å bygge systemet inn i alle sine 635 fly. Systemet er en videreutvikling av nåværende GPWS. Det nye består i at hvis en warning trigges, så vil værradaren automatisk gå i MAP mode, dvs. vise terreng i stedet for vær. Dette vil hjelpe pilotene til å kunne manøvrere unna toppler etc.

Transportfly havarerte på grunn av strømkutt

En Ilyushin IL76, et stort firemotors russisk transportfly, rapporterte 15 min-

utter etter avgang fra Beograd at det hadde fullstendig «power loss» eller black-out. Dvs. all strøm var borte.

Flyet lå og kretset i 3 timer før det forsøkte seg på å lande. Forsøket endte i bakken 1 kilometer før baneenden. Alle de ni ombord omkom.

Glemte å koble til balanserorene

Piloten omkom da et britisk Hawk jagerfly rollet rundt og gikk i bakken umiddelbart etter avgang. Feilen er sporet til å være at ingen av balanserorene var koblet til, etter at flyet hadde vært inne til teknisk vedlikehold.

United misfornøyd med Boeing 777

I et brev til Boeing fra Joseph O'Gorman, vice president fleet operation i United, klages det over at teknisk punktlighet og pålitelighet for B777 har vært «a major

disappointment». Antall feilanmerkninger skrevet opp i flyets loggbok er over det dobbelte av forventet. Tekniske feil har ført til kanselleringer langt utover det akseptable.

Skydrol med ny og bedre hydraulvæske

Skydrol 5, heter det nye produktet som har vært under utprøving i lengre tid. Væsken kan tåle en høyere arbeidstemperatur og antenner også ved høyere temperatur enn dagens væsker. Smøreevnene skal være bedre, og den skal være mindre sårbar med hensyn til korrosjon. Skydrol 5 kan fylles på systemer med vanlig Skydrol-væske uten problemer.

SAS fornyet ikke leasingavtalen på sine B767

SAS har ikke fornyet leasingavtalen på selskapets B767 fly. Eierne har allerede leiet flyene ut til andre operatører. Avtalen med SAS løper ut om fire år.

NÅ STARTER TOMTESALGET PÅ BEKKEDALSHØGDA!



Hustype Antica



BJØRN

BJØRN AS - Boliger, næringsbygg og anlegg



Med gangavstand fra Råholt sentrum ligger vårt nye utbyggingsområde. I første byggetrinn er det 15 tomter, størrelsen varierer fra 640 til 840 m². Priser fra 167.000 til 196.000*. På tomten 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!**

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.



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