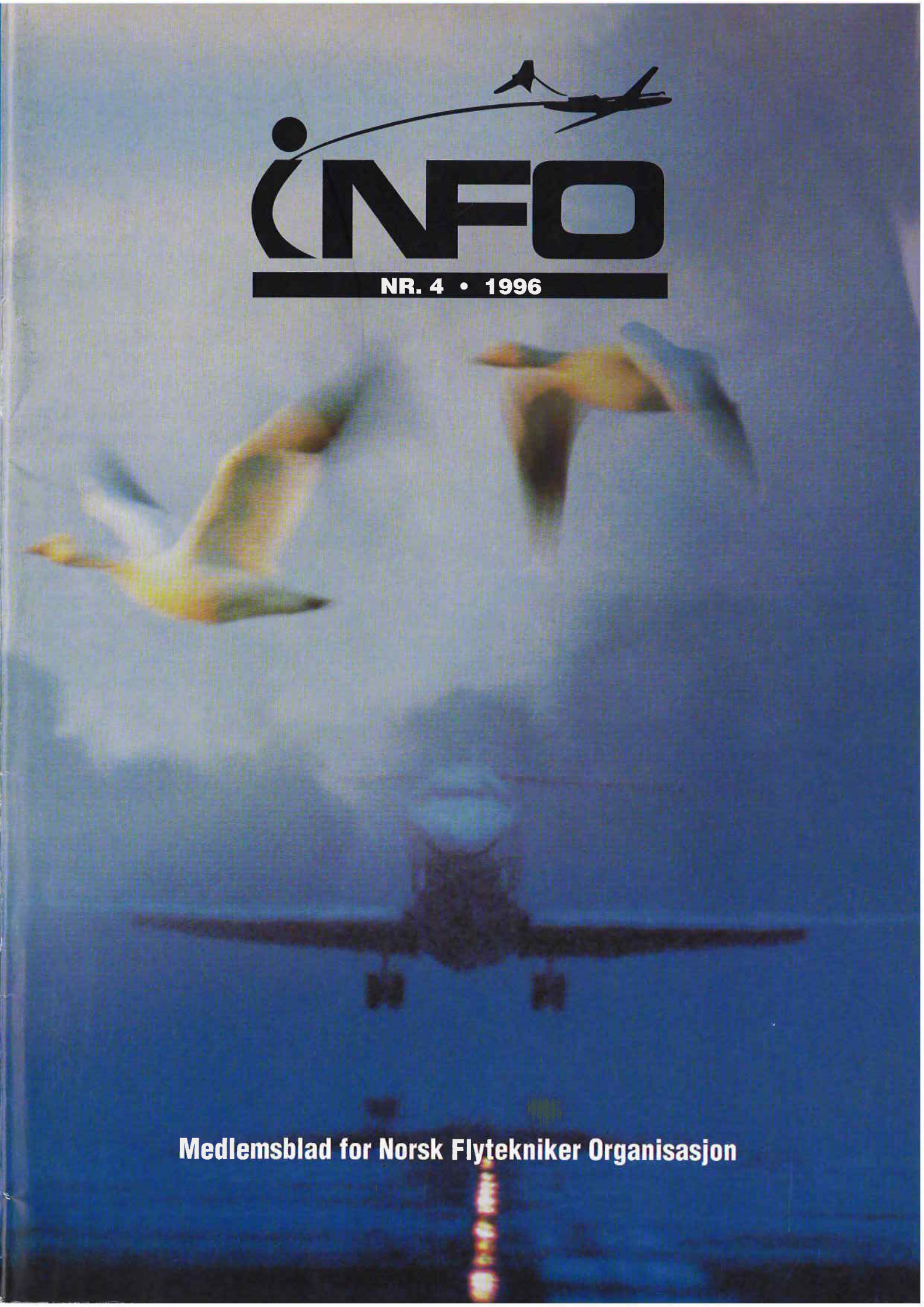




iNFO

NR. 4 • 1996



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

THE ELEPHANT FAMILY DE-ICING OF THE FUTURE

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



THE ELEPHANT FAMILY

MORE THAN 25 YEARS IN AIRPORT GROUND EQUIPMENT

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

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

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

THE ELEPHANT BETA

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

THE ELEPHANT GAMMA

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

THE ELEPHANT MY

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

The following features and benefits are characteristic for all units:

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

TOILET / WATER SERVICING UNITS

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

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

Our product range also includes our original models:

Water Service Unit WS and Vacuum Toilet Servicing Units VTS.

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



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

INGENIØRFIRMA

G. VESTERGAARD A/s

Skullebjerg 31, Gevninge • 4000 Roskilde
Tlf. 46 42 22 22 • Fax 46 42 22 32 • Telex 43255 aireqp



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



norsk flytekniker organisasjon

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

SENTRALSTYRET 1996

Formann:

ROLF DYBWAD	Arb. 74 84 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
Særumslia 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
Rune Thuv	SAS FBU
Erik Sannerud	SAS FBU
Steinar Isaksen	SAS FBU
Paul Mehammer	SAS BGO
Knut Fløtten	Widerøe BOO
Rolf Skrindlo	Widerøe BOO
Baard Holmberg	Norsk Air TRF
Tom R. Jokerud	SAS Commuter TRD-YM

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:	
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 hjemmemadresse.



Forsidebilde: DC-9 flater ut for landing.

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

Formannen har ordet

Det går rutine i det å signere for jobb utført. En tenker ikke over at det å signere for noe i Aircraft Log er en ganske så alvorlig ting. Det er litt mer enn å skrive navnet sitt.

Jeg sitter og leser Airworthiness Notice No. 12 Appendix No. 52 fra 19 July 1996.

RESPONSIBILITIES OF ENGINEERS WHO CARRY OUT AND CERTIFY MAINTENANCE ON AIRCRAFT.

Resulting from an enquiry into a serious incident which occurred to an aircraft on the first flight following maintenance being carried out, the CAA wishes to remind Licensed Aircraft Maintenance Engineers and Authorised Certifying Staff employed by JAR - 145 Approved Maintenance Organizations of their responsibilities when issuing Certificate of Release to Service after maintenance.

A Certificate of Release to Service shall only be issued for a particular overhaul, repair, replacement, modification, mandatory inspection or scheduled maintenance inspection when the signatory is satisfied that the work has been properly carried out and accurately recorded, having due regard to the use of:

1. up - to - date instructions including manuals, drawings, specifications, CAA mandatory modifications/inspections and company procedure.
2. recommended tooling and test equipment which is currently calibrated where applicable, and
3. a working environment appropriated to the work being carried out.

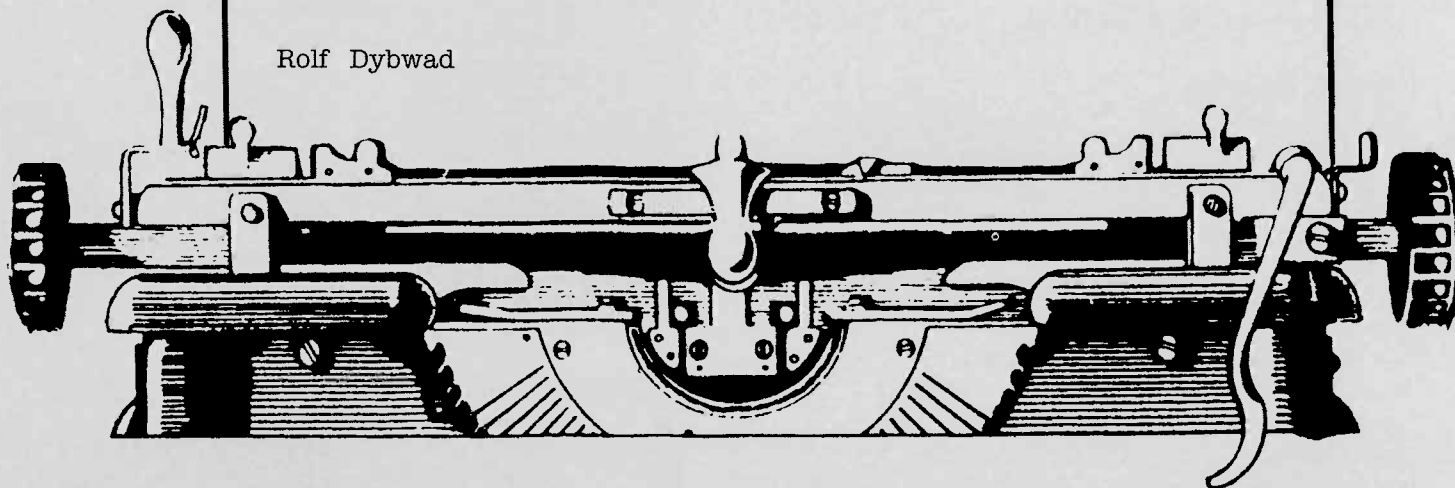
Dette var bare et utdrag av AIRWORTHINESS NOTICE. Men hvor mange av medlemmene kan med hånden på hjertet si at hver eneste gang en har satt navnet sitt i Aircraft Log, er dette fulgt til punkt og prikke.

Kan en tenke seg hva en måtte føle hvis et fly var utsatt for et uhell på første tur etter egen signatur. Et fatalt uhell. Havarikomisjonen ikke finner årsaken. Får du sove godt ?

Ville du hver gang du har signert i Aircraft Log være like trygg på at du ikke var medvirkende på en eller annen måte. Noe oversett. Noe glemt. Noe ikke tatt så nøye.

Du har ikke bare skrevet navnet ditt.

Rolf Dybwad



LEDEREN

Lavere pensjonsalder ser ut til å bli INFO's neste satsningsområde. Rapporter fra de forskjellige avdelingene er nesten unisont at arbeidet med lavere pensjonsalder må intensiveres. Vi ser at sykefraværet hos våre eldste medlemmer er meget høyt. Det er spesielt langtidssykefraværet som er stort i denne gruppen. Nesten alle langtidssykemeldte på NFO området er over 55 år. Medlemmer som har jobbet helkontinuerlig skiftarbeid i en mannsalder, blir ikke særlig gamle som pensjonister. Statistisk lever skiftarbeidere 8 år kortere enn vanlig dagtidsarbeidere. Folk flest greier å akseptere at skiftarbeid sliter mer på kroppen, og at det derfor ikke er urimelig med lavere pensjonsalder for disse. Våre ønsker om lavere pensjonsalder går stikk motsatt av det de styrende organer ønsker. De ser gjerne at pensjonsalderen går opp. Å få noen drahjelp fra Regjering og Storting kan vi glemme. Da står vi igjen med at dette må fremforhandles lokalt. På NFO avd. SAS sitt Årsmøte var det et massivt press på styret for å komme igang med denne prosessen. Det ble bla. foreslått å fryse lønn og ta ut tilleggene i lavere pensjonsalder. Hvert år med skiftarbeid skulle opparbeide X-måneder lavere pensjonsalder osv. At ikke bedriften kan bære kostnaden ved en slik reform alene, var folk innforstått med. En ting er sikkert. Saken vil bli prioritert og vil kreve store ressurser i tiden fremover.

De siste årene har vi hatt to tragiske havarier med ambulansehelikoptere under utrykning her i landet. Begge har skjedd under forhold hvor man har fløyet med bakkekontakt i mørke. Dvs. VFR natt. I begge tilfellene fløy helikoptrene inn i høyspentledninger. Til sammen 8 mennesker har omkommet. Å fly på bakkekontakt i mørke og dårlig vær er ingen lett oppgave. Det finnes i dag utstyr som er spesielt beregnet på bruk i helikoptre og som varsler om at

høyspent eller kabeltrekk nærmer seg. En avart av TCAS (Traffic Collision Avoidance System) for helikoptre. Nå har vi lært «the hard way». Nå må slikt utstyr bli obligatorisk på helikoptre i ervervsmessig flyging. Heller ikke voice recorder hadde disse helikoptrene. Det betyr at man ikke har noen mulighet til å finne ut hva som har foregått i cockpiten i minuttene før havariene. Ting som andre kunne lære av. Slik at man kan unngå å gjøre de samme feilene om igjen. Mangel på voice recorder vanskeliggjør også havarikommisjonens arbeid. Nå må regelverket for slik flyving strammes inn. Både på operasjonell og teknisk side.

Mangel på kvalifiserte mekanikere og flyteknikere er nå følbar. En ringerunde til våre fly- og helikopterselskaper avslører at pr. dato er nærmere 100 flymekanikere leiet inn fra utlandet. De aller fleste er engelskmenn som jobber på 3 måneders kontrakter. I tillegg skal også Luftforsvaret ha engelskmenn leid inn. Oppå dette jobbes det overtid som aldri før. Det dreier seg om et ikke ubetydelig antall årsverk i overtid. I de lokale lønnsforhandlingene i SAS, kunne arbeidsgiveren opplyse at gjennomsnittslønnen til en SAS flytekniker i Norge inkludert overtiden var på kr. 450.000,-. Mens i følge lønnstabellen (flytekniker 7 år - 3 sertifikater) skulle den ha vært 269.845,-. I tillegg kommer skifttillegget for de som jobber det.

I vårt forrige nummer av INFO hadde vi en bred omtale av ValuJet og deres havari med en DC9 i Everglades. De amerikanske luftfartsmyndighetene inn-dro ValuJet's driftstillatelse, etter at det ble avslørt flere grove brudd og manglende vedlikehold på selskapets fly. Nå har ValuJet fått lov til å starte opp igjen. Dog kun med 25% av flyflåten. Interessant er det å registrere at FAA setter svært strenge krav til ValuJet for

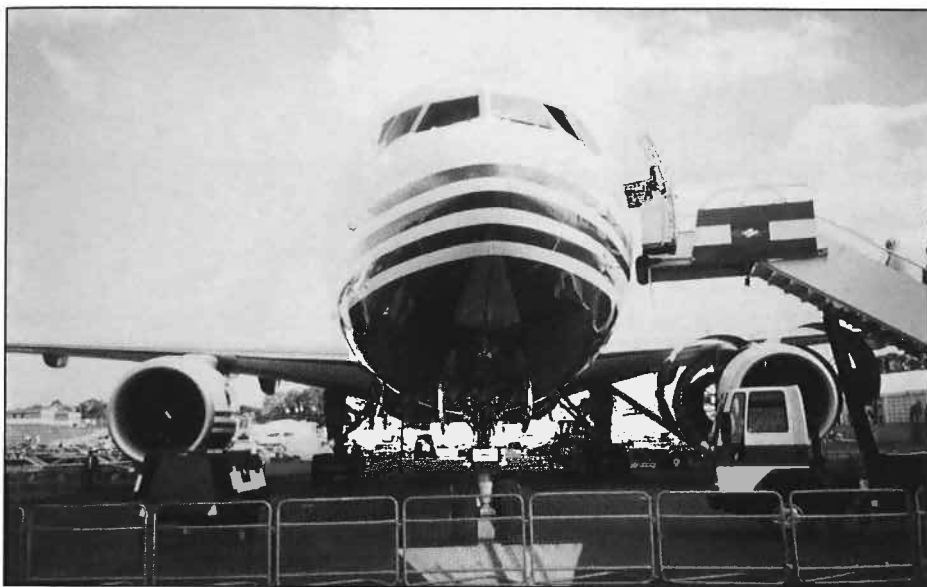


at de i det hele tatt skal få lov til å kontraktere bort sitt tekniske vedlikehold. ValuJet hadde hele 56 forskjellige verksteder til å vedlikeholde selskapets 52 fly. I tillegg kom eget lett vedlikehold spredd på 31 stasjoner. Nå snakkes det om å sette alt vedlikeholdet bort til et verksted utenfor USA. Antagelig til Air Canada. Amerikanske fagforeninger vil nekte ValuJet å gjøre vedlikehold i USA, da selskapet ikke tillater de ansatte å organisere seg. Alt arbeid på fly utført hos underleverandører skal overvåkes av selskapets egne maintenance supervisors. Disse skal sørge for at ValuJet's håndbøker blir fulgt. De skal også ha ansvaret for at kontraktørene bruker ValuJet sine underlag og at arbeidet dokumenteres i henhold til ValuJet sine rutiner. Sub, sub kontraktering blir ikke tillatt. All kommunikasjon mellom selskapet og kontraktør skal skje skriftlig. Telefoniske beordringer skal ikke forekomme.

I INFO 4-95 trykket vi et organisasjonskart over SAS Commuter's tekniske organisasjon i Norge, med flow-chart for SAS Commuter's bortkontrakterte aktiviteter. Det ble et kart med 26 bokser. Det er ikke bare i USA det er på mote å sette ut flyvedlikehold på anbud.

red.

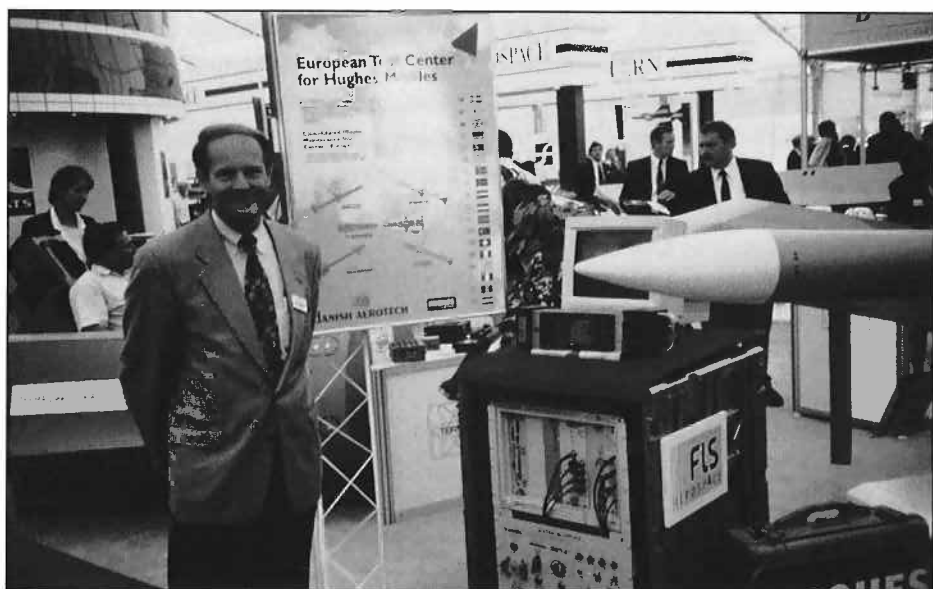




Boeing var der med sin nye B-777.



Erik Andersen og SAS Component Maintenance alltid til stede.



Jørgen Ørstam representerte Danish Aerotech (nå sjef for SAS TRM i København).

Farnboro

Siden starten i 1948 har Farnborough Airshow utviklet seg til et gigantarrangement. I år det største noensinne. Med 1164 utstillere fordelt på et areal på 32.000 kvadratmeter. 280.000 besøkende var innom de 7 dagene showet varte. Utstillingshallene var i år bygget om og modernisert. Eierne av flyplassen, UK Ministry of Defence, har det siste året signalisert at de ønsker å selge hele området. Det ville kunne bety slutten for de sagnomsuste airshowene på Farnborough. Det gikk derfor et lettelsens sukk gjennom forsamlingen da den engelske senior UK Cabinet Minister, Ron Michael Heseltine, i sin åpningstale proklamerte at hvis plassen ble solgt, ville det ligge en klausul om at Farnborough Airshow skulle ha sitt tilholdssted her for alltid.

Torsdag 5. september var **INFO**-redaktøren en lyntur over og tok utstillingen i øyesyn. Da er det greit å vite at det går shuttle buss fra Heathrow til Farnborough i morgentimene, med retur på ettermiddag og kveld. En time hver vei. Når man går rundt på Farnborough eller Le Bourget, slår det en hvor ufattelig stor flybransjen er. Hva det har måttet koste utstillerne og bygge opp egne stands og transportere inn tonnevis av utstyr og ikke minst fly. Alle var der i år. Også norske selskaper som Braathens SAFE og Helikopterservice. Fra SAS var både SAS Component, SAS Flight Academy og nystartede SAS Flight Support representert. Jan Othar Hanssen og Thor Helge Hansen fra Braathens Sales & Customer Support kunne fortelle om stor interesse og godt salg av tekniske tjenester. Spesielt på motoroverhaling var interessen stor. Neste års ordrebok var på det nærmeste fylt opp. Også på alle typer checker på B737 hadde interessen vært stor. Det skulle ikke mangle på arbeidsoppgaver hos Braathens SAFE i året som kommer.

Også hos Director of Sales and Marketing hos SAS Component, Erik Andersen, rådet optimismen. Ordrebøkene var godt på vei fylt opp. En kø av forretningsforbindelser var innom og kontrakter

ugh 1996

ble tegnet. Det gikk i ett for en meget opptatt Erik Andersen. Han rakk å fremheve at over 50% av Components's arbeid nå var for fremmede operatører. Han ser et voksende potensial i componentvedlikehold for MD90 og den nye B737. Den siste i et samarbeid med Lufthansa Technik. Man hadde nå lagt bak seg innkjøringsproblemene en hadde hatt ved å flytte hele virksomheten over til nytt bygg. Å få samlet alt under et tak vil gi store driftsfordeler på sikt.

Hos Danish Aerotech ble jeg invitert på en kopp kaffe og en hyggelig prat med vår tidligere sjef for SAS Line Maintenance, Jørgen Ørstam. To dager senere var det klart at Ørstam på ny var tilbake i SAS, nå som leder for Traffic Related Maintenance (TRM) i Danmark. Med Jørgen Ørstam som TRM sjef i Danmark og Syver Leivestad som TRM sjef i Norge, er vi nesten tilbake til det laget vi hadde på slutten av åttitallet. Det var et bra lag for oss på teknisk.

Utstyrt med pressekort hadde jeg tilgang til pressekontoret, hvor det var fri tilgang på all mulig informasjon, og pressekonferanser ble arrangert non stop. Nye produkter og offentliggjørrelser av nye store kontrakter som var inngått ble proklamert. Ispedd cannapèer og champagne. Det er tydelig at optimismen rår i flybransjen nå for tiden.

Både Eurofighter 2000 og JAS Gripen var tilstede på Farnborough for første gang. Det var satset stort med en egen paviljong med egen kinosal. Her fikk man vist en demofilm av flyenes fortreffeligheter, før det hele ble avsluttet med en eksplosjon og kunstig røyk. Veggen med kinolerretet åpnet seg, og vi kunne gå rett ut i «bakgården» å prøvesitte begge fighterne. Ganske effektivt! Jeg trivdes best i Gripen. Ellers så var det thrust vectoring versjonen av Sukhoi Su-37 som stjal showet. Sukhoi's testpilot fikk showet sitt underkjent av stevneledelsen hele fire ganger, for uforsvarlig flyging.

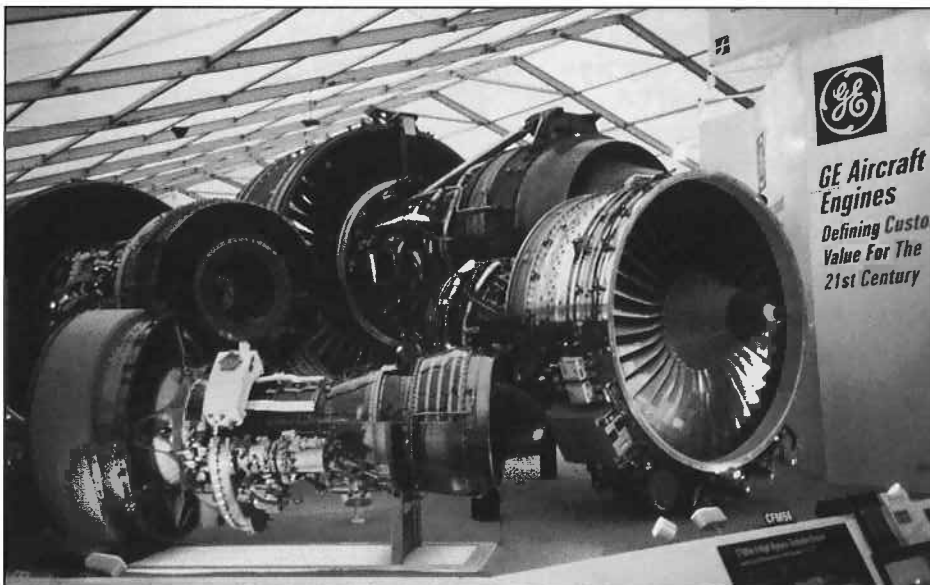
Forts. neste side.



Thor H. Hansen og Jan O. Hanssen var godt fornøyd med salget.



Store dimensjoner på russernes spesialbygde fraktfly.



100.000 pound skyvkraft er nå en realitet.



Oppvisningen måtte derfor amputeres. Selv den amputerte oppvisningen imponerte stort. Ved å dirigere retningen på motorenes utblåsning, kunne flyet plutselig begynne å gjøre bevegelser sidelengs. Ved å dirigere thrusten opp kunne flyet loope omtrent rundt sin egen akse. Mest imponerende var en baklengs salto. Også amerikanerne holder på med å eksperimentere med thrust vectoring. Jeg snakket med en testpilot fra Rockwell som hadde fløyet deres testfly. Han bekreftet at det var meget uvant og meget ubehagelig å fly med thrust vectoring. Hvis

alternativet var å bli skutt ned, ville han allikevel velge å bruke thrust vectoring for å komme unna raketter etc. Dette er sikkert noe det kommer til å forskes mye på videre fremover. Det ser ut som om russerne her ligger et par hestehoder foran de andre.

Ellers var det stor fokusering på den neste generasjons jumbo jets; Boeing med sine planer om forlengelser av den eksisterende B747 og Airbus med sin nykonstruksjon A3XX. Fly med plass til over 600 passasjerer. Forøvrig var Boeing repre-

sentert med B777 på statisk utstilling. Flyet virker ikke så stort før du kommer tett innpå det. Først da får en inntrykket av dimensjonene. Flyet er stort. Jeg slo av en prat med sjefsteknikeren ombord. Det var som å putte på 50 øre på en automat, og det ble spyttet ut informasjon om flyets fortreffeligheter. Alt var topp, alt var ti ganger bedre enn det gamle, og absolutt ingen problemer var å finne noe sted. Flyet trengte heller ikke noe vedlikehold, i alle fall kun et minimum og langt mindre enn konkurrentene. Flyet skulle være en flyteknikers drøm. Vi har hørt om slike drømmer før og tar det hele med en klype salt. Motorfabrikantene var godt representert. Alle de store og de fleste mindre var der. Kampen er beinhard og det ble snakket om fusjonerings av General Electric og Pratt & Whitney. GE sliter tungt økonomisk og kunne tenke seg å selge unna motordivisjonen. Siste nytt i Passenger Entertainment var å se. Det er ikke måte på hvilke tilbud våre passasjerer vil kunne kose seg med i fremtiden. Det stiller også store krav til oss teknikere som skal vedlikeholde systemene.

Tiden gikk utrolig fort og klokken fem var det å sette seg på bussen tilbake til Heathrow. Landing på Fornebu klokken ni på kvelden, passe sliten etter en dag full av nye inntrykk.

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

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

BO-LI-BYGG ^a/_s

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

Forhandler av
Horten Hus

Vi kan også tilby noen
byggeklare tomter på
Romerike



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

**HORTEN
HUS**
2634 Fåvang

Nytt fra Norsk Pool for Kollektiv Skadeforsikring

Vi har mottatt flere brev fra vår forsikringspool med forskjellige opplysninger vedrørende vår kollektive hjem/skadeforsikring gjeldene for 1997. Undertegnede har forsøkt etter beste evne å trekke ut og sette sammen det som er av interesse for oss.

Følgende forsikringsselskaper er med i forsikringspoolen:

Gjensidige Forsikring
UNI Storebrand Forsikring
Ansvar Forsikring
Industriforsikring
Rutebileiernes Forsikring
Vesta Forsikring
Zürich Forsikring

Ved skadetilfelle, ta kontakt med ett av disse selskapene som vil behandle skaden.

Husk å legge med en bekreftelse fra NFO på ditt medlemsskap i ordningen.

I tillegg må det opplyses om at NFO sin polisenummer er 8451. NFO sin kollektive hjemforsikring er en frivillig ordning. Den gjelder fra 1.1. og ut kalenderåret. Svært få har full oversikt over alle sine eiendeler i hjemmet. Poolen råder alle til å lage en liste over alle eiendeler med verdi over kr. 500.-. Ta fotografi av rom, skap, bokhyller, sølvtøy o.l. Oppbevar listen i en bankboks eller på annet trygt sted. Det anbefales å montere FG-godkjente tilleggslåser i utgangsdørene.

Priser

Forsikringen koster i 1997

Oslo	kr. 1.450.-
Oslo-nære kommuner og større byer	kr. 970.-
Landet forøvrig	kr. 830.-
Inkludert kr. 70.- i naturskadepremie	

P.g.a. lave administrasjonskostnader vil kollektiv hjemforsikring falle rimeligere ut en tilsvarende ordinære hjem-

forsikringer. Forsikringen representerer en fullgod hjemforsikring som dekker de fleste behov. Den kollektive hjemforsikringen yter full erstatning for innbo med inntil 1,3 millioner kroner. Noe som for de aller fleste vil være mer en tilstrekkelig.

Hvem er dekket?

Forsikringen gjelder for medlemmet, ektefelle eller samboer og andre medlemmer av den faste husstanden.

Hvor gjelder forsikringen?

Forsikringen gjelder på medlemmets bosted og i leilighet/hybel som benyttes av sikrede i forbindelse med arbeid og skolegang annet sted i Norden. Gjelder også for ting som midlertidig er borte fra hjemmet.

Hva omfatter forsikringen:

Innbo og løsøre i hjemmet.

Hvilke skadetyper dekkes?

Brann, lynnedslag, eksplosjon, nedsooting
Vannledningsskade

Tyveri, ran og overfall

Veskenapping med inntil kr. 15.000.-

Tyveri av sykkel med inntil kr. 5000.-

Penger, bankbøker med inntil kr. 5000.-

Matvarer i fryser ved strømbrydd med inntil kr 8000.-

Naturskade

Brydd på glassruter og sanitærporselen

Ansvar i egenskap av privatperson

Rettsbistand i egenskap av privatperson

Forsikringen omfatter også:

Ryddingsutgifter etter skadetilfelle med inntil kr. 80.000.-

Egen bygningsmessig innredning med inntil kr. 50.000.-

Flyttings- og lagringsutgifter som følge av skade med inntil kr. 40.000.-

Oppholdsutgifter utenfor hjemmet som følge av skade med inntil kr. 40.000.-

Prisstigning i gjenskaffelses/gjenoppbyggingsperioden etter en skade med inntil 10%

Det blir fratrukket en egenandel ved hvert skadetilfelle.

Sone 1.

Oslo

Sone 2.

Asker

Bærum

Oppegård

Nittedal

Skedsmo

Lørenskog

Drammen

Kristiansand

Stavanger

Bergen

Trondheim

Tromsø

Sone 3.

Resten av landet

Alle NFO medlemmer som er medlem i ordningen har fått tilsendt politen. Den er spesielt trykket opp for oss og tilpasset bibelen(svartboka), hvor vi har alle NFO's avtaler, vedtekter etc. Bak skilleark nummer 5. skal forsikringspolitene finnes. For SAS ansatte vil premien bli trukket på desemberlønningen. INFO red. kjenner ikke til når de andre avdelingene gjør sine innbetalinger. Er du ikke med i den kollektive hjemforsikringen i dag, men ønsker medlemskap. Ta kontakt med din avdeling og meld deg inn.

For Sentralstyret
Knut Grønscar



Flyteknikernes ansvar!

Forskrift om gjennomføring og håndtering av EØS-avtalen på luftfartens område ble fastsatt i Statsråd 15. juli 1994. Dette betyr at alle EU-forordninger på området som Norge er forpliktet til å gjennomføre, i norsk rett er samlet i *en* forskrift, hjemlet i luftfartsloven. Rådet for det Europeiske Fellesskap (EU) har under henvisning til traktaten om opprettelse av EØS vedtatt forordninger om at det kreves lisens for luftfartsselskapet etablert i fellesskapet.

Selv om det materielle innhold i regelverket for et slikt godkjenningssertifikat er det samme som tidligere, krever lisensen at det berørte flyselskap har blant annet den faglige dyktighet som kreves for sikker drift av luftfartøyer for virksomheten angitt i lisensen (sertifikatet).

Hva har så dette med oss som flyteknikere å gjøre? Mitt tankespill i denne sammenheng blir: Hva skjer med vår faglige dyktighet under en luftfart i forandring? Forandres vår holdning til ansvarlighet i jobbsammenheng når for eksempel egenkontroll som kvalitetssikring innføres uten en gjennomgående debatt om hva dette egentlig innebærer?

Har noen av dine ledere i ditt flyselskap snakket med deg om ditt ansvar ved utstedelse/signering av «Certificate of Release to Service» (CRS)? Eller har du kun din egen (medfødte/døde) holdning å bygge din kvalitetsstandard på? Hvordan endres holdning til ansvarlighet når alle «tuter ørene dine fulle» med at DET ER SELSKAPETS ANSVAR – les = teknisk direktør – helt til et avvik registreres eller et uhell inntreffer. Da er det plutselig deg alene, og ene og alene, sitt ansvar som gjelder!

Undersøkelser i England av en rekke uhell med fly på sin første tur etter vedlikehold har fått den engelske luftfartsmyndighet (CAA) til å sende ut «Airworthiness Notice No. 12» til alle sine sertifiserte teknikere. Interessant lesning og til ettertanke antagelig også for noen og enhver av oss?

Airworthiness Notice No. 12 Appendix No. 52 - 19 July 1996

RESPONSIBILITIES OF ENGINEERS WHO CARRY OUT AND CERTIFY MAINTENANCE ON AIRCRAFT

1) Resulting from an enquiry into a serious incident which occurred to an aircraft on the first flight following maintenance being carried out, the CAA wishes to remind Licensed Aircraft Maintenance Engineers and Authorised Certifying Staff employed by JAR-145 Approved Maintenance Organizations of their responsibilities when issuing Certificates of Release to Service after maintenance.

2) CAA Airworthiness Notice No. 3 specifies the certification responsibilities for Type Rated Licensed Aircraft Maintenance Engineers in relation to Articles 10 and 12 of the Air Navigation Order. Paragraph 1.7 includes the following information relative to the certification of maintenance: «A Certificate of Release to Service shall only be issued for a particular overhaul, repair, replacement, modification, mandatory inspection or scheduled maintenance inspection when the signatory is (signatories are) satisfied that the work has been properly carried out and accurately recorded, having due regard to the use of:

a) up-to-date instructions including manuals, drawings, specifications, CAA mandatory modifications/ inspections and company procedures,

b) recommended tooling and test equipment which is currently calibrated where applicable, and

c) a working environment appropriate to the work being carried out.

3) JAR-145 requirements apply to Authorised Certifying Staff employed by JAR-145 Approved Maintenance Organizations who should be fully conversant with their content, particularly the following extracts from the requirements



TU-formann Gunnar Johnsen.

which are pertinent when carrying out and certifying maintenance.

JAR 145.40 Equipment, tools and material (See AMC 145.40)

a) The JAR-145 approved maintenance organization must have the necessary equipment, tools and material to perform the approved scope of work. Note: The associated AMC 145.40 (a) states «Where the manufacturer specifies a particular tool or equipment, then that tool or equipment should be used unless otherwise agreed in a particular case by the quality department,...»

JAR 145.45 Airworthiness data (See AMC & IEM 145.45)

a) The JAR-145 approved maintenance organization must be in receipt of all necessary JAR airworthiness data from the Authority, the aircraft/aircraft component design organization and any other approved design organization, as appropriate to support the work performed. Note: AMC 145.30 (c) Personnel Requirements. Paragraph 2 states «To assist in the assessment of competence, job descriptions are recommended for each job role in the organization. Basically, the assessment should establish that C. Supervisors are able to ensure that all required maintenance tasks are carried out and where not done or where it is evident that a particular maintenance task cannot be carried out to the maintenance

instructions then such problems will be reported to and agreed by the quality organization.»

JAR 145.50 Certification of maintenance

(See AMC 145.50)

a) A certificate of release to service must be issued by appropriately authorised staff on behalf of the JAR-145 approved maintenance organization when satisfied that all required maintenance has been properly carried out by the JAR-145 approved maintenance organization in accordance with the procedures specified in the JAR 145.70 maintenance organization exposition.

JAR 145.65 Maintenance procedures and quality system

(See AMC & IEM 145.65).

a) The JAR-145 approved maintenance

organization must establish procedures acceptable to the Authority to ensure good maintenance practices and compliance with all relevant requirements in this JAR-145 such that aircraft and aircraft components may be released to service in accordance with JAR 145.50. IEM 145.65

(a) 1 states «The maintenance procedures should cover all aspects of carrying out the maintenance activity and in reality lay down the standards to which the JAR maintenance organization intends to work. The aircraft/aircraft component design organization standards and aircraft operator standard must be taken into account.»

4) The CAA consider that:

a) the responsibilities defined in both CAA Airworthiness Notice No. 3 and

JAR-145 are fundamentally equivalent and require work to be carried out to specified maintenance instructions using recommended tooling and, when working in approved maintenance organizations, in accordance with established procedures.

b) it is important to adhere to publications which provide instructions for continued airworthiness together with company procedures which lay down the standards for work carried out by Licensed Aircraft Maintenance Engineers, Authorised Certifying Staff and Approved Maintenance Organizations. The privileges of Licensed Aircraft Maintenance Engineers and Authorised Certifying Staff do not include authority to deviate from such instructions or procedures.

Gunnar Johnsen



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

JAR-information

Debatten om våre cert. og deres utforming går videre. Den 1. august 1996 sendte R.C. Williams, Maintenance Director JAA ut et bilag der han bl.a. skriver: "Any copies of JAR 65 documents in circulation unofficially today are invalid and the new JAR 66 will represent the 65 WG opinion to JMC".

Han har også gjort en sammenfatning på JAR-145, samt JAR-66 for certifying staff. Samtidig med dette kan man også vise til at tankene går i mange retninger i forskjellige deler av verden, så les nøye gjennom vurderingene fra vår australske kollega, John Alldis. Han har vært med i FTV før og representerer ALAEA (Australian Licenced Aircraft Engineers Association) i AEI.

Med vennlig hilsen
P. Winberg
SFF

(Artikkelen er sakset fra Flygteknikerns Värld. Medlemsbladet til Svensk Fly-teknikerförening, SFF)

SAMMENFATNING

JAR-145, JAR-147 SAMT JAR-66

1) JAR-146 defines a maintenance organization that will be required to use JAR-66 qualified staff to release aircraft to service.

2) JAR-66 defines how JAR-145 certifying staff can be qualified.

3) JAR-147 defines a maintenance training organization and the approved basic maintenance training course mentioned in JAR-66.

4) An organization can be both a JAR-145 and JAR-147.

5) JAR-66 requires a person to meet basic and type maintenance knowledge by examination and to prove that they have sufficient maintenance experience.

6) A basic maintenance examination may be conducted by the JAA-NAA and/or by a JAR-147 organization approved by the JAA-NAA to carry out such examinations on its behalf.

7) The conduct of type training is not yet covered by JAR's and will continue as at present.

8) JAR-66 allows some reduction in maintenance experience if a JAR-147 approved basic maintenance training course is undertaken.

9) JAR-66 contains grandfather's right for persons currently qualified under national legislation as long as the scope of licence/authorisation is not increased or as long as the person does not cross national boundaries to work.

10) When a person has met the basic maintenance knowledge and experience requirement a JAR-66 Aircraft Maintenance Basic License (AMBL) will be issued by the JAA-NAA. The complete process of qualifying and preparation of the JAR-66 AMBL may be carried out by a JAR-147 organization in conjunction with a JAR-145. The JAR-145 organization is necessary to confirm the maintenance experience requirement is met.

11) When the person has met the A/C type maintenance knowledge and maintenance experience requirement of JAR-66 the JAR-145 AMO may issue a JAR 145 Aircraft Maintenance Release Authorization (AMRA) subject in addition to satisfactory knowledge of relevant JAR-145 AMO procedures.

12) At the time a person qualifies under para 11, the JAR-145 AMO will endorse the aircraft type in the JAR-56 AMBL and inform the JAA-NAA of such fact.

13) The JAR-66 AMBL is in a standard format and has a life expire of 5 years & copy must be hold by the JAA-NAA.

14) The JAR-145 AMRA may be in any format chosen by the JAR-145 AMO but a standard code will be developed for aircraft/engine types so that the document can be understood outside the JAR-145 AMO.

15) If the person holding a JAR-66 AMBL moves from one State to another State then that person may continue to use the JAR-66 AMBL issued in the first State. If whilst working in the second State there is a need to increase the scope of the JAR-66 AMBL, then it should be sent to the first State for record update and possible endorsement.

16) For traceability each JAR-66 AMBL copy held by the JAA-NAA should be retained for 5 years.

17) To release an aircraft to service a person must work for a JAR-145 AMO, hold a JAR-66 AMBL and the JAR-145 AMRA.

Forts. side 14

Vi ønsker familier, bedrifter og turister velkommen til selv å erfare livskvaliteten i Sør- og Nord-Odal!



Vi er nær nok til å være de beste bostedskommunene for deg som har ditt daglige virke på Gardermoen!

Å leve i Sør- og Nord-Odal:

- Desentraliserte boligtilbud, med velutbygde barnehager, skoler, samfunnshus, idrettsanlegg, bibliotek, svømmehall, museum m.m.
- Videregående skole.
- Rike muligheter for friluftsliv året rundt: Jakt, fiske, surfing, vannski, båtturer og ski.
- Organisert lagarbeid innen idrett, sang, musikk, kunst og ungdomsarbeid gir muligheter for en meningsfylt fritid.

- Det er godt å bo i Sør- og Nord-Odal - Tilbudene er varierte og man slipper storbyens problemer!

Næringsliv:

Sør- og Nord-Odal har et ekspansivt og bredt industrimiljø, med internasjonale markedsledere som bl. a. Maarud, Coca Cola og Rescon representert. Vi er inne i en spennende, positiv utvikling og forholdene er godt tilrettelagt for nye etableringer.

Har dette gitt deg lyst til å vite mer om våre kommuner, nøl ikke med å ta kontakt!



Sør-Odal kommune
v/ ordfører
Henning Myrvang
2100 Skarnes,
tlf. 62 96 83 00



2100 Skarnes • Tlf. 62 96 13 11
2120 Sagstua • Tlf. 62 97 13 88

Nord-Odal kommune
v/ ordfører
Egil Ringerike
2120 Sagstua,
tlf. 62 97 14 77



JOHN ALLDIS KOMMENTARER TIL JAR-66

Level A:

While there is some merit in recognizing a basic level of certificate with task based release privileges, such an approach would be economically possible in the largest of organizations, where a fully qualified technician would always be available. Due to unplanned nature of line maintenance, the need for an in depth knowledge of systems could arise at any time, and smaller organizations would be required to employ a large proportion of fully qualified (Level B) technicians. Failing this, there would be a strong temptation to assign progressively more complex work to Level A certificate holders, to the point where safety would be compromised.

To sum the problem, you need to have the knowledge in order to determine if the knowledge is required! Since the majority of component changes during line maintenance are unplanned, there is limited value in having task level qualifications on the line. (There may well be a role for task qualified personnel in the base maintenance, where supervision is more readily exercised, but the proposal makes no mention of this opinion).

Level B:

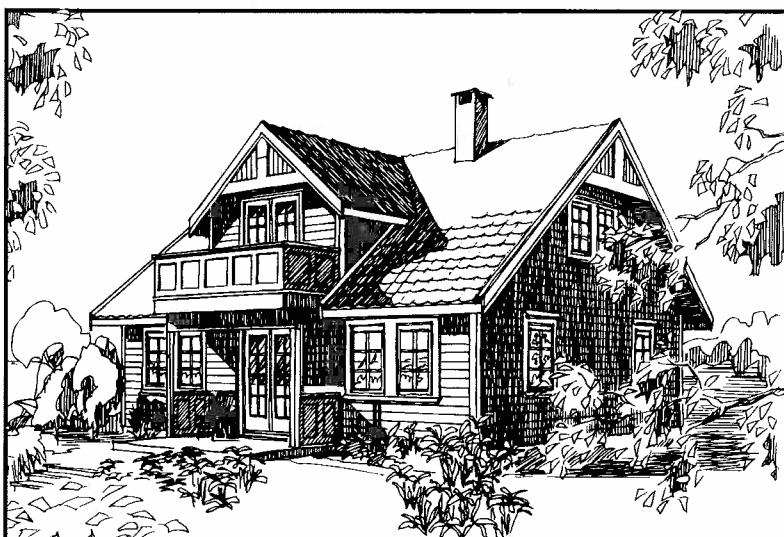
This is the level that corresponds to the normal role of an AME (Aircraft Maintenance Engineer), and the level with which we have the least objection. The only concern here is that dividing the certificate into mechanical and avionics components is becoming increasingly difficult to support the height of the current industry trend towards systems integration. It is often simply not possible to say where the mechanical elements of a system end and the electronic elements begin, and any attempt to solve this problem by collaboration carries with it the danger of something slipping through the cracks, with each specialist assuming that the other has covered it. There will obviously continue to be a need for specialists, but we feel strongly that the future of the line maintenance technician lies in being an all-rounder.

Level C:

Level C is not really a technical function, but rather an administrative and management one. We see no need for persons exercising such a function to be licenced at all, since any decisions made at

this level will necessarily be based upon other certifications made in respect of the various detailed tasks that comprise the maintenance package. The control of maintenance at this level is more dependent upon company's quality system than on any individual's personal qualifications.

Treating this management exercise as a technical release introduce the risk of the experienced, technicians, being overruled by a "desk jockey". Our industry is full of examples of why this is not a good idea. In this case it is particularly worrisome, since the Level C certificate is being regarded as a higher level certificate, even though it seems likely that the majority of these individuals will be heavy on academic qualifications and light on experience. The hierarchy involved here is worrying for another reason; it implies that base maintenance is more demanding than line maintenance. In fact, experience tells us that the greater challenges and pressure occurs on the line, where decisions must be made quickly, and often without specialist support. It is here that the knowledgeable AME is most needed.



Ring oss på telefon 63 84 66 61 for mer informasjon om de forskjellige prosjektene.

BJØRN 
bygger på tillit

BOLIGPROGRAM 1997

Som en av Akershus' største boligbyggere viser vi en oversikt over de boligprosjektene vi har på gang.

Beliggenhet	Boligtype	Størrelse	Ant. oppstart
-------------	-----------	-----------	---------------

SKEDSMO

Brånåsen	Eneboliger/ rekkehus	119-174 m ²	Vår
----------	-------------------------	------------------------	-----

JESSHEIM

Kverndalen	Eneboliger	Etter ønske	Vår
------------	------------	-------------	-----

EIDSVOLL

Bekkedalshøgda	Eneboliger	Etter ønske	Vår
----------------	------------	-------------	-----

RÆLINGEN

Østre Strøm	Leiligheter	Fra 70-120 m ²	Vår
	Eneboliger	150 m ²	Vinter

SØRUMSAND

Orderud	Eneboliger	Fra 127-145 m ²	Vår
---------	------------	----------------------------	-----

Human Factors In Europe

By Susan J. Young

European airlines, including two of the world's largest carriers – British Airways (BA) and Lufthansa, are initiating maintenance human factors training and awareness to provide an extra measure of safety, satisfy corporate goals, and prepare for proposed regulatory changes.

Also helping foster awareness of this niche area of human factors is the International Air Transport Association (IATA), the global trade organization that represents 238 airlines. "Historically, our industry has tended to view human factors from the cockpit, rather than from the maintenance «hands-on» approach of the people who kick the tires and check the oil," stressed Martin Eran-Tasker, IATA's assistant director of engineering services, based in Montreal. «So while the issue of human factors had been around a long time,» he noted, «it is just beginning to surface in maintenance.»

To fulfill burgeoning airline interest, IATA will begin offering a maintenance human factors training course this fall and will feature a maintenance human factors section as part of its Oct. 29-31 human factors seminar in Warsaw, Poland. The association is currently assessing whether to offer a separate «maintenance-only» human factors seminar in the future.

European carriers are particularly interested in maintenance human factors because proposed Joint Aviation Authorities (JAA) regulations detailed in JAR 65 (soon to be changed to JAR 66) would require maintenance technicians to take human factors training unless they have «significant experience,» said Bob Williams, JAA's maintenance director. Airlines expect the regulations to be adopted by JAA next year, and to be implemented as early as 1999.

«The intent is to look at the interrelationship between people and their companies,» said Williams. «Employees, particularly those coming from the

military, have a habit of only following orders – viewing a problem as «not really my problem.» As human performers within the chain, they must step forward when they see something to be corrected.»

BRITISH AIRWAYS' APPROACH

«British Airways is moving ahead with developing its human factors program not only to meet JAR 65, but for the benefit of people within our organization,» said Eddie Rogan, the airline's human factors manager-engineering. «Basically, we see the whole human factors program in British Airways Engineering as divided into three separate elements.»

These include: human factors education and awareness, already under way; a maintenance error investigation process, also in progress; and a proactive continuous improvement program, to be initiated in the near future.

A unique tool in BA's awareness program is a four-color, aircraft maintenance human factors magazine, produced every four months by the airline and distributed internally to mechanics, maintenance managers and support staff.

«The objective is to make people aware of recent human factors incident in maintenance,» Rogan noted, «as well as to provide educational information about the thinking and attitudes that we would like to see from our employees.» The magazine includes articles written by employees «in a very honest and open way, which reflects the culture that we are promoting,» he said.

In 1990, a British Airways BAC-111 incident was proved attributable to maintenance error. That strengthened the airline's commitment to finding new ways to break any chain of events that could lead to an incident. Experts say such events are almost never the result of one action, but of a series of actions.

Knowledge gained through to Boeing MEDA (maintenance error decision aid) program is one way to break the chain (See O&M May/June 1996). From MEDA's inception, BA has been an active customer participant, using MEDA results to help employees understand why an error occurred so similar future errors can be prevented. BA recently introduced its own investigative tool, Maintenance Error Investigation (MEI), based on the MEDA process, and «initial results are encouraging,» Rogan said.

Maintenance human factors training at BA is being integrated into existing technical training programs, as well as future teamwork and personal development courses.

And, the airline is approaching human factors as a company-wide, not a department-wide, effort, with oversight by a corporate human factors steering group. In the near future, British Airways Engineering will implement a full-fledged continuous improvement program – using education and awareness to encourage employees to proactively take action to enhance safety.

«Maintenance departments shouldn't do this (human factors work) in isolation. This involves all groups within an airline – pilots, cabin staff, ground operations, cargo and others. We need to assure departments cooperate, learn from each other and go in the same direction,» Rogan said.

LUFTHANSA'S CURRICULA

In 1995, a newly-privatized Lufthansa spun off its overhaul and maintenance operation into an independent, but wholly-owned company called Lufthansa Technik. Maintenance human factors service and support for the new company are provided by another business unit, Lufthansa Technical Training, based in Hamburg and Frankfurt, Germany.

● 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 teneboliger - 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

Heike Roettgering, responsible for aviation legislation and human factors at Lufthansa Technical Training, said Lufthansa's previous human factors efforts focused primarily on workplace safety issues. Now, Lufthansa Technical Training has developed a two-day maintenance human factors course «which provides the knowledge about application of human factors in aircraft maintenance as required by the JAR 65, Appendix 1,» she said.

Starting this fall, this course will be offered to mechanics and inspectors from Lufthansa's maintenance group, as well as to external customers – employees from other airlines, manufacturers and suppliers. Classes will be conducted at Lufthansa Technical Training's Hamburg or Frankfurt facilities, or at customer sites.

Klaus Schmidt-Klyk, Lufthansa Technical Training's director of marketing and sales, said, «for 1997 and 1998, we expect to conduct about 10 to 12 courses per year.

This is a welcome chance to transform personnel qualification improvements into increased productivity. It is certainly a conservative estimate that a typical European airline pays at least 10% of its total maintenance costs to correct maintenance errors.»

Offered in either English or German, the course aptly begins with definitions of human factors and «Murphy's Law,» reminding people that if something can go wrong, it will. Participants then move to a discussion of various models, such as the human-machine system and maintenance resource concept, as well as environmental factors like noise, illumination, cleanliness, climate and temperature.

Personal psychology is detailed, including the role of stress, health, fitness, time pressures, workload, shift work and the effects of alcohol, drugs and medication. Two hours is spent on social psychology, including peer pressure, teamwork and

cultural influence – what can happen when people from different cultures work together.

«It's a stressful environment in any maintenance organization, because the work the maintenance people do will be relied upon by crew and passengers for a long period,» Roettgering said. «Add other stress factors – really personal events such as «my child is ill, something is wrong in my relationship, someone is demanding repayment of a loan, or my mother is in the hospital,» – and it is the end of a shift, and that last screw may not be tightened.»

«Our training sensitizes maintenance personnel, giving them an idea of their own personal psychological behavior,» she said. «We also show the good and bad of communications,» utilizing role playing and exercises.

Lastly, «students» discuss implications of errors, how to avoid and manage errors, and workplace safety. On a one-hour final

examination, they must attain a minimum score of 70% to pass.

THE ADAMS PROJECT

International airlines appear hungry for better data and research results. Starting in February 1996, Aer Lingus, BA, Sabena and SAS began working with Trinity College in Dublin, the U.K.'s Defence Research Agency, the Dutch National Aerospace Laboratory, and the Joint Research Center of the European Union, on a three-year Aircraft Dispatch and Maintenance Safety research project, or ADAMS.

«This project has four strands running concurrently,» said Dr. Nick McDonald, head of Trinity College's psychology department, who serves as project coordinator. «In the first strand, we are looking at error and accidents – the way in which errors are reported, classified and

investigated.»

The second phase involves reviewing how operational tasks are supported by procedures, and in the third strand, the partners will assess how information technology supports these tasks and how it can be further developed.

Finally, «we seek to develop another safety management system concept,» McDonald said. The group will examine the relationship between maintenance and dispatch activities, and among maintenance organizations, airlines and manufacturers, particularly in the way they use safety information. It will also look at the regulatory system and how that supports and enhances safety.

FOR THE FUTURE

British Airways' three-fold approach, Lufthansa Technical Training's new trai-

ning course and the ADAMS research project highlight the diversity of maintenance-related human factors projects «evolving» worldwide.

Several international airlines stressed that their maintenance human factors programs were still «in their infancy.» Many appear to be taking considerable care in rolling out such programs, seeking first to heighten general awareness among employees. Canadian Airlines International, Singapore Airlines and Qantas Airways were cited by industry experts as having «developing» maintenance human factors programs.

«Again, the education is extremely important,» stressed British Airways' Rogan. «It's no good putting processes and systems in place until you've got that (positive) attitude and awareness. Those are prerequisites for any successful program.»



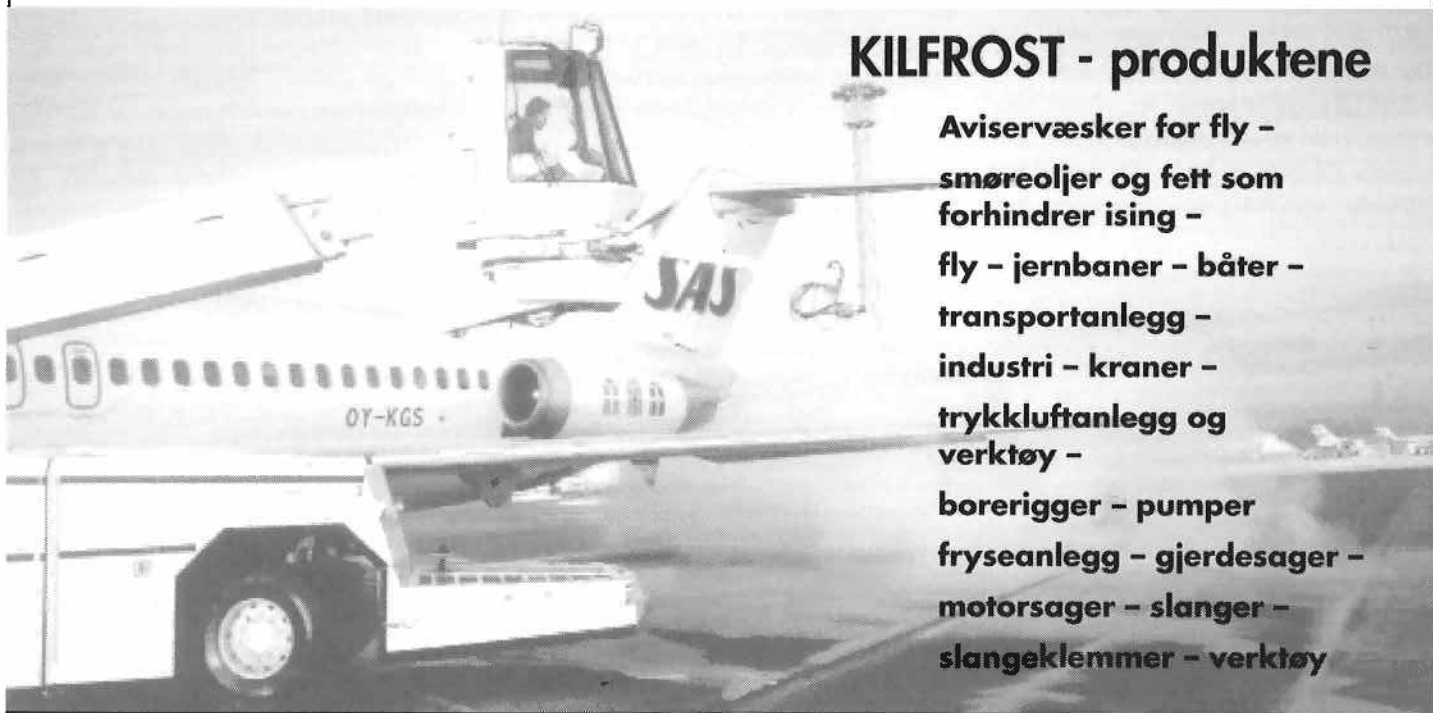
a.s. Kilco

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



KILFROST - produktene

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



Aircraft Engineers International (AEI's) Annual Congress 1996, Sydney, Australia

For å ha sagt det med en gang, Australia er svært langt fra Norge. En person som ikke liker å bedrive aktiviteter som Triathlon eller andre former for selvpining, vil sterkt anbefale andre som planlegger en tilsvarende lang reise å legge inn et stopp av et par dagers varighet underveis.

ALAEA (Australian Licensed Aircraft Engineers Association) var i år vertskap for kongressen, og denne oppgaven utførte de bra. Det var en storslått åpning av kongressen med representanter og taler fra ledelsene i Qantas, Ansett og luftfartsmyndighetene. Selve åpningen sto den Australske Minister of Transport for. Han holdt et meget godt foredrag om flyteknikernes plass i international luftfart. Fyren var helt klart på merkene.

Når de ytre forhold nå lå så godt til rette for en vellykket kongress, ønsker jeg å kunne rapportere etter endt arbeidsdag at så var tilfellet. Dessverre, vi returnerte hjem med følelsen av at skuta fortsatt seiler med vinden, men uten evne eller vilje til å betjene ror og trimme seil. Skal en formidle noe av positiv art, vil det være at opptak av to nye organisasjoner, henholdsvis Zimbabwe og Slovenia. Da den italienske organisasjonen er oppløst, be-



Den australske transportministeren i samtaler med AEI-president Andreas Georgiades.



Den norske delegasjonen samlet.

står AEI pr. i dag av totalt 33 tilsluttede organisasjoner fra 27 land.

Alle plasser i styret ble besatt, hvor NFO nå bidrar med to medlemmer. Dette er Torstein Vikøren, SK, som besitter posisjonen som assisterende sekretær i Europa på andre året av sin toårsperiode, og Pieter Doyer, BU, som ble gjenvalgt for en ny toårsperiode som formann i teknisk komite. Det må her nevnes at avtroppende leder for AEI International Affairs. Jeg vil benytte anledningen til å formidle kongressens takk til Morten Arnesen, for stor innsats og personlige bidrag til AEI's utvikling gjennom mange år og verv.

NFO vil på første sentralstyremøte diskutere videre engasjement sett på bakgrunn i vår misnøye vedrørende arbeidsforholdene i AEI og kursen videre. Det er frustrerende for oss å se at flertallsinstillinger blir overkjørt av presidenten, fordi han selv mener noe annet. Da blir liksom det arbeidet som nedlegges i utvalgene bortkastet tid. Foruten tidligere

nevnte Torstein og Pieter, deltok sjefsdelegat Rolf Dybwad, delegat Gunnar Johnsen, ATAC (AEI Technical Affairs Committee) delegat Svein Hansen samt undertegnede fra NFO.

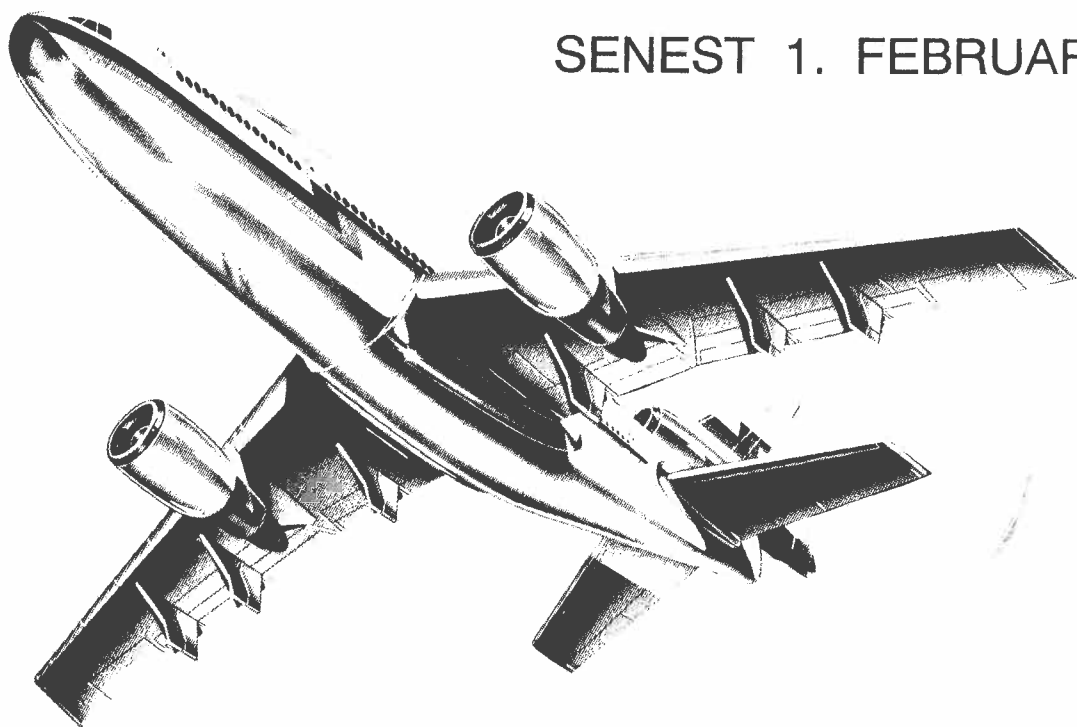
Neste års Annual Congress vil bli avholdt i Beograd. En stor delegasjon var tilstede i Australia og noterte ned hva som gikk bra, og hva som gikk dårlig. Jugoslav Air Transport (JAT) har påtatt seg å sponse dette arrangementet 100%. Også andre sponsorer har meldt seg. Det ble gitt en orientering om planene for neste års kongress og dette ser meget lovende ut. Dessuten er det jo noen timer kortere reisevei til Beograd en til Sydney. Til slutt kan nevnes at Irene påtok seg å arrangere Annual Congress i 1998.

Da redaktøren ba sjefsdelegaten om noen ord til INFO fra kongressen var svaret: Jeg har da folk til slikt!

Derfor: delegat Arild Helseth



HUSK STOFF TIL NESTE **INFO**
SENEST 1. FEBRUAR



er en landsomfattende, frittstående og partipolitisk uavhengig organisasjon. Stiftet i 1938 for å ivareta interesser til norske sertifiserte flyteknikere; det vil si innehavere av flytekniske sertifikater, ICAO type 1 og 2, utstedt av de sivile luftfartsmyndigheter. Er du interessert i å motta **INFO** gratis, så send nedenstående slipp til:

NFO, Postboks 60, 1330 OSLO LUFTHAVN



Send meg **INFO!**

Navn:

Adresse:

Flyselskap:

STREIKERETT:



Polititjenestemenn har i dag streikerett i Norge, selv om de ikke har krav på det ifølge ILOs konvensjon om foreningsfrihet. Nå frykter Norsk Politiforbund at retten blir tatt fra dem igjen. (Foto: Trygve Bølstad/Samfoto)

Bare for de store?

Mange mindre organisasjoner frykter at streikeretten vil bli borte etter at et nytt forslag til arbeidstvistlov er lagt fram.

En ny arbeidstvistlov har vært diskutert i flere år. I juni forelå endelig Arbeidsrettsrådets prinsippinnstilling om endringer i Arbeidstvistloven i form av en offentlig utredning (NOU 1996). Her foreslår Arbeidsrettsrådet at medlemsforbundene innen de enkelte hovedsammenslutningene må opptre samlet helt fram til ny tariffavtale er inngått.

UTTALELSER

– Vi er innstilt på at organisasjoner uten en viss bredde og dybde ikke bør har rett til å gå til konflikt, sier en av Arbeidsrettsrådets medlemmer, viseadministrerende direktør Lars Christian Berge i NHO.

– Forslaget ivaretar ikke den frie forhandlingsretten og retten til å organisere seg for andre enn I.O., uttaler Norsk Lærerlag.

– OFS (Oljearbeidernes Fellessammenslutning) og andre fagforeninger vil bli sterkt rammet hvis enkelte hovedsammenslutningers tariffavtale skal bli normerende for andres avtale ved lov, hevder OFS.

OFS og andre foreninger mener arbeidsrettsrådets prinsipper strider mot organisasjonsfriheten som et menneskerettighetsprinsipp, også slik dette prinsipp er nedfelt i ILOs konvensjoner og praksis.

BAKGRUNN

Forholdet til folkeretten tilsier en revurdering av vår arbeidstvistlov, heter det i innstillingen fra Arbeidsrettsrådet. I løpet av det siste tiåret er Norge blitt klaget inn for ILO åtte ganger med påstand om brudd på konvensjonene. I alle disse sakene har Norge fått kritikk fra ILO, som mener at bruk av tvungen lønnsnemnd i de aktuelle tilfellene har vært i strid med prinsippene for organisasjonsfrihet. ILO regner streik for et legitimt og vesentlig virkemiddel for å kunne forsvare og fremme lønnskrav og andre faglige interesser.

Arbeidsrettsrådet sier videre at Norge ikke har benyttet seg av de muligheter for å begrense adgangen til bruk av kampmidler som ILO-konvensjonene og ILOs praksis gir. Selv grupper som klart ligger innenfor de rammer konvensjonene gir, og som tidligere har hatt lovforbud mot bruk av kampmidler – som polititjenestemenn – har i dag streikerett. Denne holdningen stiller på den annen side Norge åpent for kritikk fra ILOs side, hvis man ved bruk av tvungen lønns-

nemnd i det enkelte tilfelle griper inn overfor en organisasjon og begrenser dennes streikerett.

Norge er opptatt av å oppfylle landets folkerettslige forpliktelser, og har tilstrebet at norsk lovverk og praksis skal være i samsvar med de konvensjoner Norge har ratifisert. ILOs kritikk av norsk bruk av tvungen lønnsnemnd har derfor vært vanskelige saker for myndighetene, heter det i innstillingen.

HØRING

Innstillingen skal ut på en lang og bred høring. Alle organisasjoner på arbeidstaker- og arbeidsgiversiden får anledning til å uttale seg. Høringsfristen blir sannsynligvis seks måneder, det vil si dobbelt så lang som vanlig.

Det er på den ene siden de frittstående fagforbundene som frykter eventuelle endringer i Arbeidstvistloven, for eksempel Oljearbeidernes Fellessammenslutning (OFS), Norsk Politiforbund, Norsk Lærerlag og Norsk Journalistlag.

Mindre organisasjoner innen hovedsammenslutningene, for eksempel Norges Ingeniørorganisasjon (NITO), vil også bli rammet av de foreslåtte endringene. De små og de frie faglige organisasjonene er imidlertid i full gang med å finne ut hvordan de kan hindre de foreslåtte endringene.

ILO-NAVN

Norges periode i ILOs styre er over og vår representant, Øyvind Vidnes, er tilbake i Arbeidsavdelingen i Kommunal- og arbeidsdepartementet som underdirektør. Vidnes er leder av Den norske ILO-komiteen.

Piloter risikerer tiltale for uaktsomt drap

6.juli i år gjør Delta sin flight 1288 seg klar til avgang på bane 17 ved Pensacola Regional Airport i Florida. Pilotene kjører de to JT8D motorene fra Pratt & Whitney opp til maximum takeoff power på 1.9 EPR. Motorene roterer med ca. 8000 rpm. Bremsene slippes og flyet aksellere nedover rullebanen. Ombord i denne MD80 fra Delta er det 142 passasjerer og et mannskap på fem. 200 hundre meter nedover rullebanen høreres et dumpt smell og motorinndikeringene på motor nummer en oppfører seg som et lykkehjul. Skrik høres fra cabinen. Avgangen blir avbrutt og flyet evakuert. Anita Saxton og hennes 12 år gamle sønn blir sittende igjen i sine seter, døde. Hva hadde skjedd?

Pilot Preflight Check (PPFC)

Under bakkestoppen i Pensacola hadde kapteinen gjort sin tekniske kontroll av flyet, inkludert en runde rundt flyet. På denne runden ble det funnet en liten oljedam liggende under motor nummer en. Ikke særlig stor, men nok til at kapteinen ønsket å ta en nærmere titt forran og bak i motoren. Dette avslørte oljesøl i luftinntaket ved inlet guide vanes og fan. Nå kom også annenpiloten til stede og begge var veldig i tvil om dette var noe de kunne fly videre med. I mellomtiden fylles flyet opp med passasjerer. Heller ikke i flyets manualer eller i Minimum Equipment List sto det noe om tilfelle med oljeleaksje i motoren. Pilotene var veldig i tvil om hva de skulle gjøre. Diskusjonen fortsatte i cockpiten mens de taxet ut til avgang. Dette siste ble tatt opp på flyets voice recorder. Ingen anmerkning ble gjort i flyet loggbok.

Motoren separerte

Etter å ha rullet 200 meter nedover avgangsbanen raste motoren. Deler ble

Fremre del av motoren mangler helt.

En inspektør titter ut gjennom hullet i skrogsiden.

slynget ut med en voldsom kraft. Et kompressorblad ble funnet på en parkeringsplass nesten en kilometer unna. Noen av delene gikk igjennom skutesiden og inn i cabinen hvor de traff flere passasjerer før de forsvant videre ut igjennom skrog og tak på motsatt side. 2 passasjerer døde momentant mens 7 andre passasjerer ble truffet og lettere skadet.

Uaktsomt drap?

Tiltalemyndighetene i USA har nå til vurdering om det skal reises tiltale mot

kapteinen for uaktsomt drap. Sentralt i dette spørsmålet står hva slags teknisk opplæring kapteinen hadde fått og om selskapets rutiner ble fulgt. La oss håpe at saken aldri blir reist, men at alle andre operatører vil ta lærdom av dette. Med hånden på hjertet, jeg tror jeg kan garantere for at ikke noen flytekniker ville ha sendt avgårde et fly med oljeleaksje forran i motoren. Det ville tyde på oljelaksje fra fra lager nummer en. Slikt sender man ikke opp i lufta igjen.

Knut Grønscar



Airbus på frierferd i Norden



Airbus Industrie A330 and A340.

10. oktober var **INFO** invitert til pressekonferanse på Hotel Scandinavia. Vert var Roar Møll fra Communicator, Airbus' PR-representant i Scandinavia. To representanter fra salgs og markedsavdelingen i Airbus kåserte og sammenlignet Airbus sine produkter, kontra konkurrentene Boeing og McDonnell Douglas. Det er ingen tvil om at Airbus har en bredde i sitt produktspekter som ingen av konkurrentene kan matche. Airbus ligger også et hestehode foran når det gjelder teknologiske nyvinninger. Airbus er i dag den nest største produsenten av sivile fly, etter Boeing. Airbus' klare målsetting er å ha 50% av markedet innen år 2000. Produksjonen vil gradvis bli øket. I år vil Airbus produsere 130 fly. Neste år økes dette til 190. I 1998

vil antall produserte fly være 230.

Når det gjelder komfort for passasjerene ble Airbus A320 kåret til det mest passasjervennlige flyet i USA i 1995. At amerikanerne kårer et europeisk fly til denne prisen, understreker bare Airbus sin posisjon som leverandør av fly med bekvem sete og cabinkomfort.

CCQ. Crew Cross Qualification ble fremholdt som et kostbesparende element. Flere flyselskaper opererer sine Airbusfly med CCQ. Det er de samme pilotene som flyr A319-320 og 321. Det samme gjaldt for A330 og 340.

Pilotene selv var også godt fornøyd med denne løsningen. Den ga en større fleksibilitet og tilgang til en større del av

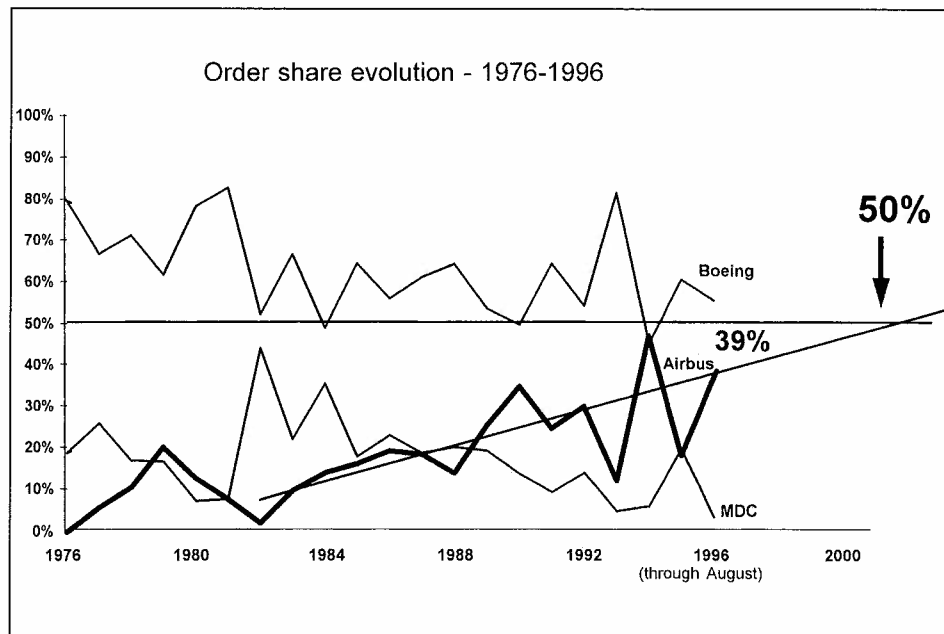
selskapenes rutenett. Man ble ikke så lett låst fast til enkelte destinasjoner.

INFO-redaktøren stilte spørsmål om CCQ for teknisk personell. Svaret var at også her var det besparelser å hente. Dog ikke i samme monn som for pilotene. Airbus kjørte 3-dagers diff.kurs fra A320 til A321. Fra A320 til 319 var det ingen forskjell bortsett fra lengden på flyet. På A321 var det også muligheter for en rekke options, som naturlig nok ville forlenge eventuelle diff. kurs.

Real life. Undertegnede var i sommer hos Lufthansa og kjørte simulator på A320 med CFM motorer. Man kom naturlig nok i prat med instruktørene som var kombinerte teknikere og instruktører. De kunne ikke få fullrost A320 høyt nok. Det beste

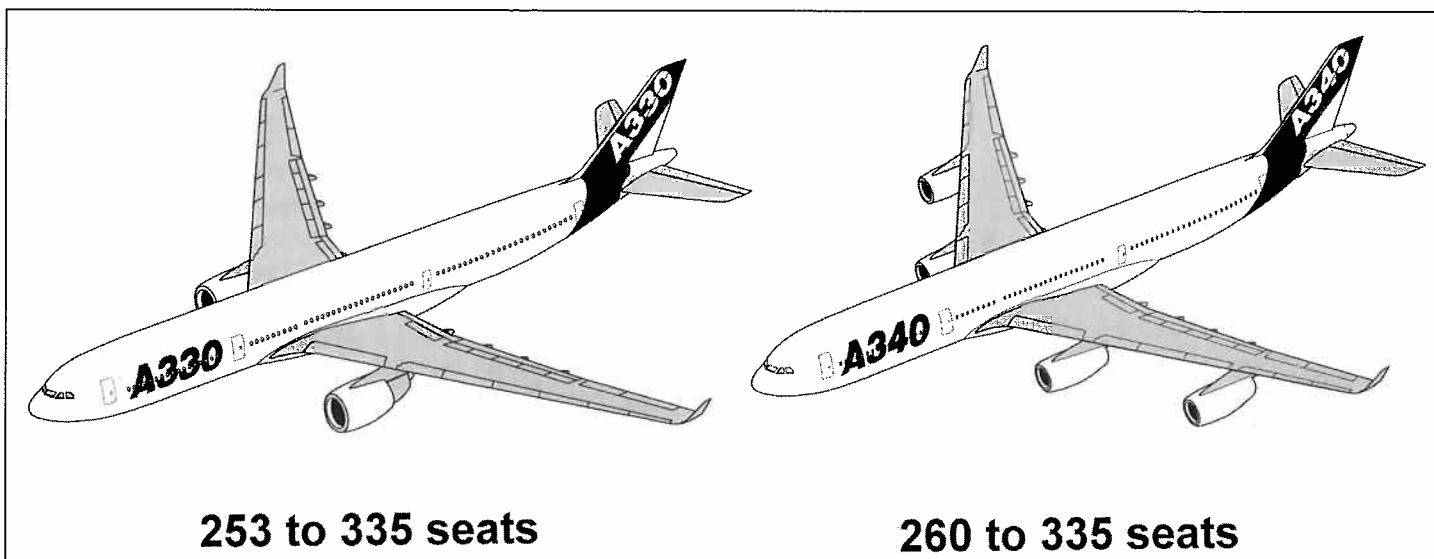
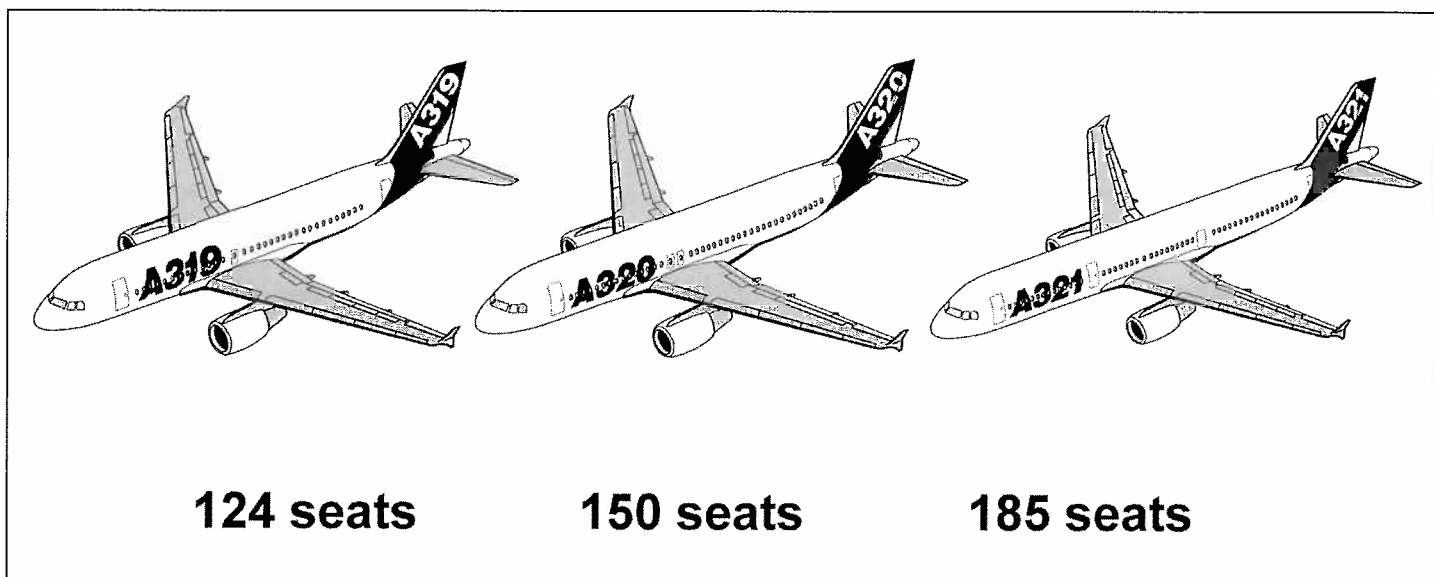
flyet de hadde vært borti og enkelt å vedlikeholde. En money-maker for Lufthansa. For A 340 var bildet helt motsatt. Det verste flyet man noengang har hatt. Lufthansa hadde forlangt og fått stilt en ekstra A340 kostnadsfritt til disposisjon, inntil alle tekniske modifikasjoner på alle Luftansa's A340 var blitt gjennomført og teknisk reliability holdt de lovede spesifikasjonen fra Airbus. Dette hadde Airbus gått med på. Flyet skulle komme dagen etter at vi dro fra Frankfurt.

Pr. i dag er det 42 kunder som har bestilt A330 og 340. 23 kunder har bestilt B777 og 28 MD11. Det ble hevdet at A330-300 er 11% billigere å operere enn B777-200A. For 10 fly utgjør dette 25 millioner US\$ i året. Nå er dette Airbus sine utregninger og vi får vel ta dette med en klype salt. Uansett, Airbus har fly som fint vil passe in i SAS' flåteplaner når B767



forsvinner ut av flåten om noen år. Det blir sikkert en beinhard kamp mellom de tre

store. Airbus, Boeing og McDonnell Douglas.
Knut Grønscar



Ekskursjon



NFO-mafiaen på tarmac OSL. Bak ser vi pirene (gates). Fra v.: Murray, Handeland, Heradstveit.

Som tillitsvalgte fikk vi gleden av å delta på en ekskursjon til Gardermoen og Oslo hovedflyplass. Denne biten var i regi av Braathens og Oslo Hovedflyplass. Den andre delen av turen var det Nes kommune i Akershus fylke som hadde ansvaret for. Først til hovedflyplassen; det er vel ingen tvil om at når nordmenn først tar en avgjørelse i livet så blir gjennomføringen utført med stil. Det må da også gjelde for flyplassutbygging, det er et storslagent anlegg som begynner å ta form der oppe på sandslettene i Ullensaker. Terminalbygget er over 50% ferdig det vil si at det så og si står ferdig fasademessig. Om ca.1 år skal det stå ferdig, det blir et romslig og oversiktlig bygg med stor takhøyde. Personell som får sin arbeidsplass her oppe vil få en flott arbeidsplass. Igjen ser vi at veksten i

reiselivsnæringen er større enn det stipulerte da prosjektet ble igangsatt. Dette fremskynder sannsynligvis byggestart av pir B med flere år, ja kanskje så tidlig som i 1998. Vi ble tatt med rundt og fikk se de arealer som Braathens skal disponere på selve terminalområdet. Bygg av hangar og fraktbygg er ikke kommet i gang enda men, det antas å starte rundt 1.april 1997. En stor og fin innfallsport til hovedstaden vil det ihvertfall bli, til tross for alle de som er blitt og vil bli forulempet som følge av politikernes prestisjeprosjekt. Og det bringer meg inn på Nes kommunes invitasjon. Vi fikk møte en kommune som tenker nytt og utradisjonelt. De møtte opp med kommune administrasjon; ordfører, næringssjef, tomtesjef og vår eminente guide og museumsbestyrer Hans Dybwad Olesen. Turen gikk først til Kjærnsmo



Gaard, et ruvende herskapshus bygd i 1870 årene av Christianias rikeste mann Thorvald Meyer. Der fikk vi en artig introduksjon om kommunen av journalist Rolf Nordberg. Kommunen er typisk jordbrukskommune med 16000 innbyggere. Den har en brukbar infrastruktur med 11 skoler og et uvisst antall barnehager. Kommunen byr på store friluftsmuligheter med store jakt- og fiske- muligheter, det felles ca.300 elg i året. Det finnes også ulv, jerv, gaupe og en og annen streifbjørn. Ellers har kommunen 34 idrettslag, ishall, innendørs ridesenter og ellers over 200 frivillige organisasjoner. I tillegg finner en landets lengste 18-hulls golfbane. Her tilbys fine boliger i en prisklasse fra 400.000 kr. og oppover. Tomter finnes i fleng med en størrelse på rundt 1 mål fra 80.000-150.000 kr. inklusiv vann, vei og kloakk. Det var fullt mulig å kjøpe 2 tomter og gjøre dem om til en. Til slutt møtte vi «rikskjendis» Tande P. som var en av kommunens innbyggere og som anbefalte stedet på det varmeste, spesielt for barnefamilier. Kjøreturen opp til Gardermoen tok 25-30 minutter ble det sagt. Undertegnede kan trygt anbefale personell på flyttefot å avlegge denne kommune en visitt. Alle var hjertelig velkomne til en prat på rådhuset. Tvi, tvi og lykke til alle dere som er nødt til å flytte på dere.



Avgangshall m/delegasjon på vei inn.

Kjetil Heradstveit
Braathens S.A.F.E



THE ETHICS OF FLIGHT

MS&L RRAZ, Norway

THE ATTITUDE

Good maintenance is not just a matter of professional competence. It also involves pride. A person who loves his work takes responsibility. At Braathens S.A.F.E.'s Technical Division we have skilled professionals who take their jobs seriously. Their thoughtfulness finds expression in the precision and thoroughness of our maintenance of Boeing 737s - whether it is A, B, C and D checks or an overhaul of the engines, components and equipment.

BRAATHENS S.A.F.E. 

ADDS UP TO 737

Nytt fra avd. Braathens SAFE

Her borte på sørvestlandet er det blitt høst, grått og trist; i alle fall når det gjelder været.

I styret kan det kanskje se ut som om det har roet seg noe etter lønnsoppgjøret. Dette er ikke tilfellet.

Vi er inne i flere saker. Refuelingsprosedyrene i firmaet er satt på tapetet. Ellers dukket det opp noe interessant i trafikkmanualene, som går direkte på vurdering av skader på fly. Skiftforhandlinger er også en sedvanlig sak å diskutere på høstparten.

Det dukker også opp en del saker hvor avdelingslederne ikke forstår helt hvilke lover og regler som gjelder. La oss håpe dette blir bedre. Jeg kan her nevne at innleide engelskmenn er «innvilget» dispensasjon fra alle norske lover. Sånn kan det i alle fall se ut når man hører hvordan de har arbeidet.

I vinter vil det også bli rolig på Gardermoen. Personellet der vil bli brukt der det er behov, og overføres til andre stasjoner.

Et kull med nyutdannede teknikere er også ferdig med 737-kurs. Kurset i seg selv har laget mye krøll både for firmaet og elevene. Det siste nå var at man ikke fikk fullføre kurset på grunn av manko på folk i hangaren. I samme åndedrett kan det nevnes at vi har så mye å gjøre at ferie og skiftfridager ikke kan tas ut.

Tilbake til kursvirksomheten. Det er planlagt 737-kurs og F50-kurs i 1997. Når det gjelder tillitsmannsopplæringen, er ikke den like god å få til. Vi har prøvd å være snille, ønsket å få til på visse datoer, men et rungende nei kommer i retur. Nå må vi bare få brukt avtaleverket vårt og si i fra når vi skal ha fri.

Jeg har inntrykk av at det er lettere å drive en samarbeidsvillig forening i andre selskaper. Vi får ikke noe igjen for å være «snille» i dette selskapet uansett.

Møtevirkosomhet angående fremtidsvisjo-



LN-BRA parkert på tarmac i Murmansk.

ner for teknisk divisjon er vi også med på. Vi går en spennende tid i møte. Mer effektivt vedlikehold, bedre styring av lett og tungt, større satsing og bedre disponering av personellet. Oppi alt dette kommer pensjonsavgangen, flytting til Gardermoen og intern kompetansetrening. Dette er vanskelig å få til når man allerede er for lite folk.

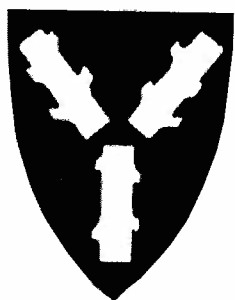
godt igang med forberedelsene itl årsmøtet. Valgkomiteene er i gang også. Det kan bli spennende å se. Fremtidens NFO ligger i medlemmene sin støtte, og da mener jeg virkelig støtte.

Jeg ønsker dere med dette en god jul og et godt nytt år!

Vi går også mot slutten av 1996. Styret er Roger Handeland



Avdelingsformannen bytter landingslys på Svalbard.



NES KOMMUNE

Kort vei til Gardermoen og Oslo

Netto tomtepriser fra
kr. 80.000 - 150.000

Tomtestørrelser fra
750 kvm til 2500 kvm

Barnehager og barneparker

Elleve barneskoler

To ungdomsskoler

Fantastisk natur med
merkede løyper både
sommer og vinter

Ridehall, Idrettshall,
18 hulls golfbane osv..



Bruk vinteren til å forberede tomtekjøp i vår kommune.

*Ta kontakt hvis du ønsker mere informasjon om
Nes Kommune
2150 ÅRNES*

tlf. 63 90 06 11 fax 63 90 06 95



Shell Aviation



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



Fraktflyging

Faste fraktruter og charterflyging
med L-188 Electra fraktfly. Lastekapasitet
(5000 kg/130 m³ cabin volum)

Autorisert flyverksted

Vårt autoriserte flyverksted er godkjent etter
JAR 145 (godkjenning nr. 0051) og foretar
ettertersen, reparasjon, modifikasjon etc. samt
overhaling av komponenter, tilbehør og utrust.

Kalibrering

Elektronisk kontrollflyging for
Luftfartsverket med HS-748 2A.

Agentur

Selskapet forhandler produkter fra bl.a.
Dassault International, Microturbo, Rockwell
Collins, Bendix King, Norel-Honeywell, Sperry
Rolls-Royce/Airtrac, Goodrich, ABS,
Marathon, Power Technologies, National
Airmotive, Dassault Falcon Service



FRED. OLSENS FLYVESKAP
TUSTIKS 12, 118 OSLO LUFTHAVN
TELEFON 67 53 09 00 TELEFAX 67 41 19 47

Takk og honnør til NFO avd. SAS

Det er med en stor takk og honnør til NFO avd. SAS at dette innlegget skrives. Hadde det ikke vært for deres smidighet og vilje, ville neppe NFO avd. SC sett dagens lys. Avd. SC ble formelt tatt opp som lokalavdeling av NFO's sentralstyre 11. september 1996. Forut for dette var en hovedavtale og lokalavtale underskrevet med SC.

Vi er en liten gjeng på 9 teknikere og en baseleder som alle er ansatt med arbeids-

sted på Værnes. To av oss ble ansatt senhøstes 1995, mens resten er kommet til i løpet av året. I og med at alle teknikerne bor mer enn 50 mil fra Værnes, har SC-laget en skiftordning som fungerer meget godt for pendlere. En tilnærmet 7/7 ordning gjør at vi kan være mer tilgjengelig for selskapet hvis de måtte ønske dette, og vi kan være lenger hjemme hos familien når vi har fri. Med andre ord; tilfredsstillende for alle parter.



Brent propellblad på F-50.

For at base Trondheim skal være mest mulig selvstyrt, har noen av teknikerne fått i tilleggsoppgave å ha «ansvar» for lager, verktøy, hangar, utstyr, biler og rekvisita. Dette kan til tider være arbeidstidskrevende, så vi prøver å hjelpe hverandre det beste vi kan. I den daglige drift yter vi service på fem av SC's Fokker 50 som alle flyr i Norlink-systemet. Vi har et fly på nattstopp, hvor alt planlagt og ikke planlagt vedlikehold blir utført. I løpet av et døgn er alle flyene innom Værnes på kortere eller lengre stopp. Erfaring viser at F-50 ikke liker for mye snø og kulde, derfor benytter vi enhver anledning til å utføre feilretting og preventivt vedlikehold på disse stoppene. Dette har så langt gjort seg utslag i bedre regularitet og punktlighet.

1. august 1996 trådte den nye vedlikeholdsavtalen med LMN i kraft. Denne har ført til en vesentlig høyere arbeidsmengde for oss. Dette sammen med at vi går en vinter i møte, kan slå negativt ut for passasjerene med delay og kanselleringer. Derfor er det vårt håp at en justering i avtalen, slik at LMN gjør en del jobber for oss, hindrer dette.

Hvis du er interessert i å se eller høre hvordan vi har det, eller rett og slett har lyst på kaffe og vaffel, er du hjertelig velkommen til å besøke oss her på hangaren.

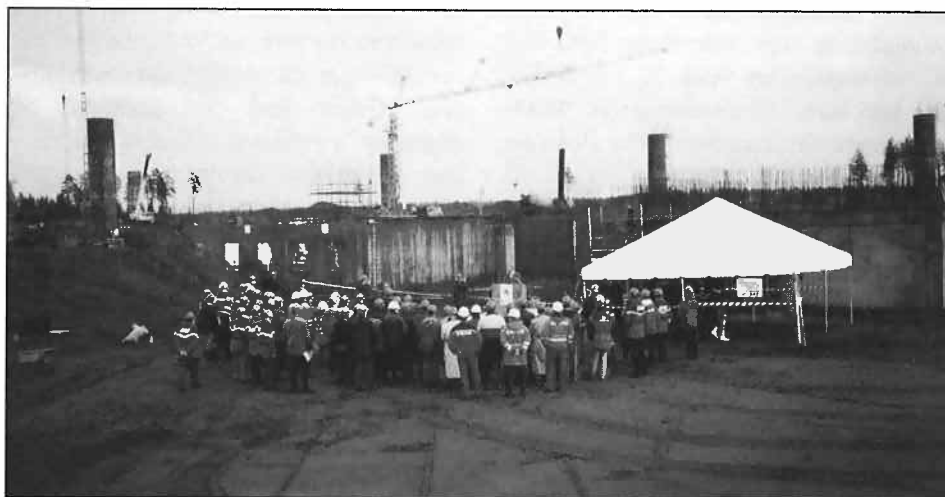
Vi ønsker dere alle en riktig god jul og et godt nytt år!

Tom R. Jokerud



Grunnstensnedleggelse for hangarbygget på Gardermoen

Regntunge skyer hang nedpå åsene rundt Gardermoen da viseadministrerende direktør Gunnar Reitan foretok den høytidelige nedleggelsen av grunnstenen for SAS sitt nye hangarbygg på Gardermoen. Grunnarbeider og sementering av fundamenter etc. var alt kommet godt igang. Reitan påpekte at det ikke hadde vært noen enkel prosess man hadde vært igjennom, før avgjørelsen om Gardermoen endelig ble fattet. Da styret til slutt gikk inn for bygging av ny hangar på Gardermoen, var det utifra en totalvurdering hvor Gardermoen falt ut som det beste alternativet.



Høytidelig grunnstensnedleggelse for nytt hangarbygg på Gardermoen.

Det er ikke noe lite bygg det er snakk om. Gulvflaten er 54.000 kvadratmeter, fordelt på hangarer, verksteder, lager. Dette er omtrent på kvadratmeteren like stort som Frösundavik. Rundt 800 mennesker vil ha

sitt arbeide i denne bygningen. Vår nye TRM sjef Syver Leivestad poengterte viktigheten av å ha kompetanse i eget firma, og at det for hele det norske fly-

tekniske miljøet var viktig at SAS valgte å investere 750 millioner i hangarbygget, som også skal huse skoleavdeling og teknisk administrasjon.



SAS

TEKNIK WERKSTEDER PÅ GARDERMOEN

Første MD90



18. oktober landet SE-DMF, Heidrek Viking, på Fornebu; den første av SAS' åtte bestillinger av MD90. Kaptein E. Bull gjennomførte en nydelig low pass, som fikk det til å krible i fingrene til en gammel seilflyver. Herlig. Mange var møtt frem for å ta den nye maskinen

nærmere i øyesyn. Utenpå ser den ikke så forskjellig ut fra en MD80. Da rent bortsett fra de nye støysvake V2500 motorene. De ser til gjengjeld nesten malplassert store ut. De største forandringene finner man i de tekniske løsningene innenfor skallet. Douglas sier selv at 70 %



Høytidelig mottagelse av første MD-90 på Fornebu.

SAS

SAS MD90 Trafikksetting

- Fly nr. 1: 11 NOV 1996
- Fly nr. 2: 18 NOV 1996
- Fly nr. 3: 09 DES 1996
- Fly nr. 4: 20 JAN 1997
- Fly nr. 5: 20 JAN 1997
- Fly nr. 6: 20 JAN 1997
- Fly nr. 7: AUG 1997
- Fly nr. 8: SEP 1997

- 6 stk opsjoner med leveranse fra MAR 1999

av flyet er nytt. Ny elektronikk og nye løsninger. For vårt reisende publikum vil bedre og behageligere seter, større hattehyller, samt et nytt stort fremre toalett med to vinduer, fremstå som de største forandringene. For flyplassenes naboer vil en markert nedgang av støy sikkert bli hilst velkommen.

For oss på teknisk er det alltid en utfordring med nye flytyper. Vi har alt lært oss at flyet et svært lett i nesa, slik at det slenger og går noe voldsomt når det taues på vinterføre. Det sakser for et godt ord. For å bøte på dette har vi vært nødt til «legge inn vekt», ved å ha to mann sittende i cockpit under tauing. Hadde flyene blitt levert med trapp foran, så hadde det bøtet litt på problemet.

Som vanlig ligger vi litt bakpå med sertifikater etc. Luftfartsverket ville ikke godkjenne typekurset, noe som har resultert i at alle 12 elevene må tilbake til USA for komplettering og ny oppkjøring i simulator. Nå bør SAS en gang for alle ha lært at de ikke kan kjøre over luftfartsmyndighetene i Norge. I Norge gjelder nemlig norsk lov. BSL.

Knut



SE-DMF, Heidrek Viking under avgang fra California.

Utestasjonerte flyteknikerers situasjon i dag

Det var interessant å lese artikkelen i INFO 1/96 av Rune Thuv.

Hovedgrunnen til lokal ansettelse og minimalisering av utestasjonerte flyteknikere, er vel som alt annet et spørsmål om økonomi. I 1970 var det mange utestasjonerte teknikere. Da hadde man en stasjoneringstid på 5 år. Alle ble tilbudt å få delta på de kurs som var nødvendige for teknikere og som var med på å opprettholde bemanningen på utestasjonene. Men hvor lenge var Adam i paradiset?

Fagforeningsmedlemmene ville også ha med seg et par år ute. Man hadde den

oppfatningen at utestasjonering var sammenlignbart med betalt ferie. Lite arbeid, mye fritid og godt betalt. Virkeligheten er det stikk motsatte.

Presset på reduisering av tid ned til 3 år på utestasjonering ga STOMD problemer. Skulle folk sendes på kurs når de kun skulle være der i 3 år? Det ble vedtatt at kostnadene for kursing ble for høye.

Resultatene er synbare. Kundene våre begynner å fly andre flytyper. Stasjoner blir stengt, som for eksempel Hamburg. Her var det tre teknikere som jobbet. To hadde kontrakt med SAS. En ble pensjo-

nert, en ble overført til Stuttgart, en tredjemann var der på t/o over lengre tid. I Nice begrunnet man nedleggelse på samme vis.

Dette er en situasjon til å gråte over. Men dessverre ingenting å gjøre med så lenge fagforeningene holder stivbent på 3 års perioder. Det er bare et tidsspørsmål før vi ikke har noen utestasjoner igjen i det hele tatt.

Henk Hermelink
Ennå utestasjonert



Heine Richardsen, en egen epoke i NFO avd. SAS

Heine Richardsen har nå trådd tilbake fra formannsvervet i NFO avd. SAS, etter tilsammen syv meget aktive år i NFO avd. SAS sin tjeneste.

Da Morten Arnesen forlot NFO avd. SAS, og Heine tok over formannstrøya trodde vel de fleste at det skulle komme en slags "dødperiode" og at NFO avd. SAS kom til å få en lav profil. Men dette viste seg altså å være fullstendig feil. Heine tok opp hansken der Morten slapp den, samtidig som han tok opp mange andre hansker, og han har bevist til fulle at han har evne til å lede. Når Heine tok fatt på oppgaven som formann, var oppgangstider og samarbeid kanskje ikke det mest beskrivende for selskapets drift, men det er knapt noen som har sett Heine "bitter, innesluttet og motløs". Han har levd etter filosofien "det er i motbakkene det går oppover"!

Heine innehar den sjeldne egenskapen å være både "visjonær" og en iherdig arbeidsmaur som kan fullføre oppgaver. Da han overtok formannsposisjonen i NFO avd. SAS bar foreningen preg av enkelte tillitsvalgte som gjorde en formidabel innsats, men bredden utover disse

var det så som så med. Heine så at det å ha noen få "enere" var en svakhet for foreningen, og hans filosofi har vært å trekke med flere tillitsvalgte inn i aktivt arbeid, gi dem ansvar og oppgaver, og dette har båret frukter. Den bredde av tillitsvalgte og lagånd som preger NFO avd. SAS i dag, er det mange foreninger som misunner oss, og dette er i stor grad Heines fortjeneste.

Heines fremsynthet og egeninnsats har også brakt NFO avd. SAS i en posisjon hvor foreningen virkelig blir respektert og tatt på alvor av SAS, og han har vært toneangivende i store prosjekter som skaper vår hverdag i fremtiden. Han mener bestemt at tillitsvalgte ikke nødvendigvis er underlegne våre ledere, og den respekt han selv har fått blant våre øverste ledere, viser at han slett ikke tar feil. Tatt i betraktning dagens "normale forbruk" av toppledere i samfunnet generelt i vårt eget selskap, har vi vært i en særstilling i NFO avd. SAS som har hatt samme formann i 6 år.

Gjennom sitt arbeid for foreningen har han arbeidet, (til tider også samarbeidet)

med de fleste deler av det gigantiske SAS-systemet, og det er liten tvil om at Heines kontaktnett bestående av alle lag i SAS-hierarkiet er formidabelt og misunnelsesverdige. Det som er raskt å overse er at dette er et resultat av hardt arbeid, og slike ting kommer ikke rekende på en fjøl.

Et annet felt Heine har vært pådriver for, er informasjon til medlemmene som alltid er et følsomt tema, men i løpet av hans tid som formann, har vi fått mer informasjon enn noen gang tidligere, selv om det er vanskelig å tilfredsstille medlemmenes informasjonshunger, så har Heine kanskje vært en av de flinkeste i NFO avd. SAS til å viderebringe informasjon.

Vi er skyldig Heine en stor takk for den enestående innsatsen, og betydningen han har hatt for foreningen i den tiden han har vært aktiv i NFO avd. SAS' styre. Vi er kanskje skyldige en enda større takk til familien hans som tålmodig har delt mannen/faren sin med oss, etter en for NFO meget fordelaktig delingsmodell.

Harald Øverland



Nye prøver med Heater Blankets

Monteringen av Heaterblankets på SAS sine DC9/MD80 fly har ikke vært noen suksess. Systemet ble ganske raskt funnet ubrukelig og deaktivert. Det ligger mye penger og personlig prestisje i prosjektet så ledelsen gir seg ikke.

I disse dager holder man på med å modifisere systemet på 6 fly. Disse skal så gå på prøve en tid. Nye tepper skal limes på og en av og på bryter skal installeres i cockpit. Noen endelig løsning på is-problemet er dette ikke.

Knut Grønscar



Mangler MD80 motorer. Flyene parkeres.

SAS er neppe fornøyd med leverings-
tidene på motoroverhalingene hos
Volvo Aero Engine. Tidligere SAS Linta-
verksted. Hele 16 motorer ligger på
venteliste for overhaling hos AES i
Stockholm. Dette har resultert i at fly har
stått klare på Fornebu i over 14 dager og
bare ventet på motorer. På det meste har vi
manglet motorer til 4 fly.

Det første vi gjør når nye fly kommer inn
til overhaling hos Heavy Maintenance er å
kaste oss over motorene å plukke disse
ned, for å montere de opp igjen på
parkerte fly. Hos Linta har de sagt opp 150
mann. Dette har resultert i at gjennom-
løpstidene pr. motor har økt med 30 dager.
I stedet for 60 dager bruker man nå 90.
Ettersom Linta er bolagisert ut, må SAS
stille seg i køen sammen med alle de andre
kundene. Dette problemet hadde vi ikke
da SAS eide Linta selv. Det er kanskje
ikke så lurt å legge ned egen drift og kjøpe
vedlikeholdet av andre? Nå vurderer SAS
å bestille 6 nye motorer, for å fylle opp for
det behovet som har oppstått.



INFO ønsker alle sine lesere



**God Jul
og
Godt Nytt År!**

Vi har hørt at...

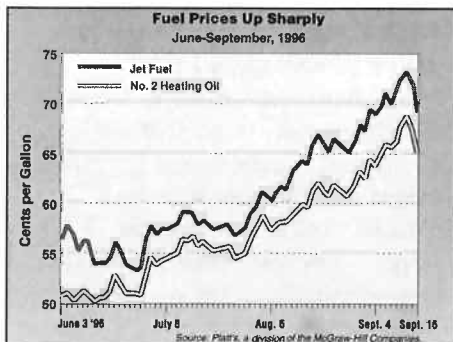
Glemte å fjerne tapen. 70 omkom.

Undersøkelser etter havariet med en Aeroperu B757 som styrtet i havet etter avgang fra Lima 2. oktober i år, viser at de statiske luftinntakene var tapet igjen. Bilder tatt av en miniubåt bekrefter dette. Flyet hadde vært inne til teknisk vedlikehold. Bla. vask og polering. For at ikke vann skulle komme inn i systemet for fart og høydeindikering, ble de statiske inntakene tapet over. Vaskingen ble avbrutt p.g.a. testkjøring av flyets motor no.2 etter bytte av compressorblader. Flyet ble sendt rett på rute etter testkjøringen.

Med de statiske portene tapet igjen vil signalene om flyets hastighet og høyde bli fullstendig gale. På voicercorderen har man signaler om både stall warning og overspeed samtidig, i tillegg til en rekke andre feilvarsler. Pilotene prøvde å fly på bare radiohøydemåleren. De var på vei tilbake til Lima og forsøkte å holde en høyde på 1.500 ft. assistert av en bakke-radar. Etter en stund fikk man ground proximity warning. Like etter har flyet vært nede i vannet med en av motorene, som deretter stoppet. I et forsøk på å rette opp flyet har en av vingene tatt nedi og flyet gjort kolbøtte.

Peru er et av de landene som de amerikanske luftfartsmyndighetene har på sin observasjonsliste. Peru har langt igjen for å komme opp til minimumsstandarden ICAO krever, sier FAA.

Prisene på Jetfuel rett til værs



Portable maintenance aid

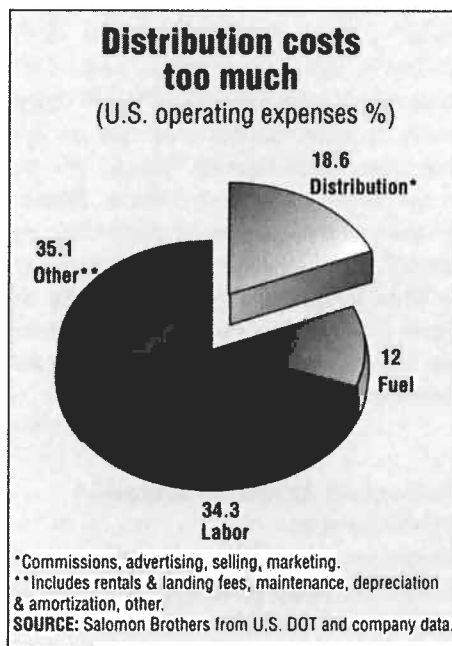
Boeing i samarbeid med International Air Transport Assn. (IATA) holder på med å utvikle et hjelpesystem for flyteknikere

liggende på laptop PC'er. Her vil det bli mulig å hente opp alt av teknisk dokumentasjon, oversikt over reservedeler tilgjengelig samt manualer for hvert enkelt flyindivid. Tekniske tips og feilsøkningsrutiner vil også bli lagt inn. Laptoppen er ikke koblet til flyets systemer, slik det er gjort på mange andre lignende systemer. Håpet er at dette skal bli behjelpelig med å få ned turnaround tiden for widebodyfly til rundt 30 minutter.

McDonnell Douglas vurderer ny vinge til MD-90

Vingen som er under utvikling på tegnebrettet skal gi flyet bedre ytelser og lengre rekkevidde. Blant annet skal flyet kunne fly transatlantisk. Det poengteres fra fabrikken at det ikke er snakk om en modifisert MD90 vinge, men en helt ny konstruksjon. MD90 med den nye vingen vil være en skarp utfordrer til Boeing sin nye produksjonslinje av B737 og Airbus sin A319-20 og 21.

For dyr provisjon



Tupolev 204 med Rolls Royce motororer og vestlig instrumentering

Flyet, som er svært lik B757, har lenge vært testet med Rolls Royce motorer og

vestlig instrumentering. Nylig bestilte en gruppe fra Egypt 17 fly av denne typen. I tillegg kom en opsjon på ytterligere 13 fly. Også BalkanAir skal ha bestilt 16 fly av denne typen. Dette kan bli gjennombruddet for russiskproduserte fly med vestlig teknologi. Flyet ventes å få typegodkjennelse med Rolls Royce motorer i januar neste år.

Turkish Airlines (THY) nektes å utføre vedlikehold på amerikanskregistrerte fly

US National Transportation Safety Board har gått ut og nektet amerikanskregistrerte fly å gjøre sitt vedlikehold hos THY.

Søkelyset ble rettet mot selskapet etter at THY ikke fant en sprekk i en compressor-disk på en av ValuJet sine JT8 motorer. En nærmere undersøkelse viste store mangler i oppfølging og registrerings-systemene hos selskapet.

Liten endring av arbeidstiden i Norge de siste femten årene

Table 2: Actual annual hours of work in 1980 and 1994 in manufacturing			
Country	1980	1994	Difference
United States	1876	1994	+118
Japan	2158	1964	-194
Canada	1852	1898	+46
United Kingdom	1844	1826	-18
Italy	1742	1803	+61
Norway	1669	1667	-2
Sweden	1808	1620	-188
Netherlands	1695	1615	-80
France	1713	1607	-106
Denmark	1649	1581	-68
Belgium	1613	1581	-32
western Germany	1702	1527	-175

Samme cabininnredning i B757-300 og alle nye B737 versjoner

757-300, den forlengede versjonen av B757, vil få en helt ny cabininnredning.

Takpaneler, større bagasjehyller og fleksible stoler, lånes fra B737-600/700/800, som har det samme kroppstverrsnittet. Stolene kan om ønskelig med enkle håndgrep gjøres om fra 3 + 3 rader, til 3 + 2 rader. Første 757-300 leveres til det tyske charterselskapet Condor i januar 1999.

18 faste ordre på rakett-oppskytninger fra plattform

Huge Space og Communication Int. har bestilt plass for oppskyting av 13 raketter fra en flytende plattform. Plattformen er under bygging hos Kværner i Norge. Systemutrustningen har Boeing ansvaret for. Ytterligere 5 oppskytninger er booket inn fra plattformen, som vil ha hjemmehavn i Long Beach, California.

Ordreflom hos Airbus

Etter at United Airlines nylig undertegnet en ordre på kjøp av 24 Airbus A319, opplever det europeiske konsortiet en ren ordreflom. Tre nye kunder har signert ordrer på tilsammen 54 fly. Federal Express har bestilt 11 fraktfly av typen A300-660F. Selskapet har tidligere bestilt 25 fly av denne typen. Cathay Pacific har levert inn bestilling på tre fly av typen A340-300. I Sør-Korea har Asiana Airlines bestilt 18 A321. Sist ut er Air Portugal (TAP), som flagger en bestilling på 22 fly i en miks av A319 og 320. Dermed er ordrebøkene til Airbus velfylte for en tid fremover.



Deler via Internett

Boeing har åpnet egen webside, kalt Part Page. Her kan eventuelle kjøpere sjekke priser og tilgjengelighet på ønskede deler. Systemet er interaktivt og bestillingen kan skje direkte. De fleste bestillingene gjøres i dag via telefon eller fax. Bestillinger via Internet ventes å øke i tiden fremover.

FAA vingeklippet

Bare siden 1993 har antall ansatte i FAA

blitt redusert med 5000. Budsjettet er redusert med nær 5 milliarder. FAA Administrator David R.Hinson roper et varsko og sier at alle indikatorene peker mot økt arbeidsmengde for byrået i tiden som kommer. Vi blir pålagt mer og mer uten å ha muligheter til å følge det opp. FAA har hverken økonomi eller beman-ning til å rekke over alle oppgavene.

Air Portugal (TAP) kjøper nye fly med statsstøtte

I 1994 godkjente EU at TAP kunne få 7,7 milliarder i støtte til restrukturering. I år har selskapet bestilt 18 nye Airbus A319 (hvorav fire kan konverteres til A320). I tillegg skal TAP lease 4 A319 fra ILFC. TAP vil standardisere på en ren Airbus flåte. Selskapet skal selge alle sine B737 og to Lockheed Tristars. Portugisiske myndigheter er klare til å skyte ytterligere kapital inn i selskapet, hvis EU godkjenner det.

Tapte på å sette ut vedlikeholdet

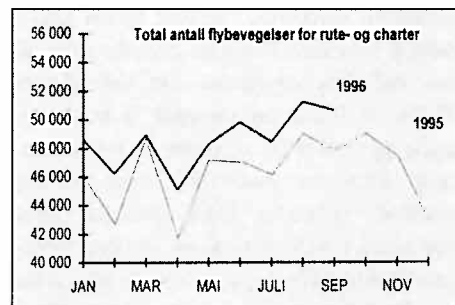
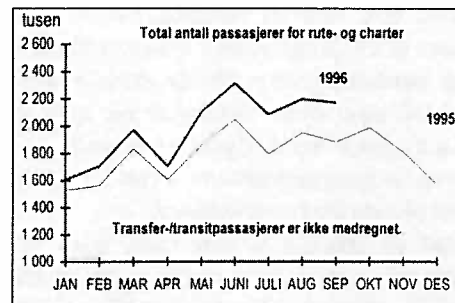
CEO William Frank i selskapet America West, innrømmer at selskapets forsøk på å spare penger ved å kvitte seg med eget tungt vedlikehold har slått feil. I fjor la selskapet ned sitt tunge vedlikehold i Phoenix, og solgte hangaren. Tramco, et større vedlikeholdsselskap under B.F. Goodrich, fikk kontrakten på tungt vedlikehold på selskapets 65 B737. William Frank er svært skuffet over den dårlige leveringsregulariteten til Tramco. Vi får flyene tilbake altfor sent. Selvom Tramco opererer med de laveste prisene i USA, og har billigere timepriser enn i Hong Kong og Kina, hjelper ikke dette når vi ikke får flyene tilbake på tid, sier W. Frank. Dette har vært et rent tapsforetagende for America West.

Turbinfeil årsak til Garuda DC-10 havari

Havarikommisjonen har fastslått at et turbinblad som løsnet fra høytrykksturbinen på flyets motor nummer tre, var årsak til at en DC-10 fra Garuda havarerte under avgang fra Fukuoka Int. Airport. Bladet løsnet rett etter Vlog pilotene valgte og abortere avgangen. Flyet greide ikke å stanse på den resterende delen av banen. Resultatet ble havari i bane enden og flyet brant opp. Tre mennesker omkom og 99 ble skadet.

Sterk trafikkvekst i september

September ble nok en måned med kraftig vekst i flytrafikken i Norge. Det totale antall passasjerer økte med 15%. Utenlandstrafikken økte mest med 19%. Innenlandstrafikken steg med 14%. Hittil i år har trafikkveksten vært på 11%. Fordelt på 12,4% på utenlandsruter og 10,5% på innenlandsruter. Antall flybevegelser økte med 6% i september. Veksten i antall flybevegelser hittil ligger på 5.1%.



Senterpartiet og KrF vil øke setavgiften med 400 mill. kroner

SP og KrF har i finanskomiteens innstilling fremmet forslag om å øke setavgiften (NSB-skatten) med 400 millioner kroner neste år. Både Luftfartsverket og flyselskapene går sterkt imot dette.

Avising med infrarøde varme-stråler planlegges i Bodø

Vi har tidligere omtalt denne teknikken i INFO. Nå ser det ut til at Bodø kan bli først ute med en egen hangar hvor det nye systemet skal utprøves. Både SAS, Braathens SAFE og Widerøe er interesserte i anlegget. Man regner med å kunne spare mellom 160 og 250.000 liter Glycolveske med dette systemet. I August i år ble opplegget godkjent av FAA. Amerikanske representanter har allerede vært i Bodø, og mener at anlegget kan reises og stå ferdig på 30 dager. Hangaren skal kunne tåle vindstyrker på opptil 100 knop.

«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

Carpe diem!

Bruk dagen!

Har du vært hos oss - og brukt dagen ?

Værnes Møte- & Konferansesenter - midt i Norge

Vi tilbyr møterom fra 2- ca. 40 personer, samt det AV- utstyr du trenger til din konferanse. Du slipper å bruke unødig tid og penger på transport og overnatting - et utmerket alternativ til dagskonferanser/- møter!

Er dette interessant for deg ?

I så fall, ta kontakt med oss på telefon 74 84 30 00, fax 74 84 37 05 for bestilling eller nærmere informasjon



LUFTFARTSVERKET
TRØNDELAG

Nye fly til Braathens SAFE

Selskapet vil benytte seg av to av sine opsjoner hos Boeing. De to nye 737 flyene, en -500 og en -400, vil bli levert i mars. Et av flyene skal erstatte et fly Braathens lenge har leid fra Malaysian Airlines. Med den nye bestillingen kommer selskapets flyflåte opp i 27 stk. B737. To av de fire flyene som Braathens har leaset ut til Xiamen Airways, er nå solgt til kineserne.

Shannon Aerospace

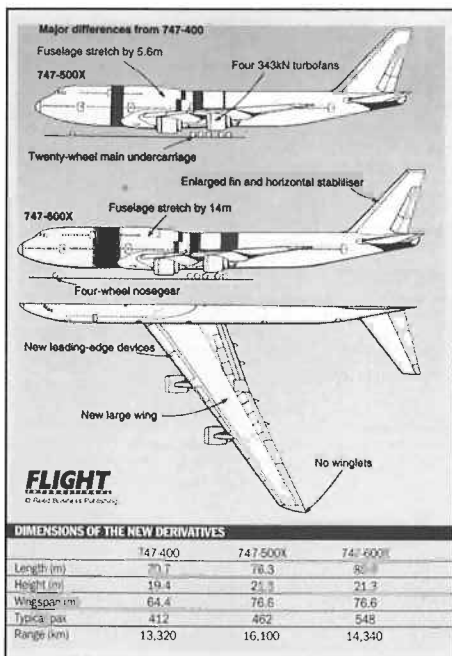
Shannon Aerospace har vunnet en kontrakt på overhaling og modifisering på Avianca's 11 MD83 fly.

Dette er én av flere overhalinger Shannon Aerospace har kjempet seg til det siste året.

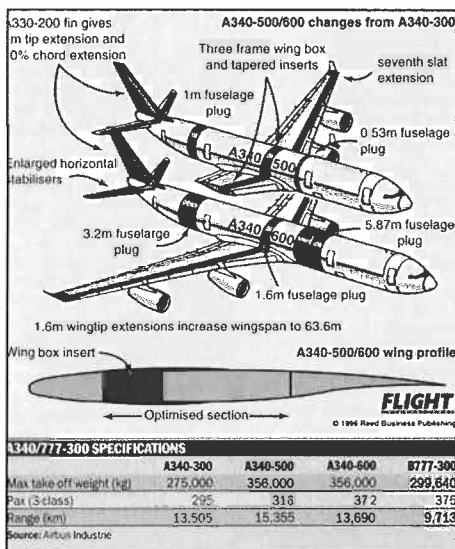
60% trafikkvekst de neste 10 årene i norsk luftfart

Dette spår prognoser utarbeidet av Luftfartsverket. I år 2007 vil i gjennomsnitt hver nordmann reise med fly åtte ganger i året. Antall passasjerer vil øke fra 21,5 millioner i dag, til 34,4 millioner i 2007. Luftfartsverkets treffsikkerhet har vært god de siste årene. I 1985 anslo LV trafikkveksten de neste ti årene til å bli 5,5% årlig. Og det var akkurat det den ble.

Boeing planlegger enda lengre B747



Airbus øker lengden på Airbus A340



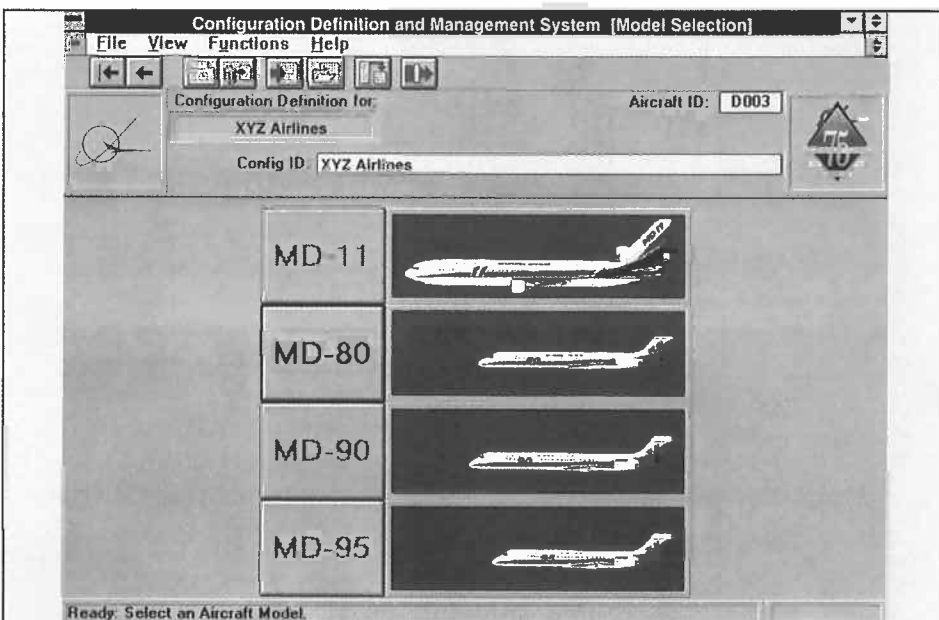
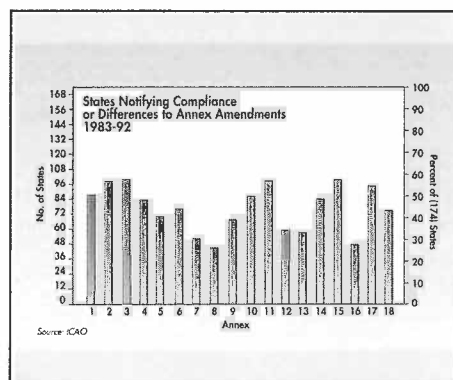
Statsbudsjettet

Til investeringer i norsk luftfart er det satt av 973,8 millioner for 1997. I tillegg kommer lånefinansierte investeringer til utbygging av Gardermoen. Støtte til drift av innenlandske flyruter er oppført med 273,4 millioner. I hovedsak støtte til Widerøe. Av nybygg nevnes: 159,4 millioner til Tromsø lufthavn Langnes. 64,2 millioner til Harstad/Narvik Lufthavn, Evenes. Pengene skal brukes til prosjektering og bygging av ekspedisjonsbygg. Erstatninger til Forsvaret for grunnervervelser på Gardermoen er ført opp med 255 millioner. Til slutt går 236,9 millioner til regionale flyplasser. Herav 106,5 millioner til kompensasjon for statlig overtakelse av kommunale flyplasser.

SAS legger vedlikeholdsbøkene inn på CD-ROM

Både Aircraft Maintenance Manual (AMM), Illustrated Parts Catalogue (IPC) og Wiring Diagram Manual (WDM) blir tilgjengelig på CD-ROM. Dette skal erstatte det gamle systemet med reader printere og microfilm. Diskene til MD90 har alt kommet. I rask rekkefølge vil MD80, F28, DC-9-21/41 og DC-9-80 følge etter. På B767 må man vente litt, da Boeing holder på å utvikle et nytt og mer avansert CD-ROM prosjekt for B767. Da mangler vi bare diskettstasjoner som kan ta CD'er.

Ikke mange følger regelverket til ICAO



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.



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**