



iNFO

NR. 1 • 1997



Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

THE ETHICS OF FLIGHT

MSL RRA7, 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 SAFE 

ADDS UP TO 737



norsk flytekniker organisasjon

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

SENTRALSTYRET 1997

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:

GUNNAR JOHNSEN	
Storgjerdåsen 64, 8023 MØRKVED	Arb. 75 51 35 00
	Priv. 75 56 24 58

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
E-mail	gronska@sn.no

Styremedlemmer:

Roger Handeland	Braathens SAFE SVG
André Eiele	Braathens SAFE SVG
John D. Murray	Braathens SAFE FBU
Bård Arnesen	Fred. Olsen FBU
Rune Thuv	SAS FBU
Erik Sannerud	SAS FBU
Steinar Isaksen	SAS FBU
Harald Øverland	SAS SVG
Jens Valdal	Widerøe BOO
Rolf Skrindlo	Widerøe BOO
Tom R. Jokerud	SAS Commuter TRD-YM

KOMITEFORMENN

(TK):

Heine Richardsen, BOO-OM	Arb. 75 51 39 92
	Priv. 75 56 39 56

Teknisk Utvalg (TU):

Arild Helseth, OSLTS-O/5	Arb. 67 59 68 88
	Priv. 22 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:	Terje Hove, BU SVG
Avd. Widerøe:	Atle Edvardsen, WF BOO
Avd. SAS:	Harald Øverland, SAS SVG
Avd. Fred. Olsen:	Tormod Kiplesund
Avd. SAS Commuter:	Tom Lauritzen
Layout, redigering:	Siri R. Grønskar

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

STOFF/INNLEGG TIL INFO

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



Forsidebilde:
Airbus tester vektløs flyging.

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

Formannen har ordet

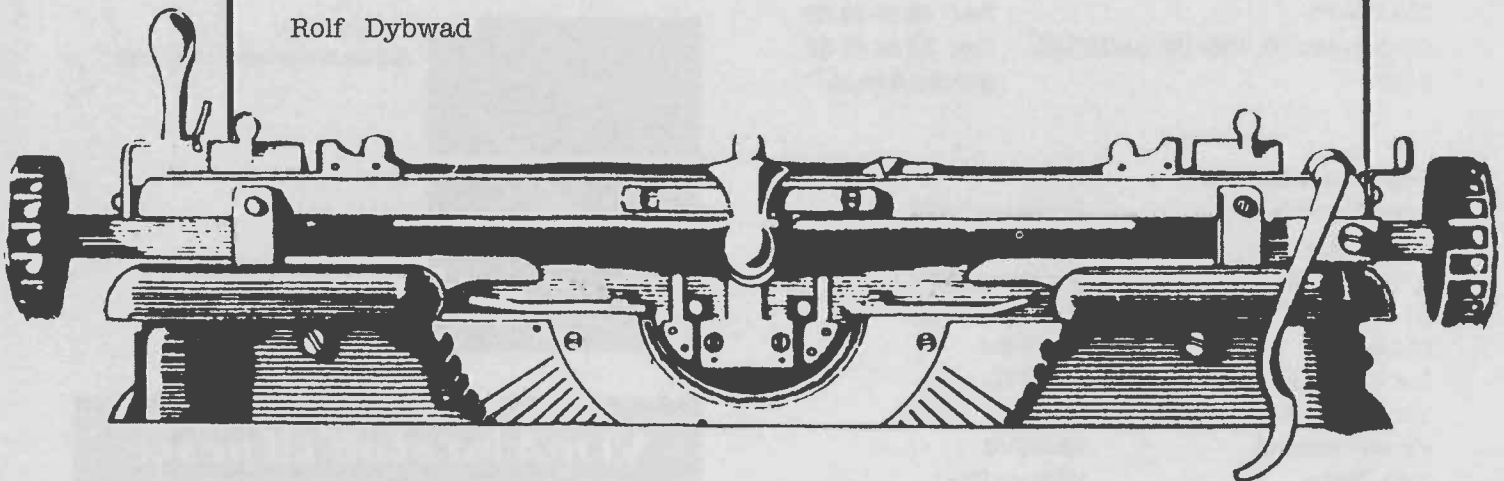
Etter et rolig representantskapsmøte i Bergen 1. og 2. februar hvor det ble gjenvalg på formannen må jeg takke for det, samt takke Kjell Paulsen og Gunnar Johnsen for et langvarig og utmerket arbeide i henholdsvis Tariffkomite og Teknisk Utvalg, samt Arild Helseth for det samarbeidet vi har hatt i sekretariatet ved at han har vært Teknisk Sekretær. Jeg føler meg trygg på at Arild vil gjøre en god jobb som leder for Teknisk Utvalg. At Gunnar fortsetter i sekretariatet som Teknisk Sekretær gjør at gjennomsnittsalderen øker til godt over de femti. Det er ikke noe jeg bekymrer meg over, i og med at jeg kjenner sekretariatets medlemmer som rolige, fornuftige folk som fortsatt vil bruke tid og krefter på den daglige driften av NFO.

Det som kanskje bekymrer meg mer, er at jeg har en blåøyd tiltro til folk som sier en ting, og som i tillegg setter det på papir og undertegner. Ved siste års tariffrevisjon var det på et tidspunkt like før vi brøt forhandlingene. Det som berget det hele for oss var en svak, men dog, protokolltilførsel vedrørende tilleggssytelser relatert til den avtalefestede pensjonsordningen (AFP). Jeg siterer tredje avsnitt fra protokollen: «Selskapene er villige til å drøfte saken lokalt. Formålet med disse drøftelsene er å komme fram til en avtale som begge parter i selskapene finner tilfredsstillende. Disse drøftelsene forventes avsluttet innen 01.02.97».

Når så drøftelsene lokalt ikke er startet 01.02.97, til tross for purringer fra NFO, er det at min blåøydhed burde skifte farge. Det er muligens bortforklaringer osv., men for meg oppleves dette som et tillitsbrudd. Når det sitter folk på den andre siden av bordet som blir enige med oss om en ting, betyr det for meg at en har en forpliktelse til å oppfylle den enigheten. Punktum.

Det kan bli vanskeligere å få til protokoller i ettertid.
Er dagmulkt tingen???

Rolf Dybwad



LEDEREN

Det nærmer seg raskt årets Sola-konferansen. Denne konferansen har utviklet seg til å bli den største i sitt slag i Skandinavia. Her samles politikere, flyselskapsledelser, luftfartsmyndigheter, representanter fra Luftforbundet, presse og fagforeningsrepresentanter med fler. Det er tradisjon at samferdselsministeren åpner konferansen og benytter anledningen til å sende noen signaler om norsk luftfartspolitikk i årene som kommer. Et av temaene som skal taes opp til diskusjon i år er: Deregulering – allianser – lavprisoperatører og sikkerhet. Det er gledelig at NFO er blitt invitert til å innlede og presentere vårt syn på disse temaene. Vi skal også sitte i ekspertpanelet under plenumsdiskusjonen. Dette kan bli spennende. En gruppe er allerede i gang med å forberede det hele.

Som om det skulle ha vært servert på sølvfat, sitter vi i dag med en meget delikat sak som viser hvorfor lavkostselskaper kan operere billig. Virgin Express, et nytt lavkostselskap under etablering, har sendt en B737-400 til overhaling (D-sjekk) hos Braathens SAFE på Sola. Flyet er kjøpt fra Asiana Airways og ble fløyet til Sola direkte fra en C-sjekk (stor teknisk sjekk) i Sør-Korea. Teknikerne i Braathen er mildest talt sjokkerte over flyets tekniske tilstand. Enten har C-sjekken ikke blitt utført, eller så har de som har utført den ikke visst hva de har holdt på med. (Se egen artikkel side 18). Selskapet har en egen representant tilstede på Sola. Kun arbeid som inngår i D-sjekken skal utføres. Siden flyet er i en så elendig forfatning, vil ingen hos Braathens SAFE kvittere ut flyet som luftdyktig. Dette var ikke noe problem da selskapet sin representant kunne kvittere ut flyet selv. God tur. Det er en grunn til at noen kan fly Oslo-London for kr 500,-. Vi har sett hvorfor. Nå er ikke dette noe særtilfelle. Vi har hatt DC-9'ere inne til

større vedlikehold hos SAS på Fornebu, hvor flyene har vært så full av korrosjon at de stort sett hang sammen av gammel vane. Man var i tvil om flyene tålte å bli jekket opp. Flyene gikk videre til British Midland.

I januar i år vedtok EU's ministerråd et direktiv som gjør det mulig for nasjonale luftfartsmyndigheter å foreta stikkprøver på fly fra fremmede flyselskaper. Norske luftfartsmyndigheter kan pålegge operatøren å utbedre feil og mangler, og å bringe flyet tilbake i luftdyktig stand før det får forlate en norsk lufthavn. Dette på samme måte som vi i Norge kjenner det fra skipskontrollen. Gjennom EØS-avtalen er Norge forpliktet til å følge det nye EU-direktivet. Direktivet vil bli norsk lov.

Finner norske luftfartsmyndigheter graverende feil hos et fremmed selskap, kan dette resultere i at selskapet svartelistes og ikke får fly i europeisk luftrom. I saken med Virgin Express er myndighetene varslet. Det blir derfor spennende å se hva norske luftfartsmyndigheter vil foreta seg. Lukker de øynene eller tar de affære. Hvis saken blir forfulgt vil dette så vidt vi vet være den første saken i denne sjangeren som kommer opp etter at EU-direktivet trådte i kraft. Saken har derfor stor interesse og kan få konsekvenser for hele EU-området.

Når det gjelder det nye EU-direktivet, så gleder det oss å se at dette nå har kommet. Norge har vært representert i SAFE (Safety Assessment of Foreign Airlines). Et underutvalg i ECAC har laget forslaget. Det skal bli spennende å se hvordan Luftfartsverket i Norge har tenkt å organisere sitt arbeid for å kunne etterleve direktivet. Det vil naturlig nok kreve endel ressurser. Vi håper de bevilgende myndigheter vil ta høyde for dette.

Fra våre svenske kollegaer, Svensk Flygtekniker Förening (SFF), har vi blitt varslet og advart om et selskap som heter Sunways. Selskapet flyr bl.a. charter fra Gardermoen. Selskapet har svenske og tyrkiske eierinteresser og flyene flyr på tyrkisk register. Så vidt meg bekjent skrur ingen av våre medlemmer på disse flyene, da selskapets fly ikke har noen teknisk kontroll under bakkestoppene i Norge. Tipset kan jo uansett være greit å ta med seg, så man ikke er hjelpsom og ender i klisteret.

Nok om det. Mange av våre medlemmer vil få ny arbeidsplass neste år. I oktober 1998 er det slutt på Fornebu og mange av oss belager seg på betydelig lengre reisevei til jobben. Tog er et utmerket transportmiddel. Man blir derfor forskrekket når man kan lese at flyplasstoget ikke er beregnet for de ansatte. Samtidig sies det at prognosene om at 50% av alle reisende til Gardermoen vil bruke tog er for optimistiske. For mange vil prisen på toget være avgjørende for om man velger tog, annet fremkomstmiddel, eller ser seg om etter annet arbeid. Å hemmeligholde billettprisen slik NSB gjør, er ganske utrolig. Det eneste direktør Ottar Remman i Gardermobanen vil opplyse om, er at man må belage seg på at alle togalternativer til Gardermoen kommer til å bli dyrere enn andre tilsvarende togstrekninger. I forbindelse med bytting av arbeidsplass har de ansatte i Luftfartsverket tegnet en avtale som gir hver ansatt en kompensasjon for bruk av fritid til reise på kr. 30.000,- pr. år i to år. For å kvalifisere til dette beløpet må den enkelte få utøket sin reisetid med 45 minutter eller mer. I tillegg vil arbeidsgiver dekke reisekostnader utover de den ansatte har i dag. Flygelederne har ikke godtatt avtalen da de ønsker at reisetiden skal inngå som en del av arbeidstiden.

red.

Representantskapsmøtet i Bergen 1.-2. februar

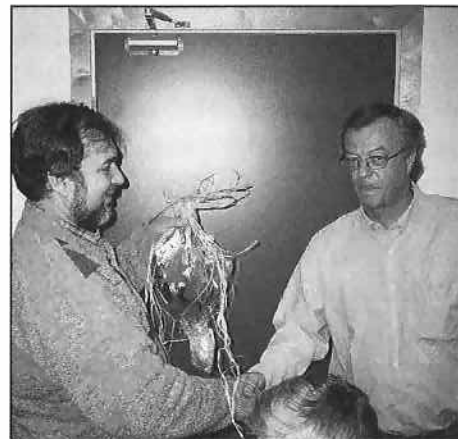
38 representanter fra de forskjellige avdelingene var møtt frem til årets Representantskapsmøte på SAS Hotellet Bryggen i Bergen. I år var det NFO avd. SAS som var vert for arrangementet. De gjorde en utmerket jobb og skal ha all ære og ros for et vel gjennomført arrangement.

17 punkter på agendaen betød lange dager i møtesalen. Vår formann, Rolf Dybwad, ønsket alle velkommen og foretok en oppsummering av foreningens aktiviteter for 1996. Det har vært jobbet godt i avdelingene og våre utvalg i året som har gått. Det er ikke få timer som legges ned i tillitsmannsarbeid for NFO hvert år. Antall medlemmer er svakt økende. SAS Commuter ble opptatt som egen avdeling i 1996. NFO har for første gang ført forhandlinger for instruktørene på skoleavdelingene, som vi nå har fått forhandlingsrett for. Folk bruker mye av sin fritid på foreningsarbeid, og arbeidet preges av idealisme og av tro på det vi holder på med. Rekrutteringen av tillitsvalgte er god. Det kan trenge, da det ligger store utfordringer foran oss. Den største trusselen for NFO's videre eksistens som selvstendig forening ligger i Arbeidsrettsrådets innstilling. Går denne

igjennom er det begynnelsen på slutten for NFO som forening. Mye tid, penger og ressurser må settes inn på dette feltet. Det vil gå for langt å refererer alt som ble diskutert og behandlet på møtet, så her følger et lite utvalg av saker som ble gjennomgått.

Arbeidsrettsrådets innstilling

Dette er uten tvil den største trusselen mot den frie forhandlingsretten i Norge noensinne. Kun LO tilfredsstiller i dag myndighetenes krav for å bli godkjent som forhandlingspart. Det er kanskje ikke så rart, da det er LO-Regjeringen og NHO som står bak og har laget forslaget. Statsgodkjente fagforeninger trodde vi hørte hjemme litt lengre øst, før muren falt. Dette er et forsøk på å kneble den frie forhandlingsretten. Dette er innføring av lønnsdiktatur. Dette er å sette arbeidstakers rettigheter tilbake til tiden rundt Martin Thranmel, og det er en arbeiderpartiregjering som er pådriver i dette arbeidet. Forslaget passer LO, Regjeringen og NHO. Alle andre blir tapere. Dette blir en fanesak for oss som vil bli høyt prioritert fremover.



TK-formann Kjell Paulsen mottar representantskapets hyllest for lang og trofast tjeneste i NFO.

Obligatorisk legesjekk for flyteknikere

Dette blir et myndighetskrav for alle flyteknikere i Europa. Det snakkes om en årlig kontroll. I Norge kommer det en AIC i april som hjemler dette. Krav til helse for å kunne virke som flytekniker aktualiserer det arbeidet vi har lagt ned rundt «Loss of License»; en økonomisk sikkerhet hvis en skulle få sitt sertifikat inndratt på grunn av helsemessige årsaker. Dette blir en viktig sak for oss.

Lavere pensjonsalder for skiftgående personell

En spørreundersøkelse er sendt ut til alle flyteknikere for å kartlegge medlemmenes mening om hvordan pensjonsspørsmål skal prioriteres fremover. Det ble reist krav ved årets tariffforhandlinger. En oppfølging vil komme i minitariffen i år. Hvordan dette skal prioriteres avhenger av spørreundersøkelsen som er sendt ut.

NDT-personell som NFO medlemmer

Vårt tekniske utvalg har sett på denne saken. NDT-personell kategori II fyller kravene til medlemsskap i dag. Det er et ønske fra NDT personell i flere av selskapene om å få organisere seg i NFO. Det vil bli jobbet videre med saken.



Representantskapsmøtet ble kyndig ledet av formann Rolf Dybwad.



Billedetekst mangler, kommer kanskje senere.

Sola-konferansen 1997

NFO er invitert som foredragsholder og deltager i paneldebatt under konferansen. Vi har sagt ja og en engere gruppe vil bli nedsatt for å gjøre en jobb på dette. Temaer som flysikkerhet og deregulering, fri konkurranse, outsourcing av arbeid etc. er aktuelle temaer.

NFO på Internett

Det ble avsatt midler til å anskaffe nytt datautstyr og til å få koblet NFO opp på nettet med egen hjemmeside. Vi ser at andre foreninger og myndigheter har gjort dette allerede. Avd. SAS har koblet seg opp. Det har også SFF, AEI, FAA, norske og svenske LV med fler gjort. Bruken av Internett vil bare øke i tiden fremover. I førsteomgang vil NFO bruke Internett til å markedsføre seg og fremme våre synspunkter. På sikt vil e-mail lette vår interne kommunikasjon. Det var utarbeidet en kostnadsanalyse med flere alternativer. Vi valgte en midt på treet løsning. To mann har fått oppgaven med å få dette opp å stå.

Forholdet til AEI

Det har vært en del frustrasjon å spore i NFO rundt driften og styringen i AEI. Vi har et problem ved at vår AEI President ikke vil delegere myndighet ut til

komiteene. Han vil sitte og kontrollere og styre alt selv. Under AEI kongressen i Australia fremmet Norsk Helikopteransattes Forening (NHF) et forslag som ville gi utvalgene større fullmakter. Dette ble avvist av Presidenten, begrunnet med at forslaget var kommet inn for sent. Noe det ikke var. Dermed tok det fyr i den norske leiren. Et skarpt brev ble gjennomgått og vedtatt sendt til AEI Executive Board, hvor vi listet opp en rekke problemområder som AEI må få orden på. Hvis ikke dette blir ryddet opp i, vil vi vurdere vårt videre medlemskap i AEI.

Økonomi

Vår økonomi er tilfredsstillende. Det ble funnet plass i budsjettet til både etablering på Internett, samt en sekkepost til utgifter vi forventer i forbindelse med vårt engasjement i UFF. Det forelå ingen forslag til kontingentheving til Sentralstyret. Kontingenten forblir derved uforandret.

Valg

NFO Sentralstyret består av formann, nestformann, organisasjonssekretær, teknisk sekretær, kasserer og INFO-redaktør. Disse velges på Årsmøtet. Ny teknisk sekretær ble Gunnar Johnsen fra Widerøe. Arild Høiseth fra SAS, som hadde dette vervet gikk inn som leder for Teknisk

Utvalg. En liten rokkering m.a.o.

Resten av Sentralstyret utgjøres av valgte representanter fra de forskjellige avdelingene, samt lederne i våre utvalg. Totalt 22 personer.

Konstituering

Her ble det gjort en del forandringer. Kjell Paulsen takket av etter å ha ledet Tariff Komiteen i en mannsalder. Det er utrolig mange arbeidstimer Kjell har lagt ned i foreningsarbeidet til det beste for oss alle. Hans innsats ble behørig kommentert og takket for. Vi mister her en ener i tariff-sammenheng. Kjenner jeg Kjell rett, så vil vi nok kunne dra veksler på hans kunnskaper hvis det skulle knipe. Selv ønsker han nå å bruke mere tid på sitt engasjement i UFF. Ny formann i Tariff Komiteen (TK) ble Heine Richardsen, tidligere formann i NFO avd. SAS. Han er godt kjent og er en veteran og tungvekt i tariffspørsmål.

I Studieutvalget (SU) ble Torstein Vikøren gjenvalgt som leder, mens Arild Helseth ble valgt inn som ny formann i Teknisk Utvalg (TU). Som leder for Støttekassen ble det gjenvalg på Georg Cvijanovic.

Knut Grønscar



Synspunkter på AEI, samt siste nytt vedrørende JAR's

Som dere kanskje husker fra Arild Helseths (tidligere Teknisk sekretær) sin rapport i siste INFO vedrørende AEI's årsmøte i Sydney i fjor, så er NFO lite tilfredse med måten AEI drives på. Dette, samt at det har forekommet en del ureglementert innblanding i mitt arbeid som leder for AEI sitt tekniske utvalg (ATAC), har resultert i at NFO's Teknisk Utvalg (TU) har bestemt at NFO med sin delegat, Svein Hansen, ikke lenger skal delta i ATAC. Dette synes jeg er beklagelig, da det betyr at NFO ikke lenger kan kommentere de nye JAR utkastene gjennom AEI og AEI sin representant i JAA Maintenance Committee. Dette bekymrer meg.

Det er svært viktig at NFO har en mulighet til å kommentere JAA sine utkast så tidlig som mulig, for å oppnå det

beste resultatet. Den beste måten å gjøre dette på er gjennom AEI. Vi har gjennom AEI's representant i JAA Maintenance Committee/Board, direkte innflytelse på det som kommer fra JAA som offisielle utkast. Det er tross alt vanskeligere å få forandret de offisielle utkastene i etterkant, enn å være med på å påvirke disse før de kommer ut.

Når NFO har valgt å ikke bruke muligheten vår gjennom AEI til å påvirke utviklingen, har vi to andre alternativer:

1. **Indirekte** gjennom det norske, danske og svenske luftfartsverket.
2. Å gå direkte til JAA gjennom de **offisielle høringsutkast (NPA)** fra JAA.

Alternativ 1 har etter min mening og erfaring liten effekt, siden man prøver å utøve innflytelse gjennom andre organisasjoner, men dette vil skje på et forholdsvis tidlig tidspunkt i behandlingsprosessen.

Alternativ 2 har større effekt, men dette vil skje på det siste tidspunktet i prosessen. Våre kommentarer vil her bli tatt i betraktning og sammenlignet med andres - og resultatet blir ikke nødvendigvis slik man hadde ønsket. **Det beste vil nok være å kommentere direkte gjennom AEI.**

Nå vil du kanskje spørre: – Er våre synspunkter så viktige, og har vi egentlig noen muligheter til å påvirke prosessen? Mitt svar er: – **Ja, uten tvil!** Det vi holder på med her er nemlig å utforme vår egen og neste generasjon flyteknikers fremtid,



NES KOMMUNE

2150 ÅRNES

- Netto tomtepriser fra kr. 80.000-150.000
- Tomtestørrelser fra 750 kvm til 2500 kvm
- Barnehager og barnepark
- Elleve barneskoler m/gode skolefritidsordninger
- To ungdomsskoler
- Fritidsklubber
- Fantastisk natur med merkede løyper, vinter og sommer
- Ridehall, Idrettshall, 18 hulls Golfbane, Barne- og ungdomsteater, aktive lag og organisasjoner

Ta kontakt hvis du ønsker mere informasjon om

Nes Kommune

tlf. 63 90 06 11 fax 63 90 06 95



våre lønnsbetingelser som skal stå i forhold til det ansvaret vi tar på oss hver gang vi kvitterer for en Airworthiness Release, og ikke minst fremtidens fly-sikkerhet. Det er ikke lite bare det!!!

Gjennom AEI har vi oppnådd en rekke resultater som vi umulig hadde fått til uten dem. Her følger noen eksempler:

1. Vi har fått Continuation Training (Brush up) som krav inkludert i JAR 145.
2. Vi har fått NDT-kompetansekrav inkludert i JAR-145 som en spesiell tjeneste.
3. JAR 147 (krav til godkjent opplæringsinstitutter) introdusert.
4. Vi har oppnådd å få vektgrensen for Type-sertifikat redusert fra 5700 kg til 2700 kg.
5. Vi har fått aksept fra JAA for opprettelse av en sentral databank med eksamensspørsmål for «basic» license, som skal brukes felles for alle JAA land.
6. Etter initiativ fra AEI, ble det enighet mellom flyselskapene (AEA) og AEI om hvordan man skulle sertifisere flyteknikere. Her er det viktig å vite at partene sto langt fra hverandre og hadde vært uenige i lang tid.
7. Fått JAA til å forslå utsendelse av permanent kvalifiseringsdokument etter fullført «basic» kurs, kalt (Basic) License, som deretter kan bli utvidet med flytypegodkjenninger etter fullførte typekurser. Dette er tilnærmet slik det er i dag. Opprinnelig lå det an til kun å bli en selskaps autorisasjon. En «*company license*».
8. JAA har trukket tilbake sitt forslag som ga mulighet for ikke-sertifiserte personer til å utstede Airworthiness Release i visse tilfeller, etter at AEI hadde utøvet press.
9. Endelig har JAA gitt delvis etter når det gjelder vårt krav om at personer som skal ha lederstillinger (supervisors) i tungt vedlikehold må

ha godkjent opplæring inkludert flytypesertifikat på typen. Dette har sittet langt inne og har krevet stor innsats fra AEI sin side.

10. Vi har krevet og fått introdusert en maksimumsgrense for antall elever pr. instruktør/klasse lokale.
11. Vi har også fått utvidet antall timer for «Basic» fagene.

En ting er sikkert: Hvis ikke vi utøver maksimal innflytelse nå, så vil andre gjøre det. Dette er flyselskapene, våre arbeidsgivere. De er interessert i at driften skal være billigst mulig, men innenfor myndighetenes kvalitetskrav. Den mest optimale måte å gjøre dette på, er ved å sinke prosessen eller påvirke nivået på kravene mest mulig.

De vil også søke å få lønnsutgiftene mest mulig ned ved å benytte seg av «lavt kvalifisert arbeidskraft» til vedlikehold av flyene. Det er derfor viktig at vi bruker vår innflytelse til å motvirke denne utviklingen. Ved å sikre en høy standard på vedlikeholds-, opplærings- og sertifiseringskravene, vil vi unngå at det blir ansatt personell med dårlige kvalifikasjoner. Se hva som for tiden foregår i British Airways. Her går ledelsen hardt ut med innsparelser etc. på teknisk. Hvis vi ikke gjør noe nå vil vårt yrke stå i fare for å bli utvannet. Det er hverken flysikkerheten eller flyteknikerne tjent med. Dette er viktige grunner til å fortsette samarbeidet med AEI en god stund fremover.

Pieter Doyer

Medlem i TU, NFO og formann i AEI's tekniske komite, ATAC.

Siste nytt vedrørende JAR's

JAA har nå sendt sine offisielle høringsutkast (Notice of Proposed Amendment = NPA) 66-0 & 147-0 til trykkeriet, og tar sikte på å få dem ut i februar.

JAR 66-0 omhandler opplæringsfagene (Basic) samt sertifiseringskravene for flyteknikere. JAR 147 beskriver kravene som opplæringsinstitusjonene (skolene) må fylle for å bli godkjent av JAA.

Begge to blir sannsynligvis de siste utkastene. Dette er imidlertid litt avhengig av hvor mange kommentarer som kommer inn. Det er meget viktig at de blir studert nøye, og at kommentarene blir sendt inn før fristen går ut. Dette er ventelig i mai måned.

Når det gjelder JAR 66 Appendix 1, som omhandler kravene til «Basic»-fag, og JAR 147, er det viktig at instruktørene i det offentlige og kommersielle under-visningssystemet kommer på banen og sender inn sine kommentarer via AEI, direkte eller via LV. På denne måten unngår man at vi senere må slite med to JAR's som er vanskelig å etterkomme.

NPA 145-6X er utgitt internt og foreløpig tilbaketrukket. Dette er også et interessant dokument for oss flyteknikere.

JAR OPS (regelverk for flyoperatører) trer i kraft 1. april 1998. Denne gjelder for flytyper over 10 tonn eller for fly som tar mer enn 20 passasjerer. For flytyper som er mindre og helikoptere gjelder en senere dato.

Det siste som vi i NFO/TU har fått tak i, er et internt utkast: JAR M (Maintenance), som dekker omtrent det samme som BSL 3-2. Den er ventet til behandling som JAA dokument til våren. Dette er interessant lesning; spesielt paragrafen som omhandler Human Factors!

Det er kort og godt mye å henge fingrene i dette året!

Pieter Doyer

Medlem i TU, NFO og formann i AEI's tekniske komite, ATAC.

ARBEIDE PÅ GARDERMOEN??



sparebanken
NOR
EiendomsSenter
NORGES LEDENDE MEGLERFORETNING

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

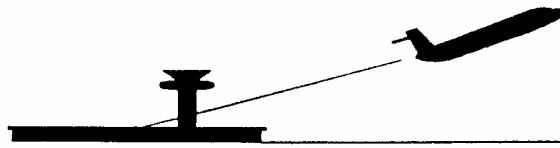


- * Deres leverandør av hotelltjenester
- * Ny, større og moderne konferansesal
- * Solakonferansen arrangeres hos oss hvert år
- * Førsteklasses mat og service

Quality Airport Hotel
Stavanger



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



SOLAKONFERANSEN 1997

Skandinavisk luftfartskonferanse med tema:

Deregulering og sikkerhet - Ny teknologi, et fremskritt eller en trussel? - Tilsynsmyndigheten innenfor luftfart - Flyfrakt og sikkerhet - Gransking og etterforskning av luftfartsulykker.

*Quality Airport Hotel Stavanger
Stavanger Lufthavn Sola
12. - 14. mai 1997*

Spennende og utfordrende tider innenfor luftfarten

Årets Solakonferanse er den 11. i rekken siden oppstart i 1987. Konferansen har i alle disse årene hatt som målsetting å fokusere på tiltak som kan bidra til bedring av sikkerheten innenfor luftfarten.

Dagens og fremtidens utvikling innenfor luftfart er både spennende og utfordrende, men også med skjerpene krav til lønnsomhet i et økende konkurransemarked.

Det er i denne situasjon årets konferanse vil rette søkelyset på kravene til sikkerhet og kvalitet - også i forhold til ny teknologi, markedsinteresser og menneskelige begrensninger.

Styringskomiteen har også denne gang fått med seg dyktige og innsiktsfulle forelesere fra inn- og utland. Vi har samtidig lagt vekt på å få med som innledere representanter fra operatører og brukere "som føler hvor skoen trykker".

Vi har denne gang redusert antall hovedtemaer og avsatt mere tid til åpen debatt. Hvilket skulle gi deltakerne en fin anledning til å fremme synspunkter og forslag.

Konferansens hovedtemaer:

- Deregulering - allianser - lavprisoperatører - sikkerhet.
- Ny teknologi - et fremskritt eller en trussel?
- Tilsynsmyndigheten innenfor luftfarten.
- Flyfrakt og sikkerhet.
- Gransking og etterforskning av luftfartsulykker.

Det sosiale samvær hører med

Som vanlig legger Styringskomiteen stor vekt på å skape et godt sosialt miljø omkring konferansen. Det er derfor vårt ønske at så mange som mulig av forelesere og deltakere blir med på både "Get-together party" og middagen. Begge disse arrangementer inngår i deltakeravgiften.

Årets utflukt/besøk går til Statoil på Forus hvor det blir gitt en orientering med etterfølgende sosialt samvær.

Quality Airport Hotel tilbyr nå en større og romsligere konferansesal og selvfølgelig den samme gode mat og service som tidligere år.

Velkommen til Solakonferansen 1997!

Nærmere opplysninger og detaljert program ved henvendelse til sekretariatet.

Telefon: 51 65 80 00 eller 51 65 66 00. - Fax: 51 65 81 01 eller 51 65 62 15.

Pensjonsalderen

Jeg vil knytte noen bemerkninger til to artikler i **INFO**. Den første i nr. 1-96 skrevet av Halvar Stensen, Braathens SAFE, Værnes. Jeg kjenner meg igjen i dette. Det er som om jeg skulle ha skrevet det selv.

SAS sendte i 1994 ut et tilbud til alle ansatte om førtidspensjon fra fylte 60 år. Alle som søkte ville bli innkalt til en samtale med personalavdelingen. Jeg søkte optimistisk – og jeg ble svært skuffet da jeg fikk beskjed om at jeg ikke behøvde å reise til Oslo for samtale. Av en eller annen grunn ville ingen søkere fra Teknisk avdeling få sin søknad innvilget. Jeg skrev da et brev til personalavdelingen, hvor jeg forklarte hvorfor jeg hadde søkt. Her påpekte jeg ulempene med skiftarbeide generelt, samt min egen situasjon med 30 års skiftarbeid på 70 grader nord, utendørs året rundt i skiftende vær. Alltid alene på vakt. Og på kvelds-/nattskift er teknikeren oftest helt alene på

etter at alle andre er gått for dagen. Ingen ønskesituasjon hvis noe skulle skje.

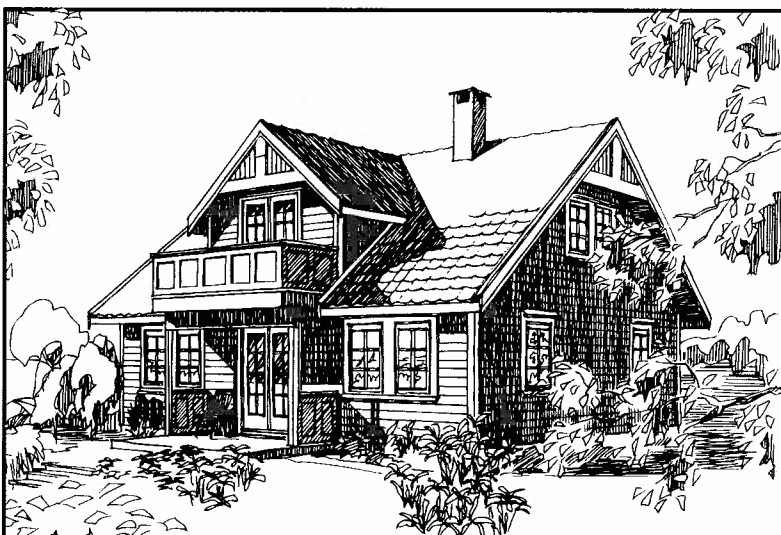
Det er ingen mulighet til nedtrapping i form av f.eks. andre arbeidsoppgaver. Ergo kunne jeg regne med å se meg selv som 67-åring en novembermorgen i arbeid med å fjerne sne som har lagt seg på en MD80 i løpet av natten. Den tanken likte jeg ikke. Derfor søkte jeg om førtidspensjon, og jeg må villig innrømme at jeg fant grunn til å misunne de som fikk benytte seg av tilbudet; eksempelvis innearbeidende trafikkansatte som har hatt anledning til å «trappe ned» de siste årene forut ved å unngå de mest krevende og ansvarsfulle oppgavene. De er jo alltid flere på jobb samtidig, mens det aller siste en flytekniker på linjestasjonen må gjøre før han tar av seg kjeledressen, er å signere i flyets logg.

Jeg håpet imidlertid at mitt brev til personalavdelingen ville få noen til å

tenke; både i SAS og i NFO. Er ikke flyteknikerne en av de hardest belastede faggruppene innen flybransjen? Det skulle for lengst vært gjort noe for å få satt ned pensjonsalderen vår. Som H.S. sier: «NFO har arbeidet mye i mange sammenhenger for fremtiden og de kommende teknikere». Det stemmer nok. Se f.eks. hvilke saker vi har streiket og aksjonert for. Vi vil uten tvil oppnå goodwill hvis vi satte vår helse foran høyere inntekt. Derfor er lederartikkelen i **INFO** nr. 4/96 et lite lyspunkt: Lavere pensjonsalder ser ut til å bli NFO's neste satsningsområde. Ja, det vil vel tvinge seg frem etterhvert som fler og fler i NFO blir eldre. Lykke til!

I mellomtiden går årene. Dermed er ikke 60 års pensjonsalder lenger aktuelt for mitt vedkommende...

Frithjof Heitmann
SAS Alta



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

Visitors from The North

Each year two airplanes come South to Seattle for a C-Check visit. Although 737-200 C-Checks are common for the Seattle C-Check line these two airplanes are quite unique. For starters both airplanes are named Norwegian Viking Kings. Aircraft N733AR is named after Olav Kyrre who ruled Norway around 1076AD and N736BP is named after King Harald Hardrade. Both of these airplanes are owned by Braathens S.A.F.E of Norway, which sets them apart from the rest of the check aircraft.

Who is Braathens S.A.F.E? Braathens S.A.F.E is a privately held airline owned by the Braathens family. Grandfather Ludvig G. Braathen founded the airline in 1946 and began flying to far away destinations like South-America and the Far East, which is how the airline came about its last name S.A.F.E, which stands for South-American & Far East. In 1987 Braathens S.A.F.E was the launch customer for the Boeing 737-500 with an initial order for 25 airplanes. Currently Braathens fleet is comprised of two 737-200, seven 737-400, seventeen 737-500 with it's major focus today being the short haul European market. In addition to the two airplanes, which it leases to Arco and B.P. they also have three 737-500's airplanes on long term lease in China. Today Braathens S.A.F.E employs over 2,900 people system wide. Their corporate headquarters is located in Oslo and their maintenance overhaul facility is located in Stavanger, Norway.

When Alaska Airlines made the decision to retire our 727 fleet, Arco and B.P. had to look at several options. They could find other 727's and contract with a 727 operator to perform their maintenance or they could switch to 737's and continue their contractual relationship with Alaska Airlines. The two oil companies' final decision was to switch to 737-200's. Arco and B.P. then searched the global marketplace for two late model 737-200's and after an exhaustive search they entered into a lease on two 737-205 models from Braathens S.A.F.E. Both airplanes were provisioned with Gravel Equipment Modifications, TCAS/MOD-S, DFDR, Interior Standardization and Paint. During the major maintenance transition visit both Arco and Alaska Airlines had technical maintenance representatives on site for the duration of the checks.

Now the airplanes are owned by Braathens, operated by Arco and B.P. and maintained by Alaska Airlines. Arco and B.P. would normally be classified as a FAR 125 operation due to the transport category of aircraft that they operate, but Arco and B.P. have received an exemption from the FAA in Washington D.C. and a deviation from the local Anchorage office, which allows them to operate under FAR part 91. The Oil Companies are only allowed to operate under Part 91 provided that their airplanes are maintained on a Continuous Airworthiness Maintenance Program (C.A.M.P.). Alaska Airlines is an FAR 121 operator with an established C.A.M.P. in place allowing us to maintain

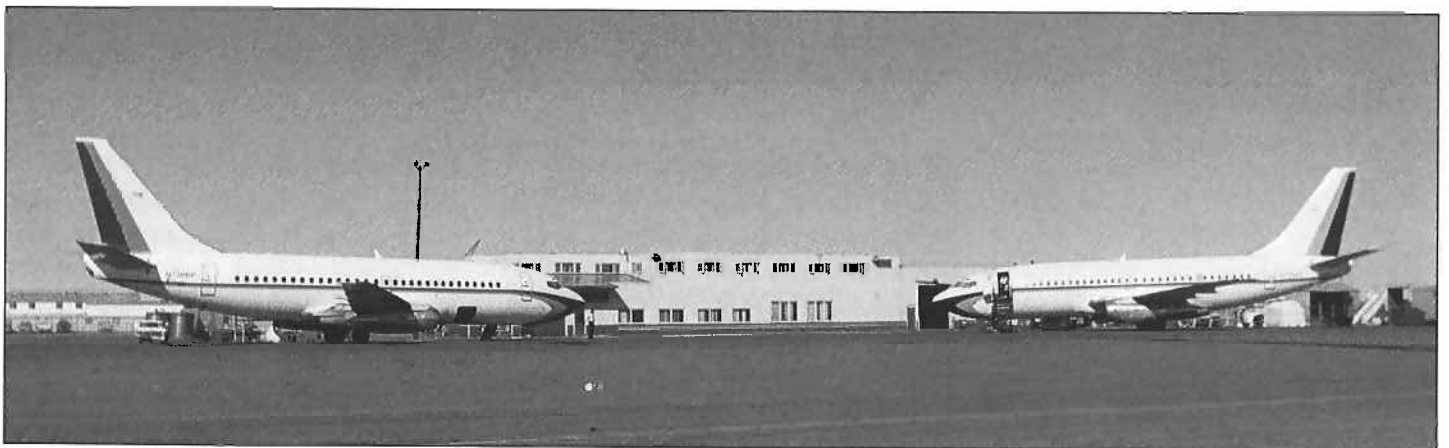
their airplanes under contract. Further, two FAA regulations prohibit Arco and B.P. from operating their airplanes in the lower contiguous 48 states except for the explicit purposes of required maintenance visits.

Arco and B.P. have one of the most interesting and demanding aviation operations in the world. They currently make over 16 gravel runway landings each week between Kuparuk and Prudhoe, in some of the most adverse weather conditions imaginable. The primary function of their operation is to transport their employee's and contractors from Anchorage and Fairbanks to Kuparuk, and Prudhoe oil fields. Typically their employee's will work either one or two weeks on with the same number of corresponding number of days off.

Currently Alaska Airlines involvement with Arco and B.P. is not just limited to C-Checks, CPC Checks and Line Maintenance support. We also provide ground handling, baggage handling and x-ray screening services. Alaska also coordinates the fuel and catering needs of their operation.

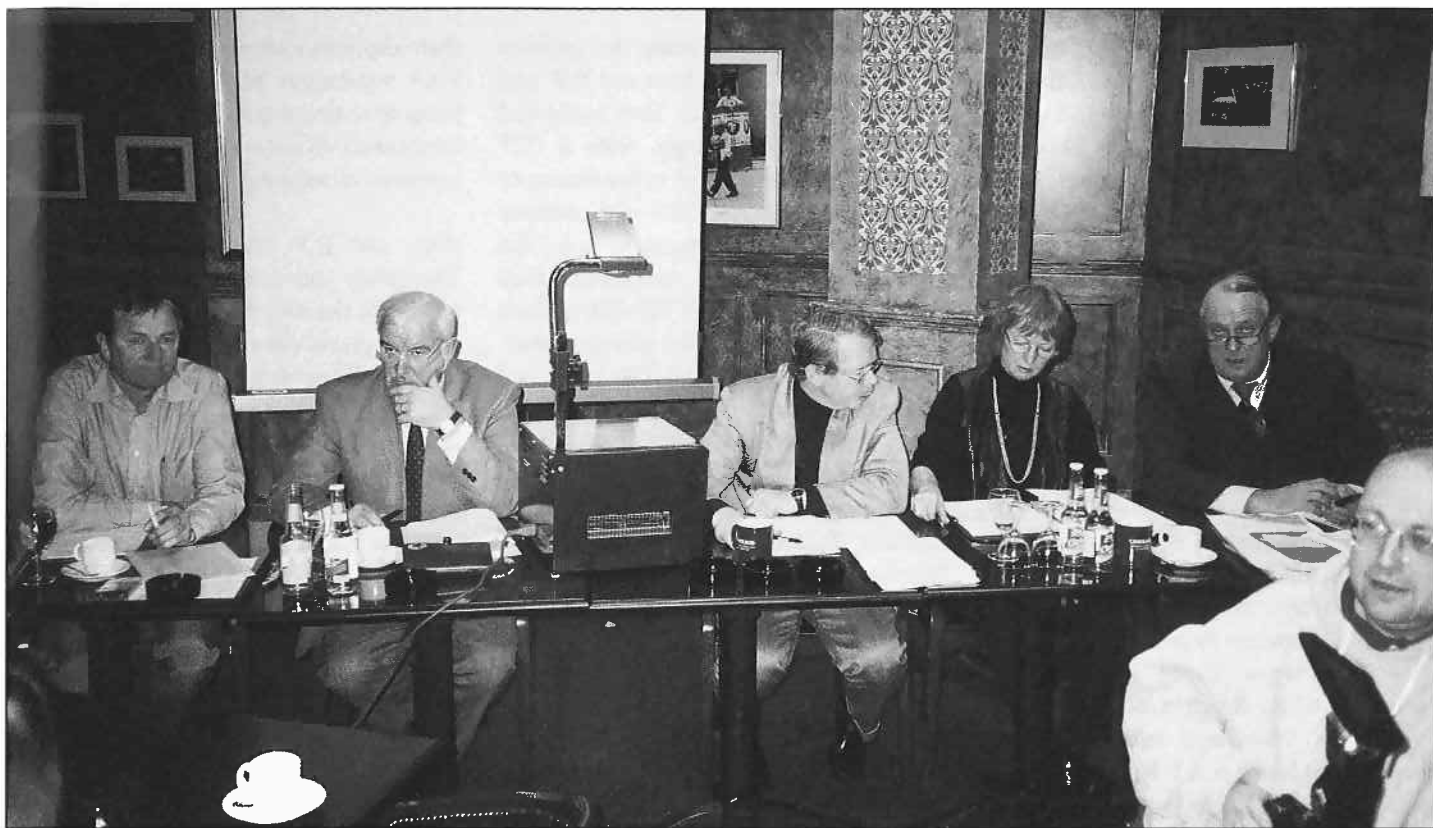
There are many interesting aspects regarding our customers to the North, far more than I can cover in one article. I hope the information in this article was of some interest and helps to provide everyone with a better understanding of who our customer is and the unique relationship we share.

Submitted by Greg Parsons
Seattle Maintenance Planning



Gamle Braathen Boeing'er gjør god nytte for seg i Alaska.

UFF-pressekonferanse 3. mars



UFF sitt pressepanel.

Uavhengige Fagforeningers Forum (UFF) avholdt presskonferanse i Tostrupkjelleren 3. mars i år. Tema på pressekonferansen var selvfølgelig Arbeidsrettsrådets (NHO-LO-Regjeringen) sin innstilling til ny Arbeidstvistlov. Et lovforslag som hvis det går igjennom i Stortinget vil få store konsekvenser for NFO som fagforening. Derfor har vi også engasjert oss i arbeidet mot lovforslaget. NFO stilte med 4 representanter på konferansen. Vi hilste også på representanter fra Norsk Flygerforbund og Norsk Kabinforening.

Høringsfrist 15. april

Arbeidstvistloven er i disse dager ute på høring. Tidsfristen for innleveringer på høringsrunden er satt til 15. april. UFF hadde fått laget en meget grundig juridisk vurdering rundt lovligheten i det forslaget Arbeidsrettsrådet har fremmet. Konklusjonen er at forslaget klart strider imot anerkjente internasjonale konvensjoner for menneskerettigheter. Norge har forpliktet seg til å følge disse konvensjonene både gjennom FN og ILO. Det er et paradoks at

vi i Norge, som betrakter oss som demokratiets høyborg, nå forsøker å innføre en lov som mangler sidestykke i en demokratisk verden. Norge har allerede i dag en streng regulering av fagforeningsvirksomhet. Tvungen lønnsnemnd finnes ikke andre steder enn i Norge. Vi har et lovverk som regulerer bruk av arbeidskamp og forpliktende fredsperioder. Dette fungerer godt i dag. Hvorfor skal arbeidstakerne knebles ytterligere? Sogar ligger det i det nye forslaget at Riksmeklingsmannen skal kunne påtvinge alle fredsplikt, unntatt LO, som er den eneste fagforening som tilfredsstiller kriteriene for å bli godkjent som forhandlingspart i dag.

Hvorfor ny lov?

I følge NHO og Regjeringen er det alt for mange streiker i Norge. Dette går ut over vår konkurranseevne. Fakta er at det streikes mindre i Norge, en ellers rundt om i Europa. En undersøkelse gjort av DeFacto, viser dette.

Sannheten er nok heller at den norske Regjeringen er lei av å bli dømt for brudd

på menneskerettighetene ved bruk av tvungen lønnsnemnd. Ordningen med tvungen lønnsnemnd strider imot menneskerettighetene. 5 ganger har Norge blitt dømt for dette. Tonen har blitt krassere og krassere i hver fordømmelse. Den norske regjering er verdensmestere i å kritisere andre land for brudd på menneskerettigheter. Samtidig ønsker man å kneble store deler av sine egne arbeidstagere igjennom en udemokratisk lov. Dette er å vise ringakt for store deler av landets befolkning. Hvis loven mister respekten for individet, vil individet miste respekten for loven.

Endringer for arbeidsgiveren?

Det er ikke foreslått endringer eller innskjerper for arbeidsgiversiden. Innskjerperne gjelder kun for arbeidstakerne. Hermod Skånland hadde i en kronikk i Aftenposten nylig den konklusjon at den nye loven vil styrke arbeidsgiversiden og gi myndighetene sterkere styring i kommende tariffoppgjør. Et gode for landet (og NHO red. anm.).

Litt historikk

Da loven ble revidert sist i 1935, gikk arbeiderbevegelsen sterkt imot dette. Det gjorde også Arbeiderpartiet. Johan Nygaardsvold kom med følgende uttalelse sitat: «Arbeidstvistloven er en lov i fascistisk retning ala Hitler og Mussolini, for derved å få innrangert arbeidernes økonomiske organisasjoner under seg, slik at de blir uten nogen som helst betydning for arbeiderne i deres økonomiske kamp» sitat slutt. Den gang sto Martin Tranmæl utenfor Stortinget og angrep loven i voldsomme ordelag med 50.000 demonstrerende arbeidere i ryggen. Da var det Venstre som satt med regjeringsmakten. I dag foreslår Arbeiderpartiet med LO og NHO hånd i hånd, en ytterligere innskjerping. Hva er det som skjer? For ordens skyld kan nevnes at før loven ble hetende Arbeidstvisteloven, så het den Tukthusloven av 1927.

Hva mener de store?

Innad i LO er det sterke krefter som jobber imot forslaget. AF, som en av de andre store Hovedorganisasjonene, går også imot forslaget til ny Arbeidstvistelov. Flere av AF's medlemsorganisasjoner truer med å bryte ut hvis loven blir gjennomført. De vil ikke finne seg i at streikeretten skal toppstyres. Dvs. at medlemsorganisasjonene må søke AF om godkjenning for å få lov til å gå til arbeidskamp. Man kan ikke selv bestemme over streikeretten. Vi kjenner ikke YS sin innstilling. YS-organisasjonene vil komme i det samme uføret som AF-vedrørende bruk av streikeretten. Dvs. det må søkes om å få lov til å bruke den. Det krever endringer i YS sine nåværende lover og vedtekter.

Arbeidsrettsrådets sammensetning er udemokratisk

Den eneste arbeidstakerorganisasjonen som er representert i Arbeidsrettsrådet er LO. De har klart særinteresser og har utnyttet sin posisjon til å styrke sin stilling, på bekostning av alle de andre. LO har 570.000 yrkesaktive medlemmer. YS og AF 480.000. I en så kontroversiell innstilling burde flere arbeidstakerorganisasjoner fått være med.

Hva skjer om loven går igjennom i Stortinget?



Pressekonferanse i Tostrupkjelleren.

Hvis loven skulle gå igjennom i Stortinget, vil den utvilsomt være spiren til en omfattende politisk kamp. Loven er rett og slett ikke til å leve med. I dag er det bare Arbeiderpartiet som sier at de går inn for den nye loven. RV – og SV har sagt at de vil gå imot. Senterpartiet, sier de kommer til å gå imot. De andre har enda ikke tatt stilling.

Hva gjør NFO?

NFO har satt en engere gruppe i sving på Knut

dette. Det er satt av egne midler i budsjettet til UFF arbeid. Et kurs for tillitsvalgte har allerede blitt kjørt. Vi har vår innstilling til høringsrunden klar. Høsten 1997 er det Stortingsvalg. Saken er svært ømtålig og det vil være en oppgave å få saken opp i lyset før årets Stortingsvalg. Målsettingen er at lovforslaget enten trekkes eller stemmes ned på Stortinget.



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

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

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



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

BU-Nytt

Vi er nå godt i gang med året 1997. Jeg ser for meg ved inngangen til alle nye år at dette året skal bli roligere enn det forrige. Det har til nå helst gitt motsatt følelse når året er slutt.

1996 sluttet hos oss litt ampert, da det ble gjort innstilling om å legge ned det tunge vedlikeholdet av CFM-motorene. Dette har ført til mye møtevirksomhet og ekstremt med innsats fra enkelte personer. Her står de som var med i de ansattes ekspertgruppe, PROMO, i en særstilling. De klarte ved hjelp av rapporten sin å snu en negativ innstilling til et positivt vedtak. All honnør til disse, og styret som stolte på PROMO. Også honnør til Verkstedklubben og Foreningen for ledelse og teknikk for at de organiserte dette.

Ellers går vi fremover med oppbrettede armer og ny innsats. På Sola står fly i kø for vedlikehold. På Fornebu er diskusjonen i gang rundt arbeidstidsendringer i forbindelse med fusjon med GEN. Her foregår det mange heftige debatter, og la oss regne med at vi får til noe som både de ansatte og selskapet kan leve med.

I forbindelse med stasjon Fornebu har det alltid vært vanskelig. Området kan nevnes som en veldig travel stasjon, mye fremmedhandling, mange folk, trangt og andre mer eller mindre viktige saker. Dette igjen fører til at det er vanskelig å være tillitsvalgt for stasjonen. Fusjonen med GEN gjør det heller ikke lett, spesielt når man ikke får frem hva NSB vil ta seg betalt. Her må vi prøve å passe oss. Det blir ikke lettere å få personer til å ta verv hvis man ikke støtter opp og viser tillit. Det gjør det heller ikke lettere at det er vanskelig for tillitsvalgte å få ut informasjon ved hjelp av f. eks. medlemsmøter, når kun deler av skiftet som er på jobb møter opp. Et stort lysglimt må sies å være den arbeidsmiljørapporten som ble laget av personellet. Den må stå som et skoleeksempel på miljørapport.

I Bergen går det også for seg. Her kommer og går flyene jevnt og trutt. Man er mye alene, og det blir fort springing for å få endene til å møtes.



Braathens markerer 1000-års jubileet for Trondheim by.

Ved Værnes er det aldri noe problem, som vi får høre om i alle fall. Det har sikkert litt å gjøre med at vi er tungt representert med tillitsmenn både i sentrale og lokale verv. Kanskje dette er en sak å få til på Fornebu også?

I Bodø har vi ikke teknikere stasjonert, men tidligere har vi hatt noen stuere som har vært ivrige i tjenesten. Dette problemet ser nå ut til å være under kontroll.

Og i Tromsø spar de vel snø. Det meste ser ut til å gå bra her også.

Forøvrig er vi i gang med å få på plass noen punkter som står igjen etter oppgjøret i 1996. Jeg håper at dette lar seg ordne. Pensjonsdrøftelsene vi var enige om sentralt har vi et lite problem rundt!

Innleie av diverse kategorier personell er blitt stadig vanligere. Denne saken har vi noen ideer rundt, og vi er i gang med å få til et eller annet med firmaet. Dette er for så vidt et tøft tema; det viser seg at økonomien styrer det hele, og da spør selvfølgelig vi: Hvor går grensen?

Overtidsbruken i firmaet er også et område hvor vi har hatt store variasjoner i praksis. Spesielt da av avdelingssjefer. Det savnes også noen enkle retningslinjer for hvordan AML'en skal praktiseres. Vi ønsker her en nærmere dialog med de andre foreningene på huset.

Braathens SAFE har også nå som kjent gjort avtale om kjøp av 737-700. For oss på teknisk side er det forbundet med mer kursing og opplæring. Instruktørene går nok en hektisk periode i møte. Lykke til.

Vi håper at vi på teknisk blir tatt med på drøftelser vedrørende utstyret på de nye flyene. Dette har stort sett vært forbeholdt avionikk-ingeniørene og flygere ved tidligere anledninger. Vi mener det er en fordel for både firmaet og flyteknikerne at vi får bli med på dette arbeidet.

Til slutt kan nevnes at vi må bli flinkere til å rapportere skader og nesten-uhell. Dette er et stort tema som mange tar altfor lett på. Vi tillitsvalgte sitter i AMU og AU, og går gjennom slike tall. Det viser seg at hendelser vi har hørt om ikke er blitt rapportert videre. Verneombudene og kontaktpersonene må få dette opp å gå. Det ser ut til at vi får dette bedre til på tungt vedlikehold. Det har vel noe å gjøre med at personellet er nærmere de tillitsvalgte og administrasjonen.

Avslutningsvis håper jeg at vi får til den kontakten vi hadde tenkt med flygerforeningen.

Roger Handeland
NFO avd. Braathens SAFE

P.S. Jeg ønsker vår nye kvalitetssjef for hele selskapet, Roger Person, lykke til!

BU C-sjekk utført hos British Midland

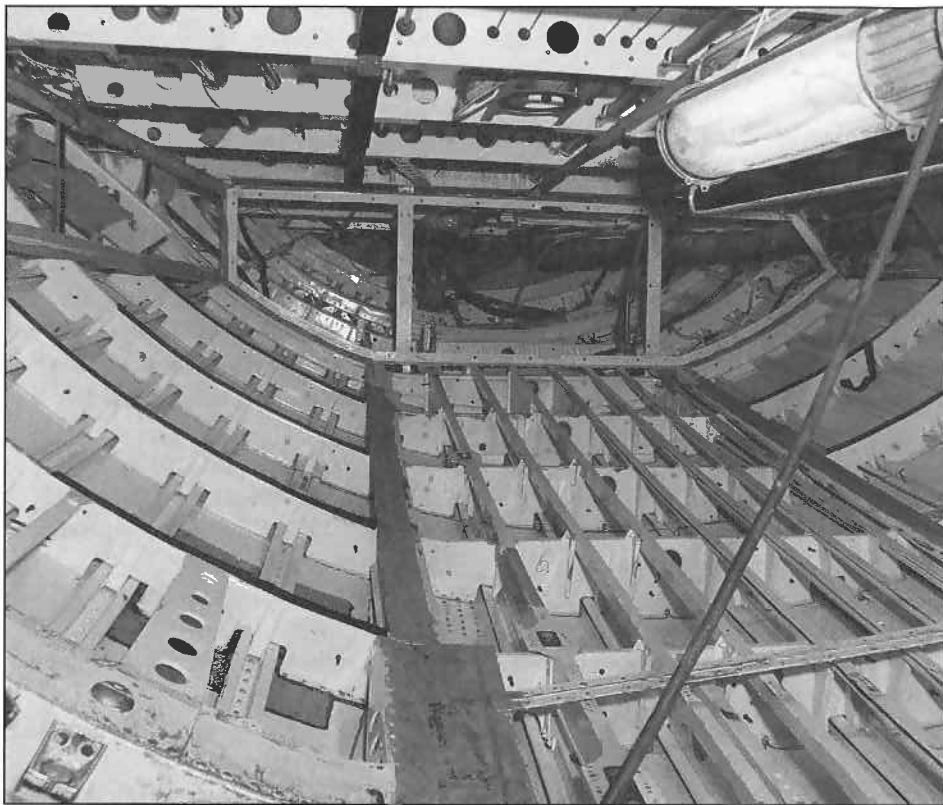
Med bakgrunn i kapasitetsproblemer ved Teknisk avdeling – Heavy Maintenance – ble det bestemt at ett fly, en B737-500, skulle sendes ut for sjekk. Etter en anbudsrunde ble British Midland (BM), East Midland Airport, Catle Donington, valgt. Dette er midtveis mellom Derby og Nottingham. Vårt hotell lå ca. 5 minutter fra arbeidsstedet. Det hadde bra standard og service, men med beliggenhet midt i et veikryss. Det nærmeste lille tettstedet var noen km unna.

BU var representert med en planleggingsingeniør fra TDR, en nyutklekket flytekniker og undertegnede. Dette var et team hvor arbeidsoppgavene ble fordelt slik at vi hele tiden hadde kontrollen over hvor langt prosessen var kommet, og hvor skoen trykket.

«Sjekk-pakken» var avtalt utført fra 2.12.96 til 10.12.96. Størrelsen på «pakken» var lik den vi utfører hjemme med unntak av cabinsetene og «sliding carpet aft cargo». BM hadde beregnet størrelsen til 3800 manhrs. Omtrent det samme fra BU. Flyet hadde gått ca. 4100 flt. hrs. og 5070 cycles siden forrige C-sjekk. BM hadde utført lite kundeoppdrag, men har god erfaring med B737.

Avreisen foregikk 1. desember ca. kl. 14.00 i snøføyke fra Sola med LN-BRH. Det ble en turbulent tur grunnet uværfront i Nordsjøen. Etter ankomst EMA startet BM på utvendig teknisk vask utendørs i svært surt vær. Dokksetting mandags morgen grunnet plassmangel og et par lite samarbeidsvillige Fokker 70/100 fly.

BM har et hangarbygg med kontorer fra 1946. Det er både trekkfullt, kaldt, mørkt og trist. Arbeidsmiljøet så ut til å ligge 15-20 år tilbake i tiden med hensyn til personvern og kjemikaliebruk. BM kjøper stort sett alle tjenester utenfor huset. Det er tilgjengelighet på det meste innenfor en radius på 2-3 timer med bil. Platejobber utførte de selv. BM jobbet normalt en 3-skiftsordning, hvorav nattskiftet består av



Lasterom etter at alle paneler er fjernet.

faste folk. Lørdag og søndag har de fri. Arbeidstiden er 37,5 timer i uken. I vårt tilfelle var det lagt opp til full jobb i 9 døgn. Alle var oppsatt på å få flyet ut i rett tid.

Det ble noen lange og kalde arbeidsdager på oss. Da var det godt å komme på hotellet om kvelden og kunne benytte svømmebassenget/boblebadet for å tine opp kroppen. Det ble kun plass til et kort kveldsbesøk til Derby og Nottingham. Været fristet heller ikke til mye utegåing; mye tåke og kun et par plussgrader.

Flyet ble overlevert oss den 10. desember på formiddagen. Etter finalesjekk av oss og en siste gjennomgang av papirene, ble kursen satt hjemover. Med en BM-mekaniker som «gissel» og et par små anmerkninger, kom vi tilbake til Sola. Etter tolklarering gikk flyet rett i hangaren for montering av cabinseter etc.

Oppsummering etter turen viste at til tross for det vi trodde var god planlegging, måtte vi få ettersendt minst 75 items. Vi

hadde problemer med å få visse ting til rett tid, likeså rett dokumentasjon på alt. Det siste var periodevis svært vanskelig. Alle har tydeligvis noe å rette på. Uten hjelp fra Dag og Geir hadde det nesten vært en umulighet å signere Maintenance Release i LMR. Prosjektet viser hvor godt og lett det er å jobbe når en har alt tilgjengelig innenfor egne vegger. Kvaliteten på arbeidet er vanskelig å bedømme, og vil vel vises ved neste korsvei. LN-BRH var ikke det verste flyet i så måte. Antall brukte timer er etter vår mening en god del høyere enn 3800 manhrs. Prisen er heller ikke lavere enn hos oss. Det viser igjen at våre påstander om den liggetid og timeforbruk vi opererer med ikke er høyere enn hva våre konkurrenter opererer med. Det er bare å bruke rette sammenligningsgrunnlag, og å huske på at vi har 2 til 3 ganger så mange flight cycles pr. C-sjekk intervall.

Alt i alt var det en nyttig seanse.

Jan Kr. Langebro



Flyvedlikehold i fremtiden?

I uke 8 fikk vi ved Teknisk divisjon, Sola, en 737-400 fra Asiana på D-sjekk. Flyet kom rett fra C-sjekk i Sør-Korea, og skulle ta D-sjekkpunkter og lakkering hos oss. Leasingfirmaet Babcock and Brown skal overlevere flyet til Virgin Express etterpå.

Det som er det essensielle er at flyet så ut som det skulle på C-sjekk, ikke at det akkurat hadde vært gjennom den. Her følger en liste over noen av feilene som ble funnet i løpet av de første dagene på inspeksjonen:

- Venstre understells uplock bearing var sprukket flere steder.
- Ekstrem sideveis slark i begge hovedunderstell (2 til 3 tommer).
- Opp- og ned-slark i begge hovedunderstell (0,25 tommer), så mye at sidestrut-innfestning i struktur hadde hammermerker.
- Ekstrem slark i flaps med lager på begge sider utslitt, sammen med utslitte pakninger.
- Løse bolter som hadde laget ovale hull.
- Balanserorskabel venstre ving innvendig korrodert, kunne se gjennom kabelaen.
- Balanserorskabel tension var på 70 lbs, og skulle ha vært 170 lbs. Boeing plombering var fremdeles på alle kabelstrekkfisker. Altså ikke rigget balanseror i henhold til Maintenance Manual på 9 år?
- Spoilerkabler var også lav på tension.
- Dype slipemerker oppå vingene (vinkelsliper?), ingen behandling med lakk eller primer. Et merke var over limit. Dette skulle i henhold til prosedyre vært umiddelbart informert til Boeing og med videre prosedyre fra Boeing.
- Korrosjon i fuelpaneler og åpninger.
- Ekstreme mengder med «hybelkaniner» i Electronic comp. og lower nose comp.
- Alle lager på hale (høyderor og sideror) utslitt.
- Bulk i skrogplater sparklet over, funnet utover limit.
- Sprekker i firewall og stiffner motor 2, feilmontering?
- Thrust reverser hengsler totalt utslitt.
- En god del korrosjon i begge cargo comp. også dårlig lining.
- Skraper i cargodoors over limit.
- Alle 4 dører utslitt.

- Anti collision lys totalhavarert. Glasset var helt.
- I tillegg var en kartong med underlagsdokumentasjon på strukturreparasjon ikke mulig å finne noe sted.

Her er altså et godt eksempel på «billig» flyvedlikehold.

Vi ser meget alvorlig på denne episoden og konsekvenser for flysikkerheten i Europa. Vi vet at konkurransen i Europa blir skjerpet, og hva blir følgene om andre sender sine fly til denne verdensdel? Vi ser det som en tilfeldighet at Braathens SAFE fikk dette oppdraget. Hva hadde skjedd om flyet hadde gått rett på rute mellom Stockholm og København?

De som tar inspeksjonen blir så satt under press. De skal jo kun ta D-sjekkpunktene. Da skal man jo ikke se dette andre, men man er da menneske med selvstendige meninger.

La oss håpe dette er en tankevekker for alle ledd i organisasjonene. LV er også kontaktet. Vi regner så med at flyet er nullstilt når det forlater Sola.

Roger Handeland



Soloppgang på Fornebu og klar til ny innsats.

Full fres i Widerøe!

Det virker på mange måter som om det er blitt skikkelig fart på Widerøe. Innfasingen av Dash-8 må sies å være vellykket utført. Norsk Air er fusjonert med Widerøe og deres teknikere er innmeldt hos oss. – Hjertelig velkommen! Kampen om konsesjonene på kortbanenettet er vunnet, og vi har tre år på oss til å forberede oss til neste anbudsrunde. Håper og tror at det skal lykkes selskapet å få flere føtter å stå på, slik at vi slipper presset ved at hele firmaet hvert tredje år står og faller på kortbanekonsesjonene. Det svirrer mange rykter om slike nye bein, men foreløpig er beina uten kjøtt (såvidt vi vet iallfall). Det er mange ting som gir grunn til optimisme. Det pågår mye bra arbeid som følge av en klimaanalyse som ble foretatt for en tid tilbake. Videre pågår et arbeid i Kvalitetsforum som er kalt «Prosjekt Flysikkerhet». Jeg hører nok en del hjertesukk og «hånflir» på grunn av tidligere resultatløse analyser og prosjekter. Dette er fullt forståelig, men nå virker det som det er muligheter for å oppnå resultater.

Styret i NFOWF har fått to nye medlemmer; Jens B. Valdal (formann) og Trond Grafsrønningen (styremedlem og TU-representant). Vi vil takke avtrop-



Klar til uttaving etter større ettersyn i hangaren i Bodø.

pende formann Knut Fløtten for lang og tro tjeneste. Styremedlem Petter Abelsen og senere Reidar Carlsen skal også ha takk for fin innsats. Håper det nye styret får gjort en skikkelig jobb i året som kommer, til tross for en tøvelte formann. Det burde gå bra siden Trond er en kapasitet som lett oppveier ethvert surrehue.

Utfordringer får vi nok av. Vi lever i en tøff tid hvor man ikke får noe gratis. Vi er allerede igang med flere lokale «småsaker», som vi håper å få ryddet av veien så fort som mulig. Så snart vi har fått hodet over vann, vil vi gå igang med mer langsiktig planlegging. Blant annet er et seminar/kurs om flyteknikerens rettigheter og plikter aktuelt. Videre bør man se på mulighetene for å få til en bedre pensjonsordning (lokalt i tillegg til sentralt). Et nærmere samarbeid med flygerne og intensivering av flysikkerhetsarbeidet, er også noe av det vi må prøve å få til.

Vi ønsker dere alle et godt og produktivt år. Håper vi treffes ofte både «i levende live», og gjennom INFO som stadig flere her oppe mener «è bidd ett steikanes godt bla', både å sjå tell utpå og inni». Vi er helt enig.

– Godt jobba, Knut!

NFOWF's styre



Det er mange brikker som skal på plass før avgang.

Nytt og moderne styre i NFO Widerøe

Før første gang på lenge var det flere kandidater å velge mellom ved årets valg til lokalstyret. Ny formann og ett nytt medlem ble resultatet. Etter en lang og intensiv valgkamp er det godt å kunne lene seg tilbake med en sigar, og bare nyte maktens rus. Det er nå engang noe eget ved å få gjøre akkurat som man selv vil i alle henseender. Vi har allerede hatt vårt første lange styremøte, og vi legger opp til hyppig møteaktivitet året igjennom.

En strategiplan må lages og justeres etterhvert som forandringer oppstår. Sannsynligvis vil dette arbeidet oppta mesteparten av vår tid i første kvartal. Er det ikke helt utrolig hvor mye arbeid og tid som går med til en slik plan? Vi vurderer nå å lage en strategiplan for strategiplanen, for å få litt fortgang.....

Allerede ligger det en del saker på bordet. Disse vil det bli kjørt prosjekt på. Her vil ikke styret alene bli involvert, men også en del av medlemmene, slik at de får forståelse for kompleksiteten i problemene de tar opp. Heldigvis finnes det mange bra prosjektledere og veiledere innenfor det Widerøe'ske hus. Disse vil vi bruke i stor utstrekning for å sikre kvalitet på sluttproduktet. Implementering av beslutningene, tatt i prosjektgruppene, satser vi på å få til i tredje kvartal (litt avhengig av hvordan strategiplanen blir seende ut). Koordinering, kontroll og evaluering vil bli foretatt av prosjektgruppene. Her ser vi en mulighet for at gruppene må utvides med medlemmer som virkelig føler problemene på kroppen. Kanskje det er en

god ide å bruke de medlemmene, som ikke blir direkte involvert i prosjektene, som en kontrollgruppe (før/etter)? Dette bør trolig utredes. Vi satser på å ha evalueringene klare i løpet av første halvår -98.

Det kan også tenkes at enkelte medlemmer ikke vil se nytten i evigvarende prosjekter, men tvert imot vil forlange resultater. Ethvert styre bør være oppmerksom på denne muligheten. Som et kompetent og moderne styre vil vi ta ansvar og iverksette tiltak dersom en slik situasjon oppstår. Det er sågar mulig at man må omorganisere styret og eventuelt foreta enkelte utskiftninger. Dette vil i såfall dessverre gå ut over prosjektene. Det er en omfattende jobb å redefinere prosjektenes mandat, og finne nye og uthvilte prosjektledere og medlemmer. Vi vil i strategiplanen ta høyde for muligheten for slike tilbakeslag, og sørge for planer for å sikre kontinuitet i arbeidet,

selv om det skulle strekke seg ut i neste valgperiode.

Sannelig ser vi fram til en givende tid i medlemmenes tjeneste.

Vi håper på et godt og nært forhold til alle andre avdelingsstyrer rundt omkring. Dersom noen er spesielt interessert i detaljer om hvordan vi vil drive vår forening, så gi oss beskjed. Vi lager gjerne en komplett kurspakke med overnatting og sosiale aktiviteter inkludert.

Nå er det bare et par timer igjen av arbeidsdagen. Det er på tide å komme seg hjem. Jeg går ut bakveien. Det blir alltid så mange spørsmål fra medlemmene dersom man går gjennom hangaren...

Jens B. Valdal
Formann i NFO avd. Widerøe



Motorskipt på Dash-8 i Bodø.

NFO-SC

Situasjonen her på Værnes er jo preget av at vinteren er i full gang. Vi har omsider fått i gang arbeidet med å fikse hangarportene, så kanskje det er i orden før sommeren. Ellers har det vært mange harde tak for å få alt på plass til den daglige driften. Det er blitt lagt ned en kjempejobb for å få alt på plass, bl.a. lager og hangarutstyr generelt. Det er moro når man ser at innsatsen gir resultater.

Bemanningen er dessverre helt marginal, slik at det blir mange oppgaver som må løses på en arbeidsdag. Midt oppe i en

hektisk hverdag har vi også måttet sende folk ut på rutenettet for å ta seg av snag som har oppstått. Det viser seg dessverre vanskelig å få hjelp utenom arbeidstiden. Problemet som oppstår for oss er jo at det ikke er noen til å fylle hullet etter dem som må reise.

Vi har fått ny teknisk sjef i SC. De har fått en mann utenfra som ikke har vokst opp i systemet. Vi får håpe at nytt blod i familien kan avstedkomme nye tanker i fremtiden. Han har også kun hatt tilknytning til bransjen som passasjer. Vi

håper at han kan røske litt opp i alle de gamle vedtatte sannhetene. Vi ønsker ham i hvert fall lykke til med utfordringene i fremtiden.

Av andre ting som har skjedd kan nevnes innføringen av SAAB 2000 på rutenettet i Sverige. Vi håper at det har gått bra. Det kommer vel noen informasjonen om dette etterhvert.

Tom Lauritzen
NFO-SC



SAS Commuter F-50 på besøk i SAS-hangaren på Fornebu.

Rapport fra en litt spesiell uke ved SAS teknisk avdeling i Alta

Ved ALFOM er vi tre flyteknikere som tar seg av daglige gjøremål på en linjestasjon. Vi går en mann på vakt, slik at vi dekker all SAS-trafikk i løpet av døgnet. Det går for det meste i PFC-er og MSC-er uken igjennom. Noen snags og mangler på flyene blir også utbedret så langt vi har utstyr og hjelpemidler. Litt bakkeutstyrsarbeid på eget materiell hører også med. Mandag 20. januar 1997 begynte nokså normalt med de gjøremål som jeg har nevnt ovenfor. Vår hovedoppgave er jo å holde flyene klar for avgang når passasjerer og crew kommer til avgangstidene.



Gutta fra Alta tar en pust i bakken.

Dagen gikk helt rutinemessig uten noen spesielle hendelser, men om kvelden begynte det å skje ting som mange av oss, både i Alta og ganske mange i SAS, vil snakke lenge om. SK 384, LN-RMN, landet i Alta sent på kvelden og crew rapporterte om turbulens, tap av airspeed og kraftig motorpådrag under innflyvning til Alta. Autothrottle var blitt brukt og hadde drevet throttles så langt frem at N1-indikatorene hadde startet å blinke før de fikk slått over i manuell. Dette ble naturligvis rapportert i loggen, og nå begynte det å bli spennende. Hvor mange prosent har N1 hatt? Crew var ikke sikker. QAR tape ble beordret til CPHOS for granskning, og denne ble sendt med første mulighet nedover. I mellomtiden var RMN satt på bakken i Alta. Dette førte jo selvsagt til mange problemer for stasjonsavdelingen som ikke hadde fly (SK 381) tilgjengelig den neste morgenen. Her måtte det omrokking til, og en maskin på nattstopp i Tromsø måtte gjøre en ekstra tur til oss og hente QAR-tape, samt så mange som mulig av passasjerene til SK 381. Så var det bare å vente på granskingen av QAR, og mange var svært spente på utfallet. Ligger det noe spesielt i luften? Er

verdiene på N1 så høye at det fører til motorbytte? Nei, det kan vi ikke tro, for et motorbytte under vinterforhold i Nord-Norge er ikke noe særlig trivelig i kulde og snø, og slett ikke ønskelig av noen involverte. Undertegnede har vært med på det i «gamle dager» med minus 22-25 grader celsius – og kan skrive under på at det kjentes.

Utpå tirsdag kom det beskjed fra CPHOS at dessverre er ikke QAR-tapeen lesbar, og hele Flight Recorder måtte sendes nedover for å få ut opplysningene om N1. Dette førte til en masse ekstra forsinkelser, for som kjent er avstandene store, og forbindelsen mellom Alta og København er naturligvis ikke spesielt god. Recorderen gikk med SK 377, og var i København sent på kvelden. Natt til onsdag ble Flight Recorder gransket og der var opplysningene klinkende klare. N1 for høyre motor hadde passert grenseverdiene, og motorbytte var uunngåelig. Og det måtte gjøres i Alta. Det fantes ingen vei utenom, og det var bare å starte alle forberedelser som måtte til for et

motorbytte under polare forhold. Man kunne bare håpe at været ikke forble slik det hadde vært den siste tiden i nord. I nyhetene var reportasjene mange om det forferdelige uværet i Nord-Norge, og vi begynte å bli noe deppa av all snemåkingen – selvom vi vel kan si at Altaområdet er mindre utsatt værmessig enn for eksempel Tromsø og kyststrøkene i Nord-Norge.

Undertegnede stilte på jobb onsdag morgen og på tarmac sto to MD80 og en F50. Normalt har vi en MD80 på overnatting hos oss. Nå visste vi at RMN måtte bytte høyre motor, og dette var forklaringen for at en ekstra MD80 sto der. Men hvorfor en ekstra F50? Det viste seg at både SK384, FBU - TOS - ALF, og Fokkeren ikke hadde landet i TOS på kvelden på grunn av uvær, men de var kommet direkte til Alta. Alle Tromsøpassasjerene måtte overnatte i Alta.

Alle uregelmessighetene førte til at SK381, SE-DIZ, ble litt forsinket, men den kom seg omsider avgårde og vi kunne

puste ut en stund. Etter ca. 1,5 timer i luften måtte SK381 returnere tilbake til Alta fordi været i Tromsø fortsatt gjorde det umulig å lande. Cockpit ba om refueling og alle var forberedt på å forsøke en ny runde over Tromsø. Etter en stund kom kapteinen ut og fortalte at her måtte det være noe som ikke stemte, fordi høyre motor olje mengde indikator kun viste 7 QTS, mens det normale skulle være over 11 QTS. Her var det bare å starte feilsøking, da et forbruk langt over det normale siden siste sjekk og etterfyll tilsa lekkasje. Men det var ingen tegn til slik lekkasje hverken i eksosutløp, luftinntak eller utvendig på motor. Dette var pussig og etter fylling av ytterligere 8 QTS motorolje gjorde vi oppstart for en nærmere sjekk. Da jeg så tittet inn i eksosutløpet var det et faktum at SE-DIZ også var AOG i Alta. Oljen bare fosset ut fra bakre lagerhus for turbinen.

De ansatte og passasjerene i Alta virket litt oppgitte da det var et faktum at vi sto her med to MD80, AOG, og kanskje sogar måtte gjøre to motorbytter. Enhver kan tenke seg at dette førte til store problemer for SAS. Alle i bransjen vet jo meget godt hvordan det er når være passasjerer ikke kommer frem etter rutetabellen, og ikke minst alt tilleggsarbeidet som det medfører for våre kolleger på trafikk med ombookinger og alle mulige slags henvendelser og tilrettelegginger som måtte gjøres. Og hva med teknisk som fortvilet manglet opptil flere MD80-motorer? Hvor skulle vi hente to motorer for bytte i Alta, og ikke minst hvordan skulle vi få disse raskest mulig til Alta?

Når tirsdag ble en spennende dag for oss på teknisk, må man kunne si at onsdag ble nesten enda mer spennende. Lot det seg gjøre å reparere SE-DIZ? Da det ble kjent i systemet at det sto to MD80 i Alta, tok det ikke lang tid før telefonen og telexen glødet. Det var ikke praktisk mulig å gjøre noen form for feilsøking på mange timer med så lite personell på en liten stasjon. De som var tilgjengelig lokalt stilte opp, og OSLOM sendte to mann nordover. Langt om lenge kunne vi komme i gang med feilsøking på LN-DIZ. Tro meg; det var mange som ville vite hva vi hadde å rapportere. Det ble mange avbrudd fra skruingen for å svare på «tusen» spørsmål.

Som om vi ikke hadde nok å gjøre, landet SK2386, LN-RNE, i Alta ca. kl. 19:00 og ba om teknisk bistand. Også denne maskinen hadde kjempeproblemer. Den hadde fått «Left Engine Out Warning» under innflyvning til Alta. Dette ble dagen med stor «D» for SAS, stasjon Alta. Ordreboka for ALFOM var fullbooket. Nå hadde vi LN-RMN, SE-DIZ og LN-RNE - AOG - i Alta.

Mens to av oss fortsatte feilsøking på SE-DIZ begynte tredjemann med å forsøke å finne problemene på LN-RNE. Ganske snart kunne vi konstatere at alt virket tilsynelatende helt normalt på RNE. Det var ingen feil å finne i luftinntak, turbin eller på MTP og EEC viste heller ingen feilkoder. Engine Out Warning er svært alvorlig, så etter første Maintavi kom Commuters CPHYM/-YE fort inn i bildet. Om kvelden fikk vi forsterkninger og ytterligere en mann ble satt på RNE. De jobbet i god dialog med CPHYM, men det ble ikke funnet noen påviselige feil - så ekspertise utenfra måtte kontaktes. Samtidig ble det bestemt å sende Flight Recorder og QAR tape til CPH for granskning. Med det ble videre feilsøking på RNE utsatt til utskrift fra QAR/Flight Recorder ble klar.

Sent natt til torsdag kunne vi melde at årsaken til oljelekkasjen på SE-DIZ sannsynligvis var funnet. Sikre kunne vi imidlertid ikke være, men inngangen på retur-oljepumpen for lager no 6 var helt tettet av koks (brent olje). Noen annen feil ble ikke funnet. Da var det mange som kunne trekke et lettelsens sukk. Mye tydet på at det bare ble et motorbytte i Alta. Nå var arbeidsdagen blitt lang nok, og alle hadde brukt sin lovlige arbeidstid. Det var tid for litt søvn.

På torsdag formiddag gikk det nokså greit å montere pumpen og de andre delene som ble tatt av for å komme til. Når motoren skulle startes og testes for oljelekkasje, var vi litt spente på om det var tett. Det var det, og etter testkjøring hvor alt viste normale verdier og en siste lekkasjesjekk, kunne vi sette SE-DIZ «back in service».

Med SK372 på torsdag fikk vi enda to mann fra OSLOTS for å være med på motorbytte på RMN. Ny motor var blitt klar fra motorverkstedet på onsdag, og det

ble besluttet å få den fløyet opp med fraktfly fra Stockholm til Alta. Den skulle være i Alta om kvelden på torsdagen, men slik skulle det jo ikke gå. Været i Alta ble så dårlig at flyet, en Antonov 12 fra «Air Sofia», Bulgaria, allikevel ikke tok av fra Stockholm. Det ble liggende der til fredag. Vi i Alta var klare for å heise ned motoren fra RMN torsdag kveld, men manglet motor dolly. Den var ombord hos Air Sofia.

Sent torsdag ettermiddag kom en tekniker fra TRDYM, sammen med en representant for P&W i Stockholm for videre feilsøking på RNE. De to samt en fra OM jobbet med problemene til langt på kvelden, men måtte bare konstatere at det ikke var mulig å finne en direkte årsak til «Flame Out». Utskrift fra Flight Recorder ble fakset til P&W i Canada for analyse uten at det ga noe svar på problemene. I tillegg til det som var sjekket ble ledninger og plugger grundig undersøkt uten påviselige feil. Etter motorkjøring i Alta ble RNE ferget til TRD på fredag hvor EEC ble byttet. Det var mistanke om at den var årsaken. RNE har ikke hatt samme snag siden.

Ved 12-tiden på fredag landet «Air Sofia» med reservemotor til RMN. Nå ble hodene lagt i bløt for å finne den beste måten å få løftet motoren ut av lasterommet på en Antonov 12. Enkelte russiskbygde lastefly har ikke all verdens hjelpemidler for tunge løft. Dette var tilfelle her. Det samme kunne en si om en liten flyplass som Alta. Det er nokså lenge mellom hver gang det mottas og sendes flyfrakt av denne størrelsen fra vår flyplass, så noe spesialutstyr for slike løft finnes ikke her i nord. Her måtte det improviseres på beste måte for et løft på ca. 3,5 tonn. Etter omlag fire timer og ved bruk av to hjullastere og en gaffeltruck, var motoren trygt på bakken.

Air Sofia hadde kontrakt med SAS om å returnere den brukte motoren til Stockholm, og insisterte på at så skulle skje. Men med det løfteutstyret vi hadde tilgjengelig i Alta lot det seg ikke gjøre å få den inn i lasterommet. Det var ikke mulig i det hele tatt. Meget motvillig og først etter at det ble stilt garantier til Air Sofia forlot de Alta lørdag formiddag, uten motor. Den ble hentet på søndag av en trailer fra Stockholm.



Den gående motoren fires ned i transportvoggen.



Hvordan skal vi få den 3,5 tonn tunge motoren ut?



Gaffeltruck kan brukes til så mangt

Samtidig som vi hadde disse problemene med RMN, DIZ og RNE, gikk den vanlige trafikken tilnærmedesvis som normalt, naturligvis med en god del omlegginger på grunn av mangel på fly den første dagen. Noen ruter ble kansellert og andre ble forsinket, men det gikk rimelig greit. Bortsett fra at SK377 landet på fredag og skallet et hovedhjul slik at det måtte skiftes. Men det var jo liksom bare litt krydder sammenlignet med de andre jobbene som uken hadde gitt oss. Sent på fredag kveld var alt klart til å løfte den nye motoren på plass på RMN, men siden det var blitt sent og folket hadde brukt dagens arbeidstid, var det på tide å ta kvelden.

Da vi startet arbeidet på lørdag, hadde til og med værgudene funnet ut at vi hadde hatt nok av problemer og de la godsiden til. Snøværet og kulden som vi slet med de første dagene ga seg, og det ble ganske mildt. Det var faktisk nokså hyggelig å være ute og skru. Etter en del praktiske problemer fikk vi motoren på plass og utført alle tilkoplinger. Da var det blitt sent på kveld igjen, og det fikk være nok for den dagen. Maintavi nr. 13 ble sendt for å si at bare noen mindre arbeider samt testkjøring gjensto til neste dag.

Ved 10-tiden på søndag var undertegnede på plass for å få den demonterte motoren på traileren som skulle til Stockholm. Med hjelp av en hjullaster gikk dette helt greit, og ved 12-tiden kunne de svenske trailer-sjåførene starte den 2000 km lange turen tilbake til «Linta». Det hører med til historien at transporten ble sittende fast på grensen mellom Norge og Finland i ca. et døgn fordi de manglet et garantibevis for verdien på motoren. De finske tollerne kunne ikke slippe dem gjennom før dette ble ordnet. Dette er visstnok noe nytt som er innført i EU, så man kan si at forholdene i Norden er blitt noe komplisert etter at byråkratene i EU skal bestemme over det meste.

Arbeidet som gjensto på RMN ble nå fullført, og det nærmet seg tid for testkjøring. Den biten viste seg å være nokså ukomplisert og uten noen feil-

indikeringer. Utpå ettermiddagen var jobben med å bytte motor vel utført og RMN kunne omsider ta av fra Alta med kurs for Fornebu. Samme kveld ble den satt på rute til TOS-LYR. I seks døgn sto RMN i Alta. I ettertid er det helt fantastisk å tenke på hvilken entusiasme og stå-på vilje alle involverte viste da slike problemer oppsto. Det var ingen som vegret seg for å ofre seg 100% for SAS for raskest mulig å få flyene på vingene igjen.

Uten tvil har selskapet en stor ressurs blant teknisk personell som jeg håper de vil ta vare på, også i fremtiden. Selvom det her kanskje ikke i nevneverdig grad påvirker planene om innføring av PFI på linjenettet, med alle innsparingene som er skissert, vil jeg i all beskjedenhet våge den påstand at jeg ikke tror på alle de millioner selskapet vil spare ved å redusere antall teknikere på linje-

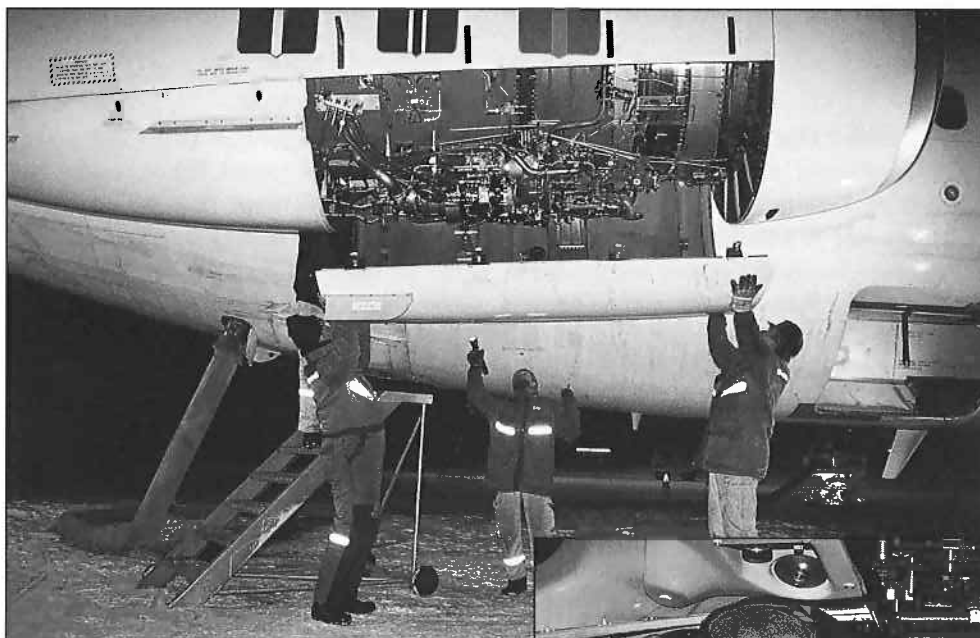
stasjonene. Jeg tror faktisk det er behov for oss.

Til slutt vil jeg gi ros til de ansatte på Alta Lufthavn (Luftfartsverket) som meget velvillig stilte opp med materiell og utstyr for oss. Uten deres positive holdning og innstilling hadde det ikke gått så lett. Straks vi ba om hjelp var de på plass. Det ble det også lagt merke til fra ansvarlig hold hos oss, og etter det jeg forstår er en påskjønnelse overbrakt. Nå er uke 4, 1997, blitt historie og tingene er igjen falt til ro. Trafikken går som normalt og best er jo det. Alle problemene som oppsto har kostet SAS dyrt og vi kan jo kanskje bruke et politisk kjent uttrykk. «Dette har vi i SAS ikke fortjent», selv om noen av oss har fått noen flere overtidskroner.

Paul Pedersen



Harald Espeland er klar til å heise den nye motoen på plass.



Vi nærmer oss avslutting. Motordekslene hektes på plass.

Motortest og trimming av motor. Siste hånd på verket.



Dårlig håndverk på MD-90

MD-90 har fått en trang fødsel i SAS-systemet. Den tekniske kvaliteten på produktet har vist seg å ligge langt under pari. Allerede før vi fikk satt det første flyet inn på rute, ble det avdekket feil og mangler. Spesielt dårlig håndverk var utført på det elektriske anlegget. Ledningsbunter og generator-feederkabler var bøyd rundt spant og ribber. Det er å be om trøbbel når dette får ligget og gnisset en stund. Det må være noe galt når vi må bytte begge hovedunderstellene på et helt nytt fly før det i det hele tatt er satt i trafikk på grunn av korrosjon og rust. Dette må ha vært noe McDonnell Douglas fant i baggården sin på Long Beach.

Kanselleringene har vært mange. I snitt har en fjerdedel av våre MD-90 stått på bakken grunnet teknisk feil. SAS har klaget til McDonnell Douglas. I den senere tiden har vi derfor hatt en hel delegasjon med folk fra fabrikanten som har forsøkt å utbedre de verste feilene. Det hjelper noe, men vi kommer til å måtte slite med dette i lang tid fremover.

Kvalitetskontroll. Hva er det?

Det må være lov til å stille seg spørsmål om hvordan så dårlig håndverk kan passere, når kvalitetskontrollen på fly skal være så grundig? Ved tidligere leveranser fra McDonnell Douglas har SAS alltid sendt over egne flyteknikere og kontrollører for selv å føre kontroll med at flyene ble forskriftsmessig satt sammen. Feil ble påpekt og rettet der og da. Med MD-90 ble dette ikke gjort. SAS skulle spare penger. Derfor har vi bare en mann hos McDonnell Douglas. Han har mer enn nok med å følge opp papirarbeidet. SAS leiet i stedet inn kontrollører fra McDonnell Douglas. Dette har ikke vært noen suksess. Det skulle vel ikke mye fantasi til for å lukte at denne løsningen ikke var den beste. Nå har det vist seg at den i alle fall ikke var den billigste.

Mangler deler

Dette er jo ikke noe nytt. Stort sett har vi alltid minst en MD-90 stående på bakken i Oslo. Det være seg PDM'er, modifi-



Med livet som innsats trapper vi opp innsatsen for å holde MD-90 i luften.

kasjoner eller snag. Resultatet er i alle fall at hele SAS-systemet requester oss til å plukke av deler for å sende de Europa rundt der flyene står AOG (Aircraft On Ground). Vi har ikke bemanning til å greie dette i tillegg til egen trafikk. Det går på bekostning av punktlighet og regularitet på FBU.

Tekniske tips ignorert

Deleproblemet kunne ha vært redusert. NFO og Line-ledelsen i Norge var enige om å sende to teknikere til Delta på jobbtraining. De skulle notere seg problemområder og hente informasjon og lærdom fra Delta. Gutta skrev en lang rapport med tips og nyttig informasjon. Blant annet om hvilke reservedeler vi måtte ha. F.eks ligger det i cockpitpiten på alle Delta's MD-90 en ekstra anti-skid transducer. Grunnen til dette er selvfølgelig at man hadde store problemer med disse, og at dette var en no-go feil. Sist lørdag hadde vi en MD-90 AOG i Göteborg p.g.a. av u/s transducer. Da fantes det ikke en eneste transducer å oppdrive i hele SAS.

MD90 på CD-ROM

I forrige INFO skrev vi at alle manualer, partskataloger etc. var lagt inn på CD-ROM. Disse har vi nå fått og det er en stor skuffelse. Det er ganske utrolig at man lager et slikt system uten søkemuligheter. Du må sitte og bla gjennom side for side. Når skjermen ikke er stor nok til å kunne vise hele siden, så må du i tillegg kjøre siden opp og ned. Dette har skapt mye

frustrasjon og det tar mye lengre tid å finne frem enn tidligere. Aldri har vi vært så glad i readerprintere som etter at vi fikk CD-ROM. Bare så synd at det ikke finnes filmer for MD-90. Her må det til forbedringer. Slik det er i dag er systemet nærmest ubrukelig.

For få teknikere med MD-90

Vi sliter tungt for å holde MD-90'ene i luften. De få som har

utdannelse på typen har et bra forbruk av overtid. Nytt typekurs starter i disse dager. Det blir det siste på lang tid, da skoleavdelingen nå skal skoleres opp på B737-600. Skoleavdelingen har dokumentert at de trenger flere folk, men har fått avslag. Tiden vil vise hvor dette vil ende.

5 mann i cockpit

I vår forrige utgave av INFO skrev vi at flyet var lett på nesestellet og at det slang og gikk når vi tauet flyet på vinterføre. Ikke lenge etter kom det et skriv hvor det ble pålagt å ha 5 mann i cockpit/galley under tauing; dette for å få nok vekt på nesestellet til å unngå saksing. For oss er dette noe herk. Vi har aldri 5 mann ledige til å fungere som ballast. Det betyr at vi må ta av folk fra jobber de holder på med - for å bruke dem som ballast til tauing. Er vi uheldige så må vi vente på klarering fra tårnet. Slik går det fort tre kvarter av en time før vi får flyet på plass. Dette rammer selvfølgelig vår produksjon.

Summa sumarum

MD-90 har vist seg å kreve betydelig større menneskelige ressurser enn forventet. Dette skaper naturlig nok problemer for produksjonsenhetene som er overbelastet i utgangspunktet. Vår ledelse sitter med valget. Skal vi få opp regularitet og punktlighet, så må vi tilføres større ressurser. Det blir som så mye annet et økonomisk spørsmål.

Knut Grønscar





Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**

Svar på innlegg om SAS' utestasjonerte flyteknikere og situasjonen i dag

Innlegget i INFO 4/96 om situasjonen vedrørende minimalisering av bruken av flyteknikere sendt ut fra Skandinavia, kan ikke få stå som en sannhet uten en forklaring fra NFO avd SAS.

Dagens Utenriksavtale er et produkt av forhandlinger mellom to parter. Måten forhandlingene har foregått på i alle år, mener vi ikke gir den ønskede effekten som resultatet av forhandlingene burde være. NFO avd. SAS har i mange år fått høre fra ledelsen at avtalen for utestasjonerte flyteknikere er for kostbar for SAS. Vi har derfor bedt ledelsen om å fremlegge hva kostnadsproblemene besto i. Noe resultat fra våre henvendelser har til dags dato ikke båret frukter. Man kan derfor stille seg spørsmålet om hvorfor SAS ikke har ønsket å gi oss slik informasjon.

Alle problemene kan i all hovedsak løses ved å endre fordelingen med hensyn til det funksjonelle og administrative ansvaret for Line Maintenance International. I dag er det Marketing and Sales Division som ansetter personell og forhandler frem avtaler for utestasjonerte flyteknikere. Technical Division har i dag kun anledning til å påvirke det funksjonelle ansvaret. Denne blandingen fra to forskjellige divisjoner innen SAS, skaper problemer når det gjelder å skape den optimale synergi innen Technical Division. Evnen til raske tilpasninger lider derfor på grunn av ansvarsfordelingen i dagens grunnoppbygging når det gjelder den tekniske driften utenriks.

Det pågår nå en omorganisering av SAS' tekniske organisasjon (TOD96). Den er planlagt ferdig innen 1. juni 1997. Det ser ikke ut til at vi som talsmenn for de utestasjonerte flyteknikerne blir hørt med hensyn til hva vi mener er hovedproblemet. Fasen SAS er i nå, med imple-

mentering av ny teknisk struktur, skulle være riktig tidspunkt for fokusering på det som er målet for både SAS sin ledelse og de ansattes organisasjoner. NFO's mål er helt klart: Optimal trafikkavvikling, kostnads- og driftsmessig, med egne ressurser gjennom SAS Technical Division, både funksjonelt og administrativt. Dette bør SAS klare like godt som andre flyselskaper, spesielt nå som teknisk igjen er blitt en egen divisjon. Kanskje SAS også skulle prioritere salg av teknisk handling igjen?

Det er verdt å nevne at omorganiseringen fra tidligere 2-delt ansvar (funksjonelt og administrativt) innen norske innenriksstasjoner, til nåværende system hvor ansvaret av både det funksjonelle og administrative, ligger under teknisk avdeling. Dette fungerer i dag meget godt.

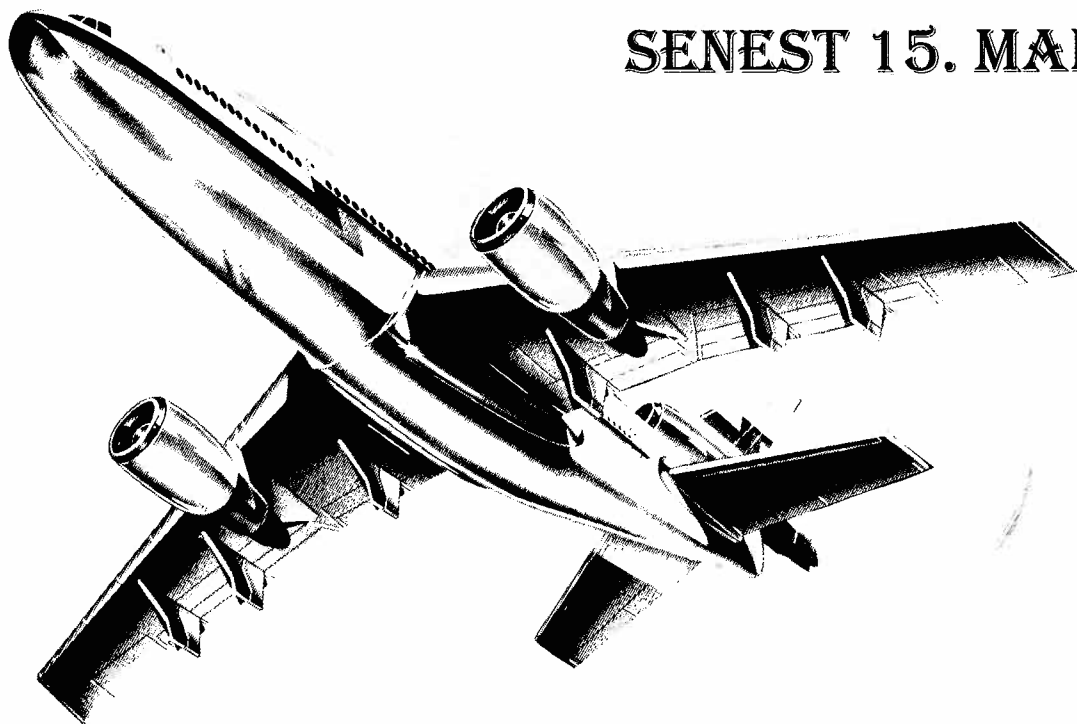
Når de grunnleggende elementene ligger riktig plassert, skulle det være mulig og

tilrettelegge for en fornuftig drift av SAS sine fly også på utenriksstasjoner. Og når grunnsteinen er lagt vedrørende dagens problemer, så skulle alt ligge klart for en «ny» utenriksavtale hvor man også får optimalisert slike ting som stasjoneringstider og avklaringer om alt som hører med i en slik stasjonering. I dette arbeidet er det viktig at alle parter har en fornuftig og tillitsfull dialog. Man bør selvfølgelig også bygge på de erfaringer som er opparbeidet gjennom mange tiår av de flyteknikere som har vært utestasjonert. En ting er i allefall sikkert; det nytter ikke å tro at problemene kun kan bli løst ved å skifte ledere, slik tendensen tidligere har vært. Vi er nå på vei inn i år 2000, og alle parter har forhåpentligvis lært av tidligere erfaringer. Derfor vil NFO avd. SAS arbeide for en forandring av systemoppbyggingen av SAS' tekniske drift også utenriks.

Rune Thuv



HUSK STOFF TIL NESTE INFO SENEST 15. MAI



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:

Vi bygger ditt **MESTERHUS** på Romerike



- **ENEBOLIGER**
- **TOMTER**
- **PROSJEKTER**

Kontakt oss for en uforbindtlig prat, eller for å få tilsendt vår nye katalog.

Arnt Borgen A.S

Myrvegen 77, 2050 Jessheim v/Industrifeltet
Tlf.: 63 97 21 77

Fenstad Bygg AS

Sjøbergvn. 1, 2050 Jessheim - Tlf.: 63 97 25 10
Sentrumsgården, 2150 Årnes - Tlf.: 63 90 07 90

Ole Jørgen Lystad A/S

Holterveien 16, 1900 Fetsund
Tlf.: 63 88 22 60

TILSLUTTET

MESTERHUS

ROMERIKE

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

Vi har hørt at...

1996 Prices For Boeing Airliners

(millions)

B737-300	\$38 to \$44	B767-200	78 to 87
B737-400	42 to 48	B767-200ER	82 to 93
B737-500	33 to 39	B767-300	91 to 98
B737-600	32 to 39	B767-300ER	97 to 107
B737-700	39 to 46	B777-200	128 to 146
B737-800	48 to 54	B777-200IGW	135 to 153
B747-400	156 to 182	B777-300	151 to 170
B757-200	61 to 68		

Nye fly til Braathens SAFE

Selskapet har bestilt seks fly av typen B737-700. Orderen er på 255 millioner US\$. I ordren ligger også opsjon på ytterligere 10 fly. Første levering vil finne sted i juli til neste år. Det betyr at Braathens SAFE vil få sine -700 fly et par måneder før SAS får sine -600. Flyene vil ta 134 passasjerer.

Human Factor study in aircraft maintenance

En undersøkelse foretatt av FAA viser at 70% av alle feil som blir begått av flymekanikere/teknikere blir begått på nattskift. Stress og slitasjesymptomene var på mange måter sammenlignbare med de man finner hos de flyvende som flyr lange strekk på tvers av tidssoner. Human Factor studier hos teknisk personell er relativt nytt, og undersøkelsen hadde bare vart i fem år. En analyse over produktivitet hos teknisk personell som jobber helkontinuerlig skift og hvordan det variere med døgnnet er på vei.

Streik i British Airways?

De ansatte i British Airways holder på å forberede seg til streik. Streik vil bli igangsatt hvis BA gjør alvor av sine planer om å flytte teknisk vedlikehold utenlands, redusere antall bakkeansatte med 5000 og leie inn cabin attendants fra lavkostland. I planene inngår også å leie inn eksterne firmaer til baggasje og billetthåndtering. BA regner med å kunne spare 10 milliarder NOK på dette innen år 2000. I en telefax fra ITF, International Transport Federation, oppfordres det til blokade av

selskapet world-wide, dersom planen settes ut i livet.

Anbefalinger skal hindre tomme fueltanker i å eksplodere

National Transport Safety Board har foreslått flere tiltak for å redusere muligheten for at fueldamp i tomme fueltanker skal kunne eksplodere. Årsaken er selvfølgelig mistanken om at dette kan være årsaken til havariet med en B747 fra TWA i fjor sommer. Et av tiltakene som er foreslått er å fylle tomme tanker med nitrogen.

Braathens SAFE taper 20 millioner i måneden

Å starte nye ruter er dyrt. Braathens SAFE's start på Oslo-Stockholm er intet unntak. Et snitt på 7% fullt betalende og 12% på turist ligger godt under de forhåpningene Braathens SAFE hadde til ruten. Et snitt på 22 passasjerer pr. tur er ikke mye å bli rik av. Tapet er estimert til ca. kr 20 millioner i måneden. Nå tar trafikken seg gjerne opp i sommerhalvåret. Allikevel vil ruten gi et følbart tap for selskapet.

Mekaniker omkom under arbeid i fueltank

Man skal helst ikke lide av klaustrofobi når man skal tre seg nedpå og jobbe inni vingetankene på fly. Fueldamp og mangel på oksygen tok nylig livet av en mekaniker i United Airlines mens han jobbet i vingetanken på en B727. Kollegaer klarte ikke å få halt mannen ut av tanken raskt nok. I SAS har vi eget utstyr

som kan kappe vingen i to hvis noe lignende skulle skje.

Mærsk og Finnair utfordrer SAS på CPH-ARN

Mærsk og Finnair har gått sammen i et felles angrep på SAS' sterke posisjon på ruten København/Stockholm. 28. april starter selskapene opp med 47 felles rundturer pr. uke på strekningen. Mærsk skal bruke B737-500 og Finnair DC9-51. Målet er å erobre 25% av markedsandel på ruten.

DC-9 tom for fuel

4 av 43 passasjerer kom til skade da en DC-9 fra Allegro Airlines landet i vannet, bare en km. fra baneneden på flyplassen Tampico, Mexico. En representant for flyselskapet hevder at flyet «apparently suffered excessive fuel consumption».

Fant en levende jaguar i lasterommet

En stuer fikk sitt livs sjokk da han åpnet lasterommet på en B737 og stirret inn i øynene på en levende jaguar. Dyret hadde brutt seg ut av transportkassen på turen fra Amsterdam til Lviv i Ukraina. Jaguaren lot seg ikke lokke inn i kassen igjen, så flyet ble tømt og sendt til Kiev. Her tok dyrepassere fra den lokale dyrehagen seg av jaguaren og fikk den inn i en ny og sterkere kasse.

Ukentlig arbeidstid 1984-94

Country or area	1984	1994
Australia	36.2	38.7
Belgium	33.7	32.4 (1993)
Brazil	46.0 (1985)	43.0
Canada*	38.4	38.6 (1993)
Denmark	33.0	31.5 (1993)
France	38.7	38.6
Germany*	41.0	38.0
Hong Kong	44.8	44.6
Japan	41.7	37.6
Korea, Rep. of	54.3	48.9 (1993)
Mexico	43.4	44.8
Netherlands*	40.3	39.8 (1993)
New Zealand*	40.4	42.0
Norway	37.7	36.9
Singapore	47.8	49.3
South Africa	46.5	44.7 (1992)
Spain	36.5	36.3 (1992)

Anslått årslønnsvekst

	Ledere NHO-bedrifter*	Ledere banker	Ledere forsikring	Industri- arbeidere	Arbeidere bygg og anlegg	Arbeidere staten
1991-92	4,3	2,5	3,4	3,0	2,5	4,3
1992-93	3,6	3,1	4,1	2,4	2,7	2,6
1993-94	3,4	3,8	5,6	2,9	0,3	2,2
1994-95	3,8	5,3	3,6	3,4	1,1	3,1
1995-96	4,7	5,6	1,8	4,0	4,5	4,25

* Ledere er ledende funksjonærer, personer med lederansvar på et relativt høyt nivå, bortsett fra adm.dir.

Lederlønningene økte mest

I Næringslivets Ukeavis, NHO sitt talerør, har vi sakset nedenforstående tabell. Avisen skriver også at «Bekymringen stiger i NHO etterhvert som lønnsstatistikken for fjoråret blir klar. Den avdekker at ledere viste langt mindre moderasjon enn de som jobber på «gulvet» i bedriftene», sitat slutt. Det er greit for NHO og heve pekefingeren og mane til moderasjon, så lenge de slipper å vise moderasjon selv.

Havaristatistikken til amerikanske flyselskaper legges ut på Internett

De amerikanske luftfartsmyndighetene, FAA, vil legge ut anmerkninger de gjør på de forskjellige flyselskapene på Internett. Også havarirapporter og generelle betraktninger om flyselskapenes sikkerhetsstandarder vil bli tilgjengelig. FAA sier at de ikke vil lage noen rankingliste, men at det reisende publikum kan gjøre seg opp sin egen mening om hvilke flyselskap de vil reise med.

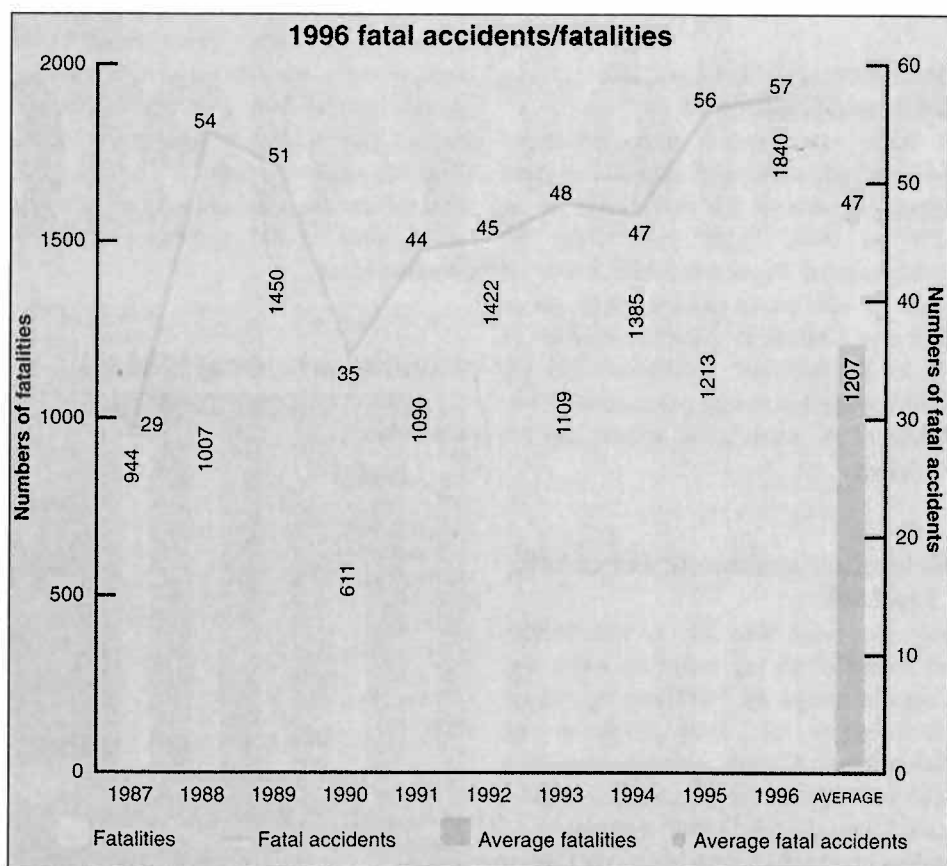
Mer støtte til bedrifter som tar inn lærlinger

250 millioner i ekstra støtte skal i år gå til bedrifter med lærlinger, dette som en del av Reform 94. Bedriftenes tilskudd pr. lærlingeplass økes fra 53.000 til 60.000 kroner. For nye lærlingekontrakter i 1997 gies det et ekstra tilskudd på 25.000 kroner pr. person. Hvis bedriften tar inn flere lærlinger i år enn i fjor, får de ytterligere 18.000 kroner pr. lærling.

Den nye flyplassen i München krever flere ansatte

En undersøkelse Lufthansa har gjort etter flyttingen til den nye flyplassen i München, viser at teknisk drift (Lufthansa Technik) krever hele 30% flere ansatte enn man klarte seg med på den gamle flyplassen. Også blant de andre kategoriene bakkepersonell var det et klart behov for flere ansatte.

1996 verste ulykkesår i flyindustrien noensinne



Volkswagen med overtidssbank

Volkswagen-konsernet har innført et helt nytt system når det gjelder å jobbe overtid. Den ansatte kan nå velge om han vil akkumulere overtidstimen, for enten å gå av med tidligere pensjon, eller å få redusert arbeidstiden fra fylte 55 år. Prosjektet er ute på prøve. Det har falt i god jord blant de eldre arbeidstagerne, mens de yngre heller vil ha overtidssbetalt. Kanskje ikke helt uventet.

Feil ledning

En overivrig reparatør skapte for en tid tilbake kaos i luftrommet over Puerto Rico. Reparatøren rev ved en feiltagelse løs en ledning som forsynte øyas radar med strøm. I halvannen time måtte flygelederne snakke flyene ned uten radar, mens fortvilede teknikere lette etter feilen.

SAS får tilbake 6 Saab 340

SAS får nå tilbake 6 fly av typen Saab 340. Flyene har vært utleid til Air Nelson på New Zealand. Flyene kommer opprinnelig fra Swedair, som SAS overtok. Et fly er allerede returnert, og de andre vil følge etter i løpet av året. SAS er nå på jakt etter kjøpere til disse flyene.

AMERICAN'S NEW BOEING ORDERS AND PURCHASE RIGHTS

Type	Firm Orders	Purchase Rights	Total	Firm Order Schedule	Engines
737-800*	75	425	500	1998-2001	CFM56-7
757-200	12	38	50	1998-1999	R-R RB.211
767-300ER	4	26	30	1998	GE CF6
777-200*	12	38	50	1998-2001	N/A
Total	103	527	630		

Source: American Airlines

Notes: Purchase rights due between 1998 and 2018 * — Purchase rights can be taken as any variant

American Airlines tegner seg for kjøp av 630 nye fly

I en intensjonsavtale med Boeing tegnet nylig American Airlines seg for kjøp av 630 nye fly, herav 103 faste bestillinger. I den faste bestillingen inngår kjøp av 75 stk. 737-800, 12 stk. 777-200, 12 stk. 757 og fire 767-300ER. Bestillingen er verdt 6,6 milliarder US \$ og leveringene vil starte neste år.

FAA øker antall inspektører

FAA vil i år utøke antall inspektører med 146 og med ytterligere 135 til neste år. I tillegg vil Inspeksjonsavdelingen få styrket administrasjonen med 123 nyansettelser.

Bensin i bagasjen

En lekk bensinkanne som en av passasjerene hadde med seg som bagasje, er fastslått som havariårsak for en Twin Otter som havarerte rett etter avgang på Papua New Giunea. Bensinen tok fyr og brant over flyets roroverføringer. Alle de 22 ombord omkom.

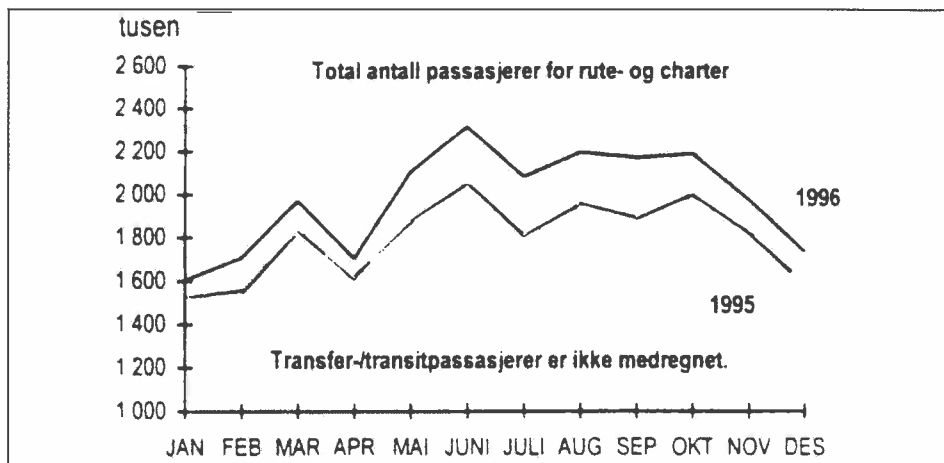
Rekordtap i Al Italia

CEO Domenico Cempella har varslet at 1996 blir det verste tapsåret for Al Italia så langt. Tapet anslåes til rundt 5,6 milliarder NOK.

Cempella ser derimot lyst på 1997 og regner med overskudd i år. Største-parten av tapet skyldes omkostninger i forbindelse med omstruktureringer. Det pleier de fleste flyselskapene å si når de går med underskudd. Selskapet vil i år få en statsstøtte på 3 milliarder lire.

Sterk trafikkvekst i Norge i 1996

1996 ble nok et rekordår for norsk luftfart. Totalt økte antall passasjerer med 10,7%. Veksten var sterk for både innenlands og utenlandstrafikken. Henholdsvis på 9,8% og 13,1%. Antall flybevegelser økte i fjor med 5,1%. Totalt reiset 23,5 millioner ut eller inn av norske lufthavner. Det var en økning i antall innenlandspassasjerer på 780.000 mens antall utenlandspassasjerer økte med 730.000. I snitt reiste 65.000 passasjerer daglig.



Tape reduserer luftmotstand

Det er Airbus som har eksperimentert med dette. Mesteparten av vingens overside kles med en spesialtape fra 3M som kalles «shark-skin».

Tapen er målt til å redusere fuel forbruket på en A340 med i snitt 1,5%. «Det hele er på prøvestadiet så langt, men ser meget lovende ut», sier en representant fra Airbus.

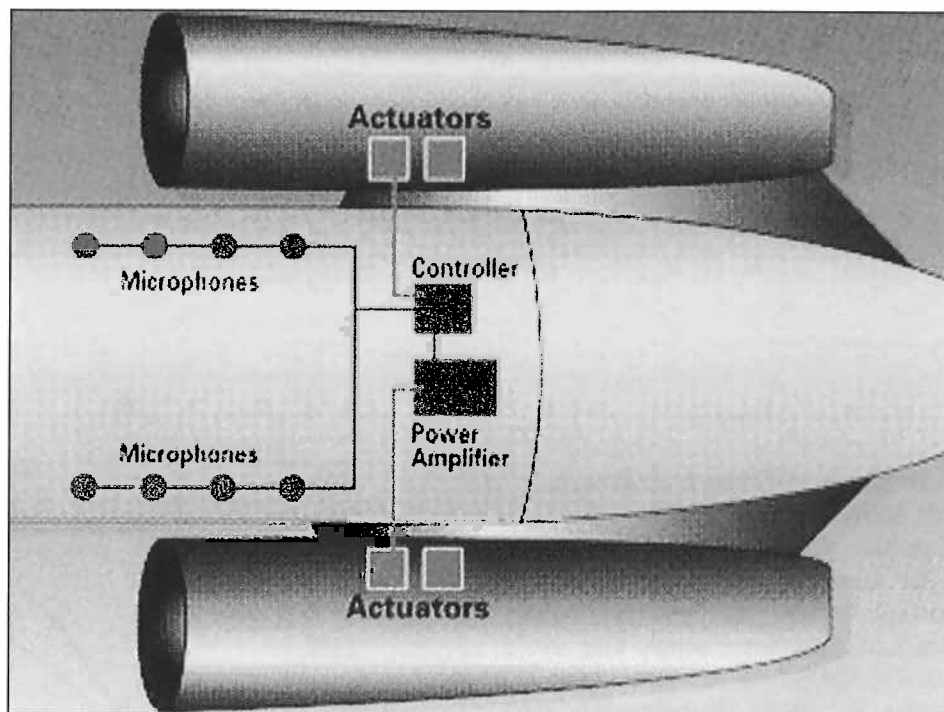


Ny støydemping i cabinen på DC-9 og MD80

Hvem har vel ikke sittet bak i cabinen på en DC9 og irritert seg over vibrasjoner og motorstøy. Nå har man i USA utviklet et system som reduserer cabinstøyen med 70%. Systemet går i all korthet ut på å måle støy og vibrasjonsfrekvenser og sette opp motstøy. Systemet har vært prøvet på både DC-9 og MD80 med forbløffende gode resultater.

Testflight for B737-700

9. februar fløy Boeing 737-700 for første gang. Turen varte i 3 timer og 35 minutter. Den nye generasjonen av verdens mest populære fly kommer til å fly fortere, lengere og høyere enn sine forgjengere. I tillegg vil flyet bruke mindre drivstoff og forurense mindre. 24 flyselskap har bestilt 523 fly av versjonene B737-600/700 og 800 før flyet i det hele tatt har vært i luften.



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

Banken for deg og dine!

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



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.