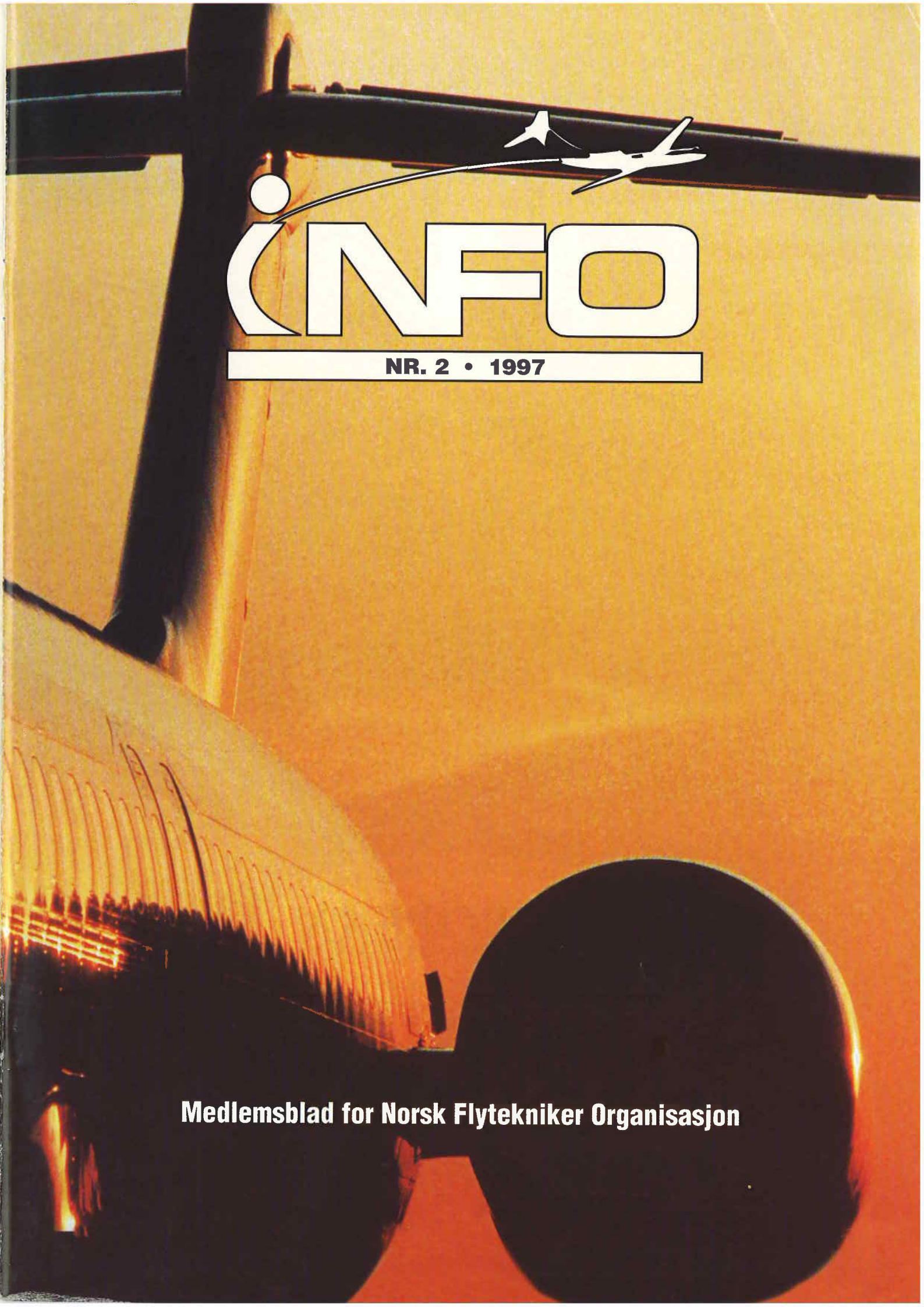




iNFO

NR. 2 • 1997

Medlemsblad for Norsk Flytekniker Organisasjon

PAINT • QUALITY • SAFETY



PAINT STRIPPING IS AN IMPORTANT PART OF AIRCRAFT MAINTENANCE.
EUROPEAN - THE ONLY COMPANY IN NORWAY OFFERING YOU A TOTAL PACKAGE IN
AIRCRAFT REFURBISHING. HIGHLY SKILLED PERSONNEL WITH LONG EXPERIENCE.
ISO 9002 QUALITY ASSURANCE AND SAFETY STANDARDS.

— EUROPEAN OFFERS YOU —
STRIPPING • CORROSION TREATMENT • SEALING • PAINTING • POLISHING
EXTERIOR/INTERIOR WASHING • CONSULTING • ENGINEERING • MANAGEMENT
AND ASSISTANCE FOR YOUR OWN PERSONNEL ON LOCATION.



norsk flytekniker organisasjon

Postboks 60, 1330 OSLO LUFTHAVN. Tlf.: 67 59 06 60. Fax: 67 59 66 88
Internett: <http://www.nfo.no>. E-mail: nfo@nfo.no

SENTRALSTYRET 1997

Formann:

ROLF DYBWAD	Arb.	74 84 32 45
Braathens SAFE Værnes	Fax	74 84 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 11 43 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	Arb.	75 51 35 00
Storgjerdåsen 64, 8023 MØRKVED	Priv.	75 56 24 58

Kasserer:

DAG LANGE LAND	Hang.	74 84 32 45
Braathens Værnes	Line	74 84 31 04
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		sgronska@sn.no

NFO avd. Braathens SAFE

Pb. 504, 4055 Stavanger lufthavn	Tlf.	51 65 93 19
	Fax	51 65 94 95
	Mobil	94 61 79 86

NFO avd. SAS

Pb. 60, 1330 Oslo lufthavn	Tlf.	67 59 65 43
E-mail	Fax	67 59 66 88
		SXX003@aft.sn.no

NFO avd. Widerøe

Widerøe's Flyveselskap ASA	Tlf.	75 51 36 89
Pb. 247, 8001 Bodø	Fax	75 51 36 88

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 14 55 37

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:
Haleparti på MD-80 i solnedgang.

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

Formannen har ordet

I forbindelse med SOLAKONFERANSEN var deltagerne invitert til Statoil på Forus for en liten omvisning samt et foredrag fra Statoil vedrørende deres måte å behandle Helse, Miljø og Sikkerhet (HMS) på.

Uten å gå i detalj fra dette er det å merke seg at Statoil har satt seg som mål å ha NULL ulykker. Dette målet skulle de nå i år 2000. En tøff jobb lå foran dem, men bare det å sette seg et slikt mål viser at det må være noe som gjennomsyrrer hele bedriftskulturen.

Ledelsen i Statoil satte av tid på hvert styremøte for å drøfte HMS' saker. Rapporteringsrutiner var godt innarbeidet og avdelingene kjempet seg imellom for å ha det laveste skadetallet. Teamarbeid og samhörighet var viktig, og de ansatte var stolte over det som frem til nå var oppnådd.

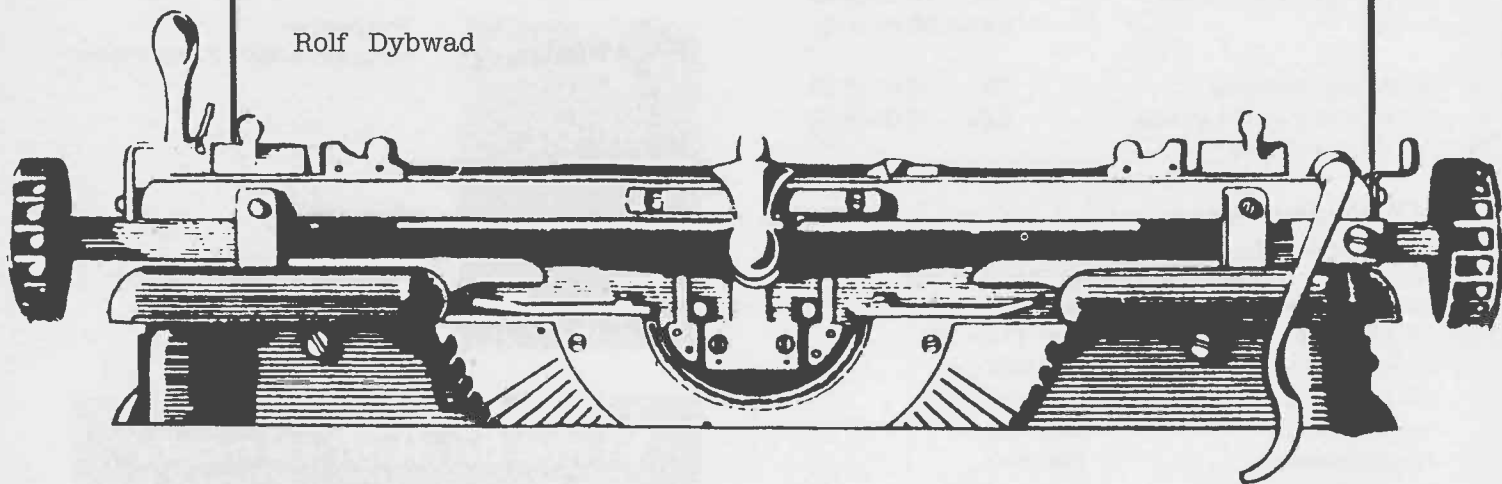
Statoil har investert i å få ned skadetallet. Dette ville de tjene penger på, med den klare forståelse for at enhver skade kostet mange penger.

I flyselskapene, som i tillegg til å skulle ta vare på de ansatte, og har ansvar for mange tusen mennesker som betaler for å reise, vil et slikt mål også være ønskelig, men med den ringe kjennskap jeg har til dette, har jeg ingen indikasjoner på at slike mål er satt der. Det er nok en filosofi på at en skal ha et lavest mulig tall, men å sette seg som mål på antall skader til NULL er en tøff utfordring både til ledelse og ansatte.

Statoil hadde tatt lærdom fra et amerikansk konsern (DuPont), og en kan anskueliggjøre dette fra USA, hvor noen ansatte kom forsinket til et møte. De hadde ikke akseptert å kjøre med en taxi, hvor det ikke var montert sikkerhetsseler for passasjerene. De ventet til de greide å skaffe en slik taxi. Forsinkelsen ble fullt ut støttet og akseptert av ledelsen.

Jeg vil tro det ikke er gjort over natten å få inn en slik kultur i en bedrift, og en ledelse som vil kopiere dette har virkelig noe å ta fatt på.

Rolf Dybwad



LEDEREN



NFO har etablert seg med egne hjemmesider på Internett. På Representantskapsmøtet i Bergen i begynnelsen av februar, ble det besluttet og bevilge penger til nytt utstyr og til å etablere egen hjemmeside. To av våre medlemmer, Stig Rusten og Kjell Paulsen, påtok seg jobben med å få dette gjort. En stor takk til disse for det arbeidet de har lagt ned i dette. Det er ikke få timer som har gått med. Vi var også så heldige at vi fikk NFO som vårt domenenavn. Vi skulle derfor være lette å finne. Både Arbeidsmiljøloven og Ferieloven er lagt inn med meget bra søkemuligheter. Utdrag av **INFO** ligger der, samt foredragene som Heine og Peter holdt under Solakonferansen pluss mye mer. Det finnes også en side med linker til andre interessante hjemmesider. Bla. til AEI og SFF. Tilbakemeldingen fra de som har vært inne og sett på sidene er meget positive. Noen små justeringer må nok gjøres, men det får komme etterhvert. Har du anledning så gå inn å se på <http://www.nfo.no>. Mailboksadressen er nfo@nfo.no. Har du tips til forbedringer så taes dette i mot med takk.

Det har vært stor aktivitet på foreningsfronten i det siste. Tariffen er unnagjort. Vårt tekniske utvalg synes å sitte i møter støtt og stadig. Det er selvfølgelig høringsrundene på JAR66 (nye sertifikatbestemmelser) og JAR 147 (krav til flytekniske skoler) som opptar utvalget. Møte har vært

avholdt i vår internasjonale organisasjon AEI, hvor også vår representant i JAA Maintenance Committee selvfølgelig var tilstede. Vi i NFO har lagt ned flere hundre arbeidstimer for å få til et best mulig og grundig underlag i vårt svar på høringsutkastet fra JAA.

Den kraftige veksten i flytrafikken i Norge ser ut til å ha stoppet opp. Ingen trær vokser inn i himmelen, så det måtte vel flate ut engang. En av årsakene til stagnasjonen er myndighetenes avgiftspolitik. Norsk Luftfart er på verdens toppen i statlige avgifter. Dette gir seg utslag i at charterturer som var planlagt til Lakselv, med buss videre til Nordkapp, heller lander i Finland og Sverige. Flyselskapene tjener rundt 15.000 kr. pr. landing på dette grunnet sparte avgifter. Dermed mister Finnmark turistene til sine naboland. Og i Finnmark går det ikke tog. Ikke nok med at norsk luftfart er selvfinansierende. Vi skal oppå dette betale rene avgifter til statskassa. Nå er vi inne i oppgangstider og har råd til det. Om en fire fem år vil bildet være et annet. Kanskje sliter flyselskapene her hjemme med store underskudd. Så kan vi kanskje søke om å få statsstøtte, på lik linje med Air France, Olympic, Iberia, TAP, Al Italia m.fl. Staten tar med den ene og gir med den andre. Det blir sysselsetting av slikt.

Nylig var det 500 dager igjen til Fornebu legges ned og Gardermoen åpnes.

Signalene fra våre arbeidsgivere er at de veldig gjerne vil ha oss med på lasset til Gardermoen, men det må ikke koste noe. Så langt er det vanskelig å finne noe konkret bedriftene har gjort for å legge forholdene tilrette, utover ren informasjon om hvor fortreffelig Gardermoen blir å ha som arbeidsplass. Forventningene ute blant de ansatte er nok en ordning på lik linje med det Staten har gitt sine ansatte på Fornebu. Dvs. kompensasjon for merutgifter i forbindelse med flytting eller dyrere arbeidsreise. Nylig kom endelig Gardermobanen ut med hva det vil koste å reise med det nye flyplassstøget.

For **INFO**-redaktøren som bor i Asker, vil en billett tur retur Gardermoen koste kr.400.-. Månedskortet vil koste kr. 2.300,-. Det betyr at mine reiseutgifter til jobben vil øke med 365%. For helkontinuerlig skiftarbeidere vil egen bil være eneste mulighet til å komme på nattskift, da hverken buss eller tog er satt opp på disse tidspunktene.

Dermed kommer dette som en ekstraavgift oppå et eventuelt månedskort. I tillegg kommer altså minst en times reisevei hver vei. Det er ikke til å undres at mange leser stillingsannonse i Aftenposten for tiden. Avskallingen har allerede begynt. I snitt slutter 1,5 mekaniker i måneden, og trenden er økende.

I år får vi det første kullet med lærlinger etter reform -94. I reformen ligger også en nedregulering av lønnsbetingelsene. Det betyr at de nye lærlingene vil få redusert sin lønn i lærlingeperioden med nærmere 70%. Dette er dramatisk. I Næringslivets Ukeavis, NHO sitt talerør, står det å lese at den enkelte bedrift kan betale sine lærlinger mer enn det reformen foreskriver, da dette er å betrakte som minstesatser. Så får vi se hva flyselskapene velger å gjøre. Signalene ellers er at de faglige kvalifikasjonene til elevene har blitt redusert som følge av reformen.

Til slutt vil jeg få ønske alle en riktig god sommer!!!!

red.



Rapport fra Studieutvalget

Den 29. april hadde NFO's Studieutvalg møte på Værnes hos SAS Commuter. Grunnen til at vi beveget oss vekk fra FBU, var for å kunne kombinere møtet med å treffe og hilse på den nyeste grenen på NFO-treet. Vi hadde også et lite håp om å få smake de berømte vafflene i Braathen-hangaren, men der var vi dessverre for sent ute. Vi startet med en liten omvisning rundt i SC's hangar, kontorer, verksted og delelager. Det var helt tydelig at det lå en hel del pionerarbeid bak det velordnete verkstedet, samt dele- og håndlageret. Må det bare vare.

Studieutvalgets oppgave er å planlegge og organisere kurs for tillitsvalgte ut fra behov og ønsker fra lokalavdelingene, og med de økonomiske midler vi har til rådighet. Kursene finansieres med midler fra Opplysnings- og Utviklingsfondet. Dette er et fond som ble etablert i 1970 med den hensikt «å gjennomføre eller støtte tiltak til fremme av opplysning og utdanning i norsk arbeidsliv.» Finansieringen av fondet er delt mellom arbeidsgiveren og arbeidstakeren. Dersom det er noen av våre medlemmer som lurar på hva den lille trekkposten på lønns-slippen som heter OP/UT fond er, så er det ditt bidrag til å utdanne våre dyktige og hardt arbeidende tillitsvalgte. Til eventuell trøst kan det nevnes at våre arbeidsgivere også bidrar med en større del til dette fondet.

Hensikten med dette møtet var å kartlegge behovet samt planlegge de forskjellige kursene for NFO's tillitsvalgte for resten av året. Det tradisjonelle til-

litsmannskurset i sentral regi ble planlagt til slutten av september, og blir sannsynligvis lagt til Bodø. Videre ble det planlagt kurs vedr. Arbeidsmiljøloven, kurs i forhandlings- og presentasjonsteknikk og datakurs. Når det gjelder det siste har våre arbeidsgivere så smått begynt å forstå at flyteknikere trenger datakunnskap i dagens arbeidssituasjon, og

vil forhåpentligvis sørge for at det blir gitt tilfredsstillende dataopplæring i de forskjellige selskapene, også på linjennettet. Det virker lite profesjonelt og gjennomtenkt når et av våre større flyselskap nå legger ut Maintenance Manual, IPC osv. på CD-ROM, når vi fremdeles har personell rundt om som knapt vet hvorledes man starter en PC.



På NFO-Kontoret, (og forhåpentligvis på alle avdelingskontorene) er det plassert en «kursfile» med oversikt over de tillitsmannskursene som er holdt i de siste årene, og hvem som har deltatt. Stikk innom – og finn ut av hvem av dine tillitsvalgte du kan stille vanskelige spørsmål. Husk, du har vært med på å bekoste utdannelsen hans!

Torstein
Leder, Studieutvalget

*Mads viser stolt frem
håndlageret!*



Studieutvalget i arbeid!

Human Factors in Maintenance

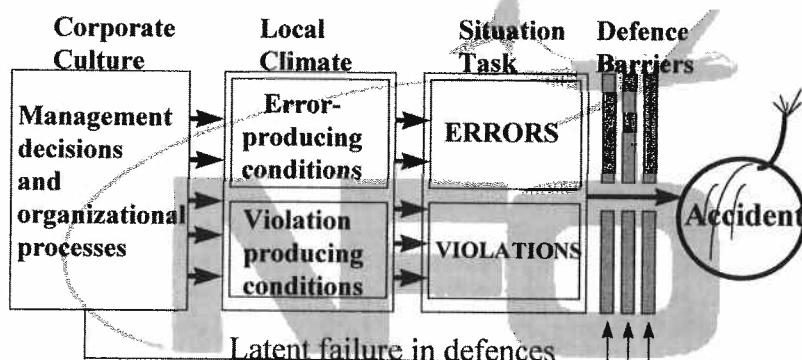
Tariffkomitéens formann, Heine Richardsen, og meg selv var deltagere på et kurs i Human Factors in Maintenance i Genève, arrangert av IATA på deres treningssenter. Ca. 30 deltagere fra forskjellige deler av verden. Norge var sterkt representert med en instruktør fra hvert av selskapene SAS, Braathen og Helikopterservice. Widerøe hadde 3 mellomledere, samt Birger Bøe som representerte Opplæringsrådet, SAS og Flyselskapenes Landsforening.

Vi to fra NFO var de eneste fagforeningsmenn som var der. Kulturen med at fagforeninger hadde et ryddig forhold til arbeidsgiversiden var utenkelig i flere land. Når vi fortalte at initiativet til at vi deltok på dette kurset, samt dekking av utgifter kom fra Flyselskapenes Landsforening, sto de bare måpente. Det gikk simpelt hen ikke å få alle til å forstå at det kunne være slik. At arbeidsgiver og fagforening skulle kunne løse ting i fellesskap og samarbeide, var noe som bare skjedde på månen (personlig foretrekker jeg vår jordnære variant).

Men tilbake til kurset. Meget dyktige forelesere. Begge hadde doktorgrad fra USA innen fagfeltet. De hadde topp utstyr til bildefremvisning og var meget godt drillet i kursopplegget. Det flommet av anekdoter under forelesningene og billedliggjøring av stoffet var utmerket. De hadde et teknisk utstyr til dette som en fattig forening bare kan drømme om, og det var gjort et skikkelig ryddig arbeid i å sette opp kursinnhold og fremstilling. Samtidig var det egentlig bare selvfølgeligheter som ble presentert over tre dager. Dette til tross, de greide å få det interessant og tankevekkende. Det som var poenget var at det hele ble satt i et system, slik at en kunne se og forstå noe av hvorfor vi stakkars mennesker gjør feil, små og store, i dagliglivet og på jobb. Det som ble slått klinkende klart er at vi alle gjør feil. Mennesket er slik av natur.

Det en gjennom kurset kunne vise, var at det til en viss grad er mulig å legge opp rutiner etc. på en slik måte at en kan unngå i det minste en del av dette.

Stages in the development of an organizational accident



Maintenance Costs: Examples

- Engine shutdown average cost is \$ 500.000
- Flight cancellation averages \$ 50.000
- Return to gate average \$ 15.000
- One airline estimated \$ 75-\$ 100M/Yr. on error
- ATA estimates \$850M/Yr. ground damage
- Average ground damage incident is \$70.000

Mennesket blir påvirket av forskjellige ting, faktorer eller hva en nå kaller det, og en må prøve å tenke gjennom hva, hvorfor osv. slik at en har muligheten til å f.eks. gjøre ting annerledes, unnlate å gjøre, gjøre det på en annen tid av døgnet osv.

Det gikk også frem at kurset kunne gi noe til "Management". Behovet for opplæring innen dette feltet er vel så stor på leder-siden som hos den utøvende mekaniker. Ledelsen har en mye større mulighet til å påvirke rutiner, samarbeidsforhold etc. enn den enkelte på gulvet. Bare det å få forståelse for at en kunne spare mange penger, ville gjøre det interessant for lederne. Dette relaterer jo til at "Maintenance Error" er en svært så dyr affære for det enkelte selskap.

Ikke alt av undervisning gikk direkte på Aircraft Maintenance. Det er gjort mye mer på dette feltet når det gjelder piloter og cabin crew, som har en rimelig lang tradisjon på opplæring i Human Factor, men det kommer med raske skritt innenfor vårt fagområde også.

Skoleavdelingene i selskapene vil raskt bake dette inn i undervisningen overfor lærlinger, men uten at vi har diskutert dette med FL etter kurset, kan jeg nesten love at det kommer noe opplæring innen Human Factors in Maintenance, det være seg internt i NFO eller i regi av det enkelte selskap. Behovet for en bevisstgjøring innen dette feltet er tilstede både for "management" og den enkelte flytekniker.

Rolf Dybwad



Aircraft Engineers International (AEI)

Internasjonalt arbeid er tung materie. Ting som for undertegnede syntes helt opplagt og problemfritt, kan diskuteres fremlengs og baklengs i timesvis på våre møter i AEI Executive Board. Det er vel muligens ikke annet å forvente med styremedlemmer som kommer fra alle verdensdeler. Men problemet er at selv om vi sitter der i møtene og overbeviser hverandre om at vi selvsagt arbeider for en internasjonal organisasjon og må ta hensyn til alle, er det ikke til å stikke under en stol at de fleste av oss tenker på hva som gavner vår egen hjemlige organisasjon. Dette gjelder muligens først og fremst gutta fra «down under.»

NFO har i alle år vært en pådriver og spilt

en aktiv rolle innen AEI, kommet med en mengde gode forslag og innspill mht en bedre drift og mer effektiv internasjonal organisasjon. I den senere tid har disse forslagene falt på steingrunn, dels grunnet misforståelser, dels grunnet tekniske prosedyrefeil, men sist og ikke minst, grunnet manglende samarbeidsvilje fra AEI's nåværende President. Dette så NFO seg lei på, og med god grunn, og som de fleste vet bestemte årets Representantskapsmøte seg for å sende et skarpt brev til AEI Executive Board (EB) hvor en del problemområder ble listet opp. Og det var vel ikke til å misforstå ved å lese «mellom linjene» at NFO ville vurdere hensikten med videre medlemskap i AEI dersom ikke dette brevet avstedkom en del

forandringer. Det gjaldt i første rekke å opprette brukbare retningslinjer for AEI's Tekniske Komite, hvor Pieter Doyer har arbeidet under til dels meget vanskelige og tungroddede forhold som Committee Chairman. Derneft gjaldt det prosedyrer vedr. etablering og oppfølging av AEI Policy Statements. Videre etterlyste NFO kontorrutiner og oppfølging av brev, fax, dokumenter osv. ved Hoofddorp regional-kontor og documentation center. Etter Representantskapsmøtet satt undertegnede seg sammen med Pieter Doyer og forfattet og klargjorde dokument og retningslinjer slik at de passet med Pieter's ønsker om hvorledes Teknisk Komite skulle fungere. Dette skulle vi så legge frem på neste EB møte.

Torstein Vikøren

AEI EB-møte 1. - 2. mars i Hoofddorp

Det er vel en overdrivelse å si at AEI's President la seg flat for NFO's "kravbrev", men han var nede i **meeeg**et dyp knestående.

Dagens agenda, som i utgangspunktet var meget lang, ble lagt til side. Det skulle kun dreie seg om en ting; brevet fra NFO. Det var helt tydelig at dette hadde gjort inntrykk. Og det var like tydelig at det hadde sin berettigelse. Det viste seg nemlig at kun noen få av møtedeltagerne visste om dette brevet ettersom AEI-kontoret hadde "glemt" og distribuere det videre til samtlige styremedlemmer. Det ble tatt meget selykritikk fra flere av de tilstedeværende, og etterhvert som brevet ble gjennomgått linje for linje og ord for ord, ble det tydelig at det gikk mot full hjemmeseier for NFO. Terms of reference for Technical Committee som Pieter og undertegnede selv hadde klargjort på forhånd, ble godkjent uten at så mye som et komma ble forandret. Videre hadde jeg klargjort et forslag vedr. prosedyrer for etablering og oppfølging av AEI Policy Statements. Dette var helt i tråd med NFO's tidligere forslag som ikke fikk gjennomslag i Helsinki i 1995, men som

igjen ble fulgt opp av et lignende forslag fra Norsk Helikopteransattes Forbund (NHF) på AEI Annual Congress i Sydney i 1996 (hvor det måtte trekkes grunnet en prosedyreteknisk feil!) Dette ble det som ventet en god del diskusjon rundt, men det endelige resultatet ble faktisk bedre enn forventet. Tidligere hadde EB vetorett til å stoppe forslag som kom fra de forskjellige komitéene. Nå fikk vi fjernet denne veto retten, slik at EB kun kan komme med kommentarer, men forslagene skal kunne legges frem til avstemming på Annual Congress dersom komiteen ønsker dette. AEI har en del Policy's som egentlig har overlevd seg selv. Det har tidligere ikke vært noen regulert oppfølging av disse, men det ble nå vedtatt at hvert annet år skal disse gjennomgås for å se om det er behov for forandringer. Dette var også etter forslag fra NHF. Kontorrutinene, eller mangel på sådanne, ble nøye gjennomgått og en del gode innspill fra UNIE (den Nederlandske teknikerorganisasjon) ble godtatt. Som tidligere nevnt gikk det meste i NFO's vei. Det kan synes unødvendig at en skal være nødt til å sende avgårde slike "trusselbrev", men på den annen side er det tilfredstillende å se

at det blir tatt hensyn til og at forandringene virkelig skjer. Terms of Reference, godtatte forandringer og forslag er allerede sendt ut til samtlige medlemsorganisasjoner som pr. i dag teller 33 fordelt på 27 forskjellige land.

Grunnet brevet fra NFO strakk ikke tiden til på dette møtet, slik at vi ble nødt til å kalle inn til et ekstraordinært EB møte 3.-4. mai. Men noen andre saker fikk vi da tid til. Mario Lander, som er AEI Public Relation Chairman, kommer til å slutte som hovedforhandler for UNIE grunnet stort arbeidspress og personlige årsaker, og vil derved også slutte som PR Chairmann ved årets Congress. AEI's Secretary General, som også kommer fra UNIE, vil også slutte i år. Her får nok valgkomiteen en liten nøtt å knekke.

Den sveitsiske teknikerorganisasjonen PUSH (fra SWISSAIR) har søkt om medlemskap i AEI og Balkan Aircraft Engineers Association har bedt om informasjon og betingelser for medlemskap. Disse vil begge bli invitert til AEI Annual Congress i Beograd 8.-12. september.

Torstein Vikøren

X-AEI EB-Møte 3. - 4. mai i Hoofddorp

Dette ble et typisk «arbeidsmøte» med gjennomgang av en mengde forslag og dokumenter. Som et resultat av tidligere nevnte brev fra NFO's representantskap til AEI, ble samtlige Policy's gjennomgått med henblikk på eventuelle forbedringer. PS 002, 003, 004, 007, 008, 010 og 011 ble foreslått forandret, og for interesserte medlemmer finnes disse Policy's bak skilleblad 6 i NFO'S "lille svarte bok." Forslagene blir forøvrig sendt ut til samtlige organisasjoner for kommentarer.

Det ble også en god del diskusjoner rundt GAIN-prosjektet. (Global Analysis Info Network). Dette er et prosjekt som har sitt utspring fra FAA Office of System Safety. Den første Workshop ble holdt i Oktober 1996 og hensikten med GAIN er:

Sitat: "The purpose is to create a world-wide network for the collection, analysis, and shearing of aviation safety information to help the aviation community reach Zero Accidents. This historic event was attended by over 150 individuals from eight countries representing airlines, manufactures, trade associations, pilots, air traffic controllers, mechanics, the

military, universities, information technology consultants, and government agencies". **Sitat slutt.**

For interesserte internettbrukere finnes info på; "http://www.faa.gov". Ettersom neste Workshop blir holdt i London 17.-28. mai i regi av Royal Aeronautical Society, ble det besluttet at Dave Morrison fra våre britiske kollegaer (ALAE) skulle delta på dette møtet.

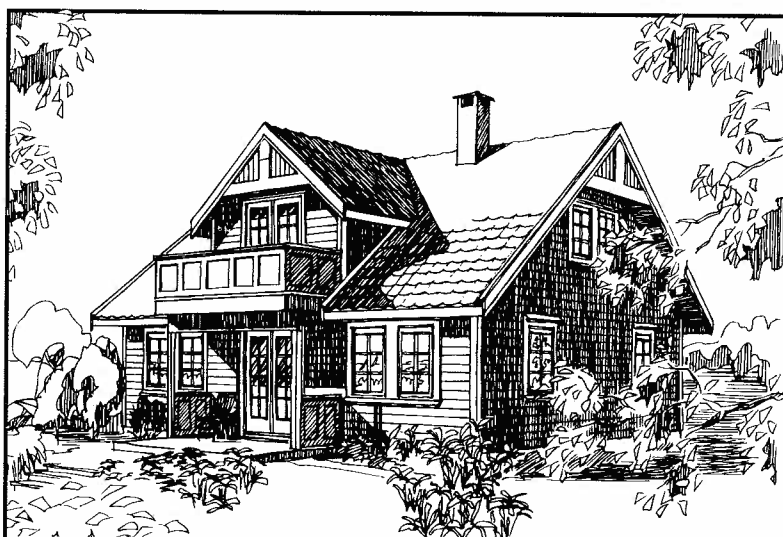
På vegne av AEI Teknisk Komite presenterte Pieter Doyer tre konkrete saker som AEI bør involvere seg med i fremtiden; Confidential Reporting (CR), Ramp Check og Human Factors. Confidential Reporting er en sak NFO har involvert seg i over lengre tid, og et noe modifisert forslag ble besluttet sendt ut til alle medlemsorganisasjonene for kommentarer i form av et «Introductory Paper» (IP). Når det gjaldt Ramp Check vil det arbeides videre med dette i Teknisk Komite. Human Factors innen Aircraft Maintenance, derimot, ser AEI som meget viktig og dette vil bli satt opp som et eget agendapunkt på AEI Annual Congress. Her har nok NFO også noe og tilføre

ettersom vår utmerkede formann, Rolf Dybwad, nettopp har deltatt på et Human Factor kurs/seminar i et land som er kjent for sine oster og hemmelige bankkonti. Når det gjelder JAA Human Factors Steering Group (HFStG), har AEI sendt et brev til JAA Secretary General, Mr. K. Koplin med ønske om deltagelse i denne gruppen. Foreløpig er det kun mottatt et muntelig svar med beskjed om at gruppen i utgangspunktet er «stor nok.» Vi avventer et skriftelig svar, og deretter skal det nok bli en råd med deltagelse i gruppen. Det arbeides også med et møte med European Aviation Safety Authority i Brussel senere i år.

Vedrørende AEI Annual Congress 1997 i Beograd er den i siste fase av planleggingen. Dato er som tidligere nevnt, 8.-12. september, og det ser ut til at det vil bli en god del interessante agendapunkter.

AEI har også en egen side på Internett; <http://www.airengineers.org>
Vel møtt!

Torstein Vikøren
AEI Secretary Europe



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



John Goglia is a member of the National Transportation Safety Board (NTSB). He has been a technician for USAir for the past 30 years.

Signing means accepting responsibility

By John Goglia

In the last issue, we reviewed an enforcement action arising from maintenance performed in connection with a change of the No. 2 engine on a Boeing 727-214. The work was performed by a crew of several technicians, one of whom signed off on the engine change record as the technician who had accomplished the item encompassing the connection and rigging. The connection and rigging maintenance item includes the installation of a cotter pin into a drilled nut and bolt securing the lower thrust rod to the cross shaft.

Six days later while on a scheduled passenger flight, the No. 2 engine lost throttle control and accelerated to 70 percent power. A subsequent investigation revealed that the No. 2 engine thrust rod had become disengaged at the cross shaft. The castellated nut had backed off the retention bolt, allowing the bolt to back out of the rod-shaft attach point. The bolt and nut were found in the engine cowling, but there was no sign of the cotter pin that should have secured the nut to the bolt.

An enforcement action was brought against the technician who signed off the engine change record. This person (known as the "Respondent" in an enforcement proceeding) had not personally attached the thrust rod to the cross shaft, but in signing for work performed by others, had accepted the risk of suspension or revocation of his airman certificate if the work was not properly done. The administrative law judge found that the only reasonable inference was that the cotter pin didn't secure the nut for proper attachment of the thrust rod. That finding was upheld on appeal to the National Transportation Safety Board (NTSB), and the administrator's Order of Suspension was affirmed.

The administrative law judge stated that the FAA administrator has the right to suspend or revoke at any time the air-

man technician's certificate for reasons the administrator feels are in the interest of air safety. He further stated, "The person who signs off the maintenance on an aircraft is, in the final analysis, responsible for the competence, thoroughness, efficiency, and safety of such maintenance."

This case illustrates a common occurrence in aviation maintenance today — aircraft maintenance involves complex tasks requiring several individuals and

which certifies that the work has been accomplished.

This decision means that a technician who signs for work is responsible for the work as if he had performed the work himself, even though there may have been many other licensed or unlicensed individuals or teams actually accomplishing the work package and even though the operator is primarily responsible for the maintenance.

Licensed technicians who sign the documents will not be able to escape responsibility by arguing that others accomplished the work or that the operator is primarily responsible for the maintenance. In affirming the decision, the NTSB stated, "The importance from a safety viewpoint of assuring that items signed off are properly accomplished is apparent in view of the fact that air carrier aircraft are used in carrying large segments of the traveling public and that even a minor discrepancy resulting from faulty maintenance can conceivably lead to a major catastrophe."

The technician signing for work must realize that he is required to exercise the highest degree of care, including not only the proper performance of maintenance but also the documentation of that work. When the technician signs for work accomplished by others, that duty might require him to actually inspect the proper accomplishment of each task in the work package.

Alternatively, each individual's accomplishment of individual work tasks should be documented in some way or actually signed by the person who thereby represents that he has properly performed that task.

In summary, a signature is a representation that the work has been properly accomplished and that the person signing is accepting responsibility for that representation. He backs that representation with his certificate, and he can take pride in promising to the public with his signature that "the buck stops here."

This decision means that a technician who signs for work is responsible for the work as if he had performed the work himself . . .

sometimes several teams of individuals spanning several workshifts. The aircraft maintenance system often places individuals in the position of routinely signing documents and recording the completion of numerous tasks in a particular job when they have not personally observed either the accomplishment of each item in the total work package or compliance with applicable maintenance manuals.

In reviewing the administrative law judge's decision on appeal, the NTSB stated that there was no dispute — the person who signs off on the documentation is responsible for that particular item. Thus, the technician who signed off on the proper installation of the cotter pin was responsible regardless of who, in fact, accomplished the connection. The NTSB's decision articulated that an effective system of quality control over maintenance includes a means of identifying a person or persons to be held accountable. That person is the person who signs the required record

NFO på Internett

Nå har «endelig» NFO kommet på Internett. Den 19. april kom sidene på vår del av «verdenswebben». Vår lille del av dette ligger på adressen: <http://www.nfo.no> og for de som vil sende hatpost og andre uhumskheter, så er postadressen enkel: nfo@nfo.no.

Som alle slike ting, så er ikke det vi har kommet ut med her verken ferdig eller endelig, og det er tilbakemeldinger og stoff som avgjør hvordan det hele kommer til å bli seende ut etterhvert. Negativ og positiv respons vil bli satt pris på, for her finnes det ingen fasiter, men muligheter – og litt problemer...

Så litt om det arbeidet som er blitt gjort. Det ble vedtatt at NFO skulle starte et prøveprosjekt med Internett ved årsskiftet. Oppdraget med å se på muligheter og få til dette ble delegert til Kjell H. Paulsen og undertegnede etter de retningslinjene som styret kom frem til. Det første vi da måtte gjøre, var å skaffe eget domenenavn og det ble: www.nfo.no som må sies å være

et lett og passende sådant. Med det fikk vi også den like kjekke e-mail adressen. Dette ble gjort av IDG-online som vi fant ut at ga oss det vi trengte til den prisen som vi fant ut var gunstigst. Parallelt med dette ble det innkjøpt ny multimedia PC til NFO sentralt, noe som må sies å ha blitt en vesentlig oppgradering. Tilbakemeldingene jeg har fått på dette tyder på at den svarer til forventningene.

Med alle disse ballene i luften, så gikk jeg selv og oppgraderte mine programmer for å «snekre» sammen sidene til det nyeste (betalt av egen lomme da jeg bruker de til litt annet også). Jeg har nå 4 forskjellige «editorer» som må brukes litt om hverandre for å få til det som jeg synes skal til, men det sies at alt blir lettere med erfaring. Men min sådanne sier at jeg foreløpig må bruke flere, i hvert fall mer enn MS-Frontpage 97, som jeg banner opp og ned med jevne mellomrom sammen med Bill Gates. Det som jeg liker best er et som heter Hot Dog Pro 32, og er et knakende godt program, men den har ikke det flotte

server editfunksjonen til Microsoft.

Da ble det etterhvert litt sider også. Kjell H. Paulsen sto for tilretteleggingen av tariffavtalen og lovverkene, som vi valgte å legge ut da det er i et lett tilgjengelig format som er enkelt å holde oppdatert. Lokalavdelingen sto for hver sine sider og det de mente var riktig å få med, vår kjære redaktør bidro med delen om INFO, og formannen kom med de nødvendige innledninger. Da var det jo bare å smøre dette litt sammen og resultatet ser dere selv.

Hva som skal inn på Internett fremover avhenger av medlemmene. Det finnes mange muligheter både som en ren medlemservice, og som vindu ut mot andre. Dette bør alle tenke litt på og komme med synspunkter og ideer. Lokalavdelingen bør også se på sine «egne» sider og tenke på nyheter som bør med og andre aktuelle saker og forandringer. Kort sagt: Dette blir hva dere gjør det til! Med litt hjelp.....

Stig Rusten



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



Solakonferansen 1997



Fra paneldebatten på Solakonferansen '97.

Årets Solakonferanse ble avholdt 12. til 14. mai, og var den ellefte i rekken. NFO har deltatt på de fleste av disse, men årets deltagelse ble litt spesiell. Styringskomiteen inviterte tidlig i år NFO til å holde et innlegg til debatt. Vår formann tok utfordringen på strak arm, og en arbeidsgruppe ble nedsatt. Da detaljene fra Styringskomiteen forelå, viste det seg at innlegget måtte være på engelsk fordi foredragene i emnet deregulering/allianser/lavprisoperatører/sikkerhet, ville foregå på engelsk. Heine Richardsen og Pieter Doyer påtok seg oppgaven.

Enkeltsakene vi valgte å fokusere på, og som vi ser som viktige for å opprettholde/forbedre dagens sikkerhetsnivå, viste seg å «treffe». Mandag ettermiddag startet med et besøk hos Statoil på Forhus. Her fikk vi en innføring i HMS (helse/ miljø/ sikkerhet) som virkelig tas på alvor i den bedriften. Dette kan trykt kalles en mønsterbedrift i så måte. Målet er 0 skader/ulykker(!), med alle nivåer i bedriften

involvert. De fleste har her mye å lære. Dagen etter startet med utdeling av Solakonferansens Sikkerhetspris, som gis til den som gjennom sitt arbeid har utmerket seg til flysikkerhetens beste. Denne ble tildelt Tor B. Kirkvaag, Luftfartsverket. Årets åpningsforedrag ble holdt av leder for Stortingets Samferdselskomite, Magnus Stangeland, som mener at luftfarten vil være en bærebjelke i et moderne Norge. Han hadde tydeligvis vært med til Statoil, for han mente at også bedrifter innen luftfarten måtte «driste» seg til å sette «0» som mål i fremtiden. Men første mål måtte være å redusere antall ulykker innen privatflyging. For som han sa: Sikkerheten er viktig for tryggleiken.

Første foreleser ut under deregulering/allianser/lavprisoperatører/sikkerhet var Otto Lagarhus, SAS. Han hadde i fravær av villig (?) representant fra en lavprisoperatør, påtatt seg denne rollen. Her skisserte han to kategorier av lavpris-

operatører, low cost-high quality og low cost-low quality. Førstnevnte uten konkurransemulighet mot de etablerte på lengre sikt, den sistnevnte kategori med gode muligheter for å utkonkurrere de etablerte, om ikke disse klarer omstillingen til den nye virkelighet. Men ingen overlever uten en god sikkerhetsstandard.

John Saull fra IFA (International Federation of Airworthiness) var imponert over de fabelaktige resultater JAA hadde oppnådd, og mente det ville resultere i meget gode regler/forskrifter. Han trakk frem Konfidensiell Rapportering System, som et meget viktig instrument i arbeidet for høy sikkerhet, men han advarte mot å presse de nye reglene på organisasjonene for raskt.

Lars Mydland, SAS Flight Academy, så på dereguleringen og inngåelse av allianser mellom flyselskapene som en stor utfordring for luftfartsmyndighetene.

Etter en kort introduksjon om hvem NFO er, fortsatte Heine med å spørre om deregulering/low cost/allianser vil resultere i bedre sikkerhet. Vi tror ikke det, om ikke noe blir gjort for å møte den nye situasjonen. Konfidensiell Rapportering, som Pieter orienterte om, Human Factor og myndighetenes ressurser/kompetanse, er tre av de viktige elementene vi ser for oss for å bidra til bibeholdelse/bedring av dagens gode standard.

Den etterfølgende debatten dreide seg i det vesentligste om sakene vi fokuserer på. Av det som ble sagt kan kort nevnes: Human Factor – det viktigste, for her er det mest å hente. Konfidensiell Rapportering – meget viktig, myndighetene har tilstrekkelig ressurser/kompetanse om de brukes rett, kontrollert flyving inn i terreng viktigst (mon tro det har et element av Human Factor?). Og det som ikke har skjedd er ofte viktigste årsak til det som virkelig skjedde. Det ligger litt arbeid/økonomi bak et slikt innlegg/deltagelse, men jeg mener det er viktig å



Heine under fremførelsen av sitt innlegg.

delta og å fremme vårt syn i denne debatten, som har så direkte innvirkning på vår hverdag. Takk til Heine og Pieter.

Årets konferanse var gjennomgående interessant og givende. Det kunne skrives

mange sider om denne, hvilket jeg ikke vil gjøre. Den som ønsker mer informasjon kan få kopi av alle innlegg/foredrag på NFO kontoret.

Arild Helseth, form. TU



Aircraft Engineers International - møte i Hoofddorp 24. og 25. mai 1997

Det har vært en hektisk møteaktivitet i Teknisk Utvalg (TU) de siste ukene, hvor vi har forberedt kommentarene til de meget forskjellige og viktige høringsutkastene fra de samlede luftfartsverkene (Joint Airworthiness Authorities (JAA)). I denne forbindelse tok Arild Helseth (TU formann), Gunnar Johnsen (teknisk sekretær), Svein Hansen (AEI Technical Affairs Committee (ATAC) = AEI's TU – og jeg (ATAC formann) flyet til Amsterdam for å delta i møtet i Hoofddorp i slutten av mai.

Høringsutkastene tar denne gangen for seg regler for sertifisering av flyteknikere (JAR 66), kravene til opplæringsinstitusjoner/skoler (JAR 147), samt en del mindre, men like viktige høringsutkast.

På hotellet traff vi noen andre komitémedlemmer fra andre AEI-tilsluttede organisasjoner. Disse kom fra

Australia, Finland, Hellas, Kypros, Nederland, Spania, Tyskland og Norge. Her var faktisk en god spredning, og dette var svært positivt da møtet gjaldt luftfartsregler for alle JAA-land i Europa. Om kvelden hadde vi en hyggelig kveld sammen på en restaurant i Hoofddorp.

Lørdag morgen var hele 16 mann på plass kl. 09.00. Disse representerte ni tilsluttede organisasjoner. I begynnelsen gikk arbeidet imidlertid noe tregt, men etterhvert kom vi godt i gang, og klarte til og med å bli ferdig med kommentarene til «regler for sertifisering av flyteknikere». Det hadde jeg ikke ventet, men dette var resultatet av at møtet ble holdt stramt med kun korte pauser, meget bra forberedelse fra NFO/TU ved Svein Hansen, Arild Helseth og Gunnar Johnsen. Men da holdt vi også på til kl. 19.30! Denne kvelden hadde vi et velfortjent og avslappende besøk på en restaurant med mye god mat.

Søndag morgen begynte vi enda tidligere; klokken 08.30. I dag sto «regler for opplæringsinstitusjoner/skoler på programmet, samt et mindre høringsutkast til JAR 145. Da lunsjen nærmet seg, måtte en del av representantene forlate møtet for å dra tilbake til sine respektive hjemland, men da vi avsluttet møtet kl. 17.00 var det fortsatt ni mann igjen. Denne dagen var også meget vellykket; igjen som resultat av god forberedelse fra NFO/TU's side, med god støtte fra Norsk Helikopter Forbund.

Det som gjenstår for meg nå, er å finskrive kommentarene, samle dem, og å få dem sendt ned til JAA's hovedkontor i Hoofddorp. Dette må skje før den 20. juni, så det er fremdeles mye arbeid igjen på forholdsvis kort tid. Samtidig må vi ha NFO's kommentarer på de samme ut-

Forts. neste side

kastene. Disse skal være hos Luftfartsverket før den 1. juni, så når det gjelder TU-aktivitetene totalt sett, har vi vært meget aktive i den senere tid.

Hvis noen av dere har spørsmål vedrørende ovennevnte saker, kan jeg kontaktes på fax nr. 51 65 94 95, eller ta kontakt med meg direkte hvis dere har

anledning til det.

P. Doyer
formann i AEI's tekniske komité

Tariff-97



NFO sin forhandlingsdelegasjon samlet.

Oppgjøret i -97 er det vi innen tariffkretser kaller et mellomoppgjør - det som skal foregå ved et slikt oppgjør er avtalt mellom partene, "forhandling mellom NHO og NFO om eventuelle lønnsreguleringer for 2. avtaleår". Dette betyr i klartekst at partene har en 2-årig tariffavtale og i siste avtaleår reguleres kun lønn - eventuelt.

"LØNNGLIDNINGEN" som skal foregå er bestemt i avtalen mellom partene, her heter det "forhandlingene skal føres på grunnlag av den økonomiske situasjonen på forhandlingstidspunktet og utsiktene for 2. avtaleår, samt pris - og lønnsutviklingen i 1. avtaleår".

Med basis i dette og det faktum at alle lokalavdelinger i NFO har lokal forhandlingsrett, kunne forhandlingsutvalget akseptere et generelt tillegg på 80 øre - mot at utregningen av tillegget ble gjennomført på vanlig måte. Tillegget gjøres gjeldende fra 1. april - omregning og etterbetaling av overtidstillegg, skift-tillegg m.v. følger vanlig praksis, det vil si etterbetaling fra 1. april.

Forhandlingene hadde normalt vært avsluttet her hvis ikke NFO hadde en protokoll fra Tariffen-96, omhandlende tilleggsytelser til AFP-ordningen. Protokollen kom i stand etter det beklagelige faktum at enkelte flyselskaper ikke hadde tjenstepensjonsordninger som reelt ga våre medlemmer mulighet for pensjoner fra -64. Vi var enige om at partene lokalt, innen 1.2.97 skulle komme frem til en avtale som tilfredsstilte begge parter behov. Dessverre måtte vi konstatere at hverken Braathens SAFE eller Widerøe hadde fylt de krav som NFO/NHO hadde pålagt partene.

Dette ble selvsagt en varm potet under forhandlingene, og arbeidsgiversiden beklaget og lovet bot og bedring. Fristen for å komme frem til tilfredsstillende avtale er nå satt til 01.07.97 - og fra gjeldende avdelinger rapporteres det om endret kurs og positiv vilje - denne gangen innen avtalt tidsfrist. Riset bak speilet er at forhandlinger må føres sentralt - i sommerferien.

NFO har ved vårens oppgjør fått samme

AFP-ordning som LO, gjeldende medarbeidere som fyller 63 år fra 1. oktober og 62 åringer fra 1. mars -98.

Her skal vi umiddelbart arrestere dem som tror at tjenstepensjonsordningene vil gjelde disse som en automatikk fra dagens ordning for dem på 64 år. Flyselskapene har dessverre indikert at dette er vanskelig. Her må vi føre kampen videre både lokalt og sentralt, men målet er klart - dette skal vi nå.

Til slutt kommer vi med en liten oppfordring:

Tariffkomiteen starter etter sommerferien med forberedelse til TARIFF-98, dette er som sagt tidligere et Hovedoppgjør med gjennomgang av hele tariffavtalen. Hver og en av medlemmene har en mening om avtalen, kom med ditt synspunkt, forslag til endringer på tekst eller størrelse av tillegg og send ditt bidrag til NFO's Tariffkomite eller lokalavdeling innen 1. oktober. **SÅ ER DU MED PÅ Å BESTEMME!**

Ha en tarifal ferie
Heine



Klimaproblemer

Det sies at dersom skaren bærer frem til St. Hans, så blir det en sen vår. Det ser ut til å bli tilfellet i år. Etter 6-7 måneder med snø, kulde, mørketid og elendighet er min tålmodighet oppbrukt. Derfor er jeg innstilt på å gjøre alt som står i min makt for å kaste Kong Vinter på dørr. Innser at dette er en stor oppgave. Jeg må nok i første omgang konsentrere meg om min egen hage. Gikk derfor i butikken sist lørdag og kjøpte meg en plenvanner, som så ut til å tåle langvarig bruk. Den koblet jeg til varmtvannet og plasserte i hagen der jeg har planlagt å bygge drivhus. Det ser ut til å virke tilfredsstillende. Det meste av snøen som laver ned, smelter før den når bakken. Dersom det kunne slutte å snø, burde det være mulig å bli kvitt skaren og det metertykke snølaget i god tid før St. Hans. Vi må varme vann til oppvask og dusje hos naboen, men det får vi tåle. Dyrt blir det også, men ledige sydenturer finnes ikke, så de pengene får gå til strøm. Håper bare at det ikke blir altfor kaldt. I såfall får jeg bytte hobby fra hagestell til isbre-klattring.

Det er kaldt og ufyselig ute, men på

«gulvet» i Widerøe har det i senere tid vært en opphetet stemning. Grunnen til den høye temp'en er et forslag fra ledelsen om å omorganisere teknisk avdeling. De av dere som leste mitt forrige innlegg i INFO forstår sikkert at omorganisering er løsningen på alle problemer. Så langt så vel. Bare synd at ledelsens forslag ville si det samme som at jeg skulle bruke alt mitt varmvatn på den eneste grønne flekken i hagen. En klimaundersøkelse viste nemlig at vi har problemer i «toppen» av organisasjonen, mens det fungerer brukbart på gulvplanet. Den foreslåtte omorganiseringsringen av verkstedene og hangar (opp-delning i heavy/light) ble derfor oppfattet som en provokasjon og en bortebom av dimensjoner. Heldigvis fikk et samstemt Kvalitetsforum snudd ledelsen slik at



planene ble kuttet ut.

Nå får vi tro at plenvanneren blir flyttet der hvor skaren og dypsneen er. Dersom det skjer, og ledelsen ikke sparer på varmvatnet, så kan det etterhvert bli fruktbare forhold også i Widerøe's hage

La oss bare håpe at det ikke setter inn med frost og uvær...

God vår !



Siste Brasilia fra Torp



Med en «low-pass» som avskjedshilsen forlot det siste Brasilia-flyet Torp flyplass og Widerøe i går.

VIBEKE HØYESSEN (TEKST)
OLAF AKSELSEN (FOTO)

De var vemodige teknikerne som sto igjen på bakken i går. Brasilia-flyene har de kjent i over 10 år, og det føltes noe rart å se det siste flyet av denne typen lette fra Sandefjord Lufthavn, Torp for aller siste gang.

– Men utvikling innebærer utskifting, og Dash 8-flyene er større og gir passasjererne bedre komfort, sier tekniker Paul Lingjærde.

De 30-seters Brasilia-flyene har betjent vestlands- og København-rutene fra Torp. Etter fusjonen mellom Norsk air og Widerøe er Brasilia-flyene gradvis blitt byttet ut med Dash 8-fly.

Fusjon

– Brasilia-flyene har tjent formålet godt. Vi hadde i høst meget god regularitet på disse flyene. Vi kjenner dem jo så godt etter hvert, sier ingeniør Kim Søderberg, og gir flyet et kjærlig klapp på «snuten».

Det får et hjertelig takk for innsatsen med

seg på ferden mot USA og Spania.

Brasilia-flyet som i går forlot Torp, var det første flyet av typen Brasilia Embraer EMB 120 Norsk Air i sin tid kjøpte. Det er et lite, men raskt fly. På det meste har det gått fem Brasilia-fly i ruter til og fra Torp. Norsk Air eide fire, mens det femte ble leid inn.

Da Brasilia-flyet lettet i formiddagstimen i går ble det en endelig markering av fusjonen.

– De nye Dash 8-flyene har to seter på hver side av midtgangen og tar 37 og 50 passasjerer. De har god takhøyde og en helt annen komfort. Støynivået er også mindre i de nye flyene, noe som gjør reisene mer behagelige for passasjerene. Og det er jo passasjerene vi må tenke på, sier Sørensen.

Fraktfly

Flyet hadde sin siste passasjertur 15. desember. Da gikk turen fra København til Torp. Siden den gang har flyet vært gjennom større ettersyn både på Torp og i Maastricht.

Kjøperen, det amerikanske selskapet Brad, har solgt dette og de tre andre propellflyene til spanske IberTrans. Flyet skal bygges om til et rent fraktfly.

– Det ender opp i Spania igjen, konkluderer Søderberg.

de amerikanske flyverne, som satte seg

Blir fraktfly i Spania



GOD TUR: Tekniker Paul Lingjærde var blant dem som tok farvel med det siste Brasilia-flyet som i går forlot Sandefjord Lufthavn, Torp.

bak spakene i går, hadde Missouri i USA som mål. Med seg hadde de tekniker Arils Haugen fra Widerøes tekniske avdeling.

**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 bosteds-
kommunene
for deg som
har ditt dag-
lige virke på
Gardermoen!*

Å leve i Sør- og Nord-Odal:

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

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

Næringsliv:

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

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



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



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

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



Widerøe's Dash-8 simulator



Fra bil til fly. Simulatoren er klar til å settes ombord for flyturen til Bodø.

Vinteren 1995 ble arbeidet med å planlegge en egen DASH-8 simulator i Bodø startet. Det var mange brikker som skulle falle på plass før det endelige vedtaket forelå. Det var først og fremst et økonomisk spørsmål. Skulle den kjøpes eller leies? Skulle den anskaffes ny eller brukt?

Etter flere runder med mange forskjellige instanser ble det knyttet en kontakt med Flight Safety International (FSI). Det kom da opp et forslag om et samarbeid mellom FSI og Widerøe. FSI var forholdsvis lett å komme i kontakt med da SAS Flight Academy på samme tid bestilte en helt ny DHC-8 simulator som skulle plasseres i Stockholm. Denne simulatoren ville da selvfølgelig bli en direkte konkurrent for FSI i Europa.

Etter en tid ble det bestemt at Widerøe skulle leie en brukt simulator fra FSI, Paris. Denne simulatoren skulle flyttes til Bodø mens FSI, Paris skulle få bygget en ny simulator av samme type.

Før dette endelig ble bestemt og godkjent av styret i Widerøe var det selvsagt en økonomisk kalkyle som måtte gjennomgås og godkjennes.

Den endelige kontrakten sa at Widerøe skulle leie simulatoren over en 10 års periode med mulighet for kjøp etter 3 år. Leieprisen er USD 70.000 p.r. mnd. I tillegg kommer utgifter til opplæring for teknikerne, spareparts etc.

Selv med de høye leiekostnadene var det ikke noe problem å se at det vil lønne seg å få en egen simulator plassert i Bodø. Man ville med de første kalkylene spare ca. 10 mill. kr. pr. år på å ha en egen simulator.

Tidligere måtte våre piloter fortrinnsvis reise til Paris for trening. Men Toronto og Seattle ble også brukt når simulatoren i Paris var fullbooket. Dette medførte meget store utgifter for selskapet både til leie av simulator (ca. USD 550 p.r. time), diett, reise og hotellopphold.

De første prognosene viste at operativt avd. trengte ca. 1800 treningstimer i året og da måtte det ansettes to teknikere som skulle ta seg av den daglige driften. Søknad etter to mann gikk ut like før jul 1995 og de ble ansatt i april 1996. De første som ble ansatt var Kjetil Brendeford, da ansatt ved Widerøes ingeniørkontor og Vidar Svendsen, som da var ansatt hos SAS Commuter. Vidar har også tidligere vært ansatt ved Widerøes ingeniørkontor.

Disse to ble sendt til Paris og var som et ledd i opplæringen med på demontering av simulatoren. Den ble først demontert og flyttet internt hos FSI i Paris for å gi plass til den nye simulatoren som FSI skulle få. Senere ble den demontert på nytt og flyttet til Bodø der den står i dag.

I denne perioden ble det også kjørt kurs i Paris for de nye teknikerne. Dette ble et nokså amputert og komprimert kurs på ca. 5 uker. FSI hadde selv anbefalt et kurs på 15 uker totalt.

Samtidig var disse to med i planleggingen av de nye lokalitetene i Bodø.

Flytting fra Paris til Bodø ble utført med fly, en Short Belfast cargomaskin fra det engelske selskapet Heavylift. Den 30. oktober 1996 ankom simulatoren Bodø og lossingen startet umiddelbart på ettermiddagen og natten. Samtidig var et installasjonsteam fra FSI som skulle montere simulatoren ankommet Bodø. Dette teamet bestod av 3 mann fra FSI, Paris og 2 fra FSI, Tulsa, USA. Det ble en hektisk tid for installasjonsteamet, for sertifiseringen skulle skje i tidsrommet 19. til 28. november.

Etter at simulatoren var sertifisert måtte det utføres en del såkalte ATG tester (Approval Test Guide) før den kunne tas i bruk for trening.

Widerøe tok simulatoren i bruk for trening den 9. desember 1996.

Simulatoren er produsert i 1992 og er en level C full motion simulator med night vision.

Simulatoren er softwaremessig styrt via flere computere som simulerer bevegelse, lyder og ellers alle funksjoner som man har i flyet. Det er også lagt inn i visual-systemet en del av de kortbaneplassene som vi opererer på slik at treningen blir meget realistisk i forhold til vår daglige operasjon.

I tillegg til selve cockpiten er det også ombord i simulatoren en operatørstasjon som instruktørene bruker for simulering av snag av forskjellig art, værforhold etc. Den brukes mest som DHC-8, 100 serie, men kan «bygges» om til 300 serie når det trengs. En slik ombygging tar ca. 1 1/2 time.

Organisasjonsmessig er driften underlagt skoleavdelingen med sjef skoleavdelingen, Kjell Hamre, som driftsansvarlig.

Det nye simulatorbygget som ligger øst for nyhangaren inneholder i dag simulatorhall, datarom, hydraulikkrom, kontor (oppholdsrom, verksted) samt et briefingrom for pilotene.

Etter at simulatoren ble tatt i bruk har det vist seg at behovet på 1800 timer i året, som først ble stipulert av operativ avd., ikke holdt mål.



Klar for avgang til Charles de Gaulle.

Dette behovet ble senere øket til ca. 2400 timer i året. I dag er behovet på ca. 3250 timer p.r. år. Dette er totalt for PFT'er og utsjekking av nye crew.

I tillegg har også skoleavdelingen behov for trening av nye teknikere som skal sjekkes ut på flytypen.

Fordelen med trening i simulator er at man meget realistisk kan trene på nødsituasjoner som ellers er vanskelig for ikke å si umulig å trene på i flyet. Dette gjelder både for piloter og teknikere.

En PFT består av to bolker på henholdsvis 4 og 3 timer p.r. crew.

Initialtreningen for nye piloter består av 9 firetimers bolker, til sammen 36 timer.

Det må også settes av faste timer til

maintenance og daglig vedlikehold av simulatoren.

Etter at ønsket fra operativ om å øke utnyttelsen av simulatoren kom opp, ble det behov for flere teknikere.

Derfor ble det rundt årsskiftet 96/97 søkt etter ytterligere to mann. Da ble undertegnede som har vært ansatt ved Widerøes avionikkverksted og ved skoleavdelingen som teknisk instruktør, samt en tekniker fra flystasjonen, Roger Hallaraune, ansatt vinteren 1997.

Ingen av oss to har foreløpig fått noen form for opplæring annet enn det vi har plukket opp underveis. Men vi er blitt lovet et fire ukers kurs fra 26. mai i år.



Fra bil til fly. Simulatoren er klar til å settes ombord for flyturen til Bodø.

If wishing upon a shooting star was as effective as it is widespread, the world would be filled to the brim with extremely well-paid people in excellent health, enjoying their faultless love- and family lives.

And in the world of commerce, everything would be done well and delivered at the right place on time.

Unfortunately, life is no fairy tale. It seems

Don't ju



that the character who writes the laws is called Murphy, not Disney.

At SAS Component, though, we don't allow ourselves or our customers to fall victim to Murphy's law. We make our own rules. Rules about speedy professionalism, agreed quality, and sound logistics. And the most important one is that we give a guaranteed turn-around time on specific component maintenance jobs. We even make them public: 10 days on avionic maintenance. 44 days on thrust reverser overhaul. 15 days on

hydraulics. 10 days on emergency equipment and 5 on fire extinguisher overhaul and Halon recycling (we'll recapture up to 98% of your Halon). And 5 days on carbon brake refurbishment (which, incidentally, can save you up to 66% over the price of buying new brakes).

st wish.

In short, working with SAS Component could make some serious wishes come true. Because



you'd be granted an extremely fast partner working in strict accordance with relevant international authorities' regulations and certifications.

Call our sales department at (+45) 32 32 33 32 and get detailed information about these and numerous other SAS Component products and services.

We really wish you would.



When you think turn-around time, think SAS

Etter at vi er blitt fire ansatte har vi gått en slags skiftordning hvor vi dekker vanlige ukedager med trening fra kl 0900 til 2400. Allikevel har vi ikke med dagens ordning mulighet for å gi operativ de antall timer som de ønsker, slik at det har fremdeles vært behov for å kjøpe en del timer i Paris. I skrivende stund har jeg hørt rykter om at det er satt fram et ønske om å ansette ytterligere to mann for å dekke opp en større del av døgnet og helgene med trening. Dette er en nødvendighet dersom simulatoren skal utnyttes maksimalt. Vi ser ikke helt for oss hvordan dette skal gjøres, men det vil muligens bli utvidet med et nattskift og en form for beredskapsvakt. I tillegg må man også ta hensyn sykdom og ferieavvikling.

I tillegg er det blitt forespurt om leie av techrep fra FSI i en 6 til 12 mndrs periode. Vi håper at dette går i orden for det vil være til meget stor hjelp og støtte for oss i denne oppstartsfasen.

Mange lurer sikkert på hva oppgavene til en simulatortekniker er.

Egentlig har en simulatortekniker og en flytekniker samme oppgave.

Vi skal sørge for at simulatoren er operativ til enhver tid. Det skal utføres regelmessig maintenance. (Daglig, ukentlig, månedlig osv.) Reparasjon av komponenter og instrumenter. (Mesteparten av instrumentene er ikke aircraft parts, men simulerte komponenter.)

Man skal planlegge timer for maintenance

og trening.

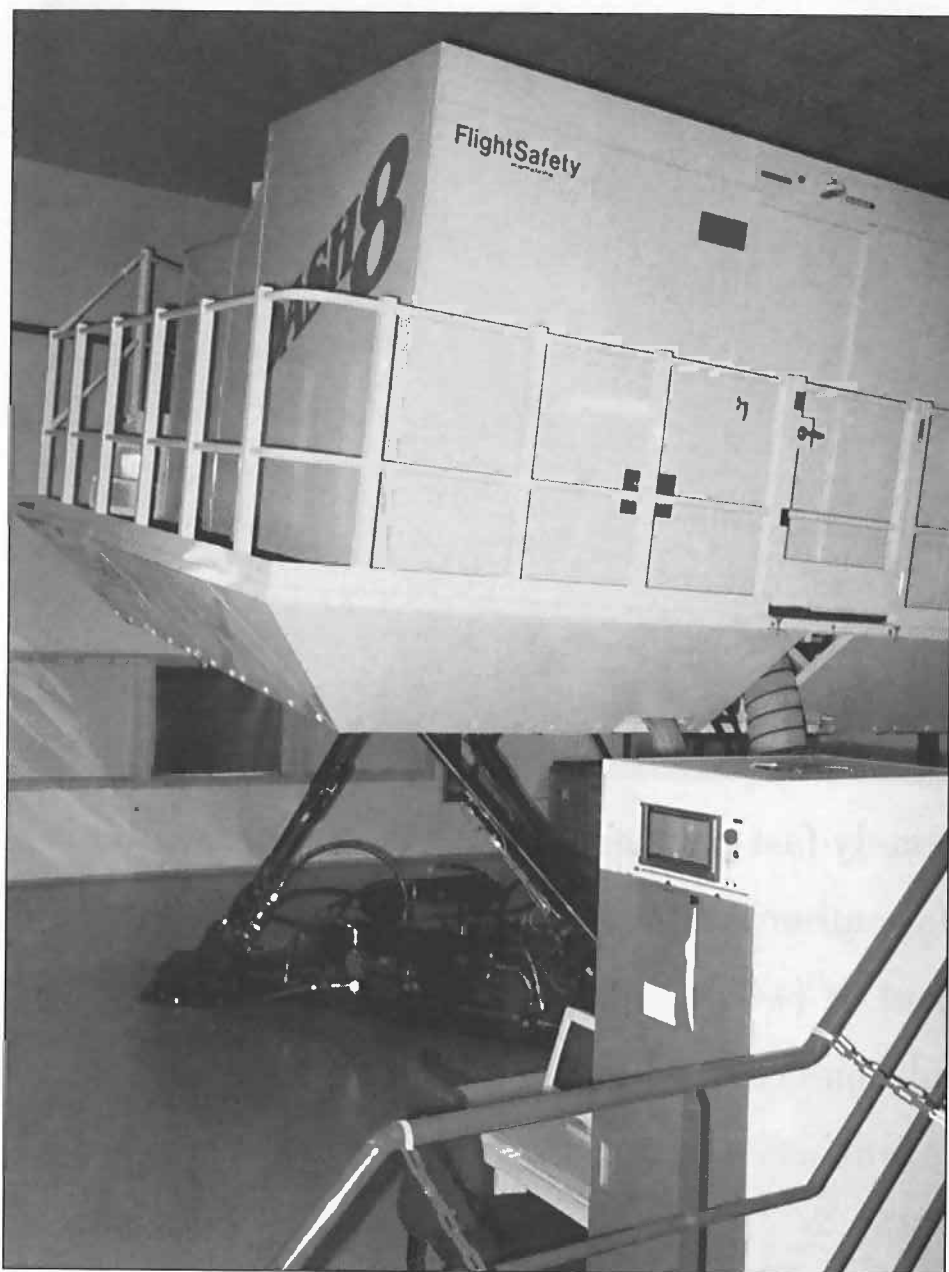
Bestille deler og holde et rimelig delelager. I tillegg skal man utføre en del såkalte ATG tester (Approval Test Guide) som skal fremlegges for myndighetene for at simulatoren skal beholde sin godkjenning som level C simulator.

Vi har til nå vært veldig heldige med lite snag og enkle problemer som vi har løst på en rimelig grei måte.

Vi har hatt et par problemer av større art. Med den ene snagen fikk vi hjelp av en tekniker i Paris som var her. Den andre snagen var av en slik karakter at vi måtte hente ekspertise fra FSI i USA. Da var simulatoren ute av drift i en uke. Slikt koster penger!

P.g.a. at erfaringsnivået foreløpig er lavt og kursene som er gitt er noe amputerte, er man selvfølgelig litt på tå hev for at snag av større art skal oppstå. Men vi krysser fingrene og håper på det beste.

Arnulf Nergaard



Simulatoren ferdig installert og klar til bruk i Bodø.

NICE Côte d'Azur



Meget velutstyrt 2-roms leilighet i parkmessige omgivelser til leie.

Ca. 10 min. fra flyplass og sentrum, og med utsikt over havet. Barnevennlig. 4/5 sengeplasser, egen lukket garasje, svømmebasseng og tennisbane.

Pris pr. uke FFR 2.500,-.

Henv. Edmund Groshennig
GENOM

Tlf. arbeid: 63 97 81 12

Tlf. privat: 22 27 72 50

Diverse fra avd. Braathens SAFE

Så kom våren i år også, like plutselig som før. Lønnsoppgjør er vel det mest interessante. Vi hadde jo en fin avtale fra sentralt hold i fjor på ATP. Dette ble noe forsinket. Lokalt hadde vi også noen slike tidsfrister. Disse var heller ikke så lette å overholde, bortimot umulig. Lønnsforhandlingene lokalt ser ut til å bli en utfordring i år også.

Forøvrig jobbes det på spreng med å få Motorverkstedprosessen ferdig. Man skal legge dette frem for styret i juni. Da skal det fattes vedtak. Etter det vi hører, så ser det ikke så værst ut, men det er mange personer som vil bli flyttet på.

Den 6. mai var vi med en delegasjon til OSL for å plante «grunnsteinen» i forbindelse med byggestart på hangarbygningen på Gardermoen. Vi får håpe treet ikke forsvinner i betongen av grave-maskinbeltene. Hendelsen var vel av historisk betydning. Dette med OSL og flyttingen er noe som stadig kommer nærmere i tid. Det blir allerede nå sett på forskjellige løsninger med tanke på



E. G. B. planter.

organisasjon og personellbruk. Selskapet ønsker å få ferdig skiftplanene. Fremmed-handlig har også vært godt debattert.



Planting av «grunnsten» ved byggestart på hangår OSL for Braathen.

Fra venstre: Erik G. Braathen, R. D., Tore B. Sæther – leder Bra. Flygerf. og Arne Søyre – FLT.

Outsourcing er jo et kjent begrep, også kalt innsourcing.

Selskapet har også i år behov for mye innleie. Dette har vi tidligere hatt flere møter på. Det ser nå ut som om firmaet prøver å følge retningslinjene. Det vi ikke ser så positivt på, er innleie til utestasjonene. Vi ønsker å samle de på en plass, for å gi praksis og kompetanse til de ansatte selv.

I april gjennomførte vi et vellykket datakurs for styret samt heldige medlemmer som ble trukket ut til å delta. Kurset ble godt mottatt. Vi forsto plutselig hvilket verktøy og hjelpemidler som ligger inni maskinen.

Vi har videre hatt en diskusjon med firmaet om ansettelser av personell, eksternt kontra eksternt. Her mener vi at det er viktig å prioritere de interne først, slik at man ikke blir «straffet» for å være ansatt fra før. Dette gjelder først og fremst teknikerstillingene.

Et stadig tilbakevendende tema i Braathens SAFE, spesielt på Sola, er vanskeligheter med å få fri. Flere av oss sliter med dette, og dette tar til tider litt på. Vi synes ikke noe om at mellomlederne har så innsnevret syn at de ikke forstår hvilke oppgaver en tillitsvalgt har. Noen ganger må vi faktisk forklare oss om hva den andre egentlig har gjort, om han egentlig har vært der han sier han har vært. Det tyngste med dette er at de samme mellomlederne har liten forståelse for HMS, AML eller tariffavtalene. Dette har ledertreningen ikke vært mye borti.

Vi går en tøff tid i møte i alle selskapene i Norge. La oss håpe det går bra, selv om vi skal gjennom mye vond materie i den nærmeste tiden. Jeg oppfordrer med dette til å konkurrere med ærlige og redelige midler.

Ha en fin sommer!

Roger Handeland



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 99 15

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

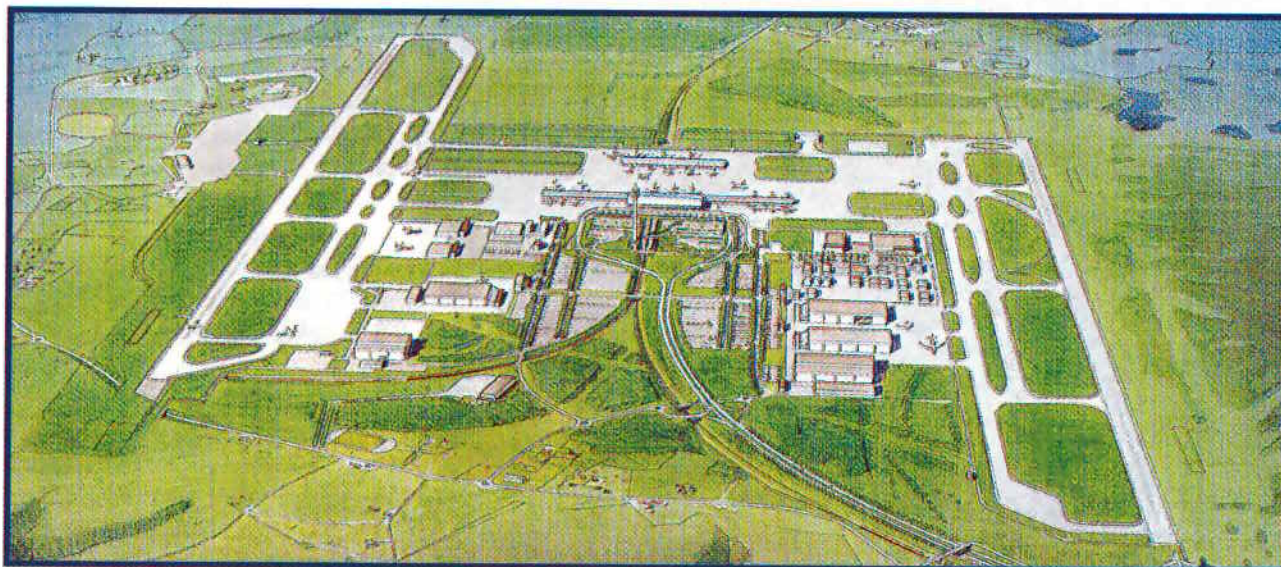
Holterveien 16, 1900 Fetsund
Tlf.: 63 88 22 60

TILSLUTTET

MESTERHUS

ROMERIKE

ARBEIDE PÅ GARDERMOEN??



NOR
eiendom

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

Telefon: 63 97 20 70

Telefaks: 63 97 31 95

Kroken på døren hos A/S Fred Olsen Flyselskap, etter 64 års drift



DNL's hangar på Gressholmen hvor de holdt til i 30-årene, og hvor det hele startet.

Det er nå mange år siden jeg sist bidro med stoff til INFO, men slik saker og ting nå utvikler seg hos oss i FOF, mener jeg tiden er inne til en liten orientering.

For å si det kort og brutalt, så er FOF i ferd med å forsvinne. Den 1. august skal det etter sigende i hovedsak være slutt. Personellet er allerede sagt opp. En av

Electraene er solgt og de andre står for tur. Hva som vil skje med driften av DASH-8 LN-ILS er enda ikke helt klart. Flyet er ikke vårt og kan derfor ikke selges, men driften er vi ansvarlig for gjennom kontrakt. Det mest sannsynlige er at et annet selskap overtar driften, for selv med en JAR OPS 1 vil det ikke lønne seg å holde en eneste maskin i gang.



Fred.Olsens første fly i 1935. Junker W-34.

Nå, i slutten av mai, er det et faktum at flygesjef, teknisk sjef og ingeniørsjef har sagt opp sine stillinger. De kommer til å slutte i løpet av sommeren/høsten, og det er jo som kjent nøkkelstillinger når det gjelder fortsatt drift. Flygerne våre er også i ferd med å bli borte ser det ut til, og igjen står det da en liten gruppe autoriserte flymekanikere og noen få fagarbeidere. Disse har enda ikke fått seg nye jobber, men jeg håper at det et eller annet sted vil være bruk for oss. Med tanke på hva FOF har drevet med og den brede erfaringen disse «gutta» sitter inne med, vil det være

en tragedie om disse ressursene ikke skulle komme til nytte et annet sted.

Hvordan og hvorfor skulle det nå gå slik med selskapet vårt? Ja, kunne en svare forståelig på det, kunne selskapet også kanskje berges. Det startet vel med at vi for noen få år siden fikk en ny toppledelse, muligens har vi også «holdt» på de gamle flyene våre for lenge, men økonomi er et nøkkelord i denne sammenhengen.

Den nye ledelsen begynte forholdsvis raskt å se på strukturen i selskapet og bemanning kontra arbeidsmengde. Kontrakten med Forsvaret var blitt borte, og vi sto uten fremmedarbeid i vesentlig grad. Dermed fant man ut at vi var overtallige i hangar og verksteder, og oppsigelser fulgte. Dette er det nødvendigvis ikke noe galt i. Alle selskaper kan ha godt av å gå i seg selv nå og da, og gjøre reguleringer. Men, hos oss satte man kun søkelyset på teknisk! Administrasjonen økte forholdsvis sterkt, det samme gjorde operativ avdeling. Som eksempel kan nevnes at vår tidligere tekniske sjef ble erstattet med ca. fire personer. Dataverdenen ble innført raskt med mangelfull opplæring, og utgiftene til dette var i vår målestokk svært store.

Det tekniske vedlikeholdet ble satt bort til et engelsk selskap, for dette ville spare oss for store utgifter, ble det sagt! Ytterligere personell sluttet i tillegg til de som var blitt sagt opp, og det begynte å bli vanskelig å bemanne utestasjonene våre. Men det fungerte da på et vis tross alt. Vedlikeholdet i England tror jeg ikke ble noen stor lykke økonomisk, for på høsten i fjor (96) besluttet eieren at Electradriften skulle opphøre. Dette skapte stor uro, og en gruppe av de ansatte prøvde å overta selskapet i sin helhet. Eierne ville imidlertid ikke akseptere prisen, og dermed ble det satt sluttstrek for godt. Fra januar og utover kom de endelige oppsigelsene, teknisk og flygere i første rekke. De med lengst ansiennitet ble sagt opp først og slik har det fortsatt, enda går de med kortest ansiennitet og venter på å få sin oppsigelse - men alle ved at det er et tidsspørsmål.

Fagforeningene har hatt mye å stå i med, det er bare synd at de ikke kan opptre mer



Fred. Olsen (DNL) Junker Ju.-52 som selskapet hadde flere av før krigen.



Fred.Olsens første DC-3 i 1946.



To av FOF's Viscounts fra 50-tallet.



Fred.Olsen C-46 Curtiss på Svalbard tidlig 60-tall.

samlet i en slik situasjon. Men - noe annet er vel for mye forlangt. Hvordan det hele kommer til å ende er ikke godt å si, men noen verdig og ærefull avslutning ser det ikke ut til å bli. Antagelig vil det bli en hale av rettssaker som ingen er særlig tjent med, og slikt kommer det sjelden noe godt ut av.

Når en ser tilbake på hva FOF har vært gjennom sine 64 år, ja da blir det ganske uforståelig at det nå er slutt. Selskapet har tidligere opplevd mange former for kriser, men alltid klart seg gjennom, så hvorfor ikke denne gangen også. Selv krigen 40-45 klarte ikke å knekke FOF eller DNL som det het fra 1933 til 1946. Vi har ikke bestandig hatt det mest moderne materiellet, særlig ikke i de siste tredve årene, men det har vært andre tider. Vi hadde på femtitallet turboprop før noen andre i Norge fikk noe tilsvarende eller ren jet.

Vi har ellers vært et godt selskap, og selv om vi som ansatte har både sutret og klaget har vi likevel trivdes i vårt FOF-

miljø. Arbeidet har bestandig vært variert og overraskende, det har aldri vært helt sikkert hva den enkelte dagen har hatt å by



FOF hadde totalt 3 stk. av DA-20.



Fred.Olsen L-188 Elektra i tidligere farger.

på. Slikt krydrer tilværelsen og gjør den spennende, og derfor har mange valgt å bli i FOF. Slike forhold skaper også selvstendige mennesker, og en kan vel på en måte si at FOF har blitt et selskap

bestående av individualister. Det føles nok temmelig bittert for dem som har vært i FOF i alle år at arbeidsplassen bare forsvinner, særlig med tanke på alle skippertak og all innsats som er nedlagt i

bedriften. Det er også betenkelig at vår eier som kjøpte opp Sterling for kort tid siden nå er i ferd med å fly frakt med B-727 for TNT. Man spør naturlig nok – hvorfor ikke vi (FOF)?

Triste greier! Det er mange tanker som rører seg i disse dager, selvom ikke alle blir uttalt. Men sikkert er det at det er ikke særlig gode tanker som går til vår eier, hans styre og den nåværende daglige ledelsen.

Et kapittel i norsk luftfart er over, og det er for sent å forandre på det nå. En kan jo tenke på hva FOF har vært og hva det kunne ha blitt til dersom viljen til å satse hadde vært til stede. Ett er i hvert fall sikkert, vi har mange gode minner å se tilbake på. For moro har det vært, og vi er stolte over den jobben vi har utført.

Takk for oss!

For NFO avd. FOF

Jon Sundby

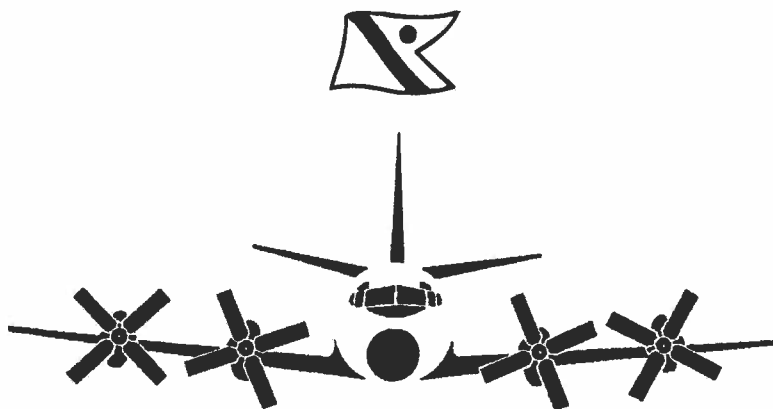


VI SØKER JOBB!!!

Da Electra-driften i FOF skal legges ned fra august -97, og firmaet opphører, er vi ni topp kvalifiserte flyteknikere som søker arbeid.

Vi blir disponible fra 1. august.

Vi i NFO avd. FOF er interessert i å komme i kontakt med firmaer som kan ha bruk for oss.



Vennligst ta kontakt med:

Bård Arnesen

Tlf.: 67 13 19 39 (priv.)
« 67 53 09 00 (jobb)

Trond Bergvatn

Tlf.: 90 07 19 89 (priv.)
« 67 53 09 00 (jobb)
« 90 07 19 89 (mobil)

eller

Fax TLF: 67 12 38 37

NFO avd. FOF

Nytt fra Tarmac-bua

Tarmac-bua er kontoret og oppholdsrommet til mekanikere og teknikere i SAS på Fornebu. Ofte går diskusjonene høyt på bua. Det være seg faglige eller andre daglige hendelser som opptar folket. Nylig fikk vi besøk på bua av en utflytter; en tekniker som hadde utvandret til Gardermoen. Edmund, med sine mange år i NFO sitt styre, er kjent for å ha friske meninger ispedd et unorskt temperament. Han er også kjent for å få ting til å skje raskt, om enn ikke alltid tjenestevei. Vi har fremdeles en del printere merket med "Edmund-printer", etter at Edmund hadde røsket løs og kastet alle printerne som ikke virket i søpla. Vi fikk nye neste dag.

Som vanlig var det en del KMM (kos med misnøye)-prat på bua. Få folk og mye arbeid. "Det er ikke rart at dere har mye å gjøre, dere gjør jo helt feil jobb", repliserte Edmund. Du behøver ikke være

tekniker for å fylle ut fuelingorder eller gå rundt flymaskinen for å se om alle luker og dører er lukket. Behøver du å være flytekniker for å bytte setetrekk og flytte divider? Nei! Dessuten blir vi oppfattet som hår i suppa her på Fornebu. Når du står i galley og signerer loggen får du skrå blick fra flyvertinnene, som klager på at det er så trangt her. I gaten får du beskjed om ikke å bruke den PC'en, men finne en annen osv. osv. Bruker du litt tid på isjekken så er det galt det også. Nei, på Gardermoen der er det annerledes. Der blir du møtt med: "gudskjelov at du kom"! Hvorfor det? Jo fordi vi kun er der når det oppstår tekniske feil, når flyet står der og skulle ha gått, og du er den eneste som kan få flyet avgårde. Og tro meg, det skjer ofte. Da er det gøy å være tekniker, ikke som her på Fornebu, hvor du blir dummere og dummere for hver dag som går. Å slå av og på lommelykta kan vel alle».

Det ble uvanlig stille på bua. Som om vi hadde fått et slag i solar plexus. Noen spede innspill om at vi burde holde på det vi har, og at SAS som sådan ikke ville tjene noe på at andre gjorde våre jobber, fikk liksom ikke samme tyngde. Etterhvert fikk Edmund en stilltiende aksept på at hans synspunkter kanskje ikke var så feil. En ting var vi dog alle på bua enige om. Vi skal ha noe igjen for å gi fra oss våre arbeidsplasser til andre. Som kompensasjon må vi forlange høyere lønn og høyere kompetanse. Vi er lei av bare og gi og gi, uten å få noe igjen.

Etter at Edmund hadde gått ble det lenge stille på bua. Til slutt var det en som spurte: Hvem var han der'a?

Knut Grønscar



Continuation Training System

For at vi som flyteknikere skal kunne gjøre en god jobb og ta raske og riktige beslutninger, er det i SAS opprettet et Continuation Training System. C.T.S skal i tillegg også tilfredsstille myndighetenes krav. Programmet skal holde oss oppdatert i forandringer som gjøres både på flyene, og i organisasjonen.

Hva er dette i SAS i dag?

C.T.S er beskrevet i T.D.H. 3.11.1 (M.O.M 4.3.3.) og består av følgende:

1. Changes in organization/procedures
2. Changes in standard of aircraft maintained.
3. Recurrent training.

T.D.H 3.11.1 (M.O.M 4.3.3.) beskriver også ett **Brush-up Training Program**:

Har en på en eller annen måte mistet sine autorisasjoner og ikke fått disse fornyet innen 2 år, så skal en i gjennom ett Brush-up program. Dette programmet legges individuelt opp, og må ikke forveksles med det vi i alle år har kalt Brush-up kurs.

Del 1 og 2 i C.T.S blir tatt hånd om ved hjelp av infoskriv. (Maintenance Bulletins) Techcom Office er også tenkt å være en del av det.

Recurrent training:

Disse kursene skal oppdatere oss i tidligere trening.

Som flyteknikere i SAS/Norge var vi vel noen av de første som fikk regelmessig oppdatering og oppfrisking av våre kunnskaper. Brush-up kurs som de ble kalt, må kunne kalles forgjengeren til dagens Recurrent Training.

Recurrent Training har blitt gjennomført forskjellig i Sverige, Danmark og Norge. Danmark med 2 til 3 dagers moduler. Her i Norge ett 14 dagers kurs hvert 3. år. I Sverige har man også gjennomført recurrent delen i moduler, men ikke på samme måte som i Danmark. Denne differensering ble brukt som argument for å stoppe kursvirksomheten vedrørende C.T.S i mars mnd.

I forbindelse med de lokale forhandlinger høsten 1996 ble det nedsatt en arbeidsgruppe bestående av NFO avd SAS og SAS. Gruppens formål var å vurdere den praktiske gjennomføringsmodellen av C.T.S.. Den 1.4.97 la gruppen i enighet frem en modell. Denne er nå til behandling i T.E.B. (Technical Education Board).

For en norsk fagforening så er det veldig frustrerende at en enighet i Norge ikke medfører en umiddelbar oppstart for våre medlemmer.

Høsten 96 starter utdannelsen på B737. Denne kursvirksomheten parallelt med recurrent training kurs på DC-9/MD80 og B767 vil umulig kunne la seg gjøre uten en massiv bruk av overtid. Dette vil også inntreffe samtidig med flyttingen til Gardermoen.

Så la oss begynne med en gang, vi har ingen tid å spille.

Erik Sannerud
NFO avd SAS



Ad. motorskift i Banak, Lakselv

Efter utgivelsen av vårt forrige nummer av INFO, fikk jeg en hyggelig telefon fra P.C. Johansen, en av våre pensjonerte medlemmer. Etter artikkelen fra motorskiftet på en MD80 i Alta, lurte han på om det kunne

være av interesse med en artikkel rundt et motorskift han selv hadde vært ansvarlig for på en Metropolitan CV440, en uke i februar 1964. Med minus 20°Celsius og 20 knop vind og begrenset med utstyr, hadde

dette vært en utfordrende og kald fornøyelse. Nedenfor følger en faksimile av rapporten som ble skrevet etter endt motorskift. INFO redaksjonen takker for P.C. for tilsendt artikkel og bilder. red.



Motorskift i Lakselv i minus 25°C.



Man varmer opp så godt man kan.



Spesial jigg for peopell- og motorskift.

FAKSIMILIE

Fornebu, 19. februar 1964

Driftsingeniør Larsen,

Her.

Teknisk tjenesterapport ang. M2 skift BSR i Banak.

Ang. motorskiftet på BSR i BNR for noen dager siden, vil jeg med dette få meddele hva som hendte der.

Først vil jeg påpeke at vi hadde meget vanskelige forhold å arbeide under, med temperatur på minus 20 grader og vind opp til 30 knots. Dette hadde, som sikkert bedriften forstår, innvirkning på tiden og arbeidet. Vi måtte arbeide på skift for å holde varmen. Fra det militære mottok vi en meget god assistanse under ledelse av kaptein Evien, og jeg mener bedriften bør sende en takk for assistansen.

Vi hadde en arbeidstid fra kl. 0700 til kl. 0200, så vi gjorde alt vi maktet for å få flyet ferdig, men var forfulgt av uhell. Det første som hendte var at wirene på løfteåket var for lange, så kranen ble for lav. Vi fikk da låne fire strekkfisker av det militære i stedet for wirene, og fikk justert disse slik at vi fikk motoren ned. Kun en motorbukk hadde vi til disposisjon, så vi måtte legge den gamle motoren på noen store lastebildekk. Deretter måtte vi legge den nye motoren på dekkene for å få transportbukken klar for den gamle motoren. Dette skulle utføres raskt, da FOF-fly ventet for frakt av motoren til FBU.

Ved opphengingen av den nye motoren blåste det slik, at vi måtte tjøre flyet med sementblokker til øvre fallstøtte på nesestellet, for å unngå at flyet skulle tippe og for å holde det rolig slik at vi kunne få satt i festboltene for motoren. Her må det ikke være noen bevegelse.

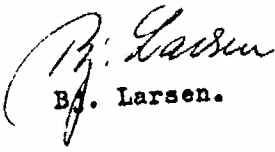
Alt gikk bra helt til vi skulle montere utluftingslangen for bakkassen. Da viste det seg at fittings mellom slange og vinkel på oljekjølerkanalen manglet på høyre side. Jeg kontaktet pr. telefon OSLTSE, og fikk tillatelse av OSLTK til å fly til FBU uten fittings. Jeg gikk så i gang med å montere propeller. Ved montering la jeg merke til at trykkplatene mellom lagrene for bladene hadde noen dype sår, men da denne var godkjent av TMC, monterte jeg den ferdig og hang den opp på motoren. Ved første oppstart viste det seg at propeller hadde en kraftig lakkasje på alle tre bladene. Jeg kontaktet atter OSLTSE og fikk tillatelse av OSLTK til å bruke den gamle propellen. Denne måtte da demonteres og rengjøres før montering på flyet. Ved ny oppstart hadde vi for lavt oljetrykk. Det viste 60 psi på 650 RPM, og det samme på 2800 RPM. Vi spylte så giversystemet med varm hydraulisk olje, og prøvde igjen. Men den var fremdeles lav (68 psi ved 2800 RPM. Den skal være 75). Vi byttet da om giverne på motorene, men det ble det samme. Jeg måtte justere 3 turn opp for å få normalt trykk, og det synes jeg var meget – da vi sjelden har noen feil her. Etter dette var vi så klare for test-flight. Det første som skjer etter take off, er at in transit light for understellet ikke går ut. Pilotene prøver systemet flere ganger, men det hjelper ikke. Det viste seg at da de satte hydr. systemet i «by pass», falt nesestellet ut. Vi ble da enige om å fly til FBU med systemet i «press», da vi antok at opplåsen var frosset. Vi så nemlig gjennom inspeksjonsvinduet at stellet kom opp og lukene igjen. Like før ankomst FBU viser det seg at in transit light går ut, og ved testing av systemet flere ganger, viser det seg at alt er normalt. En annen feil vi hadde ved ankomst FBU, var pendling av BMEF 1-2 psi og F/F 10 kg.

FAKSIMILIE

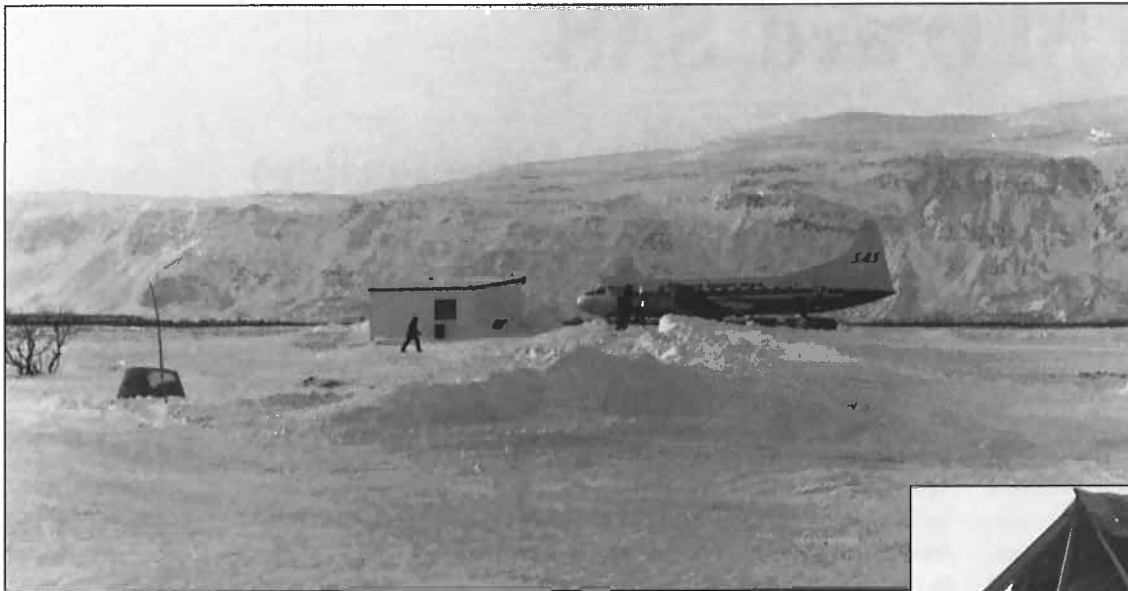
Så har jeg noen anmerkninger når det gjelder stasjonen BNR og utstyret der, i tilfelle utføring av lignende arbeid en annen gang. Hadde vi ikke hatt hjelp av militæret, ville ikke arbeidet latt seg utføre. Stasjonen hadde 2 150A og 2 80A sikringer for starterkretsen. Dette bør rettes på, da det viser seg at om flyet står et par timer, er det vanskelig å tørne motoren i slik kulde. BNR har spurt FBU om flere slike sikringer, men nei. Likeledes bør de få en nøkkel for mutteren til nesehjulskift. (Den kan sitte temmelig hardt). Jeg synes også at mannskapet må få en jakke og noe å ha på hendene, da de bruker sitt private utstyr. I tilfelle av senere motorskift, mener jeg at det bør være et komplett kit for motorskift (med bolter, pakkninger og de viktigste reservedeler) da vi etter et motorskift må regne med feil. Da ville vi slippe å kontakte FBU hvis vi f.eks. bare skulle trenge en bolt. Verktøykitene er meget bra. Kunne det ikke være en tanke å få laget et stativ med presenning som vi kunne slå opp rundt motoren? Det kan lett komme sand og div. inn i propeller, slanger og annet ved montering ute i vind. Mannskapet bør også ha vindtette bukser og varme støvler. Vi måtte pakke oss inn i papir og ulltepper for å holde varmen. Under montering står man mye rolig, og da fryser man lett.

Dette var det jeg hadde å fortelle, og jeg får håpe at dere er fornøyd med vårt arbeid til tross for tiden vi brukte.

Med hilsen
Per C. Johansen

SAS		Inter-Office Communication	
To	Nr. 6021 Per C. Johansen " 462 M. Guldstein. 476 T. Tunheim.	From	TS.
Your ref.	Your letter	Our ref.	Date
		Bj.L./ahs.	25. februar 1964.
Subject and text			
Om.: <u>Motorskift Banak 9/2 - 12/2-64.</u>			
Dette blev utført under meget vanskelig forhold.			
Takker dere for en stor og god innsats og godt utført arbeide.			
Med hilsen			
 Bj. Larsen.			
c.c. E.Wahl. TL.			

Forts. side 32



Øde, kaldt og goldt.



Forsvaret stilte velvillig opp med materiell.



Forsøket med å lage telt blåst bort.



Det nærmer seg tiden for testflight.



Motoren spyttet ut all oljen.

Nytt fra NFO avd. SAS

- **TOD96 (omorganisering av teknisk organisasjon)**
- **Tiltaksprogram Teknisk Divisjon**
- **Reisevei til Gardermoen**

TOD96

Omorganiseringen, TOD96, nærmer seg slutten og det er nok nå den virkelige jobben starter. Jeg tenker da på implementeringen av hele omorganiseringen. Men fortsatt gjenstår arbeidet med organiseringen av arbeidstidsplaner for de som skal utføre flyvedlikeholdet, dette gjelder i første rekke basestasjon Oslo. Dette arbeidet er meget viktig for oss alle. Vi tenker oss en prosess med 2 trinn for å komme frem til en ny organisering av arbeidstidsordningene. Nummer 1 er at man setter sammen en arbeidsgruppe bestående av 4 fra ledelsen, verneombud (TRM), 1 fra VKL, 1 fra NFO og 5 fra de

ansatte i TRM (produksjonen). Disse skal så komme med ideer til arbeidstidsordninger, skiftplaner osv. Så kommer trinn 2, og det er da vi som fagforening må ta stilling til det som eventuelt blir fremlagt fra arbeidsgruppen under trinn 1. Det vil da eventuelt starte forhandlinger mellom SAS og NFO avd. SAS. **Så, jeg oppfordrer alle til å komme med forslag og ideer på et tidlig stadium. Alle forslag vil bli seriøst behandlet!** Første møte i arbeidsgruppen, under trinn 1, vil bli den 18. Juni 1997. Gruppens videre arbeid vil bli høyt prioritert, tidsmessig sett

Tiltaksprogram Teknisk Div.

I SAS skal det gjennomføres tiltak med sikte på økte inntekter og lavere kostnader. For Teknisk Divisjon har det kommet opp 10 prosjekter som samlet skal bidra til at SAS kan realisere en kvalitet og besparelse totalt. Målsettingene er bedre standards for regularitet og punktlighet, en produktivitetsøkning på 5 % pr år, samt en reduksjon av unit cost (omkostninger pr airborne hour) på 3 % pr år. Det er lagt opp til en hurtig fremdrift av prosjektene. Det er oppnådd en enighet med SAS ledelse om at også spesialister som arbeider innen områdene kan delta.

Innholdet i de 10 prosjektene er:

1. Forbedret regularitet
2. Kortere turn around-tider for motorer
3. Produksjonsrelatert material planlegging
4. Kortere gjennomløpstider og minskende logistikkostnader
5. Omforhandling av leverandørkontrakter
6. Nytt maintenance konsept og produksjonstruktur
7. Endret arbeidsdeling mellom Teknisk- og Station Divisjon
8. Arbeidsmetoder/arbeids-prosesser/tidsunderlag
9. Innføring av produkt- og prosess eierskap
10. PFI



Prosjekt 10 - PFI. Innføring av pilotsjekk.

Det er et mål om å innføre tiltakene senest 31. Desember 1997, slik at de kan gi en effekt fra og med 1998. Alle Divisjons-tiltakene for hele SAS forventes å gi en effekt på ca 2,2-2,7 milliarder svenske kr pr år i perioden 1998-2000.

Reisevei til GEN

Veldig mange er selvfølgelig opptatt av reiseveien til den «nye» hovedflyplassen på Gardermoen. NFO har gjennom Ansattes Faglige Samråd(AFS) vært med å satt GEN på agendaen. I lang tid har GEN vært et fast punkt på møtene og vil helt sikkert også bli det i tiden frem mot flyttingen den 8. oktober 1998. Den arbeides med prissettingen for arbeidsreiser med tog og buss. Herunder også tider på døgnet samt bruk av kun ett månedskort som kan brukes på både hurtigtoget, Inter-city tog, lokaltog samt alle busser. Dette er viktige ting for alle ansatte som skal flytte arbeidsplassen sin fra Fornebu og opp til Gardermoen. Det siste som er kommet er priser for bruk av hurtigtoget, for vanlige reisende. Foreløpig er det ikke tenkt på overgangs-



ordninger mellom de forskjellige tilbudene. Prisen som er skissert er kr.1800,- fra Oslo til GEN og kr.2300,- fra Sandvika/Asker til GEN. Det kan kanskje bli problemer med å få med seg arbeidskraften til GEN for alle firmaene som flytter fra Fornebu. Det er gjerne medarbeidere med høy spesialkompetanse som lettest får seg nye stillinger.

Kanskje SAS burde tilstrebe seg til å tilby, de ansattes ektefeller, stillinger i SAS på GEN. Det ville kanskje få flere til å flytte bopel til områdene i nærheten av GEN. Idag er det ikke mange stillinger ledig på arbeidsmarkedet ved GEN.

Rune Thuv



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...

Widerøe bygger hangar på Gardermoen

Widerøe har besluttet å bygge egen hangar på Gardermoen. Hangaren skal kunne romme 4 Dash-8 fly, og dimensjoneres for å kunne ta inn B737 og DC9. Dette betyr at Widerøe må bygge opp en egen teknisk base på Gardermoen.

SAS Commuter på jakt etter arvtager til Fokker 50

SAS Commuter ønsker å bytte ut Fokker 50 med en mer tidsmessig maskin. Foreløpig har man konsentrert seg om Dash-8 og ATR-72. Lenge gikk det rykter om at Commuter vil satse på nye jetfly. Aktuelle fly skulle ha vært Canadair's Global Express og Avro 240.

SAS ønsker å bytte fra B737-600 til -700

SAS har tatt opp med Boeing muligheten for å bytte versjon på leveransene for de nye B737. Så langt ser det ut til at de første 12 leveransene blir -600, mens de resterende vil bli -700. SAS har forsøkt å få omgjort leveransene av de 12 første til også å bli -700, men har så langt ikke lykket med dette.

Truffet av flygende ku

Ingen trodde på den japanske fiskeren da han fortalte at båten hans sank, etter å ha blitt truffet av en flygende ku. Etter en tid ble det klart at kuene var blitt kastet ut fra et russisk transportfly, etter at de hadde slitt seg ombord. Vi hadde ikke noe valg sa den russiske kapteinen, vi var redd kuene skulle ødelegge flyet og måtte bare få kuene ut.

Stocholmsruten til Braathens går som forventet

I en telefax til INFO-redaksjonen får vi opplyst at tapsanslagene vi brakte for denne ruten i forrige nummer var skivebom. I mars måned hadde ruten 10.500 betalende passasjerer og en beleggsprosent med betalende passasjerer lå på omlag 30%. Håpet er at antall fraktete passasjerer på strekningen skal komme



Byggenr. 1 av B 737-800 nærmer seg slutføring i Seattle.

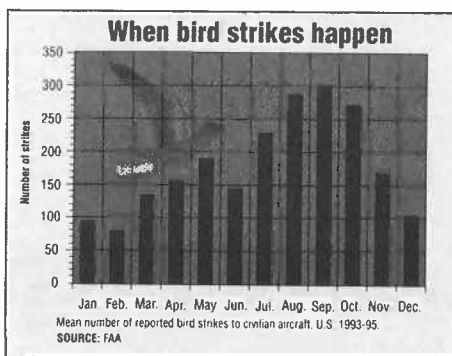
opp i 175.000 i år. Ruten produserer så langt ikke overskudd. Selskapet oppgir av naturlige grunner ikke lønnsomhetstall for enkeltruter.

Mekanisk feil årsak til havariet med en B747 fra TWA i fjor

I en pressemelding fra FBI heter det at man nå utelukker at en bombe eller missil kan ha vært årsak til at en 25 år gammel B747 fra TWA styret i havet etter avgang fra Kennedy Airport, New York i fjor. Det vil enda ta 3 måneder før den endelige årsaken blir stadfestet. Det legges ikke skjul på at mye tyder på det har skjedd en eksplosjon inne i flyets nesten tomme senter fueltank.

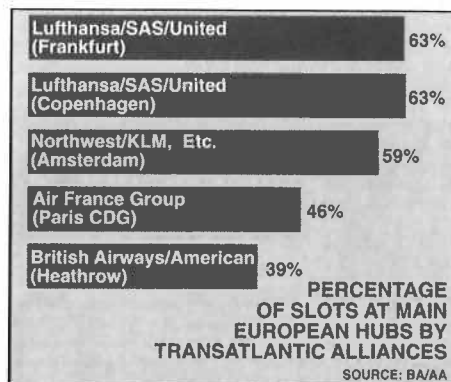
Sterk trafikkvekst på Torp

Sandefjord lufthavn, Torp, har hatt en kraftig trafikkvekst i våres. Antall passasjerer i april økte med hele 69,8%. For første tertial økte trafikken med 35%.



Delta gir opp MD90

Delta Airlines, launch customer for Douglas sin MD90, sier i en pressemelding at de vil kvitte seg med sine MD90 fly så raskt som mulig. Flyene vil bli erstattet av B737.



Oljeselskapene trenger fagfolk

Oljeserviceselskapene har et stort udekket behov for arbeidskraft. Mere en 250 kan få jobb på dagen, mens nærmere 580 skal ansettes i løpet av ett år. Det er NHO som melder dette.

Braathens investerer 200 millioner på Gardermoen

Braathens SAFE har besluttet å investere 200 millioner kroner i fire nye bygninger øst for dagens rullebane. Flyselskapet markerte nylig byggestart på den nye hangaren ved å plante et tre på hangartomten. Hangaren er på 9000 m² og skal romme åtte fly. Hangaren skal stå ferdig 1. september 1998 og vil koste 100 mill.

**Vi ønsker
alle våre lesere
en riktig
God
Sommer!**



LO organiserer under 30% av landets lønnstakere

Det er første gang at andelen av betalende medlemmer i LO ligger under 30% av landets totale antall lønnstakere. Ifølge tall NRK har fått fra LO hadde organisasjonen ved utgangen av 1996 580.000 fullt betalende medlemmer.

Luftforsvaret mister flyteknikere

Luftforsvaret står i fare for å måtte parkere både redningshelikoptere og F16, hvis man ikke greier å komme med et tilbud til sine ansatte, som kan hindre dagens personalflukt. Det hjelper ikke å kjøpe piloter, hvis de ikke får noen fly å fly med. Både oljebransjen og sivil flyindustri tapper mekanikere og teknikere fra Luftforsvaret. Det er nedsatt et eget utvalg, Bjønnes 2, som skal se på lønnsbetingelsene til utsatte yrkesgrupper i Luftforsvaret. Stabssjef Åge J. Hamang i Luftforsvarsstaben sier at flyteknikerne på 330-Skvadron allerede har fått et ekstratillegg på 48.000 kroner. Det hele kan ende opp med forslag om spesialavlønning, slik flygerne har fått.

Behov for 16.000 nye fly frem til år 2.016



Det er Airbus Industrie som i en pressemelding hevder dette. Veksten vil variere fra region til region. Sterkest vekst forventer man i Kina, med en gjennomsnittlig økning på 10% pr. år. Trafikkveksten i Nord-Amerika ventes å bli på 1,9% og i Europa på rundt 4%. Et resultat av dette er at verdens flåte av jetfly vil mer enn doubles. Airbus mener at 86% av den nåværende flyflåten, eller rundt 8000 fly, må kasseres i perioden.

Første business jet til Kina

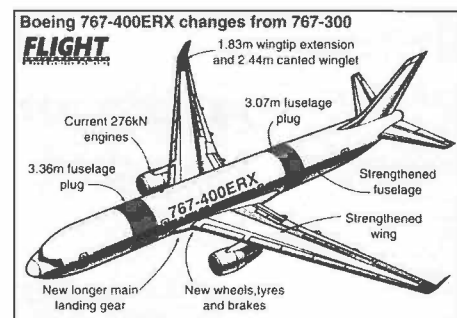
Kina har fått registrert den første business jeten i landets historie. Flyet er en Lear Jet fra Bombardier. Flyet skal opereres fra flyplassen i Haikou, hovedsetet i Hainan provinsen. Learjet Inc. ser på sikt for seg et stort marked for business jets i Kina.



Produksjonslinjen for Lear Jet i Wichita, USA.

Boeing forlenger B767

For å fylle opp segmentet mellom B767 og B777, vurderer ledelsen i Boeing å bygge en forlenget versjon av B767. Typebetegnelsen vil bli B767-400ERX



Sloss i cockpit

De var veldig uenige de to pilotene ombord på en Airbus A340, fra Turkish Airlines. Så uenige at de barket ihop. Det gikk på kytnevene løs, og andre besetningsmedlemmer måtte skille de to kamphanene. Slosskampen fant sted etter avgang fra Bangkok, mens flyet var på vei til Singapore. Årsaken til slosskampen var uenighet om hvilken klarering de hadde fått av flygelederne i Bangkok. Begge pilotene er suspendert inntil videre.

Boeing har begynt byggingen av B737-800

Dette er den største versjonen av den nye B737. Byggingen av den første B737-600 vil starte om 2 måneder.

Coming in from the cold...

Part II

Operating aircraft in extremely cold weather is never easy and it was much more difficult in 1925...

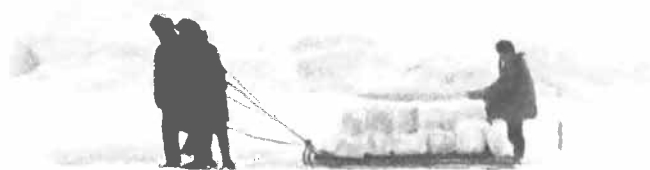


Levelling the ice field to prepare a "runway"

Roald Amundsen with five companions set out for the North Pole in May 1925 in two Dornier Wal flying boats. These aircraft with their large wing-like floats were judged capable of landing on ice as well as on water. They were powered by two Rolls Royce V-12 Eagle engines mounted back to back.

The expedition came to a halt about 250km from the Pole and one aircraft was lost.

The crews had to prepare a runway before they could take-off for their return flight. Their problems did not stop there. An aileron jammed forcing them to make a sea landing. Eventually they got back to Norway four weeks after their departure.



The explorers moving blocks of ice to fill up crevasses in their "runway"



The two Dornier Wals on the glacier about 250km from the North Pole



Exxon Turbo Oils



**PRODUCT SUPPORT
MANUFACTURING
RESEARCH**

THE ETHICS OF FLIGHT

MS&L 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 S.A.F.E. 

ADDS UP TO 737